الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
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

الشعبة : العلوم التجارية

التخصص مالية و تجارة الدولية

دور النقل البحري في العملية اللوجستية

دراسة حالة ميناء مستغانم

مقدمة من طرف الطالبتين :

*- بوراس الزهرة

*- بوخرصة فاطمة

تحت إشراف الأستاذة :

*- براهمي سعاد

أعضاء لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	عن الجامعة	الصفة
لحسن جميلة	أستاذة محاضرة " أ"	جامعة مستغانم	**رئيسا**
براهمي سعاد	أستاذة مساعدة "أ"	جامعة مستغانم	مقررا
درقاوي أسماء	أستاذة محاضرة "أ"	جامعة مستغانم	مناقشا

السنة الجامعية : 2022-2023

قال الله تعالى

«فَتَعَالَى اللَّهُ الْمَلِكُ الْحَقُّ وَلَا
تَعْجَلْ بِالْقُرْآنِ مِنْ قَبْلِ أَنْ يُقْضَى
إِلَيْكَ وَحْيُهُ وَقُلْ رَبِّ زِدْنِي عِلْمًا»

"سورة طه، آية: 114"

شكر و عرفان

وعلى النعمة و الصحة والعافية والعزيمة التي منا بها علينا

فالحمد لله حمدا كثيرا.

بعد رحلة نحمد الله عزوجل الذي وفقنا في إتمام هذا البحث العلمي

بحث جهد و اجتهاد تكللنا بإنجاز هذا البحث, كما لا يسعنا إلا أن نتقدم بجزيل الشكر والتقدير

إلى أستاذة"براهمي سعاد"على كل ما قدمته لنا من توجيهات ومعلومات قيمة ساهمت في

إثراء موضوع دراستنا في جو انبها المختلفة .

كما نتقدم بالشكر الجزيل لكل أصدقاء وكل أحباء لما قدموه لنا من جهد ونصح ومعرفة

فلولا الله ثم وجودهم لما وصلنا إلى ما وصلنا إليه

فلهم منا كل شكر.

إهداء

الحمد لله الذي بتوفيقه أتممت إنجاز هذه المذكرة

الحمد لله و كفى و الصلاة و والسلام على الحبيب المصطفى و أهله و من وفى و بعد

بداية اهدي ثمرة جهدي إلى من لا يعوضهما الزمن أبدا ، إلى من وجودهما في الحياة نعمة و رحمة إلى أمي الغالية التي ساندتني في كل خطوة

وإلى أبي العزيز الذي دعمني

في كل مرحلة ،حفظهم الله وأدام لهم كل الصحة والعافية إن شاء الله

كما أهدي هذا العمل إلى إخوتي وعائلتي التي لم تبخل علي بالمساعدة ،كما أهدي هذا العمل إلى أساتذتي الكرام الذين ساهموا في تنمية معارفي و مواهبي في مجال العلم

إلى كل الأحباب والأصدقاء

إلى كل من دعمني ومد لي يد العون

زهرة

إهداء

الحمد لله وكفى والصلاة على الحبيب مصطفى وأهله ومن وفى أما بعد

الحمد لله الذي وفقني لتثمين هذه الخطوة في مسيرتنا الدراسية

بمذكرتنا هذه ثمرة الجهد و النجاح بفضله تعالى مهداة إلى

الوالدين الكريمين حفظهما الله و أذاهما نورا لدربي.

لكل العائلة الكريمة التي ساندتني ولا تزال من إخوة و أخوات إلى مرافقات

المشوار اللاتي قاسمني لحظاته رعاهم الله و وفقهم.

إلى كل من كان لهم أثر على حياتي، وإلى كل

من أحبهم قلبي ونسيهم قلبي .

فاطمة

قائمة المحتويات

شكرو عرفان.

إهداء.

قائمة الأشكال

قائمة الجداول

مقدمة عامة.....01

الفصل الأول: عموميات حول النقل البحري و اللوجستيك

مقدمة الفصل.....07

المبحث الأول: مدخل إلى نشاط النقل البحري.

- المطلب الأول: نشأة النقل البحري وملامح تطوره.....08
- المطلب الثاني: مفاهيم حول النقل البحري.....10
- المطلب الثالث: عناصرو خصائص النقل البحري.....11
- المطلب الرابع: أهمية وأهداف النقل البحري.....23

المبحث الثاني: الاتجاهات الحديثة للنقل البحري.

- المطلب الأول: نظام التحوية.....25
- المطلب الثاني: نظام النقل متعدد الوسائط.....30
- المطلب الثالث: خصائص وشروط وعناصر النقل متعدد الوسائط.....33
- المطلب الرابع: محددات قدرة الموانئ التنافسية في ظل الواقع الجديد.....34

المبحث الثالث: عموميات حول اللوجستيك.

- المطلب الأول: نشأة اللوجستيك وتطوره التاريخي.....35
- المطلب الثاني: مفاهيم حول اللوجستيك.....41
- المطلب الثالث: انواع اللوجيستيات.....45.
- المطلب الثالث: أهمية وأهداف اللوجستيك.....46

خاتمة الفصل 50

الفصل الثاني:تأثير النقل البحري على العمليات اللوجستية.

مقدمة الفصل.....52

المبحث الأول: مفاهيم عامة حول العمليات اللوجستية.

- المطلب الأول: تعريف العملية اللوجستية ومكوناتها.....53
- المطلب الثاني: العمليات اللوجستية في الموانئ.....55
- المطلب الثالث: العمليات اللوجستية بمحطات الحاويات.....60

المبحث الثاني: تأثيرنشاط النقل البحري على العمليات اللوجستية.

- المطلب الأول: دور النقل البحري في اللوجستيك.....62
- المطلب الثاني: التطبيقات اللوجيستية في الموانئ الحديثة.....67
- المطلب الثالث:.إدارة خدمات النقل في اللوجيستيك.....67

المبحث الثالث: واقع النقل البحري بالجزائر.

- المطلب الأول: النقل البحري والموانئ الجزائرية.....70
- المطلب الثاني: حالة الأسطول التجاري بالجزائر.....75
- المطلب الثالث: المشاكل والتحديات.....76

خاتمة الفصل 79

الفصل الثالث

مقدمة الفصل.....81

المبحث الأول :تقديم مؤسسة ميناء مستغانم.

المطلب الأول :نشأة الميناء والخصائص العامة التي يتميز بها.....81

المطلب الثاني:النظام الإداري للمؤسسة .....87.

المطلب الثالث :أهداف الميناء 90

المبحث الثاني :تطبيق العمليات اللوجيستية بميناء مستغانم

المطلب الأول: عملية المناولة والشحن والتفريغ للبضائع الخطرة بميناء مستغانم 91

المطلب الثاني : الإجراءات المتبعة في مناولة وشحن البضائع الخطرة بالميناء مستغانم.....91

المطلب الثالث:مثال عن مناولة بضاعة خطرة بميناء مستغانم 94

المبحث الثالث:تقييم الميناء .

المطلب الأول :المشاكل التي تواجه الميناء.....97

المطلب الثاني:التحديات التي تواجه الميناء 98

المطلب الثالث:المشاريع المستقبلية.....99

خاتمة الفصل.....101

خاتمة عامة.....102

المراجع.....105

الملاحق.....111

قائمة الاشكال

الشكل	رقم الصفحة
الشكل 1: عناصر النقل البحري	12
الشكل 2: أنواع السفن البحرية	14
الشكل 3: المعايير الأساسية لعملية تصنيف الموانئ	18
الشكل 4: توقعات نسبة التوزيع الجغرافي لأعداد الحاويات (2011)	28
الشكل 5: مصفوفة كيرني اللوجستية	38
الشكل 6: تدفق المواد و المعلومات في خط أنابيب اللوجستيات	44
الشكل 7: الأهداف اللوجستية	49
الشكل 8: يمثل العملية اللوجستية	53
الشكل 9: العمليات و الأنشطة اللوجستية في محطات الحاويات	61
الشكل 10: خريطة لأهم الموانئ التجارية الجزائرية	72

قائمة الجداول

الجدول	رقم الصفحة
جدول رقم 1: الأجيال المختلفة لسفن الحاويات	26
جدول رقم 2: المواصفات و الأبعاد الهندسية لسفينة الحاويات العملاقة	27
جدول رقم3: المقارنة بين النقل متعدد الوسائط و النقل أحادي الوساطة	32
جدول رقم4: ابرز تطورات مفهوم اللوجستيات	41
جدول رقم5: تعريف اللوجستيات من وجهة نظر المختلفة	44
جدول رقم6: تطور دور الموانئ البحرية	65
الجدول (7):وسائل الشحن والتفريغ	100

المقدمة

مقدمة عامة

تعتبر وظيفة النقل إحدى الأنشطة اللوجستية الرئيسية في أي مؤسسة، حيث يقوم النقل بإضافة قيمة للمنتجات من خلال توفير المنفعة المكانية،، وتتعلق وظيفة النقل بعدة قرارات يتخذها المسؤول عنها أهمها اختيار وسيلة النقل و تحديد المزيج الأمثل لوسائل النقل، و إن الزيادة في كفاءة عمليات وظيفة النقل سوف تعكس أثرها على مستوى كفاءة النظام اللوجستي ككل والكفاءة الإنتاجية للمؤسسة بشكل عام، وهذه الكفاءة في نظام النقل تؤدي إلى تحسين الموقف التنافسي وبالتالي تؤثر على اقتصاد الدولة، ولهذا يعتبر قطاع النقل من القطاعات الهامة والتي تعطي لها الأولوية لتحقيق التنمية الاقتصادية.

و يبرز قطاع النقل البحري أو كما يسمى "الذهب الأزرق" على قائمة الأنشطة القطاعية الأخرى (الجوية والبرية) لما له من خصائص و أهداف تميزه عن القطاعات الأخرى، فهو يعتبر احد المقومات الرئيسية لجميع الدول سواء كانت متطورة أو السائرة في طريق النمو من اجل ممارسة التجارة الدولية, ولقد شهد تطورات كثيرة خلال القرون الأخيرة ولعب دور مهم في عملية الإنتاج، التسويق والتوزيع حيث انه يقوم بخلق منفعة مكانية من خلال تحريك السلع المختلفة من مكان تقل فيه الحاجة إليها إلى مكان تشتد فيه الحاجة.

يساهم في تحسين ميزان المدفوعات و إتاحة فرص التوظيف للأيدي العاملة الوطنية وبناء ازدهار المدن التي تقع على البحار من خلال بناء المشاريع البحرية كالموانئ، و أحواض بناء السفن والشركات الملاحية والمصانع و غيرها. هذه المميزات تزداد بازدياد الاعتماد على النقل البحري، كما يعد أرخص أنواع النقل جميعا سواء من حيث التكاليف المادية أو الإمكانيات والقدرة على الشحن فهو يتحمل مسؤولية ما يقارب 90 % من إجمالي حجم التجارة العالمية. و هو الشريان الاقتصادي العالمي وذلك من خلال أهميته في تصريف فائض الإنتاج والحصول على الاحتياجات خاصة في ظل العولمة الاقتصادية.

ومن بين أنشطة اللوجستيك الرئيسية نجد النقل الذي يعتبر المحرك الأساسي للوجستيك ,حيث يقوم بعملية ربط مناطق الإنتاج بمناطق التوزيع وهو يحتل المرتبة الأولى في تكاليف اللوجستيك، وتسعى مختلف المؤسسات التقليل من تكاليف النقل من خلال اختيار أنماط أقل تكلفة وأكثر سرعة وفعالية وهذا ما يؤدي إلى التأثير على البيئة من خلال الإفرازات المختلفة من وسائل النقل ،لذلك نجد أن الدول المتطورة قد أولت أهمية كبيرة لقطاع النقل وذلك بتحديد بنيات أساسية لهذا القطاع كشبكات الطرق و خطوط سكك حديدية على أساس أهمية كل منها في توفير الوقت وزيادة مستوى مردودية هذا القطاع و زيادة مستوى الأمان.

وقد أصبح من الضروري على الجزائر النهوض بهذا القطاع وتطويره أكثر بإيجاد أساليب جديدة وغير تقليدية وتوفير الموارد المالية الضرورية لذلك، من أجل إدارة وتشغيل الهياكل والوسائل والبنيات التحتية والفوقية الموجودة بالموانئ بطرق أكثر عقلانية وذلك من أجل الاندماج بالاقتصاد العالمي وضمان مكانة مرموقة في الأسواق الدولية.

اشكالية البحث:

بالنظر إلى أهمية النقل في اللوجستيك ودوره الكبير في تحسين العمليات اللوجستية جاءت إشكالية البحث كما يلي:

ما مدى تأثير النقل البحري ودوره في العمليات اللوجيستية؟

و لمعالجة هذا التساؤل يستدعي الأمر طرح بعض التساؤلات الفرعية والمتمثلة في:

- ما هو اللوجيستيك؟
- ما هو دور النقل البحري في اللوجيستيك؟
- كيف يؤثر النقل البحري في تحسين العمليات اللوجيستية؟
- ما هو واقع النقل البحري في الجزائر ؟ وكيف تتم العملية اللوجستية بميناء مستغانم؟

فرضيات البحث:

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

فرضية1: للنقل البحري دور كبير في اللوجستيك.

فرضية2: اختيار وسيلة النقل المناسبة يرفع من الأداء اللوجستي وتقليل من التكاليف.

فرضية3: مؤسسة ميناء مستغانم تساهم في التبادلات التجارية.

أهمية الدراسة:

يحتل هذا البحث أهمية بالغة كونه يتناول واحدة من الوسائل المهمة التي تعتني بها الدولة عند إعدادها لسياسة التنمية الشاملة كون النقل البحري يعتبر همزة وصل بين مختلف القطاعات، كما تكمن أهمية هذا البحث في الإطلاع الميداني على مؤسسة ميناء مستغانم ومحاولة معرفة مساهمتها في إحداث التنمية الاقتصادية، وتتزايد أهمية البحث من منطلق أن الاقتصاد الجزائري حوالي أكثر من 75% من تجارته الخارجية تتم عبر البحر.

أهداف الدراسة:

نسعى من خلال هذه الدراسة إلى توضيح دور النقل في اللوجستيك وتحقيق الأهداف التالية:

- محاولة الاهتمام بمختلف المفاهيم المتعلقة بالنقل البحري، اللوجستيك و مراحل تطور كل منها.

- تحديد أهمية النقل البحري في السلسلة اللوجستية ودوره في تحسينها و خفض تكاليف العملية اللوجستية.
- التعرف على كيفية تأثير النقل على اللوجستيك.
- التوصل إلى مجموعة من التوصيات.

منهج الدراسة:

بناء على طبيعة الموضوع تم الاعتماد على مجموعة من المناهج العلمية المكملة لبعضها البعض ولدراسة موضوعنا(دور النقل البحري في العملية اللوجستية) بطريقة جيدة اعتمدنا على المنهج الوصفي والتحليلي الذي يرتكز على الوصف الدقيق والتفصيلي لظاهرة أو موضوع الدراسة وصفا كميا ووصفا نوعيا.

- اعتمدنا في الفصلين النظريين على المنهج الوصفي للتعرف على مضمون ومحتوى القطاع بغرض دراسة الظواهر والعوامل في معطيات الموضوع. أما في الفصل الأخير اعتمدنا على المنهج الإحصائي التحليلي لتحديد العوامل والحلول المقترحة

وكذلك لمعالجة هذا البحث اعتمدنا على مجموعة متنوعة من المراجع وفضلا عن ذلك تم الاعتماد أيضا على شبكة الانترنت في إثراء الدراسة، استنادا على مواقع وصفحات غنية بالمعلومات الهادفة والمتجددة.

أسباب اختيار الموضوع:

لقد تم اختيار هذا الموضوع نتيجة لمجموعة من الدوافع الذاتية و الموضوعية.

الدو افع الذاتية يمكن تلخيصها فيما يلي:

- الفضول الذي أثاره هذا الموضوع ومدى أهميته في شتى المجالات كونه يخص تخصص مالية و تجارة دولية.
- رغم التطرق إليه سابقا إلا أنه كان لنا الفضول في الدراسة الشخصية

و معرفة التطورات الجديدة التي دخلت عليه.

الدو افع الموضوعية تتمثل في ما يلي:

- وجود اللوجستيك في شتى مجالات الحياة.
- كون الجزائر بلد استراتيجي ومنطقة ساحلية تزخر بشريط ساحلي مقدر ب 12ألف كيلومتر، تسعى في إطار تحقيق تنميتها الاقتصادية إلى الاهتمام بقطاع النقل البحري.
- الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري ومدى تأثيره على النمو الاقتصادي في عصر انفتاح على الأسواق الدولية وانتشار ظاهرة العولمة.

اطار الدراسة:

الحدود الزمنية: خلال مدة قدرها شهر وذلك خلال الفترة الممتدة من 30 ابريل 2023 إلى 30 ماي 2023.

الحدود المكانية: مؤسسة ميناء مستغانم.

الصعوبات:

- صعوبة تواجدنا أثناء عملية الشحن والتفريغ بميناء مستغانم نظرا لحساسية هذه العملية.
- نقص المراجع على مستوى مكتبة الجامعة (الحداثة) التي تتحدث عن واقع النقل البحري في الجزائر.

تقسيم الدراسة:

للاهتمام بجوانب الموضوع بدأنا دراستنا بمقدمة عامة حول الموضوع المدروس وقسمنا المذكرة إلى ثلاثة فصول.

- تم تخصيص الفصل الأول إلى عموميات حول النقل البحري و اللوجستيك و تم ذلك من خلال ثلاث مباحث.
- أما الفصل الثاني يتناول دور ومكانة النقل البحري في اللوجستيك وتم تقسيمه إلى ثلاث مباحث.
- بالنسبة للفصل الثالث سيخصص للدراسة الميدانية التي قمنا بها في مؤسسة ميناء مستغانم بدأنا بتعريف المؤسسة ونشأتها وصولا إلى تحليل عملية اللوجستيك داخل الميناء وكذلك تطرقنا إلى التحديات والمشاكل التي تواجه ميناء مستغانم وذكرنا مشاريعه المستقبلية.
- وأخيرا ننهي العمل بخاتمة لإدراج ما لدينا من مفاهيم وملاحظات وتوصيات.

الفصل الأول

الفصل الأول: عموميات حول النقل البحري و اللوجستيك

مقدمة الفصل:

يعد النقل أحد المقومات الرئيسية لأي دولة و عنصرا مهما في حياة مجتمعاته، حيث يلعب دورا إيجابيا و فعالا في تطور اقتصاديات الدول ,و واحد من ركائز التنمية الاقتصادية و التطور لأي دولة و من بين أهم أنواع النقل، ولقد أصبحت صناعة النقل البحري صناعة العصر، و يتم كفاءة أدائها على أساس جودة الخدمات التي تقدمها في إطار التجارة الدولية و مع ظهور اللوجستيك أصبح من المواضيع الهامة و الحديثة سواء على المستوى الأكاديمي أو التطبيقي ،حيث لم يبدأ الاهتمام به إلا أثناء الحرب العالمية الثانية أين تم تطبيقه في المجال العسكري و هذا بتوفير متطلبات الحرب و المحاربين بزيادة سرعة النقل .

سنحاول في هذا الفصل عرض جميع ما يحيط باللوجستيك و النقل البحري من خلال ثلاث مباحث:

المبحث الأول: مدخل إلى نشاط النقل البحري.

المبحث الثاني: الاتجاهات الحديثة للنقل البحري.

المبحث الثالث: عموميات حول اللوجيستيك.

المبحث الأول: مدخل إلى نشاط النقل البحري.

يعد النقل البحري وسيلة هامة من وسائل النقل عامة والنقل الدولي بصفة خاصة فهو يشكل جزءا هاما في الحياة المعاصرة، ولقد شهد تطورا كبيرا في منظومته من تطوير سفن وموانئ و فتح خطوط ملاحية حديثة, وقد كان للنقل البحري تاريخ قديم يرجع إلى عصر الإنسان البدائي فقد أثر تأثيرا كبيرا في التجارة الدولية حيث يعتبر وسيلة النقل الأولى للتجارة بين الدول.

I- المطلب الأول: نشأة النقل البحري وتطوره.

1- نشأة النقل البحري:

تعد وسائل النقل المائي من أقدم الوسائل التي استخدمها الإنسان في نقل وتحريك احتياجاته، فلو رجعنا بالتاريخ للوراء حيث الإنسان الأول ربما نتخيل كيف اكتشف الإنسان البدائي الوسيلة الأولى للنقل المائي و ذلك عندما وضع حيوان اصطاده فوق جذع شجرة عائم كانت تحمله المياه باتجاه التيار فاستغل هذا الجذع وبعد ذلك قام بربط جذعين أو أكثر بحبلين من لحاء الأشجار وهكذا استطاع الإنسان أن يستخدم الطبيعة من حوله، ونجد أن هذا القارب قد ظهر إلى الوجود واستعمله الإنسان لينتقل عليه قبل استعمال الحيوانات لنقل الحمولات، وقد استخدمت الأنهار وغيرها من المجاري المائية في النقل منذ زمن بعيد لهدوء مياهها وتحريكها في اتجاه واحد لعبور بطريقة شبه منتظمة مما شجع الإنسان على ركوبها منذ قديم العصور و بأبسط الوسائل وأكبر دليل على ذلك ما جاء به المقريزي في كتابه خطط بأن **مصرايم بن حايم**_أول من قام ببناء مركب عند الطوفان الذي كان في عهد نوح عليه السلام[1].

وقد كان للعرب قبل الإسلام نشاط تجاري في البحر الأحمر والخليج العربي ولذلك اهتموا ببناء الأساطيل البحرية التي تمكنهم من نقل التجارة بين الشرق والغرب، وتعتبر سفينة سيدنا نوح عليه السلام أول سفينة ملاحية عرفها التاريخ حيث ذكرها القرآن الكريم في قوله تعالى **"و اصنع الفلك بأعيننا ووحينا ولا تخاطبني في الذين ظلموا أنهم مغرقون"**الآية 37 من سورة هود[2].

وكان ركوب البحر في العصور القديمة بشكل مغامرة غير محمودة العواقب لعدم معرفة خصائصه و امتداده النفعي فكان البحر و عقبة في طريق تنقلات الإنسان آنذاك و بعد استخدام الأنهار والبحار في إطار ضيق انتقل الإنسان إلى مرحلة أخرى وهي ركوب المسطحات المائية الضخمة ذات الأعماق الكبيرة، وما يعرف بالملاحة الساحلية والتي مكنته بعد ذلك من إتقان الفنون البحرية التي أهلته للانتقال إلى مرحلة الخروج إلى عرض البحار خاصة بعدم توافر الإنسان كم من الخبرة الكافية لبناء القوارب البحرية والحافز لركوب المسطحات المائية ممثلا ذلك في التجارة وتبادل السلع[3].

---

[1] طارق عبد الفتاح الشريعي (2010)، ***اقتصاديات النقل السياحي***، مصر:مؤسسة حورس الدولية للطباعة والنشر، ص20.

[2] ياسر محمود عبد الرحمن (2022)، ***النقل البحري والتجارة البيئية***، مصر : دار الابتكار للنشر و التوزيع، ص 56.

[3] طارق عبد الفتاح الشريعي(2010) اقتصاديات النقل السياحي , مرجع سبق ذكره ص120.

يعتبر الخليفة معاوية بن أبي سفيان أول غازي بحري من المسلمين من خلال اهتمامه ببناء أسطول إسلامي من الأخشاب في لبنان على نمط سفن الروم التي غنمها المسلمون في فتح مصر، وبرع العرب في علم الفلك والعلوم الرياضية ومعرفه النجوم التي اهتدوا بها في رحلاتهم البحرية وكان لها عظيم الأثر وكبير الفضل في تقدمهم ملاحيا، كما برعوا في صناعة السفن و رسم الخرائط و معرفة إتجاه الرياح، مما مكنهم السيطرة على البحار والمحيطات بالصورة التي تخدم مصالحهم وتجارتهم البحرية.

2- <u>ملامح التطور</u>

يعتبر النقل البحري من أقدم أنواع النقل في العالم، حيث بدأ بالملاحة الساحلية بواسطة السفن الشراعية، ثم أخذ يتطور إلى السفن البخارية،ثم إلى السفن بالآلة الغازية (ذات الاحتراق الداخلي) ومن ثم إلى حاملات الطائرات العملاقة التي تسير بالطاقة الذرية في الأسطولين السادس و السابع كحاملات غوام و كيندي و المداوي الأمريكية[1].

ولقد أهتم العالم بالنقل البحري بعدما اكتشف دوره في التجارة الدولية، حيث تم إدخال الطاقة البخارية في السفن عام 1767، و امتد التطور و التحديث النقل البحري إلى نظم التصميم ومقاومة الحريق و نظم التوجيه الأولى بإدخال الماكينة والحواسيب الإلكترونية، سواء في الاتصالات أو التسيير عبر بنوك المعلومات و الأقمار الصناعية، و بالنظر إلى التطورات الهائلة في النقل البحري فقد تم تخصيص السفن على حسب طبيعة المنقول، إذ تم بناء السفن متخصصة لنقل الحاويات وصهاريج لنقل السوائل، وبرزت الحاويات كأوعية النقل نمطية مع مطلع الستينات من القرن العشرين لتتلاءم مع تطور النقل البحري عالميا[2].

في فتره السبعينات و الثمانينات تعرض قطاع النقل البحري إلى ثورة تكنولوجية ظهرت في اتجاهين، الأول في اتجاه استخدام نظام الحاويات من الباب إلى الباب بالنسبة لنقل البضائع العامة. والثاني استخدام متقدم لتفريغ و شحن سفن بضائع الصب و بذلك أمكن عن طريق التكنولوجيا الحديثة تحليل وقت بقاء السفينة بالميناء إلى ساعات قليلة وزيادة زمن إبحارها مما أدى إلى زيادة إنتاجية سفينة بحساب الطن على الميل و هكذا أصبح من الممكن التوسع في استخدام مبدأ اقتصاديات الحجم لبناء السفن كبيرة أخذت تزداد حجما بسرعة.

II- المطلب الثاني: عموميات حول النقل البحري.

يلعب النقل البحري دورا فعالا في اقتصاديات الدول المتقدمة و النامية خاصة تلك التي تحظى بمقومات طبيعية واقتصادية, وذلك من خلال الخدمات التي يقدمها في مجال نقل البضائع والأشخاص عبر البحر.

ولمعرفة ماهية النقل البحري لابد من تعريف النقل أولا الذي يعتبر عصب التنمية و مؤشر من المؤشرات التي يقاس بها تقدم البلد.

---

[1] ا علي سالم حميدان الشواورة، (2013) , ***جغرافية النقل وتطورها*** ،عمان: دار صفاء للنشر و التوزيع، ص 353.

[2] أحمد سليمان المشوخي،(2003), ***اقتصاديات النقل و المواصلات*** ،الإسكندرية، نشأة المعارف،ص 45.

أولا: تعريف النقل: بالرغم من وضوح مسألة النقل للوهلة الأولى من حيث دلالاته إلا أن تعار يفه تباينت واختلفت من قبل المختصين و ورد له عده تعار يف نذكر منها:

- يمكن التعبير عن النقل بأنه ذلك النشاط الاقتصادي الذي يعمل من خلال وسائله المختلفة على اختزال البعد البعدين ألزماني والمكاني للأفراد والسلع بهدف خلق المنافع أو زيادتها أو تطويرها[1].
- ويعرف الاقتصادي الانجليزي **JM Thomson** النقل على أنه على الأغلب هو خدمة وسيطة و وسيلة لتحقيق الهدف دون أن يكون هدفا بحد ذاته، ويكون الهدف المقصود تعبيرا في الواقع سواء بالنسبة للأشخاص أو البضائع[2].
- أما في تعريف القانون الجزائري للنقل فعرف حسب المادة 16 بأنه يعد نقل كل نشاط ينتقل بواسطته شخص طبيعي أو معنوي، أشخاص أو بضائع من مكان إلى أخر على متن مركبة مهما كان نوعها. و يعد نقلا عموميا كل نقل يتم مقابل اجر و لحساب الغير يقوم به أشخاص طبيعيين أو معنويين مرخص لهم لهذا الغرض[3].

ثانيا: تعريف النقل البحري: هنالك العديد من المفاهيم للنقل البحري في الأدب الاقتصادي نذكر منها:

- النقل البحري هو منظومة متكاملة لإجراء عملية نقل الأفراد والبضائع من ميناء إلى ميناء آخر بواسطة السفن في الوقت المحدد و بالشروط المتفق عليها[4].
- أما **Marshal** فقد عرف النقل على أنه حركة الأفراد من مكان لآخر و أوضح أنه يمثل النشاطات الهامة في كل مرحلة من مراحل التطور الحضاري[5].
- يعرف النقل البحري بأنه نشاط إنتاجيا من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة منفعة اقتصادية (مكانية و زمنية) وذلك بنقلها من مكان لآخر كما يعد نشاطا توزيعيا نظرا لدوره الأساسي في عملية التبادل وتوزيع السلع محليا ودوليا، واعتبرت الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات GATS سنة 1999 قطاع النقل

---

[1] هاشم مرزوق الشمري، عبد الحسين محمد العنكبي، جعفر عبد الأمير الحسيني،(2014), ***استراتيجيات تعزيز القدرة التنافسية للموانئ في ظل الاقتصاديات الحديثة***،الطبعة الأولى،عمان: دار الأيام للنشر والتوزيع، ص 12.

[2] هانز ادلر، (1970),**التخطيط في قطاع النقل و مشاريع النقل**، ترجمة عبد القادر ولي، بغداد، ص 1.

[3] قانون رقم 88\97 المؤرخ في 10 مايو 1998، المتضمن تنظيم البري و توجيهه "الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية 1998"، العدد 19 ص 785.

[4] زيشي نوال،(2018) **واقع *اللوجستيك في النقل البحري للبضائع – دراسة مقارنة بين الجزائر و الإمارات العربية المتحدة، 2007-20*17**،(رسالة دكتورة), كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير، جامعة مستغانم ,مستغانم, الجزائر, ص75.

[5] Marshall,(1921***) industry and trandeLondon***,.

البحري قطاعا تجاريا حيث يقوم بنقل جزء من البضائع حول العالم، وتم وصفه أيضا بقطاع خدماتي يقوم بمهمة تجارة الخدمات للمستفيدين من الموانئ[1].

III- المطلب الثالث: عناصروخصائص النقل البحري.

يتمتع النقل البحري بعدة خصائص و عناصر تميزه عن أنواع النقل الأخرى (البري و الجوي).

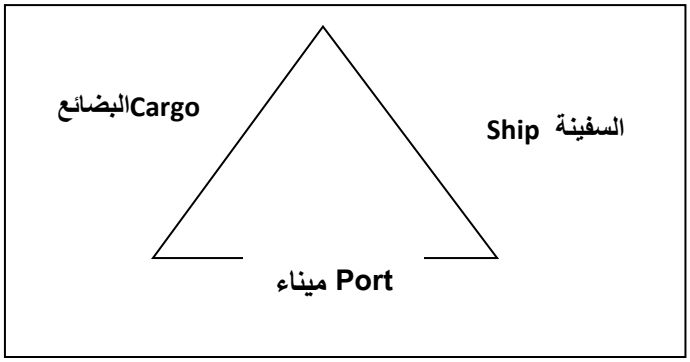
1- الفرع الأول: عناصر النقل البحري.

لكي تتم عمليه النقل البحري لابد من توافر 4 عناصر رئيسية:

- السفينة.
- الميناء.
- البضائع (طبيعة البضائع).
- خدمات للنقل البحري.

[1] احمد الراشد, (2011). تقييم فرص مشاركة القطاع الخاص في انجاز وتطوير عملية إعمال موانئ العراق باستخدام عملية التحليل الهرمي دراسة (AHP) دراسة ميدانية في الشركة العامة للموانئ العراقية, ***مجله العلوم الاقتصادية***, العدد 28: 124.

الشكل 1: عناصر النقل البحري



المصدر: ماهر هيكل "التجارة البحرية", مكتبة الوفاء القانونية, الإسكندرية 2015 ص 44

1-1- السفينة

أ- **السفينة و تعريفها**:عرفت السفينة في معاهدة لاهاي الخاصة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن على أنها:"كل مركب مستعمل في نقل البضائع بحرا".[1]

تعتبر السفينة هي المحور الذي تدور من حوله جميع الأنشطة المتعلقة بالنقل البحري و الملاحة البحرية وهناك أنواع عديدة للسفن، بني كل منها لغرض معين [2].

ب- **أنواع السفن:**

- **حسب نوع و نظام العمولة:**
  - ❖ المجموعة الأولى: سفن النقل وتشمل[3]:

. **سفن الركاب:** تخصص بصفة أساسية لنقل المسافرين ومن المعروف أن بعض سفن الركاب تنقل شحن بنسبة قليلة من أنواع معينة من البضائع العامة والبضائع الثمينة.

. **سفن البضائع الجافة:** ويجري تشغيل هذه، عادة إما متجولة أو عاملة على خطوط منتظمة وتشمل:

سفن البضائع العامة: هي السفن التي تنقل بضائع متنوعة ومختلفة مثل المعلبات والملابس والحيوانات.

---

[1] -عبد القادر ,باسم محمد ملحم,(2009).الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية-دراسة مقارنة-الطبعة الأولى,مكتبة الوفاء القانونية ص 45

[2] عبد القادر فتحي لاشين, (2008). فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والاندماجات العالمية ودراسات المنظمة العالمية للتنمية الإدارية, مصر , ص 24 –25.

[3] محمد عبد الفتاح,(2011). **الاستراتيجيات التسويقية للموانئ و شركات النقل البحري**, الطبعة الأولى, القاهرة: المكتب العربي للمعارف , ص 71 – 74.

سفن بضائع الصب الجاف: هي السفن التي تكون مخصصة لنقل البضائع سابقة مثل الحبوب و الفحم و الرمال.

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

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

سفن الدحرجة[1]: هي السفن التي تكون مخصصة لنقل السيارات و عربات القطارات.

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

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

❖ المجموعة الثانية: سفن الخدمات البحرية وتشمل[2]:

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

❖ المجموعة الثالثة: سفن الأغراض أخرى وتشمل[3]:

سفن النزهة، سفن الأبحاث العلمية.

- **حسب انتظام الرحلة:** يمكن التقسيم إلى نوعين هما:

. **السفن الجوالة[4]:** هي السفن التي لا تتقيد بجدول إبحار أو خط سير معين، و هذه السفن تميل للتركيز على حمل السلع المتجانسة و عادة ما تكون من نوع بضائع الصب و يكون هيكل السفن في معظمها بسيطا و قياسا بالسفن المنتظمة

.**السفن الخطية (المنتظمة):** هي سفن تعمل على خطوط منتظمة وفقا لبرامج محددة المواعد و أساس تشغيل سفن البضائع الخطية هو الخدمة المنتظمة و وصول السفينة في موعدها المحدد.وهناك عدة أنواع من

---

[1] سمية بدوي،(1989) ***اقتصاديات النقل البحري في العالم***, الإسكندرية: مطبعه الجمهورية, ص 31.

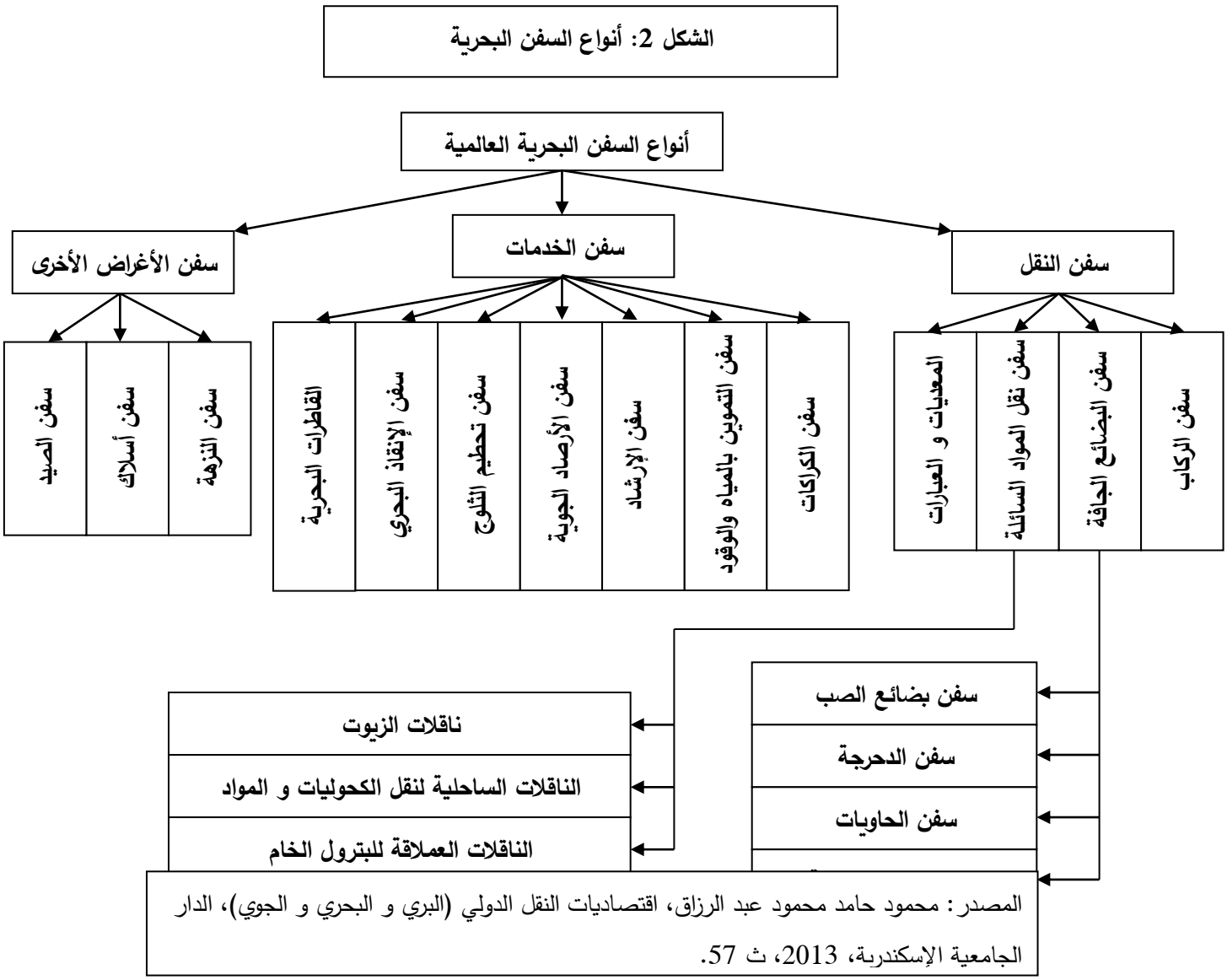
[2] عبد القادر فتحي لاشين(2008), فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والاندماجات العالمية ودراسات المنظمة العالمية للتنمية الإدارية , مرجع سابق، ص 25- 26.

[3] عبد القادر فتحي لاشين(2008) , مرجع سبق ذكره.

[4] هاشم مرزوق الشمري، عبد الحسين محمد العنبكي، جعفر عبد القادر الحسيني, (2014).***استراتيجيات تعزيز القدرة التنافسية للموانئ في ظل الاقتصاديات الحديثة*** ، ص 26.

هذه السفن كالسفن التقليدية،سفن الدحرجة و سفن الحاويات. وهذه الأخيرة تعتمد على درجة كبيرة من السرعة وتكاليفها عالية بالنسبة لغيرها من سفن البضائع العامة[1].

الشكل 2: أنواع السفن البحرية



المصدر: محمود حامد محمود عبد الرزاق، اقتصاديات النقل الدولي (البري و البحري و الجوي)، الدار الجامعية الإسكندرية، 2013، ث 57.

1-2- الميناء

أ- **<u>تعريف الميناء:</u>** وردت عدة تعاريف للميناء منها:

- يمكن تعريفه بأنه مكان تحتمي فيه السفن, وأين تمر البضائع , نشاطه الرئيسي هو تجارة السلع .[2]

[1] عبد القادر فتحي لاشين, مرجع سبق ذكره, ص 32.

[2] Bauchet: le transport international dens l economie mondiale ; Ed .Economica . 1991 2ème edition .p245

- مصطلح الميناء حدده مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية UNCTAD بأنه موقع لتبادل البضائع باستخدام النقل البحري وهو موقع يساعد على توفير فرص التطوير التجاري من خلال تطوير الموانئ. الحرة و الأسواق الحرة. و عرف أيضا على أنه منطقة تتوفر فيها وسائل الرسو الآمن امن و وجود أجهزة ومعدات لنقل السلع أو المسافرين بين السفينة والشاطئ أو بين السفن[1].

ب- **تصنيف الموانئ:** هناك أصناف عديدة للموانئ نذكر مايلي:

1- من ناحية الطبيعة:

يمكن التمييز بين الموانئ من حيث الطبيعة الجغرافية:

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

- **الموانئ شبه طبيعية**: هي الموانئ التي تتواجد ا نوعا من الحماية الطبيعية ويتم تحسينها من خلال

الأعمال الصناعية كإضافة حاجز أمواج.

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

-**الموانئ الجافة**: هي موانئ التي إقامتها بعيدة عن الشواطئ البحرية و لا تعطي تسهيلات بحرية

للسفن.

2- من ناحية الموقع الجغرافي:

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

- **موانئ بحرية:** تقع على السواحل.

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

3-1-الموانئ العامة: يتم إدارتها بواسطة إدارة حكومية مركزية أي على أساس الإشراف المركزي ولصالح

[1] هاشم مرزوق الشمري، عبد الحسين محمد العنكبي، جعفر عبد القادر الحسيني, (2014).***استراتيجيات تعزيز القدرة التنافسية للموانئ في ظل الاقتصاديات الحديثة***، مرجع سبق ذكره، ص29.

الدولة، هذا النمط من الإدارة يتميز بمركزية الإدارة، ضعف كفاءة التشغيل، الاعتماد على الدعم الحكومي، ضعف المنافسة.

3-2--الموانئ التابعة للإدارة المحلية:

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

3-3- الموانئ ذات الإدارة المستقلة: "يتم إدارتها بواسطة هيئة شبه حكومية ولكنها مستقلة عنها وبعيدة عن الضغوط السياسية وتخضع لقدر محدود من الإشراف الحكومي".

3-4--الموانئ التابعة للسكك الحديدية: يتم إدارتها من طرف شركات السكك الحديدية.

3-5--الموانئ التابعة للجمارك: يتم تشغيل هذه الموانئ من طرف سلطة الجمارك وتخص هذه الموانئ البضائع الصادرة أو الواردة أو العابرة الخاصة بالمناطق الحرة.

3-6- الموانئ الخاصة: يدير هذا النوع من الموانئ القطاع الخاص وتكون مخصصة لخدمة بضائع معينة مثل موانئ البترول التي تمتلكها " شركات التعدين"، وهذه الموانئ تدار على أساس تجاري أي بكفاءة عالية وبطريقة اقتصادية تحقق أرباحا كبيرة[1]."

4- من ناحية الوظيفة: من الممكن تقسم الموانئ إلى ثلاثة:

4 -1- موانئ تجارية: يتم فيها تناول البضائع والخدمات ذات الصلة بها (الخاصة). والموانئ التجارية تنقسم إلى نوعين:

- **موانئ تجارية عامة:** تقوم باستقبال ؟أنواع عديدة من السفن كسفن الصب والسائلة والبضائع العامة، الركاب...وغيرها من السفن.

[1] وليد محمد عبد الرحمان شعلان (2002)، انواع الموانئ، متاح على موقع http:// tijaratuna.com تاريخ اطلاع 05 ماي 2023

- **موانئ تجارية متخصصة**: تلك الموانئ التي تتخصص في تقديم خدمات معينة من حيث نوع لتجارة أو النقل." ومنها الموانئ الصناعية، الموانئ الحرة، الموانئ الخاصة بتداول السيارات في ألمانيا، موانئ البترول في الخليج العربي.

2-4 - موانئ اللجوء: تلجأ إليها السفن للحماية من العواصف أو لتزود بالوقود والغذاء.

4 -3- موانئ عسكرية: "ويتم تجهيزها (بالإضافة إلى تجهيزات الموانئ التجارية) بمنشآت ومعدات خاصة بمناولة الأسلحة والذخائر للقوات البحرية.[1]"

-4 -4-موانئ النزهة: تتضمن سفن النزهة، وسفن الشراع

4 -5- موانئ الصيد: تختلف هذه الموانئ من دولة لأخرى، فالدولة التي يمثل قطاع الصيد فيها نسبة كبيرة من النشاط الاقتصادي تقوم بإنشاء موانئ خاصة بالصيد فقط أما الدولة التي يمثل قطاع الصيد فيها نسبة كبيرة من النشاط الاقتصادي أو لا تمتلك موانئ كثيرة فتخصص جزء من الميناء لخدمة الصيد.

4 -6-موانئ العبور: تلعب هذه الموانئ دور الوسيط بين عمليتي الاستيراد والتصدير وهي متخصصة "في خدمة التجارة لحساب دولة أو دولة غير الدولة التي تمتلكها بشكل مباشر بمعنى أن حركة التجارة التي تمر بها تكون لمنطقة غير منطقتها الخلفية".

-5-من ناحية معايير الأداء:

- حجم وكمية البضائع المتداولة في الميناء.

- قيمة البضاعة المتداولة في الميناء.

- عدد السفن المترددة على الميناء وأحجامها

[1] محمد ابراهيم العراقي (2002)، **قطاع النقل في مصر الماضي الحاضر** و **المستقبل حتى عام 2020** ,القاهرة: مكتبة اكاديمية، ص236.

الشكل 3: المعايير الأساسية لعملية تصنيف الموانئ

المصدر: د.شريف ماهر هيكل، اللوجستيات و الموانئ البحرية من اجل التغيير، مرجع سبق ذكره، ص53.

1-3-

1-4- لبضاعة المنقولة :

تعتبر البضائع العنصر الأساسي في هذا النشاط إذن السفينة بلا بضاعة لا قيمة لها والميناء بلا بضاعة لا قيمة له، إذن فهي العنصر الأساسي لما تديره السفينة من عوائد نتيجة نقلها بالإضافة إلى أرباح الموانئ جراء استقبالها للبضائع، إذا البضائع هي العنصر المشترك بالنسبة للميناء والسفينة[1].

إن البضائع المنقولة بواسطة النقل البحري إما أن تكون سائلة كالبترول والغاز وتسمى ببضائع الصب السائل وتنقل بسفن الناقلات خاصة أو تكون بضائع جافة *كبضائع الصب الجافة من أمثلتها الفحم، الحديد، الفوسفات و الحبوب ونجد بضائع الصب الجاف النمطية كالدقيق و الأرز والسكر وغيرها. هناك بضائع عامة و هي البضائع المنقولة إما بطريقة تقليدية أو بواسطة الحاويات وتختلف تكاليف البضائع باختلاف طبيعتها، فالسلع ذات الحجم الكبير والسلع التي تشكل خطر على السفن و قد ترتفع تكاليف نقلها[2].

---

[1] اللجنة الاقتصادية و الاجتماعية لغربي آسيا،(2001) **اثر الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات gats** على النقل ، الامم المتحدة تقرير في 22-09-2014 ص57.

* (بضائع صب جاف نمطية هي بضائع يمكن نقلها في عبوات خاصة و يمكن تحديد حجم العبوة و وزنها).

[2] شريف محمد ماهر،(2006). ***إدارة النقل البحري (التجارة الخطية) فعالية التطبيق و متطلبات الريادة***، مصر: الدار الجامعية، ص34.

ولقد جاء في المادة الأولى في فقرة ج من اتفاقية بروكسل 1924 أن البضاعة تشمل الممتلكات والأشياء والبضائع من أي نوع باستثناء الحيوانات الحية، الحمولة المصرح عنها بموجب اتفاقية النقل أنها موضوعة على سطح السفينة وأنها منقولة عليها[1].

1-5- خدمات النقل البحري:

لقد أولت الدول البحرية المتقدمة أهمية كبيرة لتجارة الخدمات البحرية إدراكا منها لما يحققه هذا النشاط من قيمة مضافة إلى الاقتصاد و عائد اقتصادي للاستثمار، ذلك أن العناصر التي تعرفنا عليها لا بد لها من خدمات تؤدي للسفن و البضائع لاكتمال هذا النشاط، و يمكن تقسيمها إلى:

- **خدمات ملاحية:** تؤدي تنظيمات الخدمات الملاحية عالية الجودة إلى نقص في تكاليف نقل البضائع ففي حالة شدة المنافسة مع عدم وجود تنظيمات إلى قلة النوالين لفترات طويلة نسبيا , أما في حالة السفن الخطية فإن المنافسة بينهما ضعيفة بسبب المؤتمرات الملاحية [2].
- **خدمات تجارية:** يتوقف على تحديد نوع الخدمات الملاحية على الطريقة التي يقدم بها التجار بضائعهم ولاشك أنه إذا قدمت البضائع بطريقة ينتج عنها زيادة تكاليف الخدمات الملاحية فإن جزءا كبيرا من الخطأ يقع على الشاحنين.
- **الاستخدام الأمثل للموارد:** أدى ارتفاع تكاليف الأيدي العاملة بالنسبة إلى تكلفة رأس المال في الدول المتقدمة البحرية إلى الاستعانة برأس المال عن العمال في عمليات النقل البحري, كما حدث في ناقلات البترول وحاملات الصب ونظام الحاويات ,أما بالنسبة للدول النامية يمكن استخدام الأنظمة الأقل استخداما في رأس المال.

2- الفرع الثاني: الهيئات والمؤسسات التي يرتبط نشاطها بخدمات النقل البحري.

أولا: شركات الملاحة البحرية: وتختص بنقل الحمولات من الصادرات والواردات على الخطوط الملاحية من بترول ومشتقاته نقل البضائع المختلفة,خدمات نقل الركاب[3].

ثانيا: الموانئ البحرية: تعد الموانئ البحرية من أهم الدعائم التي تقوم عليها صناعة النقل البحري لما لها من أهمية في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن و هي تتنوع وفقا ل لتنوع الموانئ البحرية من حيث طبيعتها والوظائف المسندة لها[4].

---

[1] هلال العيد، ***(2011). نظام التعويض عن البضائع في عقد النقل البحري*** ،رسالة ماجيستر, كلية الحقوق، جامعة الجزائر ,الجزائر، ص24.

[2] Hee-jung YEO, geography of mergers and acquisition in the container shipping industry, The asian journal of shipping and logistics, volume 29 number 3 december 2013, p29

[3] حملاوي ربيعة (2008)، **مرد ودية *المؤسسات* المينائية** ،(رسالة دكتوراه) ,كلية العلوم الاقتصادية علوم التسيير .جامعة الجزائر .الجزائر

[4] د.سميرة إبراهيم أيوب،(2002) , ***اقتصاديات النقل***_دراسة تمهيدية_الاسكندرية :دار الجامعة الجديدة ص40

ثالثا: شركات الشحن و التفريغ: تقوم بشحن وتفريغ البضائع المختلفة الصادرة أو الواردة ,نقل البضائع من المخازن خارج المنطقة الجمركية إلى الأرصفة لشحنها أو تفريغها , استخدام قاطرات السفن لعمليات قطر السفن , تقديم كافة التسهيلات المرتبطة بعمليات الشحن والتفريغ[1].

رابعا:شركات بناء و إصلاح السفن: ويسهم نشاطها في الحفاظ على الطاقة الإنتاجية للسفن وضمان استمرار أداء مهامها في نقل البضائع و الركاب , ويتنوع نشاطها بين بناء و إصلاح السفن , كما تقوم بتصميم وتنفيذ عمليات التصنيع وإجراء التجارب على السفن .

خامسا: مشروعات توريد المعدات البحرية: تقوم بتزويد السفن باحتياجاتها من المواد التموينية وتوفر خدمات الصيانة والنظافة وتجهيزات اللازمة للسفن وإمدادها بقطع الغيار والأجهزة البحرية اللازمة .

سادسا : مشروعات التوكيلات الملاحية[2]: ويتبلور نشاطها في المهام الآتية:

- القيام بدور الوكيل على أصحاب السفن الأجنبية وتجهيز كل ما يلزمها قبل وصولها قبل و بعد الوصول. إلى الميناء.
- تتولى مهمة تنفيذ كافة الإجراءات القانونية الخاصة بالسفن الأجنبية لدى السلطات المحلية .
- حجز التذاكر للمسافرين على سفن أجنبية وشحن البضائع التي يتم تصديرها وفق حجم و سعة الفراغات الموجودة بالسفن و تسليم البضائع الواردة و تحصيل مستحقات الملاك.

3- الفرع الثالث: 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).

3-1- ارتفاع الكثافة الرأسمالية لمشروعات صناعة النقل البحري[3]:

أن الطرق الإنتاجية المتبعة في مؤسسات خدمات النقل البحري تعتمد على كثافة رأس المال في إنتاجها ,فالسفينة مثلا تتطلب أجهزة و وسائل اتصال و شحن وتخزين وتموين خاصة ذات كفاءة عالية ووسائل تمكنها من الإبحار في أمان ويمكن الاعتماد على عدة مؤشرات في قياس الكثافة الرأسمالية الأزمة لمشروعات النقل البحري.

---

[1] Revue d"economie et de statistique appliquee numero 22 decembre 2014. ISSN: 112-234X.

[2] سميرة إبراهيم أيوب .(2002)*اقتصاديات النقل*_دراسة تمهيدية،مرجع سبق ذكره ص 45

[3] د.سميرة إبراهيم أيوب(2002) **اقتصاديات النقل**، مرجع سبق ذكره، ص39.

_قياس تكلفة بناء السفن والموانئ. ومن مظاهر ارتفاع الكثافة الرأسمالية في هذا النشاط ارتفاع التكلفة الرأسمالية لبناء السفن و إصلاحها (كالمحركات و الأجهزة الملاحية و اللاسلكية و أجهزة التحكم الآلي، المخازن، الصيانة، مباني إدارية و خدمية...).

_ارتفاع التكلفة الرأسمالية لإنشاء الموانئ وبشكل متزايد بمعدل زيادة يقدر به 139%خلال خمس سنوات لموانئ الحاويات, وكذلك العناصر الأولى كالأراضي والمباني الإدارية و مساحات التخزين و قدرة تكلفة إنشاء الموانئ المتوسطة حسب طاقتها الاستيعابية بين 150 مليون دولار و 400مليون دولار. .

3-2- استخدام التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري[1]:

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

3-3- تو افر معلومات ضخمة في صناعة النقل البحري[2]:

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

وتنعكس أهم فوائد منظومة المعلومات على النحو التالي:

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

3-4- انخفاض تكلفة النقل البحري[3]:

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

3_5طول عمر مشروعات صناعة النقل البحري[1]:

---

[1] د.سميرة إبراهيم أيوب،(2002) **اقتصاديات النقل**، مرجع سبق ذكره، ص53.

[2] حمادة فريد منصور(2000) ,**مقدمة اقتصاديات النقل** مصر :مركز الاسكندرية للكتاب ص42

[3] محمد خميس زوكة(2009) ,**جغرافية النقل**، الطبعة الأولى، الاسكندرية:دار المعرفة الجامعية، ص82.

إن العمر الافتراضي لهذه المشاريع هو أطول ضمنيا من المشاريع الصناعية الأخرى ,العمر المتوسط للسفن عادة ما يكون بين 25 سنة و 30 سنة،أما بالنسبة للموانئ البحرية و الممرات الملاحية تصل إلى 100 سنة

3_6 الارتباط الوثيق بين النقل البحري و التجارة الدولية:

إن وسيلة النقل الأكثر استعمالا في التجارة الدولية هي النقل البحري، إذ ارتبط بها ارتباطا وثيقا منذ القدم بسبب ما يتمتع به من مميزات كالقدرة العالية للسفن بحمل آلاف الأطنان من البضائع خلال الرحلة الواحدة[2]، وتصل مساهمة النقل البحري حوالي 80% من التجارة الدولية

3_7خضوع عمليات النقل البحري للقوانين الدولية[3]:

يجب أن تأخذ صناعة النقل البحري الصيغة الدولية من خلال منظمات متخصصة تنظم و تتقن هذه الصناعة والخدمات التي تقوم بتقديمها .و بذلك فإن عمليات تشغيل الأساطيل التجارية العالمية تخضع لمعاهدات دولية حاكمة لعمليات التشغيل ويأتي دور المنظمات العالمية الدولية واضحا في هذا الشأن وكذلك دور منظمات الأمم المتحدة والتي منها على سبيل المثال المنظمة البحرية الدولية[4]م lOrganisation maritime internationa

IV- المطلب الرابع: أهمية وأهداف النقل البحري.

أولا: أهمية النقل البحري: يعد النقل البحري وسيلة هامة من وسائل النقل عامة والنقل الدولي خاصة حيث له العديد من المميزات التي أكسته أهمية اقتصادية كبيرة ,فهو يلعب دورا أساسيا في تحقيق عملية الإنماء الاقتصادي للدول .

و يمكن اختصار جزء من أهميته في النقاط التالية:

- أن نشاط النقل البحري يعد نشاطا مكملا لنشاط القطاعات الاقتصادية الأخرى (الصناعي، الزراعي، الخدمي و السياحي) فهو الذي يمدها بمدخلاتها اللازمة كما يساهم في نقل مخرجاتها إلى الأسواق العالمية.

---

[1] حملاوي ربيعة، (2008) **مرودية المؤسسات المينائية**، (أطروحة دكتوراه) ,كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير ، جامعة الجزائر ,الجزائر ص14.

[2] حمادة فريد منصور (2000) , **مقدمة في اقتصاديات النقل**، مرجع سبق ذكره ص410.

[3] محمد عبد اللطيف الهندي,(1999) "مستقبل الأسطول التجاري البحري الإفريقي في ظل التطورات و المتغيرات العالمية الحديثة,(رسالة ماجستير) , الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري,الاسكندرية , ص34.

[4] اتفاقية الأمم المتحدة المغلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا و جزئيا Https: //www.uncitral.org/pdf/arabic/tests/transport/rotterdam_rules/09_85606_ebook-pdf.

– يتفاوت تأثير نشاط النقل البحري بين الدول وفقا لمدى قدرتها على امتلاك أسطول تجاري وطني يسهم في توفير جانب كبير من العملات الأجنبية لخزينة الدولة .[1].

– توفير و تحقيق إيرادات ضخمة للدول التي تمتلك الأساطيل أو الموانئ إذ تم استغلال هذه القدرات باستخدامها بكفاءة عالية أو من خلال إيجارها للدول الأخرى.

– المساهمة في زيادة معدلات التكوين الرأسمالي (المادي والبشري) حيث تعمل خدمات النقل البحري على تسهيل عملية انتقال المعرفة التكنولوجية التي تسهم بدورها في رفع معدلات النمو الاقتصادي .

_فتح فرص عمل أمام الإطارات والخبرات بمختلف تخصصاتها ومجالاتها[2].

– تحقيق إيرادات مباشرة لخزينة الدولة من رسوم الموانئ البحرية أو إيرادات الخدمات التي تقدمها المنشآت التابعة للدولة.

– حدوث وفرة في العملة الأجنبية كمقابل للخدمات المقدمة للسفن و الركاب.

_الإيرادات التي تحققها الدولة في شكل رسوم وضرائب على أنشطة المنشات المرتبطة بالنقل البحري.

ثانيا: أهداف النقل البحري: لا يقتصر هدف النقل البحري على تسهيل عملية التجارة الدولية فقط ,و إنما هناك أهداف و استراتيجيات يرمي إليها، و يمكن التطرق إلى هذه الأهداف على النحو التالي:

1- **الأهداف الاقتصادية:** يعد استخدام السفن في النقل أرخص نسبيا في التكلفة من النقل بواسطة الوسائط الأخرى ,بالإضافة إلى أن النقل البحري يحقق مبدأ اقتصاديات الحجم و نرى هذا في حاملات نقل البضائع الصب الجاف (الحبوب،الفحم والرمال) ,مما يحقق انخفاض الأسعار و الدخول بقوة في المنافسات الدولية و الصادرات التي تؤدي إلى تحقيق التنمية و التطور في أي دولة.[3]

2- **الأهداف الاجتماعية**: يتم تحقيق الأهداف الاجتماعية في النقل البحري من خلال توفير فرص عمل للعديد من الفئات العمالية المختلفة , و لا يقتصر الهدف الاجتماعي على خلق فرص العمل و حسب بل أن للنقل البحري أهدافا اجتماعية تؤثر في التنمية و الاستقرار الاجتماعي و ذلك من خلال توفير احتياجات المجتمع من السلع و المنتجات من أجل تحقيق الرخاء[4].

3- **الأهداف السياسية**: تحقق صناعة النقل البحري أهدافا سياسية متنوعة منها ما يخدم سيادة الدولة من خلال انتقال السلع و الخدمات الضرورية التي تحتاجها الدولة، كما تساعد السفن الدولة في أوقات الأزمات

---

[1] د.سميرة إبراهيم أيوب،(2002), ***اقتصاديات النقل***، مرجع سبق ذكره، 37.

[2] أيمن النحراوي، (2014) ,**اقتصاديات و سياسات النقل البحري**، الطبعة الأولى، الإسكندرية:دار الفكر الجامعي، ص101-102

[3] _محمد عبد الطيف الهندي ,(1999) ,مستقبل **الأسطول التجاري** البحري الإفريقي في ظل **التطورات والمتغيرات العالمية الحديثة**.(رسالة ماجستير),الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري ,الإسكندرية.مصر,ص34

[4] محمد عبد اللطيف الهندي(1999) ، مرجع سبق ذكره، ص35.

و الحروب وذلك بنقل المعدات و الجنود، كما أن للنقل البحري دورا سياسيا في تعزيز التعاون بين الدول من خلال تشغيل الخطوط الملاحية بينها[1].

[1] محمد عبد اللطيف الهندي(1999) ، مرجع سبق ذكره، ص36.

المبحث الثاني: الاتجاهات الحديثة للنقل البحري.

نتيجة للتطورات السريعة المتلاحقة التي يشهدها قطاع النقل البحري منذ بداية الستينات من القرن العشرين سواء بالنسبة للسفينة أو الميناء, فقد كانت ثورة التحوية بمثابة الرصاصة الأولى التي فجرت سلسلة هذه التطورات, فقد كانت لثورة التحوية والمفاهيم الوجيسيتية أثرهما الهام في تطور مفهوم النقل, حيث يتجاوز ذلك المفهوم البسيط من مجرد نقل البضائع من ميناء إلى ميناء (from port to port) إلى عمليات متكاملة من الباب إلى الباب[1] (fromdoor to door).

I- المطلب الأول: نظام التحوية

نظام التحوية (containérisation): نظام التحوية هو نظام للنقل يعتمد على أسلوب وضع البضائع في حاويات لغرض نقلها, يرجع تاريخ ظهور هدا النظام بشكل عملي أثناء الحرب العالمية الثانية من قبل الجيش الأمريكي في تقديم المؤن العسكرية,لكن التحول الكبير بدأ بعد أن قام مالكوم ماكلين **Malcon Purcell**) (**Mcleon** الذي أطلق عليه أبو التحوية بتجربته في النقل المباشر بواسطة الحاويات .التي أحدثت ثورة و تغيير جذري في مجال النقل و التجارة الدولية ,ويمكن تعريف الحاوية (**container**) بأنها:

- «عبارة عن صندوق من الحديد الصلب له أبعاد و مواصفات موحدة معيارية وضمن هذا الصندوق يتم نقل البضائع، ويسمى هذا الصندوق بالحاوية لأنه يحوي بداخله السلع المراد نقلها من مكان إلى أخر»[2].
- والحاوية هي ذلك الصندوق الذي يأخذ شكل مكعب ألمنيوم أبعاده 6*2.5*2.5 او 12*2.5*2.5 و الحاويات التي تكون بقياس 12 متر تساوي تقريبا في حجمها عربة السكك الحديدية .

وتعتبر الولايات المتحدة الأمريكية الدولة الرائدة في صناعة و استخدام نظام النقل بالحاويات، حيث قامت شركة (**Sea-Land**) في ابريل 1956 بنقل حوالي 58 حاوية على سطح ناقلة البترول ماكسنون من ميناء نيوجيرسي ,وتم تسجيل أول سفينة حاويات عام 1957 بحمولة 226 حاوية أطلق عليها اسم **Grate way city** ,و في عام 1961 تم تنظيم خط ملاحي للحاويات بين موانئ نيويورك و لوس انجلوس و سان فرانسيسكو في أمريكا[3]..

1- <u>سفينة الحاويات:</u> هي السفينة المبنية خصيصا لنقل الحاويات و تتميز بأن عنابرها مصممة بشكل خلايا ثابتة أو متحركة للرص أسفل السطح وفتحات عنابرها واسعة لتسهيل نزول وصعود الحاويات،

---

[1] عبد الحليم يبسوني(2001), ندوة نحو إستراتيجية للنقل في خدمة الثمينة, جريدة الأهرامات عدد 3131/41388 ص4.

[2] رصاع حياة،(2013) , **اثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها**، (مذكرة ماجستير)، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير والعلوم التجارية، جامعه وهران، الجزائر، ص 78.

[3] د. شريف محمد ماهر(2006), **إدارة النقل البحري**، (**التجارة الخطية**) **فعاليات التطبيق** و **متطلبات الريادة** ,مصر:الدار الجامعية ، ص 116.

وتحتوي على دعامات ونقط تحزيم الحاويات التي ترص على السطح وهي إلى جانب ذلك لا تحمل عادة حمولات مجزأة[1]. ولقد تطورت بمرورها على عدة أجيال , والجدول رقم (1) يمثل الأجيال المختلفة لسفن الحاويات.

جدول رقم 1: الأجيال المختلفة لسفن الحاويات

سفن الحاويات	السعة بالحمولة المكافئة TEU	الطول بالمتر	العرض بالمتر	غاطس السفينة
الجيل الأول 1968	1100	190	27	9
الجيل الثاني 1970-1980	3000-2000	213	27.4	10.8
الجيل الثالث 1980-1987	4500-3000	294	32	12.2
الجيل الرابع 1988-1995	5000-4000	305-280	41.1	12.7
الجيل الخامس 1996-2005	7500-6400	347-300	42.9	14
الجيل السادس 2006-2007	9000-8000	380-330	47	14.5
الجيل السابع 2007-2013	15000-12500	400-380	58	15
الجيل المرتقب 2013-2014	18000	400	58	16

Source: Dong-Wook Song, photis M, Panayides maritime logistics: contemporary issues First edition, Emerald group publishing limited, United Kingdom, 2012, p12.

بعد سنة من ظهور الجيل السادس سنه 1996 ظهرت السفينة **Souverign Maersk** بسعة 6700 حاوية TUE* وهي سفينة متطورة من سفن الجيل السادس، وبعد مرور عشر سنوات ظهرت سفينة سعتها 11000، وأخذت الشركات الملاحية العالمية في زيادة طرقات وحمولات صفتها من الحاويات، حيث تمكنت من رصد تزايد طلبات بناء سفن الحاويات العملاقة بسعة 10,000 ,وفي مطلع 2010 كانت في الخدمة سفن حاويات بسعة 15,000 حاوية و غاطس يتراوح بين 17-21. ويمكن التعرف على المواصفات الرئيسية و الأبعاد الهندسية لسفن الحاويات العملاقة EMMAMAERSK والجدول رقم (2) يبين ذلك:

[1] الشيخ صالح خالد،(2013) , النظام القانوني في نقل الحاويات عن طريق البحر،(رسالة الماجستير) ، ،كلية الحقوق،جامعة الجزائر، ، ص 56.

جدول رقم 2: المواصفات و الأبعاد الهندسية لسفينة الحاويات العملاقة

الحمولة الكلية المسجلة	GT 170974
الحمولة الكلية المسجلة	NT 55396
الطول الإجمالي	397 متر (1300 قدم) LOA
العرض	56 متر
الغاطس	16.5 متر (51 قدم)
قوة الدفع	109 الف حصان ميكانيكي (82 ميغاواط)
السرعة المتوسطة	25.5 عقدة (47.2 كلم/سا) (29.3 ميل/سا)
الطاقة التشغيلية	156907 طن متري للحمولة الساكنة
الطاقة الاستيعابية	11000 حاوية مكافئة TUE حسب شركة Maersk
عدد أفراد الطاقم	13 فرد مع وجود أماكن تسع ل30 فرد
المالك	AP moller-Maersk group

المصدر: أيمن النحراوي، منظومة النقل الدولي لسفن الحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009،ص 201.

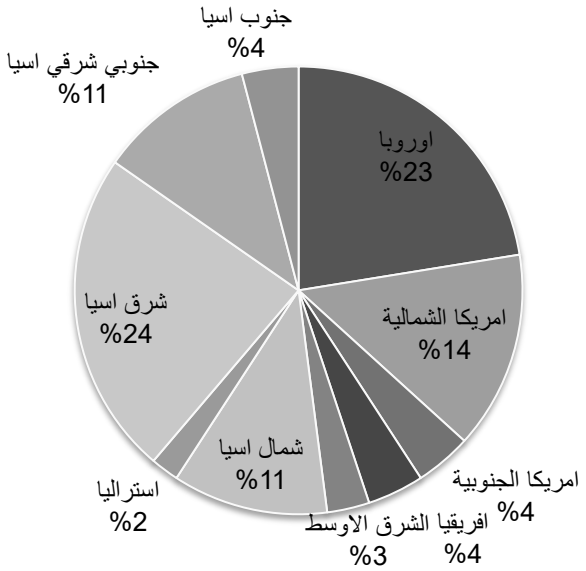
2- **<u>انتشار النقل بالحاويات:</u>** أصبح النقل بالحاويات هو السمة الغالبة على التجارة العالمية للأسباب التالية:[1]

- ✓ الاستغلال الأمثل لفراغات السفينة بعبوة اقتصادية مما يؤدي إلى تقليل النفقات التشغيل ويساعد على زيادة أرباح الشركات الملاحية وبالتالي تخفيض النولون.
- ✓ سلامة البضاعة المنقولة أثناء عمليات النقل والتداول مما يؤدي إلى انخفاض نفقات التامين.
- ✓ زيادة إنتاجية الموانئ وتقليد زمن بقاء السفن نتيجة لاختزال الوقت الذي تستغرقه عمليات الشحن والتفريغ.
- ✓ الشحن في الحاويات يؤدي إلى تخفيض مصاريف تغليف البضائع بصورة ملحوظة.
- ✓ سرعة تداول الحاويات بين وسائط النقل المختلفة مما يساعد على الاستفادة الكاملة من هذه الوسائل.
- ✓ الاستخدام الأمثل للموانئ نظرا لإمكان تخزين الحاويات متلاصقة ولارتفاعات أكثر من حاوية في مساحة صغيرة إذا ما قورنت بالمساحة التي كانت تشغلها نفس البضائع غير المحواة.
- ✓ أصبحت الموانئ حلقة لتغيير وسيط النقل و ليست مكان لتخزين البضائع.

وللتوضيح أكثر الشكل الموالي يمثل نسبه التوزيع الجغرافي للحاويات[1].

[1] عبد القادر فتحي لاشين، (2009)**المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل** و **اللوجستيات**، مصر:المنطقة العربية للتنمية الإدارية، ص 224.

شكل 4: توقعات نسبة التوزيع الجغرافي لاعداد الحاويات (2011)



Source : ESCAP Maritime Policy Planning-UN Dec, 2003.

3- **<u>أنواع الحاويات المستعملة داخل الميناء:</u>** هناك عده أنواع حاويات وذلك حسب نوع البضائع التي يمكن أن تحتويها الحاوية وكذا المواصفات الفنية للحاوية من حيث الأساسيات ونوع المواد المصنوعة منها، وهذا إن دل على شيء فإنما يدل على الايجابيات التي يحققها استخدام الحاويات في مجال النقل.

4-1- حاويات البضائع العامة: وهي حاويات غير مصنوعة لنوع معين من البضائع، وهذا النوع بدوره مقسم إلى أنواع وفقا لأساسات الحاوية و طرق الوصول إلى داخلها لتعبئة والتفريغ من أهمها:[2]

.<u>الحاويات ذات الاستعمال العام:</u> وهي حاويات مقفلة بشكل تام، سقفها و جوانبها صلبة احد جوانبها على الأقل فيه باب و خصص لنقل أنواع مختلفة من البضائع أي البضائع الجافة أو السائلة متى كانت معبأة في علب معدنية أو بلاستيكية.

.<u>حاويات ذات السقف المفتوح:</u> حاويات تشبه حاويات الاستعمال العالم باستثناء وجود سقف متحرك وقابل للتنقل مصنوع من القماش أو البلاستيك، و يمكن 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.

---

[1] عبد القادر فتحي لاشين (2009) المفاهيم الحديثة في **إدارة النقل و اللوجيستيات مرجع سبق ذكره** ص 226.

[2] أيمن النحراوي، (2009) **منظومة النقل الدولي سفن الحاويات**، الطبعة الأولى ,مصر:دار الفكر الجامعي، 2009، ص 123.

.حاويات مسطحة: هي حاويات لها نفس طول وعرض الحاويات العادية و مجهزة بزوايا بهدف التمكين من مناولتها و أحيانا بعجلات تسمح لها بالتدحرج لتسيير عمليات الشحن والتفريغ والرص على أرصفة الموانئ.

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

2-4- حاويات البضائع الخاصة: وهي حاويات ذات تصميم خاص، تتنوع أشكالها حسب نوع البضائع ومنها:

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

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

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

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

4- المزايا والمشاكل المرتبطة بالنقل بالحاويات:

أولا: المزايا: يحقق نقل البضائع بالحاويات العديد من المزايا لعل أهمها:[1]

- ✓ خفض مدة البقاء في الميناء، لانخفاض الزمن اللازم لعمليات الشحن والتفريغ وتخفيض عمليات المناولة الفعلية للبضائع، الأمر الذي يؤدي إلى انخفاض زمن الرحلة لسفينة الحاويات من عدة أسابيع إلى عدة أيام.
- ✓ المحافظة على البضاعة وحمايتها من التلف والسرقة.
- ✓ تقديم خدمات من الباب إلى الباب.
- ✓ خفض الفجوة الزمنية اللازمة لانجاز المعاملات بين المنتج والمستهلك.
- ✓ تقديم خدمات النقل ذات جودة شاملة.

ثانيا: مشاكل النقل بالحاويات: بالرغم من كل الايجابيات السابقة فان الأمر لا يخلو من بعض المشاكل الاقتصادية أبرزها:[2]

- ✓ ضخامة حجم الاستثمارات اللازمة لنظام التحوية (حاويات – سفن متخصصة- موانئ متخصصة - معدات متخصصة - كوادر مدربة - نظام اتصالات عالية الكفاءة)، مما يضعف من قدرات الدول النامية على مسايرة التحديث المستمر في هذا النشاط..

[1] عبد القادر فتحي لاشين،(2009) **المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل و اللوجيستيات**, مرجع سبق ذكره، ص 223.

[2] عبد القادر فتحي لاشي(2009)،**المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل و اللوجيستيات** . مرجع سبق ذكره، ص 225.

- ✓ وجود علاقة قوية بين نشاط التحوية و اللوجستيات _علم التوزيع و الإمداد_ ابعد دولا كثيرة عن إمكانية منافسة الدول المتقدمة.
- ✓ ارتفاع تكاليف التامين على السفن ومعدات التداول والعاملين عليها أدى إلى الارتفاع النسبي لمصاريف التشغيل الثابتة..

II- المطلب الثاني: نظام النقل متعدد الوسائط

هو نظام لنقل البضائع باستخدام عدة وسائط نقل مختلفة في وثيقة واحدة، يتحمل بموجبها متعهد النقل متعدد الوسائط مسؤولية النقد بأكمله, ويعد هذا النظام احدث أساليب النقل فهو وضع خصيصا لتسهيل انتقال البضائع بين نقطتين في بلدين مختلفين باستخدام وسائط نقل مختلفة ,النقل متعدد الوسائط في جوهره نظام قانوني جديدة للنقل وليس نمط من أنماط النقل.[1] ظهر بعد اكتشاف استخدام الحاويات في نقل البضائع مطلع الستينات ، و أصبحت الحاوية المشحونة بالبضائع قادرة على التحرك من موقع إنتاج السلعة حتى وصولها إلى أسواق الاستهلاك وهو ما يطلق عليه نظام ا النقل المتعدد الوسائط[2].

ولقد تعددت في الآونة الأخيرة التسميات التي تطلق على هذا الفكر الحديث في النقل فسمي النقل المحترف **Through Transport** وسمي كذلك النقل المشترك **Combined Transport** والنقل من الباب إلى الباب **Door for Door** و أخيرا النقل متعدد الوسائط **Multimodal Transport**, أو النقل المتكامل **Integrad Transport**, وهو مفهوم النقل الحديث، حيث يمكن تعريفه كالأتي.

1- الفرع الثاني: تعريف النقل متعدد الوسائط ومكوناته.

أ- **<u>تعريف:</u>** هناك عده تعريفات للنقل متعدد الوسائط و صغتها جهات دولية عديدة، ولكنها لا تختلف في مضمونها نذكر منها ما يلي:

- ➢ عملية نقل البضاعة بواسطة وسيلتين أو أكثر بعقد واحد و بواسطة شخص (هيئة) و واحد مسؤول (متعهد النقل) من نقطة استلامه للبضاعة حتى تسليمها للمرسل إليه ويمكن لهذا الشخص أو الهيئة إجراء عقود أخرى من خلاله للناقلين آخرين لجزء أول لكل وسائل النقل المستخدمة لنقل الشحنة[3]..
- ➢ وأوضح مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية (UNCTAD) مفهوم النقل متعدد الوسائط و أرسى قواعده عام 1980، و عرفه على انه نقل البضائع بواسطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل على أساس عقد النقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما يؤخذ فيه متعهد النقل الدولي متعدد

---

[1] عدنان إبراهيم علي أبو حسون،(2007) **قطاع النقل العربي ودوره في تحقيق التكامل الاقتصادي–دراسة تحليلية تطبيقية**. القاهرة:دار النهضة العربية ص42.

[2] هاشم مرزوق الشمري، عبد الحسين العنكبي، جعفر عبد الأمير الحسيني، (2014) مرجع سبق ذكره ص 68.

[3] Implementation of multimodal transport rules, report prepared by the UNCTAD SDTE/TLB2 -25 june 2001, p4

الوسائط البضائع في حراسته إلى المكان المحدد للتسليم في بلد أخر مقابل اجر متفق عليه وفي ظل بوليصة تأمين واحدة[1].

ب- **مكونات النقل متعدد الوسائط:** يتكون النقل متعدد الوسائط حسبما أوضحه مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية من ثلاثة مكونات:[2]

- وسائط النقل **Routing**: البحر، الطريق البري، الجو، السكك الحديدية، الممرات المائية.
- وسائط النقل **Means**: السفينة، القطار، الشاحنات، الصندل، مراكب الملاحة النهرية، الطائرات.
- وحدات التحميل النمطية للبضاعة **United load system**: الحاوية، الطبلية.
- العقود و المستندات: متعهد النقل متعدد الوسائط.

يتمثل الهدف من عملية النقل متعدد الوسائط في تنسيق عمليات النقل وزيادة كفاءة وسائل النقل وتخفيض تكلفة النقل للبضائع على المستويات الإقليمية و الدولية.[3]

يوضح الجدول **4** المقارنة بين النقل المتعدد الوسائط والنقل أحادي الواسطة و المميزات التي يتميز بها النقل متعدد الوسائط

[1] احمد عبد المنصف محمود،(2010) , **اقتصاديات و سياسية النقل البحري**،الاسكندرية: مؤسسة رؤيا ، ص 362.

[2] محمد جلال خطاب، **اقتصاديات النقل** و **الشحن الدولي بين النظرية و التطبيق**، دار النشر (بدون سنة نشر)، ص270.

[3] رصاع حياة، دور **اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية –مقارنة بين ميناء روتردام** و **ميناء وهران**،– مرجع سبق ذكره، ص 128.

جدول رقم 3: المقارنة بين النقل متعدد الوسائط و النقل أحادي الوساطة

النقل متعدد الوسائط	النقل أحادي الوساطة
خدمة مباشرة و مسيرة للشاحن	تعدد مرات الشحن و تعقدها
خدمات التزامن المحكم	صعوبة ضبط الوقت
الترشيد في اختياروسيلة النقل و خط سير الرحلة	جهود في اختياروسيلة النقل
تكامل عمليات النقل بأقل التكاليف	تعدد عمليات النقل مع زيادة التكاليف
التعامل مع متعهد واحد للنقل	التعامل مع ناقلين متعددين
مسؤولية واحدة في مواجهة الشحن	تعدد المسؤولية بتعدد وسائل النقل
وثيقة نقل واحدة	تعدد وثائق النقل
نولون إجمالي واحد	تعدد النواليين بتعدد وسائل النقل
تقليل التلف و ضياع البضائع	كثرة ما تتعرض له البضائع من تلف و خسارة و ضياع
تحقيق مبدأ سرعة تسليم البضائع	طول زمن رحلة البضائع حتى تصل إلى يد المستهلك النهائي

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

2- الفرع الثالث: أهمية النقل متعدد الوسائط:

مع ظهور الحاوية برزت أهمية النقل متعدد الوسائط وتعاظم دوره في التجارة الدولية ، وتأتي أهميته من الاستجابة للمتغيرات العالمية في مجال الاقتصاد و التجارة و الصناعة ومن المزايا التي تعود على كل من صاحب البضاعة والناقل و الاقتصاد القومي من خلال

- ✓ ابتكار طرق و أساليب جديدة لتنسيق عمليات النقل لرفع و زيادة فعالية النقل و خفض تكاليفه على المستويين الدولي و الإقليمي..
- ✓ انخفاض التكلفة وتحقيق السرعة في نقل السلع باستعمال أكثر من وسيلة نقل بشكل متكامل.
- ✓ تطبيق معايير السلامة و الأمان في نقل و توزيع السلع.
- ✓ سهوله و انسيابية تدفق على البضائع.
- ✓ تطور وسائل النقل حجما أو نوعا أو حمولة.
- ✓ يساهم في زيادة الدخل القومي و كلما طورت الدول من خدمات النقل متعدد الوسائط انعكس ايجابيا على اقتصادها الوطني و ميزانها التجاري.

✓ يعتبر النقل متعدد الوسائط الذي يحقق خدمة النقل الدولي من الباب إلى الباب العمود الفقري للتبادل التجاري الدولي لاعتماده على مبدأ العمل وفق لنظام **Just in Time**.

III- المطلب الثالث: خصائص وعناصر النقل متعدد الوسائط.

1- أولا: خصائص النقل متعدد الوسائط[1].

- **السرعة:** تحتاج البضائع السائبة إلى وقت كبير مقارنة بالوقت الذي تحتاجه على البضائع المحواة، لذا لا يعتبر الوقت في عملية التداول عنصرا هاما من عناصر الرحلة كما تعتبر سرعة تحرك البضاعة من نقطة الانطلاق إلى نقطة الوصول من المميزات الهامة في النقل المتعدد الوسائط نتيجة لزيادة كفاءة و سهولة تداول الحاويات.
- **السلامة:** إن مهمة النقل هي توصيل البضائع إلى محطتها النهائية في حالة جيدة دون فقدان أو تلف، و هذا يتحقق في نظام النقل متعدد الوسائط عن طريق البضائع في حاويات تقلل من نسبة الفاقد أو التلف، و يقلل من درجة تعرضها للسرقة.
- **قلة تكلفة التداول:** يهدف نظام النقل الكلي إلى تحقيق خفض حقيقي في التكلفة الكلية لنقل البضائع من باب المنتج إلى باب المستهلك النهائي، و أثبتت التجربة العلمية أن تجميع الشحنات في وحدات نمطية تقلل كثيرا من تكاليف تداولها بالمقارنة مع أي وسيلة أخرى أو أي نوع من أنواع النق

2- ثالثا: العناصر التي يعتمد عليها النقل متعدد الوسائط[2].

- مقاسات و أحجام الحاوية التي تحدد بواسطة (ISO).
- تبادل الكامل للحاويات بين العاملين.
- وجود صيانة وتحكم في محطات الحاويات.
- تكوين عقد متناسق من نقل يجمع جميع الأطراف المشاركة.
- قله الوثائق المتبادلة..
- وضع الإجراءات الجمركية و الترتيبات الإدارية و عمليات استخراج المستندات اللازمة وسرعه استخراجها[3].

IV- المطلب الرابع: محددات قدرة الموانئ التنافسية في ظل الواقع الجديد

[1] رصاع حياة، دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية، أطروحة دكتوراه، مرجع سبق ذكره صفحه 132.

[2] د.محمد ماهر (2006)،**إدارة النقل البحري(التجارة الخطية)**. مرجع سبق ذكره، صفحه 130.

[3] د.سمية بدوي، **اقتصاديات إنشاء** و **تطوير** و **تشغيل الموانئ في ظل المنافسة العالمية**، بدون تاريخ نشر ,بدون ناشر ، ص 259.

في ظل نظام النقل متعدد الوسائط تطور مفهوم الميناء من كونه تكاملي لنظام النقل إلى كونه نظام من منظومة أوسع للإنتاج و التموين و التجارة، فقد أصبحت الموانئ مركزا للخدمات اللوجستية و النقل متعدد الوسائط و مركز لتجارة الترانزيت و إعادة الشحن و تقديم خدمات الصيانة و الإصلاح للسفن المترددة عليه[1].

ولكي تلعب الموانئ الدور المطلوب منها، و هو تسير التدفق السلعي كمنافذ عبور وليس مخازن أو مستودعات يجب عليها المحافظة على استمرار عجلة التطوير بتوفير الاستثمارات اللازمة لتهيئة الأرصفة وتزويدها بالمعدات اللازمة لرفع كفاءتها وعلى الأخص أرصفة الحاويات، وكذلك اختصار الإجراءات الجمركية وتبسيطها لاسيما بالنسبة لبضائع الترانزيت، والعمل على مشاركة القطاع الخاص في التطوير و الاستثمار في مجال في الإدارة والتشغيل

و هناك عدة مرتكزات لتعزيز القدرة التنافسية للموانئ أبرزها:

- وجود الجهات المتخصصة التي لديها الخبرة و المعرفة و الدراية **Specialized bodies that have the experience, knowledge and know-how.** وذلك بما يمكنها من تقديم الخيارات المتاحة لأنسب توليفة من أنماط النقل و ذلك لتجاوز أي مشاكل تعترض انسياب عملية النقل مما يشجع العميل بان يعهد إليها بتنفيذ عملية نقل البضائع خلال سلسلة متعاقبة و متتالية لمراحل النقل المختلفة وتركيز هذه المهام في يد واحدة يعمل على توحيد المسؤولية أمام العميل منذ استلام البضائع في بلد المنشأ حتى وصولها إلى يد المستهلك النهائي.

وجود موانئ محورية، و إنشاء محطات حاويات متخصصة عالية التجهيز كمراكز تميز **Centers of excellence**و صيانة الطرق المؤدية إليها مع تهيئة موانئ جافة للتقليل من الازدحام داخل الميناء لإتاحة القدرة على التعامل مع الشركات الملاحية العالمية و استقبال سفنها العملاقة والوفاء بمتطلباتها عن طريق استثمارات عالية و تكنولوجيا حديثة و تنظيم إداري عالي الكفاءة.

اعتماد نظام تبادل البيانات والمعلومات الكترونيا [2] , **System exchange of data** إذ تلعب تكنولوجيا المعلومات والبرمجيات دورا هاما في أنشطة النقل و اللوجستيات ورغم ارتفاع تكلفة هذه التكنولوجيا إلى أن الاستثمار بشكل مباشر في تحسين طرق الاتصال بالعملاء والموردين قد أدى إلى تغيير ملموسا في دورة التجارة، إذ أن تطبيق هذه النظم قد مكن صناعة النقل البحري من الالتقاء بتطبيقات النظام المرتكزة على الشاطئ و يسر تدفق البضائع بالقضاء على التأخيرات التي تنتج عن المبالغة في العمل الورقي بإجراء الفحص و التأكد و الترخيص، كما أنها تزيد من كفاءة استخدام تسهيلات النقل .

[1] هشام مرزوق الشمري، عبد الحسين محمد العنكبي، جعفر عبد الأمير الحسيني، (2014) مرجع سبق ذكره، ص 71 – 72 .

[2] هشام مرزوق الشمري، عبد الحسين محمد العنكبي، جعفر عبد الأمير الحسيني، (2014) مرجع سبق ذكره، ص 73 .

المبحث الثالث: عموميات حول اللوجيستيك

نعتبر اللوجستيات احد الموضوعات الهامة و الحيوية التي تزايد الاهتمام بها في السنوات الأخيرة على مستوى المنظمات و الشركات أو على مستوى الدول, و رغم ذلك لم يتوصل الكتاب و الباحثين إلى تعريف جامع و موحد لمعنى اللوجستيات، كما اختلفوا حول تاريخ هذا المصطلح ولم يعطوا تقريبًا لهذا المصطلح ، واكتفوا بنطقه على النحو التالي اللوجستيات.

I- المطلب الأول: نشأة اللوجستيك وتطوره التاريخي

نشآ مفهوم اللوجستيك نشأة عسكرية، و منذ عام 1905 بعد الحرب العالمية الثانية ونظرا للدور الكبير الذي لعبه اللوجستيك سعى العديد من الباحثين في العلوم الإدارية إلى محاولة تطبيقه في المجال الإداري والاقتصادي، إضافة إلى عوامل أخرى منها العولمة و ثورة تكنولوجيا المعلومات.

1- الفرع الأول: تاريخ ظهور مفهوم اللوجستيك.

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

- **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 و السفينة من إنقاذ للبشرية من طوفان عظيم تنبأ به سيدنا نوح عليه السلام ,فارتكن ومن معه لصناعة السفينة التي أمره المولى عز وجل وتتمثل اللوجستيات في اخذ زوجين من كل حيوان من خطر الطوفان و قام بتنظيم وجمع و نقل المواد و توفير الماء والغذاء و التهوية و التدفئة والتخلص من النفايات و الصيانة 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 تعالى في محكم تنزيله "وَقَالَ الْمَلِكُ إِنِّي أَرَىٰ سَبْعَ بَقَرَاتٍ سِمَانٍ يَأْكُلُهُنَّ سَبْعٌ عِجَافٌ وَسَبْعَ سُنبُلَاتٍ خُضْرٍ وَأُخَرَ يَابِسَاتٍ ۖ يَا أَيُّهَا الْمَلَأُ أَفْتُونِي فِي رُؤْيَايَ إِن كُنتُمْ لِلرُّؤْيَا تَعْبُرُونَ"[1].

فهاته الرؤيا التي أزعجت الملك و أمر بإعطاء تفسير لهذا الأمر و أنقاض شعب مصر من سنوات العجاف هنا يكمن العمل اللوجستي في الطريقة التنظيمية و المحكمة التي اشرف عليها سيدنا يوسف في كيفية زراعة المحاصيل حتى تأتي على أعلى مستويات من إنتاجية و طريقة تجميعها وتخزينها (أن تبقى الحبوب في السنابل حتى لا تأكلها الحشرات) في المستودعات ببناء مخازن مركزية وتوزيعها من خلال تخزين خمس المحاصيل في سنوات الوفرة وتوزيعها في سنوات المجاعة وكذلك الأمر بالنسبة لطريقة بناء الأهرامات.

- **في مجال الرياضيات:** استخدمت كلمة اللوجستيك لأول مرة في الرياضيات سنه 1614 في المسائل المتعلقة بالاستنباط العقلي، في سنه 1656 م استخدمت في العمليات الأولية للحسابات الرياضية و

[1] سورة يوسف، الآية 43.

أخذت في التطور إلى غاية سنه 1727 حيث ضمت اللوغاريتم، المنحنيات، المعادلات، ويوجد نموذج رياضي يسمى **Logit model** وهو مستمد من كلمة **Logistic**[1].

- **في المجال العسكري:** إن الكلمة اليونانية **Logisteuo** تعني قبل كل شيء "أدار"، و استخدم الجيش هذا المصطلح لتحديد و تمكن من الجمع بين عاملين أساسيين في إدارة التدفقات هما المكان والزمان، ففي القرن الرابع قبل الميلاد **H.Nikolopoulou**, سلط الضوء على الحاجة لاستعمال شاحنات الطعام أما الاسكندر الأكبر أمر بحرق جميع هذه العربات قبل الشروع في رحلته البحرية حول أسيا وذلك لكي لا تعيق تحركات جيشه، حيث فكر في سبق حركة جيوشه بتنظيم المؤونة و الإمدادات.

أيضا القائد الروماني خوليو قيصر انشأ وظيفة **Logista** حيث يكلف الضابط بالاهتمام بتحركات الفيالق الرومانية من اجل تنظيم التخييمات الليلية و إنشاء مخازن في مدن مختلفة[2].

في القرن السابع عشر بفرنسا وبالضبط عام 1670 م اقترح احد مستشاري الملك لويس الرابع عشر حل لمشاكل الإدارية المتزايدة التي ظهرت بالجيش في تلك العصور، وكان الاقتراح بعمل رتبة تسمى **Marechal General De Logis** كانت مسؤولياته عبارة عن التخطيط، اختيار المواقع، تنظيم التنقلات و الإمداد، أما سنة 1886 م، نابليون الأول انشأ مجموعة عسكرية خاصة بالإدارة وهي عبارة عن مجموعات من الحرس الإمبراطوري تتألف من الخبازين والجزارين والحرفيين مكلفين بضمان تموين جيوش نابليون والجيوش الملكية وفي سنة 1836 م تم تقسيم الجيش إلى خمسة قطاعات (الاستراتيجي، التكتيكي، اللوجيستي، الهندسي، و التكتيكات الصغيرة) وعرف اللوجستيك أنذاك بفن تحريك الجيوش، و في الحرب العالمية الثانية كان اللوجستيك احد عوامل انتصار جيوش الحلفاء أثناء هبوطهم على شواطئ نورماندي في جوان 1944 وما أن وضعت الحرب العالمية أوزارها حتى بدا ظهور دراسات ترمي إلى تطبيق اللوجستيك في مجال الأعمال[3].

و حتى في وقتنا الحاضر لا يزال مصطلح اللوجستيات يستعمل بشكل مكثف في المجال العسكري أو في أي تطبيقات تقوم بالقوات المسلحة.

- **في المجال الزراعي:** هناك من الكتاب من يرى أن اللوجستيات أمر معروف منذ عام 1901 أجريت دراسة حول التكاليف و العوامل التي تؤثر في توزيع منتجات المزارع في الولايات المتحدة الأمريكية[4].

أي ظهرت في مجال توزيع الإنتاج الزراعي في دعم إستراتيجية الإنتاج الزراعي لتحقيق المنافع الزمنية و المكانية للإنتاج الزراعي.

---

[1] عبد العزيز بن قيراط، (2010) ,**أداء و جودة الخدمات اللوجستية ودورها في خلق القيمة**، (رسالة ماجستير)،جامعة قالمة، الجزائر، ص 2.

[2] عبد العزيز بن قيراط،(2010) **أداء** و **جودة الخدمات اللوجستية ودورها في خلق القيمة**، مرجع سبق ذكره، ص 2.

[3] عبد العزيز بن قيراط(2010), **أداء** و **جودة الخدمات اللوجستية ودورها في خلق القيمة**، مرجع سبق ذكره، ص 2.

[4] Douglas m/Lambert et Games R, Stock, Strategic Management Boston :trwin, 1992, p19.

حيث قام العديد من العلماء بتحديد العناصر المؤثرة في عملية توزيع المنتجات الزراعية في الو.م.أ كفريداي كلارك والذي لفت انتباه القائمين على الأمر بأهمية ودور وظيفة اللوجستيات واستخدامها في التسويق[1].

- **في المجال الإدارة والاقتصاد (الأعمال):** و بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية تم سحب بهذا المصطلح العسكري في الأصل الذي كان السبب الرئيسي في فشل ونجاح العديد من المعارك إلى مجال الاقتصاد و إدارة الأعمال و تم 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 و الكفء للموارد والإمكانيات المتاحة، و أيضا بيئة عملها الخارجية و المتمثلة في ضغوط المنافسة في الأسواق و مواجهة نتائج العولمة[2].

وكانت أول الكتابات التي ركزت على جعل الجوانب اللوجستية ضمن عمليات التسويق خاصة في الجانب المادي من العمليات، ما قام به **Clark** سنه 1922 من خلال كتاب **Clark F, Principles of Marketing, 1922**.

وهناك العديد من الكتابات تحدثت عن دور اللوجستيات في النظام الفرعي للتوزيع المادي مع تطبيق الأساليب الرياضية و في سنه 1972 صدر كتاب **Kolb.F** تحت عنوان **La logistique approvisionnement, production, distrubution** حيث يقترح نهجا لمختلف تقنيات إدارة المخزون والتنبؤ بها، و تصميم شبكات التوزيع المادي لذا يمثل هذا الكتاب بلورة التفكير اللوجستي الفرنسي[3].

---

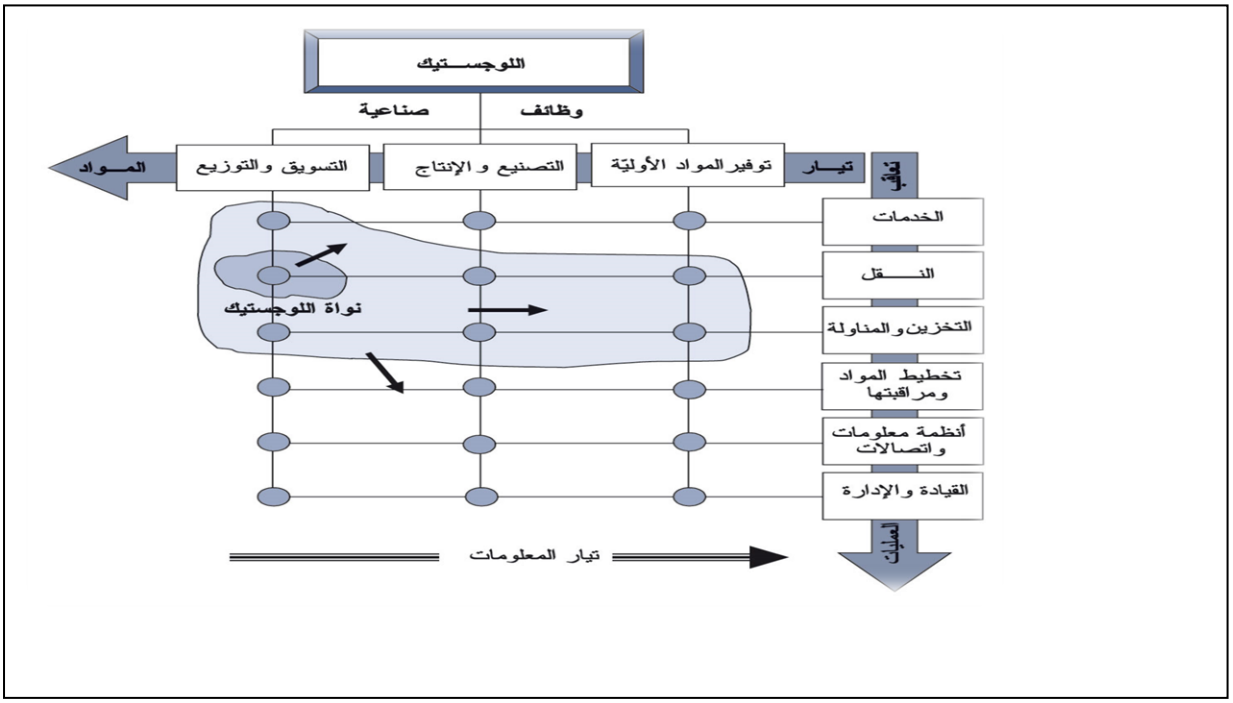
[1] ادم إسماعيل خميس(2014)، **تطبيق الإدارة اللوجستية وأثرها في أداة قنوات النقل والتوزيع،دراسة ميدانية على الشركات العاملة في مجال البترول في السودان**،(رسالة دكتوراه)جامعة السودان، ص 48.

[2] [2] تامر مصطفى الجزار(2010)، اللوجستيات كنظام متكامل في المؤسسات الرياضية، (رسالة دكتوراه)،كلية التربية الرياضية للبنات،الإسكندرية ص 2.

[3] Historique de la pensee Logistique

http:pfeda.univ-lille1.fr/iaal/docs2003/log/multimidia/penseelogistique/penseelogistique.html consulté le 10/05/2023.

الشكل 5: مصفوفة كيرني اللوجستية



: https://arab-ency.com.sy/ency/details/9175/17

2- الفرع الثاني: التطور التاريخي لمفهوم اللوجستيك.

اللوجستيات موجودة منذ القدم و تلك الكلمة **Logistics** مأخوذة من الكلمة الإغريقية **Logisstikos**[1] . و التي تعني ما يتعلق ببعض المنطق و الحساب[2].

بالرغم من حداثة موضوع اللوجستيك إلا انه يتسم بالتطور السريع، إذ تطور من التوزيع المادي إلى إدارة للمواد ثم تحول إلى لوجستيك متكامل يضم كل من إدارة المواد والتوزيع المادي، ولم يقف الأمر عند هذا الحد بل تطور اللوجستيك ليصبح سلسلة الإمداد **Supply Chain** التي تطورت بدورها لتكون سلسلة كونية للإمداد.

وقد تطور مفهوم اللوجستيك خلال مجموعة من المراحل الزمنية التي تمثل في:

- **المرحلة الأولى: ظهور مفهوم اللوجيستيات**: خلال الفترة ما بين 1956-1965 بدا مفهوم اللوجستيك متكامل في الظهور ويرجع ذلك إلى الأسباب التالية:
  - تطور مفهوم التحليل الكلي لعناصر التكلفة.
  - تطور مدخل النظم.
  - الاهتمام بالخدمة المقدمة للمستهلك.

[1] عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل و اللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص31.

[2] Yves Primor, logistique: technique et mise en oeuvre, 2em edition, Dunod, Paris, 2001, p 47.

- الاهتمام بتنظيم قنوات التوزيع[1].

ومع بداية الستينيات ظهرت كتابات عن اللوجستيات تتحدث عن مبدأ التكلفة الكلية للنشاطات اللوجستية ودعم الأب الروحي للإدارة الحديثة **Drucker Pater** عندما تحدث عن دور اللوجستيات في زيادة رص المنظمات الاقتصادية لرفع كفاءتها مما دفع المنظمات لزيادة الاهتمام باللوجستيات[2].

- **المرحلة الثانية: فترة الاختيار 1965 - 1970:** امتدت هذه الفترة من 1965 حتى 1970 كانت بمثابة فترة اختبار للمفاهيم الأساسية المرتبطة بالنشاط اللوجستيات[3].

و عرفت هذه الفترة في البداية باسم لوجستيات مشات الخدمات اللوجستية، وقد ظهرت إدارة التوزيع كنشاط مشتق من مجال التسويق ولكنه مرتبط بمجال اللوجستيات[4].

- **المرحلة الثالثة: في الفترة أولويات جديدة (السبعينيات):** من أهم التطورات التي شهدتها هذه الفترة تحديد موقع إدارة اللوجستيات داخل الهياكل التنظيمية للعديد من الشركات الخاصة و العامة، والتي اقتنعت بان هذا المفهوم الحديث في الإدارة يساهم بشكل فعال في تحقيق أهداف المنظمة[5].
- **المرحلة الرابعة: مرحلة تكامل أنشطة اللوجستيات:** منذ استقرار مفهوم اللوجستيات أصبح الهدف هو تحقيق الترابط والتكامل ما بين التوزيع المادي وأنشطة إدارة المواد التي تساعد الكل في مجاله على تلبية احتياجات التشغيل وتحقيق أهداف المنشاة[6].

حيث بدأت بما يلي[7]:

- <u>البحث عن أسواق جديدة</u>: لدخول سوق جديدة يتم إنشاء التحالفات حتى بين الشركات المتنافسة ومثال على ذلك Benz وChrysler تحالفا لاستخدام شبكات توزيع بعضهما البعض.

- <u>تحسين جودة المنتج</u>: لتحسين جودة المنتج يجب تحسين جودة المواد الخام والسلع الوسيطة (الإمدادات) فالتعاون بين المنتجين والموردين يمكن أن يساعد في تحقيق هذا الهدف.

---

[1] Edward Frazelle, Supply Chain Strategy The Logistics of Supply Chain Management, Mc Graw Hill Companies 2002, p6.

[2] Www.marawanbahgat.com/2010/05/development-of-logistics-management, html.com, consulté le 10/05/2023.

[3] احمد محمد غنيم، (2010) **إدارة اللوجستيات** ,الطبعة الأولى المكتبة العصرية للنشر والتوزيع، ص 12.

[4] نهال فريد مصطفى، الدكتور جلال، إبراهيم العيد، (2004-2005)إدارة اللوجستيات، الاسكندرية:الدار الجامعية، ص25.

[5] نهال فريد مصطفى(2011) إدارة الإمداد، الاسكندرية:دار التعليم الجامعي ، ص 31-32.

[6] نهال فريد مصطفى(2003) إدارة الإمداد،الاسكندرية: دار الجامعة الجديدة للنشر، ص 34.

[7] عبد العزيز بن قيراط(2010) ، مرجع سبق ذكره، ص 5.

- تخفيض تكلفة المنتجات: التعامل بين المورد والعميل يمكن أن يقلل التكاليف لكلا الطرفين، فالشركات تبحث عن البلدان التي تكون فيها التكاليف منخفضة وهناك طريقة أخرى لخفض التكاليف وهي إنشاء علاقة دائمة مع العميل من خلالها يتم تحسين جودة المنتج و تخفيض التكاليف.

- زيادة سرعة الاستجابة للسوق: يجب أن يكون هناك تعاون قوي بين الشركات الموجودة في نفس سلسلة الإمداد، حيث إذا كان جزء من تلك السلسلة لا يعمل بشكل صحيح هذا يؤدي إلى عدم توفر المنتج النهائي في الوقت المحدد، فالمنافسة اليوم ليست بين المنتجين ولكن بين سلاسل التوريد للبقاء في السوق يجب أن يكون جميع أجزاء سلسلة اللوجستيك يربطها تعاون قوي (تحالف).

جدول رقم 4: ابرز تطورات مفهوم اللوجستيات

الوظائف	المفاهيم	الأهداف
سنوات 1970	وظائف تقليدية (النقل، التخزين و التوزيع)	السعي إلى السيطرة على تكاليف هذه الوظائف في بيئة المنظمة
سنوات 1980	إدارة الإمداد	اختيار الموردين و سياسة الشراء في البيئة الدولية
سنوات 1990	إدارة شبكة الإمداد	دعم تكاليف الأنشطة اللوجستية و تحسين جودتها، إضافة إلى تحسين معدل الخدمة

Source : André Marchal, logistique globale-supplychain management, ellipse édition marketing, 2006, p12.

II- المطلب الثاني: مفاهيم حول اللوجستيك .

لا يزال اللوجستيك يغطي وظائف النقل، التخزين والمناولة وفي شركات الإنتاج تميل إلى توسيع مجالها في اتجاه المنبع نحو الشراء والتموين، وصولا إلى المصب نحوه الإدارة التجارية و التوزيع، نقتبس في كثير من الأحيان تعريف الأصل العسكري "يكمن اللوجستيك في توفير ما هو مطلوب أين ومتى يلزم"[1].

1- **التعريف اللغوي:** يعود أصل كلمة اللوجستية إلى اللغة الإغريقية القديمة و تأتي من كلمة لوجس وتعني نسبة الحساب، وكذلك الكلمة اللاتينية **Logisticus** التي لها نفس المعنى ,ويعتبر الفيلسوف

[1] 1-Yves primor, "logistique: production, distribution, soutein", 3em édition, Dunod, Paris,2003, p03.

اليوناني أفلاطون أول ن استعمل كلمة **Logistikos** (428 و 348ق.م) والتي تعني **Reasoning and colrulation** (الحساب والاستنتاج) من المنظور الرياضي[1].

و باللغة الانجليزية **Logistic**: تتكون من جزأين هما **Lodge** التي تعنى مقر الإمداد والتخزين و**Istic** تعني (المتعلق ب) وبالضم الجزأين فالكلمة **Lodgestic** تعني أمر متعلق بالإيواء ولتخفيف النطق أصبحت **Logistic**.

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

- <u>في المجال العسكري:</u> هي فرع شعبة من العلوم العسكرية يختص بتدبير وتوريد ونقل وصيانة الاحتياجات العسكرية وتزويد الوحدات العسكرية بالجنود و الاعتدة وكل ما يلزمها من المرافق والتسهيلات[2].

. أما في العمليات العسكرية تعني اللوجستيات إيصال المؤن والمواد والمعدات إلى المكان المناسب في التوقيت المناسب[3].

. عرفه العقيد **Suire** في سنوات الستينات على انه فن تحريك ونقل الجنود و إيوائهم وتموينهم أي إدارة تدفقات الأفراد والموارد لدعم المجهود الحربي عن طريق نقل الجنود و العتاد و المؤن و الذخائر من المعسكرات والمستودعات في منطقة عسكرية معينة إلى ميادين القتال في مواقع أخرى بعيدة وذلك في اقصر وقت ممكن و بأقل تكلفة ممكنة[4].

- <u>في الميدان الاقتصادي:</u> مع نهاية الحرب العالمية الثانية انتقل هذا المصطلح إلى المجال الاقتصادي نتيجة للنجاحات التي حققها في المجال العسكري مما زاد الأمر صعوبة في وضع تعريف واضح و محدد حيث كان هناك تداخل في التميز بين تعريف اللوجستيات و بين القطاعات الأخرى النقل والتوزيع بل إن الأمر يختلف عن ذلك فمفهوم اللوجستيات اشمل وأوسع من ذلك لأنه يربط بين جميع هذه الأنشطة في آن واحد وهذا ما أدى إلى وجود عدة تعريفات.

. **الجمعية الأوروبية اللوجستية:** عرفت اللوجستيات على أساس وظائفها تنظيم تجار المواد وتخطيطه ومراقبته وتنفيذه بدءا من مرحله شراء و تحضير المواد الخام الأولية ثم مرحله التصنيع و

---

[1] شريف ماهر هيكل، (2015) ,إستراتيجية مقترحة لتفعيل لوجستيات النقل متعدد الوسائط بمصر والدول العربية، **المجلة** العلمية التجارة والتمويل، جامعة طنطا، ص 307.

[2] د.سميرة معوض(2007) تعريف و مفهوم الإدارة اللوجستية، مجلة انترناشيونال ص 8.

[3] المرجع نفسه، ص8.

[4] Wood, F.Donald, Murphy, R.Paul,"contemporary logistics",Pearson Education, INC, New Jersy, 8th Edition, 2004, pp 3-5

الإنتاج و مرحلة التوزيع و التسويق إلى المستهلك النهائي لإشباع متطلبات السوق أو الزبائن ولكن بأقل تكلفة و بأقل استخدام لرأس مال[1].

. **مجلس إدارة اللوجستيات بأمريكا 1962:** اللوجستيك هو تلك العملية الخاصة بتخطيط تنفيذ و رقابة التدفق والتخزين الكفء للمواد الخام و السلع النهائية و المعلومات ذاتها لعلاقة من مكان الإنتاج إلى مكان الاستهلاك بغرض تحقيق متطلبات إرضاء العملاء[2].

. **اللوجستيات:** هي فن و علم إدارة تدفق البضائع و الطاقة والمعلومات والموارد الأخرى المنتجات والخدمات وحتى البشر من منطقة الإنتاج إلي منطقة الاستهلاك ومن الصعب أو حتى من المستحيل انجاز أي التجارة عالمية أو عملية استيراد وتصدير عالمية أو عملية نقل المواد الأولية أو المنتجات وتصنيفها دون دعم لوجستي احترافي[3].

. **تعريف STONE**: فقد عرف اللوجستيك بأنه علم وفن يحدد الحاجات من حيث كيفية الحصول عليها وتوزيعها والاحتفاظ بها في حال جاهزة للتشغيل[4].

. **بين ما عرفها معجم أكسفورد للغة الانجليزية:** بأنها فرع من العلوم العسكرية تختص بتدبير ونقل والحفاظ على المواد، الأفراد والوسائط. ولكن اللوجستية الإدارية هي جزء من سلسلة توريد المواد التي تقوم بالتخطيط و التطبيق و التحكم بتدفق البضائع وتخزينها بشكل مرن وفعال وذلك بين نقطة الإنتاج و نقطة الاستهلاك لهدف إرضاء المستهلك[5].

. **كما يعرفها شريف ماهر**: العلم الذي يدرس إدارة سلسلة تدفق المواد الأولية و المنتجات الوسيطية و النهائية و المعلومات، بما يضمن استمرارية الإنتاج و تخفيض تكلفته و يحقق ميزه تنافسية للمشروع و يكفل رضا العملاء، وذلك من خلال إدارة أنشطة الشراء و التخزين و النقل و التوزيع و التغليف في إطار نظم المعلومات[6].

---

[1] د.ادم إسماعيل ادم خميس، (2009) .تطبيق الإدارة اللوجستية و أثرها في إدارة قنوات النقل والتوزيع، دراسة ميدانية على الشركات العاملة في مجال البترول في السودان، ، ص 46.

[2] رونالدو انش بالو(2006) **إدارة اللوجستيات، تخطيط وتنظيم ورقابة سلسلة الإمداد**، ترجمة تركي إبراهيم سلطان أسامة احمد مسلم، الرياض :دار المريخ، ص 26.

[3] د.أمل مصطفى حسين عصفور(2010) الدور المتكامل للوجستيات للتسويق الخدمات الالكترونية مدخل لوجستي لزيادة القدرات التنافسية للمنظمات، مؤتمر التجارة الالكترونية تجارة بلا حدود، 5-7 ديسمبر 2010 أردن، ص 3.

[4] رشا أكرم العمايرة(2014)، منظومة الدعم اللوجستية الطبعة الأولى عمان:دار الراية للنشر و التوزيع ، ص 19.

[5] علي فلاح الزعبي، زكريا احمد عزام،(2012) **إدارة الأعمال اللوجستية (مدخل التوزيع و الإمداد)**، الطبعة الأولى عمان:دار المسيرة للنشر والتوزيع ، ص 27.

[6] د. شريف ماهر(2006)، **تخطيط النقل وسياسته الفعالة وعوامل الجدارة** ,الاسكندرية:الدار الجامعية، ص 11.

. **ويعرفها أيمن النحراوي:** بأنها تجميع الأنشطة الذي لها علاقة بتدفق وتخزين السلع و الخدمات و إدارتها جماعيا **Manage Collective** بغرض إمداد العملاء بالسلع والخدمات التي يرغبونها في التوقيت والمكان المحددين و الجودة المطلوبة[1].

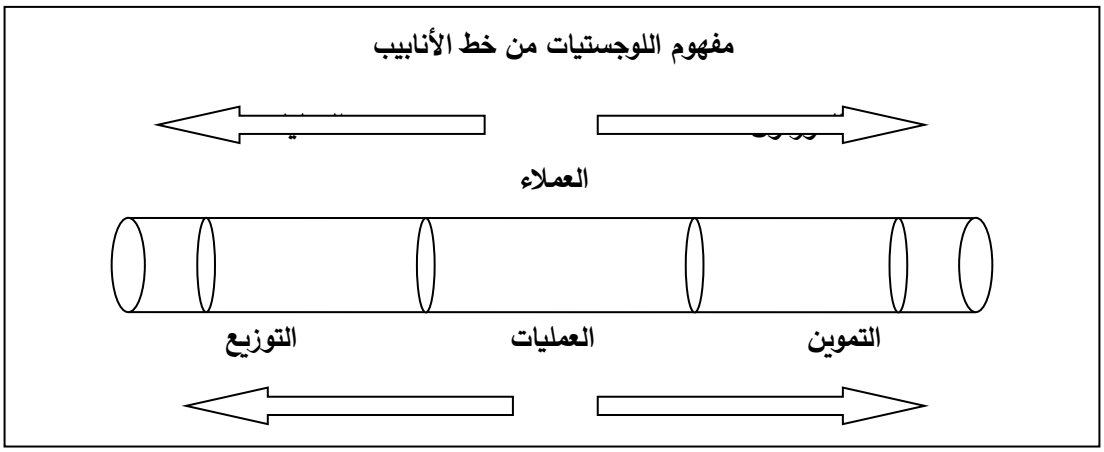
جدول رقم 5: تعريف اللوجستيات من وجهة نظر المختلفة

وجهة النظر	التعريف
المخزون	**إدارة المواد أثناء الحركة و أثناء التوقف**
العميل	**الحصول على المنتج الملائم بالكمية الملائمة، بالحالة الجيدة، بالمكان الملائم، بالوقت المناسب إلى المستهلك المناسب وكل ذلك بالتكلفة المناسبة.**
الإدارة	**تحديد المواد اللازمة، الشراء، النقل، إدارة المخزون، التخزين، مناولة المرجع، إدارة المعلومات، خدمة العملاء وكل العمليات المتصلة بمساندة العملاء الداخليين (الإنتاج) والعملاء الخارجين بالمنتجات.**
الثقافة	**إدارة تفاصيل نشاط معين.**
القيمة/المنفعة	**إضافة القيمة والمنفعة الزمانية والمكانية للمواد والمنتجات من اجل مساندة ودعم أهداف المنظمة.**

المصدر: شريف ماهر هيكل، اللوجستيات و الموانئ من اجل التغيير، مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية، الطبعة الأولى، 2015، ص 38.

[1] أيمن النحراوي(2014).**تخطيط وإدارة اقتصاديات الموانئ البحرية**,الطبعة الأولى الاسكندرية:دار الفكر الجامعي ص04

الشكل 6: تدفق المواد و المعلومات في خط أنابيب



La source: Alexandre K.Sami, «stratégie logistique : fondements méthodes applications», Dunod, Paris, 2001, 2em édition, p 04.

3- المطلب الثالث: أنواع اللوجيستيك

يمكن التمييز بين عدة أنواع مختلفة اللوجستيك و هذا حسب اختلاف أهدافها و أساليبها[1]:

- **لوجستيك التموين (Logistique d'approvisionnement)** : يسمح بجلب المواد المختلفة اللازمة لنشاط المؤسسات الخدمية أو الإدارات (مستلزم
- ات ا
- لمكتب على سبيل المثال).
-
- **لوجستيك الإنتاج (Logistique de production)** : يمثل التدفقات الداخلية (في المصانع و بين مواقع الإنتاج)[2]، فهو يهتم بجلب مختلف المواد و المكونات الضرورية للإنتاج و تخطيط الإنتاج: هذا اللوجستيك يميل إلى استيعاب إدارة الإنتاج بأكملها.
- **لوجستيك التوزيع (Logistique de distribution)** : يتمثل في جلب الموزعين للمستهلك النهائي بالمنتجات التي يحتاجها، أما في الأسواق التجارية الكبيرة أو محلات البيع الشخصية.
- **لوجستيك العسكري (Logistique militaire)** : يهدف إلى نقل القوات و كل ما هو ضروري لتنفيذها التشغيلي لمسرح العمليات و دعمها.

[1] 1-Yves primor, "logistique: production, distribution, soutein", 4em édition, Dunod, Paris,2005, p 04.

[2] Joel Sohier, la logistique, 5 eme edition, librairie vuibert, 2007, p 10.

- **لوجستيك الدعم (Logistique de soutien)** : ظهر هذا النوع في الميدان العسكري غير انه امتد إلى ميادين أخرى، ميدان الطيران، الطاقة، الصناعة، و يقوم بتنظيم كل ما هو ضروري للحفاظ على عملية أي نظام معقد، بما في ذلك من خلال أنشطة الصيانة.
- **نشاط خدمة ما بعد البيع (Activité dite service après vente)**: يقترب مفهوم هذا اللوجستيك من اللوجستيك الداعم، غير أن هناك فرق بينهما يتمثل في أن هذا النشاط يتم على مستوى أسواق بيع المنتجات، و تستعمل في غالب الأحيان "إدارة الخدمات" لتشير إلى قيادة هذا النشاط، مع العلم أن هذا النوع من اللوجستيك الداعم يقومون به المختصون بالدعم يختلفون عن الصناع و المستعملون و يسمون **Third party Maintenance**
- **لوجستيك العكسي (Retro logistique)** : يتعلق بالتدفقات العكسية التي تكون من الزبائن إلى الموردين أو المنتجين و المتمثلة في المواد المسترجعة أو المعادة للتصليح، إضافة إلى الفضلات التي يجب التخلص منها و تسمى أيضا بلوجستيك البيئة.

4- المطلب الرابع: أهمية و أهداف اللوجستيك

1- الفرع الأول: أهمية اللوجستيك.

إن الاهتمام الجاد بالأنشطة اللوجستية في منظمات الأعمال لم يظهر إلا عندما بدأت تكلفته في التضخم بشكل ملحوظ، و عندما أيقنت الإدارة في هذه المنظمات أن الطريق نحو تدعيم المركز التنافسي و تحقيق الميزة التنافسية و زيادة الأرباح إنما يبدأ من خلال خدمة العملاء و خفض التكاليف[1]، و أهمية اللوجستيك تعود لعدة أسباب نذكر منها:

أ- **اعتبارات التكلفة العالية**: إن تكلفة الأعمال اللوجستية تمثل في الغالب جزء كبيرا من إجمالي التكاليف بالنسبة لمعظم منظمات الأعمال و القيمة المضافة يمكن تحقيقها هنا من خلال ترشيد و تدنية هذه التكاليف و من ثم تعظيم الفائدة لصالح العملاء و أصحاب رأس المال أو حملة الأسهم[2].

ب-**طول خطوط الإمداد و التوزيع**: إن الاتجاه نحو العولمة في الصناعة و كذلك الاهتمام بالتسويق الدولي أصبح يعتمد إلى حد كبير على الأداء اللوجستي، لهذا تزايد الاهتمام بالأنشطة اللوجستية داخل كل منظمة أعمال و خاصة تلك الشركات متعددة الجنسيات أو الشركات كبيرة الحجم التي لا يقتصر إنتاجها على الأسواق المحلية و ذلك بسبب تكلفة خطوط الإمداد و التوزيع الطويلة[3].

---

[1] رشا أكرم العمايرة، (2014)**منظومة الدعم اللوجستي**، مرجع سبق ذكره ص 30.

[2] ثابت عبد الرحمان إدريس،(2002-2003), مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية "الإمداد و التوزيع المادي"، الدار الجامعية ، ص 29.

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

ت-**اللوجستيك مهم للاستراتيجية:** تبذل الشركات وقتا طويلا و جهدا كبيرا في سبيل إيجاد السبل التي يمكن أن تميز منتجاتها عن غيرها من المنافسين، أي أن إستراتيجية التمايز و خاصة في التكلفة (أسعار و المنتجات) تتوقف إلى حد كبير على الأداء الجيد للأعمال اللوجستية من حيث التكلفة و خدمة العملاء[1].

ث-**اللوجستيك يضيف قيمة ذات دلالة للعميل:** مما لا شك فيه أن أي سلعة أو خدمة لا تتمتع إلا بقيمة قليلة عندما لا تكون متاحة من العملاء المحتملين في الوقت والمكان المناسبين، ولكن عندما تبذل المؤسسة جهودا متميزة في سبيل توفير هذه المنتجات أو الخدمات لعملائها الحاليين و المحتملين في الوقت والمكان المحتملين من خلال تجهيز الطلبات و المعلومات و التخزين و النقل و غيرها فان ذلك سوف يزيد من القيمة المضافة إلى هذه الخدمات بالنسبة للعملاء فرضا العميل يتوقف بصفة أساسية على الاطمئنان إلى توفير المنتجات من خلال انسيابها وتدفقها بواسطة الأنشطة اللوجستية المختلفة[2].

ج- **تزايد رغبة العملاء في الحصول على استجابة مناسبة و سريعة:** أصبحت الأنشطة اللوجستية تمثل أهمية خاصة لتسهيل الاستجابة السريع للعملاء في توفير السلع و الخدمات التي تتفق مع احتياجاتهم ورغباتهم، ولا تعتمد على تدفق المعلومات و التعبئة و النقل و التخزين وغيرها[3]. إضافة إلى أنها تساهم في توفير منتجات جديدة و متنوعة بشكل أسرع و ذلك كاستجابة لضغوط المنافسة.

ح- **التطورات التكنولوجية المتسارعة:** أي أن ثورة الاتصالات و تكنولوجيا المعلومات قد أخلقت الحلول لمشاكل الأعمال اللوجستية مثل تعدد وسائط النقل، و المخزن و نوعيات المنتج الواحد و ساعدت على تحقيق التكامل بين أنشطة الأعمال اللوجستية و هذا ما ساعد على تحقيق الوفرة و نقص التوزيع و الإمداد.

2- **الفرع الثاني: أهداف اللوجستيك:**

ينطوي اللوجستيك على أهداف معينة تسعى المؤسسة بواسطتها إلى بلوغ مرد ودية اكبر و نشاط مستمر و دائم على النحو التالي:

أ- **الجودة المناسبة:** يقصد بالجودة المناسبة تلك النوعية التي يجب الحصول عليها بأقل تكلفة لتناسب الحاجة التي من اجلها يتم الشراء بمعنى أن مفهوم الجودة هنا مرتبطة بملائمة و مدى إمكانية الحصول على مستوى معين للمواد المطلوب توفيرها[4].

ب- **السعر المناسب:** يمكن تعريفه بأنه تلك القيمة التي يتم دفعها مقابل شراء أو الحصول على الاحتياجات المطلوبة و المرغوب فيها.

---

[1] رشا أكرم العمايرة، (2014) منظومة الدعم اللوجستي، مرجع سبق ذكره، ص 32.

[2] ثابت عبد الرحمان إدريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية، مرجع سبق ذكره، ص 29.

[3] رشا أكرم العمايرة،(2014) **منظومة الدعم اللوجستي**، مرجع سبق ذكره، ص 32.

[4] عبد الغفار حنفي، سمية قرياقص،(2002) **أساسيات إدارة المواد و الموارد**، الاسكندرية:دار الجامعة الجديدة للنشر، ص 38.

ت- **الشراء بالكميات المناسبة:** بحيث تضمن هذه الكميات استمرارية العمل وعدم توقفه حيث أن تحديدها تحكمه مجموعة من العوامل نذكر منها الظروف الاقتصادية، طبيعية المواد المشتراة، إمكانية التخزين المتوفرة[1].

ث- **الشراء في الوقت المناسب:** يقصد به الوقت الذي يتم فيه توريد المستلزمات فيه، و ألا يتناسب مع احتياجات الإدارة الطالبة و الذي يضمن عدم تعطيل الإنتاج حيث توجد مجموعة من العوامل تقوم المؤسسات بأخذها بالاعتبار عند تحديد توقيت الشراء.

ج- **اختيار المورد المناسب:** تعتبر عملية اختيار المورد المناسب من الخطوات الأكثر أهمية حيث تتطلب تحليل المعلومات التي سبق جمعها عن الموردين، لذلك فان التحليل ينصب على الأسلوب الذي يمكن من خلاله الكشف عن أهم الخصائص التي تتصف بها كل هذه المصادر، هذا بالإضافة إلى ضرورة المعرفة التامة بخصائص و مواصفات المواد المطلوب الحصول عليها، لذا يتطلب الأمر تحديد المعيار المناسب الذي يمكن أن يساعد في الاختيار السليم للمورد[2].

بالإضافة إلى الأهداف السالفة الذكر يمكن أن نذكر منها ما يلي[3]:

- تحقيق التدفق الأمثل للعمليات.
- خلق القيمة للزبون و المساهمين و كل أطراف المصلحة مع المؤسسة.
- تحقيق ما يسمى خمسة أصفار **(Les cinq 0)** والتي تتمثل في:

✓ **صفر مخزون:** التقليل من المخزون يؤدي إلى تحقيق التكاليف و وفرات في التكلفة الناتجة عن ذلك.

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

✓ **صفر أوراق:** عن طريق استخدام التكنولوجيات الحديثة مثل الفاكس، الانترنت، الهاتف، الحاسب الآلي و الكمبيوتر، كل هذا يقلص من استخدام أوراق ويزيد من سرعة الاستجابة.

✓ **صفر أخطاء:** عدم وجود أخطاء في المنتج يعني التخلص من المردودات و بالتالي تحقيق خدمة جيدة للعملاء وتخفيض التكاليف[4].

✓ **صفر تعطل:** يجب أن تكون الصيانة قبل وقوع العطل وليس عند حدوثه، وهذا ما يسمى بالصيانة الوقائية.

---

[1] عمر وصفي عقلي، منعم زمزير الموسوي، قحطان بدر العبدلي(2004) ، **دار المواد: الشراء و التخزين من منظور كمي،** الطبعة الثانية :دار وائل للنشر و التوزيع، ، ص12.

[2] عبد الغفار حنفي، سمية قرياقص، أساسيات إدارة المواد و الموارد، مرجع سبق ذكره، ص 60.

[3] رشا أكرم العمايرة، منظومة الدعم اللوجستي، مرجع سبق ذكره، ص 39.

[4] عبد العزيز بن قيراط، مرجع سبق ذكره، ص 5.

و عليه فالمنظومة اللوجستية تهدف إلي ما يعرف $7Rs^2$.

الشكل 7: الأهداف اللوجستية

خلاصة الفصل الأول

بعد التطرق إلى مختلف المفاهيم والمجالات ذات الصلة بموضوع النقل البحري، اتضح جليا أن هذا الموضوع صار يكتسي من الأهمية أكثر مما كان عليه من ذي قبل، خاصة بعد الاتجاهات الحديثة التي طرأت عليه المتمثلة في نظام التحوية والنقل المتعدد الوسائط الذي أحدث تغيرات في مجال النقل البحري ، ففضلا عن كونه نشاطا إنتاجيا توزيعيا وخدميا، أصبح يؤدي دوره الريادي بامتياز في مجال تفعيل التجارة الخارجية خاصة في ظل الحركية و الانفتاح الذي شهده هذا القطاع، وبالتالي بات ضروريا على المؤسسات الناشطة في هذا السوق اتخاذ التدابير و الاستراتيجيات اللازمة للعمل على ضبط التكاليف لتوفر لنفسها مزيدا من التنافسية في ظل التطور التكنولوجي المتسارع.

كما يعد النقل البحري من أهم الأنشطة الرئيسية للوجيستيك الذي ظهر هذا المفهوم لأول مرة في المجال العسكري ثم أخذ في الانتشار إلى المجالات الأخرى (الرياضيات، المجال الزراعي ،الديني ، الإدارة ...). حيث يقوم النقل بربط مناطق الإنتاج بمناطق التوزيع وكذا مناطق الحصول على المواد الأولية، كما تسعى دراسة المؤسسات من تقليل تكاليف النقل و اختيار أفضل وسيلة لزيادة ربحها ومكانتها في الأسواق.

الفصل الثاني

الفصل الثاني: النقل البحري على العمليات اللوجستية.

مقدمة الفصل:

يعتبر النقل البحري احد الخدمات الرئيسية في تسهيل عملية التجارة الدولية، كما تعتبر الموانئ البحرية بوابات الدولة البحرية على العالم الخارجي، بحكم كونه المنافذ البحرية التي تبدأ منها وتنتهي إليها التجارة الدولية، وهي العمود الفقري لصناعة النقل البحري و الحلقة الرئيسية في سلسلة النقل الدولي المتعدد الوسائط. و هو اخذ في التغيير تكنولوجيا و استراتيجيا وفقا لمتطلبات السوق.

ويعتبر النقل احد أنشطة اللوجستيك فهو يعتبر المحرك الأساسي للوجستيك بربط مناطق الإنتاج بمناطق التوزيع و يحتل المرتبة الأولى في تكاليف اللوجستيك بينما تلعب الأنشطة اللوجستية هي الأخرى دور المنسق والمكمل لوظيفة النقل.

وسنتناول في هذا الفصل علاقة النقل البحري باللوجستيك و تأثيره بعض العمليات اللوجستية، وسنتطرق أيضا إلى واقع النقل البحري بالجزائر من خلال 3 مباحث تتمثل في:

المبحث الأول: مفاهيم عامة حول العمليات اللوجستية.

المبحث الثاني: تأثير نشاط النقل البحري على العمليات اللوجستية.

المبحث الثالث: واقع النقل البحري بالجزائر.

المبحث الأول: مفاهيم عامة حول العمليات اللوجستية.

تعتبر العمليات اللوجستية العمود الفقري لأعمال التجارة، خاصة التجارة الالكترونية حيث تلعب العمليات اللوجستية دورا حيويا في زيادة المبيعات و الاستعداد للنمو المستقبلي، كما تعتبر جزءا أساسيا من سلسلة التوريد وتستمر إلى عملية نقل البضائع من الشركة المصنعة و الانتقال إلى المستخدم النهائي، و تتكون العمليات اللوجستية الواردة و الصادرة بأكملها من إدارة مخزون التجارة و تنفيذ أوامر الشحن وشحنها.

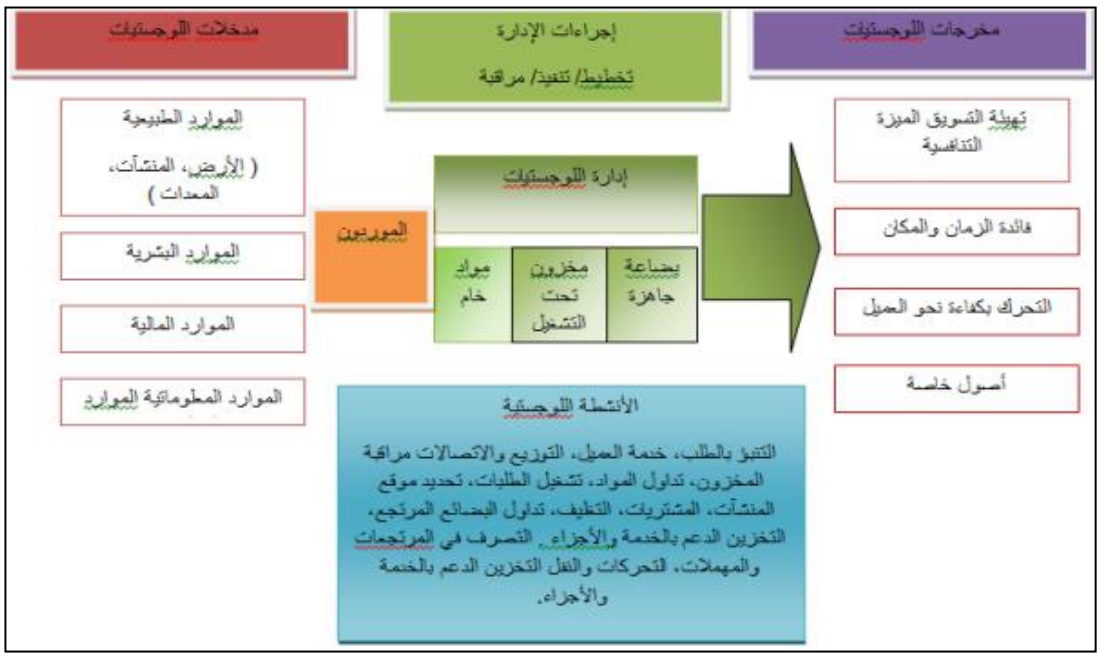
I- المطلب الأول: تعريف العملية اللوجستية ومكوناتها.

1- الفرع الأول: تعريف العملية اللوجستية.

العملية اللوجستية هي العملية التي يتم بواسطتها تحويل المداخلات اللوجستية إلى مخرجات، وعلى مستوى الإدارة فان الإدارة تقوم بمهامها، تخطيط، تنفيذ و رقابة أما إدارة اللوجستيات فتعمل على مستوى تنفيذي يقوم بتحويل المداخلات إلى مخرجات عبر تحويل المواد الخام إلى بضائع جاهزة.

يتخلل عمل إدارة اللوجستيات الكثير من أنشطة اللوجستيات التي تقوم بالتنسيق مع الإدارات الأخرى.

الشكل 8: يمثل العملية اللوجستية



المصدر: محمد علي إبراهيم، أهداف النظام اللوجستي و عناصر تكلفته و أساليب إدارته، ملتقى حول الإدارة اللوجستية، أوت 2008، ص48.

تتعلق عمليات اللوجستيك بإدارة تدفق المواد والمنتجات من المورد إلى غاية المستهلك النهائي أو المستعمل الصناعي ويكمن تقسيم هذه التدفقات حسب التغيرات التي تطرأ على المواد أو المنتجات المتحركة وفق المراحل التالية:

أ- **إدارة المواد:** تتعلق بتلبية احتياجات المواد الأولية بالكميات و الأسعار المناسبة في المكان و الزمان المناسبين و بأقل التكاليف الممكنة، و تهتم هذه العملية بتجميع الأنشطة المعنية بإيصال المواد الأولية إلى مراكز التشغيل أو إيصال المنتجات إلى مراكز التوزيع، و يشمل عمل هذه الإدارة على القضايا التالية:

- تحديد كميات المواد المراد شرائها و مواقيت الاستلام اللازمة.
- وضع معايير لتقييم الموردين.ا.
- تحديد أماكن تخزين المواد المراد توريدها لتحقيق الاستخدام الأفضل.

ب- **إدارة حركة المخزون الداخلية:** تتعلق في نقل، مراقبة، مناولة وتخزين المنتجات النصف مصنعة بين مراحل الإنتاج المختلفة وصولا إلى مخزن المنتجات التامة للمؤسسة وتتميز هذه المرحلة بنوع من الاستقرار و إمكانية التحكم فيها من طرف إدارة المنظمة بسبب عدم خضوعها بشكل مباشر للمتغيرات الخارجية كتلك التي تتعرض لها إدارة المواد.

ت- **إدارة التوزيع المادي:** تتمثل في حركة المنتجات التامة الصنع من مخازنها إلى غاية وصولها للمستهلك النهائي أو المستعمل الصناعي مرورا بعدة محطات حيث تختلف حسب طول سلسلة التوزيع، و تعتبر هذه المرحلة من أهم المراحل المساهمة في تحقيق أهداف المنظمة بسبب ارتباطها المباشر بالمستهلك النهائي، حيث أن توفير المنظمة للسلع بالكميات و النوعية والسعر المناسبين يعتبر من أهم الغايات التي تسعى إليها المنظمة الحديثة.

وتشمل هذه الإدارة على العديد من الأنشطة التي تهتم بإدارة العلاقات المتبادلة بين العمليات الإنتاجية و مراكز الاستهلاك، و تتضمن التنبؤ بالطلب، مخزون المنتجات النهائية ومراكز التخزين، إضافة إلى تغليف وتعبئة المنتج وتحقيق أهداف إدارة التوزيع من خلال:

- إتاحة متطلبات الزبائن بالكمية الملائمة وفي الوقت الملائم
- تحديد وسائط النقل التي يتوجب استخدامها لتقسيم خدمات النقل المناسبة[1].

2- الفرع الثاني: مكونات العملية اللوجستية.

تتناول العملية اللوجستية 4 مكونات على النحو التالي[2]:

[1] أسمهان خلفي، (2017-2018)، استخدام التكنولوجيا المعلومات في الأنشطة اللوجستية و أثرها في تحقيق السيرة التنافسية للمؤسسة، (أطروحة دكتوراه)، جامعة باتنة، ص26.

[2] عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل و اللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص117.

- **المنتج (Shipper)**: ويقع في مركز بداية السلسلة الإنتاجية **Upstream** ومن الممكن أن يقوم في بمعرفته بأعمال النقل لهذه المرحلة أو أن يقوم باستخدام **Oustsource** ناقلين أو موردي خدمات لوجستية **LSP**.
- **مرودوا الخدمات اللوجستية (LSP)(Logistics Service Provide)**: يقوم مورد هذه الخدمات بأعمال التخطيط، التنسيق، الإدارة، إضافة إلى ذلك فان العديد منهم يقومون أيضا بمهام النقل.
- **الناقلون[1] (Carriers)**: يقوم معظم الناقلين فقط بمهام النقل بين نقطتي ا- ب، ولكن بدا البعض إضافة أنشطة أخرى و بالذات في مجال التخزين، أي أن هناك تحولا تدريجيا لكي يصبح الناقل أيضا مورد خدمات لوجستية **LSP**.
- **التجار (Traders)**: هؤلاء هم تجار الجملة و التجزئة وهم زبائن للموردين ومواقعهم في نهاية سلسلة الإمداد والتوزيع.

أما بالنسبة لموردي الخدمات اللوجستية فهناك نوعان (حسب تعريف مجلس التوزيع الدولي الهولندي **NDE**)، أولا موردوا خدمات اللوجستيات طرف ثالث (**Third party logistics providers (PL3)**) يقومون بخدمات التخزين داخل مستودعات، إضافة إلى مراقبة الخدمات اللوجستية، و الطرف الأول هو المورد، والطرف الثاني هو المستلم.

أما عن موردي خدمات اللوجستية طرف الرابع (**PL4**) فهم يقومون بتنظيم الأعمال التي يقوم بها الطرف الثالث.

ومن هنا فان هناك تشابكا وتداخلا في كافة المراحل، ومن الممكن للمنتج أن يتولى بمعرفته كافه تلك المهام حتى وصول منتجاته إلي المتسلم النهائي، ومن الممكن أيضا أن يقوم باستخدام أي من الأطراف السابق الإشارة إليها.

II- المطلب الثاني: العمليات اللوجستية في الموانئ.

يعتبر النقل البحري شريان التجارة الخارجية و من أهم صور النقل الدولي فهو الذي يقود حركه التدفق السلعي في التجارة الدولية أما السفينة فهي المحور الرئيسي في ذلك، فقد عرفت عدة تحولات في هياكلها جراء أثار مختلف ثورات النقل البحري، والتي طالت البنية التحتية الهيكلية باعتبارها ملاذ السفن.

تتعدد العمليات المينائية، فمنها ما يطبق على البضائع، ومنها ما يطبق على السفن بأنواعها و خصائصها فانعدام التنسيق هذه العمليات يؤدي إلى ارتفاع الوقت التي تقضيه السفينة في الميناء أي ما يسمى بدورة السفينة.

[1] عبد القدر فتحي لاشين,المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل و اللوجيسيات ,مرجع سبق ذكره ، ص118.

1- أولا: العمليات المطبقة قبل الرسو:

إن التعامل مع السفن المترددة للموانئ، يبدأ قبل وصولها للميناء إما أثناء رحلتها البحرية إذا كانت المدة تفوق 48 ساعة، وإما قبل مغادرتها لمينائها إذا كانت الرحلة البحرية اقل من 24 ساعة و يتم التعامل مع وكيل السفينة في هذه الرحلة.

1-1- اتخاذ السلطة المينائية قبل الوصول: نظمت أحكام المادة 73 من المرسوم التنفيذي رقم 01/02 المؤرخ في شوال 1422 الموافق 26 يناير 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها.

و تنص المادة على انه يجب أن يشعر مجهز السفينة أو السمسار البحري أو وكيلها السلطة المينائية قبل وصول سفنهم إلى الميناء بزمن 48 ساعة على الأقل أو عند انطلاقهم من الميناء السابق الأكثر عندما يقع هذا الأخير على مسافة تقل مده قطعها عن 24 ساعة وذلك لحجز مركز في الرصيف[1].

ومن مهام المشهر في هذا الشكل ذكر البيانات التالية:

- اسم السفينة ورايتها وتاريخ وساعة وصولها وكذا مدة التوقف المتوقعة.
- خصائص الأساسية للسفينة لاسيما حمولاتها و طولها وعرضها منسوب الماء الأقصى للسفينة عند وصولها للميناء.
- هوية وطبيعة مختلف البضائع المنقولة و كيفية توضبها خاصة مختلف المواد الخطيرة الموجودة على متن السفينة، لتفريغها أو المراد شحنها على متن هذه السفينة..

تأكيد الإشعار: يتم تأكيد الإشعار بالوصول حسب المادة 74 من المرسوم 01/02 السالف الذكر، وذلك في 24 ساعة من طرف المشعر إلى لجنة تخصيص أماكن السفن في الميناء المعني وفي حالة تغير المعلومات المقدمة مسبقا وجب على المشعر إرسال برقيه تصحيحية.

2- ثانيا:إعداد مخطط الرسو:

بعد تأكيد الإشعار، وكذا رفع طلب تخصيص مركز تخصص على الرصيف حسب مميزات التقنية للسفينة وحمولتها وكذا متطلبات الاستغلال، الاستعمال و النظام الخاص. ويتم عقد اجتماع بمديرية من طرف لجنة تحكيم حركه السفن متكونة من:

- قيادة الميناء.
- وكيل السفينة.

[1] المرسوم التنفيذي رقم 01/08 المؤرخ في 22 شوال 1422 الموافق ل 6 يناير 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها، الجريدة الرسمية رقم 01 الصادرة بتاريخ 06/01/2002، ص13.

- الجمارك.
- امن الميناء.
- مسؤولية الشحن والتفريغ.
- المعلومات الواجب توفرها لإعداد مخطط الرسو.

وتعتمد المديرية على المعلومات المتحصل عليها لإعداد مخطط الرسو الذي يحدد المعلومات التالية: الإعداد لبرنامج تشغيل السفينة بعد تحديد رصيف لرسو السفينة يتم تحديد متطلبات السفن المراد استقبالها من المعدات و الآلات وكذلك العمالة اللازمة للعمليات الواجب قيام بها من شحن وتفريغ.

3- ثالثا: الخدمات الرئيسية في الموانئ:

تقوم السلطة المينائية بتقديم خدمات رئيسية تخص بها السفن حسب ما بنص عليه القانون في المادة.

3-1- القيادة و الإرشاد: تعني قيادة السفن "المساعدة التي تمنح للربان قيادة سفنهم عند الدخول إلى الموانئ والخروج منها وتتم من طرف مستخدمين مؤهلين تابعين للسلطة المينائية[1].

إن القانون الجزائري يعتبر القيادة إجبارية لجميع السفن سواء الوطنية أو الأجنبية، إلا في بعض المنشأة قانونا.

أما الإرشاد فهو "عملية إمساك حبال السفن والقيام بعقدها وفكها في الأجهزة المخصصة لهذا الغرض على بيان الإرساء"[2].

و تتم هذه العملية تحت رقابة مصالح تابعة للسلطة المينائية وتحت مسؤولية ربان السفينة، وتبدأ عملية الإرشاد ابتداء من حضور المرشد البحري أمام السفينة أو صعوده على مثلها في نطاق حدود المحطة وتنتهي عند وصول السفينة إلى مكان الوصول أو الرسو أو الرصيف أو نطاق حدود المحطة[3].

3-2- القطر و التموين: يتمثل مفهوم القطر في القانون الجزائري فيما يلي[4]:

- العمليات المتمثلة في جر ودفع السفن.
- مناورات إرشاد وانتقال أو إيجار السفينة.
- المرافقة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى في ملاحقة السفينة.

أما التموين "فيقصد به تزويد السفينة بالمواد الغذائية والوقود السائل والزيوت والمواد الأخرى المخصصة لحاجات الطاقم أو الركاب والسفينة من طرف ممونين معتمدين"[5].

---

[1] المرسوم التنفيذي رقم 01/02، نفس المرجع السابق، ص14.

[2] نفس المرسوم أعلاه، المادة، ص15.

[3] نفس المرسوم أعلاه، المادة، ص15.

[4] نفس المرسوم أعلاه، المادة، ص95.

[5] نفس المرسوم أعلاه، المادة، ص96.

كما يمكن أن تعطي خدمة التموين تزويد المنشئات الأرضية والسفن بالمياه العذبة والطاقة والإنارة الكهربائية الضرورية لسير المنشات من طرف السلطة المينائية.

3-3- **عمليات الشحن و التفريغ:** هي جميع الأعمال التي تقوم بها الشركة المرخص لها بهذا النشاط والتي تشمل العمالة والمعدات المناسبة لإنزال شحنة السفينة من البضائع، ورفع البضائع على ظهر السفينة.

3-4- **عمليات المناولة للبضائع:** يقوم بعملية مناولة البضائع عمال تلقوا تكوينا في هذا المجال، وتشمل عمليات شحن البضائع ورصها وفكها وتفريغها، عمليات وضع واسترجاع البضائع في المستودعات وعلى السطح الأرضي وفي المخازن.

4- رابعا: وسطاء العمليات اللوجستية في الموانئ:

تكمن مهمة وسطاء العمليات المينائية في الربط بين عناصر العرض وعناصر الطلب والتي هي في تطور مستمر، فلا بد أن يقابل هذا التطور تطور في مستوى العرض للخدمات المينائية التي تتطلب توفر بنية تحتية (كالأرصفة والمستودعات والمخازن وبنية أساسية كمعدات المناولة)، تكنولوجيات المعلومات وإدارة كفئة لتحكم و تسير هذه العمليات.

4-1- هيئة الميناء: تتعدد الوظائف المينائية فهي تشكل مزيج من الخدمة العمومية وأنشطة التجارية من مهام الميناء ما يلي:

- حماية الملاحة البحرية.
- تسير ومراقبة العمليات البحرية والبرية المرتبة بالعبور بالميناء
- تطبيق ومتابعة المعاهدات الدولية المتعلقة بالتلوث.
- إنجاز الهياكل القاعدية.
- جر و سحب السفن بالقاطرات.

4-2- **الجمارك:** تتولى إدارة الجمارك تحصيل الرسوم المتوجه على البضائع المستوردة و المصدرة، و إعداد التشريعات والتعريفات الجمركية كما تعتبر المسؤولية على السهر على مراقبة بدون إدخال البضائع أو تصديرها بصورة مخالفة للقانون.

4-3- **وكيل العبور:** يمكن أن يكون شخص طبيعي أو معنوي وظيفة وهو الرجل الأهم في التجارة الخارجية يحدد على انه المهيكل للعمليات من نقطه الأخرى مهام في إتمام إجراءات المتعلقة باستيراد أو تصدير البضائع وذلك لصالح الغير ويمكن أن يكون الوكيل الجمركي وكيل البحري للقيام بعمليات (الجمع، المؤجر، المؤمن، الناقل، الشحن و الإفراغ).

4-4- **الوكيل لمينائي:** هو وسيط بين الشاحن ومجهز السفينة وله عدة وظائف فهو يبحث عن أحسن وسيلة لنقل زبونه و من مهامه:

- مراقبة عمليات الشحن و إفراغ السفينة.
- تحرير سندات الشحن و سندات الجمركية..

- القيام بعمليات توحيد العمولات.
- يقوم بدور الوكيل البحري في الخطوط البحرية الغير منظمة.

4-5- الوكيل البحري: يتقاعد معه المجهز للقيام عنه بالعمليات اللازمة لتنفيذ عقد النقل في الموانئ البحرية، كتسليم البضائع المشحونة و حراستها و المحافظة عليها و تسليمها لأصحابها وقبض أجرة النقل كما يمكن أن يكون الوكيل البحري وكيلا كمجهز واحد و لعدة مجهزين وله عدة مهام منها:

- يسلم البضائع الموجهة للتصدير و الحفاظ عليها، كما يتسلم الواردات من البضائع و يوصلها إلى المستورد[1].
- ينظم عمليات الشحن و الإفراغ للسفن، يدفع الرسوم و يمكن سندات الشحن و يحرر وثائق الحمولة و يسلمها للجمارك بواسطة السمسار البحري.

4-6- السمسار البحري: يقتصر عمل السمسار البحري على تقريب بين أطراف العقود البحرية، كعقد التامين، النقل، بيع السفن و هو يسعى لإبرام العقود البحرية و له مقابل ذلك نسبة مئوية من العمولة و من مهامه:

- إيجار السفن.
- عقود البيع و شراء السفن.
- عقود النقل و التأمين البحري.
- متابعة الإجراءات الإدارية التي تتطلب دخول أو خروج السفن من الموانئ.

4-7- مقاول الشحن و التفريغ: من مهامه رفع البضاعة على ظهر السفينة أو إنزالها منها و يستعين بذلك بعمال مختصين و أدوات خاصة كالصنادل، الروافع...الخ.

مهمة مقاول الشحن و التفريغ قاصرة على العمليات المادية الخاصة بشحن البضاعة في السفينة و تفريغها منها فلا يتدخل في العمليات القانونية المتعلقة بفحص البضاعة و تسليمها للمرسل إليه.

4-8- سماسرة التامين البحري: من مهامهم تحرير عقود التامين البحري بغية ضمان السفينة و السلع ضد أخطار النقل البحري و الإشراف على العملية التي تقوم بها الشرطة.

4-9- الوكيل الجمركي: شخص طبيعي يزاول نشاطه بالاعتماد من إدارة الجمارك، من مهامه الأساسية تقديم تصريحات لدى مصلحة الجمارك و هو المسؤول جنائيا عن الأخطاء الناجمة من التصريحات الخاطئة أو المزورة، و قد يقوم بهذه العملية وكلاء آخرين كوكيل العبور[2].

---

[1] حملاوي ربيعة، (2008-2007)، مردودية المؤسسات المينائية، رسالة دكتوراه، مرجع سبق ذكره، ص100.

[2] حملاوي ربيعة، (2008-2007)، مردودية المؤسسات المينائية، رسالة دكتوراه، مرجع سبق ذكره، ص103.

10-4-المرشد أو الدليل: هو الشخص الذي يدل ربان السفينة على خط السير الواجب إتباعه لدى الدخول في الميناء أو الخروج منه، مهمته توجيه الربان[1].

III- المطلب الثالث: العمليات اللوجستية بمحطات الحاويات.

أصبحت محطات الحاويات تلعب دورا بالغا الأهمية في سلسلة التدفق السلعي للبضائع المحواة "لذا فإن تطوير محطات الحاويات في الموانئ والتركيز على الارتفاع بمعدلات أدائها و إنتاجيتها أصبح له انعكاسات اقتصادية مباشرة وغير مباشرة على اقتصاد أي دولة سواء في خدمة تجارتها الخارجية أو في تحقيق قدرة تنافسية لميناء الدولة على المستوى الإقليمي والعالمي"[2].

و أصبح من الضروري توحيد المعايير والمؤشرات المرتبطة بالإنتاجية وعولمة الأداء في ظل الاتجاه نحو عولمة التبادل التجاري.

حيث وضعت الخطوط الملاحية مجموعة من المعايير الأساسية التي تحدد الموانئ التي تتعامل معها و تتمثل هذه المعايير في:

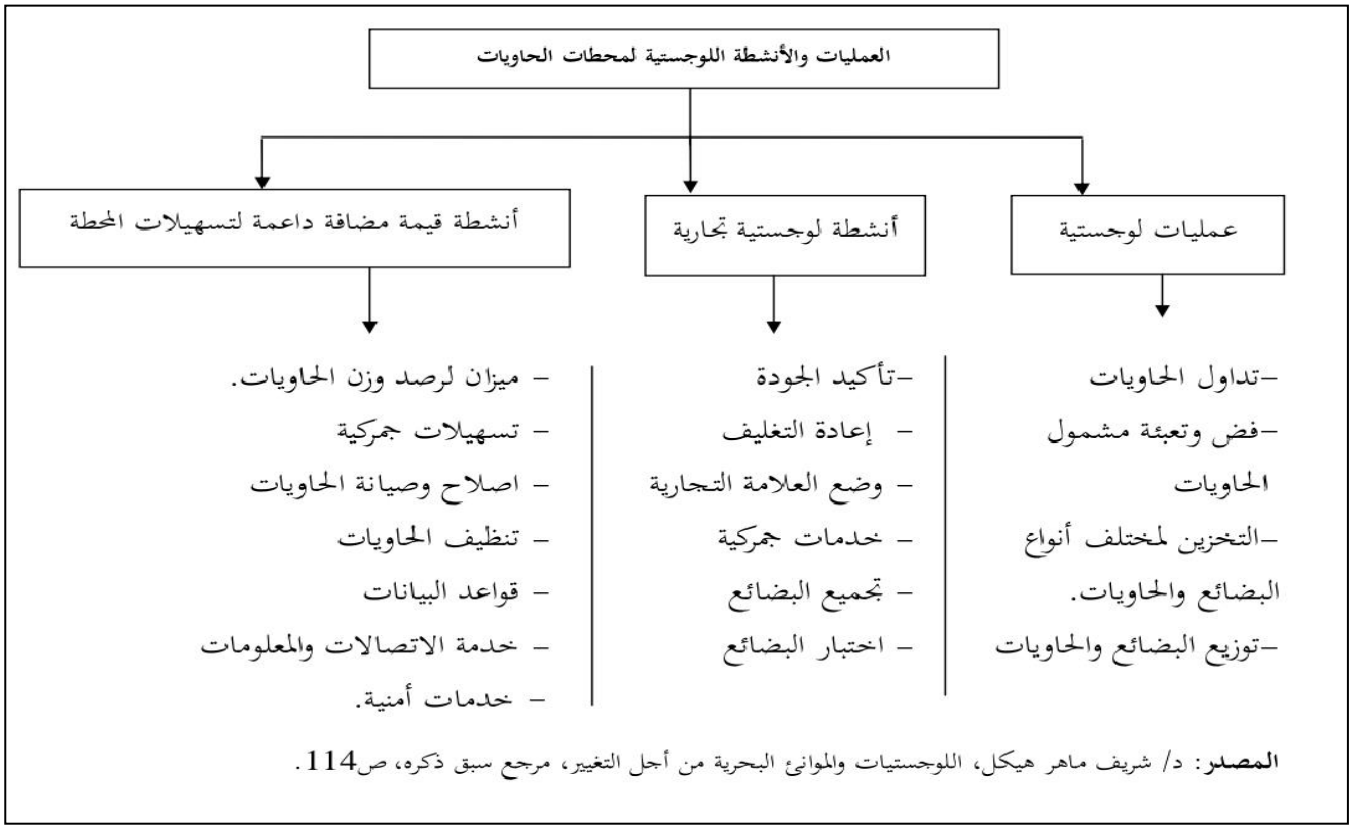
- موقع جغرافي متميز.
- أقل انحراف عن مسار الملاحة الدولية.
- مدى استخدام معدات وتكنولوجيا حديثة وكذلك منظومة معلومات متطورة.
- مدى كفاءة الإدارة.
- معدلات تداول المحطة.
- مدى جودة اتصال المحطة بمنطقة الظهير.
- القدرة الاستيعابية لتخزين الحاويات.
- أسعار تداول منافسة.
- مدى توفر مراكز لوجستية.
- مدى توفر بنية أساسية متطورة.

[1] طه مصطفى كمال، مرجع سبق ذكره، ص170.

[2] رصاع حياة ، مرجع سبق ذكر ' ص94.

إن محطات الحاويات تمارس العديد من الأنشطة اللوجستية كعمليات أساسية ومساندة لعملية تدفق الحاويات لخدمة عملائها كالناقلين والشاحنين.

الشكل 9: العمليات و الأنشطة اللوجستية في محطات



المصدر: د/ شريف ماهر هيكل، اللوجستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير، مرجع سبق ذكره، ص114.

المبحث الثاني: تأثير نشاط النقل البحري في العملية اللوجيستية

تمهيد:

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 وسنتطرق في هذا المبحث إلى تأثير نشاط النقل البحري على اللوجستيك.

I- المطلب الأول: دور النقل البحري في اللوجستيك

يتحقق تطور الموانئ لتصبح بمثابة حلقات في سلسلة الإمداد الكونية بعملها على توفير وحصول عملائها على خدمات عالية الجودة و بأقل تكلفة ممكنة[1].

1- أولا: دور الموانئ من مركز النقل إلى القاعدة اللوجستية:

اعتبارا من تسعينات القرن العشرين تغير دور الموانئ ، فلم يعد نشاط الميناء مقتصرا على حدود المرفأ في حد ذاته و المنطقة المجاورة لها و إنما 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)، تدريجيا في الخمسينات و الستينات إلى مراكز خدمات تجارية و صناعية،تضيف في بعض الموانئ التنافسية ،وحدث تنوع في خدمات الموانئ تعدى الخدمات التقليدية للموانئ ،شملت البنية الفوقية للمعلومات و من ثم أصبحت الموانئ التي اتجهت في هذا الاتجاه قاعدة لوجيستية حقيقية للتجارة الدولية ،نتيجة لهذا التطور الذي حدث في دور الموانئ يمكن تصنيف الأنواع الثلاث من الموانئ الموجودة حاليا إلى موانئ الجيل الأول و الثاني و الثالث، وكذلك موانئ الجيلين الرابع والخامس.

.الموانئ البحرية: تعد الموانئ البحرية من أهم الدعائم التي تقوم عليها صناعة النقل البحري نظرا لدورها العام في تقديم تسهيلات بحرية اللازمة لعمل السفن، وتتنوع تلك التسهيلات ولفقا لاختلاف الموانئ البحرية من حيث طبيعتها الجغرافية و كذلك من حيث الوظائف المسندة إليها[2].

- **موانئ الجيل الأول (الموانئ التقليدية):**

تشمل موانئ الجيل الأول على الموانئ التقليدية التي تعمل كمراكز للنقل فقط،وهي تلك الموانئ التقليدية الموجودة فيما قبل الستينات من القرن العشرين قبل ظهور الحاوية ولا تزال موجودة حتى الآن وتمثل أغلبية موانئ دول العالم الثالث وانحصر دور هذا الجيل على تداول البضائع المصدرة والمستوردة أي كمركز للنقل فقط وتميزت هذه الموانئ بـ:[3]

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

---

[1] عبد القادر فتحي لاشين(2009) ،المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجيستيات ،مرجع سبق ذكره ،ص129.

[2] أيمن النحراوي ،(2009)، لوجستيات التجارة الدولية :دار الفكر الجامعي ،ص 187

[3] رصاع حياة،(2018-2019)، دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية، مرجع سبق ذكره ص85

- بطئ عمليات المناولة وقلة الإنتاجية[1].
- الاعتماد على الأيدي العاملة.
- استخدام معدات وآلات بدائية..

تتسم سياسة و إستراتيجية اتجاه تطور موانئ هذا الجيل بأنها استيراتيجية محافظة، تحصر مفهوم الميناء في دور ثابت محدود لا يتعدى نطاق أنشطة موانئ هذا الجيل على أنه مجرد نقطة وصل بين النقل الداخلي للبضائع والنقل البحري، و لا يتوفر إلا على الحد الأدنى من الأنشطة المينائية مثل الشحن والتفريغ و بعض الخدمات المينائية والملاحية.

- **موانئ الجيل الثاني: (الموانئ الصناعية)**

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

"فالموانئ لها دور تابع يعتمد على المنظومة التجارية التي تعمل بها فهي تتطور تبعا لحاجات التجارة التي تخدمها خصوصا مع زيادة الطلب على استيراد الدول الصناعية للمواد الأولية وتعمل حاليا ضمن منظومة معقدة أكثر من قبل، فالتوجه نحو نقل البضائع بالحاويات تطلب تحول من الطرق التقليدية في مناولة البضائع إلى طرق أخرى أكثر كفاءة وملائمة لمناولة سفن الحاويات."[2]

فتعمق وتوسع دور الموانئ لتصبح مركز للنقل والصناعات التجارية والخدمية، وامتدت رقعة الميناء إلى مناطق الظهير لتغطية الاحتياجات التصنيعية،وتميزت هذه الموانئ ب[3]:

- استخدام تكنولوجيات الأحجام الكبيرة وحدوث تطورات في مرافق البنية الأساسية..
- التوزيع الضخم والتخصص في المنتجات.
- القيام بنشاطات القيمة المضافة.
- استخدام نظم نقل متعددة الوسائط.
- التنظيم والإدارة المركزية..

- **موانئ الجيل الثالث: الموانئ اللوجستية**

[1] حملاوي ربيعة ، (2007-2008)،مردودية المؤسسات المينائية مرجع سبق ذكره ، ص 80.

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

[3] حملاوي ربيعة(2007_2008) ،مردودية المؤسسات المينائية ،مرجع سبق ذكره ،ص81.

"ظهرت موانئ هذا الجيل في الثمانينيات ويعود السبب في ظهورها أساسا إلى انتشار التحوية وتعددية الوسائط على نطاق واسع (النقل المتعدد الوسائط) في جميع أنحاء العالم ازاء احتياجات التجارة الدولية"[1] ، وظهور الشركات المتعددة الجنسيات والعولمة ومنظمة التجارة العالمية، ومعتمدي النقل متعدد الوسائط وتبادل البيانات إلكترونيا، ونتج عنه تغير جذري في مفاهيم وإدارة وتنمية وتطوير الموانئ فأصبحت مناطق نشطة في نظام النقل العالمي وتميزت موانئ هذا الجيل ب:

- القيام بالأنشطة التقليدية ولكن بمعدات ووسائل حديثة وإنتاجية عالية.
- تكوين فيما يسمى بمجتمع الميناء الذي يضم هيئة الميناء ومستخدمي الميناء والشركات العاملة بجميع أنشطة وخدمات الميناء نتيجة لقوة العلاقة بينهم.
- "تحقيق أكبر قدر ممكن من القيمة المضافة مع تطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات"

" الميناء اللوجستي هو الميناء المتنوع والمتكامل الخدمات والتسهيلات والإمدادات **(Supermerket port)** وهو كذلك الميناء الذي لا يكفي تعريفه بالمحورية **(Hubism)** أو إستراتيجية الموقع وإنما هو الميناء الذي تتوافر فيه مجموعات الخدمات اللوجستية، إذ أن النمو الاقتصادي ليس قائما بدرجة غالبة على الأنشطة الصناعية، وإنما يعتمد في الأساس على الأنشطة اللوجستية، ووجود مراكز مالية، وتمويلية، وتأمينية، وتجارية، كما انه يقوم على خدمة مجال جغرافي اقتصادي تتسع امتداداته ودائرته من حوله، وفي مثل هذا الميناء اللوجستي فان الاستثمارات الإنتاجية تسير خطوط متوازية مع حجم الطلب العالمية "[2].

[1] أيمن النحراوي (2007) ، المقومات التنافسية لموانئ الحاويات المحورية في الخليج العربي، (رسالة دكتوراه) ،الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، ص 20

[2] أيمن النحراوي،(2014) لوجيستيات التجارة الدولية ،مرجع سبق ذكره ص318 .

جدول رقم6 : تطور دور الموانئ البحرية

البند	الجيل الأول قبل 1960	الجيل الثاني بعد 1960	الجيل الثالث بعد 1980
أنواع البضائع الرئيسية	بضائع تقليدية	بضائع تقليدية/صب	بضائع صب/وحدات-حاويات
الإستراتيجية السائدة	نقطة الاتصال بين البحر و شبكات النقل الداخلي.	نقاط اتصال – مراكز إنتاج للداخل.	-خدمة التجارة العالمية. -حلقة اتصال لشبكات النقل العالمي.
مجال النشاط	(1)تداول و تخزين بضائع، تقديم مساعدات بحرية.	(1)+(2)إعادة تصنيع توزيع الصناعات المرتبطة بسفن مؤسسات في البنية الأساسية.	-(1)+(2)+(3)مراكز معلومات عن البضائع. -توزيع مراكز لوجيستية. -محطات طرفية و مراكز توزيع.
الإطار التطبيقي	- كل جهة تعمل منفصلة. - علاقة غير رسمية بين سلطة الميناء و مستخدمي الميناء.	-تقارب في العلاقات بين الإدارة و مستخدمي الميناء. -ظهور بعض معالم التنسيق بين أنشطة الميناء. -وجود علاقة بين إدارة الميناء و إدارة الحكم المحلي التابع لها الميناء.	-بدء ظهور منظومة للتعاون مع مختلف الجهات. -التركيز بين التجارة و سلاسل خدمات النقل داخل الميناء. -تقارب في العلاقات بين إدارة الميناء و إدارة الحكم المحلي. -توسعات في أنظمة الميناء.
معالم الأنشطة الإنتاجية	-ظهور نظام توزيع البضائع. -الاعتماد على النظم الفردية في الإمداد و تقديم خدمات مبسطة.	-التوسع في أنظمة التوزيع. -إعادة تشكيل البضائع. -تقديم خدمات متنوعة و متشابكة. -ارتفاع في القيمة المضافة.	-انسياب حركة البضائع و المعلومات. -التوسع في النظم المعلوماتية في شبكات التوزيع. -التوسع في تقديم خدمات متنوعة للتوزيع. -التوسع في القيمة المضافة.
العنصر الأساسي	العامل/رأس المال	رأس المال	المعرفة التكنولوجية

المصدر: رصاع حياة، تطور الموانئ البحرية، ص88.

➢ **موانئ الجيل الرابع port- réseau :**

بداية من سنة 2000، أصبحت الموانئ عبارة عن مراكز وشبكات متكاملة للنقل و الخدمات اللوجستية و المعلومات ،من خلالها تم فتح الأبواب أمام التجارة الدولية ،والحوسبة التي سهلت التدفق المادي و المعلوماتي فاتخذت لوجستيات الميناء نطاقها الكامل في سلسلة التوريد،، فقد زاد الاهتمام بموانئ الجيلين الثالث والرابع وذلك بتحسين أدائها من خلال تقديم الخدمات اللوجستية وهكذا أصبحت الموانئ مراكز لوجستية حقيقية تشمل قواعد لوجستية متطورة[1].

فهي موانئ متطورة جدا وتتميز بما يلي[2]:

- ميكنة كلية لعمليات النقل والعمليات المكملة الأخرى .
- نظام معلومات دقيق جدا.
- السرعة الكبيرة وانخفاض في التكاليف.

تنتشر هذه الموانئ في دبي (كميناء جبل علي)، وفي مصر (كميناء السخنة)-و في هولندا(ميناء روتردام) - ميناء هامبورغ بألمانيا -ميناء شنغهاي بالصين -نيويورك ...

➢ **موانئ الجيل الخامس**[3]:

- عملياته مؤتمنة بالكامل .
- استخدام أجهزة الكترونية معقدة جدا.
- انخفاض كبير في التكاليف وارتفاع في الإنتاجية.
- سهولة كبيرة ونظام دقيق في تدفق المعلومات.
- هذا النوع من الموانئ نجدها في اليابان (في ميناء طوكيو)-ميناء سنغافورة

[1] Performance des terminaux portuaires HENNI Amina, CHACHOUA Fadloun 12.

[2] حملاوي ربيعة ،(2007-2008)،مردودية المؤسسات ،مرجع سبق ذكره ،ص82.

[3] حملاوي ربيعة ، مرجع سبق ذكره، ص 82.

المطلب الثاني : التطبيقات اللوجستية في الموانئ الحديثة:

فوق هذا المفهوم يمكن تصوره ما يمكن أن يطلق على الميناء الحديث وهو الميناء الذي يولد قيمة إضافية لعملائه، وهو يختلف عن مفهوم الموانئ التقليدية التي يقتصر هدفها الرئيس ي على عملية نقل وتداول البضائع والحاويات، حيث يتجاوز هذا الدور في توليد القيمة والمنفعة من خلال الخدمات والتسهيلات على اختلاف مصالحهم وتباينها ما يحقق منفعة متبادلة لكلا الطرفين[1].

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

ولهذا تتسابق الدول للفوز بنصيب متعاظم في حجم التجار الدولية المتداولة عبر موانئها مما فرض عليها حتمية تطوير تلك الموانئ و ما يؤدي بها من خدمات بشكل يتواكب مع المواصفات العالمية و وفقا لمعايير و محددات قياس جودة تلك الخدمات بل والعمل على تحديث الأساليب والوسائل التي تقدم بها من خلال ما تقدم المراكز اللوجستية بالموانئ من أنشطة متكاملة مع ضرورة مراعاة[2]:

- التطوير الدائم للمعايير التي على أساسها تقاس الجودة، فقد كان معيار قياس الجودة بمدى قدرة الميناء على تلبية احتياجات عملائه، إلا أن هذا المعيار تطور ليصبح بمدى القدر على قياس التطور في الأداء وتحسين الجودة أخذا في الاعتبار:
- خصائص و وحدات الخدمة ومدى كفاء العنصر البشري مؤدي الخدمة
- قيمة وكفاء التقنية المستخدمة.
- الهدف المرجو من تصميم الخدمة .

II- المطلب الثالث : إدارة خدمات النقل البحري في اللوجستيك

نظرا لأهمية خدمات النقل فإن مسؤولياته عادة ما تقع على عاتق قسم أو إدارة مستقلة تعرف بقسم النقل ويقع عليها مسؤولية تحديد طريقة النقل وحركتها و ما يرتبط بها من تحديد طريقة النقل وحركتها وما يرتبط من معدلات و أسعار النقل مثل تصنيف الشحن إلى مجموعات متشابهة فضلا على الحصول على أقل الأسعار والتنسيق بين تواريخ الشحن وإمكانية النقل المتاحة ،كذلك متابعة ورود الشحنات إضافة إلى هذا فإنه في ظل المفهوم الحديث لوجيستيك فقد اتسعت مسؤولية مدير النقل لتشمل وظائف أخرى مثل التغليف و

[1] أيمن النحراوي، لوجستيات التجار الدولية، مرجع سبق ذكره، ص 799.

[2] شريف ماهر هيكل، مرجع سبق ذكره، ص.310-311.

المناولة والتخزين وهذا عكس الماضي الذي كانت المسؤولية تقتصر على شراء خدمات النقل فقط ، ويمكن القول أن إدارة خدمات النقل تمارس نوعين رئيسيين من المهام الإدارية و المهام المرتبطة بالبحوث[1].

1- 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[2]:

- **نشاط 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 يلاحظ أنه يمكن تحقيق حجم لا بأس به من الوفرات إذا كان العاملين في إدارة النقل على خبرة كافية بقواعد و أسس التصنيف.
- **نشاط الحصول على أسعار الشحن و النقل بقيمة منخفضة**: 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 والأهم بالنسبة لتكاليف النقل، 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.
- **نشاط تنظيم أزمنة 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[3].
- **نشاط المراجعة**: و يعني هذا النشاط متابعة الأداء الخاص بالأنشطة السابقة كلها و ذلك بغرض التأكد من سلامة وإجراء التصحيحات والتعديلات في هذه الأنشطة عند ظهور أي انحرافات أو أخطاء في الأداء.
- **نشاط المطالبات والتعويضات**: في حالة عدم مطابقة خدمة النقل مع المعايير المحددة من قبل إدارة الإمداد و ذلك عند وقوع الخسائر أو التلفيات أو إختلاف مواعيد التسليم عن المواعيد المتفق عليها أو أي انحراف عن المعايير و الشروط المتفق عليها بين المؤسسة والجهة المسؤولة عن النقل والشحن، يمكن المطالبة بالتعويضات وعادة ما يتم الاتفاق على حجم التعويضات ما بين المؤسسة والشركة الناقلة

2- البحوث:

---

[1] سمية زكي قرياص، (2004) عبد الغفار حنفي، **الإدارة الحديثة في إدارةالإمداد و المخزون**،مصر: الدار الجامعية ،ص 134.

1-jusque pons.transport et logistique maillon déterminants de supply chain.op-cit.page 38 ,.

[3] سمية زكي قرياص، عبد الغفار حنفي '(2004) ، **الإدارة الحديثة في إدارة الإمداد** والمخزون، مرجع سبق ذكره، ص 135.

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 لوجيستيك.

- **بحوث تطوير خدمات النقل**: يهتم هذا النوع من البحوث بتوفير أفضل خدمات النقل و التوصل إلى أفضل الأسعار الشحن عند مستوى معين من الخدمات ويلاحظ أن قياس أداء وسائل النقل المختلفة يعتبر من أكثر المجالات التي نحتاج إلى دراسات تهدف إلى التوصل إلى أفضل أداء .
- **بحوث تطوير كفاءة نشاط اللوجستيك**: تمثل إدارة النقل أحد مكونات إدارة اللوجستيك حيث تمثل تكلفة النقل أهم وأكبر نسبة من إجمالي تكاليف اللوجستيك لذلك فإن هذه الإدارة تكون مسؤولية 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 والتكلفة الكلية لنشاط اللوجستيك وكيفية التوصل إلى أداء أفضل يؤدي إلى تخفيض هذه التكلفة الكلية.

المبحث الثالث: و اقع النقل البحري بالجز ائر.

يعتبر قطاع النقل البحري من أهم القطاعات الحيوية في الاقتصاد الوطني ,حيث يعتبر النشاط يعتبر النشاط الرئيسي للمبادلات التجارية و هو ضروري لتدعيم جميع القطاعات الاقتصادية, فهو يساهم بنسبة 75%من التجارة العالمية.

كما تلعب الموانئ دور الصدارة في الاقتصاد الوطني و المبادلات التجارية للدولة لكون غالبيتها تمر عبر الخطوط البحرية.

وتعتبر الجزائر من الدول البحرية لما تمتاز به من موقع جغرافي خاص وسواحل ممتدة على طول البحر الأبيض المتوسط والتي يبلغ مدها 12000 كلم ,وتقع موانئ الجزائر على الملاحة مع البلاد الأجنبية ,كما أنها تقترب من مضيق جبل طارق مفتاح البحر الأبيض المتوسط[1].

I- المطلب الأول: النقل البحري والمو انئ الجز ائرية.

يتكون المركب المينائي الوطني من "13ميناء تجاري" تغطي حوالي 95% من المبادلات التجارية الخارجية ,وهو دليل على أن الموانئ تمثل عاملا حيويا مهما في الاقتصاد الجزائري.

1- أولا : النقل البحري في الجز ائر.

[1] كراس ليلى ,الملتقى الوطني الافتراضي الموسم "**خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر واقع وأفاق**" 10.02.2022, صفحة31

مباشرة بعد الاستقلال كان من الضروري إنشاء شركة وطنية تختص في النقل البحري وكان ذلك في سنة 1963م حيث كانت تنشط في مجال نقل المسافرين والبضائع,وفي سنوات الثمانينات كان للجزائر أسطولا من أهم الأساطيل في الدول النامية ,حيث كانت مصنفة ضمن 50 دولة الرائدة في هذا المجال على المستوى العالمي ,وقد كان الأسطول الذي يحمل العلم الوطني مكونا من أكثر من 80 سفينة من مختلف الأنواع مستغلة بإسم الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة **CNAN**, وبالإضافة إلى هذا الأسطول كانت **CNAN** تقوم باستئجار السفن **L'affrètement des navires** عند الحاجة[1].

وفي بداية الثمانينات تم إعادة تنظيم وتأسيس هذا القطاع وبقية الدولة محتكرة له ,وفي سنة 1982 تم فصل النقل الهيدروكربوني, عن الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة وأسند للشركة الوطنية للنقل البحري الهيدروكربوني, و تدعم الدولة بشركة مختلطة تمثلت الشركة الجزائرية الليبية **CALTRAM** هذه الأخيرة تضمن خدمات النقل البحري في الجزائر بامتلاكها لأربع سفن خلال السنوات الثمانينات والتسعينات, وفي سنة 2004 تحولت الشركة الوطنية للملاحة إلى مجمع بفروع داخل وخارج الوطن[2].

عرفت الجزائر في السنوات الأخيرة ارتفاعا في الطلب على خدمات النقل البحري من 19 مليون طن في سنة 2001 إلى 37 طن في سنة 2011, هذا الارتفاع صاحبه انخفاض في العرض المحلي بسبب ضعف الأسطول الوطني كما إن متوسط سن هذه السفن يفوق 30 عاما هذا يعني أن الأسطول الجزائري وحداته أصبحت قديمة ومتهرئة,ومساهمة السفن الوطنية باتت لا تتعدى 3% من إجمالي المبادلات الخارجية للجزائر[3], هذه النقائص أضعفت دور الأسطول في تغطية التجارة الخارجية ,كما أن قدم السفن زاد من تكاليف صيانتها و إصلاحها ,وهو من انعكس سلبا على الخدمات المينائية وإنتاجية الأسطول, فمثلا تصدير المواد الأولية عبر السفن الوطنية وعودتها فارغة ينتج عنه جملة من الخسائر بالإضافة إلى ذلك فإن ملاك السفن الجزائريين ليس لديهم تأهيل الكافي في مجال النقل البحري ,لذا عرفوا عدة عراقيل في تسيير النقل وأطره القانونية والإدارية والمالية ,هذا كله أدى إلى الصناعة البحرية في الجزائر[4].

كل هذا أدى إلى احتكار نشاط النقل البحري من طرف الناقلين الأجانب وفرض أسعارهم ومنطقهم على المتعاملين الجزائريين الذين أصبحوا غير قادرين على مقاومة مصارفهم الكبيرة, كما حصل نزيف في اليد العاملة

---

[1] زعبيط نور الدين,**واقع المنظومة القانونية لقطاع النقل البحري في للبضائع في الجزائر وأفاق تطويرها** ,الملتقى الدولي حول إستراتجيات وأفاق تطويرها قطاع النقل في الجزائر في إطار التنمية الوطنية,كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير , جامعة مسيلة,07-08 /2013/11

[2] Marzoug Slimane.la plas de transport maritime dans la développement de la wilaya de bejaia.memoire en vue d`obtention du diplôme de magistère en science économique. Option gestion de développement .université de Bejaia.2005.

[3] زعبيط نور الدين,مرجع سبق ذكره.

[4] Merzoug Slimane.P45.

في هذا القطاع فمثلا عدد عمال الشركة الوطنية للنقل البحري أنتقل عدد عمالها من 3897 عامل سنة 1993 إلى 780عامل في سنة 2013 أي انخفض قدره 81% ,بالإضافة إلى خطر الذي يشكله الاعتماد على الأساطيل الأجنبية في ضمان إمدادات البلاد.

2- <u>ثانيا: الموانئ الجزائرية</u>.

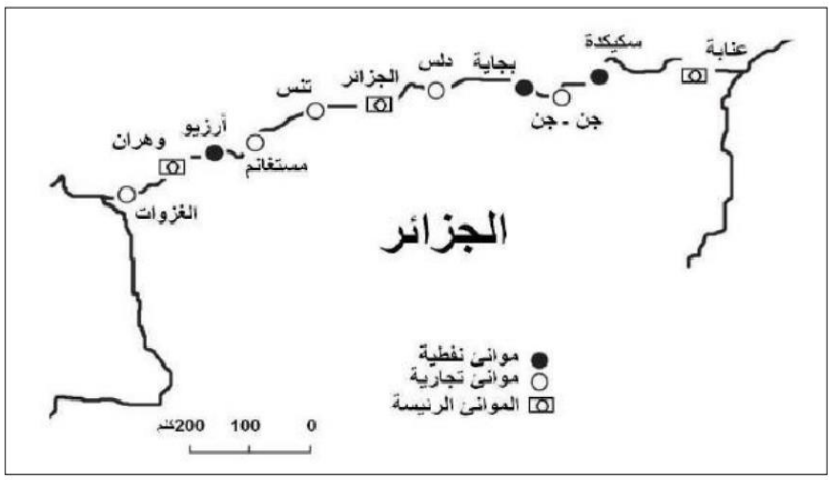
للجزائر قاعدة مينائية مختلطة مورثة من العهد الاستعماري وساحل يقدر بحوالي 1644 كلم و95% من تجارتها الخارجية تنقل عبر البحر, مما جعل عدد موانئها في تطور مستمر لمواكبة نحو تجارتها الخارجية ,فانتقل عددها من 24 ميناء في سنة 1962 غلى 32 ميناء سنة 2000, ليصبح 49 ميناء في سنة 2012 كما يلي[1]:

- 11 ميناء تجاريا.
- 37 ميناء لصيد البحري.
- ميناء واحد له طابع خاص (ميناء سيدي فرج التاريخي).

هذه الموانئ تنقسم إلى :11ميناء تجاري ,ثمانية موانئ مخصصة للبضاعة العامة وهي ميناء الجزائر, وهران, عنابة, مستغانم, جن, تنس, غزوات, دلس, وثلاثة موانئ مختلطة تشمل البضاعة العامة والمحروقات وهي ميناء سكيكدة, بجاية, أرزيو, كل الموانئ الجزائرية موجودة في المناطق حضارية ما عدا ميناء جن جن, هذا أدى لاختناق وعرقلة التنمية, شكل الأتي يوضح أهم هذه الموانئ.

الشكل 10: خريطة لأهم الموانئ التجارية الجزائرية

و



المصدر: فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، **<u>الموانئ الجزائرية-تحول صعب في تسييرها</u>**-مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، 2009، العدد السابع، ص 167.

[1] بوقصبة شريف,علي بو عبد الله, دور برنامج التنمية 2001-2014 في تطوير قطاع النقل بالجزائر ,ملتقى الدولي حول إستراتجيات وأفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في إطار التنمية الوطنية ,كلية العلوم إقتصادية وتجارية وعلوم تسيير ,جامعة مسيلة يومي 07-2013/11/08

عرفت الموانئ تنظيمات منذ الاستقلال ولم تعرف انقطاعا وفي العشرية الأولى من الاستقلال كانت هناك موانئ تسير نفسها كميناء الجزائر, وهران, عنابة وباقي الموانئ كان لها نظام التنازل منح من طرف الفرق التجارية الولائية[1], ومنذ سنة1971 أصبحت الموانئ تسير من طرف الديوان الوطني للموانئ **(ONP)** حتى سنة 1982 وبعد تغير **(ONP)** إلى 10 مؤسسات مينائية وكان الهدف من ذلك لامركزية التسيير,وقانون 01/88 الخاص باستقلالية المؤسسات أعطى تغييرا في نظام المؤسسات المينائية التي أصبحت مؤسسات عمومية اقتصادية لها رأس مال.

إن إعادة هيكلة الموانئ لم تعط النتائج المتوقعة وهذا ما عرقل عملية التنمية وتمثلت هذه العراقيل في التكلفة وضعف الخدمات في إجمالي الموانئ الجزائرية ويمكن إيجاز هذه العراقيل فيما يلي:

- عدم تهيئة الموانئ والبنية التحتية لاستقبال سفن الحاويات و تخزين الحاويات.
- عراقيل هيكلية مرتبطة بضيق الموانئ وعدم احتوائها بمواصفات العالمية لاستقبال السفن.
- نقص تأهيل اليد العاملة وعدم احترام قواعد العمل.
- نقص تجهيزات الموانئ وتسهيلات لتطوير الموانئ.
- ضعف البنية التحتية بنقل البري مما يؤدي لمكوث الحاويات وقت أطول في الموانئ.

وتساهم الموانئ في التنمية الاقتصادية كونها مصدر للدخل والعملات الأجنبية والعامل المنشط للعلاقات الاقتصادية مع العالم الخارجي, إلا أن مساهمتها تظل ضئيلة جدا إذا قارناها بغيرها من الدول المتقدمة[2].

2-1- الموانئ الرئيسية[3]:

أ- **ميناء الجزائر:** تقدر المساحة الإجمالية لميناء الجزائر بحوالي 28 هكتار منها 5 هكتارات مغطاة ,كما يحتوي على 3 أحواض ,تقدر مساحتها ب184 هكتار ,وأرصفة مجموع طولها 8609م ويقدر عرض المدخل الشمالي ب176م بعمق 22م,أما المدخل الجنوبي فيقدر عرضه ب240م بعمق 16 م, ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية وصومعة للحبوب سعتها 30000 طن بإضافة إلى حوضين جافين واحد من الحجم الكبير بطول 136م وعرضه 18.5م وعمقه 8 م والثاني من الحجم الصغير بطول 74م وعرضه 15.5م وعمقه 5م, أما محطة الحاويات التي تم استلامها سنة 1998م فتمتد على حوالي 17 هكتار بطاقة إستعاب تقدر ب 6200 حاوية نمطية بجانب طريق السكة الحديدية مع إمكانية الولوج إلى الطريق السريع من الجهة الشرقية بالإضافة على أنه يحتوي على ماسح (سكانير) للحاويات.

---

[1] Merzoug Slimane .p 45-46

[2] فاطمة الزهراء محمد شريف ,فوزي رميني ,الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها ,مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا ,2009,العدد السابع ص167.

[3] أيمن النحراوي (2009) **موانئ البحرية العربية** ,دار الفكر الجامعي الإسكندرية, ص 656.

ب-ميناء عنابة: تقدر مساحة إجمالية للميناء حوالي 89 هكتار منها 7 هكتارات مغطاة,كما يحتوي على 3 أحواض تقدر مساحتها ب 104 هكتار ومجموع طول أرصفة 3445م ويقدر عرض مدخل الأمامي ب 245م بعمق 13.5م ,أما مدخل الحوض الكبير فيقدر عرضه 250 م وعمقه 12.5م,ويقدر عرض الحوض الصغير ب 183م وصومعة للسعتها حبوب 16000 طن بالإضافة إلى محطة بحرية لنقل المسافرين استلمت عام 1997 تمتد على مساحة تقدر بحوالي 10 هكتارات ,ويقع عند تقاطع الطرق الرئيسية فهو يربط شبكات الطرق السريعة وشبكة السكك الحديدية الوطنية

ت-ميناء وهران: يحتوي ميناء وهران على 7 أحواض مساحتها المائية 120 هكتار ,ويبلغ عدد المراسي 33 مرسى بالإضافة إلى وجود 15 مخزن ذات مساحة قدرها 26000م,ومحطة للحاويات تقدر مساحتها ب 110000م بطاقة إستعاب مقدرة ب 4200 حاوية .

2-2- <u>الموانئ النفطية:</u>

أ- ميناء ارزيو: تقدر المساحة الإجمالية للميناء بحوالي 24 هكتار مغطى, كما يحتوي على 3 أحواض تقدر مساحتها ب 153 هكتار وأرصفة مجموعة طولها 1730م , ويقدر عرض المدخل الوحيد للميناء ب 400م بعمق 20م[1], ويوجد بالميناء ثلاث مراسي للناقلات يمكنها إستعاب سفن تصل إلى 120000طن ساكن ,ويتوفر الميناء على سبع قاطرات تتراوح قدرتها بين 1500 حصان بخاري و2300 حصان بخاري .

ب-ميناء سكيكدة: تقدر المساحة الإجمالية لميناء سكيكدة حوالي 51 هكتار,17 هكتار منها مغطاة كما يحتوي على حوضين تقدر مساحتهما ب43,3 هكتار وأرصفة مجموعة طولها 2220 متر, ويقدر عرض مدخل الميناء ب 120 متر, بعمق 15,5 متر, ويحتوي على منشآت مخصصة, و صومعة للحبوب سعتها 20000 طن ومساحتها التخزينية تقدر ب 125150 متر[2]، للبضائع بمختلف أنواعها إضافة إلى ساحة تخزين لعدد 2400 حاوية مكافئة

ت-ميناء بجاية: تقدر المساحة الإجمالية لميناء بجاية بحوالي 44 هكتار منها 2 هكتار مغطاة, كما يحتوي على 3 أحواض تقدر مساحتها ب 156 هكتار وأرصفة مجموع طولها 2220 متر, ويقدر عرض مدخل الشمالي ب 120 متر بعمق 13 متر,أما المدخل الجنوبي الشرقي فيقدر عرضه ب 330 متر وعمق 15 متر ويحتوي على منشات متخصصة تتمثل في محطة بحرية تقدر ب 45000 مسافر/السنة, وصومعة للحبوب خاصة بالديوان الوطني المهني الحبوب(OAIC) سعتها 30000 طن ,وصومعة أخرى للحبوب خاصة بسفتال سعتها 120.000طن.

3-2- <u>الموانئ التجارية الأخرى:</u>

أ- ميناء جن جن: تقدر المساحة الإجمالية بحوالي 104 هكتار منها1 هكتار مغطاة,ويحتوي على حوض واحد تقدر مساحته ب 180 هكتار وأرصفة مجموع طولها 1995متر ويقدر عرض المدخل الشمالي

[1] قورين بروجي ,مرجع سبق ذكره ص102.

[2] ايمن نحراوي مرجع سبق ذكره ص 638.

الغربي ب 560 متر بعمق 18,8 متر, كما يحتوي على شبكة سكك حديدية طولها 23 كلم ,أما محطة الحاويات فتمتد على حوالي 65 هكتار بقدرة إستعاب تقدر ب 6200 حاوية نمطية,كما يحتوي على سكانير للحاويات.

ب-ميناء مستغانم: تقدر مساحته الإجمالية بحوالي 68 هكتار منها 2 هكتار مغطاة ,و 3 أحواض تقدر مساحتها ب 153 هكتار وأرصفة مجموع طولها 1730 متر ,ويقدر عرض المدخل الوحيد لهذا الميناء ب 400 متر بعمق 20 متر,ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في صومعة سعتها 18000 طن ومحطة تفريغ النفايات سعتها 6000 متر.

ت-ميناء الغزوات: تقدر مساحته بحوالي 24 هكتار منها واحد هكتار مغطاة, 3 أحواض تقدر مساحتها ب 153 هكتار وأرصفة مجموعة طولها 1730متر, ويقدر عرض المدخل الجيد لهذا الميناء ب400 متر بعمق 20متر ,ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في صومعة للحبوب سعتها 1800 طن ومحطة تفريغ النفايات سعتها 6000متر.

ث-ميناء تنس: تقدر المساحة الإجمالية لميناء تنس بحوالي 75 هكتار وحوض واحد تقدر مساحته ب17 هكتار أرصفة مجموع طولها 4200 متر,ويقدر عرض المدخل الغربي للميناء ب 180 متر بعمق 14 متر أما المدخل الشرقي فيقدر عرضه ب 130 متر بعمق 12 متر ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في صومعة للحبوب سعتها 5500 طن.

II- المطلب الثاني: حالة الأسطول التجاري بالجزائر.

منذ القديم فان الذي يمتلك أسطولا فهذا دليل على القوة سواء بالنسبة للدول النامية أو المتقدمة فهو وسيلة لتأكيد السيادة والحضور في الساحة البحرية والقوة السياسية، أما بالنسبة للدول النامية فهو يعبر عن السيادة الوطنية و الاستقلالية الاقتصادية[1].

فالجزائر تمتلك سواحل بطول 1644 كلم وموانئ هامة حيث قامت بتكثيف الجهود للحصول على أسطول بحري متنوع لتفادي اللجوء إلى عمليات الاستئجار لنقل البضائع والذي يعتبر في حققته تبعية مطلقة للخارج، لما له من إسراف كبير لأموال وتسرب للعملة الصعبة إلى الخارج، لذا كان لازما على الجزائر امتلاك أسطول وطني تجاري لتخفيف التبعية للخارج وبلوغ أهداف الاقتصاد الكلي المتمثلة في[2]:

- تامين نقل المواد المستوردة باستخدام الأسطول التجاري الوطني.
- زيادة العملة الصعبة عن طريق تقديم خدمات للنقل الدولي بواسطة الأسطول الوطني.

---

[1] Slimane Merzoug, Op.cit , p29

[2] حملاوي ربيعة , **العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع**، مرجع سبق ذكره، ص .147.

- الحضور في سوق النقل البحري الدولي والعمل على تخفيف معدل تأجير السفن وذلك في إطار المعاملات الثنائية بين الجزائر ومختلف الدول.

يعتبر الأسطول الوطني أسطولا قديما ومهلكا حيث يبلغ متوسط العمر أكثر من 20 سنة، فهو بعيد عن المعدل العالمي الذي يقدر تقريبا بـ 13,9 سنة كما أنه بعيد عن المعايير الدولية، فهذا الأسطول مقرر أن يساهم في خدمات النقل بين الموانئ الوطنية والموانئ الدولية إلا أنه في الواقع لا يكفي لتغطية الحاجات الوطنية من خدمات النقل، مما يؤدي ذلك إلى استئجار السفن لضمان نقل الصادرات والواردات[1].

يتكون الأسطول البحري الوطني من أنواع مختلفة من السفن فنجد:

- سفن من نوع **RO- RO**" الدحرجة": يستخدم هذا النوع من السفن لنقل الحمولات الثقيلة كالسيارات و الآلات، وعملية الشحن و التفريغ التي تتم بطريقة أفقية باستعمال الرافعات المتحركة[2].
- سفن الشحن العام:**General Cargo** تتميز هذه السفن بالحمولة الكبيرة وهي موجهة لنقل البضائع عبر الخطوط الطويلة، يتم شحنها وتفريغها بطريقة عمودية باستعمال رافعات ثابتة[3].
- سفن شحن بدون ترتيب **vraguiers**: تستعمل لنقل الحبوب بمختلف أنواعها وعملية الشحن والتفريغ تتم بطريقة تتفق ونوعية البضاعة[4].

وما يمكن قوله أن الأسطول البحري يساهم بنسبة محتشمة في تغطية التجارة الخارجية وهو مهدد بالضياع ونقص الاستثمار.

III- المطلب الثالث : المشاكل و التحديات

أولا: مشاكل الموانئ الجزائرية:

تعاني الموانئ الجزائرية من العديد من المشاكل أولها أن الأسطول البحري التجاري الجزائري يتكون من 16 سفينة، 10 منها متخصصة لنقل المحروقات، و3 في نقل الركاب. يقدر متوسط عمر هذه السفن حوالي 22 سنة (حيث أن السفن أقدم من الموانئ في حد ذاتها)، و الاستثمارات المحققة في صيانتها تتميز بارتفاع تكلفتها.

---

[1] حملاوي ربيعة ، مرجع سابق، ص146.

[2] قارون عمران ، تخفيض **تكاليف النقل البحري باستخدام البرمجة الخطية حالة الشركة الوطنية للنقل البحري**, 1997,مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع تخطيط، ،ص.62

[3] حملاوي ربيعة ، **العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع**، مرجع سبق ذكره، ص .153

[4] حملاوي ربيعة ، مرجع سابق، ص .153

لكن، إستراتجية تجديد وتنمية الأسطول البحري الجزائري في طور التأسيس والعودة إلى السنوات السابقة أين كان الأسطول الجزائري يتكون من 78 سفينة يف الثمانينات[1].

عند الحديث عن الموانئ التجارية، فالجزائر توجه استثماراتها إلى الموانئ النفطية التي لا تخدم إلا قطاعا واحد، وسنحاول فيما يلي ذكر أهم نقاط الضعف التي تميز الموانئ الجزائرية[2]:

- موانئ الجيل الأول: وهنا تقوم السلطات العمومية بتسييري الموانئ ذات الطابع القديم التي يعو د أصلها إلى الفترة الاستعمارية، دون إحداث تغييرات فيها، حيث تتصف بصغر أحواضها وضيق أرصفتها، و قرب المخازن من بعضها البعض.
- نقص التجهيزات والآليات: حيث تعاين الموانئ التجارية الجزائرية من نقص يف الآليات الحديثة، وميناء العاصمة هو الميناء الوحيد الذي يتوفر على رافعة ذاتية الحركة قوتها (300 طن). نضيف إلى هذا أن ناقلات الحبوب لا تتعدى المقاييس المعمول بها دوليا، مع العلم أن الجزائر مصنفة ضمن أكبر الدول المستوردة للحبوب.
- ارتفاع عدد الأيدي العاملة: حيث تعاين الموانئ الجزائرية من فائض يف الأيدي العاملة، مما يتوجب تحويل جزء منهم إلى وظائف أخرى، وهذا الأمر يتطلب دراسة أوسع خصوصا فيما يتعلق بدولة تعاني من ارتفاع نسبة البطالة فيها.
- تأخر في عملية تداول الحاويات: لأن معدلات النقل بالحاويات في تزايد مستمر، فالموانئ الجزائرية تحاول اللحاق بالركب، حيث ارتفع عدد الحاويات في ميناء أرزيو من 9.42% سنة 1994 إلى 35.09% سنة، 2004 و 37.15% نهاية 2008. ومع هذا، فأن الموانئ الجزائرية تسجل تأخرا ملحوظا نظرا إلى أن المعدل العالمي لتداول الحاويات يفوق % 60.
- انخفاض أداء الموانئ: ونذكر على سبيل المثال توقف مناولة السلع ليال.
- طول الإجراءات الإدارية: شحن وتفريغ البضائع، الإجراءات الجمركية وغيرها..

رغم ازدياد حركة الشحن في الموانئ الجزائرية إلى أن الأسطول الجزائري يتدهور سنة بعد سنة، حيث يساهم في نقل ما نسبته 2% من التجارة الخارجية الجزائرية، في حين أنه كان يساهم في 40% من حركة الشحن في الثمانينات. وتسعى وزارة النقل الجزائرية لتطوير الأسطول الوطني برفع حصته في السوق إلى 30% خلال السنوات المقبلة لاسيما إنشاء ميناء جديد يكون مركز عبور من أمريكا اللاتينية نحو آسيا ومن آسيا نحو أوروبا.

---

[1] CETMO et l'office coopération Europe Aïd. P23

[2] فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميين، الموانئ الجزائرية تحول صعب يف تسيريها، جملة اقتصاديات مشال إفريقيا – العدد السابع. ص.171

وبالحديث عن الإمكانيات الوطنية لتصليح السفن فلا تغطي حاليا سو ى 10% إلى 14% من الحاجيات حيث تتم معظم تصليحات والتوقفات التقنية في ورشات بالخارج مما يترتب عنه إنفاق مبالغ كبيرة يمكن استغلالها في الاستثمار في القطاع. وقد تم إطلاق برنامج تطوير و عصرنة المنشآت القاعدية للموانئ خاصة وأن النقل البحري يتجه نحو تعميم نقل مختلف السلع في الحاويات.

حيث تتم معظم تصليحات والتوقفات التقنية في ورشات بالخارج مما يترتب عنه إنفاق مبالغ كبيرة يمكن استغلالها في الاستثمار في القطاع. وقد تم إطلاق برنامج تطوير و عصرنة المنشآت القاعدية للموانئ خاصة وأن النقل البحري يتجه حنو تعميم نقل مختلف السلع في الحاويات.

خلاصة الفصل 2

في ختام هذا الفصل يمكن القول أن النقل البحري أي الموانئ البحرية من أهم القطاعات الحيوية، فهي تعتبر المحرك الأساسي في عملية اللوجستيك فهو يرفع من كفاءتها ويحسن من أدائها، كما يعتبر من أهم ركائز التنمية الشاملة لأية دولة خاصة في الموانئ، كما تمثل خدمات النقل و اللوجستيات الدعامة الرئيسية لنجاح برامج التنمية المستدامة، و ذلك لأن القواعد اللوجستية تشكل القاسم المشترك في جميع الأنشطة الخدمية و الإنتاجية.

وأمام هذه الأهمية التي يكتسبها النقل البحري و التطلعات الجديدة التي طرأت عليه، أصبحت الدول بأنواعها المتقدمة منها والنامية على وجه الخصوص، أمام حتمية امتلاكها أساطيل بحرية وطنية تستجيب لمعايير الحداثة والتكنولوجيا لتوظيفها في تأمين حركة تجارتها بشكل يوفر لها أكبر اقتصاد ممكن للتكاليف، وتوجيهها إلى تأدية بعض الخدمات لفائدة الغير بهدف خلق التدفقات المالية من العملة الصعبة واستثمارها لخدمة الأهداف المسطرة ،كما سعت الجزائر إلى تطوير هذا القطاع منذ الاستقلال إلى الإستثمار في هذا المجال من خلال تأسيسها لشركات النقل وتطوير البنية التحتية اللازمة لهذا النوع من الأنشطة، وكذا إبرام العديد من الشراكات مع الأجانب، غير أن هذه الإجراءات كلها مازالت تتسم بنوع من الضعف والهشاشة في ظل المنافسة العالمية .

الفصل الثالث

تمهيد:

إن أي موضوع من البحث علمي لا يكون كاملا و شاملا إلا إذا توفرت فيه الدارسة جانبين النظري و العملي, و حتى تكون دراستنا شاملة قمنا بدراسة عملية لهذا الموضوع و قد كان اختيارنا مؤسسة ميناء مستغانم إذ تعتبر من الموانئ التي تلعب دورا هما في تحريك المبادلات التجارية و تنشيط حركة الإقتصاد الوطني كونها تعتبر محطة استيراد و تصدير مختلف البضائع و السلع و الخدمات.

كما يعتبر ميناء مستغانم جزء أساسي في البنية التحتية الخاصة بالنقل ,فهو ضروري للعديد من الصناعات الكبرى التي تشارك في التجارة الدولية من خلال تقديم العديد من الخدمات كالخدمات التجارية.

سنتطرق في هذا الفصل إلى ذكر خصائص هذا الميناء و شرح العملية اللوجستية به.

سنخصص المبحث الأول لتقديم الميناء من حيث النشأة و شرح الهيكل التنظيمي و تناول أهم الأهداف و الخصائص التي تمتاز بها المؤسسة .

أما البحث الثاني سنعرض فيه كيف تتم عملية اللوجستيك على مستوى الميناء.

و المبحث الثالث سوف يتضمن المشاكل و المعيقات التي تواجه الميناء و المشاريع المستقبلة.

المبحث الأول: تقديم مؤسسة ميناء مستغانم

I- المطلب الأول: نشأة المؤسسة والخصائص العامة لها.

- **الفرع الأول: نشأة المؤسسة**

1- <u>نشأة الميناء:</u>

كان ميناء مستغانم خليجا صخريا يمتد بين الرأس البحري لصلامندر و الرأس البحري لخروبة استخدمه القراصنة لاقتسام الغنائم سمي ميناء مستغانم فيما قبل 1833م بـ"مرسى الغنائم"ومن هنا سميت المدينة بـ"مستغانم".

وفي عام 1848م تم إنشاء أول رصيف للميناء بطول 80 متر حيث يصل امتداده إلى 325 متر بحلول 1881 ،حيث إنطلق أول مشروع لتهيئة ميناء مستغانم في سنة 1882م,وبعد 3 سنوات من ذلك أعلن عنه مشروعا ذا منفعة عامة.

تلت ذلك أعمال تهيئة ضخمة بين 1890م,1904 إنتهت بميلاد أول حوض للميناء.

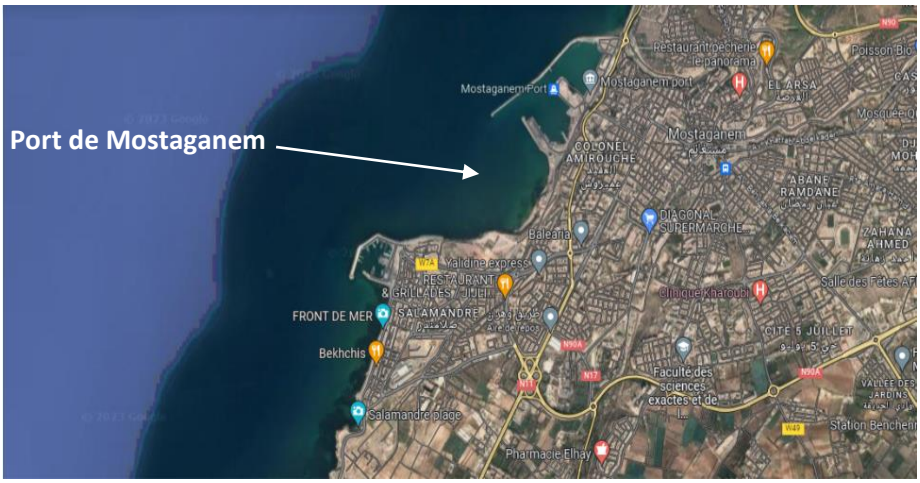
بعد بناء كاسرة الأمواج الجنوبية الغربية للميناء سنة 1941م, تم إنشاء الحوض الثاني برصيف طوله 430 متر فيما بين نهاية 1955م, وبداية 1959م.

منذ ذلك الحين يتم تطوير الميناء بما يتماشى مع متطلبات المنطقة حيث أصبح يشكل اليوم جزءا أساسيا من البنية التحتية الخاصة بالنقل في المنطقة وهو ضروري بالنسبة للعديد من الصناعات الكبرى التي تشارك في

التجارة الدولية إذ أنه يشجع إستخدام مجموعة من الخدمات مقربة من المستلمين النهائيين عبر أورقة نقل متعددة الأنماط.

الموقع الجغرافي لميناء مستغانم:

يقع ميناء في الجهة الشرقية لخليج أرزيو بين خطي عرض 350° و56°شمالا وخطي طول 200°و05° شرقا.



المصدر :مؤسسة ميناء مستغانم

2- نشأة مؤسسة ميناء مستغانم:

في 23 فيفري 1989.شقت مؤسسة ميناء مستغانم طريقها نحو استقلالية على قرار المؤسسات التي كشفت عن الاستقرار في وضعيتها مالية ,حيث تم تحويلها بموجب عقد موثق من شركة عمومية اقتصادية

شركة أسهم رأس مالها 25.000.000 دج تحت حيازة الكاملة لشركة تسيير المساهمات الدولية " الموانئ"sogeports.

أنشأت في إطار إصلاح نظام الميناء التجاري بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 82-287 و تحمل سجل التجاري B-88-01 الصادرة بتاريخ 14 أوت 1982م .

و تخضع للقانونين التجاري و المدني طبقا لأحكام القوانين 88-01 و 88-03 و88-04

الصادرة بتاريخ 1988/01/12 و المتضمنة للنصوص التنظيمية الاستقلالية المؤسسات و طبقا للمرسوم 88-101 بتاريخ 1988/01/12 و المرسوم 88-119 الصادر بتاريخ 16 ماي 1988 و المرسوم 88- 177 بتاريخ 1998/09/28.

3- التعريف بالمؤسسة و ذكر مميزاتها:

يندرج تعريف بالمؤسسة في الخطوات التالية:

- **اسم المؤسسة**: مؤسسة ميناء مستغانم.
- **النظام القانوني للمؤسسة** : مؤسسة عمومية اقتصادية شركة ذات أسهم.
- **تاريخ التأسيس** : 14أوت 1982م بمقتضى المرسوم التنظيمي رقم 82-287 الصادر بتاريخ 14اوت 1989 .
- **تاريخ استقلالية المؤسسة**:29 /1989/02م.
- **رأس مالها الاجتماعي** .:1500000
- **المقر**: الطريق الرئيسي لصلامندر ب131 مستغانم 2700.
- **الموقع على الانترنت** :.
- **المدير**: الرئيس المدير العام
- **عدد العمال**: www.port-mostaganem.com

-العمال الدائمون:645.

-العمال المتعاقدون:76.

كما تميز مؤسسة ميناء مستغانم بـ:

✓موقع استراتيجي هام .

✓وفرة طرق المواصلات نحو منطقة حلفية تتألف من 12 ولاية.

✓محطات رسو متخصصة لمعالجة الحبوب , السكر و ناقلات الرفث.

✓قدرات تخزين مغطاة و غير مغط

✓حماية جيدة للبضائع

✓بني فوقية وتجهيزات وفق طموح المتعاملين الاقتصاديين.

✓تنوع طرق التسليم البضائع (سكك الحديدة , طريق أرضي)عبر تراب الوطني.

✓ساعات عمل متواصلة 24 ساو 7 أيام.

- **الفرع 2: الخصائص العامة للميناء:**

1- المساحة والأرصفة بالميناء:

إن التغيرات التكنولوجية والتطور المتلاحق في مجال السفن من حيث أبعادها الرئيسية في الطول والعرض والغاطس كان لها أثرها على الموانئ ومحطات الحاويات.

حيث أصبح وجود المعايير للمفاضلة ما بين الموانئ المتاحة أمر لا مفر منه بالنسبة لشركات النقل البحري العالمية وأهم هذه المعايير:

- طول الرصيف بالميناء.
- السعة التخزينية للميناء وعمق الساحات المتاحة خلف جسم الرصيف.
- عمق المياه بالميناء.
- سرعة التفريغ والتحميل بالميناء.

و بذلك فإن عدد تردد السفن على الموانئ يزداد طرديا مع قدرة وتوافر المعايير السابقة.

وتبلغ المساحة الكلية لميناء مستغانم حوالي 68هكتار منها 2هكتار مغطاة، كما يحتوي على حوضين تقدر مساحته احدهما 12هكتار والآخر14هكتار وأرصفة مجموع طولها 1995 كما يحتوي أيضا على :

✓ **كاسرة الأمواج:** بطول 1830متر

✓**المدخل البحري الميناء:**شمالي غربي بعرض 100متروعمق 12متر.

✓**الأرصفة:** تحوي على 10 محطات رسو بطول كلي يصل إلى **1296**متر خطي مقسمة كما يلي:

- **الرصيف الشمالي الشرقي:117**متر خطي(المحطة0)

- **الرصيف المغرب :412**مترخطي (المحطة 1،2و3)

- **الرصيف الجديد :217** متر خطي (المحطة الجديدة 1,2)

- **رصيف الاستقلال :270** متر خطي (المحطة 4 و5)

-**الرصيف الجنوبي العربي : 280** مترخطي (المحطة 6و7)

✓**أرصفة التخزين** :بمساحة كلية تقدر ب44430 م² ذات الاستخدام التجاري.

✓**مرأب السيارات**:بمساحة60000 م² وقدرة استيعاب تصل إلى 6000 سيارة مع إمكانية تمديدها إلى 12000 سيارة .

✓**مرأب الحاويات** :بمساحة15000 م², وقدرة معالجة ب15000 حاوية سنويا.

✓**المخازن**:عددها 16 مخزن بمساحة8950 م²، توظف 5950 م²للخدمات التجارية.

✓**طرق المواصلات :**

الطريق الأرضي: 4885 متر خطي

السكة الحديدية:3747 متر خطي (كل الأرصفة مجهزة بخطوط سكة حديدية متجددة نستخدم حاليا لنقل الحبوب، الأنابيب المعدنية، قصب السكر .....الخ)

2- <u>الأحواض:</u>

الحوض	المساحة	العمق	المحطة
الحوض الأول	14 هكتار	6.7 م و8.17م	6 محطات رسو
الحوض الثاني	16 هكتار	6.95م و 8.22م	4 محطات رسو

الجدول يوضح الخصائص البحرية و التجارية لمحطات الرسو

Appellations des Quais أسماء الأرصفة	Bassins الأحواض لحوض الأول	Postes à Quai محطات الرسو	Longueur des postes(m) طول محطات الرسو(متر)	Tirant d Eau(m) عمق محطات الرسو(متر)	Spécialisation التخصص
الرصيف الشمالي الشرقي	1em Bassin الحوض الأول	Y O	80 117	4.50 6.77	سفن خدمة المرافئ زفت+ بضاعة مختلفة
رصيف المغرب		1 2 3	139 139 134	7.62 7.62 7.62	سكر أصهب+بضاعة مختلفة بضاعة مختلفة بضاعة مختلفة
رصيف الاستقلال		4 5 X	135 135 80	7.62 8.17 5.00	حبوب+ بضاعة مختلفة حبوب+ بضاعة مختلفة سفن خدمة مرافئ
رصيف الحديد	2em Bassin الحوض الثاني	NP1 NP2	108 109	7.98 7.18	سفن الأداء+ بضاعة مختلفة بضاعة مختلفة
رصيف سفن لأداء		NP	69	6.20	سفن الأداء
الرصيف الجنوبي الغربي		6 7	140 140	6.95	خمر غير موضب+بضاعة مختلفة بضاعة مختلفة
رصيف الصيد		En Activitè	430	4.50	سفن الصيد

المصدر: وثائق داخلية من ميناء.

3- التسهيلات المينائية:

إرشاد السفن: تؤمنه ل24سا/24سا مديرية قيادة الميناء بثلاثة سفن قيادة و زورقي إرساء.

قطر السفن: تقطر السفن التجارية ليلا و نهارا باستخدام قاطرة isser2 ذات قوة 1700 حصان

4- صوامع الحبوب : Silos à céréales

يوجد صومعة الحبوب التابعة للديوان الجزائري المهني للحبوب **UCA O.A.I.C** :أنشأت سنة **1989**م، تقدر مساحتها ب 4640 متر,سعتها **30000** طن و مجهزة بمضختين متحركتين بمعدل ضخ 300 كنت من الحبوب/الساعة لكل منهما. نستخدم كوحدة لإستقبال وعبور الحبوب

Spa Comptoir du Maghreb:مجهزة بثلاث هو صوامع ذات ساعة إجمالية تقدر ب 18000طن.

5- صوامع السكر:

صومعة السكر الأحمر **Spa SORASUCRE (Groupe Ouest Import)** أنشأت سنة 1971 م تقدر مساحتها ب 5697 م أنشئت من طرف شركة التسيير و التوزيع الغذائي **(SOGEDIA)** أصبحت تسمى فيما بعد شركة تكرير السكر **(SORASUCRE)** بسعة استقبال تقدر ب 16000طن من السكر غير المنضب و قدرة العبور تصب إلى 150.000 طن سنويا

6- محطة الزفت نفطال: تعتبر كوحدة لاستقبال وعبور النفط ،أنشأت سنة 1929 بالرصيف الشمالي الشرقي على مساحة 2524 متر ،وهي مجهزة بثلاثأ أوعية (أحواض) ذات سعة إجمالية تقدر ب 4200 طن و قدرة معالجة 30000 طن من الزفت سنويا.

Sarl Bitumes Ouest :مجهزة بوعائين بسعة إجمالية تقدر ب 5000 طن.

Sarl HA.C.E : مجهزة بوعائين ذات سعة إجمالية تقدر ب 5000طن .

II- المطلب الثاني: النظام الإداري لمؤسسة ميناء مستغانم و أهدافها

1- النظام الإداري والهيكل التنظيمي المؤسسة:

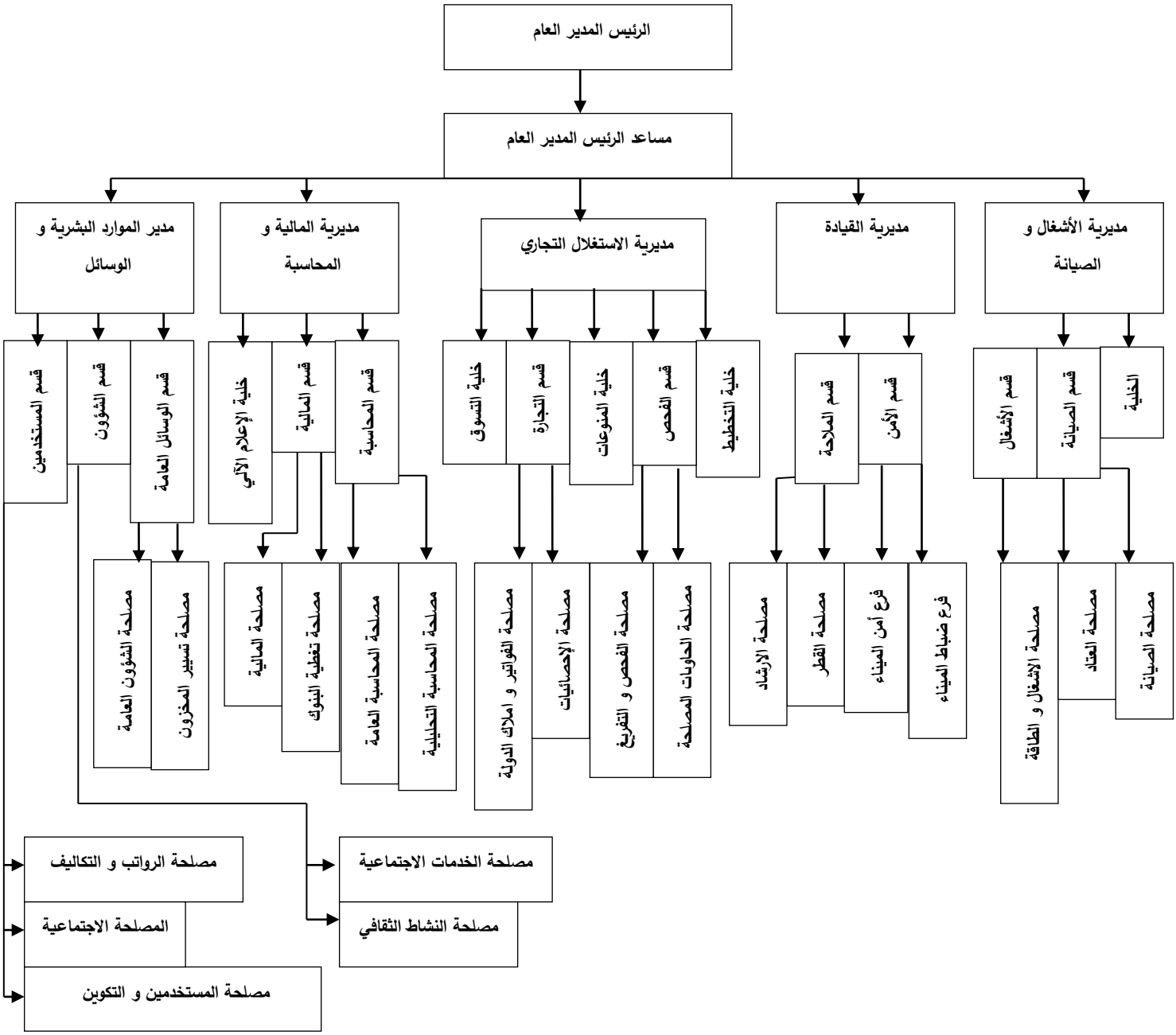
"إن نمط الإدارة الملائم لإدارة الميناء في ظل التطورات الراهنة تحدده عدة عوامل مختلفة مرتبطة بالوضع السياسي و الإقتصادي و الإجتماعي للدولة، ومركزها وتصنيفها الإقتصادي من حيث كونها دولة متقدمة أو نامية أو نفطية ،والموقع الجغرافي للميناء و خطط الدولة للتنمية.

ميناء مستغانم قطاع حكومي (قطاع عام) ويتبع نظام الإدارة الكاملة للميناء يتم إدارته من طرف مؤسسة ميناء مستغانم EPM * و هي مؤسسة عمومية اقتصادية تقوم بإدارة و تشغيل و تطوير الميناء بما في ذلك من :

- التداول والتفريغ.
- الرسو.
- عبور المسافرين.
- صيانة وتطوير وسلامة الميناء.
- و من مهام التي تقوم بها مؤسسة ميناء مستغانم EPM مايلي:

- استثمار و تطوير ميناء مستغانم
- استغلال الآلات و الإنشاءات المينائية .
- انجاز أعمال صيانة وتهيئة وتحديث للبنى الفوقية المينائية .
- إعداد برامج بناء و صيانة كتهيئة للبنى المينائية التحتية بالتعامل مع الشركاء الآخرين.
- مباشرة عمليات الشحن ك التفريغ المينائية .
- مزاولة عمليات القطر، القيادة، الإرساء و غيرها.
- القيام بكل العمليات التجارية، المالية ، الصناعية، العقارية ذات الصلة المباشرة وغير المباشرة بموضوع مؤسسة ميناء مستغانم.

الشكل (1-1) الهيكل التنظيمي المؤسسة ميناء مستغانم



المصدر: مؤسسة ميناء مستغانم

المطلب الثالث: أهداف مؤسسة ميناء مستغانم :

- تقديم تسهيلات حقيقية (وسائل عبور و معالجة و تخرين ذات كفاءة عالية).
- تأمين أحسن ظروف لعبور البضائع من حيث المدة, النوعية, حماية و السعر.
- تسيير أملاك الدولة .
- الاستثمار و تطوير الميناء.
- استغلال الوسائل و تجهيزات المينائية.
- تنفيذ كل عمليات الشحن و تفريغ المينائية.
- تنفيذ عمليات القطر و الإرشاد و الرسو.
- تنفيذ كل العمليات التجارية , المالية ,الصناعية, و العقارية المرتبطة بصفة مباشرة و غير مباشرة بالهدف الاجتماعي.
- كون الأذان الصناعية لاهتمامات المتعاملين الاقتصاديين.
- تنفيذ أشغال الصيانة و التهيئة و تجديد البنايات الفوقية للميناء.

المبحث الثاني:تطبيق العمليات اللوجستية بميناء مستغانم

وصول أو استلام البضاعة تتمثل في مجموعة من العمليات والتي تعتبر أساسية وتخص كافة الأشخاص الذين يتعاملون مع المؤسسة ، بدءا من وصول السفينة إلى خروجها من الميناء ،حيث عمليات اللوجستيك تهم العميل من حيث الوقت و المكان المناسب وعليه يعتبر تداول البضاعة من الميناء وكذلك سريانها على الأرضية من تفريغ أو شحن أو تخزين أمر مهم للعميل وكذالك فيما يتعلق بكل الإجراءات و الخطوات الضرورية لذلك و من الأنشطة الأساسية لعملية اللوجستيك:

- خدمة العميل.
- النقل.
- التخزين.
- تدفق المعلومات .

المطلب الأول: عملية المناولة والشحن والتفريغ للبضائع الخطرة بميناء مستغانم :

1/مناولة البضائع: تشمل عمليات شحن البضائع وتفريغها وكذلك عمليات وضع واسترجاع البضائع .يقوم بعملية مناولة البضائع الخطرة عمال تلقوا تكوينا في هذا المجال وهي عملية تجري ليلا ونهارا على أربع فترات من

الساعة السابعة صباحا إلى الواحدة زوال مع فترة ثانية من الواحدة زوال إلى من الساعة السابعة مساء و فترة ثالثة من السابعة مساء إلى الواحدة ليلا ومن الواحدة إلى السابعة صباحا.

2/الشحن و التفريغ: استقبال البضائع ونقلها إلى الشاحنة من اجل تسليمها للزبون مع وضع علامة على حصص البضائع .

3/ **تقديم الخدمات** :من خلال جمع كل المعلومات المتعلقة بتقييم معالجة السفن على الرصيف والمساعدة من خروجها وكذلك توفر الأسطح الأرضية.

4/ **التخزين:** لا يتم تخزين البضائع الخطرة في مؤسسة ميناء مستغانم نظرا لغياب إمكانيات وشروط الحرائق.

5/**توجيه السفن**: توفير مرشد يساعد أو يوجه قبطان السفينة في حركي الدخول والخروج وهذه العملية تتم غالبا بزوارق وسفن الجو.

6_**الإرساء**: تشمل هذه التسمية عمليتي إرساء السفينة وإلغاء إرسائها، أما إرساء السفينة فيتمثل في ربطها وتثبيتها على الرصيف عند وصولها إليه من أجل تأمينها وتتم هذه العملية بواسطة حبل خاص بالسفينة .

7_**الرسو**:يضع الميناء تحت تصرف الزبائن أرصفة للرسو حسب الخصائص التقنية للسفينة المستقبلية,

المطلب الثاني:الإجراءات المتبعة في مناولة و شحن البضائع الخطرة بالميناء.

إذا كانت الشحنة معبأة ،فمن واجب الشاحن أن يحزم البضائع بشكل صحيح وفقا لمتطلبات رمز IMDG

سفن الحاويات هي أكثر وسئل النقل البحري شيوعا اليوم وقد تحمل حاوية واحدة أشياء لشاحنين مختلفين .

عندما يتعلق الامر بشحن المواد الخطرة،يمكن استخدام حاوية منفصلة لتحزين هذا النوع من البضائع بترتيب تخزين مناسب وامن .لا يتم تحميل أي شكل آخر من البضائع(اعتمادا على خاصية المادة الخطرة)حتى عندما يكون للحاوية مساحة لشغل المزيد من البضائع ،يتعين على الشاحن و السفينة أداء الأدوار الخاصة لضمان المرور الآمن و مسؤولية الشاحن .

_ تقع على عاتق الشاحن مسؤولية تصنيف فئة البضائع حسب الكود IMDG الملحق البحري المحدد.يجب أن يشمل ذلك على اسم الشحن الصحيح و تفاصيل المادة الخطرة و نقطة و ميض المنتج الذي سيتم شحنه بكميات و فئة الملوثات البحرية و ما إلى ذلك .

_لتعبئة حمولة بضاعة خطرة بشكل مناسب لضمان سلامة طاقم السفينة و البضائع،إذا تم تعبئة البضائع و شحنها ،فقد تكون هناك حاجة إلى تأمين و تخزين مناسبين في منصة نقالة ،و هو ما يتعين على الشاحن القيام به بشكل فعال.

-تقديم الأوراق و الشهادات المناسبة لأعداد بيان البضائع الخطرة حسب البضائع المراد تحميلها على السفينة،وفقا للمتطلبات ،بدون هذه المستندات ،لن تقوم السفينة بتحميل البضائع لتوفير إجراءات المناولة و الطوارئ (مثل إجراءات مكافحة الحرائق لشحنة معينة)قد يكون لبعض المنتجات (مثل المواد الكيميائية) ،إجراءات مناولة مختلفة و متطلبات مكافحة الحرائق عند مقارنتها بزجاجة غاز محمولة كبضائع على متن سفينة.

_توفير إجراءات الاحتراز و السلامة للسفينة من اجل التخطيط لتستيف البضائع،تتفاعل العديد من الشحنات مع أنواع أخرى من البضائع .على سبيل المثال يجب عدم الاحتفاظ من غازات غير قابلة للاشتعال بالقرب من بعضها البعض حتى عندما تكون في حاويات منفصلة .

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

يتم تنفيذ اعلان يوضح تعبئة الحاوية وفقا لأحكام المعمول بها في كود الامم المتحدة للمادة الخطرة

_اسم المرجع المصدق.

_قابلية الخدمة الهيكلية للحاوية

_متطلبات الفصل

-متطلبات MD حاويات الشحن

_فحص الطرود

مسؤولية الربان و طاقم السفن

بمجرد أن تصبح الشحنة جاهزة للتحميل على متن السفينة ،سيتحمل الربان المسؤولية الشاملة لضمان إتباع جميع القواعد و اللوائح المطلوبة بشكل صحيح .نظرا لأن الشاحن سيقدم المستندات ،فيجب عليه التأكد من أن جميع إدخالات ورق الشحن و علامات العبوة و الشهادات المتعلقة بشحنة MD باللغة الانجليزية (أو لغات إضافية مطلوبة) و مسموح بها لسهولة الاستخدام .

إذا كانت أوراق الشحن و إعلان الشاحنين و شهادة تعبئة الحاوية و المستندات الأخرى المتعلقة بـMDليست كاملة أو تفقد أي معلومات ،فان القبطان لديه سلطة إيقاف تحميل هذه البضائع.

بمجرد استلام الربان لشحنة البضائع الخطرة للتحميل و الأوراق ذات الصلة ،يجب عليه التأكد مما يلي:

_يتم اخطار السلطات المعنية

_وضع كبير الضباط خطة تخزين البضائع مع الأخذ في الاعتبار متطلبات البضائع الخطرة.

_أثناء التحميل ،يتم فحص العبوة (إذا كانت البضائع المعبأة) و التحقق منها وفقا لمتطلبات رمز البضائع IMDG

2- **الوسائل المستخدمة خلال عملية الشحن وعملية التفريغ بميناء مستغانم :**

الجدول (7):وسائل الشحن والتفريغ

نوع آلة الشحن و التفريغ	عددها	250سعتها بالطن
Crue TEREX / DEMAG رافعة	1	250
Crue (LIE BHRR) آلة الرفعة	2	50
Super(STACHERS) رافعة الحاويات	4	45
Crues électrique(CAILLARD) رافعة كهربائية	2	63
Crues électrique ENCC رافعة كهربائية	2	8/15
آلة الشحن والحفر الخلفي Pelle rétrochargeuse(KOMATSU)	1	-
آلة الشحن والحفر الخلفي Pelle rétrochargeuse (CASE)	2	-
آلة الشحن Mini chargeur (NEW HOLLAND)	1	-
Chariots élévateurs آلة شوكيه	56	32/1.5
Tracteur (RO/ RO) SISU جرار	1	35
Tracteur (RO/ RO) FERRARI جرار	2	45
مضخة الحبوب Pompe a grains VIGAN	1	140/سا
مضخة الحبوب Pompe a grains NEUERO	1	180/سا
ملحقات آلة الشحن والتفريغ	43	-

المطلب الثالث :مثال عن مناولة بضاعة خطرة تمت بميناء مستغانم

نستعرض هنا مثال عن مناولة لبضاعة خطرة تمت في ميناء مستغانم واهم الأوراق والمستندات التي تكون أثناء شحن وتفريغ بضاعة خطرة .

الملحق رقم09 : lettre d'engagement

يتم إرسال نسخة من هذه الوثيقة (وثيقة القبول) من طرف الميناء المرسل إلى ميناء مستغانم. وبعد موافقة قيادة ميناء مستغانم على قبول هذه البضاعة الخطرة المذكورة في هذه النسخة فهي تترجم المراحل التي تمر بها البضاعة الخطر(D.M)قبل نقلها إلى ميناء مستغانم حيث تحتوى على المعلومات التالية

_نوع وصنف البضاعة الخطرة المراد نقلها.

_رقم الأمم المتحدة.

- .مجموعة التعبئة، ونوع التغليف، التاريخ ورقم الملف

.أنظر **الملحق رقم09 ورقم 06**تصريح من الممول يشحن البضاعة على ظهر السفينة

هناك بعض المواد الخطر ة تحتاج إلى موافقة من طرف وزارة الطاقة قبل موافقة قيادة ميناء مستغانم لدخول الميناء. انظر **الملحق رقم 07و10**

و **الملحق رقم (11) fiche de donné de sécurit** (وثيقة البيانات للسلامة)

فهي تخص المادة الخطرة المراد نقلها وكيفية التعامل معها.

.تساعد مستخدمي تلك المواد الكيميائية و المعلومات عن تدابير الطوارئ في حالة وقوع حادث.

(انظر الملحق رقم11)

2_ يتم إمضاء نسخة من وثيقة القبول من طرف lettre d'engagement) من طرف قيادة الميناء والمأمور بالاستلام والوكيل

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

ربان السفينة يحمل معها وثيقة بيانات السلامة(**FDS**) مع الوثيقة المبينة في **الملحق رقم** 12 good dangereuse manifeste هذه الوثيقة خاصة بالبضاعة الخطيرة وكل المعلومات المتعلقة وهي عبارة عن تصريح بالنزول على الرصيف ميناء مستغانم (المستقبل للبضاعة) والتي تحتوي على المعلومات التالية :

_نوع وضيق البضاعة

_حجم البضاعة المشحونة

-عدد الحاويات

الملحق رقم13: fiche d'engagement(تصريح بالنزول على الرصيف)

يتم إرسال عامل من طرف مصلحة الاستثمار وضابط المناوبة office de port:

يتم الموافقة على النزول من طرف مهندس الوقاية الأمن على فتح الحاوية رفقة عون الجمارك **انظر الملحق رقم** 13

يتم الأخذ بعين اعتبار الزمن ,يتم تنزيل الحاوية باستعمال Mafi انظر **الملحق رقم** 04

4_ خضوع البضاعة إلى الفحص التقني (scanner) و المراقبة التقنية للحاوية من طرف الجمارك.

5- Bon DE CON VOYAGE (وثيقة المرافقة للبضاعة حتى الخروج من الميناء)

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

- اسم السفينة

-تاريخ الوصول الزمن (وقت الوصول والخروج من الميناء)

-رقم الملف

-رقمONU

-نوع البضاعة الخطرة

-صنف البضاعة الخطرة

-الحجم

-أسماء المرافقين

انظر الملحق رقم 14

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

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

هذه العملية تتم بحضور مهندس الأمر والوقاية من باب الأمن والاحتياط

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

7-إعداد وثيقة تحوي على ملخص العملية انظر الملحق رقم 17

المبحث الثالث: تقييم الميناء.

يلعب ميناء مستغانم دورا رئيسيا و هاما في الاقتصاد الوطني من خلال مساهمته في حركة المبادلات التجارية مع بقية الدول إلا انه يبقى يعاني من نقص ملحوظ على مستوى هياكله بحيث انعكست سلبا على أنشطته, سنعرضها في مايلي. كما سنتطرق إلى حلول و مشاريع المستقبلية.

I- المطلب الأول: مشاكل ميناء مستغانم.

رغم موقعه الإستراتيجي وأهميته إلى أنه يعاني من عدة مشاكل تتمثل في مايلي:

1- ميناء من الجيل الأول:

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

يعود ميناء مستغانم إلى الفترة الاستعمارية و لقد أكتفت السلطات العمومية الجزائرية بتسيير دون إدخال أية تعديلات عليها , أو على بنيتها التي تتكون بشكل عام من أحواض صغيرة وضيقة ومخازن قريبة من بعضها و أرصفة تفصل بينها حواجز ضيقة و إذا لم تكن هذه المواصفات تطرح أية مشاكل في الماضي بالنسبة لخدمة المبادلات عندما كانت السفن أصغر , وطريقة الشحن البضائع ابسط فإنها لم تعد تتماشى ومتطلبات المستجدة و الناتجة عن التطور الكبير الذي شهده مجال النقل البحري, فالسفن أصبحت أكبر و بمواصفات علية وهذا ما حتم عن المتعاملين مع الموانئ الجزائرية استخدام سفن صغيرة 60%) منها تتراوح حمولتها بين 2000و10000 طن الوزن الثقيل، وهي بالتالي سفن غير اقتصادية.

2- نقص في التجهيزات و الآليات:

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

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

3- التأخر في عملية تداول الحاويات:

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

4- **انخفاض معدل أداء الميناء:** والذي يساهم فيه بشكل كبير توقف بعض أنشطته ليلا، وخاصة ما يتعلق بمناولة السلع و البضائع.

5- **طول الإجراءات الإدارية:** و التي تتمثل في الإجراءات المتعلقة بتفريغ البضائع تحديدا، و ما يتبعها من إجراءات الحجز الزراعي فالحجز البيطري، ثم إجراءات الرسوم. الجمركية ...الخ.

6- **اختناق الميناء:** لعل من بين الأسباب الرئيسية التي تزيد من حدة اختناق الميناء و تكدس البضائع به ما يلي:

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

II- المطلب الثاني: تحديات التي تواجه الميناء

- المحدودية عمق الأرصفة ب 8,22 م.
- عد كفاية طول الأرصفة كمساحة العبور و التخزين.
- غياب مرأب الحريق المخصص لمعاجلة المواد الخطيرة (مسجل في المخطط التنموي 2010 -2014).

- مشكل التزاوج بين النشاط التجاري والصيد البحري (157 زورق صيد حيث 43 منها من خارج الولاية)مما أدى إلى تعطيل أربعة (04)محطات إرساء من مجلة عشرة (10).

المطلب الثالث: المشاريع المستقبلية.

تتلخص المشاريع المستقبلية لمؤسسة ميناء مستغانم فيما يلي:

1- **مشروع إنشاء الحوض الثالث:** من أجل مواجهة معوقات الميناء من جهة، و نظرا للنمو المتسارع للتبادل التجاري على مستول الميناء من جهة أخرى، أصبحت تنمية الميناء و تطويره بإنشاء الحوض الثالث واقعا حتميا من أجل مواجهة العجز المتوقع للقدرات المينائية في المستقبل القريب. يسمح هذا المشروع بما يلي:
   - تجارة البضائع المختلفة: أكثر من 900 ألف طن سنويا.
   - تجارة الحبوب: أكثر من مليون طن سنويا.
   - تجارة الحاويات: حوالي 400 ألف حاوية سنويا.
   - تجارة الوحدات المتحركة: 600 ألف وحدة سنويا.
   - تجارة المسافرين: عددا مهما من المسافرين و هذا في أعقاب إنشاء محطة بحرية للمسافرين.
   - كما سيسمح هذا المشروع بتوفير عدد مهم من مناصب الشغل المباشرة و غير المباشرة.
2- **مشروع محطة بحرية:** أصبح إنشاء محطة بحرية للمسافرين من أهم انشغالات الميناء، وكذا السلطات المحلية و المركزية حيث أجريت عدة لقاءات و دراسات تناولت هذا الموضوع.

أنجزت أول دراسة للمشروع في سنة 2004 م من طرف مختبر الدراسات البحرية LEM، والتي خلصت إلى إمكانية تجسيد فكرة المحطة البحرية.

عدة شركات نقل بحري للمسافرين أبدت اهتمامها بفتح خطوط بحرية بين ميناء مستغانم و جنوب إسبانيا و جنوب فرنسا، و سيشرع في انجازه فور ترحيل قوارب الصيد البحري نحو مينائي الصيد: صلامندر و سيدي لخضر.

3- **مشروع مرأب الحريق:** هو مركز لعبور المواد الخطيرة يسمح بمعاجلة:
   - المواد السائلة القابلة للالتهاب.
   - المواد الصلبة القابلة للالتهاب.
   - المواد المحرقة (الملهبة).
   - المواد السامة .
   - المواد المذيبة(الأكلة).
   - مواد خطَيرة أخرى.

4- **المراقبة عن بعد (télésurveillance VTMIS):** هو وضع نظام متكامل لمراقبة وتامين الحركة البحرية كما يساعد على تبادل المعلومات المرقمة و حماية مداخل الميناء و المنشآت و المناطق الحساسة عن طريق مراقبتها عن بعد.

خاتمة الفصل :

من خلال دراستنا الميدانية بالمؤسسة استنتجنا أن ميناء مستغانم له تاريخ عريق ,وقد شهد أعمال ضخمة ,يمتاز بعدة خصائص تشمل الأنشطة و الخدمات و له عدة أهداف يسعى إلى تحقيقها ,كما تقدم مؤسسة ميناء مستغانم خدمات ذات جودة عالية بحيث تمتلك جميع وسائل النقل و'المناولة والشحن والتفريغ.و تقوم بتسليم البضائع في الوقت المحدد و تحافظ على سلامتها ,وتسعى إلى تطوير تطبيق اللوجيستيك بالميناء ,رغم مميزاته وخصائصه إلا انه يعاني من مجموعة من المشاكل والتحديات والعقبات التي تعرقل تطوير حركة النقل البحري بالميناء,لهذا عليها العمل بجد لتجاوز هذه العقبات ومواكبة الموانئ الحديثة.

خاتمة عامة:

تمحور موضوع البحث حول دور النقل البحري في العملية اللوجيستية و مساهمته في تطويرها و تحسين القدرة التنافسية للمؤسسة في السوق لتحقيق اكبر فعالية لوظيفة اللوجيستيك,فالاهتمام بموضوع النقل من شأنه أن يرفع من جودة الخدمات اللوجيستية ,و هذا على اعتبار أن النقل يدخل ضمن العديد من الأنشطة اللوجيستية , التي أصبحت اليوم موضوع الساعة ,و ذلك بفضل الأهمية التي تأخذها في الوقت الحالي داخل المؤسسات و الشركات مهما كانت صفتها (خاصة,عامة,تجارية,صناعية...).فقد تم إهمال موضوع اللوجيستيك قديما و استخدم في المجال العسكري فقط,لكن اليوم لا يمكن اختزال اللوجيستيات إلى وظيفة نقل بسيطة لأنها تشكل مجموعة كاملة من الأساليب و الوظائف و الوسائل التي تنفذها وتعتمد عليها الشركة .

وقد استهدف الجزء التطبيقي من هذا البحث دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم باعتبارها الواجهة البحرية التي تسعى الى تطبيق هذه الخدمات اللوجيستية بالميناء من شحن و تفريغ و مناولة للبضائع و دورها في السوق الوطنية للنقل البحري

وكان التركيز على وظيفة النقل البحري التي تقوم بها المؤسسة ومحاولة دراسة العمليات اللوجيستية وكيفية القيام بها داخل الميناء.

تقييم الفرضيات :

_بالنسبة للفرضية الأولى فان اللوجيستيك هو فن إحكام السيطرة على سلاسل تدفق الإمدادات التي تغطي العالم كله,تشمل خدمات النقل والتخزين ,التسويق وإدارة عمليات التوزيع و تكنولوجيا المعلومات' وللنقل دور كبير في أنشطة اللوجيستيك و المؤسسة ككل وهذا ما تم إثباته في الجانب النظري وعليه الفرضية صحيحة

من خلال الدراسة التطبيقية بميناء مستغانم تعمل المؤسسة على تقديم خدماتها بجودة عالية وتكلفة متوسطة و المحافظة على سلع و بضائع زبائنها ويتم ذلك عن طريق استخدام وسيلة النقل المناسبة حسب كل عملية, محاولة إرضاء عملائها وزبائنها وعليه الفرضية صحيحة فاختيار الوسيلة المناسبة للنقل يحافظ على سلامة البضاعة و يقلل من تكلفتها.

- تقدم المؤسسة خدمات لوجيستية (شحن تفريغ تخزين مناولة)لعملائها في خالة الطلب عليها كما أنها تحترم مواعيد الشحن و التفريغ المتفق عليها

نتائج البحث:

من خلال ما تم تناوله في الجانبين النظري و التطبيقي يمكن تقديم مجموعة من النتائج كما يلي:

1_النتائج النظرية

_المفهوم الجديد للوجيستيك يبرز تعقد نشاطاته و صعوبة التحكم فيه و في تدفق المعلومات على امتداد سلاسل الإمداد كما نحتاج إدارة اللوجيستيك إلى كفاءات عالية وواعية في هذه السلاسل. و هو من أهم النشاطات التي تدعم التنافسية في المؤسسات و الاقتصاد الوطني.

_يمكن النقل من إضافة قيمة للبضاعة أو المنتجات من خلال تحقيق المنفعة الزمنية و المكانية

_تشكل تكلفة النقل نسبة كبيرة من تكاليف اللوجيستيك

2-النتائج التطبيقية

-تقوم المؤسسة بتسليم منتجاتها إلى العملاء في الوقت و المكان المناسبين، و بشكل منتظم وفي حالة جيدة هو ما يضمن وفاء الزبائن للمؤسسة .

- عدم وجود ثقافة الفكر اللوجيستي بالمؤسسات الاقتصادية ،وكذلك عدم وجود المفاهيم الصحيحة للوجستيك ، وهذا نتيجة عدم قيامها بالأبحاث ومحاكاة المؤسسات التي تنشط في نفس المجال.

-ضعف في تقديم الخدمات اللوجستية المصاحبة لعملية النقل التخزين ، المناولة بميناء مستغانم

وعلى أساس النتائج المتوصل إليها يمكن تقديم **التوصيات التالية** :

- توفير اليد العاملة المؤهلة وذلك عن طريق التكوين الجيد للموارد البشرية في مجال الإمداد والمناهج الإدارية الحديثة.

- تخصيص إدارة أو قسم خاص بإدارة اللوجستيك خاصة على مستوى المؤسسات الكبيرة، وهذا لمساعدتها على المحافظة على مكانتها السوقية.

- التنسيق بين المتعاملين والعمل بمبدأ الإمداد المتكامل والمشترك، وكذلك إقامة الشراكة مع الجامعات وذلك لسد الفجوة بين الجامعة الجزائرية وواقع الشغل بالمؤسسات الاقتصادية، وبقاء هذه الأخير ة على اتصال دائم مع ما هو جديد

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

-إنشاء مؤسسات تستخدم النقل المتعدد الوسائط.

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

المراجع و المصادر:

المراجع باللغة العربية

أولا :الكتب

1-أحمد سليمان المشوخي،(2003) ، ***اقتصاديات النقل*** و **المواصلات**،الاسكندرية:دار الفكر العربي للطباعة والنشر

3- أحمد محمد غنيم، (2010)،***إدارة اللوجستيات*** ،الطبعة الأولى ا لمكتبة العصرية للنشر والتوزيع،

4-احمد عبد المنصف محمود،(2010)،**اقتصاديات و سياسية *النقل البحري***، مؤسسة رؤيا ،الإسكندرية

5- أيمن النحراوي،(2009)، ***الموانئ البحرية العربية***، الطبعة الأولى،الاسكندرية : دار الفكر الجامعي

6-أيمن النحراوي،(2009)، ***منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات***،الاسكندرية : دار الفكر الجامعي.

7- أيمن النحراوي،(2014)، ***تخطيط و إدارة اقتصاديات الموانئ البحرية***, الطبعة الأولى, دار الفكر الجامعي, الإسكندرية،مصر

8-أيمن النحراوي ,(2014)، ***اقتصاديات و سياسات النقل البحري***، ، الطبعة الاولى، الاسكندرية : دار الفكر الجامعي

.9-ثابت عبد الرحمان إدريس،(2002-2003) ، ***مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية*** "الإمداد و التوزيع المادي"، الاسكندرية :الدار الجامعية.

10-حمادة فريد منصور،(2000) ،***مقدمة في اقتصاديات النقل***، مصر :مركز الإسكندرية للكتاب..

11-رشا أكرم العمايرة، (2014) ،***منظومة الدعم اللوجستي***، الطبعة الأولى .عمان: دار الراية للنشر و التوزيع .

12-رونالدو انش بالو، (2006) ،إدارة اللوجستيات، تخطيط وتنظيم ورقابة سلسلة الإمداد، ترجمة تركي إبراهيم سلطان أسامة احمد مسلم، دار المريخ، الرياض

13--سميرة إبراهيم أيوب، (2002)،***اقتصاديات النقل "دراسة تمهيدية***" مصر: الدار الجامعية الاسكندرية.

14-سمية زكي قرياص، عبد الغفار خنفي،(2004)، ***الإدارة الحديثة في إدارة الإمداد و المخزون***، مصر :الدار الجامعية .

15-شريف محمد ماهر،(2006)، إدارة النقل البحري (التجارة الخطية) فعالية التطبيق و متطلبات الريادة، مصر :الدار الجامعية.

16- شريف ماهر هيكل(2009) ، ***اللوجستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير***، الطبعة الاولى

الاسكندرية ::مكتبة الوفاء القانونية

17-شريف محمد ماهر،(2006) ، إدارة النقل البحري، التجارة الخطية، فعاليات التطبيق، متطلبات الريادة ، الدار الجامعية الإسكندرية .

18- طه مصطفى كمال، (1995)، ***مبادئ القانون البحري***،الاسكندرية : الدار الجامعية

19-طارق عبد الفتاح الشريعي،(2010)،***اقتصاديات النقل السياحي***،مصر:مؤسسة حورس الدولية للطباعة والنشر

20 _عبد القادر فتحي لاشين،(2009) ، ***المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل و اللوجستيات***، المنطقة العربية للتنمية الإدارية، مصر

21_عبد القادر,محمد ملحم (2009) الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية _دراسة مقارنة_الطبعة الاولى مكتبة الوفاء القانونية

22_ علي سالم حميدان الشواورة،(2013) , ***جغرافية النقل وتطورها***، عمان:دار صفاء للنشر و التوزيع

23_عبد الغفار حنفي،(2002) ، سمية قرياقص، ***أساسيات إدارة المواد و الموارد***،الاسكندرية : دار الجامعة الجديدة للنشر..

24-عمر الوصفي عقلي، منعم زمزير الموسوي، قحطان بدر العبدلي، (2004)،دار المواد: الشراء و التخزين من منظور كمي،الطبعة الثانية .عمان : دار وائل للنشر و التوزيع..

25-علي فلاح الزعبي، زكريا احمد عزام،(2012) ، إدارة الأعمال اللوجستية (مدخل التوزيع و الإمداد)، الطبعة الأولى,عمان : دار المسيرة للنشر والتوزيع و الطباعة.

26-محمد خميس زوكة، (2009) ،***جغرافية النقل***، الطبعة الأولى، الاسكندرية: دار المعرفة الجامعية، .

27- محمد جلال خطاب، ***اقتصاديات النقل و الشحن الدولي بين النظرية و التطبيق***، دار النشر بدون سنة نشر .

28-مختار السويقي، (2001) ،***اقتصاديات النقل البحري***،الطبعة الثالثة .مصر: الدار المصرية اللبنانية للطباعة.

-29محمد سليمان هدى،(1998)، ***اقتصاديات النقلالبحري***، مصر :دار الجامعات المصرية .

30-نهال فريد مصطفى، الدكتور جلال، إبراهيم العيد،(2004-2005) ،***إدارة اللوجستيات***، الاسكندرية:الدار الجامعية،

31-هاشم مرزوق الشمري، عبد الحسين محمد العنكبي، جعفر عبد الأمير الحسيني،(2014)،***استراتيجيات تعزيز القدرة التنافسية للموانئ في ظل اقتصاديات الحديثة***،الطبعة الأولى، عمان :دار الأيام للنشر والتوزيع

32-هانز ادلر(1970), التخطيط في قطاع النقل و مشاريع النقل، ترجمة عبد القادر ولي، بغداد،

33-ياسر محمود عبد الرحمن،(2022), ***النقل البحري والتجارة البينية***،مصر:دار الابتكار للنشر و التوزيع.

ثانيا :الرسائل العلمية:

1-الشيخ صالح خالد،(2013) ، *النظام القانوني في نقل الحاويات عن طريق البحر*،(رسالةماجستير)،العلوم القانونية، فرع العقود والمسؤولية،كلية الحقوق،جامعة الجزائر

2- آدم إسماعيل خميس،(2014)، *تطبيق الإدارة اللوجستية وأثرها في أداة قنوات النقل والتوزيع،دراسة ميدانية على الشركات العاملة في مجال البترول في* السودان،(رسالة دكتوراه)جامعة السودان، السودان

3-أسمهان خلفي، (2017-2018)، ***استخدام التكنولوجيا المعلومات في الأنشطة اللوجستية وأثرها في تحقيق السيرة التنافسية للمؤسسة***، (أطروحة دكتوراه)، جامعة باتنة، .باتنة ،الجزائر

4-تامر مصطفى الجزار،(2010) ، ***اللوجستيات كنظام متكامل في المؤسسات الرياضية***، (رسالة دكتوراه)،كلية التربية الرياضية للبنات،الإسكندرية

5-حملاوي ربيعة ،(2008)، ***مردودية المؤسسات المينائية*** " (أطروحة دكتوراه) ،كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير، جامعة الجزائر

7-رصاع حياة، (2013)، ***اثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها***، (رسالة ماجستير)، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير والعلوم التجارية، جامعه وهران، الجزائر،.

8- زبشي نوال، (2018)،*واقع اللوجستيك في النقل البحري للبضائع، دراسة مقارنة بين الجزائر والإمارات العربية المتحدة*، 2007-2017،(أطروحة دكتوراه)، كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير، جامعة مستغانم ،الجزائر .

11-محمد عبد اللطيف الهندي, (1999)،"مستقبل الأسطول التجاري البحري الإفريقي في ظل التطورات و المتغيرات العالمية الحديثة, (رسالة ماجستير), الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري.الاسكندرية ،مصر

12- مصطفى أمين حسن مساد، (2000) ،صناعة النقل البحري في المملكة الأردنية الهاشمية، عرض وتحليل مع الإشارة الخاصة إلى أهميتها الاقتصادية ،(رسالة دكتوراه) ،الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية.

13-هلال العيد،(2011)، نظام التعويض عن البضائع في عقد النقل البحري، (رسالة ماجستير) ، كلية الحقوق، جامعة الجزائر.

ثالثا :**الملتقيات و المؤتمرات :**

1-أمل مصطفى حسين عصفور، (2010)، الدور المتكامل للوجستيات للتسويق الخدمات الالكترونية مدخل لوجستي لزيادة القدرات التنافسية للمنظمات، مؤتمر التجارة الالكترونية تجارة بلا حدود، 5-7 ديسمبر 2010 ،الاردن

2-بوقصبة شريف,علي بو عبد الله,(2013) دور برنامج التنمية 2001-2014 في تطوير قطاع النقل بالجزائر ,ملتقى الدولي حول إستراتجيات وأفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في إطار التنمية الوطنية ,كلية العلوم إقتصادية وتجارية وعلوم تسيير ,جامعة مسيلة يومي 07-2013/11/08

3-زعبيط نور الدين، (2013)، ,واقع المنظومة القانونية لقطاع النقل البحري في للبضائع في الجزائر وأفاق تطويرها ,**الملتقى** الدولي حول إستراتجيات وأفاق تطويرها قطاع النقل في الجزائر في إطار التنمية الوطنية,كلية العلوم الإقتصادية والتجارية وعلوم التسيير, جامعة مسيلة,07-08 /2013/11

4-عزة صلاح خليل،(2010) ، نحو التخطيط الاستراتيجي لخدمات النقل بالحاويات لمواجهة المنافسة العالمية، دراسة حالة محطة الحاويات للميناء الجنوبي بورتسودان، المؤتمر الدولي 26 الموانئ، والنقل البحري (التكامل من اجل مستقبل أفضل)، يومي 17 و19 في 2010..

6- كراس ليلى (2022)، "خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر واقع وأفاق" الملتقى الوطني الموسوم 10-02 2022

رابعا **:الجرائدالمجلات:**

1-احمد الراشد,(2011/05) ، تقييم فرص مشاركة القطاع الخاص في انجاز وتطوير عملية إعمال موانئ العراق باستخدام عملية التحليل الهرمي دراسة (AHP) دراسة ميدانية في الشركة العامة للموانئ العراقية, مجله العلوم الاقتصادية, العدد 28

2-بيسوني علي يحيى، (1998) ،الجسور البرية نشأتها – مستقبلها وعلاقتها بالنقل البحري، محلية الأكاديمية العربية بيه للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، العدد 4، الإسكندرية

3-سميرة معوض،(2007) تعريف و مفهوم الإدارة اللوجستية، مجلة انترناشيونال

4-/ شريف ماهر هيكل، (2015) ،إستراتيجية مقترحة لتفعيل لوجستيات النقل متعدد الوسائط بمصر والدول العربية، **المجلة** العلمية التجارة والتمويل، جامعة طنطا،

.**5-**شيرين جلال ،2001/08) ، اللوجستيات من أين انطلقت وأين وصلت؟ مجلة انترناشيونال، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية

6-عبد الحليم بيسوني, (2001) ،ندوة نحو إستراتيجية للنقل في خدمة الثمينة, جريدة الأهرامات عدد 41388/3131

8-فاطمة الزهراء محمد شريف ,فوزي رميني(2009) ، ,الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها ,مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا ,العدد السابع

9- محمود جواد عباس شبع،(/2010) ،واقع النقل في مدينة النجف الأشرف، بحث منشور في مجلة "أداب الكوفة"، العمية المحكمة، العدد السادس

10 -محمد زنبوعة،(2002) أثر تفعيل النقل متعدد الوسائط في تنميه التجارة البيئية العربية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية و القانونية المجلد 22 العدد الثاني .

خامسا : *القوانين والمراسيم*

1- الجريدة الرسمية الجمهورية الجزائرية.1998
2- المرسوم التنفيذي رقم 01/08النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها 2002/01/06

سادسا:*مواقع الانترنت*

HISTORIQUE DE LA PENSEE LOGISTIQUE_1
http://pfeda.univ-lille1.fr/iaal/docs2003/log/multimidia/penseelogistique/penseelogistique.html consulté le 10/05/2023.
2-www.marwanbahgat.com/2010/05/development-of-logistics-management.html

3_ http:// tijaratuna.com

سابعا :المراجع باللغة الفرنسية.

1-Marshall(1921).industry and trandelondon

2-Bauchet:le transport international dans l'économie mondial ;Ed.Economica.19921 2ème Edition p245

3-Hee-jung Yeo(2013) ;geogeaphy of margers and acquisition in the container shipping industry,the asian journal of shipping and logistics;volume 29 number 3december2013

4-_ Edward Frazelle(2002) , Supply Chain Strategy The Logistics of Supply Chain Management, Mc Graw Hill Companies

6_yves primor (2005). logistique: production, distribution, soutein", 4em édition, Dunod, Paris.

5- Yves Primor(2001) , logistique: technique et mise en oeuvre, 2em Edition, Dunod, Paris,[1]

6_Joel Sohier(2007), la logistique, 5 eme Edition, librairie vuibert

7-jusque pons.transport et logistique maillon déterminants de supply chain.op-cit

8_Wood, F.Donald, Murphy, R.Paul,"contemporary logistics",Pearson Education, INC, New Jersy, 8th Edition, 2004,

9 _Performance des terminaux portuaires HENNI Amina, CHACHOUA Fadloun

الملاحق:

الملحق رقم01:الموانئ الجزائرية

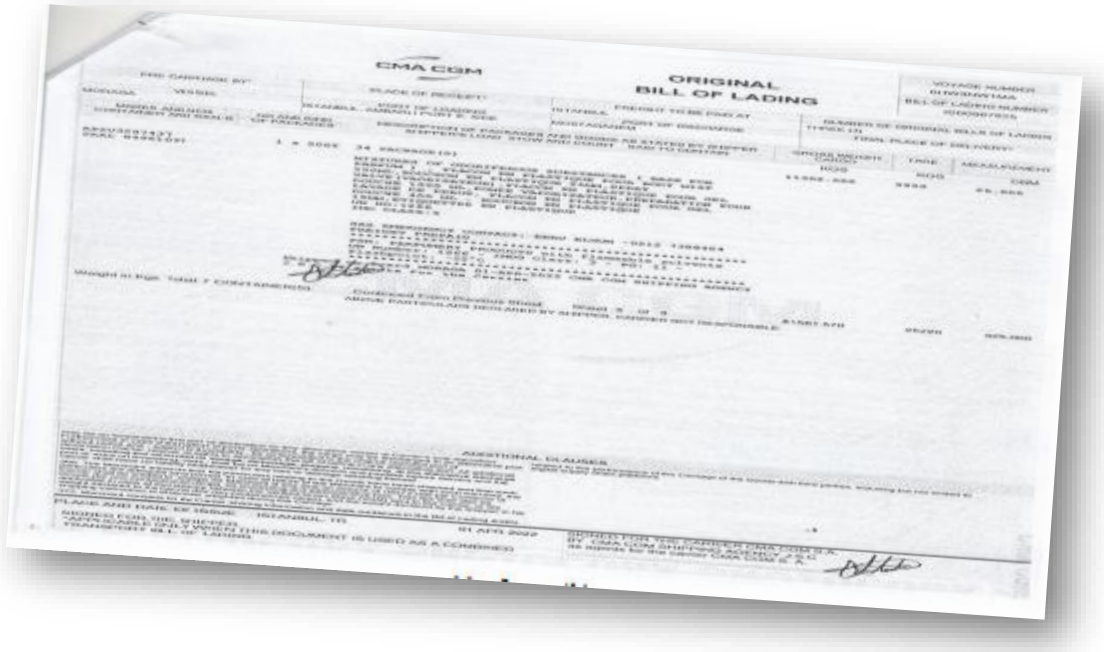
الملحق 02:أكبر سفينة لنقل الحاويات في العالم

الملحق رقم 3: سفينة نقل المسافرين

الملحق رقم 4: حاملة الحاويات(MAFI)

الملحق رقم 5:سفينة نقل الحاويات

المحق رقم06:تصريح بشحن البضاعة على ظهر السفينة


CMA CGM

ORIGINAL
BILL OF LADING

الملحق رقم :07رخصة تصريح وزارة الطاقة و المناجم

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة الطاقة و المناجم

رخصة اقتناء المواد، المنتوجات الكيميائية الخطرة و أوعية الغاز
رقم ... بتاريخ

الملحق رقم :08

الملحق رقم 09:

الملحق رقم 10 :

الملحق رقم 11:وثيقة بيانات السلامة

(Fiche de données de sécurité)

MATERIAL SAFETY DATA SHEET
BODY SPRAY (LIQUID)

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

APPLICATION : BODY SPRAY (LIQUID)

MANUFACTURER : SORA KOZMETİK SAN. TİC. A.Ş.
Gezitepe Mah. Aybar Sok. No: 7
Silivri / Istanbul
TURKEY
Tel : +90 212 738 84 64
Fax : +90 212 738 84 63
www.soracosmetics.com
info@soracosmetics.com

CONTACT PERSON : Salih ÇITA salih.cita@soracosmetics.com
EMERGENCY TELEPHONE : SORA KOZMETİK : +90 212 738 8464

2.
Preparation classification:

Name	EC No.	CAS No:	Reach Reg. No	Content %	Classification according to Regulation (EC) No 1272/2008 (CLP) Hazard statement Codes
Alcohol Denat.	-	-	-	40.0-50.0	H225
Parfum	-	-	-	2-10	Not Classified
Propylene Glycol	200-338-0	57-55-6	-	1-5.0	Not Classified

3.
Flammable

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

FIRST AID MEASURES

الملحق رقم 12:

بيان البضائع الخطرة(DANEROUS GOODS MANIFEST)

DANGEROUS GOODS MANIFEST
(IMO FAL Form 7)
(As required by SOLAS 74, chapter VII, regulations 4.2 and 7-2.2, MARPOL, Annex III, regulation 4.2 and chapter 5.4, paragraph 5.4.3.1 of the IMDG Code)

Page Number

1.1 Name of ship	1.2 IMO number	1.3 Call sign
AKNOUL	9917883	C6YU5

1.4 Voyage number	2. Flag State of ship	3. Port of loading	4. Port of discharge
DCZ5LN1MA	BAHAMAS	MARSEILLE	MOSTAGANEM

5. Stowage Position	6. Reference Number	7. Marks & Numbers - Freight container identification No(s) - Vehicle registration No(s).	8. UN Number	9. Proper Shipping Name/Technical Specification(s)	10. Class/ (Subsidiary Risk(s))	11. Packing Group	12. Additional Information/Marine Pollutant/Flash point/etc.	13. Number and kind of packages	14. Mass (kg) or Volume (l)	15 Emd
WD	BL: LHV2532047	1 X20ST APZU3297437	1266	MIXTURE OF ODORIFEROUS SUBSTANCES	3		FI-SD	1	9900	
WD		6XTRL	1963	HÉLIUM LIQUIDE REFRIGÉRÉ	2.2		SV-FC / SV-FA	6	6 (kg)	

16. Shipping Agent : SORA KOZMETİK SAN TİC AŞ / AIR PRODUCTS C/O HELITRANS GLOBAL LOGISTIC

16.1. Place and date : 08-05-2022

Signature of MASTER

Capt. CARABIN George

الملحق رقم 13:

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

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

Nous soussignés, TRANSIT [illegible] agissant pour le compte de la société [illegible]

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

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

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

- Colis : [illegible]
- ONU : [illegible]
- Classe : 3
- Navire : AKNOUL

Poids : [illegible]
DU : ETA 10/12/2022

AVIS DE L'OFFICIER DU PORT
Autorisé par le Commandant

LE TRANSITAIRE

Copie :
- Mr. Le commandant du port
- Mr. Le directeur de l'exploitation
- Mr. Le directeur de l'Agence Maritime
- Mr. L'officier de la P.A.F
- Mr. Le responsable (capitainerie) du quai

الملحق رقم 14:

وثيقة مرافقة البضائع الخطرة
BON DE CONVOYAGE

BON DE CONVOYAGE
FOR SYS-
VERSION : 00
Page: 1/1

Nom du navire : AKNOUL	N° de Permis d'admission :
Date d'arrivée : 02/05/22 08h00	N° du Dossier : 02105
Client : SARL BOUCHAFA Parfumerie Cosmétique	Transitaire : Rachid
Nature de marchandise : Matières premières	Classe : 3
Colis : numéro : 03	N° ONU : 1266
Référence : Importation	20' 40' nombre : 03
Date et l'heure du convoyage : 02/05/22	Début du convoyage : 12h30
Visa de la DEC	Fin de convoyage : 16h30
	Visa de la Capitainerie

MARCHANDISES DANGEREUSES

Ingénieur d'Etat Chargé HSE
SAIDI Mammar

Visa Transitaire

الملحق رقم 15:

وثيقة مرافقة البضائع الخطرة حتى الخروج

ENTREPRISE PORTUAIRE DE MOSTAGANEM
ETAT DES MARCHANDISES DANGEREUSES
AVANT TRANSITE PAR LE PORT DE MOSTAGANEM

Mostaganem le 10/05/2022
Capitainerie / BMVT/HSE

Poste	Date D'entrée	Navire	Pavillon	Provenance	Nature	Poids (Kg) Tare/Net	Classe	ONU N°	Destinataire	Observation
NP	09/05/2022 à 011000	AKNOUL	BAHAMAS	Marseille	02 Remorques Citernes d'hélium pleines	68170 / 12620	2.2	1963	HELITRANS GLOBAL LOGISTICS	Embarquement
					Total	81790				

DESTINATAIRE : HELITRANS GLOBAL LOGISTICS, Adresse : 07 AVENUE ANDRE ROUSSIN 13016 MARSEILLE, France
TRANSIT BOUSMAHA (CATTEM) : - Adresse : CATTEM, 24 RUE DE LA MARTINE ORAN.

Poste	Date D'entrée	Navire	Pavillon	Provenance	Nature	Poids (Kg) Tare/Net	Classe	ONU N°	Destinataire	Observation
NP	09/05/2022 à 011000	AKNOUL	BAHAMAS	Marseille	01 TCS	9900	3	1266	SARL BOUCHAFA	Produits pour parfumerie Contenant des solvants inflammables
					Total	9900				

DESTINATAIRE : SARL BOUCHAFA Pour produit Cosmetiques Adresse : Cite Mariano N°19 Baraki - Alger
TRANSIT MERIDJI Rachid : - Adresse : Gare Routière Route Mostaganem.

Ingénieur d'Etat Chargé HSE
SAIDI Mammar

ملخص الدراسة:

تهدف هذه الدراسة التي قمنا بها إلى معرفة دور النقل البحري في العملية اللوجيستية.ومعرفة واقعه بالجزائر,مشاكله وتحدياته.وما يشغله من أهمية كبيرة في تحريك العلاقات التجارية بين الدول,كما هدفت الدراسة إلى معرفة كيفية انجاز العمليات اللوجيستية بالموانئ و محطات الحاويات ,نظرا لحداثة هذا الموضوع و مواكبته التطور و أهميته في مواجهة تحديات العصر .

كما ساعدنا التربص الميداني الذي قمنا به بمؤسسة ميناء مستغانم على فهم أهمية العمليات اللوجيستية خاصة في العمليات المتعلقة بالبضائع من شحن و تفريغ ومناولة وتخزين فهي تحتاج الى تخطيط وتنظيم و توزيع جيد للحفاظ على سلامتها و جودتها .

خلال هذه الدراسة تطرقنا إلى فصلين نظريين يتضمن كل فصل ثلاثة مباحث عرضنا فيهما مفهوم كل من اللوجيستيات والنقل البحري و دور النقل في 'اللوجيستك ,وفصل تطبيقي قمنا من خلاله بالدراسة الميدانية ,اعتمدنا على المنهج الوصفي و التحليلي نظريا ,أما الجانب التطبيقي استخدمنا المنهج الإحصائي التحليلي,و توصلنا إلى أن النقل البحري نشاط فعال و مهم وله دور كبير في العمليات اللوجيستية ,إلا أن هذا القطاع في الجزائر يشهد ضعفا في التسيير و الاستغلال وعدم مواكبته للتطور العالمي.

الكلمات المفتاحية

اللوجيستيك_النقل البحري _العمليات اللوجيستية _النقل المتعدد الوسائط_الحاويات-الشحن و التفريغ

Study summary

This study, which we conducted, aims to know the role of maritime transport in the logistic process, and to know its reality in Algeria, its problems and challenges, and the great importance it occupies in moving trade relations between countries. This topic and keeping pace with the development and its importance in facing the challenges of the times.

The field lurking that we did at Mostaganem Port Corporation also helped us understand the importance of logistical operations, especially in operations related to goods such as shipping, unloading, handling and storage, as they need good planning, organization and distribution to maintain their safety and quality.

During this study, we touched on two theoretical chapters, each chapter includes three topics, in which we presented the concept of each of logistics and maritime transport and the role of transport in 'logistics', and an applied chapter through which we did the field study, we relied on the descriptive and analytical approach in theory, while the applied side we used the analytical statistical approach , And we concluded that maritime transport is an effective and important activity and has a major role in logistic operations, but this sector in Algeria is witnessing weakness in management and exploitation and its failure to keep pace with global development.

Key words **logistics_maritime transport –logistics operations –Moltimodal transport – containers –Charging and discharging**