



جامعة وهران - 2 محمد بن أحمد
كلية العلوم الاقتصادية التجارية وعلوم التسيير
أطروحة
للحصول على شهادة دكتوراه في العلوم
في العلوم الاقتصادية

دور اللوجيستيات في تطوير الموانئ البحرية

دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران

مقدمة ومناقشة علنا من طرف

السيد (ة): رصاع حياة

أمام لجنة المناقشة

رئيسا	جامعة وهران 2	أستاذ التعليم العالي	أ.د- كربالي بغداد
مقرر	جامعة وهران 2	أستاذ محاضر "أ"	د- فقيه عبد الحميد
مناقشا	جامعة وهران 2	أستاذ محاضر "أ"	د- حمداني محمد
مناقشا	جامعة تيارت	أستاذ التعليم العالي	أ.د- شريط عابد
مناقشا	جامعة سيدي بلعباس	أستاذ محاضر "أ"	د- لعوج زاوي
مناقشا	جامعة سيدي بلعباس	أستاذ التعليم العالي	أ.د- بن سعيد محمد

السنة الجامعية : 2018-2019م/1439-1440هـ

كَلِمَةُ الشُّكْرِ



عملاً بقول الإمام علي (رضي الله عنه)

"اثنان لا يشبعان: طالب عام وطالب مال".

مهما كانت المسيرة الطويلة فحتمًا تأتي بداية نهايتها نحن في نهاية مشوارنا بعد عمل متواصل وحدّ وصرامة في العمل. نحمد الله ونشكره شكرًا يليق بجلال وجهه وعظيم سلطانه ومن باب قول النبي

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

فمن باب الشكر والشكر الخاص شكر عرفانا بالجميل لأستاذي وقدوتي: الدكتور فقيه عبد

الحميد والذي كان دائما مثال الأستاذ والمرشد والناصح، فله كل الشكر والتقدير.

كما أتقدم بالشكر إلى السادة الأساتذة المناقشين لجهودهم الطيبة، وتشريفي بإبداء آرائهم وتقيد

ملاحظاتهم.

إلى الساهرين بين الخبر وعمّة الليل

إلى من يحترقون ليضيئوا على الآخرين

إليكم جميعا كل الشكر والتقدير

الإهداء



أهدي هذا العمل المتواضع إلى أعز مني في الوجود، إلى مني تحمل مشقة الحياة مني
اجلنا وغمرونا بمحبتهم وحنانهم الوالديه العزيزيه حفظهما الله ورعاهما.
إلى كل أفراد أسرتي.

ملخص :

لقد تحولت الموانئ من مجرد محطات مائية برية لاستقبال السفن الى صناعة عالمية معقدة ومتشابكة تتداخل فيها الاستثمارات المالية بالمتطلبات التقنية و الادارية التشغيلية، وتزايد الاتجاه نحو اقامة المجمعات الصناعية داخل الموانئ مما جعل منها قطاعا انتاجيا، لهذا أصبح مجال اللوجيستيات يؤثر بدرجة كبيرة و مهمة على أعمال الموانئ مما جعلها حلقة في سلسلة الادارة الشاملة للوجيستيات لتحقيق سياسة امداد العملاء بمطالبهم بأسرع وقت و بأقل تكلفة ممكنة من خلال مراكز اللوجيستيات و ادارة التكلفة الاستراتيجية لدعم القدرات التنافسية للموانئ البحرية.

ومن هنا يعد روتردام نموذجا لوجيستي ناجحا في جذب مراكز اللوجيستيات الإأوبية والنشاطات الاقتصادية المرتبطة بها، في حين أن ميناء وهران لازال يفتقر الى الخدمات اللوجيستية وبهذا يعتبر ميناء تجاري كلاسيكي أمام تحديات تجارية عالمية متزايدة.

الكلمات المفتاحية: الموانئ، ميناء روتردام، ميناء وهران، اللوجستيات، سلسلة الامداد، النقل البحري، الأنشطة اللوجستية، السفن.

Résumé:

La grande transformation des ports maritimes de simples stations marines servent principalement la réception des navires en une industrie mondiale complexe et interconnectée dans laquelle les investissements financiers se superposent aux exigences de gestion technique et opérationnelle et à la tendance croissante à la création de complexes industriels dans les ports, ce qui en fait, un secteur productif.

Par conséquent, la logistique a un impact significatif sur le travail, ce qui en fait un lien dans la chaîne complète de gestion de la logistique pour atteindre la politique de fourniture aux consommateurs de leurs demandes dans les meilleurs délais et au coût le plus bas possible par le biais de centres logistiques et d'une gestion stratégique des coûts, soutenir la compétitivité des ports maritimes.

Le modèle du port de Rotterdam en matière de logistique est efficace pour attirer la logistique administrative et les activités économiques associées, tandis que le port d'Oran demeure un port commercial classique du fait du manque de logistique face aux défis commerciaux mondiaux croissants.

Mots clés: Ports, port de Rotterdam, port d'Oran, logistiques, chaîne d'approvisionnement, transport maritime, activités logistiques, navires.

Abstract :

The vast transformation of seaports from single marine stations is primarily serving the reception of ships as a complex and interconnected global industry in which financial investments overlap with the requirements of technical and operational management and the growing trend towards the creation of industrial complexes in the United States. ports, making it a productive sector.

Therefore, logistics has a significant impact on the work, making it a link in the complete chain of logistics management to reach the policy of supplying consumers with their requests as soon as possible and at the lowest possible cost through logistics centers and strategic cost management, support the competitiveness of seaports.

The port of Rotterdam's logistics model is effective in attracting administrative logistics and related economic activities, while the port of Oran remains a classic commercial port due to lack of logistics in the face of increasing global trade challenges.

Keywords: Ports, port of Rotterdam, port of Oran, logistics, supply chain, maritime transport, logistic activities, ships.

فهرس المحتويات

الشكر

الإهداء

ملخص

فهرس المحتويات

المقدمة أ

الفصل الأول: المنظومة اللوجستية

تمهيد 02

المبحث الأول: النقل البحري والتجارة الدولية 03

المطلب الأول: أهمية النقل البحري على الصعيد المحلي والدولي 03

أولاً: على الصعيد الدولي 03

ثانياً: على الصعيد المحلي 05

المطلب الثاني: تكاليف النقل في التجارة الدولية 06

أولاً: أنواع تكاليف النقل 06

ثانياً: تكاليف النقل في نظريات التجارة الدولية 07

المطلب الثالث: أثر النقل البحري على تقسيم العمل وتوطن الصناعة 10

أولاً: تقسيم العمل والتخصص الدولي 10

ثانياً: التوطن الصناعي 12

المطلب الرابع: التجارة الدولية والمنظومة اللوجستية 14

أولاً: نظريات التجارة الدولية والخدمات اللوجستية 14

ثانياً: الترابط بين اللوجستيات والتجارة الدولية 16

ثالثاً: دور المنظمات الدولية في المنظومة اللوجستية 18

المبحث الثاني: مفاهيم حول اللوجستيات 22

المطلب الأول: التطور التاريخي للوجستيات 22

22	أولاً: في المجال الديني.....
23	ثانياً: في مجال الرياضيات
23	ثالثاً: في المجال العسكري
24	رابعاً: في المجال الزراعي
25	خامساً: في مجال الإدارة والاقتصاد (الأعمال):
26	المطلب الثاني: تعريف اللوجستيات
26	أولاً: التعريف اللغوي.....
27	ثانياً: التعريف الاصلاحي
31	ثالثاً: مراحل تطور اللوجستيات
32	المطلب الثالث: أهمية وأهداف المنظومة اللوجستية
32	أولاً: أهمية المنظومة اللوجستية
35	ثانياً: أهداف المنظومة اللوجستية
37	المطلب الرابع: مجالات وأنواع وأدوات الخدمات اللوجستية.....
37	أولاً: مجالات الخدمات اللوجستية
43	ثانياً: أنواع الخدمات اللوجستية
44	ثالثاً: أدوات اللوجستيات.....
47	المبحث الثالث: الأنشطة اللوجستية وسلسلة الامداد
47	المطلب الأول: الأنشطة اللوجستية
47	أولاً: الأنشطة الأساسية (الرئيسية):
53	ثانياً: الأنشطة الداعمة (المساعدة)
55	المطلب الثاني: سلسلة الامداد
56	أولاً: مفهوم سلسلة الامداد.....
61	ثانياً: أهداف سلسلة الامداد
62	ثالثاً: أهمية سلسلة الامداد
63	المطلب الثالث: الاتجاهات الحديثة في المنظومة اللوجستية.....
63	أولاً: اللوجستيات العكسية
66	ثانياً: تنفيذ اللوجيستيات من خلال طرف ثالث

الفصل الثاني : أهمية تطبيق المنظومة اللوجستية داخل الموانئ البحرية

73	تمهيد
74	المبحث الأول: الموانئ البحرية من مركز للنقل إلى قاعدة لوجستية
74	المطلب الأول: ماهية الموانئ البحرية.....
74	أولاً: مفهوم الموانئ البحرية.....
75	ثانياً: عناصر الميناء البحري
76	ثالثاً: التصنيفات المختلفة للموانئ البحرية
80	رابعاً: الأنماط الإدارية المختلفة المستخدمة في إدارة الموانئ
81	المطلب الثاني: وظائف الموانئ البحرية وأهميتها.....
81	أولاً: وظائف الموانئ البحرية
83	ثانياً: أهمية الموانئ البحرية.....
84	المطلب الثالث: تطور دور الموانئ البحرية
84	أولاً: موانئ الجيل الأول: الموانئ التقليدية:.....
86	ثانياً: موانئ الجيل الثاني: الموانئ الصناعية
87	ثالثاً: موانئ الجيل الثالث: الموانئ اللوجستية
89	المبحث الثاني: العمليات اللوجستية في الموانئ الحديثة
89	المطلب الأول: تحقيق المفاهيم اللوجستية في الموانئ.....
89	أولاً: المفاهيم اللوجستية بالموانئ
92	ثانياً: قياس الاداء اللوجستي وجودة الخدمات:.....
96	المطلب الثاني: مفهوم المراكز اللوجستية وأهميتها.....
96	أولاً: مفهوم المراكز اللوجستية :
97	ثانياً: أهمية المراكز اللوجستية:
98	ثالثاً: اهداف المراكز اللوجستية:
99	المطلب الثالث: وظائف المراكز اللوجستية والمتعاملين فيها.....
99	أولاً: وظائف المراكز اللوجستية:
100	ثانياً: اهم المتعاملين في المراكز اللوجستية:

المطلب الرابع: مقومات وأنواع المراكز اللوجستية:	101
أولاً: مقومات انشاء مراكز لوجستية:	101
ثانياً: أهم الصناعات التي يتم إقامتها بالمراكز اللوجستية	102
ثالثاً: أنواع المراكز اللوجستية:	103
المبحث الثالث: دور الموانئ الجافة في المنظومة اللوجستية	107
المطلب الأول: مفهوم الموانئ الجافة وأهميتها:	107
أولاً: مفهوم الموانئ الجافة:	107
ثانياً: أهمية انشاء الموانئ الجافة:	108
المطلب الثاني: شروط ومكونات الموانئ الجافة	109
أولاً: الشروط الواجب توفرها في الموانئ الجافة:	109
ثانياً: مكونات الموانئ الجافة:	110
المطلب الثالث: وظائف الموانئ الجافة ودورها في المنظومة اللوجستية:	111
أولاً: وظائف الموانئ الجافة	111
ثانياً: دور الموانئ الجافة في المنظومة اللوجيستية	113
المطلب الرابع: أنواع الموانئ الجافة و التخطيط لها:	114
أولاً: أنواع الموانئ الجافة:	114
ثانياً: تخطيط الموانئ الجافة:	119
ثالثاً: الفرق بين الموانئ الجافة والمناطق الحرة:	120
المبحث الرابع: النقل متعدد الوسائط في ظل المنظومة اللوجستية:	122
المطلب الأول: نظام التحوية و النقل متعدد الوسائط:	122
أولاً: مفهوم نظام التحوية:	122
ثانياً: مفهوم النقل متعدد الوسائط:	124
المطلب الثاني: خصائص و شروط و عناصر النقل متعدد الوسائط:	132
أولاً: خصائص النقل متعدد الوسائط:	132
ثانياً: شروط النقل متعدد الوسائط	132
ثالثاً: العناصر التي يستند عليها النقل متعدد الوسائط:	132
المطلب الثالث: مزايا ومقومات النقل متعدد الوسائط	133

133	أولاً: مزايا النقل متعدد الوسائط:.....
135	ثانياً: مقومات النقل متعدد الوسائط:.....
139	المطلب الرابع: متعهدي النقل ونظام النقل متعدد الوسائط في المنظومة اللوجستية:.....
139	أولاً: متعهد النقل متعدد الوسائط:.....
142	ثانياً: نظام النقل متعدد الوسائط والمنظومة اللوجستية:.....
145	خاتمة الفصل.....

الفصل الثالث: دور المنظومة اللوجستية في تحقيق الميزة التنافسية بالموانئ.

147	تمهيد.....
148	المبحث الأول: الإطار المفاهيمي للميزة النسبية والميزة التنافسية.....
148	المطلب الأول: الإطار النظري للميزة النسبية.....
149	أولاً: الميزة النسبية في ظل النظرية الكلاسيكية:.....
152	ثانياً: الميزة النسبية في ظل الاتجاهات الحديثة لنظرية التجارة الدولية.....
157	المطلب الثاني: الإطار النظري للميزة التنافسية.....
158	أولاً: تعريف التنافسية على مستوى المنشأة.....
161	ثانياً: تعريف التنافسية على مستوى الصناعة (القطاع).....
162	ثالثاً: تعريف التنافسية على مستوى الدولة.....
164	المطلب الثالث: أهمية الميزة التنافسية ومحدداتها.....
164	أولاً: أهمية وأنواع الميزة التنافسية.....
167	ثانياً: محددات الميزة التنافسية.....
176	المبحث الثاني: الأنشطة اللوجستية وتحقيق الميزة التنافسية بالموانئ.....
176	المطلب الأول: مفهوم تنافسية الموانئ وعناصر تحقيقها.....
177	أولاً: تنافسية الموانئ.....
183	ثانياً: عناصر القدرة التنافسية بالموانئ.....
184	ثالثاً: حسابات القدرة التنافسية بالموانئ البحرية.....
186	المطلب الثاني: محددات تنافسية الموانئ.....
186	أولاً: نموذج بورتر.....

192	.....	ثانيا: نموذج كيوأدولف للمقومات التنافسية للموانئ البحرية
193	.....	ثالثا: نموذج النحرابي للمقومات التنافسية للموانئ البحرية
196	.....	المطلب الثالث: علاقة الميزة اللوجستية بالميزة التنافسية
196	.....	أولا: الميزة التنافسية
198	.....	ثانيا: اللوجستيات كمصدر للميزة التنافسية
204	.....	ثالثا: الميزة اللوجستية بديل للميزة النسبية
206	.....	المبحث الثالث: دور تكنولوجيا المعلومات واللوجستيات الإلكترونية في الموانئ
207	.....	المطلب الأول: تكنولوجيا المعلومات والاتصال في الموانئ
207	.....	أولا: تعريف تكنولوجيا المعلومات والاتصال
208	.....	ثانيا: أثر تكنولوجيا المعلومات والاتصال في الموانئ
212	.....	المطلب الثاني: تطبيق نظام EDI والتجارة الإلكترونية في الموانئ
212	.....	أولا: تبادل البيانات إلكترونيا EDI
215	.....	ثانيا : التجارة الإلكترونية
227	.....	المطلب الثالث: تطبيقات نظم المعلومات في مجال اللوجستيات
227	.....	أولا: الجانب التاريخي لتطور نظم المعلومات اللوجستية
228	.....	ثانيا: مفهوم نظم المعلومات اللوجستية
229	.....	ثالثا: مكونات نظام المعلومات اللوجستي
233	.....	رابعا: مستويات المعلومات في إدارة اللوجستيات
234	.....	خامسا: أهمية نظام المعلومات في اللوجستيات
235	.....	سابعا: مميزات نظم المعلومات اللوجستية
236	.....	ثامنا: تطبيقات نظم المعلومات اللوجستية في الميناء
239	.....	المطلب الرابع: تطبيق اللوجستيات الإلكترونية بالموانئ البحرية
240	.....	أولا: تعريف اللوجستيات الإلكترونية
242	.....	ثانيا: المستندات المتداولة في عمليات الموانئ
244	.....	ثالثا: تطبيقات اللوجستيات الإلكترونية بالموانئ البحرية
247	.....	رابعا: المجتمع الافتراضي للموانئ الذكية Smart ports virtual community
248	.....	خامسا: الخدمات الإلكترونية اللوجستية

الفصل الرابع: مدى تطبيق العمليات اللوجيستية بميناء روتردام وميناء وهران.

تمهيد 254

المبحث الأول: تطبيق العمليات اللوجيستية بميناء روتردام. 255

المطلب الاول:الموقع الجغرافي والخصائص العامة للميناء 255

أولاً:الموقع الجغرافي للميناء 255

ثانياً:الخصائص العامة للميناء: 255

ثانياً: تداول البضائع والحاويات بميناء روتردام 258

المطلب الثالث: حركة السفن والإتصال بالظهير بميناء روتردام 261

أولاً: حركة السفن: 261

ثانياً:الإتصال بالظهير: 263

المطلب الرابع:الخدمات اللوجستية بميناء روتردام..... 264

ثانياً: نظم المعلومات 267

ثالثاً المحطات الرئيسية بميناء روتردام 268

رابعا مراكز التوزيع في روتردام 274

خامسا التخزين 277

سادسا النظم الإدارية 280

سابعاً المحافظة على البيئة 282

المبحث الثاني: تطبيق العمليات اللوجيستية بميناء وهران 283

المطلب الاول: الموقع الجغرافي والخصائص العامة للميناء: 283

أولاً:الموقع الجغرافي: 283

ثانياً: الخصائص العامة للميناء: 283

المطلب الثاني: النظام الإداري وتداول البضائع والحاويات بميناء وهران 290

أولاً:النظام الإداري بميناء وهران: 290

ثانياً:تداول البضائع والحاويات بميناء وهران: 292

المطلب الثالث: حركة السفن والإتصال بالظهير بميناء وهران 293

293	أولا :حركة السفن(ترددات السفن) :
297	ثانيا:الإتصال بالظهير:
298	المطلب الرابع:الخدمات اللوجيستية بميناء وهران:
299	أولا نظم المعلومات:
301	ثانيا محطة الحاويات
302	ثالثا التخزين Capacité d'entreposage
302	رابعا الموانئ الجافة:
303	خامسا الجمارك
304	سادسا نظام إدارة الجودة(SMQ) Système de management qualité
305	المبحث الثالث :مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران في مدى تطبيق العمليات اللوجستية..
305	المطلب الاول:عناصر المقارنة بين المينائين
306	المطلب الثاني: تحليل عناصر المقارنة
306	أولا : من حيث المساحة
306	ثانيا : من حيث الأرصفة
306	ثالثا : من حيث الطاقة التصميمية للميناء في تداول البضائع والحاويات
307	رابعا : من حيث أهمية الميناء
307	خامسا : من حيث الهيكل التنظيمي
307	سادسا: من حيث المقومات التشغيلية ومعدات المناولة
308	سابعا: من حيث برامج التدريب والتطوير
308	ثامنا: من حيث ساحات وعمليات التخزين
308	تاسعا: من حيث الأنشطة اللوجيستية
310	خاتمة الفصل
312	الخاتمة العامة
323	قائمة المراجع

قائمة الجداول

الرقم	العنوان	الصفحة
الجدول رقم (01-01)	: مؤشر أداة الخدمات اللوجستية LPI	20
الجدول رقم (02-01)	: خصائص اللوجستيك خلال مراحل تطوره.	31
الجدول رقم (03-01)	: الحدود المشتركة للأنشطة اللوجستية مع الانتاج والتسويق.	40
الجدول رقم (04-01)	: مراحل تحسين الجودة	40
الجدول رقم (01-02)	: الأنماط الأساسية لإدارة الموانئ	45
الجدول رقم (02-02)	: تطور دور الموانئ البحرية.	81
الجدول رقم (03-02)	: مقومات اختيار مواقع مراكز اللوجستية	88
الجدول رقم (04-02)	: المقارنة بين الموانئ الجافة و المناطق الحرة	121
الجدول رقم (05-02)	: النقل متعدد الوسائط وأحادي الوسطة	128
الجدول رقم (01-03)	: دور الأنشطة المختلفة بالميناء لخلق الميزة التنافسية.	179
الجدول رقم (01-04)	: الحاويات الصادرة والواردة في عام 2016 عن طريق البحر	260
الجدول رقم (02-04)	: أنواع المحطات في ميناء روتردام في عام 2016	269
الجدول رقم (03-04)	: ساحة التوزيع ماسفلاكت 2	277
الجدول رقم (04-04)	: تصنيف القطاعات	277
الجدول رقم (05-04)	: بيانات تفصيلية للأرصفة بميناء وهران	285
الجدول رقم (06-04)	: الأحواض بميناء وهران	287
الجدول رقم (07-04)	: معدات التداول و المناولة بميناء وهران	288
الجدول رقم (08-04)	: كمية البضائع المتداولة في عام 2016	292
الجدول رقم (09-04)	: حركة السفن من 2014-2017	293
الجدول رقم (10-04)	: الإنتظار في المرسى من (2014/ 2017) باليوم	295
الجدول رقم (11-04)	: المكوث المتوسط في الرصيف من (2014- 2017)	296
الجدول رقم (12-04)	:دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران	305

قائمة الاشكال

الرقم	العنوان	الصفحة
الشكل رقم (01-01)	: نموذج القيمة المضافة	16
الشكل رقم (02-01)	: مكونات مؤشر أداة الخدمات اللوجستية 2010	21
الشكل رقم (03-01)	: العملية اللوجستية	30
الشكل رقم (04-01)	: التعاون بين الأنشطة التسويقية والأنشطة اللوجستية	41
الشكل رقم (05-01)	: مكونات نظام النقل داخل سلسلة اللوجستيات	49
الشكل رقم (06-01)	: نظم المعلومات الادارية في مجال اللوجستيات	52
الشكل رقم (07-01)	: وظائف التغليف	54
الشكل رقم (08-01)	: إدارة سلاسل الامداد	60
الشكل رقم (09-01)	: هيكل أهداف إدارة سلسلة الإمداد	61
الشكل رقم (10-01)	: الاتجاه التقليدي للوجيستيات	65
الشكل رقم (11-01)	: الاتجاه العكسي للوجيستيات	65
الشكل رقم (12-01)	: مراحل الإمداد العكسي	66
الشكل رقم (01-02)	: المعايير الأساسية لعملية تصنيف الموانئ	79
الشكل رقم (02-02)	: العمليات والأنشطة اللوجستية لمحطات الحاويات	95
الشكل رقم (03-02)	: أنواع المراكز اللوجستية ووظائفها:	105
الشكل رقم (04-02)	: أنواع المراكز اللوجستية التي تقوم بنفس الوظيفة:	106
الشكل رقم (05-02)	: أهمية وجود ميناء جاف بالقرب من مصادر المواد الأولية	114
الشكل رقم (06-02)	: أهمية وجود ميناء جاف بالقرب من مناطق الكثافة الصناعية	115
الشكل رقم (07-02)	: أهمية وجود ميناء جاف بالقرب من الاسواق الاستهلاكية	117
الشكل رقم (08-02)	: أهمية وجود ميناء جاف يتوسط الأسواق و المصانع	118
الشكل رقم (01-03)	: محددات الميزة التنافسية والعلاقة الديناميكية بها	168
الشكل رقم (02-03)	: استراتيجيات تطبيق مدخل الميزة التنافسية في مجال تطوير الموانئ البحرية	182
الشكل رقم (03-03)	: محددات تنافسية الميناء	187
الشكل رقم (04-03)	: تطبيق نموذج بورتر الممتد (الماسة) على الموانئ البحرية	190
الشكل رقم (05-03)	: نموذج تنافسية الميناء لكيو أدولف	193

- الشكل رقم (03-06): المقومات الداخلية المؤثرة من القدرة التنافسية للميناء (نموذج النحراوي)..... 194
- الشكل رقم (03-07): المقومات الخارجية المؤثرة في القدرة التنافسية للميناء نموذج النحراوي..... 196
- الشكل رقم (03-08): اللوجستيات والميزة التنافسية..... 203
- الشكل رقم: (03-09): نظام المعلومات اللوجستي..... 203
- الشكل رقم (03-10): نظام المعلومات اللوجستي..... 232
- الشكل رقم (03-11): مستويات المعلومات في ادارة اللوجستيات..... 233
- الشكل رقم (03-12): تدفق المعلومات بين عناصر اللوجستيات..... 237
- الشكل رقم (03-13): الوظائف الرئيسية لنظم المعلومات اللوجستية..... 238
- الشكل رقم (03-14): التوجيهات الحديثة في نظم المعلومات اللوجستية وتطوراتها في مجال الأعمال..... 241
- الشكل رقم (03-15): اللوجستيات الإلكترونية في الموانئ البحرية..... 245
- الشكل رقم (04-01): الهيكل التنظيمي لإدارة ميناء روتردام..... 257
- الشكل رقم (04-02): إنتاجية الميناء لمختلف البضائع لعام 2016..... 258
- الشكل رقم (04-03): انتاجية الميناء لسنة 2016..... 259
- الشكل رقم (04-04): البضائع الواردة و الصادرة لسنة 2016..... 259
- الشكل رقم (04-13): حركة السفن (من 2014 - 2017)..... 294
- الشكل رقم (04-14): متوسط الانتظار في المرسى من (2014 / 2017)..... 295
- الشكل رقم (04-15): المكوث المتوسط في الرصيف (2014 - 2017م)..... 297
- الشكل رقم (04-16): نافذة إلكترونية واحدة..... 300
- الشكل رقم (04-17): محطة الحاويات..... 301
- الشكل رقم (04-18): ممرات الساحات..... 302
- الشكل رقم (04-19): الموانئ الجافة لميناء وهران..... 303
- الشكل رقم (04-05): اجمالي الحاويات المتداولة بميناء روتردام لعام 2016..... 261
- الشكل رقم (04-06): جميع انواع وعدد السفن بميناء روتردام (2016)..... 261
- الشكل رقم (04-07): السفن المحملة و المفرغة في عام 2016..... 262
- الشكل رقم (04-08): شبكة خطوط السكك الحديدية بين ميناء روتردام وباقي الدول الأوروبية..... 266
- الشكل رقم (04-09): محطات الحاويات والمستودعات في ميناء روتردام..... 279
- الشكل رقم (04-10): معدات التداول و المناولة بميناء وهران..... 289
- الشكل رقم (04-11): المخطط التنظيمي لمؤسسة ميناء وهران..... 291
- الشكل رقم (04-12): كمية البضائع المتداولة في عام 2016..... 292

مَقْدِمًا

المقدمة:

يشهد النقل البحري في الآونة الأخيرة تطورات متلاحقة على كافة الأصعدة ومرجع هذه التطورات ما يجتاح العالم من ظاهرة العولمة بملاحمها المختلفة والتي جعلت العالم منظومة اقتصادية متشابكة من العلاقات تقوم على أساس تبادل الخدمات والسلع ورؤوس الأموال في نطاق كوني أسواقه مفتوحة دون قيود.

وفي ظلّ هذه التطورات أصبحت الشركات الكبرى تضمّ أسواق متعددة يتميّز كلٌّ منها بدرجة عالية من التخصص مع تكاملها وتشابكها في منظومة معقدة تتطلّب الكفاءة والجودة العالية والتميّز التنافسي، وأخذت تطبيقات عمليات النقل في التطور المتلاحق في ظل مفاهيم التوزيع المادي العالمي ولوجيستيات النقل وخدمات التزامن المحكم والنقل متعدد الوسائط.

وبما أنّ الموانئ تمثلّ العنصر الرئيسي في قطاع النقل البحري، وهي بوابة الدولة مع العالم الخارجي وحلقة الوصل بين وسائل النقل بكافة أنواعه فإنّ ما يشهده العالم اليوم من تطورات سريعة ومتلاحقة في قطاع النقل البحري فد فرض على الموانئ تطوير خدماتها حيث وجدت نفسها في مواجهة معضلة التغيير السريع من مجرد نقطة التقاء لربط نقل البضائع داخليا بالنقل الخارجي إلى حلقة في سلسلة النقل الدولي أي شهدت تطورا عميقا في مفهومها ودورها حيث لم يعد نشاطها مقتصرًا على حدود المرفأ في حد ذاته (المنطقة المحاورة له) وإنما امتدّ هذا النشاط برًا في كلّ المنطقة المحيطة بالميناء وامتدّ هذا التطور إلى نوعية الخدمات والبنية الفوقية والتحتية.

الأهمية:

تعتبر الموانئ الحديثة من الأدوات الضرورية لتسيير التجارة والتنمية وهو الدور الرئيسي للموانئ بالإضافة إلى دورها التقليدي في نقل السلع إلى المستهلك، حيث أصبحت الموانئ تقدّم خدمة الصناعات التحويلية الدولية التي تتطلّب شبكة نقل فعالة تعمل فيها الموانئ كمحور التقاء بين النقل البحري والبري وتقدم خدمات فعالة وذات كفاءة عالية للسفن والبضائع لتحقيق تدفق سلعي يتوافق من حيث الوقت والتكلفة مع سلسلة الإمدادات لدرجة أصبح فيها النقل البحري والبري في منظومة واحدة (سلسلة الإمدادات) التي تدخل في إطار خدمة من الباب إلى الباب.

فالموانئ تحوّل نشاطها من مجرد تبادل بري - بحري إلى تدفق جيد لسلسلة الإمدادات وذلك باستخدام الخدمات اللوجيستية داخل الميناء.

ونظراً لأهمية النقل البحري في عملية الإنتاج والتوزيع ابتداءً من مرحلة المادة الخام إلى مرحلة التصنيع ثمّ التوزيع وفي علاقته بنواحي النشاط الاقتصادي من التصنيع والزراعة والتسويق فعملية تطوير الموانئ يترتب عليها تحسناً في حجم التجارة الخارجية للدولة وفي معدّلات تدفق الواردات إلى الداخل حسب احتياجات الاقتصاد القومي وأيضاً في معدّلات تدفق الصادرات إلى الخارج وبالتالي تحسّن حالة الميزان التجاري وتوفير العملات الأجنبية.

الإشكالية:

شهدت الموانئ تطوّراً كبيراً في العصر الحديث حيث تطوّرت من الجيل الأوّل الذي انحصر دوره في تداول البضائع الصادرة والواردة بدون أيّ نشاط إضافي، وانعزال الشركات التي تعمل في خدمة الموانئ عن بعضها البعض واعتبار الميناء إدارة مستقلة ليس لها ارتباط بأيّ إدارة أخرى إلى الجيل الثاني الذي اعتبر الميناء كمركز للنقل والخدمات التجارية والصناعية، وامتدّت رقعة الميناء إلى مناطق الظهير، ثمّ ظهر الجيل الثالث مع انتشار التحوية والنقل متعدّد الوسائط ونمو التجارة العالمية حيث تحوّلت المنطقة الخلفية للميناء إلى منطقة اقتصادية تقدّم الخدمات اللوجيستية وتحتوي على مراكز مالية وتجارية وتأمينية وتعتبر الموانئ المحورية أحد أهمّ موانئ هذا الجيل. لذا تحتاج الموانئ الجزائرية إلى تبني نظم الإدارة اللوجيستية في أداء وظائفها لرفع كفاءتها الإنتاجية ودعم قدراتها التنافسية خصوصاً في ظل المنافسة التي تشهدها من موانئ البحر المتوسط.

ومن هنا كان اختيارنا لموضوع دور اللوجيستيات في تطوير الموانئ للوقوف على الإشكالية التالية:

- ما مدى تأثير العمليات اللوجيستية في تطوير الموانئ ؟

وقد ارتأينا أن نقف على بعض الأسئلة الفرعية التي من شأنها الإجابة على متطلّبات هذا

الموضوع:

- ما مدى تأثير العمليات اللوجيستية في رفع كفاءة إنتاجية الموانئ ؟

- ما مدى تأثير العمليات اللوجيستية في نظام التشغيل بالموانئ ؟

- ما مدى تأثير العمليات اللوجيستية في دعم القدرة التنافسية للموانئ ؟

فرضيات الدراسة:

- في ضوء مشكلة البحث والموضوعات التي تمت دراستها يمكن صياغة الفروض العلمية التالية:
- يؤدي تطبيق العمليات اللوجيستية في الموانئ البحرية إلى زيادة كفاءة التشغيل وتخفيف تكلفة النقل.
- المنظومة اللوجيستية أداة مهمة لتطوير الموانئ.
- هناك علاقة إيجابية بين ضرورة تطوير الموانئ وبين زيادة طاقتها الاستيعابية وقدرتها التنافسية.
- ان الا نشطة اللوجستية اداة استراتيجية لتحقيق الميناء ميزة تنافسية.
- يؤدي استخدام التجارة الالكترونية في مجال النقل البحري الى تطوير النقل و الانتاج.

الهدف :

يهدف هذا البحث إلى معرفة دور العمليات اللوجيستية في تطوير الموانئ وإبراز أهمية الخدمات اللوجيستية في تحقيق الميزة التنافسية وأنها ليست أنشطة تكميلية للأنشطة التقليدية الخاصة بالميناء، وإنما هي قلب الأعمال التجارية الخاصة بأنشطة الميناء الحديث.

حدود الدراسة :

- الحدود الزمنية : ارتأينا أن تكون لهذه الدراسة سنة واحدة للمقارنة يتبين من خلالها جوهر وموضوع الدراسة لأنها تعتبر دراسة مقارنة بين ميناء روتردام و ميناء وهران.
- الحدود المكانية : من خلال ماتم ذكره في عنوان الدراسة يتبين لنا الحدود المتعلقة بهذا البحث و المتمثلة ميناء روتردام بدولة هولندا و ميناء وهران بالجزائر.

منهج الدراسة :

تعتمد الدراسة على المنهج الوصفي والتحليلي وذلك لوصف الاتجاهات للمتغيرات التي حدثت في الموانئ وتحليلها والمنهج المقارن للمقارنة بين التطبيقات اللوجيستية في كلا الميناءين.

الدراسات السابقة :

- عبد الحميد بن علي العليان رسالة مقدمة للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري لإستكمال متطلبات نيل درجة الدكتوراه تحت عنوان : دور اللوجيستيات في رفع كفاءة الموانئ "دراسة تطبيقية على المملكة العربية السعودية" 2013/2012 تناولت هذه الدراسة المفهوم العلمي والعملية للوجيستيات وتطورها و التعرف على الموانئ التي تستخدم وتهتم بالطرق الحديثة في كيفية التعامل داخل

الموانئ السعودية بالإضافة الى تحليل ودراسة حركة التجارة في الموانئ والتعرف على الأدوات الإستراتيجية الواجب إتاحتها داخل الموانئ وذلك من أجل الحصول على الميزة التنافسية

وقد توصل الباحث الى أن هناك عدم إستغلال للمرافق الداعمة للبنية الفوقية للموانئ السعودية وعدم تحسين العمليات المتعلقة بالتخزين وعدم وجود مركز فعالة لخدمة مرور السفن وتحسين السلامة للملاحة البحرية ، بالإضافة الى أن الباحث توصل الى أن مايقارب ثلث المعدات البحرية والبرية يعود عمرها الى أكثر من عقدين من الزمن ، وتحتاج الى إصلاح أو تجديد ، كذلك توصل إلى أن قلة الكوادر العاملة أو المؤهلة تأهيلا عاليا بالموانئ السعودية .

- **إيهاب محمد خليل النحراوي** رسالة مقدمة للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري لإستكمال متطلبات نيل درجة الدكتوراه تحت عنوان : **المقومات التنافسية لموانئ الحاويات المحورية في الخليج العربي 2008/2007** تطرق الباحث إلى دراسة المقومات التنافسية لموانئ الحاويات المحورية في منطقة الخليج العربي وذلك من خلال صياغة الإطار العام للمنافسة في الموانئ ومحطات الحاويات ثم تناول منظومة قطاع النقل في منطقة الخليج العربي ، مع التركيز على قطاع النقل البحري ولا سيما نظام النقل بالحاويات بدعامتيه موانئ الحاويات وأساطيل النقل بسفن الحاويات ، ثم إنتقل الباحث الى تحليل آليات البيئة التنافسية للموانئ البحرية الخليجية .

وقد توصل الباحث الى أن التركيز على التميز في أداء الخدمة يعتبر أحد المقومات التنافسية الهامة للموانئ البحرية الخليجية ، حيث أن هذا التميز يتطلب تقديم خدمة ذات جودة عالية وبتكاليف منخفضة نسبيا وهذا راجع لتطبيق نظم المعلومات و التشغيل الإلكتروني للموانئ ومحطات الحاويات لأن سرعة تنفيذ وإجراء العمليات المتعلقة بالسفن والبضائع والحاويات تعتبر عاملا أساسيا في التميز التنافسي .

- **محمود سامي الشادلي عاشور** رسالة مقدمة للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري لإستكمال متطلبات نيل درجة الدكتوراه تحت عنوان : **القدرات التنافسية لمحطة حاويات السخنة كمركز لوجستي 2004/ 2005** تطرقت هاته الدراسة الى القدرة التنافسية وذلك من خلال تناول مفهومها ومحدداتها، ثم محاولة تحليل المحددات الأساسية للقدرة التنافسية لدول وموانئ ومحطات حاويات البحر الأحمر ، وكذا الدور المحوري للإستثمار في دعم القدرة التنافسية لمركز اللوجيستيات، ومحاولة منه دراسة تجارب بعض الموانئ في تنمية مراكزها اللوجيستية .

وتوصلت هاته الدراسة الى التأكيد على أهمية وجود مركز لخدمة التوزيع والتجميع وأنشطة القيمة المضافة في منطقة حوض البحر الأحمر في السخنة ،بالإضافة أهمية القدرة التنافسية في تحقيق الميزة التنافسية لصناعة النقل البحري ، وتوصل كذلك الى تحديد نقاط القوة والضعف والفرص والتحديات لميناء السخنة ومحطات حاوياته.

- **فؤاد حسين محمد الكبسي** رسالة مقدمة للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري لإستكمال متطلبات نيل درجة الدكتوراه تحت عنوان : **أهمية تطبيق الإدارة الإلكترونية في تحسين مستوى أداء الموانئ البحرية اليمنية (دراسة تطبيقية على مؤسسة موانئ البحر الاحمر)** تطرقت الدراسة الى أهمية تطبيق الإدارة الإلكترونية بالموانئ البحرية بشكل عام ومدى أهمية تطبيق تلك الإدارة على مؤسسة موانئ البحر الأحمر اليمنية بشكل خاص وذلك بتوضيح أثرها على الخدمات اللوجيستية للموانئ تبادل المعلومات إلكترونيا من خلال إستعراض تطبيق الإدارة الإلكترونية في بعض الموانئ العالمية والذي يأتي في مقدمتها ميناء روتردام ، وكذا توضيح أثر تطبيق نموذج مقترح للإدارة الإلكترونية على مؤسسة موانئ البحر الأحمر اليمنية .

وقد خلصت الرسالة الى عدة نتائج تمثلت في أهمية الإمكانيات التقنية اللازمة لتطبيق الإدارة الإلكترونية كتوفير أحدث النظم والبرامج الإلكترونية وأحدث أجهزة الحاسوب بالإضافة الى توفير شبكة حاسوب مرتبطة بجميع المكاتب ومن ثم ربطها بمركز معلوماتي خاص بالدولة يؤهله لعملية الربط مع بنك المعلومات العربي الخاص بهذا المجال ، وقد توصل الباحث الى ضرورة العمل بالإدارة الإلكترونية كأحد السبل لتحسين الأداء الوظيفي من خلال سرعة إنجاز الأعمال ورفع إنتاجية العاملين وتوفير الوقت والجهد للعاملين داخل الموانئ .

محتويات الدراسة :

وللإلمام بجوانب موضوع البحث إرتأينا أن نقسمه الى أربعة فصول كالآتي :

حيث تم تقديم **الفصل الأول** تحت عنوان المنظومة اللوجيستية الذي ظم ثلاث مباحث حاولنا من خلالها الإلمام بجوانب الدراسة المبحث الأول تحت عنوان النقل البحري والتجارة الدولية ، أما المبحث الثاني فتناول مفاهيم حول اللوجيستيات و المبحث الثالث تطرقنا فيه الى الأنشطة اللوجيستية و سلسلة الإمداد .

وتعرضنا في **الفصل الثاني** إلى أهمية تطبيق المنظومة اللوجيستية داخل الموانئ البحرية وذلك بتقسيمه الى أربعة مباحث تطرقنا فيها الى الموانئ البحرية من مركز للنقل الى قاعدة لوجيستية ، والعمليات اللوجستية في

الموانئ الحديثة، ثم دور الموانئ الجافة في المنظومة اللوجستية وأخيرا النقل المتعدد الوسائط في ظل المنظومة اللوجستية .

أما **الفصل الثالث** فتطرقنا فيه إلى دور المنظومة اللوجستية في تحقيق الميزة التنافسية وللإلمام بجوانب الفصل تم معالجته من خلال المباحث التالية : المبحث الاول الذي عالج الإطار المفاهيمي للميزة النسبية والميزة التنافسية أما المبحث الثاني فقد تطرقنا فيه الى الأنشطة اللوجستية وتحقيق الميزة التنافسية بالموانئ والمبحث الثالث الذي بينا فيه دور تكنولوجيا المعلومات واللوجستيات الإلكترونية في الموانئ.

و **الفصل الرابع** كدراسة تطبيقية مقارنة المتمثل في مدى تطبيق العمليات اللوجستية بميناء روتردام وميناء وهران حيث كانت الدراسة عملية وذلك في جمع المعلومات اللازمة من أرقام ومعطيات من كلا المينائين وتم تجسيد كل هذا في ثلاث مباحث، المبحث الأول تحت عنوان مدى تطبيق العمليات اللوجستية بميناء روتردام والمبحث الثاني تحت عنوان مدى تطبيق العمليات اللوجستية بميناء وهران، أما المبحث الثالث فكان عبارة عن كل المعلومات المتعلقة بالدراسة الخاصة بالمينائين حيث تناول عنوان هذا المبحث مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران في مدى تطبيق العمليات اللوجيستية.

الفصل الأول

المنظومة اللوجستية

تمهيد :

لقد عرف النظام التجاري الجديد العديد من التطورات، وأدخلت عليه مجموعة من المفاهيم والمتغيرات بهدف توفير البضائع المطلوبة في المكان والوقت المناسبين وبأقل تكلفة خصوصا في ظل اتساع الأسواق محليا ودوليا أمام المنشآت الذي ساهم في انفصال أماكن الإنتاج عن أماكن الاستهلاك ومن هنا جاءت أهمية العملية اللوجستية التي تربط بين مواقع الإنتاج ومواقع الاستهلاك المنفصلة من حيث الوقت والمكان.

فأصبحت المنظومة اللوجيستية مجالا من المجالات التي تؤثر على أداء المنشأة بصرف النظر عن طبيعة نشاطها.

المبحث الأول: النقل البحري والتجارة الدولية

توجد علاقة وطيدة بين النقل البحري وتجارة السلع والبضائع الدولية منذ القدم بسبب العرض الذي يتمتع به النقل البحري حيث تنقل السفينة آلاف الأطنان من البضائع خلال الرحلة الواحدة وسفن ناقلات البترول التي تنقل الواحدة منها مئات الآلاف من الأطنان في كل رحلة ومنه تتوزع التكاليف على عدد كبير من الوحدات المنقولة وبالتالي انخفاض وحدة التكلفة.

المطلب الأول: أهمية النقل البحري على الصعيد المحلي والدولي

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

أولا: على الصعيد الدولي

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

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

لذا لا يمكن أن يتم التبادل التجاري بين الدول إذا لم تتوافر وسائل للنقل، فوجود "خدمات النقل البحري، يعتبر أمرا أساسيا وشرطا هاما لانسياب التجارة الدولية".²

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

¹ - د/محمد جلال خطاب، اقتصاديات الموانئ بين النظرية والتطبيق، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2015، ص9.

² - د/هارون أحمد عثمان، الاقتصاد البحري مع إشارة خاصة لمشاكل الدول النامية، منشأة المعارف، الاسكندرية، بدون تاريخ النشر، ص40.

حركة التجارة العالمية".¹

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

حيث تنقل دول العالم الجزء الأكبر من تجارتها الخارجية بواسطة النقل البحري ومن هنا تظهر أهمية الموانئ في تدفق التجارة الدولية في شكل صادرات وواردات سلعية و"مركز لشحن وتفريغ البضائع موضوع التبادل التجاري الدولي".²

"فهو الذي يقود حركة التدفق السلعي في التجارة الدولية وقد زاد من هذه المكانة المتميزة للنقل البحري نجاح وانتشار النقل بالحاويات".³

وبمثل الدعامة الأساسية لنمو التجارة الدولية لماله من تأثير على تدفق وتيسير السلع وعنصر رئيسي في العلاقات الدولية

"وأصبح يقاس مدى تحضر الأمم بمدى تطور النقل والمواصلات بها كما صار النقل هو المدخل الأساسي للولوج لبوابة القرن الحادي والعشرين في ظل العمولة".⁴

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

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

¹ - هشام الجندي، مبادئ النقل، بدون ناشر، بدون تاريخ، ص 29.

² - د/ هارون أحمد عثمان، الاقتصاد البحري مع إشارة خاصة لمشاكل الدول النامية، مرجع سبق ذكره، ص 24.

³ - د/ حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 1998 ص 411.

⁴ - نادرة عبد الرحيم فرحان عبد الرحمن، النقل متعدد الوسائط في السودان دراسة تحليلية مع إبراز أهمية السكك الحديدية، رسالة دكتوراه، الأكاديمية العربية والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2006، ص 13.

فقطاع النقل يحتل حيز الزاوية في فعاليات الاقتصاد العالمي لتأثيراته الضخمة ومقدرته التي تفوق أدوار القطاعات الأخرى في جميع المجالات. وهو من العوامل الأساسية التي تؤثر على توطن الصناعة واختيار مواقع الإنتاج ومراكز التوزيع" ويلعب دورا فعالا في مرحلة نقل المواد الخام أو النصف مصنعة أو التامة الصنع من بلد إلى آخر، وعاملا هاما في نقل المعدات والآلات ومستلزمات الإنتاج للمصانع التي تقوم بإنتاج تلك السلع"¹.

ومن الجانب الاجتماعي ألغى الحواجز الطبيعية بين القارات، وساهم في التكامل والاتصال بين الشعوب مما أدى إلى تقارب مستويات المعيشة العالمية والذي انعكس على الفعاليات الإنتاجية والاستهلاكية.

ثانيا: على الصعيد المحلي

يعد قطاع النقل البحري القائد لمسيرة التنمية الاقتصادية لدول المتقدمة والدول النامية وذلك بتحسين استخدام الموارد المتاحة واستغلال معظم المصادر للثروة و لتشابكه مع القطاعات الاقتصادية لأي دولة سواء كانت صناعية أو تجارية أو زراعية فالخدمات التي يقدمها هي " مكملة للنشاط الإنتاجي الذي تقدمه القطاعات الاقتصادية الأخرى أو قطاعات النقل الداخلي كما يلعب قطاع النقل البحري دورا أساسيا في عمليات الأمن الغذائي والتنمية الاجتماعية"².

فهو " نشاط يتم من خلاله خلق المنفعة المكانية والزمنية المضافة للبضائع"³ فالمنفعة المكانية من خلال نقله للبضائع من المكان الذي تكون فيه قيمتها أو منفعتها منخفضة إلى المكان الذي تكون فيه قيمتها أو منفعتها أكبر، أما المنفعة الزمنية فيتم توفير السلعة في وقت الاحتياج لها حيث يتم تخزين السلع في الثلاجات التي تنتج موسميا والسريعة التلف كالفواكه والأسماك والخضر لاستهلاكها فترة أطول من فترات إنتاجها وبذلك " يخلق كل من النقل والتخزين مجتمعين المنفعة الزمانية بتمكين الصناعات بالاستمرار في الإنتاج طوال السنة بالرغم من التغير الموسمي في الإنتاج وفي الاستهلاك"⁴.

¹ - د/ سمية بدوي، إقتصاديات النقل البحري في العالم، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 2005، ص 296.

² - المرجع السابق، ص 5.

³ - سعيد عثمان، إستراتيجية دعم القدرات التنافسية للأسطول التجاري البحري المصري، المؤتمر العلمي الحادي عشر، كلية التجارة، القاهرة، ص 2.

⁴ - د/ أحمد عبد المنصف، دور الموانئ في التنمية الاقتصادية للدولة، اللقاء العلمي للإدارة العليا حول الجوانب التنظيمية والإدارية للموانئ البحرية بالدول العربية، المنظمة العربية للعلوم الإدارية، الإسكندرية، 25 ماي 1977، ص 2.

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

أما من حيث الأهمية الاجتماعية فساهم في إزالة الفوارق وتحسين وربط العلاقات بين القبائل وكذا إخراج المناطق النائية من عزلتها كما ساهم في نشر الخدمات الصحية والثقافية، ويساهم " في حل مشاكل سوء التوزيع في الكثافات السكانية ومشكلة الضغط على الموارد المستخدمة في وقت واحد وتمثل مشروعات النقل بصفة عامة دوراً بارزاً في إعادة توزيع الخريطة السكانية"¹.

المطلب الثاني: تكاليف النقل في التجارة الدولية

أولاً: أنواع تكاليف النقل

ويختلف أسلوب تقسيمها من سفينة لأخرى حسب طبيعة نشاط السفينة (بضائع أو ركاب) وحسب اختلاف أسلوب تشغيل السفينة (خطية أو متجولة أو مؤجلة)

1- التكاليف الثابتة (غير مباشرة)

" يقصد بها تلك التكاليف اللازمة لتشغيل وحدة نقل معينة (سفينة مثلاً) دون أن يتأثر مقدار هذه التكاليف بحجم البضائع المنقولة على ظهر السفينة أو بعدد الموانئ التي تجوؤها تلك السفينة"².

¹ - نادرة عبد الرحيم فرحان عبد الرحمن، النقل متعدد الوسائط في السودان، مرجع سبق ذكره، ص 14.

² - د/ سمية بدوي، إقتصاديات النقل البحري في العالم، مرجع سبق ذكره، ص 562.

2- التكاليف المتغيرة (المباشرة):

فهي التكاليف التي تتأثر بتغير حجم البضائع المنقولة أو عدد الركاب.

ولا يوجد تقسيم موحد لتصنيف التكاليف ولكن نأخذ الأكثر انتشارا حيث تم تصنيفها إلى خمسة أنواع:

أ- تكاليف تشغيل السفينة: وتشمل تكاليف الطاقم، المخازن، الصيانة، التأمين، الإدارة وهي تغطي مصاريف التشغيل اليومي للسفينة.

ب- تكاليف الصيانة الدورية: " تتعدد العوامل التي تتأثر بها تكاليف الإصلاح والصيانة ويأتي في مقدمتها عمر السفينة وخاصة إذا زاد العمر عن سبع سنوات، حيث ترتبط بوجه عام بعمر السفينة ارتباطا طرديا"¹.

ج- تكاليف الرحلة: ويشمل الوقود، الإرشاد، رسوم الميناء، رسوم المرور بالقنوات وتكاليف متغيرة ناتجة عن كل رحلة.

ع- التكاليف الرأسمالية: " وتتوقف على الطريقة التي يجري تمويل شراء السفينة بما فقد يكون التمويل عن طريق عرض أسهم الشركة في الأسواق المالية وفي هذه الحالة يشارك صاحب السهم في أرباح وخسائر الشركة الملاحية"²، أو عن طريق الاقتراض من البنك وذلك بتسديد الفائدة والأقساط بغض النظر عن تحقيق الشركة لأرباح أو خسائر.

هـ- تكاليف تداول البضائع: وهي الأجر التي يتحملها مالك السفينة مقابل استخدام العمال والآلات لعمليات الشحن والتفريغ من وإلى السفينة، " وتصل تكاليف تداول البضائع في الموانئ بالنسبة للسفن الخطية إلى حوالي 25% من إجمالي تكاليف هذه السفن"³.

ثانيا: تكاليف النقل في نظريات التجارة الدولية

لقد أهملت نظريات التجارة الدولية تكاليف النقل على أسعار السلع عند قيام التجارة الدولية واهتمت بتفسير اختلاف التكاليف النسبية لإنتاج سلعة معينة عن تكاليفها النسبية في بلد آخر كشرط أساسي لقيام التجارة بين البلدين، ولكن الحقيقة " على خلاف ما افترضته نظرية التجارة الدولية تؤثر نفقات النقل في تيار واتجاه التجارة الخارجية، فإذا ما كانت نفقات النقل كبيرة بحيث تفوق الفرق في الثمن

¹ - د/ حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مرجع سبق ذكره، ص 428.

² - د/ أحمد عبد المنصف، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، مؤسسة رؤية، الاسكندرية، 2010، ص 71.

³ - د/ أحمد عبد المنصف، دور الموانئ في التنمية الاقتصادية للدولة، مرجع سبق ذكره، ص 07.

قبل التجارة فإن ذلك يحول دون قيام تبادل تجاري ودولي¹، ومن جانب آخر قد تكون نفقة النقل سببا في قيام التجارة الدولية فهي من "العقبات الطبيعية التي تقف في وجه التجارة الدولية فهي تدخل في تكلفة السلع المستوردة، وتكاليف النقل تشمل على مصاريف الشحن، وتكاليف التحميل، وتكاليف التفريغ، وأقساط التأمين وتكاليف الفائدة خلال الفترة التي تكون السلع في مرحلة الانتقال"².

- فتكاليف النقل البحري (النولون) تؤثر على درجة انسياب وتدفق التجارة الدولية لذا يعتبر النولون البحري عاملا محددًا للبلد المستورد لاختياره لمصدر التوريد الخارجي كما تلعب التكاليف دورا هاما في تحديد قوة المنافسة للصناعات في الأسواق العالمية " فتكون السلعة قابلة للتصدير إذا كان سعرها المحلي + تكاليف النقل للخارج أقل من سعرها الدولي، في حين تكون السلعة قابلة للاستيراد إذا كان سعرها الدولي + تكاليف النقل الداخل أقل من سعرها المحلي"³ فتكاليف النقل تلعب دورا بالغ الأهمية في التجارة الدولية لتأثيرها في توزيع الواردات وتوزيع الصادرات

- لذا أخذت النظرية الحديثة تعالج أثر تكاليف النقل على منحنيات العرض والطلب مبينة أثر ذلك على معدلات التبادل الدولي، فلنقل أثر عميق على عرض البضائع ففي بعض المناطق يزداد سعر السلعة أضعافا مضاعفة بسبب استعمال وسائل نقل بدائية.

- ولقد أوضحت دراسة قام بها "Beckerman" دور تكاليف النقل في تفسير بعض الأمور الخاصة بالتجارة الدولية، وذلك بإبراز عامل المسافة في تحديد نمط التبادل التجاري بين الدول الأوروبية وبعضها البعض، وأعد مصفوفات للتجارة من صادرات وواردات⁴ وتوصل إلى:

- يوجد ميل قوي من طرف الدول لتركيز تجارتها مع عدد قليل من الدول المجاورة لها، بدلا من توسيع نطاقها.

- تأثير تكلفة النقل في توزيع الصادرات، وفي توزيع الواردات فتكاليف النقل تتحدد بعامل المسافة وحجم ووزن البضاعة وتؤثر مباشرة في التكلفة النهائية للبضاعة في سوق المستورد، إذ في بعض الأحيان تتساوى قيمة التكاليف الإضافية المرتبطة بالنقل والتستيف والتبريد مع تكاليف الإنتاج الأصلية. فتكاليف النقل تعتبر عنصرا جوهريا في التكلفة النهائية للسلعة.

¹ - د/ زينب حسين عوض الله، العلاقات الاقتصادية الدولية، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2008، ص 30.

² - د/ زايري بلقاسم، اقتصاديات التجارة الدولية نماذج نظرية وتمازين، دار الأدب، 2006، ص 144-145.

³ - د/ السيد محمد أحمد السريتي، اقتصاديات التجارة الخارجية، مؤسسة رؤية، الاسكندرية، 2008، ص 15.

⁴ - د/ هارون أحمد عثمان، الاقتصاد البحري مع إشارة خاصة لمشاكل الدول النامية، مرجع سبق ذكره، ص 19.

" فنفقات النقل تتراوح في الأحوال العادية بين 20% - 40% من قيمة السلع التي يتم بها التعامل في الأسواق الدولية حيث تختلف نفقات نقل المواد الأولية كبيرة الحجم، ثقيلة الوزن عن نفقات نقل السلع النهائية الصنع"¹.

ونرى جليا أن تكاليف النقل لها تأثير كبير على حجم ونوع التجارة الدولية، حيث " أن زيادة الأسعار ستؤدي إلى انخفاض الكميات المستوردة والمصدرة من الأسواق العالمية وإذا وصلت تكاليف النقل إلى مستويات عالية، فمن المحتمل أنها تلغي أي ميزة نسبية لدولة في إنتاج سلعة معينة"²

ويظهر هذا بوضوح في الدول التي حدث فيها تقدم تكنولوجي وتحديث في وسائل النقل البحري من سفن وموانئ، حيث أدى التقدم التكنولوجي في هذا المجال إلى انخفاض تكاليفه بالنسبة لتكاليف الإنتاج الإجمالية، وإدخال بضائع جديدة في مجال التبادل الدولي كانت تكاليف نقلها المرتفعة جدا تحول دون تداولها تداولاً مريحاً مما انعكس على تطور واتساع التجارة الدولية.

وعليه فالبضائع التي تدخل التجارة الدولية في أي فترة زمنية تتأثر بتكاليف النقل البحري كلما زاد الطلب على خدمات النقل البحري فهناك " علاقة مباشرة بين انخفاض تكاليف النقل البحري، وبين الطلب على حمولات السفن فكلما تناقصت تكاليف النقل بالطن/ ميل أصبحت أقل من الفرق في التكاليف الحدية للإنتاج بين الدول الأكثر بعداً عن بعضها البعض بما يسبب زيادة الطلب على الرحلات الأكثر طولاً."³

إن تكاليف النقل لها تأثير كبير على توطن الصناعة، لذا تقام مصانع الحديد والصلب بالقرب من مراكز الفحم حتى تزيل تكاليف نقل الفحم لأن تكلفة نقل الفحم أي تكلفة نقل المواد الأولية تفوق تكلفة نقل السلعة المصنعة، وتقام كذلك مصانع السلع الكبيرة الحجم والسهلة الكسر أو ذات تكاليف نقل مرتفعة جدا بالقرب من الأسواق.

وعليه فإن تكاليف النقل لها دور كبير في تكييف الوضع الإنتاجي والتخصص الجغرافي لبعض البلدان، ذلك " أن التجارة الدولية تتأثر بنفقات النقل لأن المنتجين يتجهون إلى إنتاج السلع التي يسهل

¹ - د/ عبد الهادي عبد القادر سويقي، التجارة الدولية، بدون ناشر، مصر، 2007، ص 77.

² - د/ زايري بلقاسم، اقتصاديات التجارة الدولية نماذج نظرية وتمازين، مرجع سبق ذكره، ص 145.

³ - د/ أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، مرجع سبق ذكره، ص 118.

نقلها لمسافات طويلة أو السلع التي تنخفض نفقات نقلها إلى الأسواق التجارية تاركين المنتجين القريبين من هذه الأسواق مهمة إنتاج السلع ذات النفقات الباهضة في النقل¹.

وهناك بعض الخدمات غير متاجر بها دوليا كخدمة تنظيف الملابس لأن قيمتها منخفضة وتكاليف نقلها مرتفعة جدا.

وعليه فتكاليف نقل السلع تؤثر في المدى الطويل على القدرات التجارية للدولة.

المطلب الثالث: أثر النقل البحري على تقسيم العمل وتوطن الصناعة

يعد النقل من العوامل الأساسية التي تؤثر على التخصص الدولي وعلى توطن الصناعة واختيار مواقع الإنتاج ومراكز التوزيع.

أولا: تقسيم العمل والتخصص الدولي

إن اختلاف أسعار عوامل الإنتاج مع اختلاف عرضها يؤدي إلى تخصص دولة معينة في إنتاج سلعة معينة وتعرف هذه الظاهرة بالتخصص وتقسيم العمل الدولي وهذا ما عبر عنه آدم سميث وسبقه في ذلك أفلاطون حيث قال: " إن الأمور تسير على نظام أفضل وأسهل إذا قام كل بالعمل الذي يلائمه"² Xenophon وTurgot وDurheim الذي بين أن أساس التضامن الاجتماعي هو تقسيم العمل.

وهناك من يرى من كتاب الاقتصاد المحدثين أن تقسيم العمل هو أيضا ظاهرة فسيولوجية وليس اقتصادية فقط (فالكائنات الحية تؤدي كل منها وظيفة خاصة) وظاهرة سياسية أيضا " فكل دولة لا تستطيع أن تعيش بمعزل عن الدول الأخرى، إذ لا تستطيع إنتاج كل ما يلزمها من سلع، بل تقوم بإنتاج تلك السلع التي يكون لها ميزة نسبية في إنتاجها، ومن ثم تقوم بتصدير فائض إنتاجها من هذه السلعة ومبادلتها بالسلع الأخرى التي لا تستطيع إنتاجها أو التي يمكنها أن تنتجها ولكن بتكلفة مرتفعة نسبيا عن تكلفة الحصول عليها من دولة أخرى"³.

¹ - موسى سعيد مر، باسم اللوزي، التجارة الخارجية، دار الصفاء للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى عمان، 2001، ص 55.

² - د/ عبيد علي أحمد الحجازي، مشكلات النقل العربي البيئي للبضائع (دراسة تحليلية- تطبيقية)، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2000، ص 15.

³ - محمد هدى، اقتصاديات النقل البحري، دار الجامعات المصرية، الاسكندرية، 1983، ص 5.

فمبدأ تقسيم العمل يمكن من تحقيق أفضل استخدام للأرض والعمالة ورأس المال والإدارة ولكن يفقد أهميته إذا لم يتم تبادل السلع بين الدول وأداة هذا التبادل التجارة الخارجية وأداة هذه الأخيرة النقل.

والنقل البحري بطبيعته يساهم في قيام التخصص الدولي وتقسيم العمل وبدون وجود وسائل النقل المناسبة، تضطر كل دولة إلى إنتاج واستهلاك كل ما تحتاجه من سلع وخدمات محليا، أو في حالة ارتفاع تكلفته، مما يؤدي إلى انخفاض مستوى المعيشة وعدم الكفاءة الاقتصادية، " وبذلك لا يمكن تطبيق مبدأ التخصص وتضطر الدول إلى الاكتفاء الذاتي"¹.

فالنقل يؤثر في تقسيم العمل الدولي فهو أساس التخصص الإقليمي والدولي .

وإن نظام الإنتاج الكبير يحتاج إما إلى " نقل بعض الخامات من جهات بعيدة وإما إلى توزيع المنتجات على بقاع متعددة تبعد عن مكان الإنتاج مسافات شاسعة ويساعد النقل الرخيص على ظهور الإنتاج الكبير"²، الذي تقل معه التكلفة وتزداد الأرباح لا يمكن أن يقوم في دولة ما إلا إذا كانت هناك شبكة فعالة للنقل والمواصلات ومن الطبيعي يترتب عن توافر شبكات النقل الدولية التي تربط بين الدول تقليل تكلفة الواردات وتسهيل نقلها من أماكن الإنتاج إلى أماكن الاستهلاك.

فتكاليف النقل البحري المرتفعة تقف عائقا في وجه التصدير لأن ارتفاع تكاليف النقل سيؤدي " حتما إلى ارتفاع سعر السلعة في دولة الاستيراد و بالتالي خفض حجم التجارة الدولية وبالتالي انخفاض الطلب على السفينة"³.

"وعندما يقع سوء التوزيع في الإنتاج العالمي، فإن الأداة الفاعلة في تلافي هذا السوء تكون النقل، حيث تقوم وسائل النقل المختلفة بالربط بين مواطن الإنتاج وأسواق الاستهلاك بشكل سريع ومرن، وبأقل تكلفة ممكنة، فتقهر بذلك عامل المسافة، وتزيل حالة عدم المنفعة التي يفرضها هذا العامل"⁴.

إن وجود خدمات نقل بدرجة عالية من الجودة والكفاءة وملائمة مع احتياجات المستهلك تؤدي إلى زيادة التخصص بين الدول.

¹ - د/ أحمد عبد المنصف، اقتصاديات النقل البحري، مرجع سبق ذكره، ص 20.

² - د/ محمد سليمان هدى، اقتصاديات النقل البحري، مرجع سبق ذكره، ص 31.

³ - www.azzaman.com.

⁴ - د/ عبيد علي أحمد الحجازي، مشكلات النقل العربي البيئي للبضائع، مرجع سبق ذكره، ص 17.

فلنقل قدرة على إعادة تشكيل خريطة التخصص الدولي، حيث أدى التقدم في وسائل النقل وخاصة النقل البحري إلى انتقال العالم إلى نظام جديد للإنتاج يعتمد على الأقاليم المختلفة وذلك بتقسيم العمل داخل الصناعة الواحدة بحيث " يتجزأ إنتاج السلعة الواحدة بين عدد من البلاد ويتخصص كل بلد في إنتاج جزء أو أكثر منها وهو ما يعرف بتقسيم العمل داخل السلعة الواحدة"¹.

أي تجزئة العمليات أو المراحل الانتاجية اللازمة " لإنتاج سلعة واحدة، وتوزيع هذه المراحل على عدة دول، أي أن المراحل الانتاجية التي كانت تتم تحت سقف مصنع واحد، أصبحت تتم في عدة دول، وأصبح إنتاج سلعة واحدة يتم في مصنع عالمي أو كويتي. أي أن تقسيم العمل الذي كان يتم في إطار المصنع أصبح يتم في إطار عالمي."²

ثانياً: التوطن الصناعي

من بين الاعتبارات الاقتصادية الهامة التي يجب أخذها بعين الاعتبار عند تحديد موقع الصناعة عنصر النقل. ومن بين العوامل المؤثرة في توطن المشروعات الصناعية نجد:³

- مدى القرب من مصادر المواد الخام.

- درجة توافر العمالة اللازمة.

- مدى القرب من مصادر الطاقة.

- قيمة تكاليف النقل.

- مدى توافر التجهيزات الأساسية من ماء وكهرباء.

- مدى القرب من الأسواق و منافذ التوزيع.

ونجد تكاليف النقل هي العامل المسيطر على توطن الصناعة لأنها تشكل الجزء الأكبر في تكاليف الإنتاج، وتتباين تكلفة النقل حسب اختلاف المواقع البديلة لإقامة الصناعة الواحدة، وتؤثر في جميع مراحل الإنتاج لمختلف السلع، وتدخل في تكلفة معظم عوامل الإنتاج.

¹ - فاروق محمود الحمد، التصنيع في إطار تطور التقسيم الدولي للعمل مع الإشارة بصفة خاصة إلى تجربة التصنيع في البلدان العربية، رسالة دكتوراه، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، مصر، 1990، ص 167.

² د/ابراهيم محمد محمد علي، الآثار الاقتصادية لاتفاقية الحات على قطاع النقل البحري في الدول المتخلفة مع الإشارة إلى مصر، رسالة دكتوراه، قسم الاقتصاد، جامعة قناة السويس، 1999، ص 52.

³ - د/ محمود حامد محمود عبد الرزاق، اقتصاديات النقل الدولي (البري والبحري والجوي)، الدار الجامعية، 2013، ص 81.

ويعتبر النقل من العناصر الأساسية التي يركز عليها في تحديد حجم الصناعة (كبيرة، أو متوسطة، أو صغيرة) التي تقام في مكان ما. وهناك العديد من النظريات الاقتصادية والإدارية المتعلقة بالتوطن الصناعي أكدت الدور الهام للنقل منها:

1- نظرية ألفريد مارشال Alfred Marshal¹:

إن الصناعة تتوطن في الأماكن التي يسهل الانتقال منها وإليها، لأن سهولة النقل وانخفاض تكلفته يسمح بتبادل الأفكار والسلع تبادلاً حراً بين دولتين بعيدتين عن بعضهما وعند إقامة صناعة معينة في مكان معين فيجب النظر إلى نوع النقل المناسب لها من حيث علاقتها بالأسواق وقتاً ومسافة، وعلاقتها بالموردين والعاملين وقتاً ومسافة. وبالنسبة للبضائع التي لا تتحمل النقل لمسافات طويلة يجب إقامة مصانعها بالقرب من الأسواق (المستهلك).

2- نظرية ألفريد ويبر Alfred Weber:

وترى هذه النظرية أن توطن الصناعة يعتمد على 3 عوامل وهي:

- تكلفة النقل.
- تكلفة العمل.
- قوى التجميع.

ويرى ألفريد ويبر أن أفضل مكان لتوطن الصناعة هو المكان الذي تكون فيه نفقة النقل أقل ما يمكن. فإذا كانت تكلفة نقل السلعة النهائية أكبر من نقل المادة الخام فيتوطن المشروع الصناعي بالقرب من الأسواق (المستهلك) والعكس إذا كانت تكلفة نقل المادة الخام أكبر من تكلفة نقل السلعة النهائية فيتوطن المشروع في هذه الحالة بالقرب من موقع المادة الخام.

يعني هذا أن الموقع الذي يتمتع بتكلفة نقل منخفضة هو الذي سيقع الاختيار عليه، وافترض أيضاً أن تكلفة العمل من العوامل الهامة التي لا يمكن تجاهلها بما أن المشروع الصناعي يتحرك من النقطة الأقل تكلفة إلى النقطة الأكثر كلفة.

¹ - د/ عبيد علي أحمد الحجازي، مشكلات النقل العربي البيئي للبضائع، مرجع سبق ذكره، ص 20-21.

3- نظرية إدجار هوفر E. Hover¹:

اعتمد على عاملين فقط هما: تكلفة النقل، وتكلفة الإنتاج المؤثرة في توطن المشروع واعتبر تكلفة المواد الخام وتكلفة توزيع المنتجات من ضمن تكاليف النقل، أما تكاليف قوى التجميع والبيئية من ضمن تكاليف الإنتاج.

" وتلعب تكاليف النقل دورا كبيرا في تحديد مواطن الأسواق أكبر مما تلعبه في تحديد مواطن الصناعة."²

ويعمل النمو الاقتصادي إلى التجمع المكاني، بحيث المشروعات تجذب بعضها بعضا إلى المنطقة بعينها لأن الوفورات الداخلية والخارجية الناتجة عن الإنتاج الكبير تجعل المشروع مركز جذب لصناعات أخرى قد تكون مكتملة لها أو مرتبطة بها، فعلى سبيل المثال إذا كانت الصناعات تعتمد على الخامات المستوردة فإنها تتركز بالقرب من موانئ استقبال الخامات " فتتوطن صناعة السفن، وصناعة البتروكيماويات مثلا في موانئ استقبال ناقلات البترول الخام، أو صناعة النسيج بالقرب من موانئ استقبال النسيج فوجود صناعة محددة في الميناء قد تجذب إليها صناعات أخرى متعلقة بها أو مكتملة لها فتعمل على تطويرها ونموها"³.

المطلب الرابع: التجارة الدولية والمنظومة اللوجستية

أولا: نظريات التجارة الدولية والخدمات اللوجستية

1- نظرية آدم سميث (الميزة المطلقة):

ترى نظرية المزايا المطلقة لأدم سميث أن "السبب الأساسي في قيام التجارة بين الدول المختلفة هو اختلاف المزايا المطلقة بين الدول في إنتاج السلع المختلفة،"⁴ بحيث أن أي بلد يستطيع إنتاج سلعة ما بأقل تكلفة من بلد أخرى، فلها ميزة مطلقة في إنتاجها (تمايزات بين الدول في السلعة) .

وأكد على أن التخصص وتقسيم العمل الدولي للقيام بالتجارة الدولية يبدأ من الأماكن الجغرافية التي تتميز بسهولة النقل حيث تكون تكاليف النقل منخفضة.

¹ - د/ محمود حامد محمود عبد الرازق، اقتصاديات النقل الدولي، مرجع سبق ذكره، ص 81.

² - د/ محمد سليمان هدى، اقتصاديات النقل البحري، مرجع سبق ذكره، ص 31.

³ - د/ محمود حامد محمود عبد الرازق، اقتصاديات النقل الدولي، مرجع سبق ذكره، ص 82.

⁴ - د/ السيد محمد احمد السريتي، اقتصاديات التجارة الدولية بين النظرية والتطبيق، مؤسسة رؤية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2011، ص 27.

2- نظرية ديفيد ريكاردو (الميزة النسبية):

اعتمد في نظريته لتفسير قيام التخصص الدولي على التمايز الداخلي في صناعة كل بلد (تمايزات بين السلع داخل البلد الواحد)، "بحيث تخصص الدولة A في إنتاج السلعة التي تتمتع في إنتاجها بميزة نسبية وتقوم الدولة B بإنتاج السلعة التي تتمتع في إنتاجها بميزة نسبية"¹ ثم يتم التبادل بينهما.

ولكن في ظل المتغيرات الاقتصادية الحديثة عجزت نظرية الميزة النسبية عن تفسير أسباب تفوق بعض الدول في إنتاج سلع معينة ولا تتوافر لديها عوامل الإنتاج التقليدية منها اليابان المعروفة بمحدودية الموارد الطبيعية. والسبب في ذلك راجع إلى تطبيق القواعد اللوجستية في مجال الإنتاج والخدمات الذي أدى إلى " توفير السلعة في الوقت والمكان وبالسعر والكمية المناسبة وبأقل تكلفة من خلال تحقيق الميزة اللوجستية بديلاً للميزة النسبية وهي ميزة تجعل السلعة قادرة على المنافسة في الأسواق العالمية"².

3- نظرية هيكرشر أولين (نسب عناصر الإنتاج):

تعتمد هذه النظرية على وفرة الموارد الطبيعية بحيث تقوم "الدولة بتصدير السلعة المستخدم في إنتاجها العنصر الوفير نسبياً وتستورد السلعة المستخدم في إنتاجها العنصر النادر نسبياً."³

ولكن هذه النظرية افترضت "غياب نفقات النقل في التجارة الدولية أي أن هذه النفقات تعادل الصفر وهذا يعني أنه لا يوجد أي تأثير على قيام التجارة الدولية وأماطها من نفقات النقل."⁴ ولكن في الواقع لا يمكن تجاهل تكاليف النقل في مجال التجارة الدولية وهي تختلف من بلد لآخر حسب نوعية السلعة ووسيلة النقل، وهي التي تحدد السلعة التي يتم تصديرها أو استيرادها بين الدول، فللنقل أهمية كبيرة في تحقيق التوازن المكاني والزمني بين أماكن الإنتاج وأماكن الاستهلاك.

4- نظرية الميزة التنافسية لمايكل بورتر (نموذج الماسة):

تطرق مايكل بورتر إلى العوامل التي تؤثر على نجاح المنظمة لدخول في الأسواق أو لتوسع وتحقيق الميزة التنافسية بناء على تخفيض تكلفة المنتج، أو تنويع المنتجات.

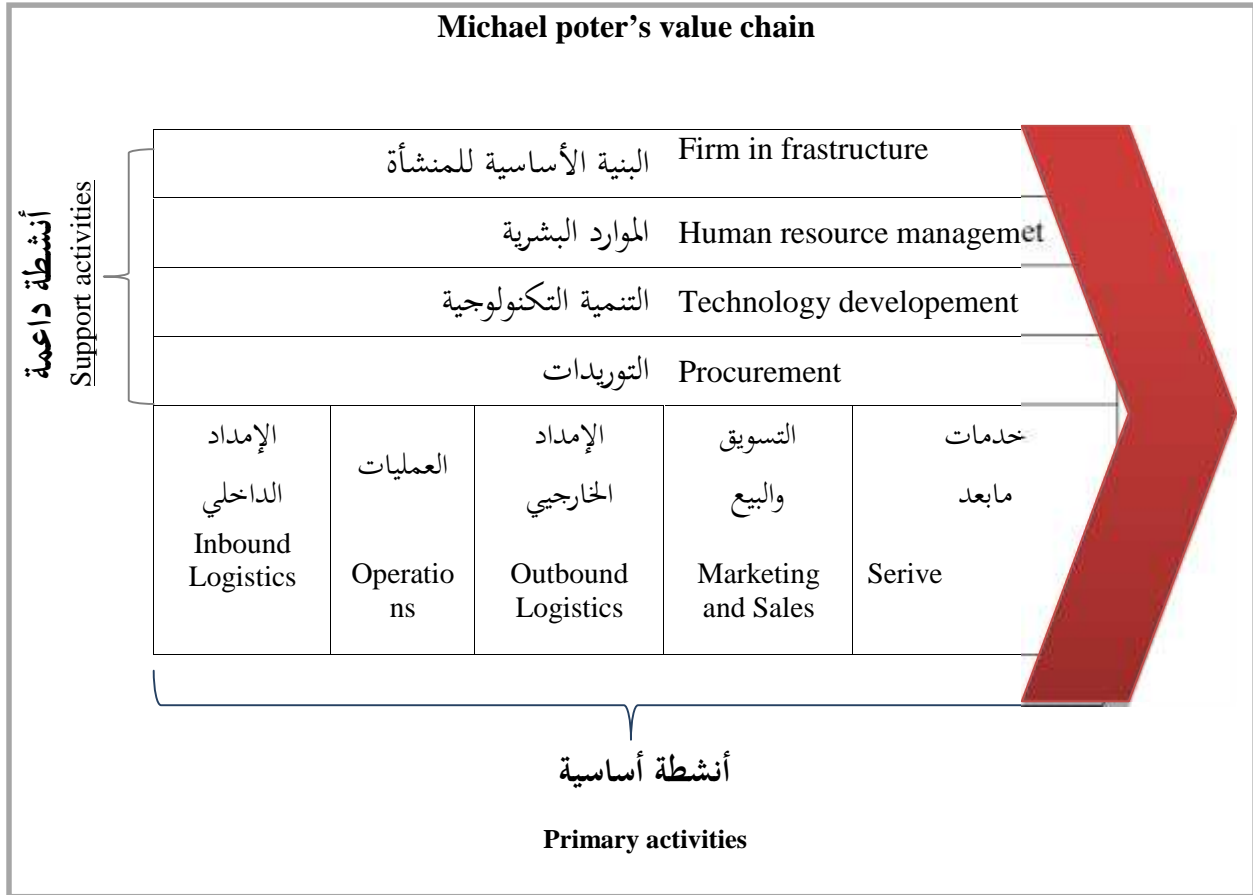
¹ - د/ محمد سيد عابد، التجارة الدولية، الإشعاع الفنية، الإسكندرية، 2001، ص 41.

² - اللوجستيك كبديل للميزة النسبية في مجال التجارة الخارجية، ورشة عمل، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، الإسكندرية، 2008، ص 5.

³ - د/ خالد محمد السواعي، التجارة الدولية النظرية وتطبيقاتها، عالم الكتب الحديث، الأردن، 2010، ص 194.

⁴ - د/ مصطفى رشدي شبيحه، الأسواق الدولية المفاهيم والنظريات والسياسات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2003، ص 118.

الشكل رقم (01-01): نموذج القيمة المضافة



المصدر: الشيماء السيد عبد الشافي ثابت، أثر الاستثمارات في قطاع النقل والخدمات اللوجستية على التنمية الاقتصادية في مصر، رسالة ماجستير، كلية التجارة، جامعة عين شمس، 2010، ص 30.

ولقد حدد بورتر العوامل التي تؤدي بالشركة إلى خفض التكلفة وتحقيق ميزة تنافسية من خلال الترابط بين الأنشطة، المعرفة التكنولوجية، العلاقات بين وحدات العمل الداخلية، اقتصاد الحجم، توقيت دخول السوق، الموقع الجغرافي، التكاليف، عوامل مؤسسية وتشريعية.

ثانيا: الترابط بين اللوجستيات والتجارة الدولية

يوجد ارتباط وثيق بين حركة التجارة الدولية والعمليات اللوجستية والنقل م و، خصوصا النقل البحري الذي ينقل حوالي 85% من إجمالي التجارة الدولية. "حيث ارتبطت صناعة اللوجستيات في مختلف مراحلها المتدرجة على سلم التطورات بالتجارة الدولية في شتى مراحلها، منذ نشأت هذه التجارة في صورتها البدائية على هيئة المقايضة مرورا بتدفقات التجارة القارية عبر طريق البهار وطريق الحرير، الى ان توجت هذه

الصناعة الخدمية في عصر النقل المتعدد الوسائط والمتعاقب المراحل والوسائل والنظم.¹ ثم تكاملت مع التجارة الالكترونية التي تتبع او تسير في ركاب الاقتصاد الرقمي.

فالتغير الذي شهدته التجارة الدولية مع ظهور المفاهيم المتعلقة باللوجستيات ونظام النقل متعدد الوسائط، وخدمة التزامن المحكم، أدى إلى زيادة المنافسة الدولية من خلال السعي إلى تحقيق التميز التنافسي عن طريق تطبيق استراتيجية تخفيض تكاليف الإنتاج وتحسين جودة المنتج.

فكان لابد من النظر إلى الخدمات اللوجستية المتكاملة التي تساهم في تخفيض تكاليف النقل وإدارة المخزون، والمناولة، والتعبئة والتغليف، والتوزيع الشامل، والعمليات المتعلقة بالإنتاج لغاية وصول المنتج إلى المستهلك.

لذا فالعلاقة بين التجارة الدولية والخدمات اللوجستية تكمن فيما تقدمه هذه الأخيرة من تخفيض في التكلفة وتقليل في الوقت والحفاظ على جودة المنتج على طول سلسلة الامداد، مما يؤدي إلى زيادة الصادرات وتقليل تكلفة الواردات .

- فالنقل من الوظائف الرئيسية في العملية اللوجستية وتزايد اهميته في اجمالي التكلفة اللوجستية لحركة التجارة الدولية، " لذا تلعب الكفاءة العالية للوجستيات النقل والتجارة دورا كبيرا في تخفيض التكلفة الإنتاجية وتعتبر اليابان أحسن مثال في هذا المجال حيث استطاعت أن تحافظ على قدرتها التنافسية عالميا"².

ولقد أثبتت بعض الدراسات في دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية أن " زيادة تكلفة النقل بنسبة 10% تؤدي إلى خفض حجم التجارة بنسبة 20% "³.

وزيادة الوقت بنسبة 10% تؤدي إلى خفض حجم التجارة الدولية ما بين 5-8% ومن هنا تظهر أهمية الخدمات اللوجستية في خفض التكلفة وتقليل التجارة الدولية خصوصا بالنسبة للسلع الزراعية... التي يمثل الوقت لها عامل مهم.

¹ - إيمان النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2009، ص 387.

² - عبد القادر فتحي لاشين ، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مصر، الطبعة الثانية، 2009، ص 28.

³ - NUNO Limà O et Anthony J. Venables , " Infrastructure, Geographical Disadvantage, transport costs and trade , World bank Economic review, Vol. 15, 2001, p 2.

" فالدول النامية تكلفها في المتوسط لوجستيات التجارة مرتين إلى ثلاث مرات أكثر من تكلفتها بالدول الصناعية، وتشكل تكاليف اللوجستيات جزء كبير جدا من اجمالي الناتج القومي على مستوى العالم، وكذلك بالنسبة لكل دولة على حده وخاصة الدول النامية.¹"

وهنا يظهر الاختلاف بين الدول المتقدمة والدول النامية في امكانية تطبيق اللوجستيات في العمليات الانتاجية حيث تمثل تكاليف اللوجستيات في الدول المتقدمة حوالي 10% من الناتج الاجمالي القومي وتزيد عن 30% من اجمالي الناتج القومي بالنسبة للدول النامية.

فتكاليف لوجستيات التجارة الدولية (الاستيراد والتصدير) تؤثر مباشرة على الاقتصاد القومي للدولة وعلى الفرص التنافسية المتاحة، لذا أعطت العديد من الدول المتقدمة اهتماما خاصا بتنمية وتطوير نظام كفاء لخدمات النقل اللوجستية.

ثالثا: دور المنظمات الدولية في المنظومة اللوجستية

تعمل العديد من المنظمات الدولية والاقليمية كمنظمة التجارة العالمية ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، والبنك العالمي على تقوية وتفعيل الترابط بين التجارة الدولية واللوجستيات لأنه يساهم في رفع كفاءة النقل في تسيير حركة التجارة الدولية.

1- المنظمة العالمية للتجارة WTO:

تعد الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات GATS أول اتفاقية متعددة الأطراف تتضمن أحكاما للتعامل مع التجارة في الخدمات. ولقد شملت الاتفاقية كافة الخدمات القابلة للإتجار واستثنت منها الخدمات السيادية التي تؤديها القطاعات الحكومية والتي تم تقسيمها أثناء المفاوضات إلى 12 نشاطا خدميا لكي يتسنى للدول الأعضاء الاستعانة به عند إدراج القطاعات الخدمية بمداول تعهداتهم والالتزام بالتحديد الدولي لها وهي كالتالي:

" خدمات الأعمال التجارية، التشييد والخدمات الهندسية، التوزيع، التعليم، البيئة، المالية (البنوك شركات التأمين، سوق المال)، صحية والاجتماعية، السياحة والسفر، الترفيه والرياضة، الاتصالات، النقل"².

¹ -Ernst Frankel, « The cost of total foreign trade logistics in Ldcs And how to reduce them », A paper presented In Marcon 2 Conference, 1991, Alexandria, p 4.

² - د/ عبد المطلب عبد الحميد، الجات وآليات منظمة التجارة العالمية من أوروغواي لسياتل وحتى الدوحة، الدار الجامعية، الاسكندرية، 2005، ص 125.

فبالرغم من غياب فئة معينة تقع تحتها الخدمات اللوجستية إلا أننا نجد أنها ضمنياً تحت غطاء عدة تصنيفات كخدمات النقل، التأمين على بعض الخدمات التجارية، وفي بعض الأحيان تعتبر جزءاً من خدمات التوزيع والخدمات التابعة له.

ولقد بلغت الصادرات العالمية من خدمات النقل حوالي 23% من المتوسط أي ثلث حجم التجارة في الخدمات بين 2004-2008، ونسبة مشاركة دول الشرق الأوسط فيها منخفضة حيث أن دول الشرق الأوسط " تستورد خدمات النقل بأكبر من حجم صادراتها منها وهذا لا يتناسب مع الموقع الجغرافي للمنطقة والذي بإمكانه أن يلعب كمحور عالمي أكثر نشاطاً للنقل والتخزين وتقديم الخدمات اللوجستية للتجارة العالمية التي تمر بالمنطقة"¹.

2-البنك الدولي:

منذ منتصف التسعينات بدأ اهتمام البنك الدولي بقطاع النقل والخدمات اللوجستية باعتبار هذا القطاع أحد محاور التنمية الاقتصادية ويخدم كافة القطاعات الاقتصادية وتركز استراتيجية البنك الدولي على أربع عناصر وذلك من خلال منح قروض أو تقديم خدمات استشارية وهي:

- تحسين خدمات النقل الإقليمية والدولية.

- تحسين لوجستيات التجارة.

- تحسين السلامة على الطرق.

- تطوير النقل الحضري.

وقام بإصدار أول تقرير عن المؤشر العالمي لقياس أداء الخدمات اللوجستية (LPI Logistics performance Index) عام 2007 يتناول قياس أداء الدول في تقديم الخدمات اللوجستية ويوضح ذلك الجدول التالي:

¹ - الشيماء السيد عبد الشافي ثابت، أثر الاستثمارات في قطاع النقل والخدمات اللوجستية على التنمية الاقتصادية في مصر، مرجع سبق ذكره، ص 37.

الجدول رقم (01-01): مؤشر أداة الخدمات اللوجستية LPI

الرقم	معايير تقييم سهولة الشحن	الرقم	معايير أداة الخدمات اللوجستية والبيئة
1	كفاءة التخليص الجمركي من قبل مصلحة الجمارك والهيئات الأخرى العاملة على الحدود والمنافذ.	1	تكلفة الشحن المباشر
2	نوعية النقل والبنية الأساسية لتكنولوجيا المعلومات اللازمة للخدمات اللوجستية.	2	نوعية النقل والبنية الأساسية لتكنولوجيا المعلومات.
3	سهولة ومدى إمكانية تحمل تكلفة الترتيبات المرتبطة بالشحنات الدولية.	3	القدرة والكفاءة في توفير عناصر ومقومات الخدمات التي يحتاج إليها القائمون بتقديم الخدمات اللوجستية.
4	الكفاءة التخصصية لصناعة الخدمات اللوجستية المحلية.	4	أداء عملية التخليص الجمركي على كل من الصادرات والواردات.
5	القدرة على تتبع مسار الشحنات الدولية على طول خطوط النقل والشحن.	5	نطاق الممارسات التي يمكن أن تؤثر على أداة الخدمات اللوجستية.
6	التكاليف اللوجستية المحلية (تكاليف النقل)	6	الإتجاهات العامة
7	دقة الالتزام بالمواعيد المحددة لوصول الشحنة إلى جهة المقصد.		

المصدر: معتر عبد المعبود، مجلة الموانئ العربية، العدد 1 أبريل 2008، ص 70.

ثم قام بتقديم تقرير ثاني عام 2010 يحتوي على بعض التغيرات مقارنة بتقرير 2007 حيث شمل على 155 دولة مقارنة بعام 2007 حوالي 150 دولة، 1000 من وكلاء الشحن وشركات تقديم الخدمات اللوجستية من 130 دولة بينما في عام 2007 حوالي 800 في 100 دولة وتم إدخال تعديلات على المؤشر حيث ضم مؤشر جديد محلي يقوم بتقييم نوعي وكمي للدولة يتضمن معلومات تفصيلية عن البيئة اللوجستية المحلية للدولة، أما المؤشر العالمي فضم 6 مجالات بدلا من سبعة كما هو واضح في الشكل التالي:

الشكل رقم (01-02): مكونات مؤشر أداة الخدمات اللوجستية 2010.



المصدر: الشيماء السيد عبد الشافي ثابت، أثر الاستثمارات في قطاع النقل والخدمات اللوجستية على التنمية الاقتصادية في مصر، مرجع سبق ذكره، ص 53.

المبحث الثاني: مفاهيم حول اللوجستيات

تعتبر اللوجستيات أحد الموضوعات الهامة والحيوية، التي تزايد الاهتمام بها في السنوات الأخيرة على مستوى المنظمات والشركات، أو على مستوى الدول ورغم ذلك لم يتوصل الكتاب والباحثين إلى تعريف جامع وموحد لمعنى اللوجستيات، كما اختلفوا حول تاريخ هذا المصطلح، ولم يعطوا تعريفاً لهذا المصطلح واكتفوا بنطقه على النحو التالي للوجستيات

المطلب الأول: التطور التاريخي للوجستيات

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

أولاً: في المجال الديني

إن اللوجستيات بمفاهيمها الحديثة لها امتداد منذ عصور قديمة اقتزنت بالرسائل النبوية حيث كان لهذه الأخيرة الأثر البالغ على الحياة البشرية نجد ذلك في قصة سيدنا نوح عليه السلام والسفينة من إنقاذ البشرية من طوفان عظيم تنبأ به سيدنا نوح عليه السلام فارتكن ومن معه لصناعة السفينة التي أمره بها المولى عز وجل وتمثل اللوجستيات في أخذ زوجين من كل حيوان من خطر الطوفان وقام بتنظيم وجمع ونقل المواد وتوفير الماء والغذاء والتهوية والتدفئة والتخلص من النفايات والصيانة خلال الفترة التي قضاها مع قومه في السفينة وكل من معه من مخلوقات.

وهو الأمر نفسه ما حدث لسيدنا يوسف في قصته مع فرعون مصر عند تفسيره لرؤيا الملك التي رأى فيها كما قال المولى عز وجل في محكم تنزيله ﴿ وَقَالَ الْمَلِكُ إِنِّي أَرَى سَبْعَ بَقَرَاتٍ سِمَانٍ يَأْكُلُهُنَّ سَبْعٌ عِجَافٌ وَسَبْعٌ سُنبُلَاتٍ خُضْرٍ وَأُخَرَ يَابِسَاتٍ يَا أَيُّهَا الْمَلَأُ أَفْتُونِي فِي رُؤْيَايَ إِنَّ كُنْتُمْ لِلرُّؤْيَا تَعْبُرُونَ ﴾¹ فهاته الرؤيا التي أزعجت الملك وأمر بإعطاء تفسير لهذا الأمر وإنقاذ شعب مصر من سنوات العجاف هنا يكمن العمل اللوجستي في الطريقة التنظيمية والحكمة التي أشرف عليها سيدنا يوسف في كيفية زرع المحاصيل حتى تؤتي أعلى مستويات إنتاجية وطريقة 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 .

¹ - سورة يوسف ، الآية 43.

وكذلك الأمر بالنسبة لطريقة بناء الأهرامات.

ثانيا: في مجال الرياضيات

لقد استخدمت كلمة اللوجستيات لأول مرة في الرياضيات سنة 1614م في المسائل المتعلقة بالاستنباط العقلي، وفي سنة 1656 استخدمت في العمليات الأولية للحسابات الرياضية وأخذت في التطور إلى غاية سنة 1727 حيث ضمت اللوغرثيم، المنحنيات، المعادلات " ويوجد نموذج رياضي يسمى Logit model في الاقتصاد الرياضي، واسم هذه المعادلة Logit وهو مستمد من كلمة "Logistics"¹.

ثالثا: في المجال العسكري

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

- " ومن (865م-912م) استخدم القيصر البيزنطي ليونتوس السادس مفهوم اللوجستية حينما كتب إلى جيوشه (إن الأمر مسألة لوجستية) قاصدا بذلك أن يعسكر الجيش، وأن يسلح ويرتب وفقا للغرض المطلوب منه، وإن توفر كافة الاحتياطات، وفي أوائها، وبكم كافي مع التحقيق الدقيق، والملائم للواقع لكل حركة من حركات الحملة العسكرية"².

وفي القرن 17م بفرنسا عام 1670 " اقترح أحد مستشاري الملك لويس الرابع عشر حلا للمشاكل الإدارية المتزايدة التي ظهرت للجيش في هذه العصور، وكان الاقتراح بعمل رتبة وتسمى مارشال جنرال دولوجي Marechal general delogis وكانت مسؤولياته عبارة عن التخطيط، اختيار المواقع، تنظيم التنقلات والإمداد"³.

¹ - عبد العزيز بن قيراط، أداء وجودة الخدمات اللوجستية ودورها في خلق القيمة، رسالة ماجستير، جامعة قلمة، الجزائر، 2010، ص02.

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

³ - د/ شريف ماهر هيكل، استراتيجية مقترحة لتفعيل لوجستيات النقل المتعدد الوسائط بمصر والدول العربية، مجلة العلمية (التجارة والتمويل)، كلية التجارة، جامعة طنطا، مصر، العدد الأول، مارس 2015، ص 307

- وفي القرن 19 وبالضبط عام 1806 قام نابليون بإنشاء مجموعة عسكرية إدارية لتموين جيشه وتكون من الخبازين، الحرفيين، الجزارين.

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

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

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

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

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

رابعاً: في المجال الزراعي

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

أي ظهرت في مجال توزيع الإنتاج الزراعي بهدف دعم استراتيجية الإنتاج الزراعي لتحقيق المنافع الزمانية والمكانية للإنتاج الزراعي.

¹ -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 و م أ كفيريد إي كلارك، والذي لفت انتباه القائمين على الأمر بأهمية ودور وظيفة اللوجستيات واستخدامها في التسويق.¹"

خامسا: في مجال الإدارة والاقتصاد (الأعمال):

وبعد انتهاء الحرب العالمية الثانية تم سحب هذا المصطلح العسكري في الأصل الذي كان السبب الرئيسي في فشل ونجاح العديد من المعارك إلى مجال الاقتصاد وإدارة الأعمال وتم تسميته Business Logistics، ومنه علم إدارة اللوجستيات يعتبر من المجالات الحديثة في العلوم الإدارية، " وذلك لقدرته على مساعدة المنظمات في مواجهة التحديات سواء في بيئة عملها الداخلية من خلال ضرورة الاستخدام الأمثل والكفاء للموارد والإمكانيات المتاحة، وأيضا بيئة عملها الخارجية والمتمثلة في ضغوط المنافسة في الأسواق ومواجهة نتائج العولمة²."

وأصبح اللوجستيون العسكريون المتقاعدون عن المهنة العسكرية هم الممثلين للوجستيات الشركة بهدف نقل الخبرات المكتسبة في هذا المجال من المجال العسكري إلى تلك المجالات الصناعية والتجارية، بالإضافة إلى الباحثين في مجال العلوم الإدارية مثل Heskett في الوم أ و Colin وغيره في فرنسا حيث تم تطبيقها فعليا في و م أ و أوروبا في الثمانينات.

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

وهناك عدد من الكتابات تحدثت عن دور اللوجستيات في " النظام الفرعي للتوزيع المادي مع تطبيق الأساليب الرياضية وفي سنة 1972 صدر كتاب لـ KOLB. F. تحت عنوان : « La Logistique ; Approvisionnement, Production, Distribution » حيث يقترح هجاء مختلف تقنيات إدارة المخزون والتنبؤ بما، وتصميم شبكات التوزيع المادي إذ يمثل هذا الكتاب بلورة للتفكير اللوجستي الفرنسي.³

¹ - آدم اسماعيل آدم خميس، تطبيق الإدارة اللوجستية وأثرها في أداة قنوات النقل والتوزيع (دراسة ميدانية على الشركات العاملة في مجال البترول في السودان)، مرجع سبق ذكره، ص 48.

² - تامر مصطفى صالح الجزائر، اللوجستيات كنظام متكامل في المؤسسات الرياضية، رسالة دكتوراه، كلية التربية الرياضية للبنات والاسكندرية، 2010 ، ص 2.

³ - http://PFeda.Univ-Lille.Fr/iaal/DOCS/dess_2003/LOG/Multimedia/penseelogistique/html-historique_de_la_pense_logistique.

"أما الجنرال ويليام جوس باجونكس مدير اللوجستيات أثناء حرب الخليج 1991 ومعه السيد جيفري كرويكن شنك فقد اشتركا في تأليف كتاب (Moving Mountain) و ذلك للتعبير اللوجستي عن عملية حرب الخليج.¹"

المطلب الثاني: تعريف اللوجستيات

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

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

أولاً: التعريف اللغوي

يعود أصل كلمة اللوجستية إلى "اللغة الاغريقية القديمة وتأتي من كلمة لوجس oγos وتعني نسبة، حساب، سبب، خطاب وكذلك الكلمة اللاتينية Logisticus التي لها نفس المعنى"²
ويعتبر الفيلسوف اليوناني أفلاطون أول من استعمل كلمة Logistikos (428 - 348 ق م) ،
والتي تعني "Calculation and reasoning (الحساب والاستنتاج) من المنظور الرياضي"³.

- وباللغة الانجليزية Logistic: تتكون من جزئين هما Lodge التي تعني (مقر الامداد والتخزين) وIstic تعني (المتعلق ب) وبضم الجزئين فالكلمة Lodgeistic تعني أمر متعلق بالايواء ولتخفيف النطق أصبحت .Logistic

¹- http://www.Moqatel.com_openshare/benoth/sirzattia_17/usa/sec006.doc-cvt.Htm. 10h30m - 08/07/2017.

²- <http://ar.wikipedia.org>

³- د/شريف ماهر هيكل، استراتيجية مقترحة لتفعيل لوجستيات النقل المتعدد الوسائط بمصر والدول العربية، مرجع سبق ذكره، ص307.

ثانيا: التعريف الاصلاحي

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

1- في المجال العسكري:

- "هي فرع/شعبة من العلوم العسكرية يختص بتدبير وتوريد ونقل وصيانة الاحتياجات العسكرية وتزويد الوحدات العسكرية بالجنود والأعتدة وما يلزمها من المرافق والتسهيلات".¹

- في العمليات العسكرية تعني اللوجستيات "إيصال المؤن والمواد والمعدات إلى المكان المناسب في التوقيت المناسب".²

- "فن نقل الجنود وإيوائهم وتموينهم، أي إدارة تدفقات الأفراد والموارد لدعم الجهود الحربية عن طريق نقل الجنود والعتاد والمؤن والذخائر من المعسكرات والمستودعات في منطقة عسكرية معينة إلى ميادين القتال في مواقع أخرى بعيدة، وذلك في أقصر وقت ممكن وبأقل تكلفة ممكنة".³

2- في مجال الأعمال:

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

- عرفه المجلس الدولي لإدارة التوزيع المادي (NCPDM)* "إن المصطلح يصف تكامل النشاطين أو أكثر بهدف التخطيط والتنفيذ والسيطرة للتدفق الفعال للمواد الأولية، وعمليات الخزن الداخلية والسلع النهائية من المكان الرئيسي إلى مكان الاستهلاك، إذ أن هذه النشاطات يمكن أن تشمل على الرقابة، ومناولة

¹ - د/ سمير معوض، تعريف ومفهوم الإدارة اللوجستية، مجلة أنترناشيونال، 2007، ص8.

² - المرجع السابق، ص8.

³ - Wood, F, Donald, Murphy, R, Paul, « Contemporary Logistics, Pearson Education, INC , New Jersey, 8th Edition, 2004, pp3-5.

المواد، وأوامر العمليات، والاختيار الصائب للمخازن والمصانع والتغليف، ونظام لإعادة السلع، والنقل والمرور والتخزين الجيد.¹

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

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

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

- اللوجستيات: "عبارة عن مجموعة من الأنشطة الداعمة لعملية الانتاج السلعي، وهي بطبيعتها خدمات تحتاج عملية انتاج سلعة ما إلى نشاط نقل المادة الأولى، وبعد اتمام عملية التصنيع فإن السلعة تحتاج إلى تعبئة أولية ثم تعبئة نهائية داخل حاوية في حالة كون السلعة قابلة للتحويلة، ثم نقلها إلى مكان التخزين ثم إلى مراكز التوزيع ثم تسليمها إلى المستهلك النهائي في المكان والموعد المحدد ومتابعة خدمة ما بعد البيع، ويصاحب مجموعة تلك الأنشطة نشاط هام وهو الاتصال والمعلومات."⁵

* National Council of Physical Distribution Management.

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

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

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

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

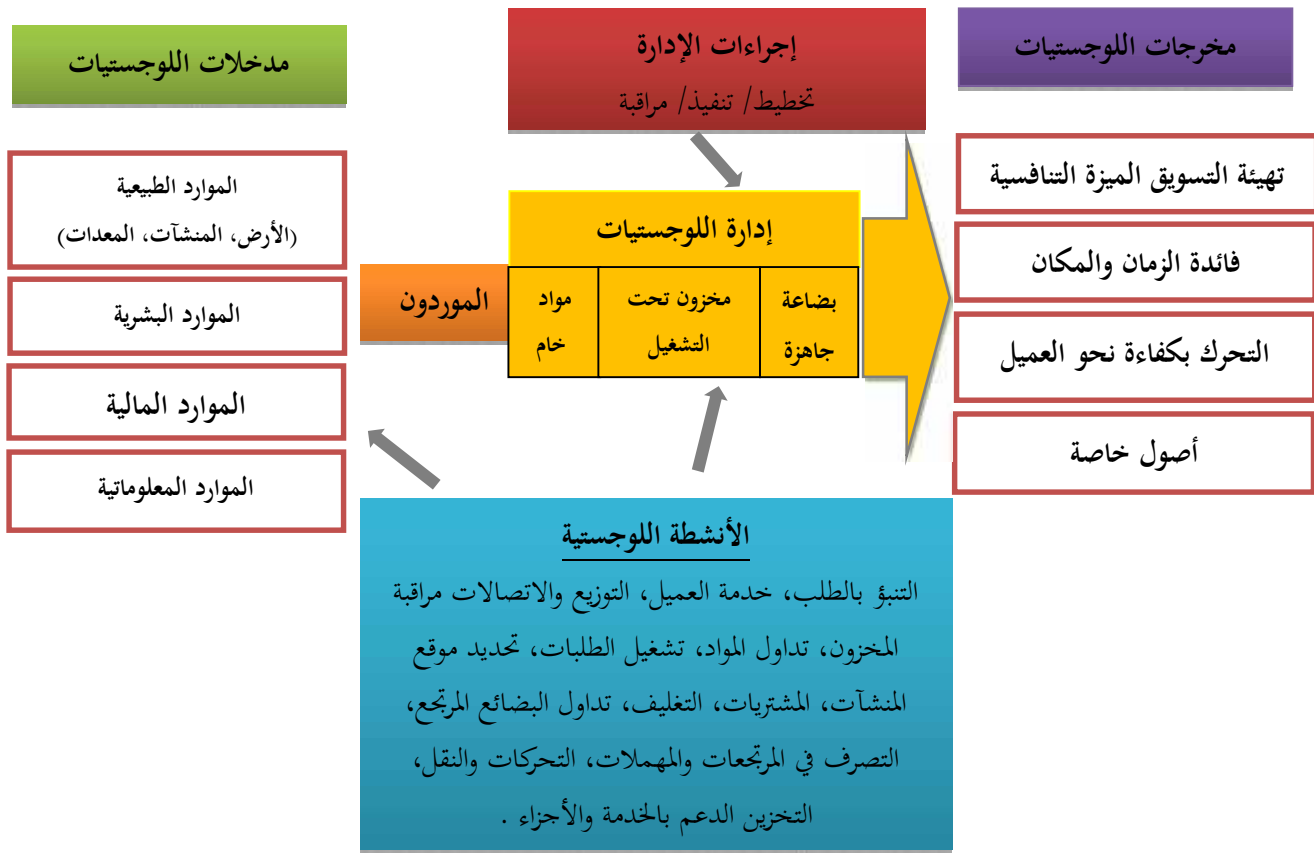
⁵ - ميرا محمد شفيق الصاوي، مركز اقليمي للوجستيات الحاويات وتوزيعها، مجلة الجمعية العربية للملاحة، العدد 19 ديسمبر 2004، الاسكندرية، ص 38.

- حسب James Heskett : "إدارة الأنشطة التي تسهل حركة المنتجات وتنسيق العرض والطلب في خلق المنفعة المكانية والزمانية وذلك بتوفير المواد في المكان والوقت المحدد."¹
- مفهوم اللوجستيات في النقل والتجارة الدولية: "هو التكامل والاندماج بين النقل والتجارة الدولية بالكمية اللازمة في زمن محدد وإلى مكان محدد وبأقل تكلفة Juste in time Delevery."²
- جمعية التقييس الفرنسية AFNOR: "عرفت اللوجستيات من خلال خمسة أبعاد متكاملة ومنسقة فيما بينها وتشمل: التموين والشراء، اللوجستيات داخل المؤسسة، ولوجستيات عملية الانتاج، خدمة ما بعد البيع واللوجستيات العكسية التي تقوم باسترجاع وإعادة تصنيع المنتجات المنتهية صلاحيتها."³
- "تعتبر من مجالات المعرفة الإدارية الحديثة فهي عملية التنسيق بين مجالات الإدارة التقليدية الأخرى مثل الانتاج والتسويق والتمويل بدلا من ممارستهم التاريخية السابقة بشكل منفصل مما يضيف قيمة للمنتجات والخدمات المقدمة للعملاء والتي تلعب في الحقيقة دورا أساسيا في تحقيق ما يعرف برضاء العملاء."⁴
- تتضمن اللوجستيات "عمليات توفير المواد الخام الأولية وتجهيزها ونقلها إلى المصنع للتصنيع ثم بيع المنتجات في السوق العالمي، فهي امتداد للتجارة الدولية وتعتمد بشكل كبير على إسناد العمليات غير الأساسية إلى شركات متخصصة من الباطن وذلك من أجل تخفيض التكاليف والذي يعتبر من الأهداف الهامة لأي منظمة والذي تسعى دائما لتحقيقه."⁵
- كما يعرفها شريف ماهر "العلم الذي يدرس إدارة سلسلة تدفق المواد الأولية، والمنتجات الوسيطة والنهائية والمعلومات، بما يضمن استمرارية الانتاج وتخفيض تكلفته، ويحقق ميزة تنافسية للمشروع، ويكفل رضا
-
- ¹-Pierre Médián, Anne Gratacap, La logistique et supplychain Management, Dunod. Paris 2008, p11.
- ²- محمود حاتم عبد الحليم القاضي، دور السكك الحديدية والموانئ الجافة في تفعيل نشاط النقل متعدد الوسائط في الوطن العربي، المعرض الدولي للنقل ومستلزماته (إيتركس)، دمشق، 2005، ص3.
- ³-Gilles Pache et Thierry Sauvage, La Logistique- enjeux stratégique, 3ém Edition. Vuibert. 2004, P20.
- ⁴- د/ ثابت عبد الرحمان إدريس، مقدمة في: إدارة الأعمال اللوجستية - الإمداد والتوزيع المادي، الدار الجامعية للنشر، الاسكندرية، 2002، ص20.
- ⁵- د/ شيرين جلال، اللوجستيات متى انطلقت وأين وصلت؟، مجلة أنترناشيونال، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية، أوت 2001، ص93.

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

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

الشكل رقم (01-03): العملية اللوجستية



المصدر: د/ محمد علي إبراهيم، أهداف النظام اللوجستي وعناصر تكلفته وأساليب إدارته، ملتقى حول الإدارة اللوجستية وتحسين سلسلة التوريد وورش عمل النظم المعاصرة للتخطيط والرقابة على الخزين، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، أوت 2008، ص9.

¹ - د/ شريف ماهر، تخطيط النقل وسياساته الفعالية وعوامل الجدارة، الدار الجامعية، الاسكندرية، 2006، ص11.
² - ايمن النحراوي، تخطيط وادارة واقتصاديات الموانئ البحرية، دار الفكر الجماعي، الطبعة الاولى، الاسكندرية، 2014، ص49.

ثالثا: مراحل تطور اللوجستيات

"عرف مفهوم الإمداد عدة تطورات منذ أن كان يطلق هذا المفهوم على الميدان العسكري إلى أن تم استخدامه في الميدان الاقتصادي"¹ ولقد لعبت المراحل التي مر بها اللوجستيك دورا كبيرا في تكامل عملياته وتنسيقها والرقابة عليها وتوجيهها نحو تحقيق الأهداف:

1- بداية الخمسينات لم يكن ينظر للوجستيات كوظيفة متكاملة بل كوظيفة منفصلة عن باقي وظائف المؤسسة خاصة في إدارة التوزيع وإدارة المواد.

2- ومن 1975-1990 اللوجستيك المتكامل: شهدت هذه المرحلة زيادة في تخصص الأنشطة اللوجستية، وتحقيق التكامل بين أنشطة التوزيع وإدارة المواد.

3- من 1990 اللوجستيك المشترك: عرفت هذه المرحلة زيادة المنافسة التي أدت إلى إقامة التحالفات بين الشركات المتنافسة أي تجاوز التكامل بين الأنشطة اللوجستية في الشركة إلى التعاون اللوجستي بين الشركات من نفس سلسلة الإمداد.

الجدول رقم (01- 02): خصائص اللوجستيك خلال مراحل تطوره.

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

المصدر: عبد العزيز بن قيراط، اداء وجودة الخدمات اللوجيستية ودورها في خلق القيمة ، مرجع سبق ذكره، ص 6.

¹ - أقاسم عمر، الامداد الشامل - مدخل إدارة التكلفة والسياسات المتبعة، رسالة دكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد جامعة تلمسان، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، 2010/2009، ص 12.

المطلب الثالث: أهمية وأهداف المنظومة اللوجستية

أولاً: أهمية المنظومة اللوجستية

"وتنبع أهمية الأنشطة اللوجستية من دورها المكمل لوظائف التسويق والإنتاج، حيث تخدم وظيفة الإنتاج من خلال تيسير تدفق العمليات الإنتاجية من المصنع إلى وصول المنتج أو الخدمة للمستهلك النهائي من ناحية ومن ناحية أخرى تخدم الأنشطة اللوجستية بكفاءة وفعالية نشاط التسويق من خلال إيصال السلع والخدمات للمستهلكين في المكان المناسب والوقت المناسب وبالسعر المناسب".¹ ومن هنا تأتي أهمية اللوجستيات من خلال تأثيرها على المستوى الجزئي في نطاق المؤسسات وعلى المستوى الكلي في نطاق الاقتصاد الوطني

1- على مستوى الاقتصاد:

تحتل اللوجستيات أهمية كبرى في الاقتصاد من خلال تأثيرها على أدائه ونموه وتطوره، كما لها تأثير مباشر وغير مباشر في خلق الوظائف وتخفيض معدلات البطالة والفقر حيث أشارت بعض الدراسات إلى أن هذا القطاع استطاع أن يستقطب نسبة قد تصل إلى 24 % من حجم العمالة الموجودة كما هو الحال في و م أ.

وباعتبار نشاط الامداد أحد عناصر الناتج القومي الاجمالي "سيكون له تأثيره الأکید والفعال على متغيرات الاقتصاد القومي ككل مثل معدلات التضخم، ومعدلات الفائدة، وتكلفة الطاقة والتسهيلات المتاحة، وأيضا المستوى العام لإنتاجية هذا النظام ككل".²

فهناك علاقة طردية بين معدل تكلفة اللوجستيات ومعدل التضخم فكلما زاد معدل تكلفة اللوجستيات كلما زاد معدل التضخم والعكس صحيح.

وهناك نقطة حدية للإنفاق على اللوجستيات يجب عدم تجاوزها وإلا أصبح العائد من اللوجستيات أقل من تكلفتها.

¹- ساوس الشيخ، أثر تطبيق الإدارة البيئية في إطار إدارة سلسلة الامداد على الأداء دراسة تطبيقية على عينة من شركات الصناعة الغذائية الجزائرية، رسالة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، الجزائر، 2013/2012، ص84.

²- د/تقيدة على هلال، إدارة المواد والإمداد، مكتبة ومطبعة الاشعاع الفنية، الطبعة الأولى، الاسكندرية، 2002، ص19.

-وتعتبر السياسات الحكومية والإجراءات التجارية عاملا جوهريا في تعزيز ونجاح الأداء اللوجستي للتجارة خاصة فيما يتعلق بالبنية التحتية والخدمات المرتبطة بالتجارة وتسهيل عبورها للحدود.

-لقد أصبحت اللوجستيات من أساسيات النظام التجاري العالمي، "وبالأخص بعد أن شكلت الأساس الذي قامت عليه اتفاقية منظمة التجارة العالمية في بالي باندونيسيا خلال ديسمبر 2013، والتي أكدت على تسهيل التجارة من خلال المزيد من الشفافية والتناغم في عمليات التخليص الجمركي".¹

2- على مستوى الأعمال

إن العملية اللوجستية هامة بالنسبة لجميع أنواع الشركات سواء كانت صناعية، أو تجارية، أو خدمية.

ونجد أن شركات الأعمال لم تظهر أي اهتمام بالمنظومة اللوجستية إلا بعد منتصف الخمسينات عندما بدأت تكلفتها في الارتفاع وعندما تأكدت أن زيادة الأرباح وتدعيم المركز التنافسي لن يتحققا إلا من خلال خفض التكاليف وخدمة العميل وهذا القصور راجع إلى عدة أسباب منها:²

*تجاهل دور الأنشطة اللوجستية كأحد المصادر التي يمكن الاعتماد عليها في تحقيق أرباح إضافية.

*نشأت الأنشطة اللوجستية بين وظائف المؤسسة (الانتاج والتسويق) وبالتالي عدم توافر بيانات بشكل منفصل عن تكلفة هذه الأنشطة اللوجستية لدى الإدارة .

فمن خلال إتساع السوق العالمية لقطاع اللوجستيات تظهر أهميتها، حيث قدر السوق الاجمالي العالمي للوجستيات حسب التقرير الصادر عن Working group on logistics حوالي 320 مليار دولار أمريكي سنويا وينمو بمعدل سنوي ما بين 3-10%. وتستحوذ الوم أ و أوربا على أكبر حصة في السوق بامتلاكها أكبر أسواق الخدمات اللوجستية وأكثرها نضجا.

- وتكمن أهمية اللوجستيات بأنها تخلق المنفعة الزمنية والمكانية للسلعة عند تحويلها الوقت إلى قوة اقتصادية مضافة وبدورها تتحول القيمة الانتاجية المضافة إلى تدفقات من الثروة التي تصب في تقوية مجموعة الميزات التنافسية.

¹ - دائرة البحوث الاقتصادية، اللوجستيات التجارية في العالم العربي وإحتياجات التطوير البحري والبري إلكترونياً، عمان، 2014، ص5.

² - سلوى زغلول البرعي عبد العزيز، نموذج مقترح للأنشطة اللوجستية التسويقية لدعم الميزة التنافسية، رسالة دكتوراه، إدارة الأعمال، جامعة القاهرة، 2011، ص88.

- لقد أدرك الباحثون والمديرون في مجال اللوجستيات أن الإدارة الكفؤة والفعالة للأنشطة اللوجستية تؤدي إلى خلق القيمة المتمثلة في الوقت والمكان وترجع هذه الأهمية إلى الأسباب التالية:

2-1- التكلفة

في السنوات الأخيرة أجريت دراسات عديدة لتحديد تكاليف الأنشطة اللوجستية للشركة والاقتصاد فعلى مستوى الشركة "تصل تكلفة الأعمال اللوجستية حوالي 40% من تكلفة المنتج"¹، وعلى مستوى الاقتصاد فإن متوسط تكلفة الأنشطة اللوجستية يصل إلى 15% من الناتج الاجمالي على مستوى العالم، لذا من الضروري توجيه البحوث نحو هذا المجال.

2-2- طول خطوط الامداد والتوزيع:

تزايد الاهتمام بالأنشطة اللوجستية داخل الشركات خاصة الشركات م ج والشركات الكبيرة لأن الاهتمام بالتسويق الدولي والاتجاه نحو العولمة في الصناعة أصبح يعتمد على الأداء اللوجستي بسبب تكلفة خطوط الامداد والتوزيع الطويلة.

2-3- اللوجستيات مهمة للاستراتيجية:

إن استراتيجية التمايز في التكلفة تتوقف على الأداء الجيد للأعمال اللوجستية من حيث التكلفة وخدمة العميل، فالشركات التي نجحت في إدراك التميز في الخدمة اللوجستية تكون قادرة على بناء ميزة تفضيلية مقارنة بالشركات المنافسة لها وتساعدتها لتوسع في السوق وزيادة حصتها السوقية وربحية المؤسسة.

2-4- تزايد رغبة العملاء في الحصول على إستجابة مناسبة وسريعة:

"أصبحت الأنشطة اللوجستية تمثل أهمية خاصة والتي تجسدت في تسهيل الاستجابة السريعة للعملاء في السوق من خلال السرعة في توفير السلع والخدمات التي تتفق مع احتياجاتهم ورغباتهم، والتي تعتمد على تدفق المعلومات والتعبئة والنقل والتخزين وغيرها"². خصوصا في ظل استعمال الأنترنت والبريد الإلكتروني وتوصيل الطلبات أصبح المستهلك يفضل ويرغب في الحصول على احتياجاته من السلع والخدمات في وقت قصير.

¹ - د/محمود خضر، إدارة الأعمال اللوجستية، دار البلدية، الطبعة الأولى، الأردن، 2015، ص95.

² - د/ثابت عبد الرحمان ادريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية الامداد والتوزيع العيني، الدار الجامعية، الاسكندرية، 2003/2002، ص31.

2-5- اللوجستيات تضيف قيمة ملحوظة للعميل:

إذا لم يتم توفير المنتج في الوقت والمكان المناسب للعميل فقيمة المنتج تقل ولكن عندما تقوم المنشأة بتوفير المنتج أو الخدمة في الوقت والمكان المناسبين فإنها بذلك تخلق قيمة مضافة للعميل، "فاللوجستيات تتحكم في قيمتي الوقت والمكان في المنتجات من خلال النقل وتدفع المعلومات والمخازن".¹

ثانياً: أهداف المنظومة اللوجستية

فالهدف الأساسي من المنظومة اللوجستية هو التخلص من الفاقد المادي والبشري والزمني للنشاط الاقتصادي من خلال:

- "خفض التكاليف المتعلقة بالوفاء بمستويات خدمة العميل المطلوب تحقيقها مع تعظيم الفائدة للشركة.
- تحقيق أعلى عائد ممكن من الاستثمار بمرور الوقت من خلال وضع تصميم لمنظومة اللوجستيات"²
- أقل مستوى ممكن من المخزون .
- السعر المناسب وزيادة الكفاءة.
- تحقيق الشراء التنافسي .
- تقديم خدمات نقل رخيصة وسريعة ذات جودة عالية.
- التجاوب السريع في الانتاج حسب رغبة المستهلك.
- التواجد الزمني والمكاني للمنتج تبعاً لطلب المستهلك، وهذا ما يسمى بتقديم خدمات التزامن المحكم Just in time (الوقت المناسب).
- " الحصول على مزايا تنافسية عن طريق تقديم خدمات أفضل أو أسعار أقل للعملاء"³
- إختيار المورد المناسب (مصدر التوريد المناسب).
- التوسع الكبير في استخدام اقتصاديات الحجم باستخدام المستحدثات التكنولوجية المتقدمة.

¹ - زونالد اتش بالو ، ادارة اللوجيستيات، ادارة اللوجيستيات، مرجع سبق ذكره، ص36.

² - د/محمد علي ابراهيم، تعريف الأعمال اللوجستية، ملتقى الادارة اللوجستية وتحسين سلسلة التوريد وورشه عمل النظم المعاصرة للتخطيط والرقابة على الخزين، المنظمة العربية للتنمية الادارية، القاهرة، أوت 2008، ص8.

³ - خبراء الشركة العربية المتحدة للتدريب والاستشارات الإدارية، الاتجاهات والأساليب الحديثة لإدارة المشتريات والمخازن باستخدام النظام اللوجستي، الشركة المتحدة للتسويق والتوريدات، القاهرة 2006، ص181.

- تحقيق 05 أصفار التي تتمثل في:¹

* صفر مخزون: تقليل ما أمكن من المخزون يؤدي إلى تخفيض التكاليف، ووفورات في التكلفة الناتجة عن ذلك.

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

* صفر أوراق: عن طريق استخدام التكنولوجيات الحديثة مثل الفاكس، الأنترنت، الأنترانات، الهاتف، الحاسب الآلي، كل هذا يقلص من استخدام الأوراق وكذلك يزيد من سرعة الإستجابة.

* صفر أخطاء: عدم وجود أخطاء في المنتج يعني التخلص من المردودات وبالتالي تحقيق خدمة جيدة للعملاء وتخفيض التكاليف.

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

وعليه فالمنظومة اللوجستية تهدف إلى تحقيق ما يعرف بـ 7Rs:²

Right Product	المنتج الملائم
Right Quantity	الكمية الملائمة
Right Condition	الحالة الجيدة
Right Place	المكان الملائم
Right Time	الوقت المناسب
Right Customer	المستهلك المناسب
Right Cost	التكلفة المناسبة

¹ - عبد العزيز بن قيراط، اداء وجودة الخدمات اللوجيستية ودورها في خلق القيمة، مرجع سبق ذكره، ص11.

² - د/شريف ماهر هيكل، اللوجستيات والموانئ البحرية من اجل التغيير، مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الاولى، الاسكندرية، 2015، ص36.

المطلب الرابع: مجالات وأنواع وأدوات الخدمات اللوجستية

أولاً: مجالات الخدمات اللوجستية

أصبحت الأنشطة اللوجستية تمثل أهمية خاصة في جميع المجالات الصناعية والخدمية، والعسكرية والبيئية، لأنه هناك اعتقاد خاطئ بأن الأنشطة اللوجستية قاصرة على المؤسسات الصناعية التي تقوم بإنتاج السلع المادية بما أن الأنشطة اللوجستية تتضمن تخزين ونقل المواد والمنتجات في المؤسسات الصناعية وهذا الاعتقاد أدى إلى ضياع الكثير من الفرص الإدارية والتسويقية والتجارية للمؤسسات المعاصرة.

لأن نجاح تطبيق مبادئ ومفاهيم المنظومة اللوجستية التي تم ممارستها في مجال الخدمات، البيئة، الجيش، الشرطة بررت قصور هذه النظرة للعمل اللوجستي وعليه فالأنشطة اللوجستية لا تقتصر على المجال الصناعي بل تمتد إلى المجالات الأخرى.

1- في قطاع الخدمات:

هناك العديد من المؤسسات العاملة في مجال الخدمات تطبق الأنشطة اللوجستية مثل المؤسسات الصناعية، البنوك، شركات الطيران، شركات النقل البحري، الفنادق وشركات السياحة، الشركات المالية، القانونية، شركات النقل البري، الصحف، المستشفيات، شركات التأمين، المطاعم...

فقطاع الخدمات في الدول المتقدمة يتسم بنموه الدائم وكبر حجمه و"تشعب أنشطته في تحديد المواقع والتخزين والنقل والتسليم والاتصالات وتدفق المعلومات وتشغيل الطلبات وغيرها التي تمارسها منظمات الخدمات تعكس بوضوح أهميته الأعمال اللوجستية في قطاع الخدمات".¹

وهناك الكثير من المؤسسات التي تقوم بإنتاج منتجات ورغم ذلك تصنف على أنها مؤسسات خدمات مثل المطاعم منها ماكدونالدز وتقوم بتطبيق جميع الأنشطة اللوجستية.

فبالرغم من أن الخدمات تتسم بأنها غير مادية وغير ملموسة إلا أنه لا يمكن انتاجها إلا بواسطة منتجات مادية ملموسة لذا من الضروري ممارسة أنشطة التوزيع المادي مثل المستشفيات تقدم خدمة غير ملموسة ولكن تحتاج إلى أجهزة طبية، أدوية، أثاث، تجهيزات المكاتب، الأكل، وهذا يتطلب "من إدارة المستشفى اتخاذ القرارات الخاصة بالإمداد، والشراء، والتخزين، والمناولة، والنقل، والاتصالات، والتوزيع".²

¹ - محمود خضر، ادارة الاعمال اللوجيستية، مرجع سبق ذكره، ص 107 - 108.

² - ثابت عبد الرحمن ادريس، مقدمة في ادارة الاعمال اللوجيستية الامداد و التوزيع العيني، مرجع سبق ذكره، ص 33.

وكذلك في البنوك تقوم الإدارة اللوجستية بتحديد مواقع الفروع وتخزين السيولة اللازمة لكل الفروع وماكينات الصرف الآلي، ونوع وعدد السيارات التي تنقلها.

2- في القطاع العسكري:

"لقد ظهر مفهوم اللوجستيات في المنظمات العسكرية وبصفة خاصة خلال الحرب العالمية الثانية التي شهدت أكبر وأدق عمليات لوجستيات تم خلالها نقل الآلاف من المعدات والأفراد والأغذية."¹

إن الأحداث العسكرية الاستراتيجية التي استعمل فيها أعقد وأكبر الأعمال اللوجستية المتكاملة والمعتمدة على التكنولوجيا الحديثة تتابع عبر التاريخ وحققت الأهداف المطلوبة بكفاءة عالية.

والمقصود بخدمة العملاء في المجال العسكري هم الجيش (الضباط، الجنود) وخدمة العملاء لا تعني الاعتناء بالجيش بإعطائه الأكل والمشروبات الجيدة في الوقت والمكان المناسبين بل توفير له الذخيرة من الأسلحة والمعدات ووسائل النقل والإمدادات الطبية بحيث عندما تبدأ الحرب سيكون لديه ما يحتاجه للفوز بالمعركة.

وخير مثال للوجستيات الحربية على نطاق أوسع، "هو الصراع الذي حدث بين القوات الأمريكية والعراق بعد غزو العراق للكويت وقد تم وصف هذا الغزو بأنه أكبر عملية لوجستية حربية في التاريخ."²

- وقال روميل إن الدبابات الألمانية فاقت دبابات الحلفاء أثناء الحرب العالمية الثانية ولديهم عدد كبير من الجنود ولكنهم خسروا الحرب لأن بريطانيا كانت لوجستيات أحسن منهم.

- كما تشهد أفغانستان أضخم وأكبر عملية لوجستية حربية نفذتها الو م أ وبريطانيا عليها للقبض على الإرهاب.

3- في قطاع البيئة

إن ممارسة الأعمال اللوجستية في مجال الأعمال لا يختلف كثيرا عند ممارسته في مجال البيئة إلا في بعض التعقيدات الإضافية كالقوانين والتشريعات الحكومية التي تجعل اللوجستيات ذات تكلفة أعلى من خلال توسيع قناة التوزيع المادي مثل ما يحدث في ألمانيا "حيث تلزم الحكومة متاجر التجزئة بالقيام بجمع

¹ - د/جمال فريد، أسرار ديب، إدارة اللوجستيات، المكتب الجامعي الحديث، الاسكندرية، 2006، ص19.

² - رونالد اتش بالو، ادارة اللوجيستيات، ادارة اللوجيستيات، مرجع سبق ذكره، ص40.

عبوات أو صناديق المواد الغذائية المباعة وبالتحديد فإن المستهلكين يقومون بشراء المنتجات الغذائية المعبئة ثم يستعملونها، ثم يضعون العبوات الفارغة في أوعية مخصصة لذلك خارج منازلهم¹.

فجمع واسترجاع هذه العبوات الفارغة من مسؤولية البائع ليعاد تصنيعها واستخدامها أو التخلص منها. فلقد تزايد الوعي البيئي مع ارتفاع النمو وزيادة الوعي السكاني والتطور الاقتصادي من حيث جمع القمامات من المصانع ومن المناطق السكنية، والتخلص من النفايات الضارة كنفائات المستشفيات والمصانع والمواد الكيماوية، جمع مواد التغليف التي يتم إعادة تدويرها أو منتجات أخرى يتم تجديدها لبيعها مرة أخرى. وهذه الأمور البيئية تتطلب القيام بالوظائف اللوجستية كالنقل والتخلص من النفايات وتحديد مواقع التخزين، التعبئة، المناولة، تدفق المعلومات، الاتصالات.

4- اللوجستيات في المؤسسات (التسويق والانتاج):

فالمؤسسة في هيكلها التنظيمية أو ممارستها الفعلية تركز على وظيفتين رئيسيتين:

وظيفة التسويق التي تقوم بتسويق السلع والخدمات من خلال المزيج التسويقي (المنتج، السعر، الترويج، التوزيع) ووظيفة الانتاج التي تقوم بتصنيع سلعة أو خدمة.

وبجانب هاتين الوظيفتين تقوم الكثير من المؤسسات بممارسة الأنشطة اللوجستية المتمثلة في الشراء، النقل، التخزين، التعبئة والمناولة. فهذه الأنشطة اللوجستية تقع في نطاق كل من وظيفة الانتاج والتسويق ولها تأثير كبير على فعالية وكفاءة كل منهما فهناك تداخل أو حدود مشتركة مع التسويق والانتاج والأنشطة اللوجستية كما هو موضح في الجدول التالي:

¹ - ثابت عبد الرحمن ادريس، مقدمة في ادارة الاعمال اللوجيستية الامداد و التوزيع العيني، مرجع سبق ذكره، ص35.

الشكل رقم (01-04): التعاون بين الأنشطة التسويقية والأنشطة اللوجستية

التعاون والتكامل بين الأنشطة التسويقية والأنشطة اللوجستية

المكان (التوزيع)	الترويج	السعر	المنتج
<p>الأنشطة التسويقية</p> <ul style="list-style-type: none"> - تحديد أنسب الموزعين، تحديد أماكن التوزيع، كيفية وكثافة التوزيع، توقيت نزول المنتج السوق. <p>الأنشطة اللوجستية</p> <ul style="list-style-type: none"> - تساهم الأنشطة اللوجستية في وصول المنتج في الوقت المناسب، بالكميات المناسبة، وبالتالي فالأنشطة اللوجستية تتم بنقل وإمداد السوق بالمنتجات وتنفيذ الطلبات وضمان استمرار تدفقها في الوقت والمكان وبالشكل المناسب. 	<p>الأنشطة التسويقية</p> <ul style="list-style-type: none"> - تحديد الرسالة الإعلانية - وسائل ووسائط النشر، توقيتاتها، معدات تكرارها. - وسائل تنشيط المبيعات العروض المقدمة، توقيت تقديمها للسوق - البيع الشخصي، مندوبين المبيعات، تحديدهم، توقيتات تواجدهم في الأسواق، تدريبهم. - وسائل وطرق عمل العلاقات العامة والنشر <p>الأنشطة اللوجستية</p> <ul style="list-style-type: none"> - تتم اللوجستيات بتخفيض التكلفة وذلك من خلال: تخصيص الموارد المالية والبشرية لعمل وتنفيذ الميزج الترويجي المناسب من خلال إمداد قسم التسويق بالمعلومات. 	<p>الأنشطة التسويقية</p> <ul style="list-style-type: none"> - تحديد السعر المناسب - تحديد أسعار المنافسين - تحديد أشكال الخصومات الكمية والسعرية وتحديد أوقاتها <p>الأنشطة اللوجستية</p> <ul style="list-style-type: none"> - يشمل السعر كل تكاليف الإنتاج لهذا تتم الأنشطة اللوجستية بتخفيض التكلفة وذلك من خلال: تحديد وجمع المعلومات عن البدائل المختلفة للشراء والنقل والتعبئة والتخزين والإعلان والموزعين وتوقيت أوامر الشراء ودورة الشراء وطرق معالجة مردودات المبيعات معلومات عن الوسطاء والموزعين وأماكن تواجدهم وتوفير المنتجات النهائية داخل الأسواق في الأوقات المناسبة. 	<p>الأنشطة التسويقية</p> <ul style="list-style-type: none"> - تحديد احتياجات العميل - تحديد مواصفات المنتج - تحديد مواصفات الغلاف وطرق التعبئة - تحديد خدمات ما بعد البيع - تحديد الطلب والتنبؤ بالمبيعات <p>الأنشطة اللوجستية</p> <ul style="list-style-type: none"> - مناولة وتجهيز المواد الخام، تجهيز الطلبات، التأكد من المخزون، جدولة تسليم ومناولة المواد الخام لتسيير وضمان استمرار عمليات الإنتاج. - المشتريات من اختيار مصادر الإمداد، وتحديد توقيت الشراء، وتحديد كميات الشراء لضمان استمرار وجودة عملية الإنتاج. - التعبئة والتغليف من خلال تحديد نوعية العبوات من أجل المناولة والحماية من التلف والفقْد - ضمان تدفق المعلومات بين التسويق واللوجستيات والإنتاج

المصدر: د/ أمل مصطفى حسين عصفور، الدور المتكامل للوجستيات تسويق الخدمات الإلكترونية مدخل لوجستي لزيادة القدرات التنافسية للمنظمات، مؤتمر التجارة الإلكترونية تجارة بلاده حدود، الأردن، ديسمبر 2010، ص22.

ففي بداية الأمر كان المفهوم التسويقي يتجاهل أهمية الشحن والتخزين وتكلفة المخزون ولكن بعد ذلك أدرك القائمون على التسويق أنه لا يجب أن تعمل اللوجستيات بمفردها حيث يجب تتداخل وتتكامل أكثر مع الإدارة التسويقية وأن يكون لها دور واضح في إمداد الاستراتيجية العامة للمنظمة ونجاحها في المستقبل.

فاللوجستيات والتسويق يحتويان على مجموعة من الأنشطة المتداخلة والمتعارضة فنجد العبوة الاستهلاكية أمر مهم لمدير اللوجستيات لأن حجم وشكل العبوة يؤثر على استخدام الغلاف الصناعي وعلى النظام اللوجستي من حيث مساحات النقل وأدوات المناولة والمخازن. وللعبوة عدة أدوار لتنفيذ متطلبات اللوجستيات والتسويق والبيئة خصوصا بعدما تزايد الطلب بعد التسعينات على عبوات صديقة للبيئة.

لذلك لتعبئة وظائف ترتبط باللوجستيات وأخرى بالتسويق:¹

- الوظيفة الأولى ترتبط باللوجستيات: تقوم العبوة اللوجستية بحماية المنتج عند النقل بتقليل التعرض للضرر، أو الكسر، أو التلف، كما تزيد من أهمية التعبئة استخدام تكنولوجيا المعلومات والآلية في التخزين ومناولة المواد، فالتعبئة الجيدة لها أثر إيجابي على تنظيم وتصميم المخزن.

- الوظيفة الثانية ترتبط بالتسويق: فالعبوة توفر طريقة جذابة وتعكس أثر وقوة المنتج خاصة إذا اعتمد قرار الشراء على شكل العبوة الذي يعمل على جذب الانتباه وتعزيز صورة المنتج.

- الوظيفة الثالثة مرتبطة بالتسويق واللوجستيات: يهتم مدير التسويق بشكل وتكوين العبوة الاستهلاكية أو الداخلية فهي أحد دوافع الشراء من خلال جذب الانتباه وتقديم معلومات عن الاستخدام وبالنسبة لمدير اللوجستيات فإن العبوة الصناعية أو الخارجية من أولويات اهتمامه لأنها تحمي المنتجات عند تحريكها وتخزينها وتسمح باستعمال فراغات عربات النقل بكفاءة.

لذا يتم التعاون بين الطرفين عند تصميم أبعاد وأشكال العبوة الخارجية والداخلية.

¹ - سلوى زغلول البرعي عبد العزيز، نموذج مقترح للأنشطة اللوجستية التسويقية لدعم الميزة التنافسية "دراسة تطبيقية على شركات منتجات الألبان بالمناطق الصناعية بجمهورية مصر العربية"، رسالة دكتوراه كلية التجارة قسم إدارة الأعمال، جامعة القاهرة، مصر، 2011، ص110-111.

ثانيا: أنواع الخدمات اللوجستية

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

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

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

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

وهناك من يقسم الخدمات اللوجستية حسب طبيعتها وأهدافها:¹

1- لوجستيات التمويل: تقوم بتوفير المواد الأولية للمصانع.

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

3- لوجستيات الإنتاج: تهتم بكل الأنشطة التي تدخل في العملية الانتاجية "كطرق تصميم المصانع الداخلية لتوفير تدفق فعال لكل من العمال، البضائع، المعدات، والمعلومات لتضمن أعلى مستوى من الانتاجية بأقل التكاليف، وتحديد مدى القدرات اللوجستية لاستيعاب كمية الإنتاج وطول خطوط الإنتاج".²

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

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

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

¹-Yves Primor, Logistique- production- distribution- soutien, 3é Edition, Dunod, paris, 2003, p04.

²- د/محمود خضر، إدارة الأعمال اللوجستية، مرجع سبق ذكره، ص86.

ثالثا: أدوات اللوجستيات

يعتبر علم الاقتصاد وعلم الإدارة روافد هامة لعلم اللوجستيات نظرا لارتباطه الوثيق بهما، حيث قدمت هذه العلوم من نظرياتها ومبادئها الأدوات الأساسية لعلم اللوجستيات المتمثلة في إدارة الجودة الشاملة والمواصفات القياسية الدولية الإيزو.

1-الجودة الشاملة:

وتعرف الجودة في اللوجستيات بأنها: "استيفاء متطلبات وتوقعات العملاء المتعاقدين عليها من سهولة في الاستفسار عن المنتج أو السلعة، وسهولة الطلب عليها، والتسليم في المواعيد المحددة، وأن تكون عملية الطلب دقيقة وكاملة وخالية من الأخطاء، ودعم خدمة ما بعد البيع، والدقة في الاتصال وفي انتقال المعلومات بين الأطراف المختصة من أجل دعم التخطيط والإدارة."¹

وحسب عبيد علي الحجازي يقصد بالجودة درجة التميز، أو خلو الشيء من العيوب والنقائص، وحسب المفهوم التقليدي لإدارة الجودة هو قيام إحدى إدارات الشركة بمراقبة جودة السلعة المصنعة من خلال التأكد من مدى مطابقتها للمواصفات التقنية وهذا يعني:²

أ- إن مراقبة الجودة كانت تأتي كمرحلة لاحقة للإنتاج.

ب- إن مراقبة الجودة كانت لا تقع إلا على المنتجات المادية، ومن ثم تخرج الخدمات عن نطاق هذه المراقبة.

ولقد أصبح للجودة الشاملة مفهوم خاص يشمل جميع مراحل الإنتاج، وكل المنتجات سواء كانت سلعية أو خدمية، وقابلية المنتج لتطوير لتحقيق رضا العميل.

ولقد اتخذت مراحل تحسين الجودة ثلاثة أشكال مختلفة حسب الجدول التالي:

¹ - د/ بازينة محمد، الجودة في اللوجستيات، بدون ناشر، 2000، ص9.

² - د/عبيد علي أحمد الحجازي، اللوجستيك كبديل للميزة النسبية، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2000، ص25.

الجدول رقم (01- 04): مراحل تحسين الجودة

المرحلة	اسم المرحلة	مواصفات المرحلة	المسؤول عن تنفيذها
الأولى	جودة المنتج	*منتج خالي من العيوب	إدارة الجودة
الثانية	ضمان الجودة	رضا العميل بنسبة 100 %	بناء على متطلبات العملاء
الثالثة	إدارة الجودة الشاملة	تحسين الأداء للمنافسة، ومتابعة الإدارة للموظفين، والموردين وخدمة العملاء	العمل كفريق نحو هدف واحد

المصدر: محمد بازينة، الجودة في اللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص 8.

ويتم تطبيق إدارة الجودة الشاملة في اللوجستيات من خلال اتباع الخطوات التالية:

*تحديد احتياجات ومتطلبات العميل.

*قياس مستوى الأداء الحالي في تلبية جميع احتياجات العميل ومتطلباته وقياس مستوى الأداء والتحسين في الأنشطة اللوجستية.

*تحديد الطريقة المثلى لضمان تطبيق الجودة الشاملة في اللوجستيات من خلال وضع استراتيجية إدارة الجودة الشاملة.

*الاستمرارية في عملية التطوير والتحسين.

ويهدف تطبيق إدارة الجودة الشاملة في اللوجستيات إلى تحقيق المزايا التالية:¹

*خفض تكلفة الانتاج من خلال تقليل الفاقد في المواد والجهد والوقت.

*تلبية حاجة المستهلك بتقديم سلعة أو خدمة مطابقة للمواصفات وقابليتها لتطوير حسب تطور حاجة العميل.

*رفع درجة الأداء الكفاء في الشركة (المنظمة).

*زيادة ربحية المنظمة.

*تحقيق الميزة التنافسية في الأسواق العالمية: بزيادة القدرة التنافسية من خلال الجودة العالية والسعر الأقل.

¹ - د/عبيد علي أحمد الحجازي، اللوجستيك كبديل للميزة النسبية، المرجع السابق، ص 27.

2- المواصفات القياسية الدولية (الإيزو ISO).

لقد ظهرت المواصفات القياسية في المجال الحربي كما حدث في اللوجستيات وكان أول إصدار لمواصفة قياسية وطنية أمريكية عام 1959 وهي: MILQ9858A بخصوص برنامج الجودة في وزارة الدفاع الأمريكية وبعد أن أثبتت اللوجستيات نجاحها في نطاق الحياة العسكرية اتخذت طريقها إلى الأنشطة الاقتصادية.

ويستعمل مصطلح ISO "في بيان مدى أهمية إعداد المنشأة الاقتصادية على نحو يطابق الشروط والمواصفات الموضوعة سلفاً للمنتج، أيا كان نوعه سلعة أم خدمة وكلما كان التطابق تاما كانت نسبة الخطأ أقرب ما تكون إلى الصفر"¹ وبالتالي تقلص الوقت والجهد الذي يؤدي إلى خفض النفقات وزيادة الربح وهذا ما يجعل ISO أداة من أدوات اللوجستيات.

وتقوم هيئات دولية متخصصة بوضع معايير للجودة الشاملة وفقا لمواصفات قياسية دولية International Standard Organisation.

إن ISO ليست مواصفات فنية تختص بجودة منتج أو منتجات معينة أي ليست مقياسا لإنتاجية بل هي مواصفة إدارية تنطبق على كل المشاريع مهما كان نوع نشاطها أو حجمها، والمشروع الذي يملك هذه الشهادة قد أصبح يمتلك نظاما قادرا على التطوير المستمر وفقا لمبادئ الجودة الشاملة.

3- العلاقة بين الجودة الشاملة والإيزو واللوغستيات :

-وبما أن الإيزو يخص الجانب الإداري في الإنتاج، فإن الجودة الشاملة تخص الجانب الفني في الإنتاج وهذا فالإيزو أداة من أدوات الجودة الشاملة.

وهناك علاقة وثيقة بين إدارة الجودة الشاملة واللوغستيات بل أكثر من ذلك فهي عضوية لأن كل من اللوجستيات وإدارة الجودة الشاملة تتغلغل في جميع مراحل الإنتاج والتوزيع، كما أن اللوجستيات تعمل على توفير المنتج المناسب في المكان المناسب في الوقت المناسب، بالسعر المناسب وهذا يعني أنها مطابقة للمواصفات القياسية العالمية الخاضعة لنظام الجودة الشاملة.

وهذا يمكن القول أن نظام الجودة الشاملة سببا ونظام اللوجستيات نتيجة له وعليه فإن الإيزو يعد أداة من أدوات إدارة الجودة الشاملة، وإدارة الجودة أداة من أدوات اللوجستيات.

¹ - د/عبيد علي أحمد الحجازي، اللوجستيك كبديل للميزة النسبية، المرجع سبق ذكره، ص30.

المبحث الثالث: الأنشطة اللوجستية وسلسلة الامداد.

تعد الأنشطة اللوجستية أحد المجالات الحديثة لدراسة الإدارة المتكاملة ومن العناصر الأساسية لنجاح الإدارة في أي منظمة، وتمثل العمود الفقري للشركات والأنشطة الأساسية اللازمة لتحقيق أهداف الشركة في مجال خدمة المستهلك.

ولقد تطورت الأنشطة اللوجستية بشكل سريع، فبدأت بمفهوم التوزيع العيني ثم تطورت إلى إدارة المواد، إلى لوجستيات متكاملة تضم إدارة المواد (اللوغستيات الداخلية) والتوزيع العيني (اللوغستيات الخارجية).

ولم يقف الأمر هنا بل ظهرت اتجاهات أخرى معاصرة للأنشطة اللوجستية تمثلت في سلسلة الإمداد، وإيجاد أطراف أخرى مستقلة متخصصة في تنفيذ الأنشطة اللوجستية كالنقل والمناولة والتخزين وتجميع الطلبات من عدة شركات لتقديم أحسن خدمة بأقل تكلفة وتحقيق مبدأ المخزون الصفري وتقوم الشركة بالتركيز في أنشطتها الرئيسية.

"ولم يقتصر الأمر على ذلك بل استمر التطور يوماً تلو الآخر، مما أفرز العديد من المفاهيم والاتجاهات الحديثة في هذا المجال".¹

المطلب الأول: الأنشطة اللوجستية

إن الأنشطة اللوجستية تختلف من منظمة إلى أخرى حسب الهيكل التنظيمي الخاص بالمنظمة وآراء ووجهات نظر الإدارة العليا حول عناصر ومكونات العمل اللوجستي، وأسلوب الإدارة المتبع فيها. وتنقسم الأنشطة لأي نظام لوجستي إلى قسمين حسب درجة أهميتها وهي الأنشطة الرئيسية Key activities، والأنشطة الداعمة Support activity.

أولاً: الأنشطة الأساسية (الرئيسية):

1-النقل:

يعد النقل من الأنشطة الرئيسية في المنظومة اللوجستية، وهو أساس ومركز العملية اللوجستية لأنه يؤدي إلى تكامل حركة التجارة مع سلسلة اللوجستيات من خلال الربط بين مراكز العرض ومراكز الطلب.

¹ - د/ محمد علي ابراهيم، الاتجاهات الحديثة في اللوجستيك، ملتقى حول المنظومة الحديثة في إدارة الموانئ (اللوغستيك- الجمارك- التحكيم) العقبة، الأردن، مارس 2011، ص3.

وترجع أهمية نشاط النقل أنه يساعد على إضافة المنافع المكانية والزمنية للسلعة لأن المصنع قد يعاني من مشاكل عديدة التي تؤثر سلبا على الأرباح كإلغاء طلبيات المستهلك، توقف الانتاج، تكديس البضاعة وتعرضها للتلف إذا لم تتوفر البضاعة في المكان والزمان المحدد.

فالنقل يمتص نسبة مئوية من اجمالي تكاليف أنشطة اللوجستيات تزيد عن تكلفة إي نشاط آخر.

وحسب دراسة قامت بها منظمة Bipe/ASLOG : "تنقسم التكاليف الاجمالية للوجستيات إلى 64% تكاليف لوجستيات التوزيع، 29% لوجستيات التمويل، 7% تكاليف اللوجستيات الداخلية، ويمثل النقل في المتوسط ما يعادل ثلث هذه التكاليف."¹

فتكاليف النقل تختلف حسب طبيعة الصناعة، ففي صناعة الإلكترونيات تكون منخفضة مقارنة بالصناعات الثقيلة كالحديد.

فإدارة اللوجستيات تحاول "تقليل تكاليف النقل في جميع مراحل التوريد والتوزيع المادي لأدنى ما يمكن حيث تتعرض شركات النقل للمنافسة فيما بينها لتقليل تكاليف النقل وفي نفس الوقت تقديم خدمات متميزة تحقيقا لرغبة العملاء."²

فالكفاءة في نشاط النقل تنعكس على كفاءة النظام اللوجستي ككل وعلى الكفاءة الانتاجية للمنشأة التي تؤدي إلى تحسين موقفها التنافسي.

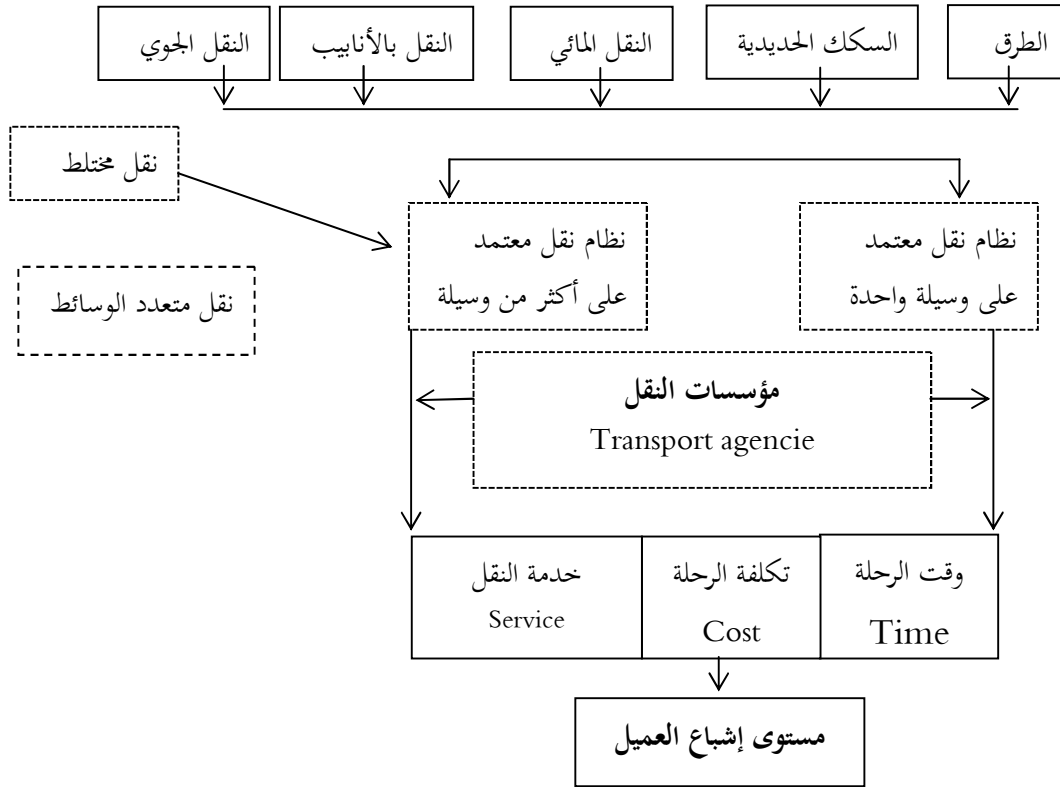
"ويتكون نظام النقل في المنظومة اللوجستية من شبكة النقل (الطرق- الخطوط الحديدية) والمركبات المتحركة (لوري- قطار- طائرة- سفينة) والمحطات، ونجد أن وسيلة النقل هي المكون الرئيسي لنشاط النقل يلي ذلك الأنشطة المساعدة مثل أنشطة التحميل والتفريغ وكذلك وكالات تساعد على تسهيل وتنظيم عمليات النقل."³

¹-Jacques Pons, Transport et Logistique- Maillon déterminants de la Supplychain, 2é Edition, Lavoisier, 2005, p22.

²- سامي زكي عوض، دور الموانئ الحافة في منظومة النقل متعدد الوسائط، رسالة ماجستير، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، الاسكندرية، 1997، ص104.

³- عبد القادر فتحي لاشين وفريق من خبراء المنظمة، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص58.

الشكل (05-01): مكونات نظام النقل داخل سلسلة اللوجستيات



المصدر: عبد القادر فتحي لاشين وفريق من الخبراء، مرجع سبق ذكره، ص 60.

قد يتم استعمال أكثر من وسيلة نقل (نظام النقل المتعدد الوسائط) لتخفيض تكاليف النقل ووصول البضاعة في الوقت المحدد. فالوقت هو محور نجاح لوجستيات النقل بكافة أنماطها، وهي تعتمد في استراتيجيتها على التطور المستمر للبرامج التي تطبقها من خلال شبكة الأنترنت.

2- إدارة المخزون:

تعتبر وظيفة المخزون أحد أقدم الوظائف الإدارية التي عرفها الانسان ويظهر هذا بوضوح في قصة سيدنا يوسف عليه السلام.

فهي وظيفة أساسية في أي منظمة سواء كانت زراعية، أو تجارية، أو صناعية ويقصد بالتخزين "عملية الإحتفاظ بالموجودات لفترة من الزمن والمحافظة عليها بحالتها أو تعرضها لظروف طبيعية تحدث فيها تغيرا مطلوبا. وتوفير هذه الموجودات حسب الحاجة إليها في المرحلة التالية مع استخدامها أدنى استثمار ممكن وبحيث تتم الخدمة بأقل تكلفة ممكنة."¹

¹ - محمد عبده حافظ، إدارة الامداد والتخزين، دار الفجر للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، القاهرة، 2011، ص 205.

ويعرف أيضا بأنه "كمية المواد الخام والتوريدات، والسلع الوسيطة في مرحلة التشغيل، والسلع تامة الصنع التي يتم رصدها عند مراحل التشغيل المختلفة خلال عملية الانتاج وبالتالي فإن المخزون ما هو إلا أموال مستثمرة."¹

ويتكون المخزون من المواد الأولية والسلع النصف مصنعة والتامة الصنع، وتظهر أهمية المخزون في السلسلة اللوجستية من خلال النسبة الكبيرة التي يمثلها من إجمالي تكاليف الأعمال اللوجستية (حيث تمثل تكلفة التخزين حوالي 26% من إجمالي التكاليف اللوجستية).

أصبح حاليا بالإمكان السيطرة على إمكانية التوريد في الوقت المحدد بعد التقدم في وسائل الاتصال والنقل واستعمال الحاسوب.

"لأن بقاء المخزون لفترات طويلة يؤدي إلى ضياع الفرصة البديلة وهي إمكانية الحصول على فوائد لو تم إيداع قيمة البضائع الزائدة عن الحد اللازم في البنوك لأن هذا من شأنه أن يزيد من قيمة التكلفة بنسبة تتراوح ما بين 25% - 30% من قيمة المخزون سنويا."²

فبدأت "المصانع في التخلص من تخزين مستلزمات العملية الانتاجية والاحتفاظ فقط بكميات صغيرة منها مع جدولة عمليات التوريد بكل دقة، وأصبحت معظم الشركات العالمية لها شخص مسؤول عن مثل هذه العمليات يسمى - مدير اللوجستيات- وقد كانت اليابان هي أول من استخدم هذا النظام ثم و م أ وبعد ذلك معظم الدول المتقدمة."³

3- معايير خدمة العملاء:

"عند القيام بخدمة العميل بكفاءة فإن ذلك يكون عاملا مهما في خلق طلب على المنتج أو الخدمة، وكذلك الإبقاء على ولاء العميل."⁴

فتحديد مستوى خدمة العميل من الأهمية بمكان لتحقيق الأهداف الربحية للشركة ولوجستيات خدمة العميل هي جزء من الخدمة المقدمة من الشركة.

¹ - د/محمد شفيق الصاوي ميرا، إدارة المخزون السلعي، الدار الجامعية للنشر، الاسكندرية، 2001، ص3.

² -Wood, F, Donald, Murphy, R, Paul, « contemporary log » Pearson Education, Inc. New Jersey, 8th Edition, 2004, pp328- 329.

³ - سامي زكي عوض، دور الموائج الجافة في منظومة النقل متعدد الوسائط، مرجع سبق ذكره، ص103.

⁴ - رونالد اتش بالو ، ادارة اللوجيستيات، ادارة اللوجيستيات، مرجع سبق ذكره، ص110.

ورضا المستهلك يبدأ بطلب الشراء وينتهي بتوصيل البضاعة إليه وقد تستمر بتقديم خدمات ما بعد البيع. فخدمة العملاء هي حلقة وصل ما بين التسويق واللوجستيات بإعتبار عناصر المزيج التسويقي تتضمن المنتج والتسعير والمكان والترويج، ويستخدم المكان كأفضل مصطلح لتمثل التوزيع المادي، الذي يعمل على خلق القيمة المكانية والزمنية للعميل فالخدمة اللوجستية تلعب دورا مهما في الاحتفاظ بولاء العميل.

4- تدفق المعلومات وتشغيل أوامر الطلب:

4-1- تدفق المعلومات:

يقصد بنظم المعلومات مجموعة من العناصر المتفاعلة والمترابطة التي تتولى مهام جمع وتخزين البيانات، انشاء ملفات، استرجاع، وتحويل البيانات من خلال معالجتها وتحليل البيانات باستخدام الأساليب الاحصائية والرياضية، لدعم عمليات اتخاذ القرار والتنسيق والرقابة في المؤسسة.

"وعلى الرغم من الإهمال الذي حصل في هذا الجانب من نظام اللوجستيك ولا سيما في السابق وذلك للنقص الحاصل في عملية نقل المعلومات وكذلك في الأدوات المستخدمة في ترجمة هذه البيانات Data التي لها القدرة على مناولة ومعالجة التدفق الرئيسي للمعلومات لقد أثرت هذه الأمور في سير نظام المعلومات وتطويرها بوصفه عنصرا حيويا في نظام اللوجستيك."¹

ولقد كان من الضروري وجود نظام معلوماتي لقراءة الطلب عند كل نقطة في قناة اللوجستيات، ويسمح بتحريك نظام اللوجستيك، فتم إنشاء نظام معلوماتي بهدف تخطيط وتنفيذ برامج اللوجستيات وتزويد المنظمة بالبيانات لتسهيل أداء أنشطة اللوجستيات.

4-2- تشغيل أوامر الطلب:

يعبر هذا المصطلح عن النظام الذي تستخدمه الشركة للحصول على الأمر من العميل فتنفيذ أوامر الطلب تمر بمراحل عديدة بداية بإعداد الطلب وتوصيله ثم ادخال الطلب وتنفيذه وفي الأخير تقرير بحالة الطلب "كما أن زيادة معدل سرعة تشغيل الأوامر يساعد على تقليل حجم المخزون."²

فمعالجة الطلب تتصل اتصالا وثيقا بتدفق المعلومات في النظام اللوجستي للشركة لأنها كانت تستغرق وقت طويل من 60% - 70% من الوقت الكلي لدورة الطلب ولكن "في السنوات الأخير استفادة نشاط

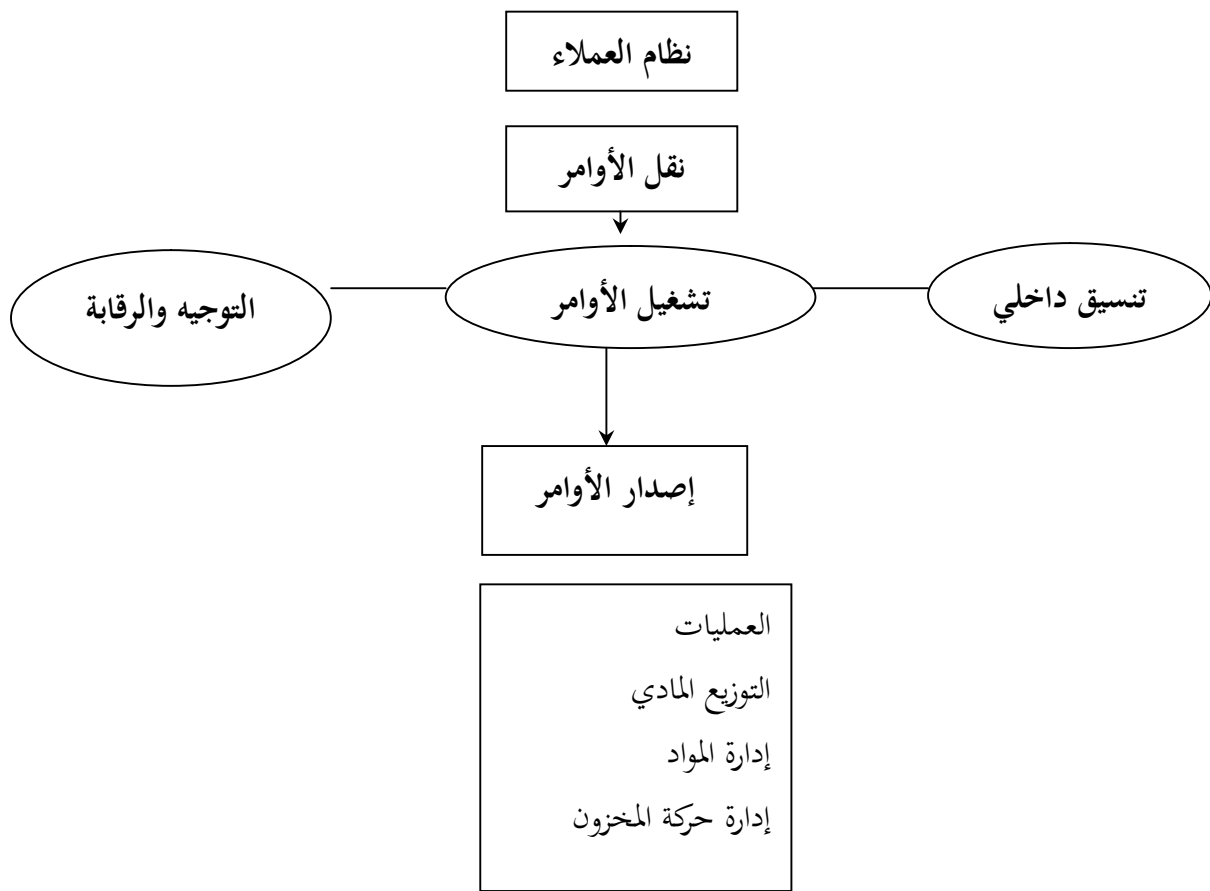
¹ - نافع ذنون الدباغ، نظام اللوجيستيك المفاهيم و الاساسيات، مرجع سبق ذكره، ص115.

² - د/محمد عبد العليم صابر، إدارة اللوجستيات، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2007، ص93.

إدارة خدمة العملاء ولا سيما معالجة طلبات العملاء كثيرا من التقدم في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات والحاسبات.¹

"وبالرغم من ان الانشطة المتعلقة بتشغيل اوامر الطلبيات تمثل تكلفة اقل بالمقارنة بتكلفة النقل والتخزين، الا انها على درجة كبيرة من الاهمية بسبب علاقتها بالوقت الاجمالي المستغرق منذ الحصول على امر الطلب من العميل وحتى استلامه للمنتجات او الخدمات المرغوبة، وذلك يكون له تاثير واضح وملحوس على رضاء العملاء."²

الشكل رقم (01- 06): نظم المعلومات الادارية في مجال اللوجستيات



المصدر: محمد عبد العليم صابر، إدارة اللوجستيات، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2007، ص96.

¹ - د/ أيمن النحراوي، إدارة اللوجستيات، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2016، ص232.

² - د/ اقسام عمر، الامداد الشامل-مدخل ادارة التكلفة والسياسات المتبعة، مرجع سبق ذكره، ص22.

ثانيا: الأنشطة الداعمة (المساعدة)

1- إدارة المخازن والمناولة:

1-1- إدارة المخازن : تهتم بتحديد الأماكن والمباني ومواقع المستودعات المخصصة للاحتفاظ بمختلف أنواع المواد التي تحتاجها المنظمة قبل وبعد عملية الانتاج فتوفير المخازن نشاط مطلوب للمساهمة في خفض تكاليف الانتاج، والنقل، والبيع، فبالنسبة للإنتاج يساعد المنشأة على تجنب تكاليف تعطل الانتاج أو توقفه وبالنسبة للبيع تجنب فرص البيع الضائعة.

1-2- أما المناولة : تعتبر محور أداء نشاط التخزين ويقصد بالمناولة: "تحريك ونقل مختلف المنتجات والبضائع من موقع لآخر بهدف الاستجابة لأحد أوامر التشغيل الصادرة من إدارة التوزيع المادي أو إدارة المخزون الداخلي، بمعنى عملية المناولة داخل المخازن سواء كانت المخازن لأغراض انتاجية أو تسويقية."¹

فعملية المناولة تقوم بالتحميل والتفريغ والنقل، والتخزين، والشحن، وتحريك المواد الأولية والنصف مصنعة والسلع النهائية.

فالتخزين وعمليات المناولة تمثل حوالي الربع من التكاليف اللوجستية لهذا تعمل الإدارة اللوجستية على خفض تكلفة المناولة، ووقت تحريك المواد لتقليل وقت دورة الانتاج، ومعدل الكسر والتلف أثناء عملية المناولة وقد تساعد في رفع مستوى الانتاج وجودته، "وتخفيض مستويات المخزون، والقضاء على الفاقد لتقليل الخسائر، ويقسم نشاط المناولة إلى نوعين وهما المناولة الميكانيكية والمناولة الآلية."²

2- التعبئة والتغليف:

في الأسواق نجد المنتجات مغلقة في عبوات مختلفة شكلا وحجما، فالغلاف يساعد على حماية البضاعة من التلف ويسهل حركتها لذا يسعى رجال التسويق وخبراء اللوجستيات إلى تحسين عملية المناولة.

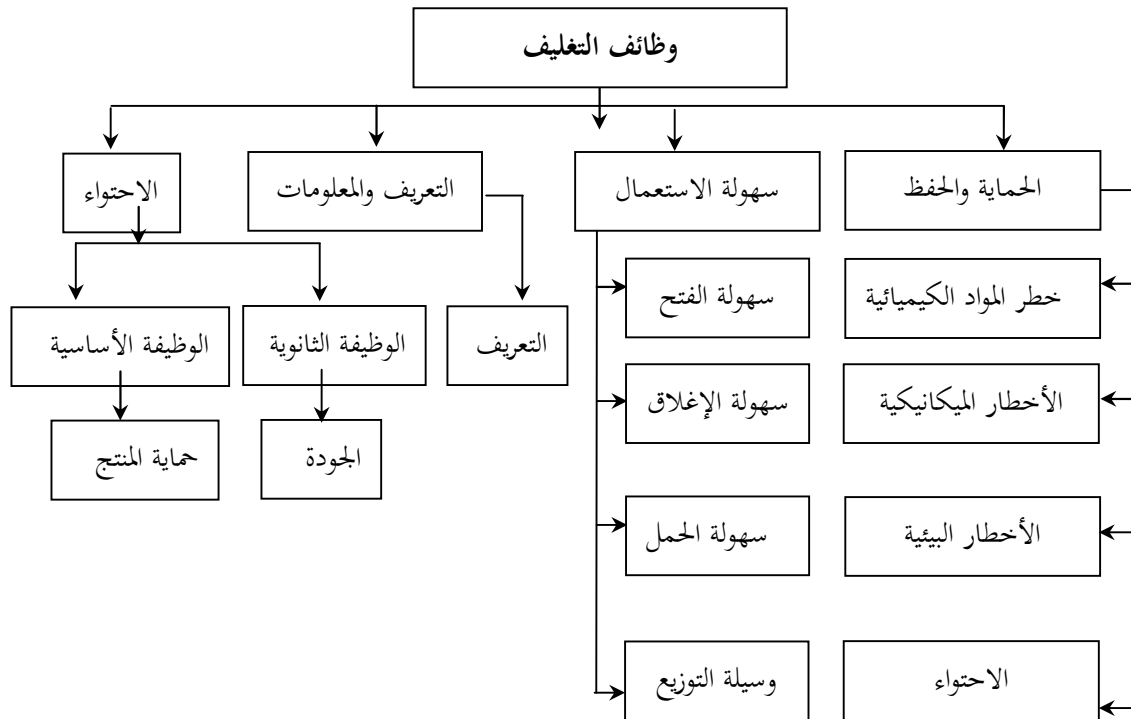
¹ - آدم اسماعيل آدم خميس، تطبيق الإدارة اللوجستية وأثرها في أداء قنوات النقل والتوزيع "دراسة ميدانية على الشركات العاملة في مجال البترول في السودان 2008-2013"، مرجع سبق ذكره ، ص83.

² -Rushton, A, Croucher, p, Baker, p, « Hand book of Logistics and distribution management, « British library cataloguing in publication Data, London, 3rd edition, 2006 p15.

وعند تصميم الغلاف يجب الجمع بين الكفاءة الفنية والاعتبارات العملية في نفس الوقت لأنه على أساس حجم ووزن أبعاد ودرجة تحمل الغلاف يتحدد نظام النقل والتخزين والمناولة وتكلفة كل منهما.¹

فعلم التسويق يهتم بالنواحي الترويجية للتغليف والحمائية، بينما المنظومة اللوجستية لها رؤية أكثر شمولية وإدراك لما يليه هذا الموضوع في كفاءة نظام اللوجستيات حيث يتابع تطوراتها في مجال التصميم والحجم و ملائمتها لوسيلة النقل.

الشكل رقم (01- 07): وظائف التغليف



المصدر: جمال فريد مصطفى - جلال العبد، إدارة اللوجستيات، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2003، ص236.

3-ال شراء:

تعرف وظيفة الشراء بأنها: "وظيفة فنية وإدارية تخصصية مهمتها توفير المواد والمستلزمات للمشروع في الوقت المناسب والسعر الأقل والجودة المطلوبة والكمية الاقتصادية."²

¹ - /محمد احمد حسان، اسماعيل محمد السيد، محمد توفيق ماضي، إدارة الامداد والتوزيع، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، ص24.

² - مصطفى يوسف كافي، إدارة الأعمال اللوجستية مدخل استراتيجي - كمي، مكتبة المجتمع العربي للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الأردن، 2013، ص18.

وتتضمن وظيفة الشراء مجموعة من الأنشطة والقرارات التي تؤثر على كفاءة أداء اللوجستيات وعلى التكاليف والأرباح الخاصة بها وهي "تحديد كمية الشراء وشكل وحجم المواد المشتراة"¹، اختيار الموردين، مفاوضات على الأسعار، شروط البيع، تحديد توقيت المشتريات" (فالتوقيت المناسب للشراء يتضمن الالتزام بمواعيد التسليم التي تم الاتفاق عليها مسبقا بمعنى توفير الاحتياجات من الموارد والأصناف بأشكالها المختلفة وقت الحاجة إليها وليس قبل الحاجة إليها)"²، تقييم جودة الواردات.

نجد أن حوالي 50% من مشاكل الجودة سببها ضعف إدارة الشراء، فعملية الشراء تحتل مكانة مهمة في الشركات لكون تكلفة المشتريات لأي شركة من المواد الأولية، والمكونات، وقطع الغيار تمثل حوالي 50% من قيمة المبيعات للنتائج النهائي خصوصا في ظل التوجه نحو الآلية الذي أدى إلى زيادة كميات الانتاج.

"فنجاح كافة الأنشطة الأخرى في المشروع مرتبط بمدى نجاح إدارة الشراء في القيام بأداء الأعمال المناطة بها."³

رغم العلاقة المتداخلة بين الشراء، وبين أنشطة النقل، والتخزين غير أن الشراء يؤثر بصورة غير مباشرة على تدفق السلع في القناة اللوجستية، لذا ليس لكل أنشطة الشراء ارتباط مباشر بالمسؤول اللوجستي، ومن بين هذه الأنشطة التي تؤثر على التكاليف اللوجستية: تحديد كميات الشراء، نقاط الشحن، شكل المنتج، طرق النقل، لذا عملية الشراء ليست مسؤولية كاملة بالنسبة للمسؤول اللوجستي.

المطلب الثاني: سلسلة الامداد

يعتبر مصطلح سلاسل الامداد مصطلح جديد ظهر في الثمانينات من القرن العشرين، فسلسلة الامداد أو سلسلة التوريد أو التوريد أو شبكة الامداد فهي مصطلح انجليزي Sypply chain، وبالفرنسية La Chaîne Logistique، وتوصف بالمفهوم أو الفلسفة، أو الطريقة، أو العملية، أو النظام أو الاستراتيجية.

¹ - د/صالح الدين عبد الباقي، د/ عبد الغفار حنفي، إدارة المواد والامداد، الدار الجامعية، الاسكندرية، 2000، ص15.

² - د/محمد عبد العليم صابر، إدارة اللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص156.

³ - مصطفى يوسف كافي، إدارة الأعمال اللوجستية مدخل استراتيجي - كمي، مرجع سبق ذكره، ص19.

وهي من أبرز المفاهيم الحديثة في إدارة منظمات الأعمال التي تعمل على "تحقيق التكامل بين مجموعة من الأنشطة تبدأ من الموردين وتنتهي عند المستهلك النهائي من خلال تقديم مزيج من السلع والخدمات والمعلومات وبما يحقق قيمة مضافة من وجهة نظر عملاء المنشأة".¹

أولاً: مفهوم سلسلة الامداد

فبالرغم من الاهتمام الكبير الذي حظي به مفهوم سلسلة الإمداد منذ ظهوره إلا أنه لم يتم التوصل إلى تعريف شامل ومحدد متفق عليه في الأدب الإداري، فهو مفهوم حديث النشأة ومتداخل مع العديد من المجالات المعرفية، فهناك من الباحثين من يرى أن هناك تطابق بين مفهوم سلسلة الإمداد ومفهوم إدارة اللوجستيات وهناك من يرى أنه تطور وامتداد لإدارة اللوجستيات والبعض يرى أنه هناك فرق بين سلسلة الإمداد واللوجستيات.

1- تطابق المفهومين:

"تشتمل الأعمال اللوجستية على مجموعة متكاملة من الأنشطة الوظيفية Functional activities المتكررة لمرات عديدة من خلال قنوات محددة، وذلك أثناء تحويل المواد الخام إلى منتجات نهائية مع إضافة قيمة ملموسة لهذه المنتجات في عيون العملاء الذين يحصلون عليه، ونظراً لأن مصادر المواد الخام، والمصانع، ونقاط البيع لا تقع في مكان واحد، ونظراً لأن هناك قناة تشتمل على التابع المنتظم في خطوات الانتاج والتسويق فإن الأنشطة اللوجستية تتم بشكل متكرر ولعدة مرات قبل وصول المنتج إلى ساحة السوق".²

من خلال هذا التعريف فإدارة الأعمال اللوجستية هي إدارة أعمال سلسلة الامداد لأنه "يطلق على الأنشطة اللوجستية المتكررة تسمية سلسلة الامداد".³

فإن إدارة سلسلة الامداد هي "إدراك حركة التدفقات المختلفة (منتجات- مواد خام- معلومات- أموال) بين مراحل السلسلة لضمان انتاج عدد كافي من المنتجات وتوزيعها بالكميات المناسبة على الأماكن

¹- د/جمال فريد مصطفى- أسرار ديب، إدارة اللوجستيات، المكتب الجامعي الحديث، الاسكندرية، مصر، 2006، ص131.

²- د/ثابت عبد الرحمن ادريس، مقدمة في ادارة الاعمال اللوجيستية الامداد و التوزيع العيني، المرجع سبق ذكره، ص21.

³- د/محمد علي ابراهيم، تعريف الأعمال اللوجستية، ملتقى الادارة اللوجستية وتحسين سلسلة التوريد وورشة عمل النظم المعاصرة للتخطيط والرقابة على الخزين، مرجع سبق ذكره، ص2.

المناسبة في الأوقات المناسبة مع مراعاة خفض التكاليف الكلية في السلسلة ورفع مستوى الخدمة"¹

2- سلسلة الامداد تطور وامتداد لمفهوم إدارة اللوجيستيات:

فبالرغم من حداثة موضوع اللوجيستيات إلا أنها تميزت بالتطور السريع: "إذ تطورت من التوزيع العيني Physical Distribution إلى إدارة للمواد Material Management ثم تحولت إلى لوجيستيات متكاملة Integrated Logistics تضم كل من إدارة المواد والتي أصبحت تعرف باسم اللوجيستيات الداخلة Inbound Logistics والتوزيع العيني تحت مسمى اللوجيستيات الخارجة Outbound Logistics فضلا عن المناولة الداخلية، ولم يقف الأمر عند هذا الحد بل تطورت اللوجيستيات لتصبح سلسلة الامداد Sypply chain."²

يتضح من خلال التعريف أن مفهوم سلسلة الامداد هو امتداد وتطور لمفهوم إدارة اللوجيستيات في ظل إعادة تقييم استراتيجية المؤسسات لتحكم في التكلفة الاجمالية.

ففي البداية كانت تسمية إدارة الشراء والتخزين، فتطورت التسمية وأصبح يطلق عليها إدارة المواد ثم تطورت وأصبحت إدارة اللوجيستيات وأخرها تطورا إدارة سلسلة الامداد.

ومن بين الأسباب التي أدت إلى التوجه من إدارة اللوجيستيات إلى الإدارة الحديثة لسلسلة الامداد تميز المنتجات بدورة حياة قصيرة وتساعد المنافسة محليا ودوليا.

في ظل التوجهات الجديدة مثل العولمة وتكنولوجيا المعلومات والاتصال، إضافة إلى ظهور شركات وتحالفات استراتيجية بين المنظمات.

" إن إدارة سلسلة الإمداد والتوريد هي امتداد لإدارة اللوجيستيات وبينما توجه اللوجيستيات إلى أنشطة شركة واحدة (أو شاحن واحد) في توريد المنتجات للمستهلكين، فإن سلسلة إدارة الإمداد والتوريد موجهة لأنشطة العديد من الشركات التي تورد المستلزمات أو المنتجات على طول سلسلة توريد وإمداد معينة"³.

¹ - د/عبد العزيز محمد، إدارة سلسلة الامداد ، ملتقى الادارة اللوجستية وتحسين سلسلة التوريد وورشة عمل النظم المعاصرة للتخطيط والرقابة على التخزين، المنظمة العربية للتنمية الادارية، القاهرة، 5-9 أوت 2009، ص6.

² - خبراء الشركة العربية المتحدة للتدريب والاستشارات الادارية، الاتجاهات والأساليب الحديثة لإدارة المشتريات والمخازن باستخدام النظام اللوجستي، الشركة العربية المتحدة، مصر، 2006، ص154.

³ - د/ أيمن النحراوي، تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية، مرجع سبق ذكره، ص237.

ان سلسلة الامداد والتوريد هي شبكة تنقل المواد الخام من مورديها الى مصنعي المنتج النهائي او منتج العنصر الوسيط ثم يتم شحن المنتج النهائي الى المستودعات و المخازن لكي يتم شحنها بعد ذلك الى المستهلك او شحنها مباشرة الى المستهلك.

"فان ادارة سلسلة الامداد والتوريد هي عملية متداخلة ومتراصة لدمج أنشطة موردي المواد الخام، ومصنعي منتج العنصر الوسيط، ومصنعي المنتج النهائي، والمستودعات، ووسائل النقل، والموانئ (او محطات الحاويات والبضائع)، ومستهلكي المنتج النهائي، وكافة الاطراف في سلسلة التوريد والامداد، حتى يتم توزيع هذه المنتجات والموارد على طول سلسلة الامداد والتوريد لتقليل تكلفة النظام للسلسلة الخاصة بالامداد الى الحد الادنى، مع الوفاء بمتطلبات خدمة المستهلك."¹

3- الفرق بين سلسلة الامداد وإدارة اللوجستيات: شهد مفهوم سلسلة الامداد عدة تعاريف منها:

3-1- "إن إدارة اللوجيستيات تشير إلى الجانب الوظيفي داخل منشآت الأعمال، أما إدارة سلاسل التوريد تشير إلى مفهوم عام يحكم جميع الأطراف التي تشترك معا في سلسلة واحدة، تبدأ من المورد وتنتهي عند المستهلك."²

3-2- "تعتبر إدارة اللوجيستيات في المؤسسات ذلك الجزء من إدارة سلسلة الامداد الذي يخطط وينظم وينسق ويراقب التدفق والتخزين الأمامي والعكسي - الكفاء والفعال للسلع والخدمات والمعلومات المرتبطة ذات العلاقة وذلك بين نقطة الأصل أو المنشأة ونقطة الاستهلاك من أجل تلبية متطلبات العميل."³

3-3- "تعتبر العمليات اللوجستية جزء من سلسلة التوريد والتي تقوم بالتخطيط والتطبيق ومراقبة سير وتدفق السلع والخدمات والمعلومات من المنتج أو مصدر الخدمة إلى المستهلك النهائي بفاعلية لضمان تحقيق متطلبات الزبائن."⁴

3-4- وحسب منظمة إدارة سلاسل الامداد CSCMP فسلاسل الامداد "تتضمن تخطيط وإدارة كل النشاطات الخاصة بعمليات خلق المصادر Sourcing والمشتريات والنشاطات اللوجستية كما تتضمن التنسيق والتعاون بين كل الأطراف المشتركة في سلسلة الامداد من موردين ووسطاء ومقدموا الخدمات والعملاء. أما إدارة اللوجيستيات فهي الجزء من إدارة سلاسل الامداد التي تقوم بعمليات التخطيط والتطبيق

¹ 237.

² د/جمال فريد مصطفى، د/جلال ابراهيم العبد، إدارة اللوجيستيات الدار الجامعية الاسكندرية، 2004- 2005، ص132.

³ تامر مصطفى صالح الجزائر، اللوجيستيات كنظام متكامل في المؤسسات الرياضية، مرجع سبق ذكره، ص05.

⁴ -Stok, J. And Lambert D, Strategic logistic management, Vol. 17 NO. 1 pp 620

والرقابة لكفاءة وفعالية التدفقات الأمامية والخلفية والتخزين لكل من البضائع والخدمات والمعلومات من مصدرها إلى نقطة استهلاكها وذلك لمقابلة متطلبات العميل.¹

3-5- وحسب Wei and xiang: إن إدارة سلسلة التوريد تشير إلى "النظام الكامل لسلسلة التوريد والذي يشمل التخطيط والتنسيق والتشغيل والرقابة وتعظيم الاستفادة من مختلف الأنشطة والعمليات بغرض إنتاج المنتجات المناسبة والمطلوبة من قبل العملاء في الوقت المناسب وبالكمية المناسبة والجودة المناسبة وفي الدولة المناسبة والموقع المناسب، وهذا يتطلب رقابة جيدة لجانبيين:

* تدفق المعلومات ورأس المال والخدمات اللوجستية في السلسلة.

* الأنشطة الإدارية المستمرة المرتبطة بشراء المواد الخام وتصنيع المنتجات الوسيطة والنهائية والمبيعات، لكل من الموردين والمصنعين والموزعين وتجار التجزئة وحتى العملاء النهائيين داخل هيكل شامل لسلسلة وظيفية.²

3-6- ولقد أعاد مجلس إدارة الامداد والتوزيع في عام 1998 تعريف مفهوم الامداد " بأنه أحد أجزاء سلسلة الامداد داخل المنظمة المسؤول عن تخطيط وتنظيم ورقابة تدفق السلع والخدمات والمعلومات ذات الصلة من مرحلة تديير المواد الخام إلى مرحلة وصولها إلى عملاء المنظمة"³

-إدارة اللوجستيات ليست مجرد مصطلح مرادف لإدارة سلسلة الامداد بل هي جزء من هذه الإدارة التي تخطت التكامل بين الخدمات اللوجستية مع الوظائف الأخرى للمنشأة إلى التكامل مع الموردين والوسطاء والشركات القانونية الأخرى.

فمن خلال التعاريف السابقة نجد أن سلسلة الامداد مفهوم أشمل وأعم من إدارة اللوجستيات التي أصبحت جزء من إدارة سلسلة الامداد.

فرغم النجاح الكبير الذي حققته المنظومة اللوجستية في المنشآت، ولكن من ناحية أخرى لم تستطع توفير إطار عام تستعمله المنشأة للتنسيق والربط بين وظائفها أو بين الأطراف المشاركة في عملية تدفق سلعها وخدماتها.

¹ -http://commerce – logistique. A lafdal. Net/ t15- topic - 14h10m /25.07.2017

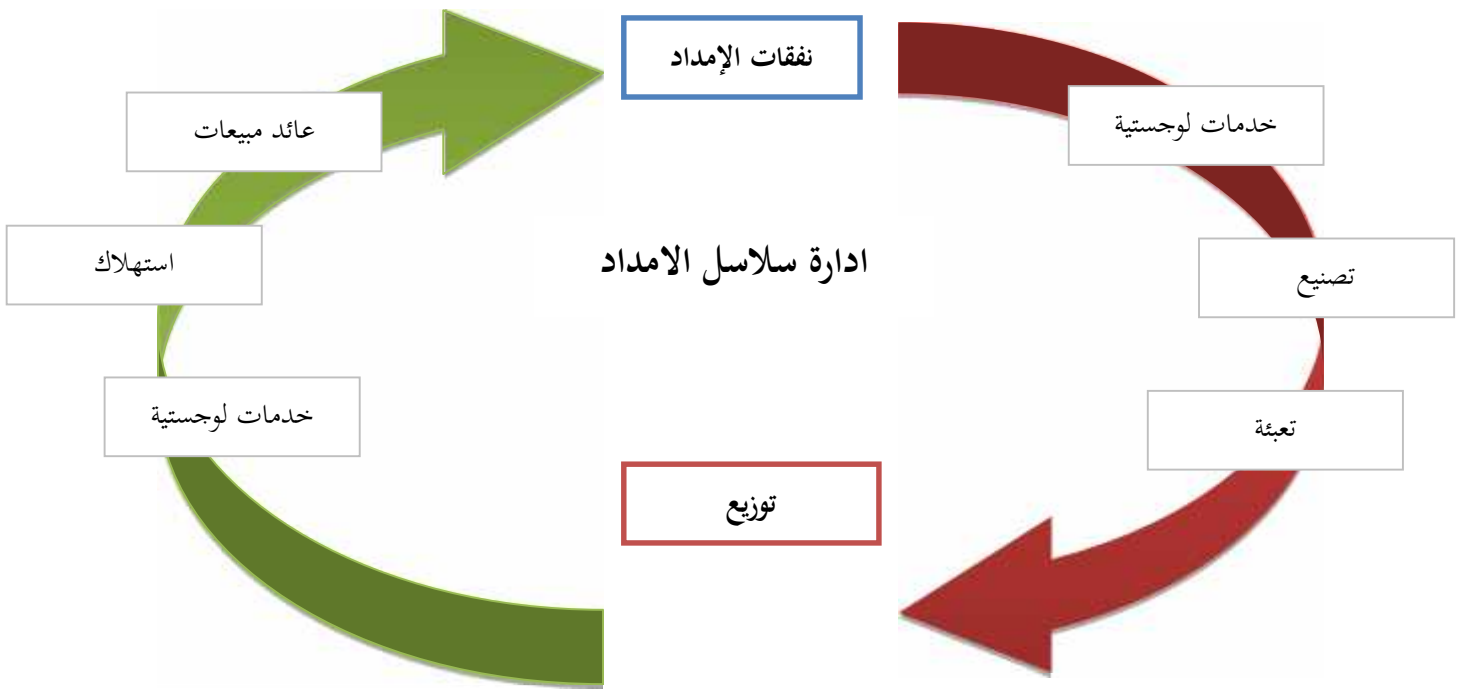
² - د/ علاء محمد البتانوني، تأثير الربط والتكامل بين ممارسات إدارة سلسلة التوريد وإدارة التكاليف الاستراتيجية على دعم القدرة التنافسية لمنشآت الأعمال الصناعية، مجلة المحاسبة والمراجعة، كلية التجارة جامعة بني سويف، المجلد الثاني، العدد 1، يونيو 2014، مصر، ص228.

³ - د/محمد أحمد حسان، إدارة الامداد والتوزيع، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2006، ص34.

-سلسلة الامداد تحتوي على 3 منشآت أو أكثر متصلة بصورة مباشرة بواسطة خطوط تدفق المنتجات أو الخدمات والمعلومات والتمويل من المصدر إلى العميل، فجوهر هذه الإدارة هو خلق التكامل بين العرض والطلب من خلال التنسيق بين المؤسسات للوصول إلى نموذج إداري عالي الجودة

-ومن خلال التعاريف السابقة يمكن تعريف سلسلة الامداد: شبكة من المنشآت تشمل الموردين، المصنع مراكز التوزيع، العملاء، منظمات أخرى، وموردي أنظمة المعلومات لتقديم قيمة أعلى للعميل بواسطة سلسلة من الأعمال المتكاملة والمتراطة ضمن أطر وظيفة أو تنظيمية أو جغرافية.

الشكل رقم (01- 08): إدارة سلاسل الامداد



المصدر: <http://www.google.ae/search> . 12h 00m 18.10.2017

بما أن "سلسلة التوريد عبارة عن شبكة من المنظمات فإن على كل منظمة في السلسلة أن تختار وتطور سلسلتها الخاصة بها والتي ستدعم الأولويات التنافسية لمنتجاتها وخدماتها".¹ لأن كل منظمة في السلسلة تعتمد على المنظمات الأخرى في الحصول على المواد أو المعلومات.

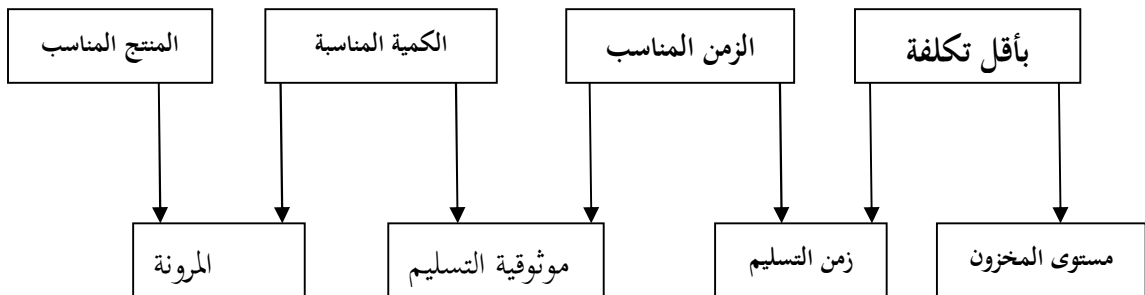
¹ - د/سليمان خالد عبيدات، مصطفى شاويش، إدارة المواد الشراء والتخزين، دار الميسرة، الطبعة الثالثة، الأردن، 2010، ص228.

ف تطوير الخطة الاستراتيجية لإدارة سلسلة الامداد يتطلب استخدام آخر التطورات التكنولوجية في مجال المعلومات والاتصال، وتوفير المختصين في إدارة سلسلة الامداد واليد العاملة المتدربة، والمرونة في التعامل مع التغيرات الطارئة، لأن تفاعلها مع بيئتها الخارجية والداخلية التي تتميز بديناميكية التغيير، والاستجابة للمتغيرات والتكيف معها شرطاً أساسياً لبقائها ووجودها " ويعتبر المفتاح الرئيسي إلى جعل إدارة سلسلة التوريد أكثر فاعلية هو جعل الموردين شركاء في استراتيجية المنظمة لتلبية التغيرات التي مهما حصلت في السوق¹ من خلال التنسيق بين الأنشطة الداخلية للمنظمة وبين هذه الأنشطة والأطراف الخارجية صعوداً ونزولاً.

ثانياً: أهداف سلسلة الامداد

إن الأهداف التقليدية لإدارة سلسلة الإمداد هي أهداف إدارة العمليات اللوجستية وهي تقديم المنتج المناسب بالكمية المناسبة والموقع الزمني المناسب وبأقل كلفة وهذا ما يوضحه الشكل التالي .

الشكل رقم (01-09): هيكل أهداف إدارة سلسلة الإمداد



المصدر: ساوس الشيخ، أثر تطبيق الإدارة البيئية في إطار إدارة سلسلة الإمداد على الأداء دراسة تطبيقية على عينة من شركات الصناعة الغذائية الجزائرية، مرجع سبق ذكره، ص112.

وتكمن أهداف سلسلة الامداد في:

- تخفيض التكلفة بالاستغلال الأمثل للموارد.

- إرضاء العميل من خلال تعظيم قيمة منتجات وخدمات الشركة.

- تحقيق التكامل بين جميع الأطراف في سلسلة الامداد.

¹ - د/عبد الستار محمد العلي، الادارة الحديثة للمخازن والمشتريات إدارة سلسلة التوريد، دار وائل للنشر، الطبعة الثانية، الأردن، 2006، ص208.

- التقليل من الاستثمار في المخزون.

- تخفيض دورة حياة المنتج.

- خفض المخاطر وعدم التأكد

- رفع مستوى أداء سلسلة الامداد لدعم مركزها التنافسي.

وتحقيق هذه الأهداف ليس من مسؤولية الشركة لوحدها وإنما "مسؤولية تضامنية تمتد لتشمل كافة أعضاء السلسلة، فتكلفة وجودة المنتج النهائي ترتبط بتكلفة وجودة الأجزاء والمكونات المشتراة، وبالتالي فجهود تخفيض التكلفة وتحسين مستويات الجودة لم تعد تقتصر على حدود كل منشأة بل هي نتاج جهود أعضاء سلسلة التوريد مجتمعة."¹

ثالثا: أهمية سلسلة الامداد

تنبع أهمية إدارة سلسلة الامداد من ضرورة الحاجة إلى تطبيقها بصورة فعالة فتطبيقها أصبح خيار حتمي لا مفر منه لشركات الأعمال الصناعية والخدمية.

1-**التكلفة**: فتخفيض التكلفة التقليدي لم يعد مقتصرًا على حدود كل منظمة في ظل بيئة الأعمال الحالية بل اتجه نحو إدارة التكلفة على امتداد سلسلة الامداد لتعزيز المزايا التنافسية حيث "تتخصص كل منشأة في أداء الأنشطة التي تتميز بميزة نسبية فيها وتعهيد باقي الأنشطة لمنشآت أخرى بالسلسلة أكثر كفاءة في أدائها، ومن ثم أصبح جزء كبير من تكلفة المنتج يتحدد خارج المنشأة ارتباطًا بالموردين."²

2-**العميل**: تعمل سلسلة الامداد على تحقيق الاتصال بالعميل من خلال التعرف على رغباته، والوقت الذي يحتاج فيه المنتج، والسرعة في توصيله.

3-**التكاليف الرأسمالية**: في ظل سلسلة الامداد تكاليف تشغيل المصانع والمخازن تكون عند حدها الأدنى، خاصة إذا كانت أوامر الطلب أكثر من التنبؤ بالمبيعات حيث يكون المخزون عند حده الأدنى.

4-**الوفورات الرأسمالية**: فسلسلة الإمداد ستزيد من رأس المال العامل للشركة لأن المخزون سيتحول إلى أوراق نقدية من جانب آخر سيؤثر إيجابًا على القيمة السوقية للمنشأة.

¹ - د/محمد يسين عبد اللطيف، أثر التكامل بين أسلوب تحليل سلسلة القيمة وأدوات إدارة التكلفة البينية في تعزيز المزايا التنافسية لسلسلة التوريد: دراسة استطلاعية، مجلة المحاسبة والمراجعة، كلية التجارة جامعة بني سويف، المجلد الثالث، العدد الثاني، ديسمبر 2015، ص252.

² - د/المرجع السابق، ص237.

5- القيمة السوقية: "المثالية في سلسلة التوريد يمكن أن تؤكد بصورة إيجابية على خمسة عناصر تقود إلى القيمة السوقية هي نمو المبيعات، تخفيض التكلفة، الاستخدام الكفؤ للأصول الثابتة، إنجاز الأعمال بصورة متميزة، الشريحة الضريبية المحددة."¹

المطلب الثالث: الاتجاهات الحديثة في المنظومة اللوجستية

تزايد الاهتمام في السنوات الأخيرة في مجال إدارة الأعمال بالأنشطة اللوجستية لأنه أصبح لدى القيادات الإدارية فناعة بأن تحقيق الميزة التنافسية وزيادة الأرباح تأتي بتحقيق رضا العملاء عند أقل تكلفة كلية مع خلق قيمة اقتصادية مضافة واتسمت المنظومة اللوجستية بالتطور السريع بالرغم من حدوثها مما أدى إلى افراز العديد من المفاهيم والاتجاهات الحديثة في هذا المجال.

أولاً: اللوجستيات العكسية

من وجهة نظر المنظومة اللوجستية إن دورة المنتج لن تنتهي بمجرد وصوله إلى المستهلك فقد يتعرض لتلف ويتم إعادته إلى المصنع لتصلحه أو استبداله وتعرف اللوجستيات في اتجاهين:²

الاتجاه الأول: يركز على إدارة المواد التي تغطي كافة الوظائف من الحصول على المادة الخام حتى الوصول إلى المصنع.

الاتجاه الثاني: يشمل حركة المنتجات من المصنع إلى العميل وتضيف اللوجستيات العكسية اتجاهها ثالثاً فهي تتعامل مع المناولة والتخزين وحركة المواد التي تتدفق عكسياً من المستهلك إلى المنتج وتتضمن عودة الوحدات المعيبة أو الصناديق ومواد التعبئة. "ويظهر دور اللوجستيات العكسية عندما يقوم الزبون بشراء منتج معين من تاجر التجزئة ثم يجده تالف فيرجعه إلى التاجر ويستعيد ثمنه، فيقوم التاجر بإرساله إلى مركز المرتجعات، ومن خلال الفاتورة يتم الكشف عن الكود العالمي للمنتج لتعرف عليه في قواعد بيانات مركز المرتجعات فتظهر "قاعدة البيانات بأن المنتج قد تم إرجاعه ويتحمل الصانع تكلفة إرجاع المنتج، وبعدها يقوم التاجر باسترجاع تكلفة المنتج التالف، ويقوم الصانع بفحصه في قاعدة بياناته، ليقوم بتصلحه وإرساله للبيع في سوق ذو درجة ثانية للحصول على قيمته."³

¹ - الرفاعي ممدوح عبد العزيز، إدارة سلاسل التوريد مدخل تحليلي، مكتبة عين شمس، القاهرة، 2006، ص15.

² - د/محمود خضر، إدارة الأعمال اللوجستية، دار البداية، الطبعة الأولى، عمان، 2015، ص117.

³ - رونالد اتش بالو، إدارة اللوجيستيات، تخطيط وتنظيم، مرجع سبق ذكره، ص27.

فاللوجستيات العكسية تشمل عودة الوحدات المعيبة والحاويات والصناديق ووسائل التعبئة فهي تهتم بالتخزين والمناولة وحركة المواد التي تتدفق عكسيا من الزبون إلى المورد فالقرارات الخاصة باختيار طريقة النقل والتخزين والتعبئة والتغليف تتأثر بتكاليف اللوجستيات العكسية.

إن تصرفات الشركات اتجاه اللوجستيات العكسية مختلفة منها من تتفادى تغليف السلع وذلك بنقلها أو استعمال الحاويات التي يمكن عودتها، أو تعبئة السلع قرب الأسواق وإعادة تصميم العبوات وهناك خيارات أخرى مثل "تجميع العبوات وإعادة للمورد أو إرسالها إلى مركز إصلاح لإعادة استخدامها أو التبرع بها إلى جمعية خيرية أو تحويلها إلى خردة وبيعها".¹

وتسمى اللوجستيات العكسية باسم لوجيستيات المسؤولية البيئية لأنها تقوم بإعادة تصنيع المواد الغير مستعملة كالزجاجات والعبوات، وجمع وتفكيك وإجراء العمليات على المنتجات المستعملة وأجزاء المنتجات للحفاظ على البيئة.

وقدرت نسبة المردودات ما بين 5- 10% من اجمالي المبيعات، وترتفع هذه النسبة إلى حوالي 35% في حالة البيع بالكتالوج.

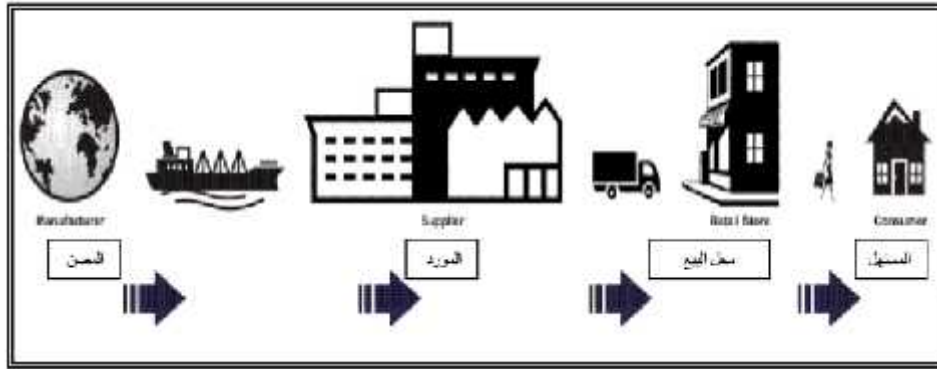
"كما أن أكبر مائة محل من محلات التجزئة في الو م أ عام 2013 تلقت مردودات بلغت نسبتها نحو 75 مليون دولار، كما ارتفعت قيمة الصناديق والزجاجات ومواد التعبئة في ظل عمليات التدوير".²

ويوضح الشكل رقم (01- 10) الاتجاه التقليدي للوجيستيات من المصنع إلى المستهلك.

¹ - د/أيمن النحراوي، العمليات اللوجيستية، دار الكتب المصرية، الاسكندرية، 2010، ص106.

² - د/أيمن النحراوي، إدارة اللوجيستيات، مرجع سبق ذكره، ص242.

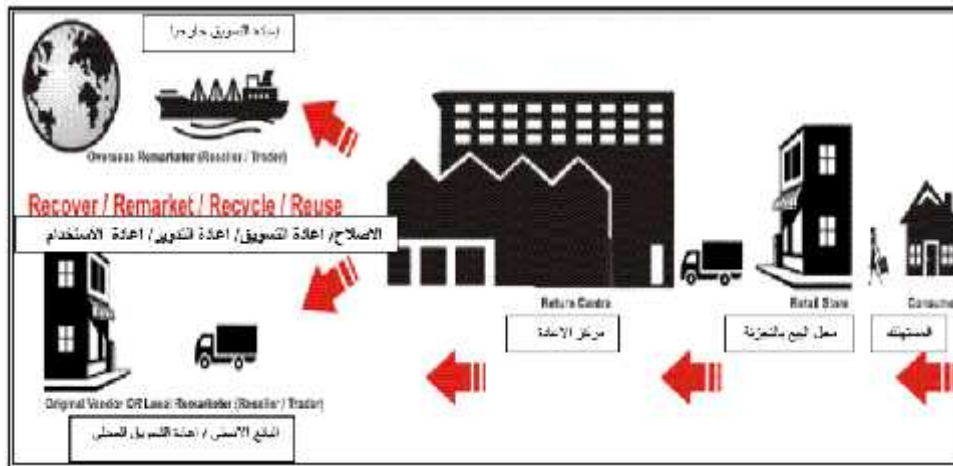
الشكل رقم (01- 10): الاتجاه التقليدي للوجيستيات



المصدر: الشيماء السيد عبد الشافي ثابت، أثر الاستثمارات في قطاع النقل والخدمات اللوجيستية على التنمية الاقتصادية في مصر، مرجع سبق ذكره، ص16.

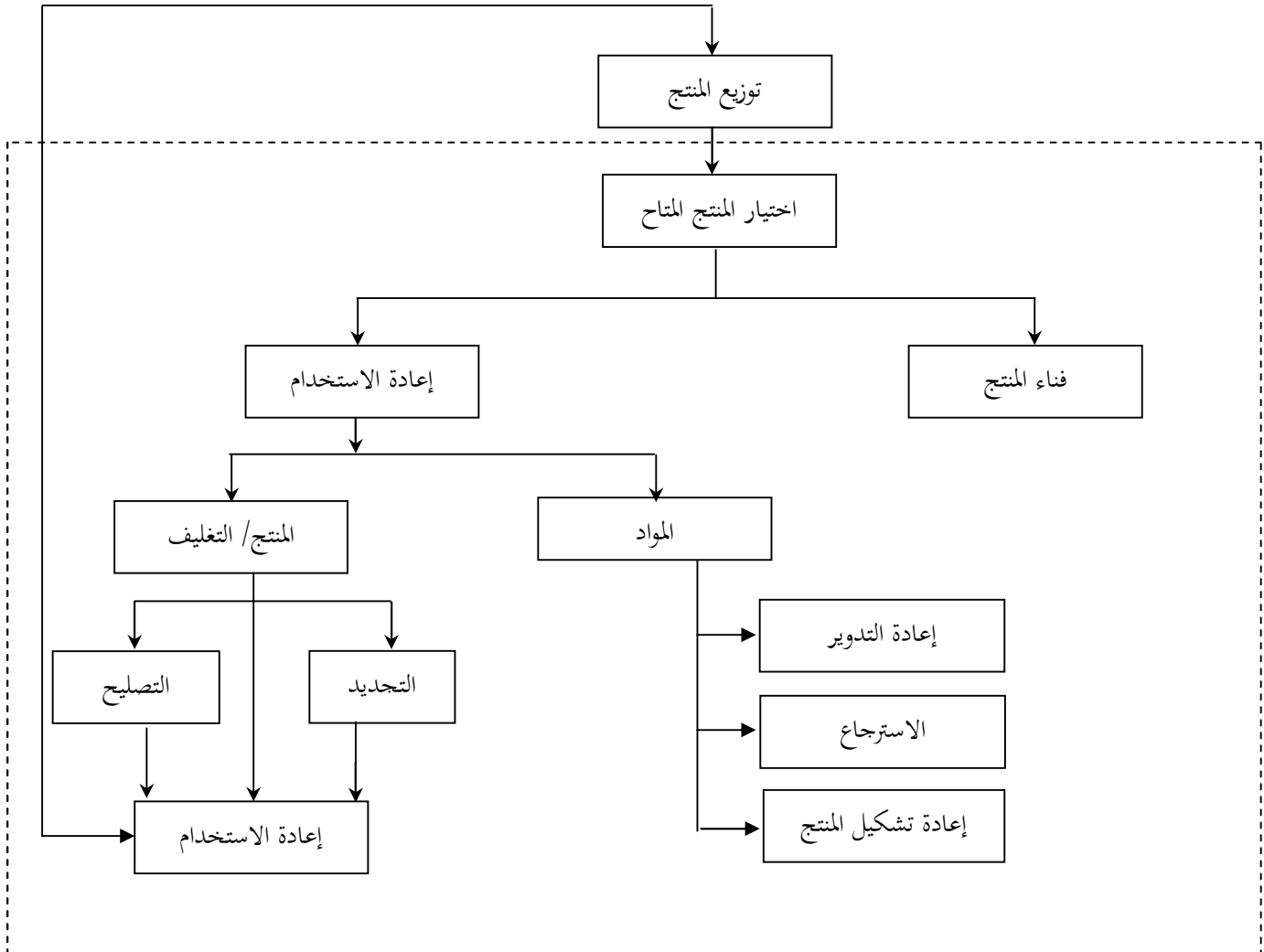
أما الشكل رقم الموالي فيوضح الاتجاه العكسي للوجيستيات من المستهلك إلى المصنع مروراً بالمركز اللوجيستي الذي يتم فيه تجميع وفرز هذه المنتجات مرة أخرى لإجراء عمليات إصلاح أو إعادة تدوير لإعادة تسويقها مرة أخرى.

الشكل رقم (01- 11): الاتجاه العكسي للوجيستيات



المصدر: الشيماء السيد عبد الشافي ثابت، أثر الاستثمارات في قطاع النقل والخدمات اللوجيستية على التنمية الاقتصادية في مصر، مرجع سبق ذكره، ص17.

الشكل رقم (01-12): مراحل الإمداد العكسي



المصدر: عبد العزيز بن قيراط، اداء وجودة الخدمات اللوجيستية ، ودورها في خلق القيمة، مرجع سبق ذكره، ص12.

ثانيا: تنفيذ اللوجيستيات من خلال طرف ثالث

إن تنفيذ الأنشطة اللوجيستية يتم بصور مختلفة إما من خلال المؤسسة نفسها في إطار الامداد التي تتضمن المؤسسة ومورديها وعملائها، أو عن طريق التحالفات أو إعطاء المهام اللوجيستية إلى أطراف أخرى مستقلة عن الشركة متخصصة في تنفيذ الأنشطة اللوجيستية.

1- الشراكة والتحالفات:

هناك بعض المنشآت تختار المشاركة بقدراتها اللوجيستية مع منشآت أخرى للإستفادة من المزايا التي يمكن تحقيقها من وراء هذه المشاركة كتخفيض التكاليف، تقديم أحسن خدمة للعملاء، استخدام التكنولوجيا وتحقيق الميزة التنافسية، تقليل المخاطر.

فالقيام بالشراكة أو تكوين تحالف لوجيستي يعود بالفائدة لكلا الطرفين والشركة التي لديها قناة لوجيستية قوية تكون لديها القدرة على الإدارة اللوجيستية الداخلية وهذا راجع للجهود الذاتية المبذولة على المستوى الداخلي.

"واتخاذ القرار بشأن أداء الوظيفة اللوجيستية داخليا على مستوى المؤسسة، أو السعي لاتخاذ ترتيبات أخرى، إنما يتوقف على الموازنة بين عاملين: مدى حيوية اللوجيستيات بالنسبة لنجاح المؤسسة، ومدى كفاءة المؤسسة في إدارتها للوظيفة اللوجيستية."¹

وتلجأ الشركات إلى التحالف في الحالات التالية:

* إذا كانت الشركة تريد تقوية وضعها التنافسي ولكن لا ترغب في تكوين الإدارة اللوجيستية فتلجأ إلى شركة أقوى منها لوجيستيا.

* إذا قامت الشركة باستثمارات ضخمة في معدات النقل والمخازن وتكنولوجيا اللوجيستيات فتبحث عن الشراكة لتخفيض التكاليف.

* إذا كانت اللوجيستيات ليست ذو أهمية بالنسبة لاستراتيجية المنشأة ولديها كفاءات قوية في الإدارة اللوجيستية فتسعى المنشأة إلى البحث عن الشركاء في النظام اللوجيستي لتقليل التكاليف ويقوم التحالف الاستراتيجي على تقاسم المعلومات والثقة المتبادلة "مع وضع أهداف محددة لتحقيق مستوى أعلى من الأداء اللوجيستي، يفوق المستوى الذي يتحقق على المستوى الفردي، مع وضع قواعد صارمة بالنسبة لكل شريك."²

¹ - رونالد اتش بالو، إدارة اللوجيستيات، إدارة اللوجيستيات، مرجع سبق ذكره، ص794.

² - المرجع نفسه، ص796.

2- تنفيذ اللوجيستيات من خلال طرف ثالث:

بالرغم من أن معظم المؤسسات تؤدي وظائفها اللوجيستية بنفسها إلا أنه هناك تزايد في عدد الشركات التي تعتمد على المؤسسات المتخصصة في هذا المجال خاصة المنشأة التي تفتقر إلى الكفاءة العالية في الإدارة اللوجيستية تلجأ إلى طرف ثالث يكون أكثر كفاءة في هذه الناحية لتنفيذ بعض أو كل الخدمات اللوجيستية الذي هو عبارة عن وسيط بين الطرف الأول (المورد أو المنتج) والطرف الثاني وهو المستهلك.

وهي عبارة عن شركات لوجيستية خاصة وتسمى بالشركات اللوجيستية المتكاملة أو موردي الطرف الثالث أو أخصائي التعاقدات اللوجيستية، فهذه الشركة تقوم ببيع خدمات لوجيستية متكاملة عوض القيام بالتحالفات مقابل سعر متفق عليه في العقد وبالتالي فهي تدير العمليات اللوجيستية للمؤسسة العميلة.

"إن عملية اللجوء إلى طرف ثالث لتقديم الخدمات اللوجيستية تستند على فكرة التفكك الرأسي وهي عملية عكسية للتكامل الرأسي"¹ أي فصل العملية الانتاجية (الصناعية) عن العملية اللوجيستية حيث تركز المنشآت على أنشطتها الرئيسية وتترك لموردي الخدمات اللوجيستية عمليات النقل والتخزين.. وباقي الأنشطة اللوجيستية بغية تخفيض التكاليف وتقديم أحسن خدمة للمستهلك وتعزيز الوضع التنافسي، كما هو الوضع على سبيل المثال: "في صناعة النسيج حيث يتم فصل عملية الصباغة عن عملية صناعة النسيج لاختلاف الطاقة المثلى لكل منهما حيث أن إنشاء حوض صباغة يمكن أن يخدم عدد كبير من شركات النسيج، وبالتالي فلا يوجد ما يبرر إنشاء حوض صباغة بكل شركة نسيج وإلا ترتب على ذلك طاقات فائضة غير مستغلة وإهدار للمواد."²

وهكذا يقومون موردي الخدمات اللوجيستية بالتجميع بين عدة شركات لتقديم خدمات أفضل وبسعر أقل.

ومن بين الشركات المتخصصة في مجال الخدمات اللوجيستية نجد "شركة فيدرال إكسبرس، ويوناييتد بارسل سيرفس وشركة إيموري العالمية للخدمات اللوجيستية Emory's Global Logistic تقدم لعملائها

¹ - د/محمد علي ابراهيم، الاتجاهات الحديثة في اللوجيستيات، ملتقى المنظومة الحديثة في إدارة الموانئ (اللوجيستيات - الجمارك، التحكيم)، الأردن، المنظمة العربية للتنمية الادارية، 7-9 مارس 2011، ص4.

² -http : // mbagroup. Ibda3. Org/E96- topic – 20h.10m -01/02/2018.

مجموعة من الخدمات المتكاملة تشمل: إدارة شبكة التوريد، ونظم معلومات تناسب احتياجات العميل الخاصة، ورقابة المخزون، وإدارة المخازن، وإدارة النقل، وخدمة العملاء ومراجعة ورقابة تكاليف النقل.¹ فمؤسسات الخدمات اللوجيستية منها من يقدم جميع الخدمات اللوجيستية ومنها من يتخصص في البعض منها حيث تنقسم هذه المؤسسات إلى 3 أنواع:

* تقوم بتوزيع السلع مرتفعة القيمة.

* تقدم خدمات النقل.

* تقدم الأنشطة اللوجيستية الداخلية بشكل متكامل.

وهناك بعض "الصناعات تتحول إلى التعاقد مع شركات لوجيستيات الطرف الثالث أكثر من الأخرى فمثلا صناعات التكنولوجيا المتقدمة والالكترونيات تستخدم شركات لوجيستيات الطرف الثالث على نطاق أوسع من صناعات السيارات والكيماويات وتجارة التجزئة".²

وهناك أسباب أخرى غير التفكك الرأسي للهو إلى طرف ثالث لتقديم الخدمات اللوجيستية عندما يكون "جوهر نشاط الشركة ليس له علاقة باللوجيستيات، وعدم توافر الموارد البشرية والرأسمالية التي تؤدي الخدمات على المستوى المطلوب دوليا، أو دخول الشركة في أعمال جديدة تختلف إحتياجاتها اللوجيستية عن التي كانت تمارسها في أعمالها".³

وتنفيذ الخدمات اللوجيستية من خلال طرف خارجي يتطلب المرور بأربعة مراحل:

2-1- المرحلة الأولى: يتم تحديد الخدمة اللوجيستية التي يتم اسنادها إلى مورد خارجي وتشمل:⁴

* تحديد الخدمات اللوجيستية المطلوب اسنادها لمورد خارجي.

* تحديد احتياجات العميل للخدمات اللوجيستية التي سيؤديها الطرف الثالث.

¹ - خبراء الشركة العربية المتحدة للتدريب والاستشارات الادارية، الانحاهات والأساليب الحديثة لإدارة المشتريات والمخازن باستخدام النظام اللوجيستي، مرجع سبق ذكره، ص 197.

² - د/أيمن النحراوي، إدارة اللوجيستيات، مرجع سبق ذكره، ص 235-236.

³ - د/محمد علي ابراهيم، تعريف الأعمال اللوجيستية، مرجع سبق ذكره، ص 09.

⁴ - د/محمود خضر، إدارة الأعمال اللوجيستية، مرجع سبق ذكره، ص 114-115.

2-2- المرحلة الثانية: تحديد واختيار الموردين من خلال:

* عن طريق البحوث والأنترنت والمجلات يتم تحديد الموردين المحتملين وإعداد قائمة بأسماء الموردين المحتملين لتأدية الخدمات اللوجيستية.

* يتم اختيار عدد من الموردين للقيام بالخدمة اللوجيستية وذلك حسب احتياجات المؤسسة وبناءا على تقييم العروض المقدمة من الموردين والاستفسار والزيارات الميدانية.

2-3- المرحلة الثالثة: يتم فيها التعاقد والتنفيذ من خلال:

إبرام العقد الذي يتضمن الخدمات اللوجيستية المطلوبة، السعر، طريقة الدفع، مدة العقد وطريقة إلغاء العقد.

2-4- المرحلة الرابعة: الإدارة والتوجيه:¹

يتم في هذه المرحلة قياس أداء كل من المورد والشركة حسب الشروط المدونة في العقد من خلال الاجتماعات أو التقارير.

¹ - د/أيمن النحراوي، العمليات اللوجيستية، مرجع سبق ذكره، ص 103.

خاتمة الفصل :

إن عصر ما بعد الصناعة الذي أطلق عليه عصر الخدمات، ثم أعيد تسميته بعصر صناعة الخدمات اللوجيستية أو عصر اقتصاديات اللوجيستيات، يعد تعبيرا عن الخيط العام الذي كان مفقودا لربط التجارة الدولية مع منظومة الخدمات المينائية والمركزية العالمية للإدارة الذي يهدف إلى صناعة بيئة عالمية متداخلة ومتكاملة من المراحل والحلقات التي تصنع اقتصادا عالميا يحقق قيما مضافة بدون زيادة التكاليف. وسوف تشهد الفترة القادمة تعاظم دور وأهمية اللوجيستيات نتيجة لتعاظم درجة المنافسة وسياسات تحرير التجارة التي تقوم على ضرورة الأخذ بمنظومة متكاملة لتحقيق وفر في تكاليف الانتاج والنقل والتوزيع وهذا ما تحققه اللوجيستيات.

الفصل الثاني

أهمّ تطبيقات المنظومة اللوجيستية

داخل الموانئ البحرية

تمهيد :

منذ بزوغ عصر الحاويات التي أحدثت ثورة في مجال النقل سادت أسواق التجارة الدولية خدمات توصيل البضائع من الباب إلى الباب.

أصبح بذلك لا ينظر إلى النقل كعمليات مجزأة ولكن كعملية واحدة تتم من خلال قناة لوجيستية كاملة وشهدت الموانئ البحرية تطورا سريعا ومتلاحقا شمل جميع العناصر المكونة لمنظومة الميناء فبعدما كانت الموانئ عبارة عن نقطة وصل بين البحر والبر وتعتمد على موقعها الجغرافي وتوفير خدمات مناولة البضائع وعمليات التخزين وهي المفاهيم الأساسية للموانئ القديمة، تغيرت من حيث دورها وخدماتها ومن ناحية البنية الأساسية والتجهيزية والإدارية، وأصبحت أحد أهم حلقات الربط بين أطراف التجارة الدولية نظرا لزيادة حجم التجارة المنقولة عن طريق البحر.

فالمفاهيم التي ظلت قرونا عديدة دون تغير لقد تغيرت بسرعة كبيرة باستخدام المفاهيم الحديثة للمنظومة اللوجستية وأصبح الميناء إحدى حلقات السلسلة اللوجستية لتوافره على الأنشطة اللوجستية كالصنيع والتجميع والتوزيع والتخزين.. وتكامله مع المناطق الحرة والصناعية بمنطقة الظهر.

المبحث الأول: الموانئ البحرية من مركز للنقل إلى قاعدة لوجستية

لقد شهدت العقود الثلاث الأخيرة تغيرات كبيرة في مفهوم ودور الموانئ البحرية وأصبحت الموانئ مؤسسة اقتصادية بالمعنى الكبير وليست مجرد مؤسسة خدماتية ولقد تحقق هذا التطور من خلال مراحل.

المطلب الأول: ماهية الموانئ البحرية.

أولاً: مفهوم الموانئ البحرية.

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

مفهوم الميناء باللغة الإنجليزية port فهو مشتق من الكلمة اللاتينية القديمة porta التي تعني بوابة وهذا المعنى لم يعد يقتصر على مفهوم الميناء البحري فقط بل قد يعني الميناء النهري، وكذلك الميناء الجوي.¹ كما عرف الميناء "بأنه المكان الذي يتم فيه تبادل البضائع والركاب بين البحر واليابسة، كان الميناء ولا يزال في كثير من دول العالم، ذلك المكان من الأرض عند الشاطئ مجهز بتجهيزات خاصة تسمح برسو السفن لشحن وتفريغ البضائع وصعود ونزول الركاب فهو مكان البداية والنهاية، والميناء جزء لا يتجزأ من شبكة النقل الكلية ويترب على هذه النظرة أن الميناء نشاط داخلي يتصل بجميع النقاط الحيوية الهامة داخل الدولة، ونشاط خارجي يصل الدولة بموانئ العالم الخارجي."²

- "الموانئ البحرية هي نوافذ الدولة على العالم الخارجي، ومن خلالها يتم تداول تجارة الدولة الخارجية."³ يمكن تعريف الميناء كمكان تحتمي فيه السفن، وأين تمر البضائع، نشاطه الرئيسي هو تجارة السلع."⁴

"الميناء هو بلد أو مكان بقصد حماية السفن أثناء تراكبها، ويكون في العادة مجهز بأحدث المنشآت ومعدات تداول البضائع (شحن وتفريغ) وتخزينها، ومزود بوسائل النقل والاتصالات، وقد تتوفر فيه

¹- قائد عائض العمثيلي، خدمات الموانئ البحرية اليمينية، المحددات الاقتصادية للعرض والطلب عليها ووسائل تنميتها، رسالة دكتوراه، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية، 1991، ص9.

²- صقر محمد أحمد، دور الموانئ في النقل والتجارة واللوجيستيات، مجلد 20 العدد39، يناير 1995 مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، ص25.

³- محمد ابراهيم العراقي، قطاع النقل في مصر الماضي والحاضر والمستقبل حتى عام 2020، المكتبة الأكاديمية، القاهرة، 2002، ص235.

⁴-Bauchet : Le transport international dans l'économie mondiale ; Ed. Economica,1991, 2eme Edition, p245

إمكانيات بناء وإصلاح السفن، وتوفير متطلبات السفن للسطح ولوازم الماكينات وتموين السفن من الأغذية والوقود ومطبق لأحدث أنظمة المعلومات بغرض تسهيل عملياته بكفاءة وفعالية في أقصر وقت ممكن.¹

- "يعد الميناء الحلقة الأخيرة في سلسلة النقل البحري وهو عبارة عن مساحة تعدها الدول وتزودها بالمعدات والأدوات والمنشآت لتكون صالحة لإتمام الإجراءات على البضائع المنقولة بحرا، وقد تكون هذه المساحة محددة الماء واليابسة، كما قد تكون محددة اليابسة عندما يتم إنشاء ما يسمى بالميناء الجاف".²

- "الميناء ليس فقط همزة وصل بين البر والبحر لكنه من الممكن أن يصبح مجمع صناعي متكامل من المدن ومراكز التخزين والصناعات لمقابلة الطلب المتزايد من العملاء، بل يمكنه على المدى الطويل أن يصبح محرك رئيسي لتحقيق التنسيق بين المدن والتسهيلات اللوجستية والمجمعات الصناعية وبوابات الأسواق".³

- ويمكن القول بأن الموانئ تعبر عن مكان يجمع بين وسيلتي نقل (النقل البحري والنقل الداخلي) من قنوات مائية، ملاحية، طرق برية، سكك حديد أو هو المرفأ وتتكون الموانئ من ثلاثة عناصر.

وحسب المادة 889 من القانون البحري الجزائري "رتبت الموانئ حسب استخدامها، فالموانئ التجارية سميت كذلك ورتبت في هذا الصنف الموانئ المخصصة لضمان وفي أحسن الظروف الاقتصادية والأمنية مختلف عمليات الشحن والإفراغ للأفراد، البضائع والحيوانات الحية العابرة من النقل البحري إلى النقل البري والعكس، بالإضافة إلى كل العمليات المرتبطة بالملاحة البحرية".⁴

الميناء عبارة عن منشئة ساحلية تتكون من مرفأ أو أكثر، تقام على سواحل أو شواطئ البحار أو المحيطات، أو الأنهار، أو البحيرات، يتم فيها عمليات تفرغ وتحميل السفن بالبضائع أو الركاب وتحتوي الموانئ على الرافعات والأرصفة والمخازن للسفن".⁵

ثانيا: عناصر الميناء البحري

ويتكون الميناء البحري من ثلاث عناصر أساسية:

¹- د/أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2009، ص25.

²- د/محمد جلال خطاب، اقتصاديات الموانئ بين النظرية والتطبيق، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2015، ص11.

³- محمد توفيق وسلمي زكي عبد الفتاح، نحو معايير للاستثمار في الموانئ البحرية، المؤتمر البحري الدولي الحادي عشر ماردكون 11، الإسكندرية 2009، ص9.

⁴- حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة مؤسسات ميناء الجزائر، رسالة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2008/2007، ص80.

⁵ <http://ar.m.wikipedia.org> . 17h45m – 01/04/2018.

- مساحة مائية تتصل مباشرة بخطوط ملاحية بحرية ويتعين أن تكون هذه المساحة محمية من الأمواج والظواهر الطبيعية المعاكسة.¹

- مساحة أرضية تتصل مباشرة بآماكن الدولة عن طريق وسائل النقل الداخلي المختلفة.

- واجهة بحرية "تتضمن الأرصفة والمراسي وجميع المعدات والرافعات وهي نقطة التقاء وسائل النقل البحري والبري".²

ويقصد بالمرافأ "المسطح البحري العميق بالدرجة التي تؤهله لاستقبال السفن، والمحمي حماية إما طبيعية (في حوضن خط الساحل) أو اصطناعية عن طريق مد لسان صناعي من الأرض صوب البحر، وتتسم مياه المرافأ بالهدوء التي تضمن دخول وخروج السفن في أمان".³

فالميناء مفهوم أعم وأشمل من المرافأ الطبيعي حيث يضم الميناء "النطاق الذي يحتضن المرافأ بالإضافة إلى مستلزمات خدمات السفن وكل متطلبات عمليات الشحن والتفريغ والتخزين والنقل، مثل الأرصفة والروافع والمستودعات والمخازن والطرق الداخلية والمباني... وهذا يعني أن ميناء في العالم لا بد أن يحتضن مرافأ".⁴

ولكن توجد في المقابل عدة مرافئ بدون موانئ، إذ ليس من الضروري أن يتحول كل مرافأ طبيعي إلى ميناء إذا لم تتوافر فيه مقومات اقتصادية وجغرافية أخرى، أو لوجوده بعيدا عن خطوط الملاحة الدولية أو لانتشار فيه الشعاب المرجانية التي تعرقل حركة الملاحة البحرية.

ثالثا: التصنيفات المختلفة للموانئ البحرية

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

¹- د/هارون أحمد عثمان، الاقتصاد البحري مع إشارة خاصة لمشاكل الدول النامية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 194، ص60.

²- أسعد مبارك حسين، منجد عباس محمد علي، دراسة استكشافية لتكاليف الخدمات المينائية لبعض الموانئ العربية، مجلة العلوم الاقتصادية، 2015، ص160.

³- د/أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص16.

⁴- مختار السويدي، اقتصاديات النقل البحري، دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري والتجارة الخارجية، الدار المصرية اللبنانية، الطبعة الثالثة، القاهرة، 1996، ص325.

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 بها نوعا من الحماية الطبيعية ويتم تحسينها من خلال الأعمال الصناعية كإضافة حاجز أمواج....
 - الموانئ الصناعية: هي الموانئ التي تم إنشائها وتجهيزها (الأرصفة، المداخل، المخارج، الأحواض).
- وهناك أيضا الموانئ الجافة التي يمكن إقامتها بعيدا عن الشواطئ البحرية لأنها 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 مظهرها 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 الدولة، ويتم توحيد رسوم وتعريفات الموانئ وهذا 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."¹

¹-د/محمد جلال خطاب، اقتصاديات الموانئ بين النظرية والتطبيق، مرجع سبق ذكره، ص31.

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".¹

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 أرباحاً كبيرة".²

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

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

4-2- موانئ تجارية عامة: تقوم باستقبال أنواع عديدة من السفن كسفن الصب والسائلة والبضائع العامة، الركاب... وغيرها من السفن.

4-3- موانئ تجارية متخصصة: تلك الموانئ التي تتخصص في تقديم خدمات معينة من حيث نوع التجارة أو النقل.³ ومنها الموانئ الصناعية، الموانئ الحرة، الموانئ الخاصة بتداول السيارات في ألمانيا، موانئ البترول في الخليج العربي.

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

4-5- موانئ عسكرية: "ويتم تجهيزها (بالإضافة إلى تجهيزات الموانئ التجارية) بمنشآت ومعدات خاصة بمناولة الأسلحة والذخائر للقوات البحرية".⁴

4-6- موانئ النزهة: تتضمن سفن النزهة، وسفن الشراع...

¹- علي عبد، مصطفى عبد الحافظ، إدارة وتشغيل الموانئ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، 2000، ص 45.

²- د/ شريف ماهر هيكمل، اللوجستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير، مرجع سبق ذكره، ص 68.

³- د/ محمد جلال خطاب، اقتصاديات الموانئ بين النظرية والتطبيق، مرجع سبق ذكره، ص 37.

⁴- د/ محمد ابراهيم عراقي، قطاع النقل في مصر الماضي والحاضر والمستقبل حتى عام 2020، مرجع سبق ذكره، ص 236.

4-7- 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.

4-8- 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".¹

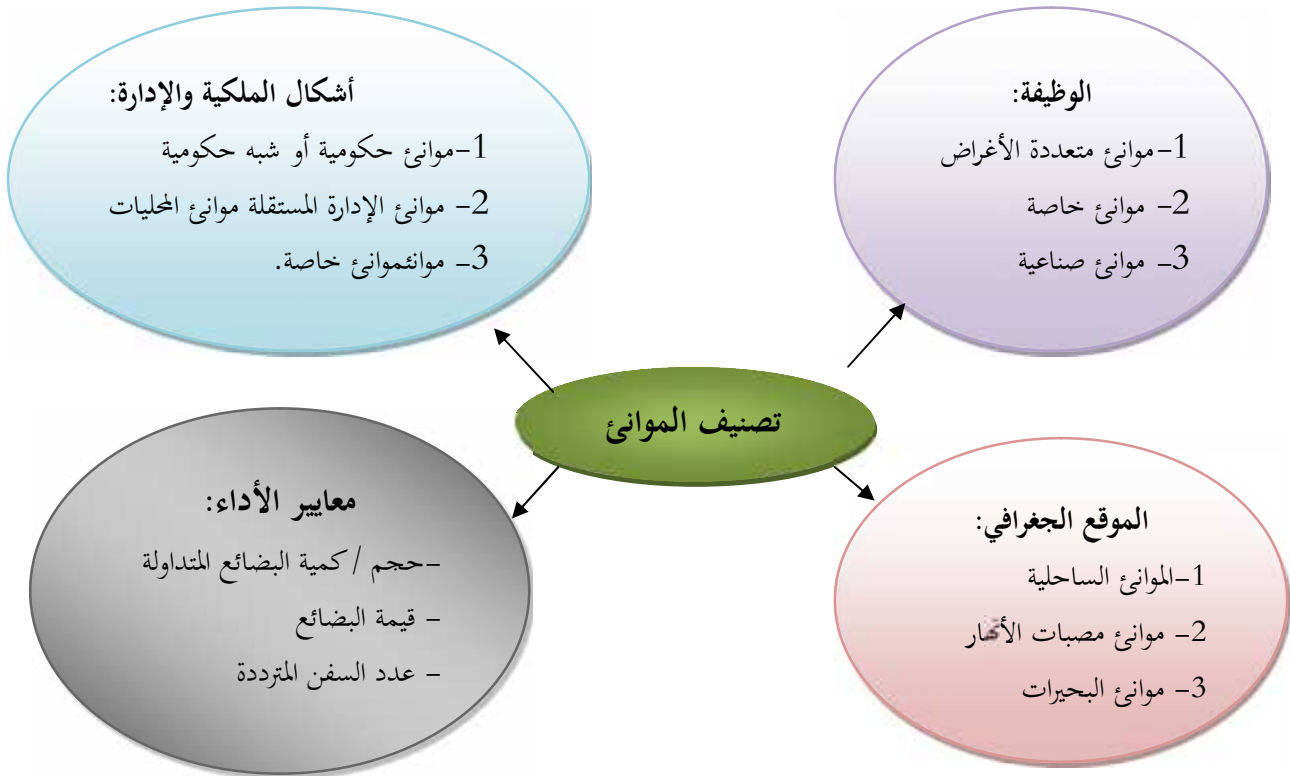
5- من ناحية معايير الأداء:²

- حجم وكمية البضائع المتداولة في الميناء.

- قيمة البضاعة المتداولة في الميناء.

- عدد السفن المترددة على الميناء وأحجامها .

الشكل رقم (02-01): المعايير الأساسية لعملية تصنيف الموانئ



المصدر: د/ شريف ماهر هيكل، اللوجستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير، مرجع سبق ذكره، ص53.

¹- د/ محمد سليمان هدى، اقتصاديات النقل البحري، دار الجامعات المصرية، الاسكندرية، ص133.

²- د/ شريف ماهر هيكل، اللوجستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير، مرجع سبق ذكره ، ص53.

رابعاً: الأنماط الإدارية المختلفة المستخدمة في إدارة الموانئ:

في ظل التطورات الاقتصادية التي يشهدها العالم ظهرت أنماط مختلفة لإدارة الميناء والتي تتأثر بعدة عوامل منها:¹

- الهيكل السياسي والاقتصادي والاجتماعي للدولة.
 - مستوى الدولة وتصنيفها (دولة متقدمة- دولة من دول العالم الثالث).
 - موقع الميناء داخل الدولة (إذا كان يقع داخل المدينة أو في منطقة معزولة خارج المدن).
 - نوعية البضائع المتداولة والتي تعتمد على نوعية الميناء هل هو (ميناء تجاري- صناعي- تخصصي).
- وحسب تجارب الموانئ تم رصد أربعة أنماط رئيسية لإدارة الموانئ وهي:

1- الإدارة الكاملة للميناء Service port: تملك هيئة إدارة الميناء (هيئة حكومية) جميع الأصول الموجودة بهذا الميناء وتقوم بإدارتها وتشغيلها بشكل كامل.

2- نظام الإدارة في الميناء The Tools port system : "تمتلك الدولة البنية التحتية والفوقية لكنها تقوم بتأجير المعدات للقطاع الخاص."²

3- نظام إدارة المالك للميناء Landlord system: نظام الإدارة عن طريق حيازة الملكية هو أكثر نظم إدارة الموانئ انتشاراً في العالم حيث يتم التعاقد ما بين (هيئة الميناء/الحركة) ومشغلي الميناء والمحطات بغرض توفير إدارة متخصصة وتمييز تدير الميناء ومحطات الحاويات بالكفاءة اللازمة ويتميزون بالمرونة الإدارية لتحقيق معدلات عالية في التشغيل.

4- الموانئ المخصصة بالكامل:³ إن البنية التحتية (أراضي الميناء) والبنية الفوقية (المعدات والتجهيزات) ملك للقطاع الخاص ولا يوجد أي تدخل حكومي في أسلوب الإدارة (بريطانيا) ويكمن مهامها في:

- التخطيط والتطوير المستقبلي للميناء على ضوء نمو التجارة الخارجية للدولة وقدرة الميناء على استقطاب تداول البضائع بنظام تعقيب الشحن وكذلك مواكبة التطور التكنولوجي، البحري العالمي.

- متابعة وتقييم أداء العاملين ومقدمي الخدمات في الميناء والتأكد من الالتزام ببنود التعاقد.

¹- د/ أيمن النحراوي، تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية، مرجع سبق ذكره، ص53.

²- د/ إيهاب النحراوي، موانئ الخليج العربي القدرة التنافسية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009، ص107.

³- تقرير جامعة الدول العربية، دراسة العوامل المؤثرة في تطوير وتحديث الموانئ البحرية العربية لدراسة ميدانية جامعية لدول العربية، القاهرة، 2006، ص4-6.

- إعداد الاحصائيات.
- متابعة التزام العاملين ومقدمي الخدمات لقوانين البيئة المحلية.
- وضع الخطط التسويقية للميناء ككل.
- متابعة التنظيمات والقواعد الدولية الصادرة عن المنظمات الدولية والمنظمة لأعمال الموانئ.
- إعداد خطط الصيانة لمرافق الميناء.

الجدول رقم (01-02): الأنماط الأساسية لإدارة الموانئ

وظائف أخرى	عمالة الموانئ	البنية الفوقية	البنية التحتية	
معظمها عام	عام	عام	عام	ميناء خدمي عام
عام/ خاص	خاص	عام	عام	إدارة الميناء المجهز
عام/ خاص	خاص	خاص	عام	نظام حيازة الملكية
معظمها خاص	خاص	خاص	خاص	ميناء خدمي خاص

المصدر: د/ شريف ماهر هيكمل، اللوجستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير، مرجع سبق ذكره، ص72.

المطلب الثاني: وظائف الموانئ البحرية وأهميتها

أولاً: وظائف الموانئ البحرية

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

1- من ناحية حركة البضائع: (النقل)

من أهم وظائف الميناء حركة البضائع من البحر إلى البر ومن البر إلى البحر (شحن وتفريغ) وما تتضمنه من عمليات تحويل البضاعة من الرصيف إلى التخزين ثم شحنها في وسائل النقل البرية (شاحنات، عربة سكك الحديدية).

2- من ناحية التجارة الخارجية:

يتم نقل حوالي 90% من التجارة الخارجية عن طريق الموانئ، وتوفير منافذ مباشرة للأسواق الخارجية الذي ينعكس إيجابياً على تكلفة النقل وزمنه.

3- من ناحية التصنيع:

"جذب بعض الصناعات داخل الموانئ أو بالقرب منها وهذه الصناعات تكون ذات طابع صناعي أو لها علاقة بعملية النقل..أوصناعة تجميع السيارات".¹

4- من ناحية التنمية الاجتماعية:

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

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

6- من ناحية الموارد المالية: تعمل الموانئ على توفير العملات الأجنبية والمحلية من خلال الرسوم التي تحصل عليها مقابل خدماتها، الضرائب، الرسوم الجمركية على البضائع المستوردة والمصدرة.

7- من الناحية السياسية والعسكرية: تلعب الموانئ البحرية دورا هاما في تدعيم الاستقلال السياسي والاقتصادي، نظرا لأن تمتع الدولة بمنافذ بحرية مباشرة على العالم الخارجي عن طريق الموانئ يجنبها وقوع تجارتها الخارجية تحت سيطرة دولة مجاورة في حالة استخدامها الضغوط التي تمارسها دولة العبور.

كما تلعب الموانئ دورا رئيسيا في نقل العتاد والمواد الاستراتيجية والجنود كما ظهر خلال الحربين العالميتين الأولى والثانية وخلال الحروب العربية الإسرائيلية وحرب الخليج.²

- الإرشاد: "هو عملية إرشاد السفينة في المجرى البحري عبر أبراج ومعالم الإرشاد منذ صعود المرشد على ظهر السفينة حتى ربطها على الرصيف والعكس في حالة مغادرة السفينة."³

- القطر: هو عملية سحب السفن بواسطة قاطرات لتراكي على الرصيف عند الدخول وعند الخروج من الرصيف.

¹- د/محمد جلال خطاب، اقتصاديات الموانئ بين النظرية والتطبيق، مرجع سبق ذكره، ص21-22.

²- المرجع السابق، ص22.

³- أسعد مبارك حسين، منجد عباس محمد علي، دراسة استكشافية لتكاليف الخدمات المينائية لبعض الموانئ العربية، مرجع سبق ذكره، ص161.

- الرسو: وقوف السفينة عند الرصيف المخصص لها حسب بضاعتها المحمولة منذ ربطها لغاية فكها للخروج.

ثانيا: أهمية الموانئ البحرية.

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

- "تعتبر الموانئ البحرية ذات أهمية قصوى للاقتصاد القومي لأي دولة، لأنه يتم من خلالها تدفق التجارة الدولية في شكل صادرات سلعية مما يعكس أهميتها بالنسبة للميزان التجاري وميزان المدفوعات"¹ فحوالي 80% من البضائع ينقل عن طريق الموانئ فهي تمر من خلالها مرتين الأولى عند الشحن والثانية عند التفريغ. بالإضافة إلى تأثير الموانئ على حركة التجارة الخارجية وميزان المدفوعات تلعب دورا رئيسيا في عملية الأمن الغذائي والتنمية الاجتماعية.

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

كما تشكل "الموانئ منفذ الأسواق العالم حيث يتم مبادلة البضائع من الدول الأخرى الأمر الذي ينمي ويطور العلاقات التجارية مع بقية العالم."² ومراكز للتصنيع والتجميع وأنشطة القيمة المضافة والتعبئة والتغليف والمناطق الحرة، والوظائف الجديدة المتعلقة بالمراكز اللوجيستية التي تتماشى مع تحرير التجارة العالمية وتطبيق اتفاقية الجات.

"فالبناء مصدر من مصادر الحصول على العملات الأجنبية مقابل رسوم الموانئ كالقطر والإرشاد أو الخدمات التي تقدم للسفن"³ كالشحن والتفريغ والتموين والإصلاح وما تحصل عليه كل من شركات التأمين البحري وما تحصل عليه مقابل بيع أو تأجير السفن لدولة أخرى.

¹-د/هارون أحمد عثمان، الاقتصاد البحري مع اشارة خاصة لمشاكل الدول النامية، مرجع سبق ذكره، ص23.

²-ALANE E Branche, Element of port operation and management, Chapman Hall, London, 1997, p 146

³-ABDOU Saied , Mohamed Taher, Integrated port planning, 8th, international port conference on port logistics, alex, academy, of maritime studies, 2-1992, p 405

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

المساهمة في تطوير "النقل المتعدد الوسائط من خلال التسهيلات العالمية التي يتيحها الميناء باعتبار أن الميناء البحري لم يعد نقطة البداية لبضائع الصادرات ونقطة النهاية لبضائع الواردات، وإنما أصبح حلقة من حلقات النقل بأتماطه المتعددة."¹

المطلب الثالث: تطور دور الموانئ البحرية

شهدت الخمسين سنة الأخيرة تطورا عميقا في مفهوم ودور الموانئ البحرية، فلم يعد نشاط الميناء مقتصرًا على حدود المرفأ في حد ذاته (المنطقة المحاورة له)، ولكن امتد هذا النشاط برا في المنطقة المحيطة بالميناء.

ولقد امتد هذا التطور إلى نوعية الخدمات والبنية الفوقية والتحتية إلى أن أصبحت الموانئ من أهم الحلقات في سلسلة النقل العالمي. ولقد تحقق هذا التطور من خلال ثلاثة مراحل ويعتمد هذا التقسيم على ثلاثة معايير:²

- السياسة الاستراتيجية التطويرية للميناء.
- نطاق ومدى أنشطة الميناء.
- تكامل تنظيم أنشطة الميناء.

أولا: موانئ الجيل الأول: الموانئ التقليدية:

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

¹-د/عبد القادر فتحى لاشين، الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات وعلاقتها بقطاع النقل البحري في الدول العربية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، 2005، ص60.

²-د/أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص30.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹ - د/أمن النحراري، التطبيقات اللوجستية في النقل البحري، ندوة عن المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل البحري، مصر، 19-23 نوفمبر 2006، ص26.

² - د/عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص155.

ثانيا: 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.

"الموانئ لها دور تابع يعتمد على المنظومة التجارية التي تعمل بها فهي تتطور تبعاً لحاجات التجارة التي تخدمها خصوصاً مع زيادة الطلب على استيراد الدول الصناعية للمواد الأولية وتعمل حالياً 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."¹

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

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

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

- زيادة السرعة في تداول البضائع.

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

- "زيادة الاعتماد على الكثافة الرأسمالية مع انخفاض الاعتماد على كثافة العمالة مع تطبيق التكنولوجيا الحديثة"² بشكل متزايد.

- وفيما يخص الخصائص التنظيمية لموانئ هذا الجيل نجد علاقة أوثق بين الميناء والمستخدمين له، ووجود علاقة غير مباشرة بين الميناء والإدارات المحلية لمنطقة الميناء لاعتماد الميناء على المرافق والأرض، وشبكات الطرق البرية واليد العاملة الخاصة بالمنطقة المحاورة بالميناء.

¹ - مصطفى أمين حسن مناد، صناعة النقل البحري في المملكة الأردنية الهاشمية عرض وتحليل مع الإشارة الخاصة إلى أهميتها الاقتصادية، رسالة دكتوراه، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري الإسكندرية، 2000م، ص 241.

² - د/أيمن النحراوي، التطبيقات اللوجستية في النقل البحري، مرجع سبق ذكره، ص 27.

ثالثا: موانئ الجيل الثالث: الموانئ اللوجستية

"ظهرت موانئ هذا الجيل في الثمانينيات ويعود السبب في ظهورها أساسا إلى انتشار التحويلة وتعددية الوسائط على نطاق واسع (النقل المتعدد الوسائط) في جميع أنحاء العالم إزاء احتياجات التجارة الدولية."¹، وظهور الشركات المتعددة الجنسيات والعمولة 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:

- موانئ ذات "مراكز لوجستية لتلبية حركة التجارة العالمية والتحول العالمي نحو سفن الحاويات وتتميز بمركزية النقل المتكامل، وتنفيذ العمليات الرئيسية التقليدية بمعدات ذات تقنية عالية، وأصبحت مراكز لتوزيع البضائع والخدمات المتكاملة والمتعددة بالإضافة للأنشطة اللوجستية."²

- خدمات تتميز بالتنوع والتكامل والتخصص وتتضمن خدمات تقليدية، صناعية، تجارية إدارية، لوجستية بيئية.

- القيام بالأنشطة التقليدية ولكن بمعدات ووسائل حديثة وإنتاجية عالية.

- تكوين فيما يسمى بمجتمع الميناء الذي يضم هيئة الميناء ومستخدمي الميناء والشركات العاملة بجميع أنشطة وخدمات الميناء نتيجة لقوة العلاقة بينهم.

- "تحقيق أكبر قدر ممكن من القيمة المضافة مع تطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات"³ التي تركزت في معدات مناولة البضائع والأرصفة المتخصصة لزيادة معدل مناولة البضائع وفي النواحي، التنظيمية للنقل الدولي وخدمات إدارية على درجة عالية من الكفاءة ولم تعد تعترف الموانئ بالحدود الزمنية للأعمال حيث أصبحت الخدمة ممتدة على مدى 24 ساعة يوميا ومستمرة خلال أيام الأسبوع فانتشار نقل البضائع بالحاويات بشكل متزايد فتح المجال لأخذ الاعتبارات الجغرافية للموانئ بأهمية أكثر لا سيما من حيث

¹-د/إيهاب النحراوي، المقومات التنافسية لموانئ الحاويات المحورية في الخليج العربي، رسالة دكتوراه، النقل الدولي واللوجستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2007، ص 20.

²-د/ابراهيم محمد محمد علي، الآثار الاقتصادية لاتفاقية الجات على قطاع النقل البحري في الدول المتخلفة مع الإشارة إلى مصر، مرجع سبق ذكره، ص 96.

³- صابر حسن الغنام، أثر قرارات التسعير على تسويق خدمات ميناء شرق بور سعيد كمركز لوجستي مقترح (الاتجاهات الحديثة في التسويق لخدمات النقل البحري) مؤتمر، الجمعية العربية للملاحة، الإسكندرية، 2002، ص 201.

خدمتها بطرق نقل برية والسكك الحديدية".¹ مما أدى إلى توسيع وارتفاع دور منطقة الظهر، وأصبحت المنطقة الخلفية للميناء منطقة اقتصادية تتوفر فيها جميع الخدمات اللوجستية والتجارية والتأمينية، والمالية والتمويلية.

- "فالميناء اللوجستي هو الميناء المتنوع والمتكامل والخدمات والتسهيلات والامدادات (Supermarket port) وهو كذلك الميناء الذي لا يكفي تعريفه بالمحورية (Hubism) او استراتيجية الموقع وانما هو الميناء الذي تتوفر فيه مجموعات الخدمات اللوجستية، اذ ان النمو الاقتصادي ليس قائما بدرجة غالبية على الانشطة الصناعية، وانما يعتمد في الاساس على الانشطة 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 الانتاجية تسير خطوط متوازية مع حجم الطلب العالمي".²

الجدول رقم (02-02) : 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
الاستراتيجية السائدة	نقطة اتصال بين البحر وشبكات النقل الداخلي	نقاط اتصال-مراكز إنتاج للدخل	خدمة التجارة العالمية- حلقة اتصال لشبكات النقل العالمية
مجال النشاط	(1)تداول وتخزين بضائع،تقدم مساعدات بحرية	(1)+(2)إعادة تصنيع توزيع الصناعات المرتبطة بالسفن مؤسسات في البنية الأساسية	(1)+(2)+(3) مراكز معلومات عن البضائع-توزيع مراكز لوجستية-محطات طرفية ومراكز توزيع
الإطار التنظيمي	كل جهة تعمل منفصلة-علاقة غير رسمية بين سلطة الميناء ومستخدمي الميناء	تقارب في العلاقات بين الإدارة ومستخدمي الميناء. -ظهور بعض معالم التنسيق بين أنشطة الميناء. -وجود علاقة بين إدارة الميناء وإدارات الحكم المحلي التابع لها الميناء.	-بدء ظهور منظومة للتعاون مع مختلف الجهات. -التركيز بين التجارة وسلاسل خدمات النقل داخل الميناء. -تقارب في العلاقات بين إدارة الميناء وإدارات الحكم المحلي -توسعات في أنظمة الميناء.
معالم الأنشطة الإنتاجية	ظهور نظام توزيع البضائع -الاعتماد على النظم الفردية في الإمداد وتقديم خدمات مبسطة	التوسع في أنظمة التوزيع -إعادة تشكيل البضائع -تقديم خدمات متنوعة ومتشابهة -ارتفاع في القيمة المضافة	-انسياب حركة البضائع والمعلومات -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: عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص156-157.

¹-مصطفى أمين حسن مساد، صناعة النقل البحري في المملكة الاردنية، عرض وتحليل مع الاشارة الخاصة الى اهميتها الاقتصادية، مرجع سبق ذكره، ص241.

²-ايمن النراوي، لوجستيات التجارة الدولية، مرجع سبق ذكره، ص318.

المبحث الثاني: العمليات اللوجستية في الموانئ الحديثة

خلال مفاهيم الموانئ الحديثة "تم إدماج ومزج جميع الملامح اللوجستية في جميع أعمال وأنشطة الميناء، سواء كانت التقليدية أو الصناعية أو البيئية أو الإدارية أو التجارية، كما أصبح من المهام الرئيسية للميناء العمل كمركز للتوزيع، وتوفير فرص العمل"¹ وتقديم قيمة مضافة ومنفعة للعملاء من خلال الخدمات التي تقدمها. وهذا ما يميزها عن الموانئ التقليدية التي يقتصر دورها في عملية نقل وتداول البضائع.

المطلب الأول: تحقيق المفاهيم اللوجستية في الموانئ

أولاً: المفاهيم اللوجستية بالموانئ

وتتضمن اللوجستيات البنية الأساسية المتمثلة في الجوانب المادية كالأجهزة والمعدات والآلات "حيث تطورت المعدات المستخدمة على أرصفة الحاويات من المستوى التقليدي الأوناش Greens إلى الأوناش Post panamax ثم إلى الأوناش الحديثة العملاقة Super post panamax"² والجوانب الغير المادية كاليد العاملة، والابتكارات والمهارات، والبنية التحتية المتمثلة في الرصيف، الأحواض والمخازن وشبكات الطرق وكذلك "الاستقرار السياسي والاجتماعي الذي يعتبر من ضمن مركبات البنية التحتية التي بدورها تقل فرص ازدهار هذه الصناعة"³. انتقلت الموانئ من استخدام الأرصفة المينائية في عمليات تداول وتخزين الحاويات إلى بناء ساحات للحاويات Containers yards إلى تصميم وإنشاء محطات للحاويات Containers terminals، وامتدت أنشطة الميناء تشمل الخدمات الهندسية والفنية والمالية والتجارية والقانونية.

إن مدى تغلغل العمليات اللوجستية في أنشطة الموانئ أصبحت المعيار الذي تخضع الموانئ ومحطات الحاويات لمقاييسه، فقلة تطبيق اللوجستيات في الموانئ ومحطات الحاويات تؤدي إلى انخفاض معدلات نموها وتراجع موقعها على خرائط العالم البحرية والتجارية.

فالعنصر البشري المتمثل في اليد العاملة ذات المهارة العالية في الموانئ تدخل ضمن العملية اللوجستية خاصة عند التعامل مع حمولات السفن (شحنًا وتفريغًا) والعمالة الإدارية والفنية والتنفيذية الماهرة

¹ -ميرا محمد شفيق الصاوي، مركز إقليمي للوجستيات الحاويات وتوزيعها، مجلة الجمعية العربية للملاحة العدد 19 ديسمبر 2004، الإسكندرية، ص 23.

² -د/سمير معوض، اللوجستيات في الموانئ، ومحطات الحاويات، مجلة أنترناشيونال، ديسمبر 2001، ص 20.

³ -د/أيمن النحروري، لوجستيات التجارة الدولية، مرجع سبق ذكره، ص 347.

في ساحات وأحواض بناء السفن وإصلاحها وصيانتها، وكذلك أطقم السفن البحرية والطائرات والسكك الحديدية والشاحنات البرية.¹

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

فتوليد القيمة للعميل من خلال تقديم خدمة ذات جودة عالية بتكلفة منخفضة لا تأتي بالضرورة عن طريق تخفيض رسوم الميناء وإنما باستخدام تكنولوجيا حديثة² أو الترشيح في تكلفة أداء الخدمة المقدمة للعميل أو من خلال مساعدتهم على توسيع أسواقهم والقدرة على المنافسة فيها وبالتالي نمو أعمالهم وتوسيع نطاق أعمالهم.³

إن الموانئ التي تولد قيمة للعملاء تحرص في البداية بالتنبؤ باحتياجات العميل وتعامل مع هؤلاء العملاء على أنهم شركاء في نجاح الموانئ لأن رضا العميل هو العنصر الأساسي في نجاح الموانئ.³ كما يدخل في نطاق شبكة اللوجستيات شركات الصيانة ووكلاء قطاع الغيار من خلال أدائها دور الحفاظ على الأجهزة والآلات والمعدات سواء على مستوى التقدم الزمني أو التقدم التكنولوجي.

فصناعة اللوجستيات تعتمد على ركيزتين الأولى التكنولوجيا البرمجية التي تقوم بإظهار جداول مواقيت وصول وإبحار السفن وشبكات الموانئ والخطوط التي تعمل ما بينها وعليها، ونظم حجز الفراغات وخرائط تحديد المسارات وتتبع رحلات وتحركات السفن إلى جانب ذلك طريقة الاستعلام عن عروض أسعار النوالين والخدمات، والثانية تكنولوجيا التجهيزات والمعدات والآلات ومن المعروف أن التقدم التكنولوجي يتم بمعدلات أسرع بكثير من التقدم الزمني مما جعل صناعة اللوجستيات تتميز بسرعة التغيرات التكنولوجية التي تقتضي بالتالي تدريباً عالياً المستوى لكوادر البشرية أي أن التقدم العالي في مجال الأجهزة والمعدات يتطلب تطويراً سريعاً وكثيفاً في مجال البرمجيات والإدارة والتشغيل مع كثافة الإفادة من نمو القدرات البشرية بما لا يوجد فجوة ما بين الثروات الذهنية والثروات المادية.⁴ بالاعتماد على أجهزة الفاكس والتيليكس والأنترنت والبريد الإلكتروني والمحمول.

¹ - د/أيمن النحرابي، لوجستيات التجارة الدولية، مرجع سبق ذكره، ص 283.

² - / إيهاب النحرابي، المقومات التنافسية لموانئ الحاويات المحورية في الخليج العربي، مرجع سبق ذكره، ص 40.

³ - د/أيمن النحرابي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص 304.

⁴ - د/سمير معوض، اللوجستيات والنقل الدولي متعدد الوسائط، مجلة أنترناشيونال، أبريل 2001، ص 10.

ولم يقتصر دور الخدمات اللوجستية على الموانئ ومحطات الحاويات بل تجاوز ذلك إبحار السفن في أعالي البحار والمياه الدولية.

"وتعتبر البنوك هي البوابات المالية اللوجستية التي تدخل عبرها وتخرج من خلالها عمليات المبادلات التجارية الدولية، فالتحويلات النقدية، ونقل مستندات الشحن وملكية البضائع من المصدر إلى المستورد لا يمكن أن تؤديها سوى البنوك العاملة في الخدمات اللوجستية التجارية بمستوى دولي".¹

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

"وأهم ما تميزت به هذه الموانئ هو تكاملها مع المناطق الحرة والمناطق الصناعية بمنطقة الظهر مع توفيرها للخدمات اللوجستية بالإضافة إلى توفير مراكز التوزيع".²

ويعتبر ميناء دبي ميناء لوجستي لسببين:

- ميناء محوري.

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

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

- **الموانئ المحورية Hub port**: ظهرت في أواخر الستينات وأوائل السبعينات من القرن الماضي ويقصد بها المكان الذي يتصف بأبعاد استراتيجية من حيث الموقع كعلاقة البر والبحر، كالممرات والخطوط الملاحية الدولية التي تربط بين القارات، ولديه أماكن التوزيع والتجميع.

" وذو إمكانات ضخمة يجذب سفن الخطوط الملاحية الدولية ليستخدمها في تعقيب شحن الحاويات من وإلى الموانئ الفرعية الأخرى بالمناطق المحيطة بالميناء".³

¹-د/سمير معوض، اللوجستيات في الموانئ ومحطات الحاويات، مجلة أنترناشيونال، أكتوبر 2003، ص21.

²-د/أحمد محمود عبد المنصف، نقل التكنولوجيا في مجال النقل البحري، شبكة الأنترنت واستخدامها في النقل البحري، مؤتمر ماردكون، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 1997، ص11.

³-د/عبد القادر فتحي لاشين، النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والاندماجات العالمية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، 2008، ص204.

ويتميز بموقعه الجغرافي وعدد أرصفته الكبيرة وزيادة أطوالها وأعماقها لاستقبال السفن ذات الأحجام الكبيرة والمتطورة وتوفره على مساحات تخزين مناسبة لحجم وحركة الحاويات وامتلاكه أحدث معدات التداول، والأوناش، واستعمال نظم المعلومات لتبادل البيانات إلكترونياً، وتقنية GPS لتحديد موقع الحاويات، واليد العاملة المدربة ذات الكفاءة، والإنتاجية العالية مما يؤدي إلى جذب حركة السفن المارة بالمنطقة "تدخله سفن الحاويات العملاقة التي تسير على خط الملاحة الرئيسي Main line haul"¹.

والشركات الملاحية العملاقة حيث يصبح مركز لتوزيع البضائع وتصبح الموانئ المحاورة بالمنطقة موانئ رافدية تابعة له، حيث تقوم بإعادة توزيع البضائع في المنطقة بواسطة الخدمات الرافدية Feeder service .

"فالموانئ المحورية تقدم حزمة من الخدمات اللوجستية سواء للتجارة العالمية أو لاساطيل السفن الحاملة لها، إذ تقدم هذه الموانئ من التسهيلات ما يؤدي على المستوى الاقتصادي والى وفورات مالية وزمنية للسفن. كما تحقق انسياباً سريعاً ومأموناً للحاويات المشحونة بالسلع والبضائع ، من خلال النظام الفعال لجعل هذه الحاويات تتحرك بوتائر متسارعة من نظام نقل بحري الى نظام نقل متنوع وفق حلقات النقل الدولي متعدد الوسائط وهو ما يعرف بتسهيلات نقل الحاويات الدولي"².

- **المنطقة الحرة:** في كثير من الأحيان يستعمل مصطلح المنطقة الحرة كمرادف لمصطلح مركز اللوجستيات (LC) إلى أن أصبح شائعاً إطلاق اسم المنطقة الحرة على مراكز اللوجستيات، ولكن من وجهة النظر اللوجستية، المنطقة الحرة هي درجة أقل من مراكز اللوجستيات أو مرحلة أولية حيث ظهر مفهوم المنطقة الحرة لاتساع منطقة السوق للشركات المتعددة الجنسيات ورغبتها في إقامة مراكز توزيع إقليمية لمنتجاتها من جهة، ومن جهة أخرى إقامة بعض الدول ذات الموقع الجغرافي المتميز مناطق تجارة داخل أراضيها، ومنحها العديد من الحوافز والامتيازات للمستثمرين كالأعفاءات الجمركية، وتسهيل عملية تحويل العملة، في المقابل حصولها على منافع مادية من خلال تأجير الأراضي، خدمات الكهرباء والغاز، توفير فرص العمل، بالإضافة إلى رواج الميناء الواقع بجانب المنطقة الحرة.

ثانياً: قياس الأداء اللوجستي وجودة الخدمات:

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

¹- د/إيهاب خليل النحراوي، موانئ الخليج العربي- القدرة التنافسية، مرجع سبق ذكره، ص 23.

²- إيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، مرجع سبق ذكره، ص 392 .

" فتم إنشاء إدارة مستقلة لقياس وتقييم جودة الخدمات التي تؤدي فيها، تتولى تصميم وتشغيل برنامج مستمر لتطوير وتحسين مستوى تلك الخدمات، بل وتقييم جودتها عن طريق قياس مستوى الأداء اللوجستي وكذلك تقييم جودة الخدمات التي يقدمها الميناء من خلال قياس درجة إشباع العميل بمدى قناعته ورضاه وإدراكه بجودة الخدمات وما يحصل عليه من مزايا نسبية قد لا يحصل عليها من خلال الموانئ الأخرى المنافسة والتي تقدم نفس النوعية من الخدمات."¹

ويتم قياس الأداء اللوجستي وجودة الخدمات من خلال:²

- مدى القدرة على توفير قواعد بيانات متكاملة تمثل جميع العملاء المتعاملين مع الميناء.
- الإقلال من معدلات الخطأ والانحراف في أسلوب وكفاءة تقديم الخدمة، وذلك بتقديمها بالجودة المطلوبة من حيث السعر وزمن الأداء والنوعية مع مراعاة رضا العميل عن هذه الخدمات.
- تقييم الميناء المستمر لمعايير قياس جودة خدماته ومقارنتها بمعايير جودة الخدمات التي تقدم بالموانئ المتقدمة.

وهذا ما أدى بالدول إلى التسابق للحصول على أقصى حجم من التجارة الدولية المتداولة عبر موانئها، والعمل على تطوير موانئها بما يتماشى مع المواصفات العالمية ومعايير قياس الجودة وتحديث أساليبها حسب المراكز اللوجستية بالموانئ مع ضرورة مراعاة:³

- أن لا تغفل المراكز اللوجستية عن تحقيق التوازن بين مستويات الأداء (تحقيق احتياجات العميل وفقا لمعايير ومحددات الجودة وبالمرونة السعرية التي ترضيه) ومستويات التكلفة (بشكل يحقق عوائد مالية للميناء لمواجهة خطط التطوير).

- التطوير الدائم للمعايير التي على أساسها تقاس جودة الخدمة المقدمة، فبعدما كان معيار قياس الجودة بمدى قدرة الميناء على تلبية احتياجات عملائه، أصبح الآن بمدى القدرة على قياس التطور في الأداء وتحسين الجودة مع الأخذ في الاعتبار:

- خصائص ومحددات الخدمة.

- مدى كفاءة العنصر البشري.

¹-د/ محمد زغلول، إدارة الموانئ، المكتبة الحديثة، الاسكندرية، 2001، ص56.

²-د/ محمد بازينة، الجودة في اللوجستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية، 2007، ص10.

³-د/ شريف ماهر هيكل، اللوجستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير، مرجع سبق ذكره، ص310-311.

- قيمة وكفاءة التقنية المستخدمة.

- الهدف المرجو من تصميم برامج ومجال الخدمة.

ثالثا: العمليات اللوجستية بمحطات الحاويات

أصبحت محطات الحاويات تلعب دورا بالغا الأهمية في سلسلة التدفق السلعي للبضائع المحواه "لذا فإن تطوير محطات الحاويات في الموانئ والتركيز على الارتفاع بمعدلات آدائها وإنتاجيتها أصبح له انعكاسات اقتصادية مباشرة وغير مباشرة على اقتصاد أي دولة سواء في خدمة تجارتها الخارجية أو في تحقيق قدرة تنافسية لميناء الدولة على المستوى الإقليمي والعالمي".¹

وأصبح من الضروري توحيد المعايير والمؤشرات المرتبطة بالإنتاجية وعلومة الأداء في ظل الإلتجاه نحو عولمة التبادل التجاري.

حيث وضعت الخطوط الملاحية مجموعة من المعايير الأساسية التي تحدد الموانئ التي تتعامل معها وتمثل هذه المعايير في:²

- موقع جغرافي متميز.

- أقل انحراف عن مسار الملاحية 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.

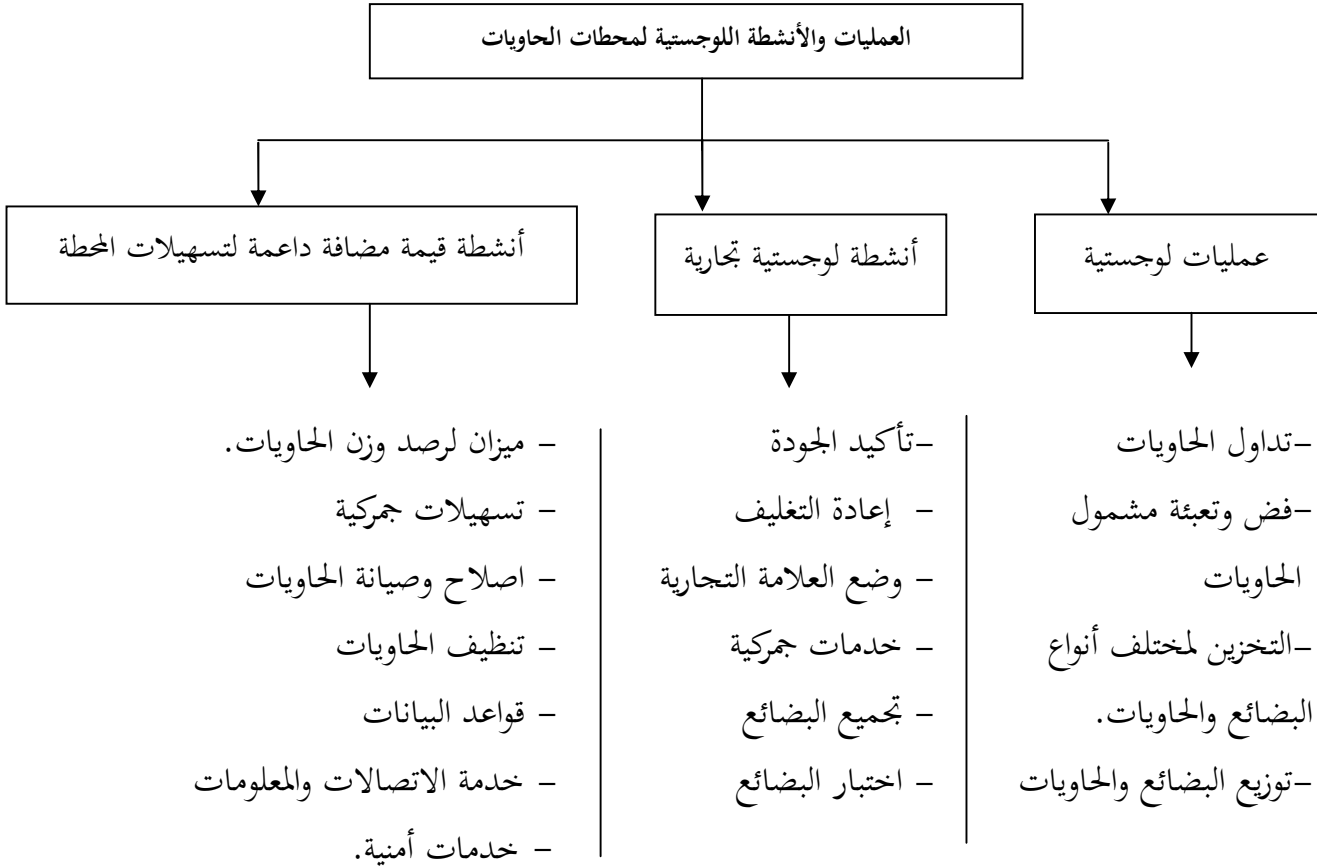
- مدى توفر بنية أساسية متطورة.

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

¹- د/ شريف ماهر هيكال، اللوجستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير، مرجع سبق ذكره، ص105.

²- المرجع نفسه، ص106.

الشكل رقم (02-02): العمليات والأنشطة اللوجستية لمحطات الحاويات



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

فمن خلال الشكل الأنشطة اللوجستية بمحطات الحاويات تنقسم إلى:

- 1- عمليات لوجستية: تتضمن الشحن والتفريغ والتخزين والتسليم والنقل للحاويات.
- 2- أنشطة لوجستية تجارية: وتتضمن أنشطة القيمة المضافة كالتعبئة، التغليف، اختبار الجودة للبضائع.
- 3- أنشطة لوجستية داعمة: وتتضمن توفر شبكات نقل وقواعد بيانات وخدمات صيانة، وتنظيف الحاويات.

المطلب الثاني: مفهوم المراكز اللوجستية وأهميتها

أولاً: مفهوم المراكز اللوجستية :

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

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

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

- وتعرف بالمنطقة التي تعتمد على أسس تجارية و تتركز بها أنشطة النقل و الخدمات اللوجستية، و توزيع البضائع من خلال العبور القومي و العالمي.

وحسب قاموس التراث الأمريكي عام 1992 فان مصطلح مركز اللوجستيات يتكون من المركز ويقصد به المكان الذي يتركز فيه نشاط معين واللوجستيات التي يقصد بها جميع العمليات لتقديم الخدمات أو المنتجات باستثناء عملية الإنتاج و عليه فان مراكز اللوجستيات مفهوما اكثر اتساعا من مراكز التوزيع حيث تعرف هذه الأخيرة بأنها تقوم بتحقيق المنفعة الزمنية بدون تحقيق قيمة مضافة أي انها مكان لتخزين البضائع فقط بجانب الأسواق النهائية ليعاد توزيعها الى المستهلك،" فهي تعمل كمواقع لتحويل البضاعة

¹-د/أيمن النحراوي، إدارة اللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص346.

²- مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري،" دراسة جدوى انشاء شرق التفريعة بمنطقة شرق بور سعيد"، تقرير رقم 213-6312، افريل 1998، ص7

وتوزيعها على الأسواق الإقليمية أو الخارجية اعتمادا على وصلات الممرات والتسهيلات، وبشكل تقليدي كانت كثير من مراكز التوزيع تقع بالقرب من المناطق المركزية للسوق والمحطات، ولكن حاليا تم توزيعها تبعا للمناطق اللوجستية واحتياجاتها والتي تسمى (المخازن ومراكز التوزيع)، وتبعا كذلك للتعامل مع السوق والتخصص الاقتصادي¹.

أما مراكز اللوجستيات: فيخرج المنتج منها أكثر اقترابا من المستهلك من خلال القيام بجميع أنشطة التوزيع المادي إضافة الى اجراء عمليات انتاجية تحقق قيمة مضافة للمنتج (كالتعبئة و التغليف ولصق العلامات التجارية، و معالجات صناعية) و هذا ما يقصد به بالقيمة المضافة في هذه المراكز.

القيمة المضافة: هي الفرق بين قيمة المنتج النهائي لهذا النشاط الإنتاجي وبين قيمة المستلزمات والخدمات الإنتاجية التي قام بشرائها هذا النشاط الإنتاجي، وتمثل هذه القيمة المضافة حجم المساهمة الفعلية لهذا النشاط الإنتاجي في الدخل القومي².

فالقيمة المضافة هي إضافة خصائص جديدة للمنتج التي تزيد من قيمته و تتكون القيمة المضافة من القيمة المضافة الرئيسية وتسمى أيضا بلوجستيات القيمة المضافة وتشمل التخزين، الشحن، التفريغ، التجميع، والتعبئة والتغليف، تجهيز الطلبات، استلام الشحنات، توفير وسائل فحص البضائع، كتابة الأسعار، إضافة الكتيبات، والقيمة المضافة الداعمة هي خدمات مكاملة و تشمل: توفير المكاتب، توفير وسائل الاتصالات، والمعلومات وأماكن انتظار الشاحنات، تأجير الشاحنات و معدات النقل، تصليح و صيانة الحاويات وتوفير المحلات التجارية و الفنادق و المطاعم.

ثانيا: أهمية المراكز اللوجستية:

للمراكز اللوجستية أهمية كبيرة حيث أنها:

- تساهم في خفض سعر السلعة.

- تعزيز القدرة التنافسية للصناعة والتجارة واستدامة الاقتصادات، وتزايد أهميتها في توليد الناتج المحلي الإجمالي³.

¹- د/ شريف ماهر هيكال، اللوجستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير، مرجع سبق ذكره، ص 127.

²- نعمة الله نجيب، أسس علم الاقتصاد، مؤسسة شباب الجامعة، 1990، ص 277.

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

- تساهم في زيادة الاستثمارات المحلية وتوفير العملات الأجنبية وفرص العمل في العديد من المجالات و تكوين إطارات عن طريق التدريب و خلق الخبرات الفنية و الإدارية.
- تطوير شبكات الطرق المحيطة بالمركز اللوجستي.
- ربط الاقتصاد الوطني بالتطورات العالمية والمساهمة في التنمية الاقتصادية و زيادة الدخل القومي.
- تحقيق المنفعة الزمنية عند وصول البضائع لاسواقها في الوقت والمكان المحدد وبالحالة المناسبة و باقل تكلفة.
- دخول صناعات جديدة.
- تقليل الفجوة الزمنية من وقت استلام امر التوريد لغاية التنفيذ.
- منع التكدس بالموانئ البحرية.
- ربط الدولة بملقات النقل متعدد الوسائط.

ثالثا: اهداف المراكز اللوجستية:

- فالأهداف التي تسعى الدول الى تحقيقها من وراء إقامة مراكز لوجستية داخل الميناء او بالقرب منه تكمن في:
- تخفيض التكاليف وزيادة الجودة من خلال توفير الخدمات الفنية والإدارية والتشغيلية مما يؤثر إيجابيا على " المراكز التنافسي للمنطقة وجذب الاستثمارات الخارجية"¹.
 - دفع عجلة التنمية الاقتصادية من خلال تنشيط الواردات والصادرات وتحسين وضعية ميزان المدفوعات.
 - "خلق منطقة لجذب رؤوس الأموال الأجنبية وإنعاش اقتصاد الدولة."²
 - تطبيق التكنولوجيا الحديثة للاستفادة من التطورات العالمية.
 - توفير معدات المناولة الحديثة لزيادة حجم البضائع المحوأة وبضائع العبور.
 - إقامة الصناعات التحويلية والصناعات الخفيفة.
 - "زيادة القيمة المضافة من خلال ما تولده هذه المراكز من أنشطة صناعية وحرفية و تجارية جديدة."³

¹ - / احمد محمود عبد المنصف، مشروعات تطوير البنية الأساسية و الاستثمار في المجال البحري و انعكاسها على مصر، " دور التحكيم

في مشروعات البنية الأساسية و الاستثمار في المجال البحري"، المؤتمر السادس، 6-7 فيفري 1998، الإسكندرية، ص2.

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

ص40.

³ - أسامة الشريف، ميناء العين السخنة، ندوة، افريل 2000، الإسكندرية، ص5.

- المساهمة في خلق خبرات فنية وادارية متطورة.

ومن بين اهداف الشركات العالمية ان يصبح مركز اللوجستيك ذو تأثير قوي على نشاط وتطوير الميناء.

المطلب الثالث: وظائف المراكز اللوجستية والمتعاملين فيها:

أولاً: وظائف المراكز اللوجستية:

فعلى الرغم من أن وظائف المراكز اللوجستية تعمل في نظام واحد، إلا أن الكثير من الاقتصاديين وأولباحثين في هذا المجال قد صنفها إلى قسمين:

1- الوظائف الأساسية والمساعدة وذات القيمة المضافة:

1-1- الوظائف الأساسية (الأنشطة المتعلقة بنقل البضائع):

" فهي الأنشطة المتعلقة بالتخزين، نقل البضائع، تجميع وتوزيع ومناولة البضائع، الفرز و النقل المتعدد الوسائط"¹.

1-2- الوظائف المساعدة أو الإضافية:

وتشمل الخدمات إصلاح و صيانة المركبات، تنظيف الحاويات، و تأجيرها، خدمات القطر وإصلاح السفن و بنائها و الإمداد بالوقود.

1-3- وظائف خدمات القيمة المضافة:

وهي الخدمات التي تضيف قيمة للمنتوج مثل التعبئة و التغليف، لصق العلامات التجارية، رقابة الجودة، تجميع و اختبار المنتجات.

إضافة إلى هذه الوظائف فان مركز اللوجستيات " يخلق أيضا العديد من الأنشطة الخدمية المكملة لأنشطة الميناء كأعمال التأمين، الاعمال البنكية، الأنشطة الترفيهية"².

2- الوظائف المادية والوظائف البرمجية:

هي نفس الوظائف السابقة ولكن تم تقسيمها من جانب اعتمادها على تكنولوجيا المعلومات.

¹ Rickard Bergavist, Developing a conceptual Framework of international logistics centers, conference paper, university of Gothenburg, Sweden, January 2010, p 07.

² - شهاب راشد احمد شهاب، الموانئ البحرية الخليجية التحديات المستقبلية، مرجع سبق ذكره، ص 36-37.

2-1- الوظائف البرمجية:

وهي الوظائف التي تعتمد في تنفيذها على تكنولوجيا المعلومات و الاتصال وتتضمن نظام المعلومات الجغرافية (GIS) و " نظام تحديد المواقع العالمي (GPS) لتعقب وتتبع مسار الشحنات لتوجيهها في جميع أنحاء سلسلة التوريد خصوصا في حالة تصحيح أوامر الطلب على البضائع أو تصحيح مسار والتسليم في الوقت المناسب"¹.

إدارة و توزيع مهام سلسلة الإمداد، خدمات التجارة الالكترونية، و التسويق و الإعلان و إنشاء قاعدة للبيانات و المعلومات و الأبحاث لضمان تدفق البيانات دون انقطاع على طول سلسلة النقل و نظام إدارة المحطة.

2-2- الوظائف المادية:

وتشمل أنشطة خدمات القيمة المضافة و أنشطة المناولة، و التخزين و غيرها من الأنشطة، فبالنسبة لتخزين فيتم وضع مجموعة متنوعة من المخزون لشركات مختلفة في مكان واحد لتلبية العديد من أوامر الطلب، لتخفيض التكلفة و تقليل نسبة الهالك إذا كانت البضاعة سريعة التلف.

أما النقل فيتم تحديد طريقة النقل والوسائل الناقل و مسارات النقل و المسارات البديلة مع الاخذ بعين الاعتبار تقليل تكلفة النقل.

وأما التوزيع " فيجب توفير البضائع المطلوبة في الوقت المناسب Just in time من خلال كمية البضائع الموجودة في المخازن."²

ثانيا: اهم المتعاملين في المراكز اللوجستية:

لإقامة مراكز لوجستية يتطلب ذلك استثمارات ضخمة من أراضي وبنى أساسية ومنشآت ذات مواصفات خاصة بالمراكز اللوجستية، حيث يستوجب مشاركة كل من القطاعين العام والخاص في راس المال بنسبة مختلفة لإدارة وتشغيل هكذا نوع من المراكز وهي³:

- الهيئات العامة والجهات الحكومية.
- شركات السكك الحديدية.

¹ -Farook, Tommelein and Kaminsky, logistics centers to support project- Based production in the construction industry, California University, 2005, p 184.

² -Farook, , Op.Cit, p 183.

³ - د/ ايمن الفحراوي، ادرة اللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص 370.

- شركات وجمعيات النقل.
 - الشركات الملاحية.
 - الشركات الصناعية.
 - شركات المستودعات والتخزين.
 - البنوك.
 - شركات التامين.
 - متعهدي النقل المتعدد الوسائط.
 - شركات إصلاح و صيانة الشاحنات.
 - شركات صيانة و تنظيف الحاويات.
 - شركات الخدمات العامة كنظم المعلومات و المطاعم و الفنادق.
- المطلب الرابع: مقومات وأنواع المراكز اللوجستية:**
- أولاً: مقومات انشاء مراكز لوجستية:**

تقوم الشركات العالمية بإنشاء مراكز لوجستية في أحد الموانئ أو المناطق القريبة منها معتمدة في ذلك على عدد من المقومات واهم هذه المقومات لتوطن المراكز اللوجستية نجد:

- " الموقع الجغرافي وقربه من حركة التجارة والملاحة العالمية والإقليمية، وموقعها بالنسبة للمدن الرئيسية والصناعية.

- المناطق ذات البنية التحتية المتطورة والتي تخدم اقتصاديات الحجم الكبير من خلال اتساع الأراضي وإمكانية التوسع الأفقي والراسي للمشروعات وتنوع نظم التملك والإيجار وانخفاض أسعار الأراضي وتوصيل خدمات البنية التحتية"¹، وتواجد ميناء محوري، والطرق السريعة، والسكك الحديدية والمطارات ومحطات النقل والطاقت التصميمية لاستيعاب وسائل النقل.

- توفر العمالة الصناعية والماهرة التي توائم التنمية و التطور بقطاع النقل والخدمات وبأجور مناسبة وإنتاجية مرتفعة من اهم مقومات توطن المراكز في المنطقة.

¹- رشا فؤاد عبد الرحمن/ منى محمود حسين، مؤتمر منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة، مقومات و معوقات اقامة مناطق لوجستية بالتطبيق على محور تنمية قناة السويس، مؤتمر MarLog مارلوج 4، كلية النقل الدولي و اللوجستيات، الإسكندرية، 29-31 مارس 2015، ص 2.

- الطاقة الاستيعابية: قدرة المنطقة على إمكانية التوسع والامتداد الأفقي للمركز اللوجستي من خلال توفر الأراضي.
 - القرب من الأسواق: إمكانية الوصول إلى الأسواق المحلية والدولية بمراعاة المدة الزمنية و المسافة المطلوبة للوصول.
 - الاستقرار السياسي و الأمني بالدولة، و بيئة تشريعية مناسبة للمفاهيم الاقتصادية الحديثة من حيث إزالة البيروقراطية ومرونة القوانين والتشريعات وسهولة وكفاءة الإجراءات الإدارية.
 - انخفاض الرشوة والفساد التي من شأنها زيادة التكاليف و التمتع بمناخ شفاف.
 - ويوضح الجدول الموالي مقومات اختيار مواقع مراكز اللوجستية.
- الجدول رقم (02-03) : مقومات اختيار مواقع مراكز اللوجستية:**

العنصر	المكونات
البنية الأساسية	توافر التسهيلات اللازمة بكافة عناصرها
الأراضي	توافر أراضي بمساحات كبيرة - أسعار متوازنة لبيع الأراضي- انخفاض أسعار تأجير الأراضي.
العمالة	توافر الاعداد اللازمة من العمالة الفنية الماهرة- إجادة اللغة الإنجليزية.
التكنولوجيا/ المعلومات	توافر خدمات تكنولوجيا المعلومات- توافر البنية الأساسية للاتصالات.
أوضاع السوق	المسافة بين الميناء و الأجزاء الداخلية - المسافة بين الميناء و المدن الرئيسية (مراكز الاستهلاك).
الصناعات ذات الصلة	سهولة توافر المواد الخام و قطع الغيار- قرب المسافة بين الميناء و المراكز الصناعية.
المدينة قرب الميناء	تواجد مدينة كبيرة قرب الميناء - مستوى العمالة في هذه المدينة.
العناصر المؤسسية	المزايا و الحوافز التي تقدمها الدولة- سهولة و سرعة و شفافية الإجراءات و التعاملات الحكومية- الدعم الفني و المالي لإنشاء مراكز توزيع لوجستية- قوانين و نظم و تسهيلات المناطق الحرة المطبقة في الدولة.
الارتباط مع شبكات النقل	توافر محاور ربط سريع مع المطارات- توافر نظم نقل بري و سكك حديدية تتميز بالكفاءة- إمكانية التطوير كميناء محوري- توافر خطوط روافد ملاحية تعمل في خدمة موانئ المنطقة.

المصدر: د/ إيمان النحراوي، ادرة اللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص 366-367.

ثانياً: أهم الصناعات التي يتم إقامتها بالمراكز اللوجستية:¹

- الصناعات البترولية والبتروكيماويات.
- تجميع السيارات.

¹- د/ شفيق ميرا، لوجستيات النقل البحري، النقل البحري على مشارف القرن الحادي والعشرين، مؤتمر دولي، القاهرة، 1995، ص 62.

- تجزئة، تغليف، وضع العلامات التجارية لبعض المنتجات كالين، والشاي...
- تغليب الخضر.
- مستودعات تخزين.
- اصلاح السفن.

ثالثا: أنواع المراكز اللوجستية:

إن المراكز اللوجستية على اختلاف تخصصاتها عبر مراحل تطورها نجد أنها متداخلة و متكاملة و متشابكة مع بعضها البعض من خلال تقديم الخدمات أو الوظائف الموكلة إلى كل نوع، فهذا التداخل يجعل منها شبكة تقنية لا يمكن الاستغناء عن واحد أو بعض من هذه الوظائف أو الأنواع حتى يمكن تحقيق الأهداف اللوجستية.

1-مراكز الموانئ التصديرية: Mainport Terminal:

يقع هذا المركز عند البوابات الحدودية بحرا و برا و يتعامل مع البضائع ذات الحجم و الكمية الكبيرة و ذات طابع خاص، و هي مراكز للتصدير و الاستيراد، فلها دور عالمي لتصدير خارجيا.

2-مراكز قرى الشحن: Freight Village:

تقوم بشحن البضائع المستوردة من الموانئ إلى قرية الشحن لتوزيعها إلى البلاد داخليا فهي بذلك تلعب دور محلي من خلال توفير السلع للاستهلاك الداخلي، كما تقوم أيضا بالتصدير لاتصالها بمراكز الموانئ التصديرية.

3-مراكز التجهيز الداعمة للميناء: Inland Port:

تتصل مباشرة بمراكز الموانئ التصديرية فهي تقع بالقرب منها لتخفيف الضغط على هذه الموانئ الممتلئة بالحاويات التي سيتم شحنها خارجيا أو محدودة للطاقة الاستيعابية.

4-مراكز الترانزيت للشحنات العابرة للسلع العادية: Intermodal Terminal:

تتواجد بالمناطق الكبرى و تساعد الحاويات و البضائع على تغير وسيلة النقل و وجهة الشحن فهي محطة وسيطة للسلع التي لا تتميز بخصائص معينة.

5-مراكز الترانزيت للشحنات العابرة للسلع ذات طبيعة خاصة: Transland Terminal :

وهي تتعامل مع البضائع العابرة ذات مميزات خاصة كالبترو.

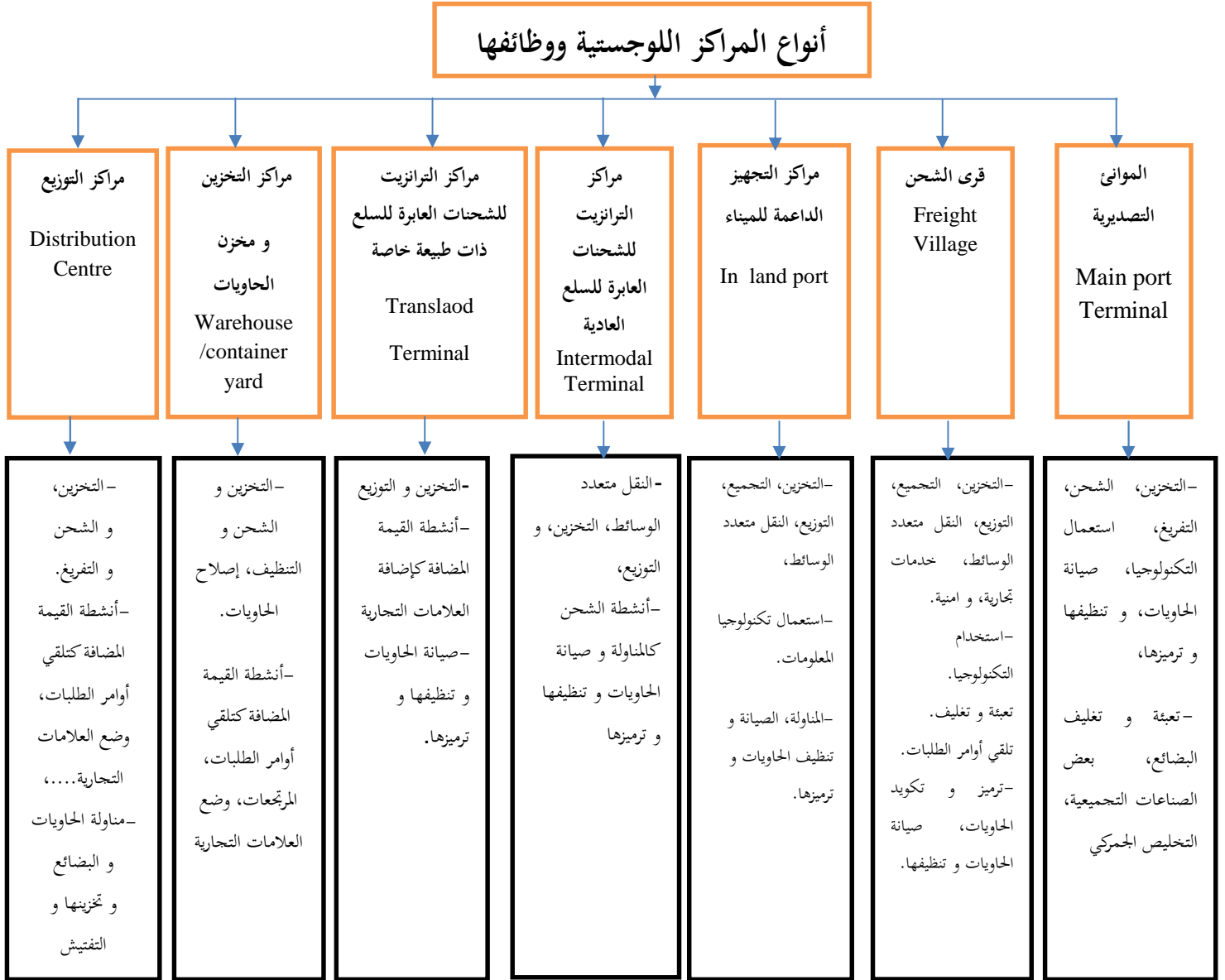
6-مراكز المخازن: Warehouse:

هي مراكز لتخزين المواد الخام و النصف مصنعة و هي نقطة وصل بين المصنع و المورد و هي مراكز اصغر من مراكز التوزيع.

7-مراكز التوزيع: Distribution centre :

هي مراكز كبيرة الحجم عن مراكز المخازن وتتعامل مع البضائع التامة الصنع. و الشكل التالي يوضح كل نوع و الوظائف الموكلة إليه.

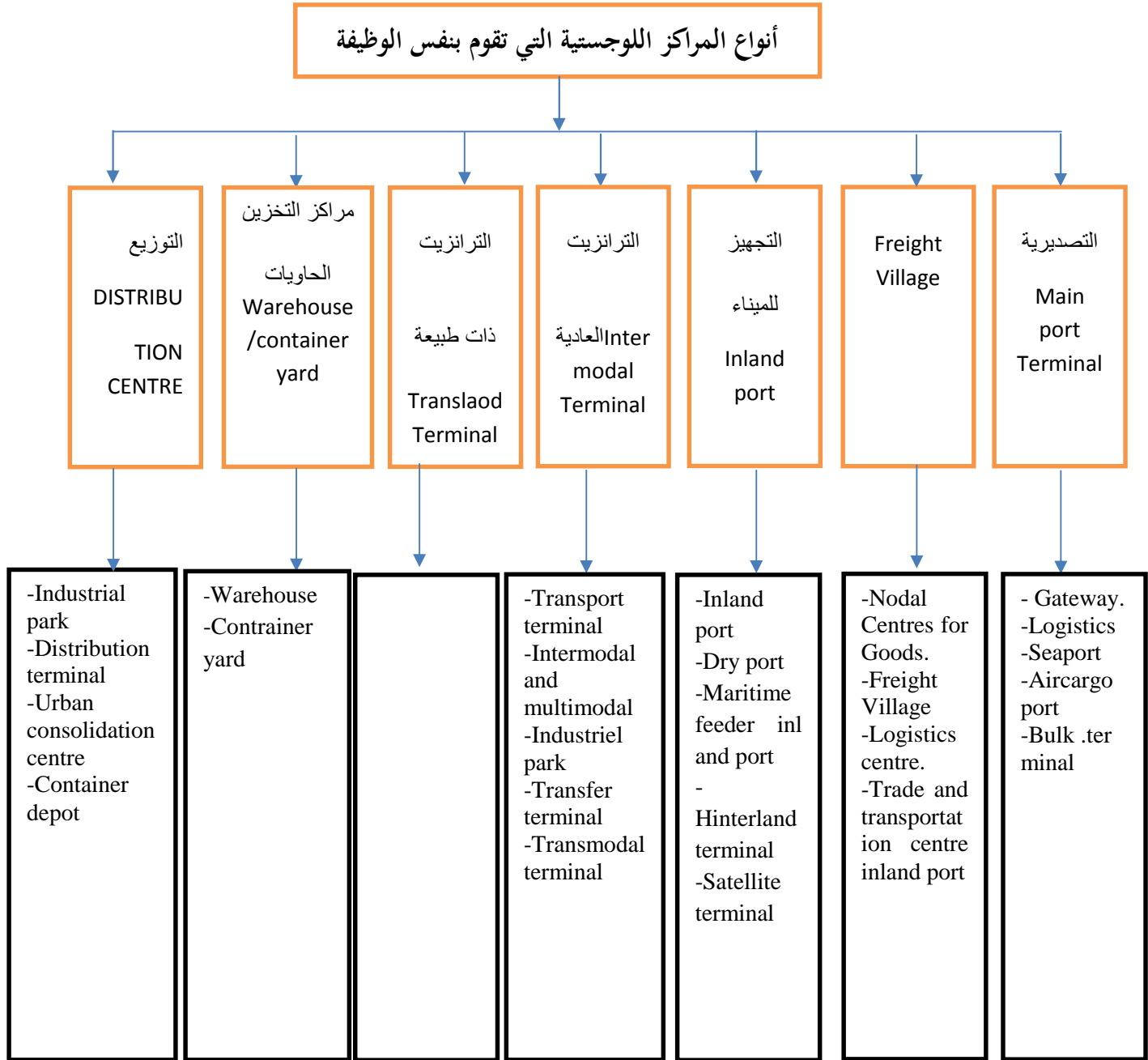
الشكل رقم (02-03): أنواع المراكز اللوجستية ووظائفها:



المصدر: من اعداد الطالبة باعتماد على

Haggins, ferguson and Kanaroglou, Varieties of logistics centres : Developing a standardized typology and Hierarchy, Annual Meeting, , paper revised from Original sub mittal. 2012 , pp 15-16

الشكل رقم (02-04): أنواع المراكز اللوجستية التي تقوم بنفس الوظيفة:



المصدر: من اعداد الطالبة باعتماد على: Higgins, Ferguson and Kanaroglou, pp 12-13

المبحث الثالث: دور الموانئ الجافة في المنظومة اللوجستية

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

تطورت مفاهيم كثيرة منها السفن، معدات التداول، دور الموانئ البحرية من نقطة بداية أو نهاية للبضائع المستوردة و المصدرة إلى حلقة من حلقات النقل متعدد الوسائط.

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

ويتم إنشاءها بالقرب من مراكز التوزيع والإنتاج الرئيسية وتعمل كظهير للميناء البحري يتم فيها

استقبال البضائع، وذلك لتخفيف الضغط على الموانئ البحرية، وفي نفس الوقت تضيف إلى سلسلة

لوجستيات النقل الدولي متعدد الوسائط القدرة على تحقيق هدف و خاصة التسليم في الوقت المحدد¹ JIT

المطلب الأول: مفهوم الموانئ الجافة وأهميتها:

أولا: مفهوم الموانئ الجافة:

- " هي عبارة عن دوائر جمركية تنشأ بعيدا عن المنافذ الجمركية المعتادة والتي تلحق بالموانئ البحرية أو الجوية أو تلك التي تنشأ على المنافذ البرية المتاخمة لدولة مجاورة."²

- و يمكن تعريفها بأنها: "منشأة مجهزة تقام داخل البلاد بعيدا عن الموانئ البحرية يتم إقامتها لإتمام النقل المتعدد الوسائط و لتحقيق المفاهيم اللوجستية، و لمنع التكديس بالموانئ البحرية و البرية و الجوية، وتحقيق قيمة مضافة، مع ضرورة أن يتوافر لها بنية أساسية متميزة تربطها مع وسائل النقل المختلفة، وشبكة اتصالات عالية الكفاءة وتكون هذه المناطق مسيطر عليها جمركيا."³

¹ - بنك معلومات النقل البحري، الموانئ الجافة و المناطق الحرة، أكتوبر 2008، ص2.

² - د/ سامي زكي عوض، الموانئ الجافة تخطيط و إدارة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004، ص15.

³ - مريم محمد فرح حامد، أثر اللوجستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورسودات (1995-2014)، رسالة دكتوراه، كلية الدراسات العليا، السوان، 2015، ص 23.

- ويعرف أيضا: " انه موقع للتسهيلات اللوجستية للإفصاح الجمركي والتخزين المؤقت ويقع بعيدا عن الموانئ البحرية."¹

- يسمى أيضا: " الميناء الداخلي و هو عبارة عن محطة لتخزين البضائع متصلة مباشرة مع الطرق او السكة الحديدية الواصلة إلى الميناء البحري ويستخدم الميناء الجاف كمركز لتجميع البضائع القادمة من البحر استعدادا لتوزيعها إلى الجهات الموردة، لتخفيف الضغط على الطاقة التخزينية و المساحة الجمركية و المساحة الجمركية التي تكتظ بها الموانئ البحرية."²

- " هو المرفق العام المقام للاستخدام العام في عمق الدولة داخل البلاد و خارج الموانئ البحرية و البرية والجمهورية لمنع التكسب بها و إتمام النقل، و تحقيق قيمة مضافة و يعد ظهيرا للموانئ البحرية و يمارس كافة أنشطتها ويعامل بذات معاملتها الجمركية و يعتبر وجهة وصول نهائية للبضائع العابرة وفقا لنظام الترانزيت ويصدر قرار جمهوري بتحديدته."³

- "الميناء الجاف هو الاسم الحديث الذي اطلق على الملاحق الخارجية سابقا والمستودعات العامة حاليا، وتكون اماكن انشائها خارج الموانئ البحرية، وانتشرت فكرة انشائها في السنوات الاخيرة، ويكون بالميناء الجاف لجنة جمركية للإشراف على سير العمل، وحراسة شرطة كما في حالة المستودعات العامة، والفرق بين الميناء الجاف والمستودع الجمركي هو ان الميناء ينص عليه في بوليصة الشحن Bill of lading على انه الجهة النهائية Destination عبر ميناء محدد (Via port of)."⁴

ثانيا: أهمية انشاء الموانئ الجافة:

- التخلص من مشكلة التكسب بالموانئ البحرية.
- تخفيض تكاليف النقل.
- ربط الموانئ البحرية بالمدن المجاورة.
- تنظيم سلسلة النقل بأداء كل وسيلة نقل الدور المناسب لها و تعامل الموانئ مع جميع وسائل النقل (الشاحنات، السكك الحديدية)، التي من شأنها تفادي الاختناقات المرورية من خلال تخفيف الحمولات على الطرق.

¹ - دراسة عن النقل المتعدد الوسائط و نظام اللوجستيات، لمنطقة شرق البحر المتوسط و الخطة الشاملة في جمهورية مصر العربية، وكالة اليابانية للتعاون الدولي JICA ، وزارة النقل، مصر، اغسطس 2008، ص 25.

² - <http://en.wikipedia.org/wikidry-port> - 11h 30m 03/02/ 2017

³ - <http://aymanaydi.wixsite.com/landports/-cdn1-12h 30m 03/02/ 2017>

⁴ - ايمن النحراوي، منظومة النقل الدولي واللوجيستيات، دار الفكر الجامعي، الطبعة الاولى، الاسكندرية، 2014 211.

- زيادة القدرة التنافسية للميناء من خلال توفير المساحات التخزينية بالموانئ البحرية لزيادة عدد و حجم البضائع والحاويات المتداولة.
- تأجيل دفع الرسوم الجمركية للبضائع المستوردة لحين تمام استلامها.
- تخزين الحاويات الفارغة.
- تسهيل عملية النقل متعدد الوسائط.
- "سحب البضائع و الحاويات من الميناء البحري و تجميعها و تخزينها و من ثم رفع كفاءة و طاقة الميناء البحري في التعامل و من ثم تخفيض دورة السفينة، مما يوفر تكاليف انتظار عالية قد تصل الى عشرات الالاف من الدولارات في اليوم الواحد."¹
- تقوم الموانئ بدور هام في الربط بين أنماط النقل وهيكله تدفقات البضائع وتحسين نسبة امتلاء وسائل النقل.
- للموانئ الجافة دور هام في دعم لوجستيات النقل وربط الشبكات وسلامة توزيع البضائع على الوسائل وسرعة التخليص الجمركي.

المطلب الثاني: شروط ومكونات الموانئ الجافة

اولا: الشروط الواجب توفرها في الموانئ الجافة:

- لكي يسمى ميناء جاف و يمارس وظائفه لا بد من توفر بعض الشروط:
- وجود بنية اساسية قوية حديثة من طرق وجسور، وأنفاق، واتصالات ووسائل نقل مختلفة، كهرباء، مياه، وذلك لربط الميناء مع المناطق الأخرى التي يتعامل معها وتكون صالحة للتعامل مع نوعيات المركبات والبضائع المحمولة².
- توفير الخدمات التي تقدمها الموانئ البحرية.
- اختيار المكان المناسب للموانئ الجافة.
- يجب اقامة موانئ جافة تتوسط مناطق تواجد المواد الأولية و النصف مصنعة، وأخرى بجانب المصانع، وموانئ بجانب المستهلك خصوصا في ظل النقل متعدد الوسائط لتخفيض التكاليف وهذه مهمة المنظومة اللوجيستية مع مراعاة مستوى الخدمة للمستهلك.

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

² - د/عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في ادارة خدمات النقل و اللوجيستيات، مرجع سبق ذكره، ص 179.

تبسيط الإجراءات الحكومية والإدارية و اللوائح الجمركية و أن تتماشى مع التقنيات الحديثة و تتميز بالسرعة والدقة لكي لا تعرقل حركة البضائع وتقدم خدمات التخليص الجمركي و الضريبي على درجة عالية من الكفاءة¹

-تجمع وربط الشركات العاملة في مجال الشحن والنقل كوكلاء الشحن، متعهدي النقل م و الميناء البحري، المطارات، البنوك، شركات التامين، الجمارك، أصحاب السفن، أصحاب البضائع بنظام المعلومات والاتصال لتمييزه بالسرعة و الفاعلية التي من شأنها زيادة القدرة على المنافسة العالمية.

- الإدارة الناجحة:² " يتطلب الميناء الجاف نوعية متميزة من الإدارة على قدر كبير من المعرفة بعلم ومطلبات النقل الحديث و تكون قادرة على اتخاذ القرارات الفورية للظروف بإتباع الأساليب العلمية وبحوث العمليات و أن تكون على مستوى من الكفاءة لتعامل مع الشركات البحرية العالمية".

ثانيا: مكونات الموانئ الجافة:

لكي تتمكن الموانئ الجافة من القيام بوظائفها فانه يجب توفر مواصفات معينة و تجهيزات ضرورية لذا تتكون الموانئ الجافة من ساحات مفتوحة و محطة للحاويات، و مرافق و هي كالتالي:

- ساحات للحاويات المستوردة.
- ساحات للحاويات المستوردة التي تم تفريغها.
- ساحات للحاويات المصدرة.
- ساحات لحاويات العبور الفارغة التي زادت فترة انتظارها عن المدة المحددة لها بالموانئ البحرية.
- "محطة تعبئة وتفريغ الحاويات.
- أماكن انتظار للسيارات"³.
- مكاتب الجمارك والإدارة.
- ورش للمعدات، وورش لتجهيز وتنظيف و إصلاح الحاويات.
- طرق مرور الحاويات والأوناش والرافعات والبوابات لرفع ونقل الحاويات.
- "ميزان بسكول.

¹ - سامي زكي عوض، الموانئ الجافة تخطيط و ادارة ، مرجع سبق ذكره، ص 95.

² - د/ سامي زكي عوض، الدور اللوجستي للموانئ الجافة و مدى احتياج مصر لها في ظل استراتيجية متكامل للنقل، رسالة دكتوراه، الاكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري، مصر، 2002، ص 29.

³ - مريم فرح محمد حامد، اثر اللوجستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورتسودان، مرجع سبق ذكره، ص 25.

- مكتب الاتصالات الالكتروني¹.
- وجود شبكة من الطرق البرية وخطوط السكك الحديدية.
- توفر مناطق للخدمات التجارية المساعدة كالوكالات البحرية، الجمارك، شركات التامين، البنوك، مكاتب متعهدي النقل.
- توفر مناطق الصناعات التصديرية كالتغليف والتعبئة...

المطلب الثالث: وظائف الموانئ الجافة ودورها في المنظومة اللوجستية:

اولا: وظائف الموانئ الجافة:

" يتأثر هيكل تشغيل الميناء الجاف بنطاق تشغيله كما و كيفا و فاعلية وفقا لموقعه الجغرافي ما بين الموانئ البحرية و مراكز التجمعات الصناعية بالبلاد و نوعية وسائل النقل الموجودة به و التي لا تقل عن وسيطتي نقل احدهما (سككي ، ثحري، بري) لتفعيل الدور الحيوي في تعظيم و تنمية التجارة الخارجية للبلاد² وتتلخص أهم وظائف الموانئ الجافة في:

1- ربط حلقات النقل متعدد الوسائط:

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

2- تحقيق المفاهيم اللوجستية:

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

" يلتزم الناقل الدولي متعدد الوسائط بإتمام عمليات التوريد المادي للمصانع وعمليات التوزيع المادي للمنتجات التامة الصنع إلى سوق المستهلك في التوقيتات المتفق عليها وبأقل التكاليف ممكنة و بحالة تتفق مع ذوق المستهلك"³.

¹ - د/عبد القادر فتححي لاشين، المفاهيم الحديثة في ادارة خدمات النقل و اللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص 182.

² <http://aymanaydi.wixsite.com/landports/-cdn1> 14h00 10/03/2017

³ - عبد القادر فتححي لاشين، المفاهيم الحديثة في ادارة خدمات النقل واللوغستيات، مرجع سبق ذكره، ص 177.

وهنا تعمل المنظومة اللوجستية على ربط عمليات التوريد و التوزيع المادي بشبكة واحدة و إحكام السيطرة على جميع مراحل النقل لخفض تكاليف نقل السلع و إنتاج سلع بأسعار تنافسية.

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

وفي الموانئ الجافة الخاصة بتجميع السلع النهائية يتم تقليل تكاليف النقل من خلال تجميع كل الطلبات من جميع السلع وإرسالها مرة واحدة، و تقليل المسافة لقرها من السوق، و كذلك خفض تكلفة الإنتاج من خلال خفض حجم المخزون داخل المصانع. " وتلبية الطلبات المفاجئة، وتقليل تكاليف الأعباء الإدارية و المصروفات المصاحبة لكل طلبه"¹.

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

3- منع التكدس بالموانئ:

تعتبر الموانئ الجافة من الأنشطة الحديثة و إحدى الإفرازات الهامة لنظام العولمة نظرا لارتباطها الوثيق بتطور حركة التجارة العالمية و استخدام الحاويات في نقل البضائع باستخدام أساليب ومفاهيم جديدة لتقليل التكاليف و القضاء على التكدس في الموانئ البحرية"².

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

¹ - د/ سامي زكي عوض، دور الموانئ الجافة في المنظومة اللوجستية، الاكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري، مارديكون، 1997، مصر، ص9.

² <http://aymanaydi.wixsite.com> 14h20m 10/03/2017

وتقام هذه الموانئ في الظهير وعلى سبيل المثال "نجد ميناء هامبورغ بألمانيا يرتبط بالميناء الجاف ديسبورغ الموجود في وسط غرب أوروبا، وهذا الميناء يخدم أكبر تجمع اقتصادي في أوروبا الذي يتمتع بقوة شرائية كبيرة"¹ وكل الميناءين متصلين بجميع أنواع المواصلات وأيضا ميناء روتردام بهولندا الذي يعتبر القارة الأوروبية بالكامل ظهير للميناء.

ثانيا: دور الموانئ الجافة في المنظومة اللوجيستية

لقد نشطت حركة التجارة العالمية بعد قيام المنظمة العالمية للتجارة OMC مستعملة مفاهيم وأساليب جديدة لتقليل التكاليف الكلية إلى أدنى مستوى ممكن.

وتغيرت مفاهيم عديدة وتطورت منها المفهوم التقليدي للميناء البحري فبعد اعتماده على الموقع الجغرافي في إطار المفاهيم التقليدية، أصبح الآن حلقة في سلسلة النقل الدولي المتعدد الوسائط وأصبحت المنافسة بين الموانئ قوية في تقديم الخدمات المتكاملة باعتمادها على عنصرين أساسيين:²

1- تخفيض تكاليف التشغيل: يتم تخفيض التكاليف من خلال التحكم في تكاليف العمالة بتخفيض العمالة، وزيادة ساعات العمل الفعلية، وزيادة كفاءة العمالة باستعمال المعدات الحديثة وتدريب العمال من أجل رفع مستوى الإنتاجية.

2- المميزات التنافسية للميناء: ويتم تحقيقها من خلال:

- توفير أنشطة جديدة لجذب الخطوط الملاحية.
- تقليل فترات بقاء السفن بالميناء لأدنى حد من أجل تحقيق سرعة دوران أكبر للسفن .
- ربط الميناء بشبكة حديثة من الطرق المختلفة (برية، سكك حديدية، ثرية).
- ربط الميناء بشبكة اتصالات حديثة لتوفير المعلومات في كل لحظة.
- توفير الأرصفة والمحطات المتخصصة.
- تسهيلات لعملية دخول وخروج السفن من الأرصفة.
- تسهيل الإجراءات المتعلقة بدخول وخروج البضاعة من الميناء.
- إنشاء أنشطة صناعية بالمنطقة الخلفية كالصناعات المتعلقة بالبضاعة لتحقيق قيمة مضافة للميناء، وصناعات لإصلاح السفن.

¹ - سامي زكي عوض، الموانئ الجافة تخطيط وإدارة، مرجع سبق ذكره، ص 85.

² - المرجع السابق ذكره، ص 79-81.

- ضرورة وضع شعار للميناء مثل شعار ميناء روتردام أنه بوابة أوروبا Rotterdam the gate of Europe ، لأن الشعارات تعتبر من الاستراتيجيات التي يقوم عليها الميناء.

المطلب الرابع: أنواع الموانئ الجافة و التخطيط لها:

ويمكن التفرقة بين الموانئ الجافة حسب طبيعة الخدمات المقدمة و موقعها بالنسبة لمصدر المادة الخام، و المصنع، وأسواق الاستهلاك.

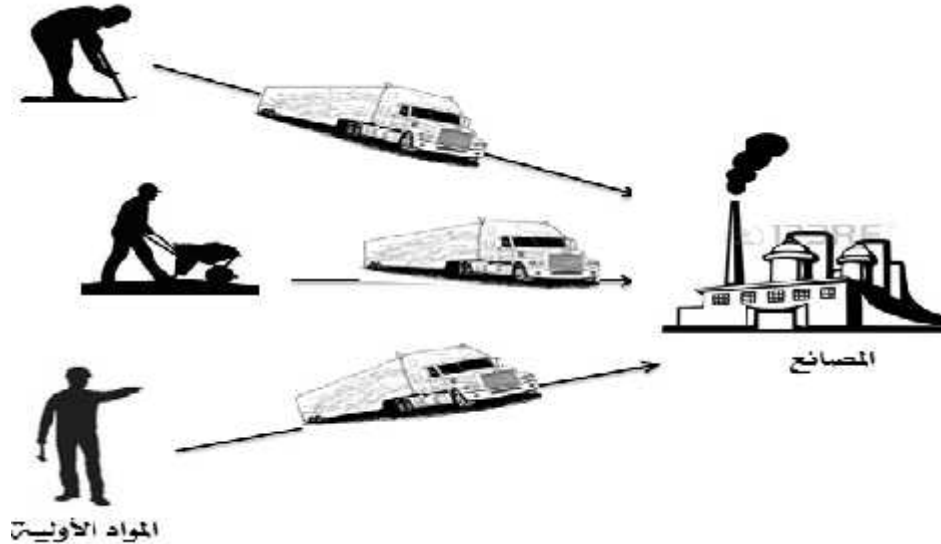
أولاً: أنواع الموانئ الجافة:

1- تجميع المواد الأولية:

تكون بالقرب من مصادر المواد الأولية حيث تقوم بتجميع هذه المواد بكميات كبيرة من عدة مصادر ثم إرسالها إلى المصنع" و يضمن هذا النوع الحصول على المواد الأولية بأقل الأسعار لشرائها بكميات كبيرة، و خفض تكاليف النقل لوجود كمية كبيرة من المواد¹، و ضمان عدم توقف الإنتاج لاستمرارية تدفق المواد الأولية، و كذا تنفيذ الطلبات المفاجئة بدون زيادة الأسعار.

الشكل (02-05): أهمية وجود ميناء جاف بالقرب من مصادر المواد الأولية

أ. في حالة عدم وجود ميناء جاف:



¹ - د/عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل و اللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص 177.

ب. في حالة وجود ميناء جاف:



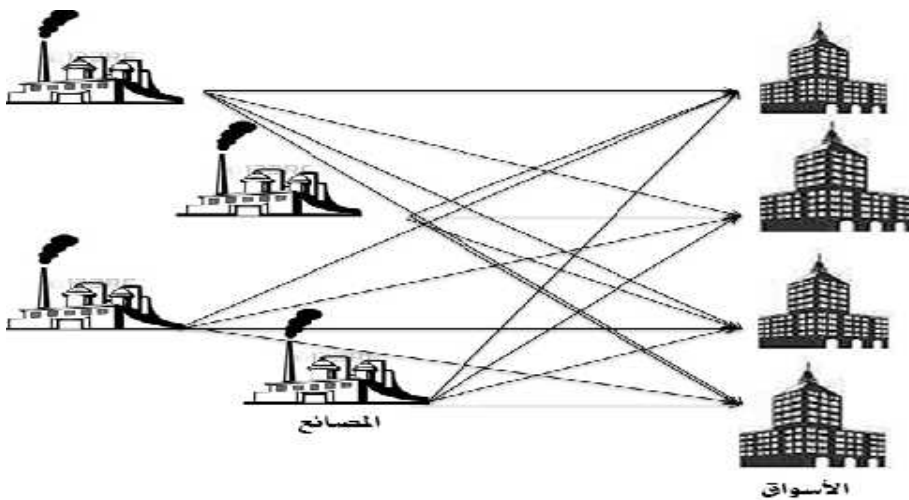
المصدر : سامي زكي عوض، الموانئ الجافة تخطيط وإدارة ، مرجع سبق ذكره، ص 91.

2- تجميع السلع النهائية (التامة الصنع):

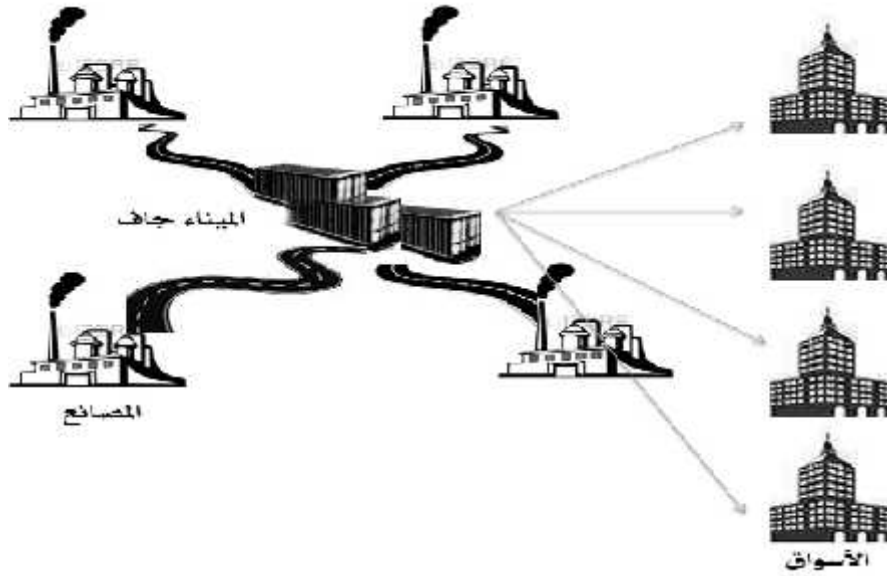
يتم إقامتها في المناطق ذات الكثافة الصناعية من اجل تجميع كل السلع من جميع المصانع لإرسالها إلى الأسواق و يتميز هذا النوع بتوفير السلع في الأسواق في الوقت و المكان المناسب للمستهلك أي التسليم في الوقت JIT و تخفيض نفقات التخزين بالمصنع.

الشكل رقم (02-06): أهمية وجود ميناء جاف بالقرب من مناطق الكثافة الصناعية.

أ. في حالة عدم وجود ميناء جاف:



ب. في حالة وجود ميناء جاف:



المصدر: سامي زكي عوض، الموانئ الجافة تخطيط وإدارة، مرجع سبق ذكره، ص 92.

4- توزيع المنتجات على الأسواق :

يتواجد هذا النوع "عندما تكون مصانع الانتاج متباعدة، أما مواقع الاستهلاك - الأسواق متقاربة حيث يقوم الميناء الجاف بتجميع انتاج المصانع ثم اعداد طلبات كل سوق على حدى من جميع المنتجات و ارسالها دفعة واحدة."¹

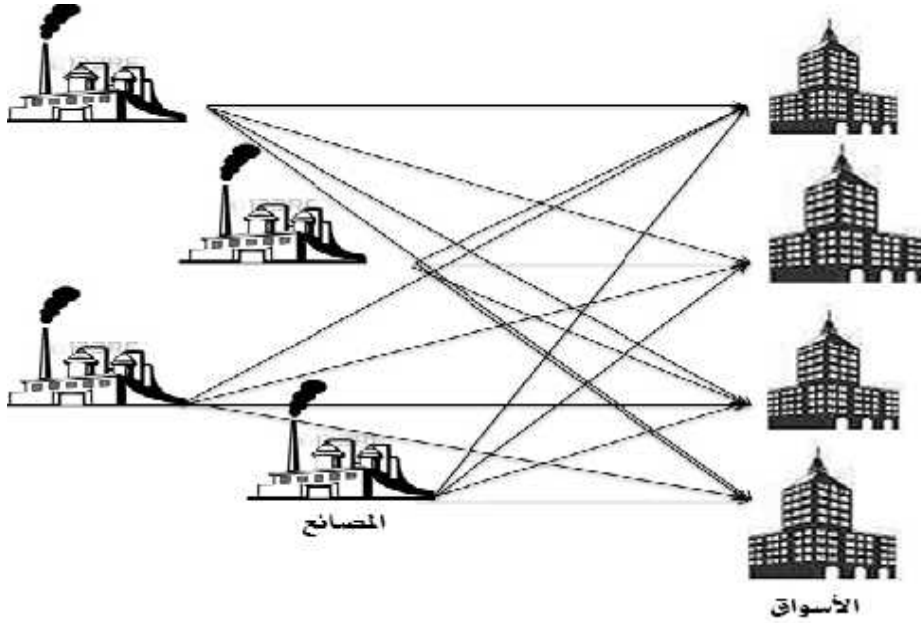
فهذه الموانئ تتواجد بالمناطق ذات الكثافة السكانية، ذات قوى شرائية مرتفعة وتعمل على تحقيق المبادئ اللوجستية بتوفير السلع في الوقت المحدد لقرها من المستهلك و تخفيض تكاليف النقل.

وتقوم بتوفير السلع في الوقت المحدد لقرها من المستهلك و بالتالي تحقيق مبادئ اللوجستيات.

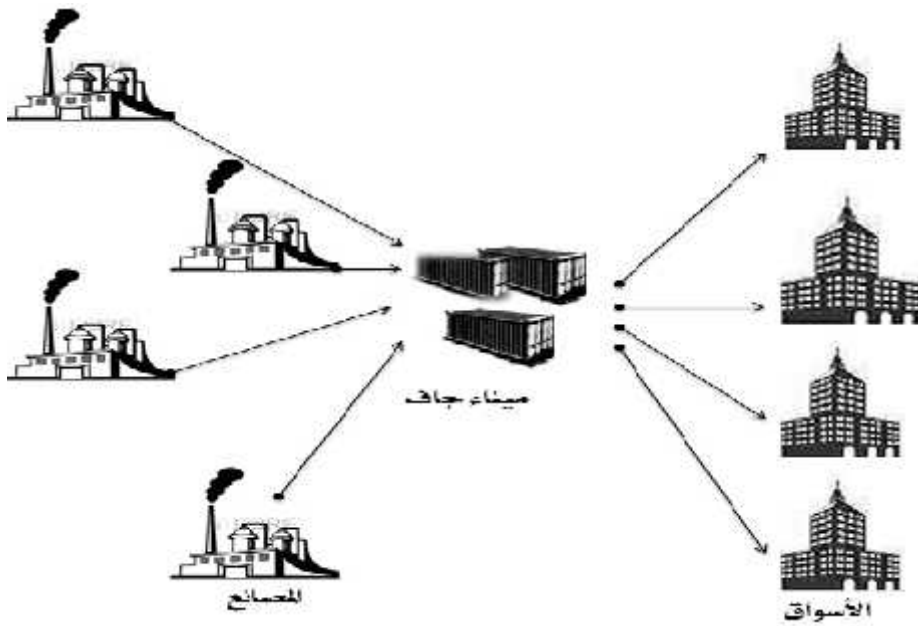
¹ - سامي زكي عوض، الموانئ الجافة تخطيط وإدارة، مرجع سبق ذكره، ص 89.

الشكل رقم (02-07): أهمية وجود ميناء جاف بالقرب من الاسواق الاستهلاكية

أ. في حالة عدم وجود ميناء جاف:



ب. في حالة وجود ميناء جاف قريب من الاسواق:

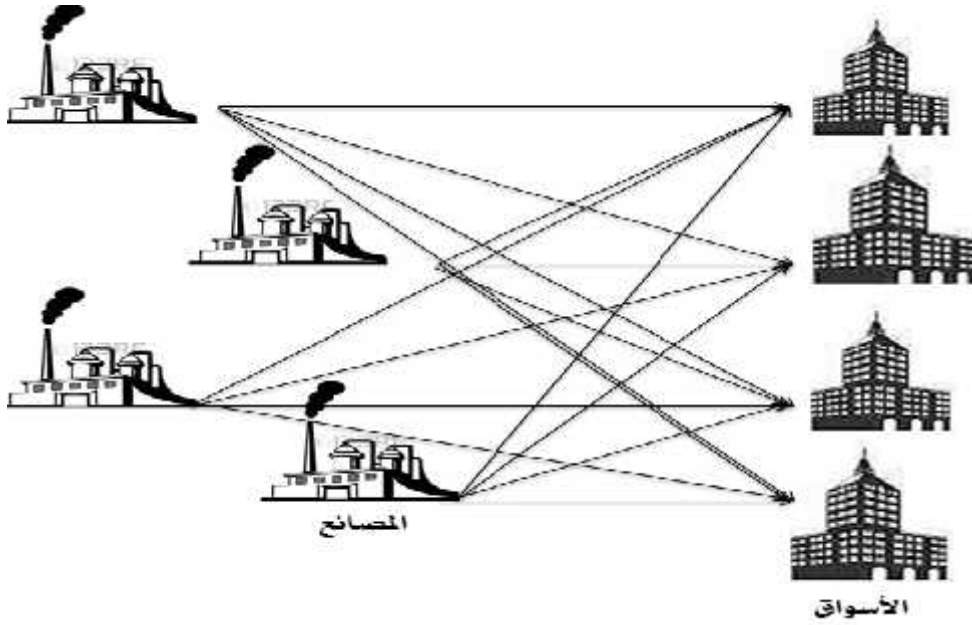


المصدر: سامي زكي عوض، الموانئ الجافة تخطيط وإدارة، مرجع سبق ذكره، ص 03.

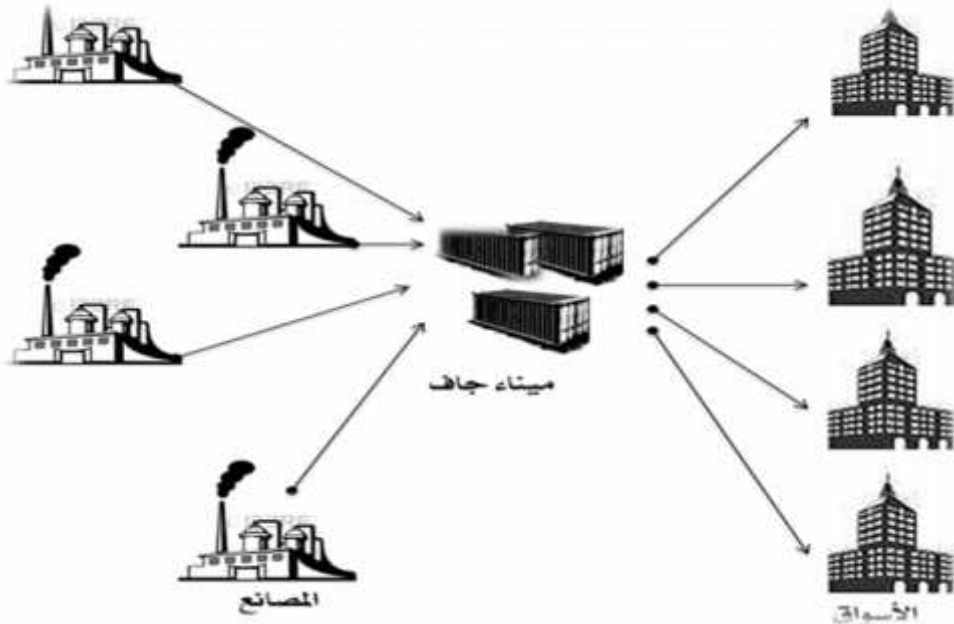
4- يتوسط مراكز الإنتاج والاستهلاك إذا كانت كثيرة وبعيدة عن بعضها:

شكل رقم (02-08): أهمية وجود ميناء جاف يتوسط الأسواق و المصانع

أ. في حالة عدم وجود ميناء جاف:



ب. في حالة وجود ميناء جاف يتوسط المصانع والاسواق:



المصدر: سامي زكي عوض، الموانئ الجافة تخطيط وإدارة، مرجع سبق ذكره، ص 94.

وتمنع التكديس بالموانئ البحرية في جميع أنواعها سواء من المواد الأولية أو التامة الصنع، وإقامة هذا النوع من الموانئ يعمل على: تحقيق اقتصاديات الحجم (تقليل تكاليف النقل) وتقليل تكاليف التخزين وضمان توفير البضائع بصفة مستمرة في الأسواق وكذلك تلبية الطلبات المفاجئة و تقليل تكاليف الإدارة والمصروفات الخاصة بكل طلبيه.

وقد يكون هناك ميناء جاف واحد يخدم عدة موانئ بحرية، أو تكون هناك عدة موانئ جافة تخدم ميناء بحري واحد فقط.

ثانيا: تخطيط الموانئ الجافة:

1- تخطيط الميناء الجاف: يجب أن يراعي ما يمكنه من أداء مهامه التالية¹:

- القيام بالتخليص الجمركي على الحاويات الواردة للبلاد.
- نقل الحاويات بين الوسائط المختلفة والاشتراك في النقل م و.
- شحن وتفريغ الحاويات.
- التخزين المؤقت للحاويات والبضائع.
- التغليف ووضع العلامات التجارية.
- تجميع بضائع الحاويات لتصديرها وقد تكون لعميل واحد أو أكثر من عميل.
- تنظيف وصيانة وإصلاح الحاويات.

2-أسس التخطيط:

- يجب أن يكون موقع الميناء الجاف بالقرب من مرافق النقل لان هذا سيوفر مبالغ مالية كبيرة أي يجب أن يتماشى مع تخطيط البنية الأساسية الشاملة للنقل.
- يجب توفر مساحات كبيرة التي تمكن الميناء الجاف من التوسع المستقبلي.
- يجب أن تكون هناك سكك حديدية وطرق برية وممرات مائية متصلة بالميناء.
- يجب أن يتوسط الميناء الجاف مناطق الإنتاج ومناطق الاستهلاك أو يتوسط الكثافة الصناعية وأيضا الكثافة السكانية.

3-معايير التخطيط:

يجب التركيز على المعايير التالية عند التخطيط للموقع²:

¹ - د/ سامي زكي عوض، دور الموانئ الجافة في منظومة النقل متعدد الوسائط، مرجع سبق ذكره، ص 128.

² - د/عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص 181.

- سهولة الوصول إلى السكك الحديدية والطرق البرية وإذا كان سيتم نقل الحاويات عن طريق الطرق المائية الداخلية فمن الأفضل أن يكون موقع الميناء بالقرب منها.
- سهولة الاتصال مع جميع المتعاملين معه.
- توفير الكهرباء، المياه، الاتصالات، الصرف الصحي، المواصلات ...
- اندماج مع شبكة الطرق الإقليمية لتجميع البضائع أو توزيعها.
- القرب من المناطق السكنية لاجتذاب العمالة وتجنب مصاريف الانتقال والإسكان.

ثالثاً: الفرق بين الموانئ الجافة والمناطق الحرة:

المنطقة الحرة هي تلك "المساحة من الأرض والتي تحددها دولة ما على أرضها و تحدها أسوار وتقام غالباً بالقرب من الموانئ الرئيسية و المطارات، وتعفى من الرسوم و القيود التي تفرض من قبل الدولة على البضائع الواردة و الصادرة من و إلى أراضيها، و ذلك بغرض جذب المستثمرين"¹، و قد تكون منطقة حرة أو صناعية، أو مركز لوجستي.

فالمناطق الحرة هي شكل من أشكال الاستثمار الوطني والأجنبي وهي بذلك من الأنظمة الاستثمارية التي تقوم على إنشاء مراكز ومناطق للصناعات المختلفة لتشجيع الاستثمار والإسراع من عجلة التنمية الاقتصادية و قد تشمل مدن أو موانئ بأكملها.

وتظهر أهمية النقل والخدمات اللوجستية كأحد الأبعاد التي تشارك في نجاحها عن طريق تسهيل حركة البضائع والمواد الأولية الصادرة والواردة بالإضافة إلى استعمال تكنولوجيا المعلومات والاتصال والجمارك. ويوضح الجدول التالي الفرق بين كل من الموانئ الجافة والمناطق الحرة.

¹ - سلمى عبد الحميد محمد الامين، دور المفاهيم اللوجستية في تنمية وتطوير المناطق الحرة (دراسة حالة منطقة البحر الاحمر الحرة-السودان، 2000-2012)، رسالة دكتوراه، قسم اقتصاديات النقل البحري، جامعة البحر الاحمر، 2014، ص 71.

الجدول رقم (02-04) : المقارنة بين الموانئ الجافة و المناطق الحرة

الموانئ الجافة	المناطق الحرة
1- يتم إنشاؤها بموافقة مصلحة الجمارك وبترخيص صادر منها.	1- يتم إنشاؤها بموافقة الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة وبترخيص منها.
2- تحصل مصلحة الجمارك على أجور اللجان الجمركية بالإضافة إلى نسبة من الخدمات التخزينية وذلك من الجهة المرخص لها .	2- تحصل مصلحة الجمارك على أجور اللجان الجمركية فقط. وتحصل هيئة الاستثمار والمناطق الحرة نسبة من قيمة البضائع بالمنطقة وذلك من الجهة المرخص لها.
3- يحدد مدة بقاء البضائع بالموانئ الجافة بمدة ستة أشهر قبل قيدها للتصرف فيها ويمكن مد هذه المدة لفترة ثلاثة أشهر أخرى بموافقة مدير عام الجمارك المختص .	3- لا تخضع البضائع بالمناطق الحرة لأي قيد من حيث مدة بقائها فيها. ولا يحق لمصلحة الجمارك التصرف فيها .
4- يتم تخزين كافة البضائع بالموانئ الجافة وفقا لما هو مدرج بالترخيص الصادر من مصلحة الجمارك.	4- يتم تخزين البضائع الموضحة بمانيفستو الباخرة والبوليصة الأصلية للشحن بأنها برسم المنطقة الحرة.
5- تكون الهيئة أو الجهة المرخص لها بالميناء الجاف مسؤولة عن البضائع المودعة فيه. كما أنها تكون مسؤولة عن الضرائب الجمركية وغيرها من الرسوم المستحقة علي كل نقص أو ضياع أو تلف لهذه البضائع.	5- تكون الجهة المرخص لها هي المسؤولة عن أي نقص أو ضياع أو تلف للبضائع.

المصدر: عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، مرجع سبق ذكره. ص195.

المبحث الرابع: النقل متعدد الوسائط في ظل المنظومة اللوجستية:

نتيجة للتطورات السريعة المتلاحقة التي يشهدها قطاع النقل البحري منذ بداية الستينيات من القرن العشرين، سواء بالنسبة للسفينة أو الميناء، فقد كان لثورة التحوية وللمفاهيم الحديثة للوجستيات أثرهما الكبير في تطور مفهوم النقل حيث تجاوز ذلك المفهوم المبسط من مجرد نقل البضائع من ميناء إلى ميناء إلى عمليات متكاملة من الباب إلى الباب¹.

فلقد لعبت الحاوية دورا كبيرا في تغيير مفاهيم عديدة في النقل بصفة عامة بعدما كانت سلسلة النقل تبدأ و تنتهي بالميناء، وأصبح لنقل متعدد الوسائط اثر هام على التجارة الخارجية.

ويتكون نظام النقل من " مراكز تجميع وتخزين وتوزيع (القرى-المدن-الموانئ) ومن طرق تصل بين هذه المراكز (طرق برية-سكك حديد-قنوات مائية-طرق جوية-بحرية) ومن تدفقات للبضائع المختلفة على هذه الطرق (البضائع العامة-البضائع الجاف-بضائع الصب السائلة-الركاب)، ومن وسائل النقل المستخدمة (سيارات-عربات سكك حديد-صنادل طائرات-سفن)².

المطلب الأول: نظام التحوية و النقل متعدد الوسائط:

أولا: مفهوم نظام التحوية:

يرجع تاريخ ظهور الحاوية إلى عام 1956 على يد " مالكوم ماكلين Malcom Purcell Mclean الذي أطلق عليه " أبو التحوية"³، وقد احدث ثورة وتغير جذري في مجال النقل والتجارة الدولية ويمكن تعريف الحاوية Container بأنها:

- 1- "عبارة عن صناديق نمطية تعبأ فيها البند الفردية"⁴.
- 2- هي صندوق من الحديد الصلب ذو أبعاد ومواصفات موحدة معيارية وسمي بالحاوية لأنه يحوي بداخله البضائع المراد نقلها.

1 - د/ عبد الحليم بسيوني، ندوة نحو إستراتيجية للنقل في خدمة التنمية، جريدة الأهرام، عدد 41388، 2001/03/31، ص4.

2 - د/ احمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة و مطبعة الإشعاع الفنية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2001، ص227.

3 - د/ أيمن النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009، ص3.

4 - عمر سلمان، قراءات في اقتصاديات النقل الدولي، مؤسسة نبيل للطباعة، القاهرة 2002، ص324.

فنظام النقل بالحاويات هو: " نظام لنقل البضائع باستخدام حاويات الشحن (حاويات قياسية) المصنوعة من الحديد، و بمواصفات قياسية و يتم نقلها و تخزينها بكفاءة عبر مسافات طويلة و يمكن أيضا نقلها ما بين السفن و القطارات و العربات المخصصة بدون فتحها و يتم ترقيمها بشكل قياسي سهل التعرف عليه عن طريق أنظمة الكترونية"¹.

"- و يطلق على هذا الأسلوب نظام التحوية Containerisation و هناك مواصفات قياسية دولية للحاوية حيث الارتفاع 8 قدم و العرض 8 قدم و الأطوال تتراوح بين 10، 20، 40، 60 قدم"².

وتعتبر الوم ا الدولة الرائدة في صناعة واستخدام نظام النقل بالحاويات، حيث قامت شركة SEA-LAND في افريل 1956 بنقل حوالي 58 حاوية على سطح ناقلة البترول ماكسون من ميناء نيوجرسي، " وتم تسجيل أول سفينة حاويات عام 1957 بحمولة 226 حاوية أطلق عليها اسم Grate Waycity وفي عام 1961 تم تنظيم خط ملاحى للحاويات بين موانئ نيويورك ولوس انجلوس وسان فرانسيسكو في أمريكا"³، و تتخلص مزايا الحاوية في:

- تخفيض تكلفة حركة التجارة العالمية.
- زيادة سرعة توصيل البضائع بين الدول.
- "تقليل نسبة الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة و عدم سرقتها أثناء نقلها وبالتالي انخفاض مصاريف التامين.
- تخفيض تكاليف النقل بسبب خفض عدد مرات التداول.
- تطبيق مفهوم النقل من الباب إلى الباب أي من المصدر إلى الوجهة النهائية.
- سرعة التداول"⁴ عبر وسائل النقل المختلفة.
- تقليل زمن بقاء السفن لاختزال الوقت الذي تستغرقه عمليات الشحن والتفريغ مما يؤدي إلى زيادة إنتاجية الموانئ.

¹ <http://ar.m.wikipedia.org> . . 10h 41m – 10.03.2017

² - / حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 1998، ص 440.

³ - د/ شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري (التجارة الخطية) فعاليات التطبيق، متطلبات الريادة، الدار الجامعية، الإسكندرية 2006، ص 116.

⁴ - مصطفى امين حسن مساد، صناعة النقل البحري في المملكة الأردنية الهاشمية عرض وتحليل مع الإشارة الخاصة إلى أهميتها الاقتصادية، مرجع سبق ذكره، ص 225.

- انخفاض النولون وزيادة أرباح الشركات نتيجة للاستغلال الأمثل لفراغات السفن فظهر الحاوية أدى إلى تطور السفن فظهرت سفن نقل الحاويات المتخصصة وظهر محطات للحاويات ومعدات تداول الحاويات وتطور الموانئ من مكان لشحن وتفريغ وتخزين الحاويات إلى حلقة لتغيير وسيلة النقل، وتحسين كفاءة وسرعة عمليات النقل.

وأصبحت الحاوية" النموذج القياسي العالمي لوحدة نقل البضائع مما سمح لنظام النقل البحري بالانتشار إلى داخل البلاد واستحداث النقل من الباب إلى الباب".¹

ثانيا: مفهوم النقل متعدد الوسائط:

يعتبر النقل متعدد الوسائط نظام مادي متكامل يبدأ من المواد الخام إلى غاية المستهلك في سلسلة واحدة متكاملة و متناسقة الحلقات و نجد أن النقل متعدد الوسائط فكرة قديمة و ليست جديدة منذ أن مارس الإنسان التجارة البحرية مع استعمال الممرات النهرية و الطرق البرية.

وسجل التاريخ أول عملية نقل تأخذ شكل النقل متعدد الوسائط في جانبه المادي في عهد الملكة الفرعونية المصرية حتشبسوت حيث أمرت بإرسال خمس سفن إلى بلاد الأرواح (بلاد الحبشة أو الصومال) محملة بالبخور و النمرور و فهود حية و قرده... عبر ساحل البحر الأحمر" و لقد جلبت هذه البضائع من مناطق داخل البلاد على ظهور الدواب (نقل بري) إلى الشاطئ عند موقع رسو السفن، ثم سلكت هذه السفن طريق البحر الأحمر عائدة إلى سواحل مصر (نقل بحري) و عندها مرت في ترعة جانبية تربط البحر الأحمر بنهر النيل (نقل نهرى) حتى بلغت محطاتها النهائية بالقرب من الأقصر الحالية حيث أفرغت حمولتها".²

- فالنقل متعدد الوسائط يتمتع بملامح تميزه عن باقي أنواع النقل البحري الأخرى أحادية الوسائط فهو السمة الأساسية للنقل الدولي الحديث.

إن اغلب شركات الخطوط الملاحية العالمية لجأت إلى التكامل الراسي الأمامي بالرغم من أن حوالي 90% من التجارة العالمية تنقل بحرا الذي دفعها إلى تشغيل النقل البحري والجوي و الخدمات اللوجستية من اجل تحقيق احتياجات المستهلك.

¹ - احمد فرحات، استعراض النقل في بلدن الاسكوا، العدد الثاني عشر، اللجنة الاقتصادية و الاجتماعية لغربي اسيا، الأمم المتحدة، نيويورك، 2001، ص 02.

² - د/فاروق ملش، النقل متعدد الوسائط- الأوجه التجارية و القانونية، الشنهابي للطباعة و النشر، الإسكندرية، 1996، ص 21.

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 الى الباب Door OF Door، وأخيرا النقل متعدد الوسائط Multimodal Transport، أو النقل المتكامل Integrated Transport، وهو مفهوم النقل الحديث حيث يمكن تعريفه بأنه:

1-تعريف النقل متعدد الوسائط:

هناك عدة تعريفات للنقل متعدد الوسائط وضعتها جهات دولية عديدة و لكن لا تختلف في مضمونها:

" النقل الذي يتم باستخدام أكثر من وسيلة من وسائل النقل في نقل بضائع ما من مكان إلى آخر.¹"
-عملية نقل البضاعة بواسطة وسيلتين أو أكثر بعقد واحد و مستند واحد و بواسطة شخص (أو هيئة) واحد مسؤول (متعهد النقل) من نقطة استلامه للبضاعة حتى تسليمها للمرسل إليه و يمكن لهذا الشخص (أو الهيئة) إجراء عقود أخرى من الباطن (من خلاله) لناقلين آخرين لجزء أو لكل وسائل النقل المستخدمة لنقل الشحنة.²

1-1-تعريف الاتحاد الأوروبي للنقل متعدد الوسائط:³

عرف الاتحاد الأوروبي عام 1975 النقل الذي يستعمل أكثر من واسطة: بالنقل البري بين الدول الأعضاء حيث يتم نقل المقطورة بالسكك الحديدية بين مكان الشحن واقرب نقطة من مكان التفريغ.
وفي عام 1992 تم مراجعة تعريف عام 1975 حيث أصبح النقل متعدد الوسائط يشمل وسائل النقل الأخرى مثل النقل البحري ولا يقتصر على دمج النقل الحديدي والطريقي وعرف النقل متعدد الوسائط بأنه: نظام النقل الذي يدمج أكثر من واسطة نقل بهدف تقديم خدمات نقل من الباب إلى الباب ويستجيب للأصول الفنية.

¹ - د/عبد الوهاب عبد الحميد صالح، النقل متعدد الوسائط، بدون دار النشر، الجزء الأول، بدون تاريخ نشر، ص1.

² -Implementation of multimodal transport rules, report prepared by the UNCTAD/SDTE/TLB/ 2-25 June 2001, p4.

³ - دراسة متطلبات إدخال نظام النقل متعدد الوسائط في الدول العربية (أمثلة مختارة لبعض الدول)، جامعة الدول العربية، قطاع الشؤون الاقتصادية إدارة النقل و السياحة، القاهرة، 2011، ص7.

1-2- تعريف اتفاقية النقل متعدد الوسائط للبضائع بين الدول العربية:

" النقل متعدد الوسائط هو نقل بضاعة بين دولتين عربيتين أو أكثر باستخدام واسطتي نقل مختلفتين أو أكثر بعقد نقل واحد ووثيقة نقل واحدة وتحت مسؤولية شخص واحد (متعهد النقل) من نقطة استلامه للبضاعة من المرسل حتى تسليمها للمرسل إليه"¹.

"يعد نظام النقل متعدد الوسائط تكنولوجيا جديدة في مجال النقل مصمما لتسهيل انتقال السلع بين نقطتين في بلدين مختلفين بموجب نظام واحد للمسؤولية القانونية، وهو نظام للنقل عبر الحدود، يستهدف تسهيل تدفق حركة النقل، باستخدام وسائط نقل مختلفة منسقة وفق منهج ثابت ومستقر"².

ولقد أوضح مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية (UNCTAD) مفهوم النقل متعدد الوسائط، وأرسى قواعده عام 1980 وعرفه على انه: "نقل بضائع بواسطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل، على أساس عقد نقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما يأخذ فيه متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط البضائع في حراسته إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر مقابل اجر متفق عليه وفي ظل بوليصة تامين واحدة."³

ومن خلال هذا التعريف يتضح أن نظام النقل متعدد الوسائط يحتوي على جانبين المادي و القانوني والجديد فيه هو وجود نظام قانوني (الجانب القانوني) وليس المادي، لذلك يمكن القول أن " النقل متعدد الوسائط وهو نظام قانوني جديد للنقل المتكامل و ليس نظام نقل جديد يضاف إلى أحادية الوساطة المعروفة من قبل كالنقل البحري و الجوي و البري و النهري، فالمضاف الجديد ليس النقل ذاته، و لكن النظام القانوني الذي يحكم و يربط بين تلك الأنظمة أحادية الوساطة كلها أو بعضها في عقد واحد."⁴

ففي الجانب المادي من عملية النقل يتم استعمال واسطتي نقل مختلفتين على الأقل وان يكون دوليا أي في دولتين مختلفتين ولا يعتبر نقل سلعة داخل الدولة نفسها بواسطة واسطتين نقل متعدد الوسائط بل يعتبر نقل داخلي، والوساطة البحرية ليست شرطا لكون النقل متعدد الوسائط.

1 - دراسة متطلبات إدخال نظام النقل متعدد الوسائط في الدول العربية (أمثلة مختارة لبعض الدول)، المرجع السابق ذكره، ص8.

2 - د/ محمود زنبوع، أثر تفعيل النقل المتعدد الوسائط في تنمية التجارة البيئية العربية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية و القانونية، المجلد 22، العدد الثاني، 2006، ص 250.

3 - د/ احمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات و سياسات النقل البحري، مؤسسة رؤية، الإسكندرية، 2010، ص 362.

4 - د/ محمد جلال خطاب، اقتصاديات النقل و الشحن الدولي بين النظرية و التطبيق، دار النشر، بدون سنة النشر، ص 228.

اما الجانب القانوني فأرست دعائمه هيئات دولية مختلفة، وأهمها اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع عام 1980، ويشترط بموجبه: " ان تصدر وثيقة نقل واحدة تغطي كافة مراحل النقل وأن تقع مسؤولية البضائع خلال مرحلة النقل على شخص واحد يتولى تنظيم عملية النقل عما قد يصيبها من تلف أو هلاك، وأن يحصل متعهد النقل متعدد الوسائط وعلى أجرة النقل شاملة تغطي كافة مراحل النقل"¹. يهدف توحيد القواعد القانونية المنطبقة على وسائط النقل المختلفة في ظل عملية النقل الواحدة.

فمنذ إبرام تلك الاتفاقيات حدثت طفرة ضخمة في وسائل وطرائق النقل.

2- مكونات النقل متعدد الوسائط:

يتكون النقل متعدد الوسائط حسب ما أوضحه مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية من ثلاثة مكونات:²

- وسائط النقل Routing: البحر، الطريق البري، الجو، السكك الحديدية، الممرات المائية.
 - وسائل النقل Means: السفينة، القطار، الشاحنات، الصندل، مراكب الملاحة النهرية، الطائرات.
 - وحدات التحميل النمطية للبضاعة United load system: الحاوية، الطبلية.
 - العقود والمستندات، متعهد النقل متعدد الوسائط.
- ولقد اختلف الفقه الأجنبي والعربي في التفرقة بين واسطة النقل و بين وسيلة النقل فهناك من يرى أن واسطة النقل هي: البحر، الجو، والبر، أما وسيلة النقل فهي: السفينة والسيارة أو الحاوية والطبلية، أما البعض فيرى أن الوسائط هي وسائل نقل البضاعة.
- فالنقل متعدد الوسائط يعمل على تدفق التجارة من مركز العرض إلى مركز الطلب في تدفق واحد مستمر دون عوائق من خلال استعمال سلسلة متصلة الحلقات ما بين وسائل النقل البحرية، البرية والجوية التي تتفاعل في اتساق مكاني و زماني لا تعوقه الفجوات الجغرافية أو الفواصل الزمنية.

¹ - طارق جمعة محمد سيف، السياسات الاقتصادية المقترحة لرفع كفاءة النقل بالسفن المصرية النظامية في ضوء معطيات المنافسة العالمية و النقل المتعدد الوسائط، رسالة دكتوراه، الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري، الإسكندرية، 2006، ص 198.

² - د/ محمد جلال خطاب ، اقتصاديات النقل و الشحن الدولي بين النظرية و التطبيق، مرجع سبق ذكره ، ص 270

"يتمثل الهدف من عملية النقل متعدد الوسائط في تنسيق عمليات النقل، وزيادة كفاءة وسائل النقل وتخفيض تكلفة النقل للبضائع على المستويات الإقليمية والدولية"¹.

الجدول رقم (02-05): النقل متعدد الوسائط وأحادي الواسطة:

النقل أحادي الواسطة	النقل متعدد الوسائط
تعدد مرات الشحن و تعقدها	خدمة مباشرة و مسيرة للشاحن
صعوبة ضبط الوقت	خدمات التزامن المحكم
جمود في اختيار وسيلة النقل	الترشيد في اختيار وسيلة النقل وخط سير الرحلة
تعدد عمليات النقل مع زيادة التكاليف	تكامل عمليات النقل بأقل التكاليف
التعامل مع ناقلين متعددين	التعامل مع متعدد واحد لنقل
تعدد المسؤولية بتعدد وسائل النقل	مسؤولية واحدة في مواجهة الشحن
تعدد وثائق النقل	وثيقة نقل واحدة
تعدد النوايين بتعدد وسائل النقل	نولون إجمالي واحد
كثرة ما تتعرض له البضائع من التلف والخسارة والضياع	تقليل تلف وضياع البضائع
طول زمن رحلة البضائع حتى تصل إلى يد المستهلك النهائي	تحقيق مبدأ سرعة تسليم البضائع

المصدر: عصام الدين علي بدوي، تطوير النقل متعدد الوسائط في الدول العربية ودور النقل البحري، المؤتمر الموسع الثاني للاتحادات العربية النوعية المتخصصة حول دور النقل متعدد الوسائط في تنمية التجارة العربية البيئية، القاهرة، 22 ماي 2006، ص8.

3-النقل الداخلي متعدد الوسائط:

"يتم داخل الدولة باستخدام وسيلتين على الأقل بشرط أن يتم تسيير البضائع المنقولة بموجب وثيقة نقل واحدة، أما في حالة استخدام أكثر من وسيلة نقل كل حدة ولكل منها عقد أو وثيقة نقل منفردة، فهذا لا يعد من قبيل النقل متعدد الوسائط."²

¹ - د/سمية بدوي، اقتصاديات إنشاء وتطوير وتشغيل الموانئ في ظل المنافسة العالمية، بدون تاريخ نشر، بدون ناشر، ص 259.

² - د/ محمد جلال خطاب، اقتصاديات النقل والشحن الدولي بين النظرية والتطبيق، مرجع سبق ذكره ص 268

4- بعض المفاهيم التي صاحبت ظهور النقل متعدد الوسائط:

لقد صاحب ظهور مفهوم النقل متعدد الوسائط بعض المفاهيم والأساليب والصور المختلفة للنقل التي تقوم على فكرة المزج بين النقل البحري وأنواع النقل الأخرى.

4-1- نقل تبادل فيه الوسائط Intermodal Transport:

"يقصد به حركة انتقال البضائع في نفس وحدة التحميل (حاوية أو مقطورة) والتي تستخدم عدة وسائل نقل بدون تفريغ البضائع أثناء الرحلة وعند تغيير الوسيلة."¹
وهذا المصطلح يستخدم في الاتحاد الأوروبي.

4-2- النقل المشترك: (بحري-جوي):

يتم المزج فيه بين النقل البحري والجوي ويعتمد هذا النوع على طبيعة السلعة من حيث مدى قابليتها للنقل الجوي وعلى قيمة السلعة. ويستعمل هذا النوع في دبي بميناء جبل علي باعتباره نقطة تحول من النقل البحري إلى النقل الجوي نحو أوروبا.

4-3- النقل المشترك: (بحري-بري):

فالنقل البري يفوق النقل البحري من حيث السرعة و يقل عن النقل الجوي من حيث السعر (النولون) لذا تم إنشاء الجسور البرية Land Bridge " لتفادي تكلفة عبور القنوات الملاحية أو لتفادي طريق ملاحى طويل و هي عبارة عن وصلات نقل برية تكون بين ميناءين أو بين ميناء و ظهير الميناء،"² أي تربط بين وجهتين لاختصار المسافة و الوقت وتنقسم هذه الجسور البرية الى ثلاثة أنواع: "الجسر البري و يسمى Land Bridge (و يبدأ برحلة بحرية ثم برية ثم ينتهي برحلة بحرية أخرى)، و الجسر البري المصغر و يسمى Mini Bridge (و يبدأ برحلة بحرية ثم برية و تكون الوجهة النهائية ميناء)، و الجسر البري الجزئي Micro Bridge (و يبدأ برحلة بحرية ثم برية ، و الوجهة النهائية تكون احد النقاط الداخلية في ظهير الميناء)"³.

¹ - د/عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل و اللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص 345.

² - بسيوني علي يحيى، الجسور البرية، نشأتهما- مستقبلها- و علاقتها بالنقل البحري، مجلة الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا والنقل البحري، العدد 4 جانفي 1998، الإسكندرية، ص 128.

³ - طارق جمعة محمد سيف، السياسات الاقتصادية المفتوحة لرفع كفاءة النقل بالسفن المصرية النظامية في ضوء معطيات المنافسة العالمية و النقل متعدد الوسائط، مرجع سبق ذكره، ص 141.

فالجسور البري لها دور فعال في تخفيض تكلفة النقل، و زمن الرحلة، و سرعة توزيع البضائع واتساع منطقة الظهر التي أدت إلى اختصار عدد الموانئ والاتجاه إلى الموانئ المحورية من طرف شركات الملاحة في ظل نظام النقل متعدد الوسائط.

4-4- النقل المشترك: (بحري-بسكك حديدية):

"هي قطارات ذات الخط المنتظم Liner Train ترتبط جداول تشغيله بجداول إبحار سفن الحاويات النظامية."¹

5- أهمية النقل متعدد الوسائط:

مع ظهور الحاوية برزت أهمية النقل متعدد الوسائط وتعاضم دوره في التجارة الدولية ولا يمكن النظر إلى النقل متعدد الوسائط بدون الانتباه إلى المنظومة المتكاملة التي يمارس في إطارها هذا النقل. وتأتي أهميته من الاستجابة للمتغيرات العالمية في مجال الاقتصاد و التجارة و الصناعة و من المزايا التي تعود على كل من صاحب البضاعة والناقل والاقتصاد القومي:

- " لقد أصبح للنقل متعدد الوسائط الفضل في تحقيق المبدأ الاقتصادي في عالم الصناعة والتجارة في الوقت المحدد يعني وصول المادة الخام إلى أماكن التصنيع في الوقت المحدد و بالكميات المحددة لإنتاج تصنيع منتجات يتم تسليمها إلى أماكن الاستهلاك عبر البحار و عبر القارات"².
- ابتكار طرق و أساليب جديدة لتنسيق عمليات النقل لرفع وزيادة فعالية النقل وخفض تكاليفه على المستويين الدولي والإقليمي.
- إن القدرة على تحقيق معدلات إنتاجية عالية و تحقيق أعلى قدر من السلامة والأمان للبضائع وسهولة انسيابية تدفقها يتوازي مع التطور التقني للموارد البشرية و التقنيات الحديثة.
- " ان النقل متعدد الوسائط يتيح الفرصة للحصول على أسعار لكل حاوية و ليس على أساس سعر لكل نوع من البضائع، ويعتبر ذلك ميزة مهمة لا سيما للبضائع ذات القيمة المرتفعة."³
- انخفاض التكلفة وتحقيق السرعة في نقل السلع باستعمال أكثر من وسيلة نقل بشكل متكامل.

¹ -<http://www.kasiske.de/english/eintermodal/studienarbeit/Railbridges.htm> 16h.00 12.03.2017

² - بسام مصطفى خالد، النقل متعدد الوسائط في الوطن العربي و أثره في التجارة العربية البيئية، رسالة دكتوراه، كلية الاقتصاد، جامعة دمشق، سوريا 2005، ص 47.

³ - مصطفى أمين حسن مساد، صناعة النقل البحري في المملكة الأردنية الهاشمية، عرض و تحليل مع الإشارة الخاصة الى أهميتها الاقتصادية، مرجع سبق ذكره، ص 233.

- تطبيق معايير السلامة و الأمان في نقل و توزيع السلع.
- سهولة و انسيابية تدفق البضائع.
- تطور وسائل النقل نوعا وحجما وحمولة.
- "إن ظاهرة العولمة وتبادل السلع والخدمات عبر الحدود في مختلف مجالات الأنشطة الانسيابية أدى إلى نمو التجارة العالمية وانسيابها من خلال الحدود وبين القارات سواء عبر مراكز الإنتاج أو أسواق الاستهلاك، وبالتالي أصبح عبور الحدود يتطلب نقل مخترق للحدود أيضا وهو ما يحققه النقل متعدد الوسائط في ظل قوانين أو معاهدات واتفاقيات على الأصعدة الوطنية أو الإقليمية أو العالمية متوافقة وتنسجم لتخفيف حدة الاختلافات المحلية."¹
- يساهم في زيادة الدخل القومي وكلما طورت الدول من خدمات النقل متعدد الوسائط انعكس إيجابيا على اقتصادها الوطني و ميزاتها التجاري.
- يعتبر النقل متعدد الوسائط الذي يحقق خدمة النقل الدولي من الباب إلى الباب العمود الفقري للتبادل التجاري الدولي لاعتماده على مبدأ العمل وفق نظام Just in Time.
- الاتجاه المتزايد في استعمال البيانات الالكترونية وشبكة المعلومات.
- "ازدياد القيمة التقنية للتجارة العالمية و أنشطة القيمة المضافة و ترشيد النفقات النقل والتكلفة اللوجستية.
- تعاضم الاتجاه نحو تحقيق تكامل وسائط النقل على المستوى العالمي وتعقد إدارة أنشطة النقل و التكلفة اللوجستية."²

¹ - اللجنة الاقتصادية و الاجتماعية لغربي اسيا، استعراض النقل في بلدان الاسكوا نشرة النقل، الأمم المتحدة، نيويورك، 1999، عدد10، ص 41.

² - د/محمد عبد القادر توفيق، النقل متعدد الوسائط من منظور تطبيقه في الدول العربية، المؤتمر الموسع الثاني للاتحادات العربية النوعية المتخصصة حول دور النقل متعدد الوسائط في تنمية التجارة العربية البيئية، الإسكندرية، ماي 2006، ص 02.

المطلب الثاني: خصائص و شروط و عناصر النقل متعدد الوسائط:

أولاً: خصائص النقل متعدد الوسائط:

1-السرعة:

تحتاج البضائع السائبة إلى وقت كبير مقارنة بالوقت الذي تحتاجه البضائع المحواة، لذا يعتبر الوقت في عملية التداول عنصراً هاماً 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.

2-السلامة:

إن مهمة النقل هي توصيل البضاعة إلى محطاتها النهائية في حالة جيدة دون فقد أو تلف، وهذا يتحقق في نظام النقل متعدد الوسائط عن طريق نقل البضائع في حاويات تقلل من نسبة الفاقد أو التلف، ويقلل من درجة تعرضها للسرقة.¹

3-قلة تكلفة التداول:

يهدف نظام النقل الكلي إلى تحقيق خفض حقيقي في التكلفة الكلية لنقل البضائع من باب المنتج إلى باب المستهلك النهائي، وأثبتت التجربة العلمية إن تجميع الشحنات في وحدات نمطية تقلل كثيراً من تكاليف تداولها بالمقارنة مع أية وسيلة نقل أخرى أو أي نوع من أنواع النقل.

ثانياً: شروط النقل متعدد الوسائط:²

- أن يكون النقل دولياً أي يتم بين مكانين يقعان في دولتين مختلفتين.
- يحتوي وسيلتين مختلفتين على الأقل.
- يتم انقل بعقد واحد (سند الشحن) يغطي الرحلة من البداية إلى النهاية.
- المسؤولية تكون على عاتق الناقل وحده.

ثالثاً: العناصر التي يستند عليها النقل متعدد الوسائط:

- " مقاسات وأحجام الحاوية التي تحدد بواسطة ISO.
- توفير الصيانة بمحطات الحاويات.³

¹ - هشام الجندي، مبادئ النقل، بدون ناشر، بدون تاريخ، ص 149.

² - د/شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري (التجارة الخطية) فعاليات التطبيق-متطلبات الريادة، مرجع سبق ذكره، ص 130.

³ - المرجع نفسه، ص 130.

- وجود عقد واحد يجمع كل الأطراف المعنية بعملية نقل البضاعة.
- استعمال شبكة المعلومات والاتصال خلال عملية النقل.
- استعمال أجهزة الكمبيوتر.
- قلة استعمال الوثائق أثناء عملية النقل عبر وسائل النقل المختلفة.
- وضع قوانين موحدة تغطي المسؤوليات الخاصة بالحاوية عند تنقلها.
- الكفاءة في تجميع وتوزيع الحاويات من وإلى محطة الحاويات.
- " توفر الأطر المؤسسة والتشريعية اللازمة لهذا النظام."¹
- توفير المعاهدات والاتفاقيات الدولية لتنظيم حركة السلع عبر الحدود الدولية.
- توفير شبكة النقل الداخلي.
- " وضع الإجراءات الجمركية والترتيبات الإدارية وعمليات استخراج المستندات اللازمة وسرعة استخراجها"².

المطلب الثالث: مزايا ومقومات النقل متعدد الوسائط

أولاً: مزايا النقل متعدد الوسائط:

- يجمع نظام النقل متعدد الوسائط بين ثلاثة عناصر رئيسية وهي الدولة، متعهد النقل، وصاحب البضاعة وهي العناصر التي تشارك في نقل التجارة الدولية.
- ومن هنا تكمن أهمية النقل متعدد الوسائط في المزايا المختلفة التي تعود على كل من:
- سهولة تدفق البضائع من خلال استعمال شبكة متكاملة من الخطوط الملاحية وخدمات الموانئ والطرق البرية.
 - "استخدام أكثر من وسيلة من وسائل النقل في صورة متكاملة في نقل البضائع يؤدي حتماً إلى الاستفادة من المزايا التي تتمتع بها كل وسيلة من حيث التكلفة والسرعة والأمان."³
 - ضمان الاستخدام الأمثل من حيث التكلفة ونوعية الخدمة باستخدام نظام التحويلة في جميع وسائل النقل المختلفة.

¹ - احمد فرحات، استعراض النقل في بلدان الاسكوا، مرجع سبق ذكره، ص 5.

² - د/سمية بدوي، اقتصاديات انشاء وتطوير وتشغيل الموانئ في ظل المنافسة العالمية، مرجع سبق ذكره، ص 259.

³ - د/فتحي السيد التوني، النقل متعدد الوسائط، التطبيقات والفوائد والتحديات، المؤتمر الموسع الثاني للاتحادات العربية النوعية المتخصصة، مرجع سبق ذكره، ص 02.

- تتبع حركة نقل الحاويات طوال فترة رحلتها بواسطة أنظمة تبادل البيانات إلكترونياً.
- الاستغلال الاقتصادي للحجم داخل السفينة من خلال ملء الفراغات، لتخفيض التكلفة.
- تخزين الحاويات بطريقة الرص الراسي مما يؤدي إلى زيادة الطاقة التخزينية بالموانئ دون اللجوء إلى زيادة مساحة المخازن.
- " أعطى النقل متعدد الوسائط أدواراً جديدة لوسائل النقل الأخرى غير النقل البحري كالربط بين ميناء ميلانو الإيطالي وميناء روتردام الهولندي بخط دولي للسكك الحديدية نظراً لطول الطريق البحري منذ عام 1944."¹

1- الدولة:

- يكمّن دور الدولة " من خلال السلطة التشريعية والتنفيذية التي تصمم وتنفذ القوانين واللوائح التنظيمية الوطنية بشأن التجارة و النقل، حيث يتيح الأخذ بنظام النقل متعدد الوسائط الفرص التالية:²
- الحصول على نصيب أوفى من قيمة نوالين النقل داخل الدولة.
 - تحقيق وفورات و مكاسب من العملة الصعبة.
 - تحقيق التكامل بين وسائط النقل المختلفة.
 - تخفيف العبء على ميزان المدفوعات.
 - "تشغيل النقل متعدد الوسائط يحقق عائداً اقتصادياً أكبر عند مقارنته بالنقل بواسطة نقل واحدة."³
 - تطبيق التكنولوجيا الحديثة في تبادل المعلومات والاتصال.
 - تشجيع التجارة عن طريق تيسير الإجراءات الجمركية واللوائح التنظيمية و الأنظمة الإدارية و مستندات التجارة و النقل.
 - خلق فرص عمل جديدة وتنمية الموارد البشرية.
 - الاستخدام الأمثل للسفن.

¹ - د/ حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 1998، ص 447-448.

² - عصام الدين علي بدوي، تطوير النقل الدولي متعدد الوسائط في الدول العربية ودور النقل البحري، مرجع سبق ذكره، ص 10.

³ - مصطفى امين حسن مساد، صناعة النقل البحري في المملكة الأردنية الهاشمية، عرض وتحليل مع الإشارة الخاصة إلى أهميتها الاقتصادية، مرجع سبق ذكره، ص 231.

2-متعهد النقل:

هو المتحكم و المسيطر على سلسلة النقل من البداية إلى النهاية و المسؤول عن تدفق و انسياب البضاعة حتى تصل إلى مقصدها النهائي، و يقدم خدمات متنوعة كالآتي:

- اختيار وسائل النقل التي تحقق السرعة والأمان مع اقل تكلفة.
- توحيد سياسات النقل بعد زيادة كفاءتها.
- القيام بعملية التوزيع الشامل وإعداد المستندات الخاصة بالاستيراد والتصدير والتخليص الجمركي.
- "تطوير نظم العمل الموانئ الجافة.
- سرعة إتمام النقل.
- تقليل تلف البضائع وتعرضها لأقل ما يمكن وكذلك تقليل الفقد.¹
- السيطرة على حركة نقل البضائع.
- السيطرة على تحقيق مبدأ اقتصاديات الحجم.
- وضع تعريف مرنة للنقل متعدد الوسائط.

3-صاحب البضاعة (المستورد-المصدر):

- انخفاض تكاليف النقل.
- انخفاض تكاليف التامين على البضاعة.
- خدمة أسرع وأكفا في حركة البضائع.
- تفادي رسوم تأخير الحاويات.
- تقليل رأس المال المستثمر من خلال تقليل المخزون سواء في مرحلة المواد الخام أو مرحلة المنتج النهائي.
- إمكانية تصدير سلع جديدة غير تقليدية نتيجة لتحسن في خدمات النقل.

ثانيا: مقومات النقل متعدد الوسائط:

أصبح لزاما على كل الدول التي ترغب في جذب شركات النقل العالمية وجعل أراضيها ممرا للمنتجات الدولية، تطبيق نظام النقل المتعدد الوسائط ولتطبيقه بصورته الكاملة والصحيحة، لا بد من تحديد مقوماته:

¹ - د/سامي زكي عوض، دور الموانئ الجافة في منظوم النقل متعدد الوسائط، مرجع سبق ذكره، ص 52.

1- البنية التحتية للنقل:

- توفير "شبكات طرق جيدة قياسية تربط ما بين مواقع الإنتاج و الاستهلاك و الموانئ البحرية و خاصة تلك التي تقع في محاور تركز التجارة العالمية أو تتنافس كموانئ محورية".¹
- أن تكون المطارات قريبة من الموانئ الرئيسية و مراكز الصناعة لاستعمالها في حالة نقل البضائع عالية الثمن أو سريعة التلف.
- توفير محطات تداول البضائع داخل الموانئ أو خارجها.
- توفير الأمن و الحماية للحاويات من خلال توفير مراكز المراقبة لحركة الحاويات.
- موانئ متطورة: " تعتبر الموانئ البحرية الحلقة الأهم ضمن سلسلة النقل الدولية بسبب رخصه مقارنة بباقي وسائل النقل مع إمكانية الاستفادة من اقتصاديات الحجم الكبير للنقل، فبعد تهيئة البنية التحتية المناسبة يصبح المرفأ المكان المناسب للقيام بعمليات التفريغ والتخزين والانتقال إلى نمط آخر من النقل"².
- حيث ظهرت الموانئ المحورية وهي موانئ حاويات تستقبل السفن العملاقة وتقدم كافة الخدمات اللوجستية لذا على سلطات الموانئ تطوير و تسهيل الإجراءات التنظيمية والإدارية وتعزيز بنية الموانئ من ساحات، أرضفة و معدات لتتناسب مع حاجات النقل بالحاويات.
- توفير العيادات والاستراحات لتغطية حوادث المرور.
- البنوك وشركات التامين والحماية والخبراء ومكاتب التصنيف والمراقبة والجودة.
- توفير وسائل وإجراءات الأمن والسلامة.
- توفير محطات الوقود، وخدمات و مراكز الصيانة و الإصلاح لجميع وسائل النقل و معداتها و توفير قطع الغيار لها.

2- الإطار القانوني والتشريعي:

إن النقل الدولي يتطلب عبور البضائع أكثر من دولة و لكل دولة أنظمة جمركية مختلفة لذا إقامة بنية تحتية للنقل متعدد الوسائط لا تكفي بل يجب وضع بنية قانونية وتنظيمية موحدة، من خلال إبرام اتفاقيات دولية تتضمن قواعد موحدة تلتزم بها جميع الدول الأعضاء، " توضح طبيعة المسؤوليات التي تقع على عاتق

¹ - د/ شريف ماهر هيكل، استراتيجية مقترحة لتفعيل لوجستيات النقل متعدد الوسائط بمصر والدول العربية، المحلة العلمية للتجارة والتمويل، جامعة طنطا، كلية التجارة، العدد الأول، مارس 2015، ص 315.

² - د/نور الدين هرمز، عماد الدين عبد الحي، سامر احمد، النقل متعدد الوسائط ومتطلبات تطبيقه في مرفأ اللاذقية، مجلة جامعة تشرين للبحوث و الدراسات العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية و القانونية، المجلد 36، العدد3، 2016/06/19، ص 331.

أطراف النقل المتعدد الوسائط ومدادها وحدودها، وتقييم التوازن بين حقوق والتزامات كل طرف و فيما يخص من وثائق، وشكلها وحجتها في الإثبات وفي حال النزاع.¹

ومن أهم الاتفاقيات الدولية نجد الاتفاقية الدولية الخاصة بنقل البضائع برا عام 1956 واتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بالنقل المتعدد الوسائط لعام 1980.

3- نظام تبادل البيانات والمعلومات إلكترونياً:

تحتل النظم الحديثة لوسائل الاتصال (التبادل الإلكتروني للمعلومات) المرتبة الأولى في تبادل البيانات عن طريق أجهزة الإعلام الآلي والبرامج الإلكترونية وبذلك أصبحت تكنولوجيا المعلومات والبرمجيات تلعب دوراً كبيراً في أنشطة النقل واللوجستيات من خلال القضاء على التأخيرات التي تنتج عن المبالغة في الأعمال الورقية، كما تزيد من كفاءة استخدام تسهيلات النقل، بالإضافة إلى تحقيق تخفيضات في التكاليف والنفقات عبر مراحل عملية النقل.

" وهذا النظام المعلوماتي يقتضي تصميم بوابة معلوماتية لخدمات النقل تشارك فيها كافة الأطراف الفاعلة ذات العلاقة من وكلاء الشحن وجمارك وسلطات محلية ومحطات لوجستية، ويجب أن يقوم النظام على قاعدة بيانات تتضمن كافة المعلومات المطلوبة عن الخدمات اللوجستية"².

• بيانات عن الموانئ البحرية و بنيتها التحتية و الفوقية من نوعية و عدد الأرصفة المتاحة طول و عمق كل رصيف، المعدات و الوسائل الموجودة بالميناء الخاصة بتداول البضائع مساحات التخزين و طاقتها الاستيعابية.

• بيانات عن المنافذ البرية و الأجهزة الجمركية و ساعات العمل بها.

• توفير خرائط توضيحية للطرق و بيانات عن الحمولات المسموح بها لسير الشاحنات على هذه الطرق.

• بيانات عن الطرق التي تربط الموانئ بالمناطق الصناعية والمناطق الحرة.

• بيانات عن المطارات والطرق التي تربطها بالموانئ البحرية.

• "وجود نظام معلومات يغطي شبكات النقل وتوفر القدرة على الاتصال والمتابعة والرقابة"³.

¹ - د/ محمد جلال خطاب، اقتصاديات النقل والشحن الدولي بين النظرية والتطبيق، مرجع سبق ذكره ص 274.

² - د/نور الدين هرمز، عماد الدين عبد الحي، سامر احمد، النقل متعدد الوسائط ومتطلبات تطبيقه في مرفأ اللاذقية، مجلة، مرجع سبق ذكره، ص 332.

³ - د/ شريف ماهر هيكل، استراتيجية مقترحة لتفعيل لوجستيات النقل متعدد الوسائط بمصر والدول العربية، مرجع سبق ذكره، ص 315.

لقد ساهمت تكنولوجيا المعلومات والاتصال في زيادة فعالية النقل متعدد الوسائط، عن طريق تسهيل تدفق البضائع بسرعة وتوفير الوقت.

4-متعهد النقل متعدد الوسائط:

يكون متعهد النقل متعدد الوسائط مسؤول عن البضاعة من لحظة استلامها الى لحظة تسليمها و مما لا شك فيه أن عمله يتأثر بطبيعة و فلسفة النظام الاقتصادي و الاجتماعي المحيط به حيث انه يتمتع بنطاق واسع في الدول المتقدمة، و يكمن مهامه في:

- اختيار طرق و وسائل النقل المناسبة.

- تحمل المخاطر المالية أثناء سير عملية النقل.

- متابعة ومراقبة سير عملية النقل.

ويمكن أن يكون متعهد النقل متعدد الوسائط:¹

- "شركات الملاحة التي تقوم بتشغيل السفن وخصوصا الحاويات.

- شركات لا تمتلك سفنا وتعتمد على خدمات وأصول شركات أخرى بحرية وبرية، طرق وسكك حديدية.

- مقدمو البضائع عن طريق تجميع الأنشطة بوسائط النقل المختلفة وإدارتها وتطوير مراكز التوزيع والاعتماد على شبكة من الوكلاء داخليا وخارجيا".

5-تسهيل الإجراءات الجمركية بتوحيد الوثائق والمستندات طبقا للمواصفات الدولية من اجل تبسيط إجراءات التجارة الخارجية والنقل الدولي للبضائع.

وإنشاء لجان وطنية لتنسيق بين الوزارات المعنية والهياكل المتدخلة في النقل الدولي للبضائع من اجل تسهيل وتبسيط الإجراءات.

6-"العمل على توفير مجموعة من المهن إلى جانب الناقلين، لتقديم كل الخدمات الإضافية التي يتطلبها نقل البضائع من مكان الصنع إلى مكان الاستهلاك وعادة ما تكون هذه المهن مصنفة حسب نمط النقل المرتبطة به."² كمقاول الشحن والتفريغ، أمين البضاعة وأمين السفينة في مجال النقل البحري، ووكلاء النقل، مشغلي محطات الشحن، مؤجري الشاحنات والسيارات في مجال النقل البري.

¹ - د/نور الدين هرمز، عماد الدين عبد الحي، سامر احمد، النقل متعدد الوسائط ومتطلبات تطبيقه في مرفأ اللاذقية، مجلة، مرجع سبق ذكره، ص 333.

² - دراسة متطلبات إدخال نظام النقل متعدد الوسائط في الدول العربية (أمثلة مختارة لبعض الدول)، مرجع سبق ذكره، ص 21.

7- وضع تنظيم إداري أفقي تفتح فيه كل أنماط النقل على بعضها و تتماشى مع متطلبات عملية النقل متعدد الوسائط بدلا من التنظيم الإداري العمودي بحيث يستقل كل نمط بتنظيم إشرافي مستقل عن الأنماط الأخرى.

8- وضع شعب واختصاصات جديدة، وتوفير التدريب لتأهيل اليد العاملة لتتلاءم مع متطلبات السوق.

9- تبسيط إجراءات التجارة الخارجية من خلال توحيد وملائمة الإجراءات وتدقيق المعلومات المرتبطة بنقل البضاعة من البائع إلى المشتري ودفع ثمنها، لأنه تتدخل العديد من الهياكل الإدارية والمؤسسات الخاصة والعمومية في عمليات التجارة الخارجية، وحسب "هيئة UNCTAD يمكن أن يؤدي تسهيل التجارة الخارجية و النقل إلى توفير بين 2 إلى 3% من الكلفة الإجمالية للبضائع".¹

المطلب الرابع: متعهدي النقل ونظام النقل متعدد الوسائط في المنظومة اللوجستية:

أولا: متعهد النقل متعدد الوسائط:

1- تعريف متعهد النقل متعدد الوسائط:

" هو أي شخص يأخذ على عاتقه عملية تنظيم نقل مخترق، باستخدام أكثر من وسيلة نقل، وكذلك هو الذي يقوم بإصدار وثيقة نقل واحدة لعملية النقل بأكملها"². فمتعهد النقل متعدد الوسائط هو ناقل طبيعي يتحمل مهمة أداء عملية النقل متعدد الوسائط و المسئول عن أي تلف أو خسارة تتعرض لها البضاعة أثناء عملية النقل كما هو مدون بالعقد، فالمتعهد له خبرة ودراية بكل ما يتعلق بعملية النقل وبذلك يقدم خدمة متكاملة للعميل.

2- الأشكال المختلفة لمتعهدي وسائط النقل:

في ظل التطورات التكنولوجية التي مست النقل ظهرت عدة أشكال لمشغلي (متعهدي) النقل متعدد الوسائط ويمكن تقسيمها إلى:

¹ - دراسة متطلبات إدخال نظام النقل متعدد الوسائط في الدول العربية (أمثلة مختارة لبعض الدول)، مرجع سبق ذكره، ص 114

² - د/شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري (التجارة الخطية) فعاليات التطبيق-متطلبات الريادة، مرجع سبق ذكره، ص 128.

2-1- متعهدي النقل المتعدد الوسائط المشغلون للسفن (ملاك السفن):

في ظل انتشار نظام التحوية تطورت خدمات ملاك السفن لتشمل عمليات النقل من الباب إلى الباب بعدما كانت مجرد " عملية نقل الشحنة من ميناء بحري إلى آخر، ويقومون بتحديد مسؤوليتهم عن الشحنة من لحظة شحنها على ظهر السفينة وحتى تفريغها."¹

وامتدت خدماتهم لتشمل النقل البحري، والجوي والبري لامتلاكهم أسطولاً من الشاحنات وعربات السكك الحديدية وفي حالة عدم امتلاكها تقوم بتنظيمها بالتعاقد من الباطن مع ملاك هذه الوسائل مما يؤهلها إلى تقديم خدمات نقل متعدد الوسائط مثل شركة APC.

2-2- متعهدي النقل متعدد الوسائط غير مشغلين لسفن (غير ملاك لسفن):

وهم الناقلين الغير الملاحين فهم لا يملكون أو يشغلون أي سفينة ولكن يتعاقدون بالباطن مع الناقلين البحريين في حين يمتلكون وسيلة نقل برية كالشاحنات، وقطارات البضائع، أو جوية كطائرات الشحن، ويقومون بترتيب عملية النقل من الباب إلى الباب باستعمال أكثر من وسيلة نقل وتحمل مسؤولية النقل كاملة.

2-3- متعهدي النقل متعدد الوسائط الذين لا يمتلكون أي وسيلة من وسائل النقل:

" فهم لا يمتلكون أي وسيلة، ولكنهم يمتلكون المرونة الكافية في اختيار التوليفة المثلى من وسائل النقل المختلفة، واختيار المسارات الأكثر ملائمة، بما يحقق في النهاية خفض تكاليف النقل وخفض زمن الرحلة،"² وتشمل هذه الفئة مقدم البضائع، سمسرة النقل،...

ففي بداية الأمر اقتصر نشاط مقدمي البضائع على أعمال الوكالة المأجورة (وكيل عادي بالأجرة) كالأعمال القانونية والمادية الخاصة بتسليم أو تسلم البضاعة وربط مراحل عملية النقل باسم الشاحنين ولحسابهم بدون تحمل المسؤولية إلا عن أخطائهم الشخصية ثم بدأ نشاطهم يتطور مع ظهور الحاوية وبدأ بتجميع شحنات متماثلة لشاحنين مختلفين في الحاويات متجهة إلى جهة واحدة.

¹ - ايمن النحرابي، العمليات اللوجستية، منشأة الشنهابي للطباعة والنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2010، ص 48.

² - د/عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص 346.

فالعديد من المتخصصين يروا بان متعهدي النقل متعدد الوسائط الذين يمارسون العمل اليوم هم في الأساس مقدمو البضائع حيث بدأوا نشاطهم كمقدمي بضائع ومع التطورات في سوق النقل، مدوا نشاطهم لكي يغطي تعهد النقل متعدد الوسائط وبذلك مهد ظهور مقدمو البضائع لتكوين متعهدين للنقل متعدد الوسائط بمختلف صوره.

ولقد لعبت FIATA (الاتحاد الدولي لجمعيات مقدمي البضائع) دورا هاما في تطوير أنشطة مقدمي البضائع من مجرد وكلاء عاديين إلى وكلاء بالعمولة للنقل إلى متعهدي النقل متعدد الوسائط إضافة إلى واجباتهم التقليدية بإصدارها عام 1971 أول سند شحن باسمها يسبغ صفة الناقل على مقدم البضائع ولقد ورد بصدد السند تعريف لمقدم البضائع: " بأنه الشخص الذي يصدر سند الشحن للنقل المشترك ويتولى بنفسه تنفيذ النقل أو يعهد بالتنفيذ باسمه لشخص آخر من مكان تلقيه البضاعة في حراسته حتى مكان التسلم المبين في السند."¹

وفي هذه الحالة أصبح السند شائعا في مجال النقل متعدد الوسائط، ومقدم البضائع ناقلا ومسؤولا عن التلف والهلاك الذي يلحق بالبضاعة وبذلك يصبح مقدم البضائع " عندما يصدر سند شحن مشترك او متعدد الوسائط FLB متعهدا أصيلا لهذا النقل، ويتطابق مركزه القانوني مع مركز متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط ولا يكون هناك فارق في أو قانوني بين دور كل منهما."²

وواصلت المنظمة جهودها لتمكين مقدمي البضائع من تقديم المزيد من خدمات النقل كالتخطيط والتنفيذ لعملية نقل البضاعة ثم أصدرت عام 1992 سند الشحن متعدد الوسائط بدلا من سند الشحن للنقل المشترك.

وفي هذه الحالة مقدم البضائع الذي يصدر مثل هذا السند في النقل متعدد الوسائط يعتبر متعهدا لهذا النقل ومنفذ له في ظل قواعد UNCTAD.

وظلت المنظمة مصرة على استخدام مصطلح سند الشحن لمستندها الجديد للنقل متعدد الوسائط بدل من استخدام وثيقة النقل متعدد الوسائط الواردة في قواعد UNCTAD التي أخذت بأحكامها.

¹ - د/شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري (التجارة الخطية) فعاليات التطبيق- متطلبات الريادة، مرجع سبق ذكره، ص 135.

² - د/إيمن النحرابي، العمليات اللوجستية، مرجع سبق ذكره، ص 497.

3- مهام متعهدي النقل متعدد الوسائط:

فمتعهد النقل متعدد الوسائط في جميع حالاته هو الذي يتحكم و يسيطر على سلسلة النقل من البداية إلى النهاية من خلال تقديم الخدمات التالية:

- "اختيار أفضل وأسهل الطرق والوسائط والوسائل لنقل البضائع وقلها تكلفة مع الوضع في الاعتبار زمن الرحلة من الباب إلى الباب".¹
- تحضير و إصدار جميع المستندات كسند الشحن، شهادة المنشأ، وثيقة التأمين، أوراق الجمارك.
- تجميع الشحنات.
- تأجير السفن وحجز أماكن الشحن على وسائل النقل الأخرى محليا ودوليا.
- دفع مصاريف الموانئ والجمارك وكل المصاريف المتعلقة بالرحلة.
- "تقديم تعريف مرنة للنقل متعدد الوسائط.
- إدارة الموانئ الجافة".²
- يتحمل كل الأعباء القانونية و المادية الخاصة بنقل و تسليم و استلام البضاعة.
- تقديم خدمات إضافية كالتغليف والتعبئة، والتخزين والمناولة.
- حجز المخازن.
- متابعة البضاعة عبر جميع مراحل النقل.

ثانيا: نظام النقل متعدد الوسائط والمنظومة اللوجستية:

بظهور فكرة نظام النقل الدولي المتكامل أو الشامل جاءت أهمية النقل متعدد الوسائط التي تعتمد على عمليات النقل الدولي في إطار لوجستيات التجارة الدولية وهذا فان نظام النقل متعدد الوسائط يهدف إلى ضمان انسيابية ومرونة حركة السلع خلال سلسلة نقل متكاملة بالسعر والوقت المناسب.

فكفاءة خدمات النقل أمر بالغ الأهمية للأنشطة اللوجستية ككل لأنه إذا لم يتم توزيع المنتجات بشكل فعال وفي الوقت المناسب سوف يؤدي ذلك إلى ارتباك في سلسلة الإمداد وبعبارة أخرى إن لم تدار أنشطة النقل بشكل جيد يكن لها تأثير سلبي كبير على إجمالي التكلفة اللوجستية وكذلك خدمة العملاء.

¹ - شهاب راشد احمد شهاب، الموانئ البحرية الخليجية التحديات المستقبلية، مرجع سبق ذكره، ص 45.

² - د/ايمن النحراوي، العمليات اللوجستية، مرجع سبق ذكره، ص 162.

لذا تعرف لوجستيات النقل " بمجموع الأنشطة والخدمات التي تضمن حركة ناجعة للبضائع والمعلومات بين وحدات الإنتاج ومراكز التصنيع والتخزين وأماكن العبور والاستهلاك.¹"

ويتضمن هذا التعريف خدمات النقل والتخزين والتجميع واللف وتوقعات العرض والطلب والعمليات الإدارية والمالية والجمركية، والصيانة والإصلاح، تبادل المعلومات والوثائق، وهنا يكمن دور اللوجستيات في الربط بين عناصر النقل والتوريد المادي، والتوزيع المادي في ظل العملية الإنتاجية، و في ضبط مستوى المخزون إلى الحد التجاري الأدنى لتقليل من تكاليف الاحتفاظ بمخزون كبير من السلع في انتظار تصريفها لان المخزون "يعتبر عاملا هاما في كل مرحلة من مراحل الإنتاج أي منذ بدء شراء المواد الخام حتى إتمام تجهيز السلعة المنتجة، فالمخزون الزائد عن الحاجة يعطل جزءا من رأس المال العامل، ويشغل مساحة زائدة في المستودع أو الساحة، كما انه قد يعرض البضاعة المخزونة ذاتها للتلف.²"

لذا تعتبر المنظومة اللوجيستية الدعامة الرئيسية لنظام النقل متعدد الوسائط تعتبر أيضا متممة وأساسية لتطوير ولتفعيل النقل متعدد الوسائط من خلال تحقيق الأهداف التالية: تخفيض تكاليف النقل إلى أدنى مستوى، تقليص آجال التخزين والنقل لغاية وصولها إلى المستهلك، دمج أنماط النقل ببعضها وضمان تنقل البضائع من وسيلة لأخرى دون آجال إضافية، تقديم خدمات إضافية للبضائع، تأمين المرونة في اختيار أفضل وسائل النقل والعمل على سلامة وامن نقل البضائع و تقليص المدة الزمنية التي تفصل بين طلب البضاعة و الحصول عليها إلى أدنى مستوى و حسب تجارب الدول في مجال النقل " هناك ارتباطا وثيقا بين النقل متعدد الوسائط و لوجستيات النقل ولا يمكن تطوير أحدهما دون الآخر.³"

"يعد النقل متعدد الوسائط أحد اهم المقومات الأساسية لمفهوم الإدارة اللوجستية الحديثة باعتباره النشاط الذي يربط بين المشروع الإنتاجي أوالخدمي وبين السواق التي يتعامل بها (أسواق المواد الخام وأسواق السلعة أو الخدمة التي ينتجها المشروع).⁴"

فهو عنصر في غاية الأهمية بالنسبة للمنظومة اللوجستية باعتباره أحد المقومات الأساسية والهامة لمفهوم الإدارة اللوجستية.

¹ - دراسة متطلبات إدخال نظام النقل متعدد الوسائط في الدول العربية (أمثلة مختارة لبعض الدول)، مرجع سبق ذكره، ص 131.

² - د/فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط الأوجه التجارية والقانونية، مرجع سبق ذكره، ص 49.

³ - دراسة متطلبات إدخال نظام النقل متعدد الوسائط في الدول العربية (امثلة مختارة لبعض الدول)، مرجع سبق ذكره، ص 112.

⁴-د/ محمود زنبوعة، أثر تفعيل النقل المتعدد الوسائط في تنمية التجارة البيئية العربية، مرجع سبق ذكره، ص252.

"فالنقل يمتص نسبة تصل حوالي 50% من إجمالي تكلفة الأنشطة اللوجستية والتي تزيد عن تكلفة أي نشاط آخر باستثناء تكلفة المواد الخام"¹.

ولقد وصلت التكلفة اللوجستية إلى 7% من إجمالي قيمة المبيعات بالدول المتقدمة، بينما في الدول النامية ما زالت في حدود 30%.

" وتتجلى أيضا أهمية النقل متعدد الوسائط في مساهمته في تطور التجارة الدولية من خلال نظام اللوجستيات ودوره في إيصال المنتج من الباب إلى الباب، وضمان وصول البضاعة سالمة دون أن يتخلى مؤمن البضائع عن المسؤولية"². وتحقيق تكاليف إجمالية أقل للشحنة، و عدم اللجوء إلى مكاتب التخليص الجمركي أو وسطاء، إجراءات مستندية ومصاريف تأمينية اقل، ضمان الثقة والدقة في عملية النقل والتجارة، تجنب الأخطاء أثناء عملية حساب القياسات والأوزان، ترشيد وخفض النفقات من خلال السيطرة والرقابة المتكاملة، " الإسراع في إتمام عمليات التخليص الجمركي وتقصير الوقت اللازم للإجراءات، والمساهمة في تحقيق ميزة تنافسية للبضائع والمنتجات المنقولة."³

يعمل النقل على تحقيق المنفعة المكانية و الزمنية للبضائع، فالمنفعة المكانية تتمثل في نقل البضائع من أماكن إنتاجها إلى أماكن الطلب عليها، أما الزمنية فتعمل على إيصال البضائع في الوقت المناسب و المحدد و التأثير على قرارات الخاصة بالإنتاج وتحديد الأسواق، والمخازن، ومراكز البيع، والتوزيع، فهو من الأنشطة اللوجستية الأساسية حيث لا يمكن أن تمارس أي منظمة نشاطها بدون توفر وسائل النقل.

وهذا أصبح النقل متعدد الوسائط "جزءا لا يتجزأ من العمليات المتكاملة لضمان توريد المواد الخام والإنتاج والتخزين والتوزيع بالكميات المناسبة في المواعيد المطلوبة وبأقل تكلفة ممكنة."⁴

ولتحكم في مكونات العمليات المتكاملة، والتخلص من الفاقد المادي والزمني وللاستفادة من كثافة رأس المال وتعظيم إنتاجية المعدات من الضروري تطبيق قواعد المنظومة اللوجستية.

1 - د/إيمن النحراوي، العمليات اللوجستية، مرجع سبق ذكره، ص 159.

2 - بسام مصطفى خالد، النقل متعدد الوسائط في الوطن العربي و أثره في التجارة العربية البيئية، مرجع سبق ذكره، ص 44.

3 - د/إيمن النحراوي، العمليات اللوجستية، مرجع سبق ذكره، ص 67.

4 - مريم فرح محمد حامد، أثر اللوجستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورسودان، 1995-2014، مرجع سبق ذكره، ص 27.

خاتمة الفصل:

أصبحت الموانئ البحرية مراكز للإنتاج الصناعي ومراكز لأنشطة القيمة المضافة، ومراكز التوزيع، ومراكز للتخزين وقاعدة لتبادل البيانات الكترونياً، وأكبر ملتقى للتجار ومقدمي الخدمات من شاحنين ومستلمين ومشغلي وملاك سفن، وعاملين في مجالات النقل واللوجستيات ومتعهدي النقل متعدد الوسائط، فهي عبارة عن منصة للأنشطة اللوجستية المتكاملة وعن نقطة مجمعة واحدة لوجستية مما أعطى للموانئ أهمية اقتصادية واجتماعية كبرى ويتم تصنيفها حسب معايير ومقاييس عالمية وصاحب ذلك تطور وتوسع مفهوم الظهير الجغرافي للموانئ المحدود إلى ظهير حر غير مرتبط بحدود جغرافية أو قيود جمركية.

ويعد النقل متعدد الوسائط النمط السائد والذي سوف يسود في العالم والذي يعمل على تكامل منظومة النقل المحلي والإقليمي والدولي مع منظومة التجارة الدولية في ظل التطورات الاقتصادية العالمية.

الفصل الثالث

دور المنظومة اللوجستية في تحقيق

الميزة التنافسية بالموانئ

تمهيد :

استحوذ موضوع الميزة أو القدرة التنافسية اهتمام الباحثين ورجال الأعمال في السنوات الأخيرة في ظل ما يشهده العالم من تحولات وتغيرات كبيرة ومتلاحقة تعيد تشكيل النظام الإقتصادي الدولي والمتمثلة في ظاهرة العولمة والإندماج في الإقتصاد العالمي وسياسات الإفتتاح وتحرير الأسواق وزيادة التكتلات الإقتصادية الإقليمية والعالمية.

"وبدأ العالم كوحدة متكاملة تهدف إلى التحرر من نظام الأنشطة المحلية والإقليمية والتحول إلى تحويل العمليات الإقتصادية وعولمة نظم التجارة والخدمات والأخذ بآليات السوق ولقد أدت هذه المتغيرات إلى تحولات في نظم الإدارة"¹ وأصبح من الضروري أن يكون لكل وحدة اقتصادية استراتيجية تنافسية من أجل إحراز التميز التنافسي وتعتبر المنظومة اللوجستية أحد أهم العوامل المؤدية إلى تحقيق الميزة التنافسية، "حيث تم إدراك الإدارة الفعالة للوجستيات كعنصر رئيسي في تحسين كل من الربحية والآداء التنافسي للشركة."²

ولمفهوم الميزة التنافسية أهمية كبيرة لنجاح أي ميناء، ويعتمد تحقيق الميزة التنافسية داخل أي ميناء سواء كان محلي، أو إقليمي، أو عالمي على مدى تطبيق المنظومة اللوجستية بالإضافة إلى المزايا النسبية التي يتمتع بها الميناء من موقع جغرافي ومنافذ التجارة.

ولقد تربعت سياسات التكامل اللوجستي بأهميتها حيث أدركت معظم الدول أن موانئها لن تتطور بدون تعظيم استخدام التكامل اللوجستي.

¹ - زينب محمد شوقي السيد يونس، متطلبات تحقيق مدخل الميزة التنافسية في قطاع النقل البحري المصري "مع التطبيق على تطوير إدارة الموانئ البحرية المصرية"، رسالة دكتوراه، كلية الإقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، مصر، 2009، ص1.

² - جيمس ستوك، دوجلاس لامبرت، تعريب د م سرور علي ابراهيم سرور، الإدارة الإستراتيجية للإمدادات، دار المريخ للنشر، الكتاب الأول، ص50.

المبحث الأول: الإطار المفاهيمي للميزة النسبية والميزة التنافسية

في ظل المتغيرات والتطورات الحالية أصبح من الضروري تحقيق نجاحات تنافسية في الأسواق الدولية، وهذا الأمر يفرض تحديات تتمثل في تغير المزايا النسبية التقليدية حيث أصبحت غير قادرة على بمفردها على تفسير عمليات الإنتاج الحديثة، واكتساب مزايا تنافسية. حيث لم يعد تحليل التجارة الدولية وفقا لمبادئ نظرية الميزة النسبية هو التفسير الوحيد لنمط التجارة الدولية، ولم يعد تفسيرها قاصرا على الندرة أو الوفرة النسبية لعوامل الإنتاج في صورتها التقليدية بل يعتمد على التجديد والإبتكار والقدرة التكنولوجية... كما لم يعد التخصص الدولي جامد بل يخضع لتغير مستمر، ولم تعد المزايا النسبية ساكنة بل أصبحت تتغير عبر الزمن، وأصبحت الميزة النسبية عملية ديناميكية يمكن خلقها واكتسابها.

وعلى الرغم من وجود اتفاق عام بشأن مفهوم الميزة النسبية فإن الأمر يختلف بخصوص مفهوم الميزة التنافسية.

المطلب الأول: الإطار النظري للميزة النسبية

إن التطور السريع في البيئة الدولية يؤثر على مدى انطباق نظريات التجارة الدولية لذا يتطلب الأمر "تطوير مستمر في هذه النظريات عند ظهور مستجدات تؤثر على انطباقها فظهرت النظرية التقليدية في التجارة الدولية مشتملة على"¹: نظرية المزايا المطلقة لأدم سميث ثم نظرية النفقات النسبية لديفيد ريكاردو، ثم نظرية القيم الدولية لجون ستيوارت ميل ثم نظرية الفرصة البديلة لهابرلر، ثم نظرية نسب عناصر الإنتاج للكاتبان السويديان هيكلشر- أولين، وهذه النظريات "كلها مبنية على أساس واحد لقيام التبادل الدولي وهو التخصص الدولي طبقا لمبدأ الميزات النسبية والاختلاف فيما بينها ينحصر أساسا في الأسلوب ومنهج التحليل."²

فجاءت الإتجاهات الحديثة في نظرية التجارة الدولية نظرا لعدم قدرة النظريات الإستاتيكية للميزة النسبية على تفسير العوامل التي تحكم تبادل السلع والخدمات بين دول العالم في ظل التغيرات في بيئة الأعمال، ورفض الميزات النسبية كأساس وحيد لتخصص الدولي والمنادات بتنوع الهيكل الإنتاجي تغيير وإحلال فكرة الميزة التنافسية محل مبدأ الميزات النسبية خصوصا في ظل ظهور الشركات م ج وما يتبعها من سيادة المنافسة غير الكاملة.

¹ - د/محمد جلال خطاب، اقتصاديات النقل والشحن الدولي بين النظرية والتطبيق، مرجع سبق ذكره، ص 286-287.

² - د/عبد الهادي عبد القادر سويبي، مرجع سبق ذكره، ص 62.

وقامت هذه النظرية بتفسير إمكانية التميز في الأسواق من خلال "نظرية التفضيلات المتشابهة ليندر، ونموذج دورة حياة المنتج لريموند فيرنون، ونظرية المنافسة غير الكاملة لكروجمان ثم ظهرت نظرية الميزة التنافسية لبورتر في ظل تطور أعمال الشركات م ج التي أدت إلى ظهور نمط جديد لتقسيم العمل الدولي وازدياد شدة المنافسة والمكون المعرفي في قيمة المنتجات."¹

أولاً: الميزة النسبية في ظل النظرية الكلاسيكية:

لقد حاولت النظرية الكلاسيكية للتجارة الدولية التي سادت خلال الفترة منذ منتصف القرن الثامن عشر وحتى منتصف القرن العشرين تقريباً تفسير العوامل الاقتصادية التي تحكم تبادل السلع والخدمات بين الدول وتحقيق قيام التخصص الدولي.

1- نظرية الميزة المطلقة لآدم سميث: Absolute advantage

لقد أوضح آدم سميث في كتابه ثروة الأمم Wealth of nation عام 1776 أن الميزة المطلقة "تعني النفقة الحقيقية التي يتكبدها المجتمع في سبيل إنتاج الوحدة من السلعة أي القدر اللازم من الموارد الاقتصادية لإنتاج وحدة من السلعة."² وهذا تخصص الدولة في إنتاج السلعة التي يكون لها فيها ميزة مطلقة.

2- نظرية الميزة النسبية لديفيد ريكاردو Comparative advantage :

لقد ركز آدم سميث على نفقة إنتاج سلعة بذاتها دون مقارنتها بنفقة إنتاج سلعة أخرى ومن هنا أثار ريكاردو نقطة هامة عام 1817 في كتابه مبادئ الإقتصاد السياسي والضرائب وهي إذا كانت إحدى الدولتين لديها تفوق مطلق في إنتاج السلعتين على الدولة الأخرى.

* فهل هناك فوائد من قيام التجارة الدولية بينهما؟ فأكد ريكاردو من خلال نظريته النفقات النسبية "أن كلا من الدولتين سوف تحصلان على فوائد من التجارة الدولية حتى لو كانت إحدى الدولتين تقوم بإنتاج كل السلع بتكاليف أقل من الدولة الأخرى طالما أن الأخيرة هذه تتمتع بميزة نسبية في إنتاج بعض السلع."³

¹ - د/محمد جلال خطاب، اقتصاديات النقل والشحن الدولي بين النظرية والتطبيق، مرجع سبق ذكره، ص 287.

² - د/عبيد علي أحمد الحجازي، اللوجستيك كبديل للميزة النسبية، مرجع سبق ذكره، ص 53.

³ - د/عبد الهادي عبد القادر سويقي، التجارة الخارجية، مرجع سبق ذكره، ص 47.

وبذلك أرجع ريكاردو قيام التبادل التجاري إلى اختلاف الميزات النسبية للدول ووضح ذلك باختلاف النفقات النسبية لإنتاج السلع معبرا عنها بوحدات العمل.

وعليه ففكرة الميزة النسبية تعتمد على الوفرة النسبية لعوامل الإنتاج الموروثة التي تنعكس على تكلفتها النسبية، فتقوم كل دولة بالتخصص في إنتاج السلع التي تكون تكاليف العمل فيها أقل نسبيا. فإذا كانت الفكرة الأساسية في هذه النظرية فكرة صحيحة فإن التحليل الذي تناوله انتابه الكثير من القصور، لذلك وجهت إليها عدة انتقادات أهمها:

- "افتراضها أن عنصر العمل هو العنصر الإنتاجي الوحيد المستخدم في العملية الإنتاجية"¹ وهذا الافتراض يصعب تحقيقه في الواقع، كما يرى كمية العمل هي التي تحدد تكاليف الإنتاج وليست نوعية العمل. -إعتماد هذه النظرية على عنصر العرض في تحليل التجارة الدولية وإهمال جانب الطلب.

3- نظرية القيم الدولية لجون ستوارت ميل:

بما أن ريكاردو قام بتحديد قيمة السلعة بعنصر العمل وإهمال عناصر الإنتاج الأخرى فقام جون استيوارت ميل (1806 - 1873) أحد الإقتصاديين الكلاسيك "بإدخال عنصر السعر والذي يتم تحديده من خلال الطلب المتبادل Demand Reciprocal بين الدولتين."²

وبالتالي تحديد السعر الذي يمكن به مبادلة تلك السلع دوليا لتحديد معدلات التبادل الدولية.

بالإضافة إلى الانتقادات السابقة التي وجهت للنظرية الكلاسيكية فهناك انتقادات أخرى منها:

-افتراض هذه النظرية بقاء الأمور على ما هي عليه حيث جعلت من التخصص في إنتاج سلعة معينة تخصصا مؤبدا غير قابل للتغير والتطوير فهي بذلك نظرية ساكنة (ذات طابع إستاتيكي) وليست حركية وهذا يخالف الواقع الذي نعيش فيه.

ونظرا لهذه الانتقادات، كان لابد من البحث عن أسباب أخرى تفسر قيام التجارة الدولية فجاءت العديد من الدراسات ساهمت في تطوير مفهوم الميزة النسبية الساكنة والارتقاء بها تدريجيا من فروضها البسيطة إلى الحالات المركبة.

¹ - د/محمد سيد عابد، التجارة الدولية، مرجع سبق ذكره، ص61.

² - ولاء حسين عبد الله محمد، الميزة النسبية لتجارة السلع الزراعية المصرية في ضوء الندرة النسبية للموارد المائية، رسالة دكتوراه، كلية الإقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، مصر، 2016، ص10.

بدءاً من ألفريد مارشال وادجورث مروراً بمحاولات جرتفريد هابرلر من خلال نظرية الفرصة البديلة وهذه النظريات "لا تقدم جديداً بقدر ما تحاول أن تطبق نموذج النفقات أو المزايا النسبية التقليدي، مبنياً على فروض أكثر واقعية، أي أنها صياغة جديدة للنموذج التقليدي واستخدام أدوات تحليل حديثة"¹، ثم جاء من بعده الكاتبان السويديان هيكشر- أولين Heckscher/OHLIN بنظرية نسب عوامل الإنتاج أو نظرية الوفرة النسبية.

4- نظرية تكلفة الفرصة البديلة لهابرلر

قام هابرلر بإعادة عرض نظرية التكاليف النسبية بتخليه عن نظرية العمل في تحديد القيمة مستعملاً فكرة تكلفة الاحلال (تكلفة الفرصة البديلة).

"حيث يرى ان تكلفة انتاج سلعة معينة لا تقاس بكمية العمل التي بذلت في انتاجها لكنها تتكون من جميع السلع الاخرى التي كان يمكن للمجتمع ان ينتجها بذات الموارد المستخدمة في انتاج هذه السلعة دون غيرها."²

5- نظرية نسب عوامل الإنتاج (الوفرة النسبية) لهيكشر- أولين

ظهرت الفكرة الأساسية لهذه النظرية عام 1919 على أيدي الإقتصادي السويدي "Eli hecksher في مقاله تحت عنوان: The effect of foreign trade on the distribution of income ثم قام تلميذه Bertil ohlin بإكمال العرض وتوضيحه عام 1933 من مؤلفه الشهير Interregional and international trade"³.

وذلك بتفسيره اختلاف النفقات النسبية راجع إلى التباين في مدى وفرة أو ندرة عناصر الإنتاج بين الدول مما يؤدي إلى تخصص الدولة في انتاج السلع كثيفة الاستخدام لعنصر الإنتاج المتوافر نسبياً لديها وتصديرها بينما تستورد السلع كثيفة الاستخدام للعنصر النادر لديها.

فنظرية هيكشر- أولين تعتبر امتداداً لنظرية النفقات النسبية بتفسيرها أسباب اختلاف النفقات النسبية للسلع المختلفة بعدما أرجعت نظرية النفقات النسبية سبب قيام التجارة الدولية إلى اختلاف النفقات النسبية لإنتاج السلع وهذا يعني "أن نظرية هيكشر أولين بدأت من حيث انتهت إليه نظرية

¹ - د/مصطفى رشدي شيحة، الأسواق الدولية المفاهيم والنظريات والسياسات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2003، ص82.

² - د/محمود يونس، أساسيات التجارة الدولية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1991، ص43.

³ - د/مصطفى رشدي شيحة، الأسواق الدولية المفاهيم والنظريات والسياسات، مرجع سبق ذكره، ص91.

النفقات النسبية، ولذلك تعتبر هذه النظرية مكملة لنظرية النفقات النسبية وليست بديلة لها.¹ وفي نفس الوقت قدمت الخطوط العريضة للنظرية الحديثة في التجارة الدولية وهناك من يسميها النظرية الحديثة في التجارة الدولية.

6- لغز ليونتيف Leontief paradox

في عام 1951 قام ليونتيف بأول تطبيق مباشر (اختبار عملي) لنموذج هيكشر- أولين مستخدماً احصائيات الو م أ حيث توقع حسب نظرية هيكشر- أولين أن الو م أ لديها وفرة نسبية في عنصر رأس المال، وندرة نسبية في عنصر العمل فتقوم بتصدير رأس المال وتستورد العمل ولكن نتائج الدراسة التطبيقية جاءت عكس ما تنبأت به نظرية H-O "حيث توصل ليونتيف أن الو م أ تصدر سلعا كثيفة استخدام عنصر العمل وتستورد سلعا كثيفة رأس المال وأصبح ذلك معروفاً بلغز ليونتيف محاولاً تفسير ذلك بأن انتاجية العامل الأمريكي تساوي 3 أمثال العامل في أي دولة أخرى."²

وبطبيعة الحال لم تسلم نظرية هيكشر- أولين من الانتقادات وكانت معظمها موجهة إلى الفروض التي تقوم عليها وذلك بإعتبارها غير واقعية وأهمها:

- ثبات درجات الوفرة النسبية لعوامل الإنتاج وأساليب الفن الإنتاجي، وهذا الافتراض غير واقعي فبالنسبة للوفرة النسبية للعمال تتغير بزيادة عدد السكان وهناك درجات متفاوتة لكل نوع من عنصر العمل وحسب درجة التعليم الفني والتوجيه المهني.

- "افتراض سريان المنافسة الحرة ومن المعلوم أن انتاج السلع وتسويقها في الداخل أو الخارج يتراوح بين الإحتكار وشبه الإحتكار والمنافسة المفيدة، مع حالات قليلة تسود فيها المنافسة الحرة."³

- إهمالها لإمكانية انتقال عناصر الإنتاج على المستوى الدولي.

ثانياً: الميزة النسبية في ظل الإتجاهات الحديثة لنظرية التجارة الدولية

وبما أن نظرية H-O والنظريات التي سبقتها استندت على عدة فروض غير واقعية فلقد أضفت صفة الجمود على ما يمكن أن تتمتع به الدول من مزايا وعلى أنماط التخصص والتبادل التجاري الدولي عبر الزمن، وعجزت عن تقديم تفسير مقبول للتبادل في المنتجات في ظل التحول إلى أنماط تجارة واقعية وحقيقية

¹ - د/السيد محمد أحمد السريتي، اقتصاديات التجارة الدولية بين النظرية والتطبيق، مرجع سبق ذكره، ص75.

² - ولاء حسين عبد الله محمد، مرجع سبق ذكره، ص11.

³ - د/عبد الهادي عبد القادر سويقي، التجارة الخارجية، مرجع سبق ذكره، ص61.

التي تقوم على العوامل المكتسبة كالتفوق التكنولوجي والمهارة خصوصا بعدما نجحت في تقديم تفسير للتجارة الدولية في المنتجات الزراعية والمواد الأولية التي عرفت بسلع ريكاردو، إلى جانب التغيرات التي استجدت على الساحة الإقتصادية العالمية.

* ظهور الشركات المتعددة الجنسيات التي نالت من نظرية الميزة النسبية بقلبها موازين القوى في التجارة العالمية من خلال سطوتها الإحتكارية وسيطرتها على أغلبية الإنتاج العالمي كما تعاقد من الباطن مع شركات صغيرة كانت تنتج سلعة معينة لتتخصص في إنتاج مكون واحد من مكونات السلعة لأن هذه الشركات لا تستطيع أن تتخصص في إنتاج السلعة المتكاملة لعدم تحقيقها ميزة نسبية فيها حسب نظرية الميزة النسبية ولكن بإنتاجها مكون واحد وتسويقه من طرف الشركة م ج أصبح لها ميزة نسبية وتكون في هذه الحالة الشركة م ج هي التي خلقت لها هذه الميزة بعد تعطيلها لمفعول نظرية الميزة النسبية التقليدية كصناعة الطائرات مثلا.

"كما فقدت الميزة النسبية أخص خواصها وهي النفقة الأقل تحت وطأة النظام العالمي الجديد الذي يفرض القيود الصارمة الخاصة بالجودة"¹ على منتجات الدول النامية والتي تمثل معظم السلع الريكاردية التي تقوم عليها نظرية الميزة النسبية فلم يعد عنصر النفقة الأقل لإمتلاك هذه المواد هو الحاسم في المنافسة العالمية.

- ارتفاع حدة المنافسة الأجنبية في الأسواق الأمريكية.

- تزايد العجز في الميزان التجاري الأمريكي.

- المطالبة بالمزيد من الحماية والتدخل الحكومي من طرف الصناعات العالمية الكبيرة.

كل هذا أدى إلى إعادة النظر في مدى قدرة الرصيد المتوفر من نظريات التجارة الدولية على تفسير أنماط وتدفقات التجارة الدولية، "والتحول من تحليل الميزة النسبية البسيطة والقائم على اختلاف الإنتاجية أو العناصر المتاحة إلى تحليل أكثر تعقيدا يعتمد على ميزة أخرى."²

فظهرت إتجاهات حديثة أقل تعميما من نظرية H-O، وتتفق مع مقتضيات التطور الذي طرأ على نظام التجارة العالمية فمنها الإتجاهات التي أرجعت تحقيق الميزة النسبية إلى التغيرات التكنولوجية (التطوير والإبتكار) ومنها التي أدخلت المنافسة غير التامة في تحليل وتفسير قيام التبادل التجاري حيث في ظلها

¹ - د/عبيد علي أحمد الحجازي، اللوجستيك كبديل للميزة النسبية، مرجع سبق ذكره، ص 62.

² - د/خالد محمد السواعي، التجارة الدولية النظرية وتطبيقاتها، عالم الكتب الحديث، الأردن، 2009، ص 207.

بإمكان المنظمات أن تحقق ميزة نسبية في إنتاجها على عكس النموذج الكلاسيكي الذي افترض سيادة المنافسة الكاملة ومنها ميزة المكان وتكاليف النقل وانتهت هذه الإتجاهات بظهور الميزة التنافسية في أواخر الثمانينات من خلال نظرية الميزة التنافسية لبورتر.

1- إقتصاديات الحجم (وفورات الحجم)

"من فروض نظرية H-O العائد الثابت بالنسبة لحجم الإنتاج Constantre turnsto scale وهذا يعني أن زيادة عناصر الإنتاج بنسبة معينة سوف يؤدي إلى زيادة الناتج بنفس النسبة."¹ ولكن نظرية وفورات الحجم ترجع التخصص إلى ما تتمتع به الصناعة من وفورات الحجم الناتجة عن إستخدام تكنولوجيا الإنتاج.

فالإنتاج المتولد عن إستخدام التكنولوجيا يزيد بمعدل يزيد عن معدل الزيادة في العناصر الإنتاجية مما يؤدي إلى تحقيق وفورات إقتصادية وزيادة التخصص فالإنتاج ذو العائد الكبير يؤدي إلى التخصص.

2- المنافسة غير التامة: (تنوع المنتجات)

إن جزءا كبيرا من المبادلات في التجارة الدولية هي في السلع ضمن نفس الصناعة وتسمى تجارة ضمن نفس الصناعة InTra- induSTrial Trade وهذا النموذج من السلع قائم على التمايز والتنوع بين المنتجات دون الوصول إلى درجة التجانس على عكس التجارة بين صناعات مختلفة InTer-indusTrial Trade كتصدير السيارات وإستيراد القمح.

فنموذج التجارة من نفس الصناعة هو تجارة في نفس السلعة كصناعة السيارات مثلا تنتجها كافة الدول الصناعية "كالسيارات الألمانية فولكس فاجن التي تختلف قليلا عن السيارات الفرنسية (رينو) أو السيارات اليابانية (تويوتا) رغم أنهم يمثلون نفس المنتج ويقومون بنفس الوظائف (النقل) إلا أن كل صناعة تهتم بجانب معين من خصائص السلعة."²

فالتمايز أو التغيرات في بعض المواصفات البسيطة لنفس السلع قد يؤدي إلى قيام التجارة الدولية .

فالتجارة ضمن نفس الصناعة تعطي ميزة لأهمية الوفورات الإقتصادية، حيث أن المنافسة الدولية هي قوة لكل منظمة في صناعة أي دولة منتجة لسلع متنوعة.

¹ - د/مصطفى رشدي شيحة، الأسواق الدولية (المفاهيم والنظريات والسياسات)، مرجع سبق ذكره، ص114.

² - المرجع السابق ذكره، ص112

" ولقد طُور نموذج التجارة ضمن الصناعة الواحدة من قبل Helpman وKrugman وLancaster وغيرهم منذ عام 1979 حيث أن التجارة في نموذج هكشر-أولين تقوم على الميزة النسبية أو اختلاف عناصر الإنتاج (العمل، ورأس المال، الموارد الطبيعية، والتكنولوجيا) بين الدول، أما التجارة ضمن نفس الصناعة تقوم على تنوع المنتجات واقتصاديات الحجم.¹"

3- التجارة الدولية القائمة على الاختلافات التكنولوجية

بالإضافة إلى دور عناصر الإنتاج التقليدية (عنصر العمل ورأس المال والموارد الطبيعية)، والتميز في المنتجات ووفورات الحجم فإن التغيرات التكنولوجية يمكن أن تكون في حد ذاتها مفسرا ومحددا للتخصص الدولي من خلال المزايا النسبية ويمكن النظر إليها كإمتداد ديناميكي لنموذج H-O الساكن (الإستاتيكي) وهذا من خلال نموذج الفجوة التكنولوجية الذي قدمه Posner عام 1961، ونموذج الدورة الإنتاجية الذي قدمه R. Vernon.

فكلا النموذجان يعالجان دور العناصر التكنولوجية في خلق المزايا النسبية وتغير نمط التجارة الدولية فمن وجهة نظر Posner فإن تقديم سلعة جديدة، أو طرق جديدة للإنتاج يعتمد على التكنولوجيا الحديثة لذا أرجع الاختلاف في الميزة النسبية إلى الاختلاف في التقدم التكنولوجي "بما يضيف الطبيعة الديناميكية على الميزة النسبية، فتتخصص الدولة في تصدير تلك السلع التي تتمتع بإحتكار للتكنولوجيا المستخدمة في إنتاجها ولكن مع انتشار تلك التكنولوجيا تغلق هذه الفجوة التكنولوجية وتفقد الدولة ميزتها النسبية"² وهذا ما يعكس أهمية البحث العلمي لإستمرار التمتع بمزايا نسبية، ثم عمم Vernon هذه الأفكار من خلال نموذجه (الدورة الإنتاجية) حيث تختلف المزايا النسبية والتبادل الدولي في كل مرحلة من الدورة الإنتاجية ففي المرحلة الأولى يقدم المنتج الجديد في السوق المحلية للبلد صاحبة البحث والإختراع وبذلك تمتلك ميزة نسبية في هذا المنتج الجديد لتصديره أما المرحلة الثانية فبعد انتشاره يبدأ الطلب الأجنبي عليه في النمو "فيقوم المنتج الأجنبي بإنتاجه محليا ويقوم بإكتساب التكنولوجيا الضرورية لتصنيع هذا المنتج وتقل صادرات البلد صاحب الإختراع (أمريكا).

¹ - د/خالد محمد السواعي، التجارة الدولية النظرية وتطبيقاتها، مرجع سبق ذكره، ص211.

² - ولاء حسين عبد الله محمد، الميزة النسبية لتجارة السلع الزراعية المصرية في ضوء الندرة النسبية للموارد المائية، مرجع سبق ذكره، ص12.

وفي المرحلة الثالثة : يتم إنتاجه محليا وإدخال التحسينات عليه وإستغلال العمالة الماهرة الرخيصة¹ فتتخفض نفقاته ويتم تصديره إلى أمريكا وبذلك تتحول أمريكا من مصدر رئيسي إلى منافس في السوق الدولية ثم تترك السوق لتتجه إلى اختراع منتجات جديدة.

فلم يعد تحليل التجارة الدولية حسب أسس ومبادئ نظرية الميزة النسبية المتعارف عليها التفسير الوحيد لنمط التجارة الدولية، ولم يعد تفسيرها "قاصراً على الوفرة أو الندرة النسبية لعوامل الإنتاج التقليدية (الأرض، العمل، ورأس المال) بل أصبح يعتمد على الكثير من العوامل المتقدمة مثل القدرة التكنولوجية والقدرة على التجديد والإبتكار، وتأهيل المنتجات ذات الجودة العالية والتي تلتزم بالمعايير والإشترطات البيئية المطلوبة للمنافسة العالمية."²

كما لم تعد المزايا النسبية ساكنة ولم يعد التخصص وتقسيم العمل الدولي جامداً حسب الإفتراضات الكلاسيكية في ظل العولمة وتحرير التجارة بل أصبحت تتغير بشكل مستمر وتنتقل من دولة إلى أخرى. كما أصبحت عملية ديناميكية يمكن خلقها واكتسابها حسب ما يتمتع به اقتصاد الدولة من القدرة على اختيار أفضل التقنيات المناسبة واتباع أنسب السياسات ومواكبة التطورات الإقتصادية وهذا ما قدمه بورتري في نظريته للميزة التنافسية من خلال نموذج أكثر واقعية قادر على تفسير أنماط التجارة الدولية. حيث أرجع بورتري "ظهور الفجوة التكنولوجية إلى نمو ظاهرة الشركات المتعددة الجنسية والتي تنافس بالتصدير وبالإستثمار أو ترجع إلى توافر الميزة التنافسية الديناميكية، والبيئة الإقتصادية الكلية التي تؤهل الدولة لذلك."³

-لقد ساهمت هذه التطورات في تدعيم البناء النظري والمنهجي لنظرية التجارة الدولية من خلال ادخالها المتغيرات التكنولوجية لكي تستطيع الشركات التنافس عالمياً، ولكن لا تعدو أن تكون بمثابة جسر للعبور من نظرية الميزة النسبية وفي اتجاه تكوين نظرية جديدة للميزة التنافسية.

-فالنظريات الجديدة تتكامل مع الإطار النظري للنظرية التقليدية للتجارة الدولية ولا تستبدلها.

¹ - د/مصطفى رشدي شبيحة، الأسواق الدولية (المفاهيم والنظريات والسياسات)، مرجع سبق ذكره، ص108.

² - منى أبو العطا محمد حليم، المعايير البيئية والتنمية المستدامة والقدرة التنافسية للصادرات المصرية رسالة دكتوراه، كلية الإقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، مصر، 2013، ص58.

³ - Porter, Machael, the competitive advantage of nations, new york, the free press, 1990, pp6-18.

المطلب الثاني: الإطار النظري للميزة التنافسية

فمن خلال مراجعة أدبيات التسيير نجد أن المفهوم الأساسي للميزة التنافسية يرجع إلى "1939 Chamberlin ثم إلى Selznick 1959 الذي ربط الميزة بالمقدرة، وبعد ذلك عرفها بعد ذلك Hofer and schendel"¹ ثم بعد تزايد ظاهرة العولمة وحرية التجارة، وتزايد الترابط بين الأسواق، وتفجر قضية العجز الكبير في الميزان التجاري للوم أ عام 1981-1987 وتزايد مديونيتها الخارجية وارتفاع حدة المنافسة الأجنبية في الأسواق الأمريكية قامت مدرسة إدارة الأعمال بصياغة مفهوم الميزة التنافسية من خلال محاولتها تقديم أسس نظرية شاملة في تفسير أنماط التبادل التجاري في منتصف ثمانينات القرن الماضي، ثم تم تناوله من جانب عالم الإدارة Michael porter في بداية التسعينات بصياغته نظرية مكتملة المعالم تقوم على مفهوم الميزة التنافسية وأثره على سياسات التجارة الخارجية، من خلال كتابه (المزايا التنافسية للأمم) عام 1990 "فبالرغم من وجود اتفاق عام في أدبيات التجارة الدولية بشأن مفهوم الميزة النسبية إلا أن الأمر يختلف في مفهوم القدرة التنافسية حيث يعد مفهوم القدرة التنافسية في الأسواق الدولية مفهوما متعدد الأبعاد حيث تتداخل فيه عدة عوامل لتحديد الموقف التنافسي"² ومعقد يصعب تحديده لأنه ذو أوجه متعددة ونتيجة لهذا التعقيد فإن تحديد مفهوم التنافسية يخضع لمناظرات عديدة حيث انبثق من هذا العديد من التعاريف والمفاهيم التي تحاول قياس وتحديد هذه الظاهرة، ولا يوجد اتفاق عام وواضح ومحدد لها لإختلاف البيئة المدروسة ولكن رغم تعدد واختلاف وجهات نظر الباحثين والحقول العلمية حول مفهوم القدرة التنافسية "فإن قاسما مشتركا يجمع بين هذه التعريفات، فالتنافسية تشير إلى التفوق النسبي للكيان Entity بالنسبة للكيانات الأخرى، أو اختلال مركز فريد Unique position ومتميز مقارنة بالمنافسين نتيجة ما يتراكم لدى الدولة من رأس المال مادي وبشري وتكنولوجيا، مع تميز الكيان بأداء، اسمي Superior مقارنة بالآخرين."³

-وللميزة التنافسية بعدان رئيسيان البعد الداخلي والبعد الخارجي، فداخليا تعتمد الميزة التنافسية للمؤسسة على عدد من القدرات المميزة والإمكانات والموارد وعلى القائمين على المؤسسة الإستثمار في هذه القدرات كالألات، ومهارات العاملين... بشكل يحقق الميزة التنافسية.

¹ - وهيبه داسي، دور إدارة المعرفة في تحقيق ميزة تنافسية دراسة تطبيقية في المصارف الحكومية السورية، مجلة الباحث، عدد 11، 2012، الجزائر، ص 168.

² - منى أبو العطا محمد حليم، المعايير البيئية والتنمية المستدامة والقدرة التنافسية للصادرات التنافسية، مرجع سبق ذكره، ص 59.

³ - أحمد محروس خضير، سياسات تعزيز القدرة التنافسية للقطاع السياسي المصري دراسة مقارنة مع القطاع السياحي التونسي، رسالة دكتوراه، كلية الإقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، 2006، ص 103.

أما البعد الخارجي للميزة التنافسية " يتمحور حول حقيقة أنه لا توجد ميزة تنافسية بدون القدرة على فهم قدرات الأطراف الخارجية، والتعامل معها على أسس راسخة من القوة والثبات.¹

فمفهوم الميزة التنافسية يعتبر ثورة حقيقية في عالم ادارة الأعمال على المستوى الأكاديمي والعلمي.

اختلف علماء الإقتصاد وعلماء الإدارة اختلافاً منهجياً في تعريفهم للميزة التنافسية نظراً للإختلاف في الرؤى إلى الوحدة التي يتم النظر إلى قدرتها التنافسية حيث يرى علماء الإقتصاد أن التنافسية هي تنافسية قومية، أما علماء الإدارة فيرون أن التعريف ينصرف إلى الميزة التنافسية التي يملكها المشروع أو الصناعة لذا قامت عدة جهات ومنظمات اقليمية ودولية وبعض المعاهد المتخصصة بتعريف التنافسية، ويختلف هذا التعريف فيما إذا كان الحديث عنها على مستوى المنشأة أو القطاع أو الدولة لأن التنافسية على مستوى المنشأة (مشروع/شركة/وحدة اقتصادية) تختلف عن التنافسية لقطاع يشمل مجموعة من الشركات العاملة في صناعة معينة وبدورها تختلفان عن تنافسية اقتصاد دولة ما.

أولاً: تعريف التنافسية على مستوى المنشأة

"الميزة التنافسية تشير إلى الخاصية التي تميز المنظمة عن غيرها من المنظمات المنافسة وتحقق لهذه المنظمة موقفاً قوياً تجاه الأطراف المختلفة."²

1-تعريف بورتير Michael porter

"تنشأ الميزة التنافسية بمجرد توصل المؤسسة إلى اكتشاف طرق جديدة أكثر فعالية من تلك المستعملة من قبل المنافسين، حيث يكون بمقدورها تجسيد هذا الإكتشاف ميدانياً وبمعنى آخر بمجرد احداث عملية ابداع بمفهومه الواسع."³

2- كما أوضحت دراسة للأونكتاد UNCTAD في 1995 "أن الميزة التنافسية للمنشأة يمكن تعريفها بأنها قدرة الوحدات الإقتصادية الفردية على المحافظة أو زيادة نصيبها السوقي على أساس مستمر."⁴

¹ - د/ هاني عبد الخالق، محاور التنمية والتسويق لصناعة النقل البحري في مصر في إطار العولمة، المؤتمر البحري الدولي الثامن (التسويق كأداة فعالة في تنمية صناعة النقل البحري)، ماردكون 8، الإسكندرية، 12- 14 أكتوبر 2003، ص6.

² - <http://www.quick mba.com/strategy/competitive- advantage>.

³ -Michael porter, « l'avantage concurrentiel des nations », INTER EDITION, 1993, p48.

⁴ -UNCTAD, Environment, « International competitiveness and development lessons from Empirical studies ». trade and development Report, geneva n.7964, 1995, p4.

3-وتعرف أيضا: "أن يكون للشركة أكثر من منافس، الذي يجعلها أكثر اهتمام بتحسين أدائها وانتاجها والخدمات والسلع المقدمة للعملاء، والذي يسمح لها بإنتاج المزيد من المبيعات أو الهوامش والإحتفاظ بعملائها وزيادة عددهم."¹

4-تعرف الميزة التنافسية: "بأها قدرة المنظمة على صياغة وتطبيق الإستراتيجيات التي تجعلها في مركز أفضل بالنسبة للمنظمات الأخرى العاملة في نفس النشاط."²

5-وحسب اللامي: "هي وظيفة العمليات تساهم في تحقيق الميزة التنافسية للشركة من أهداف الأداء المتمثلة بالأسبقيات التنافسية التي تسعى الشركة إلى تحقيقها والتي تعكس الأداء الكلي للعمليات."³

6-وتعرف على أنها "ميزة تعطي قيمة كبيرة للعملاء، اما من خلال خفض الأسعار أو من خلال تقديم مزايا وخدمات خاصة لهم، واتباع أفضل الوسائل والطرق لتسويق المنتجات والسلع، وتوفير رعاية واهتمام خاص للميزة التنافسية، الذي يؤدي إلى زيادة الأرباح، استدامة نجاح الشركة على المدى الطويل."⁴

7-تعبر القدرة التنافسية عن ذلك الجانب الذي يمكن للمنشأة من المنافسة فيه بصورة أكثر فعالية في الأسواق، ويعني ذلك ضميا بأها القدرة على تقديم منتجات وخدمات جيدة تتميز بدرجة مرتفعة من الجودة، وبسعر مناسب، وفي الوقت المناسب، وبذلك فإن المنشآت التي تريد أن تنافس يجب أن تكون قادرة على تقديم منتجات هائية أو خدمات بتكلفة أقل من منافسيها، أو قادرة على تقديم قيمة أفضل لمنتج أو خدمة لعميل ما ولكن بتكلفة متساوية مع المنافسين."⁵

8-ويعرفها Kotler على أنها "مقدرة المنظمة على أداء التنافسية بالشكل الذي يصعب على منافسيها تقليده، ويمكن تحقيق الميزة بواسطة تنفيذها لوظائف تعمل على خلق قيمة في مجالات تقليل الكلفة مقارنة بمنافسيها أو العمل على أدائها بأساليب تقود إلى التميز."⁶

¹-Durant, w, defining competitive advantage, E1co2, 02/02/2010, p19.

²- د/مصطفى محمود أبو بكر، الموارد البشرية مدخل لتحقيق الميزة التنافسية، الدار الجامعية، مصر، 2006، ص13.

³- د/اللامي، غسان قاسم، تقنيات ونظم معاصرة في إدارة العمليات، دار الثراء للنشر والتوزيع، عمان، 2008، ص19.

⁴-Ehmke.c, strategies for competitive advantage. University of wyoming, wemc fs#5-08 P. 10

⁵-د/علاء محمد البتانوني، تأثير الربط والتكامل بين ممارسات إدارة سلسلة التوريد وإدارة التكاليف الإستراتيجية على دعم القدرة التنافسية لمنشآت الأعمال الصناعية، مجلة المحاسبة والمراجعة، مرجع سبق ذكره، ص256.

⁶- عامر بشير، دور الإقتصاد المعرفي في تحقيق الميزة التنافسية للبنوك- دراسة حالة الجزائر، رسالة دكتوراه كلية العلوم الإقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، الجزائر، ص177

9- وعرفها بورتر: "بمجرد توصل المنظمة إلى اكتساب طرق جديدة أكثر فعالية من تلك المستعملة من قبل المنافسين، حيث يكون دورها تجسيد هذا الإكتشاف ميدانياً".¹

وإن تعريف مايكل بورتر أكثر اقناعاً لأنه يركز على جوهر الميزة التنافسية وهو الإبداع والتجديد.

10- كما عرفها علي السلمي: "المهارة أو التقنية أو المورد المتميز الذي يتيح للمنظمة انتاج قيم ومنافع للعملاء تزيد عما يقدمه لهم المنافسون، ويؤكد تميزها واختلافها عن هؤلاء المنافسين من وجهة نظر العملاء الذين يتقبلون هذا الاختلاف والتميز، حيث يحقق لهم المزيد من المنافع والقيم التي تتفوق على ما يقدمه لهم المنافسون الآخرون".²

11- وحسب نبيل مرسي خليل فالميزة التنافسية "تعرف على أنها ميزة أو عنصر تفوق للمؤسسة يتم تحقيقه في حالة اتباعها لإستراتيجية معينة للتنافس".³

12- تعريف رئاسة الولايات المتحدة الأمريكية للتنافسية الصناعية هي المنشأة التي يمكنها أن تقدم المنتجات أو الخدمات ذات نوعية مميزة وبتكلفة منخفضة مقارنة مع منافسيها الدوليين والمحليين، بما يضمن لها الريح طويل المدى.

13- وتوضح إحدى الدراسات أن الميزة التنافسية للمشروع "أها مهارة المشروع، أو قدرته على امتلاك ما يمكنه من التغلب على المنافسين في موقف معين، كما توضح الدراسة أن الميزة النسبية التي تتمتع بها إحدى مشروعين متنافسين تحت الظروف نفسها، تمكنه من تحسين ميزته التنافسية".⁴

14- كما يرى Krugman أن التنافسية تتوقف على معدل نمو انتاجية عوامل الإنتاج المحلية ولقد تم الإتفاق من خلال الدراسات التي أجراها كل من كروجمان (1996)، وبورتر (1998)، وجينكز (1998) على أنه هناك عدة معايير للحكم على مدى امتلاك منشأة ما للميزة التنافسية وهي:⁵

-تحقيق الربحية والمنفعة الإقتصادية واستمرارها.

-التميز من خلال منتج مميز أو سعر منخفض أو كليهما.

¹ -M. porter, l'avantage concurrentiel desnation, Inter- Edition, 1993, p48.

² -د/علي السلمي، إدارة الموارد البشرية الإستراتيجية، دار غريب للنشر والطباعة، القاهرة، 2001، ص104.

³ -د/نبيل مرسي خليل، الميزة التنافسية في مجال الأعمال، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 2003، ص37.

⁴ -د/نيفين حسين شمت، التنافسية الدولية وتأثيرها على التجارة العربية والعالمية، دار التعليم الجامعي، الإسكندرية 2010، ص27.

⁵ -زينب محمد شوقي السيد يونس، متطلبات تحقيق مدخل الميزة التنافسية في قطاع النقل البحري المصري مع التطبيق على تطوير إدارة الموانئ البحرية المصرية، رسالة دكتوراه، كلية الإقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، 2009، ص28.

- تفوق المنشأة ومساهمتها في النمو الإقتصادي للدولة وزيادة الدخل القومي.
- مساهمة المنشأة في زيادة نصيب الفرد من الدخل الحقيقي.

لقد شغل مفهوم الميزة التنافسية حيزا هاما في مجالي الأعمال والإستراتيجية بإعتبارها العنصر الجوهرى الذي يحقق للمنظمة ربحية مستدامة بالمقارنة مع منافسيها. "وفي ظل التطورات والتغيرات العالمية التي طرأت في مجال الصناعة، أصبحت معظم الشركات تركز على مفهوم الميزة التنافسية بإعتبارها عنصر تفوق للمؤسسة في حالة اتباعها لإستراتيجية التنافس."¹

وتتضمن إستراتيجية الميزة التنافسية: التميز، التركيز، التكلفة.

ثانيا: تعريف التنافسية على مستوى الصناعة (القطاع)

إن مفهوم التنافسية على مستوى الصناعة جاء متشابها إلى حد كبير مع مفهوم التنافسية على مستوى الشركة، لذا قالت بعض الدراسات أن الصناعة التي تتمتع بميزة تنافسية هي الصناعة التي تتضمن شركات قادرة على التنافس في الأسواق المحلية والدولية، وتحقيق أرباح مستمرة وتعرف التنافسية على مستوى الصناعة على أنها:

- 1- حسب بورتر: "أن الدول تتمتع بميزة تنافسية في صناعة ما أو مجموعة صناعات إذا استطاعت أن تحقق نجاحا تنافسيا في الأسواق العالمية في هذه الصناعة، وتبلور المزايا التنافسية لأي صناعة فيما تحققه من صادرات ملموسة ومستمرة إلى عدد كبير من الأسواق العالمية وليس إلى أسواق محدودة وذلك من خلال تبني إستراتيجية عالمية للمنافسة استنادا إلى متغيرات تكنولوجية ومهارية مكتسبة."²
- "هي قدرة منظمات قطاع صناعي معين في دولة ما على تحقيق نجاح مستمر في الأسواق الدولية أو المحلية دون الإعتماد على الدعم والحماية الحكومية."³

¹ - أ. دا دن عبد الغني، أ. دا دن عبد الوهاب، الميزة التنافسية كأسلوب لتطوير التكامل الإقتصادي العربي وتفعيل الشراكة العربية الأوروبية، ملتقى دولي حول التكامل الإقتصادي العربي كآلية لتحسين وتفعيل الشراكة العربية- الأوروبية، جامعة فرحات عباس سطيف، الجزائر، 2005، ص660.

² - Michael. Porter, the competitive advantage of nations, the free press, administration of macmillan, Inc. New york, p22.

³ - حباينة محمد، دور الرأسمالية الهيكلية في تدعيم الميزة التنافسية للمؤسسة الجزائرية، رسالة دكتوراه كلية العلوم الإقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، قسم التسيير، جامعة الجزائر3، 2012، ص21.

وتقاس تنافسية قطاع معين من خلال:

- ربحية القطاع ككل، وميزانه التجاري.
- محصلة الإستثمار الأجنبي المباشر الداخلي والخارجي.
- معايير التكلفة والجودة للمنتجات على مستوى القطاع.

ثالثاً: تعريف التنافسية على مستوى الدولة

أوضحت دراسة قام بها آرثر فرنسيس عام 1989 أنه العديد من الدراسات في هذا المستوى انصب على مقاييس ومؤشرات التنافسية أكثر من تعريفها فمنها من أشار إلى ميزان المدفوعات ومنها من أشار إلى معدل النمو وكفاءة الإقتصاد القومي.

ومن أهم هذه التعاريف:

1- حسب الأنكتاد: "أما الوضع الذي يمكن الدولة في ظل شروط السوق الحرة والعادلة- من انتاج السلع والخدمات التي تلائم الأذواق العالمية إلى جانب المحافظة على الزيادة الحقيقية لأفرادها في الأجل الطويل".¹

2- وحسب مجلس سياسة التنافسية الأمريكية فإن الميزة التنافسية هي: "قدرة الدولة على انتاج السلع والخدمات التي تقابل الأذواق في الأسواق العالمية، وفي نفس الوقت تحقيق مستوى معيشة متزايد على المدى الطويل".²

3- تقرير المنتدى الإقتصادي العالمي World economic forum التنافسية قدرة الدولة أو القطر على توفير البيئة الملائمة لتحقيق معدلات نمو مرتفعة ومستدامة .

وحسب Scotte & Lodge aldington

فهي: قدرة الدولة على توليد الموارد اللازمة لمواجهة الحاجات الوطنية، أو قدرتها على انتاج وتوزيع السلع والخدمات في السوق الدولية بما يحقق عوائد متزايدة لتلك الموارد.

5- "يقصد بالقدرة التنافسية مجموعة المهارات والمعارف والقيم الثقافية والقدرات وتاريخ الدولة التي تتفاعل مع بعضها بشكل يحقق القدرة على المواجهة والبقاء في صناعة معينة أو مجموعة من الصناعات، والميزة

¹ - ولاء حسين عبد الله محمد، الميزة النسبية لتجارة السلع الزراعية المصرية في ضوء الندرة النسبية للموارد المائية، مرجع سبق ذكره، ص13.

² - محمود سامي الشاذلي عاشور، القدرات التنافسية لمخطة حاويات السخنة كمركز لوجستي في حوض البحر الأحمر، رسالة دكتوراه، النقل الدولي واللوجستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2004، ص16.

التنافسية بطريقة أخرى هي عبارة عن الإطار المؤسسي والبيئة الأساسية، سواء انعكس ذلك في السياسة الاقتصادية والمالية والنظم التشريعية أو في شبكات الإتصالات والمواصلات أو نظم التعليم والتدريب التي تعظم القدرة التصديرية لدولة ما وبالتالي يتم تحقيق الميزة التنافسية من خلال تدخل الدولة بمجموعة من السياسات المتنافسة التي تعمل على تحسين الإطار الإقتصادي والسياسي والقانوني والتعليمي لتدعيم الصناعات أو الخدمات التي تتمتع بميزة رئيسية.¹

6- قدرة الكيان (الدولة) على الأداء بشكل أكثر كفاءة وفعالية تمكنه من احتلال مركز متميز وتفوق نسبي مقارنة بمنافسيه، ينجم هذا التفوق من الزيادة النسبية في الإنتاجية المتميزة ذات التكلفة المنخفضة والجودة العالية ويتجلى في جاذبية وقبول الكيان وزيادة حصته ومبيعاته من السوق العالمية، ويمثل هذان المتغيران (زيادة الإنتاجية- زيادة حصة السوق) متغيرات وسيطة تقود في النهاية نحو تحقيق نمو اقتصادي مرتفع وارتفاع مستوى معيشية ودخول المواطنين.²

- وحسب تقرير التنافسية العالمية "فإنها تعني القدرة على تحقيق النمو السريع في اجمالي الناتج المحلي بالنسبة للقدرة على مدى فترات طويلة."³

- وحسب بورتر فالمفهوم الأكثر شمولاً هو زيادة انتاجية الدولة، ورفع مستوى المعيشة التي تعتمد على قدرة الصناعات بالدولة على التطوير والإبتكار، مما ينعكس على حصة الدولة في السوق العالمية.

- ونجد أن التعاريف التي تطرقت إلى مفهوم التنافسية على مستوى الدولة تتمحور حول ثلاثة نقاط أساسية وهي⁴:

- تعاريف تركز على أوضاع التجارة الخارجية للدولة فقط.

- تعاريف تأخذ بعين الإعتبار مستويات المعيشة وتتركز على تحقيق التنافسية بعكس المستويات المعيشية مرتفعة للأفراد والدولة.

¹- د/عبد الله علي، دور الحكومة في تدعيم القدرة التنافسية للمؤسسات الوطنية، مجلة الباحث، كلية الحقوق والعلوم الاقتصادية، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، عدد 06- 2008، ص87.

²- أحمد محروس خضير، سياسات تعزيز القدرة التنافسية للقطاع السياحي المصري دراسة مقارنة مع القطاع السياحي التونسي، رسالة دكتوراه، كلية الإقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، القاهرة 2006، ص104.

³- د/ عادل رزق، اساليب إدارة التكلفة لترشيد القرارات الإدارية، ندوة عن تحسين القدرة التنافسية للمؤسسات العامة والخاصة وفقا لمعايير الأداء الإستراتيجي، 10- 14 يونيو 2007، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مصر، ص2.

⁴- محمد زيدان- بريس عبد القادر، دور الحكومات في تدعيم التنافسية-حالة الجزائر- المؤتمر العالمي حول الاداء المتمم للمنظمات والحكومات، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة ورقلة، 9- 8 مارس 2005، ص15- 16.

- تأخذ بعين الإعتبار أوضاع التجارة الخارجية ومستوى المعيشي، بمعنى تعكس قدرة الدولة على تحقيق التوازن في الميزان التجاري وقدرتها على تحقيق مستويات المعيشة للأفراد.

ويتضح من خلال ما سبق أن مفهوم الميزة التنافسية هو مفهوم نسبي ومتعدد الأبعاد وذو طبيعة ديناميكية ويتغير عبر الزمن، وأن مفهوم التنافسية للصناعة فهو يشمل ضمناً مفهوم الميزة التنافسية للمنشأة في هذه الصناعة، كما تتفق الكثير من الدراسات على أن المنشأة أو الصناعة هي الأنسب لتحليل وتحديد مفهوم الميزة التنافسية من بينهم Krugman الذي انتقد معظم الدراسات التي عرفت التنافسية على مستوى الدولة، لأنه يرى أن مفهوم التنافسية مرتبط بالمنشأة وليس بالدولة ووصف كل من يستخدمه بالسطحية والتبسيط المضلل لأن المنشأة بإمكانها أن تريح أو تخسر في السوق وذلك على حساب منشأة أخرى منافسة ومن الممكن أن تفلس الشركة وتخرج من السوق بينما الدولة عندما يكون أداؤها كفاءاً ومنافس في الأسواق الدولية فليس أن يكون بالضرورة على حساب دولة أخرى، فالتجارة بين الدول ليست مباراة صفرية النتيجة Zero-sum game وإذا كان أداؤها ضعيف لا تخرج من النشاط الإقتصادي ولا تختفي مثل الشركة (الإفلاس).

وأيضاً بورتري يرى أن الشركات وليس الدول هي التي تتنافس في الأسواق الدولية.

ولكن رغم ذلك نجد "أن العلاقة بين التنافسية على المستويات الثلاثة: الدولة والصناعة والمنشأة هي علاقة تكاملية بحيث أحدها يؤدي إلى الآخرين"¹ لأنها لا تستطيع أن تفصل بين أداء الإقتصاد ككل وأداء الشركات التي تنتمي إليه، ولا يمكن الوصول إلى قطاع تنافسي دون وجود شركات ذات قدرة تنافسية، كما أن الدول من خلال سياستها العامة تؤثر بشكل مباشر وغير مباشر على الأداء الإقتصادي الكلي والجزئي، وعلى الوضع التنافسي للشركات .

المطلب الثالث: أهمية الميزة التنافسية ومحدداتها.

أولاً: أهمية وأنواع الميزة التنافسية

ففي ظل التطورات والتغيرات العالمية التي طرأت في مجال الصناعة، أصبحت معظم الشركات تركز على مفهوم الميزة التنافسية باعتبارها عنصر تفوق للشركة.

¹ - منى أبو العطا محمد حليم، المعايير البيئية والتنمية المستدامة والقدرة التنافسية للصادرات المصرية، مرجع سبق ذكره، ص 61.

1- أهمية الميزة التنافسية

تعود أهمية الميزة التنافسية إلى مواكبة التطورات التي يشهدها العالم وما نتج عنها من زيادة التكتلات والإندماجات بين الشركات العالمية، والتطورات في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وخاصة التكنولوجيا النظيفة الصديقة للبيئة، لذا أخذت الدول وخاصة النامية بتهيئة نفسها للتعامل مع هذه التغيرات بإتباع السياسات والإصلاحات، وتوفير البيئة الإقتصادية المناسبة والداعمة لقدرتها التنافسية في ظل اقتصاد عالمي مفتوح أمام التجارة الدولية.

وتظهر أهمية الميزة التنافسية من خلال تحقيقها ما يلي:

- توفير البيئة التنافسية الملائمة لتحقيق الكفاءة في تخصيص الموارد واستخدامها الإستخدام الأمثل وتشجيع الإبداع و الابتكار الذي يؤدي إلى تحسين الإنتاجية والإرتقاء بمستوى نوعية وجودة الإنتاج.

- "تعظيم الإستفادة ما أمكن من الميزات التي يوفرها الإقتصاد العالمي والتقليل من سلبياته حيث تعطي التنافسية المؤسسات في الدول الصغيرة فرصة للخروج من محدودية السوق إلى رحابة السوق العالمي".¹

- تساهم في القضاء على أبرز عقبة تواجه تحسين الكفاءة الإنتاجية المتمثلة في ضيق السوق المحلي التي تحول دون الإستفادة من وفورات الحجم الكبير.

- إمتلاك المؤسسة على حصة سوقية، وكذا ربحية عالية للبقاء والإستمرار في السوق.

- "خلق قيمة للعملاء تلبي احتياجاتهم وتضمن ولائهم، وتدعم وتحسن سمعة وصورة المؤسسة في أذهانهم.

- تحقيق التميز الإستراتيجي عن المنافسين في السلع والخدمات المقدمة إلى العملاء مع إمكانية التميز في الموارد والكفاءات والإستراتيجيات المنتهجة في ظل بيئة شديدة المنافسة.² ولضمان الكفاءة الإقتصادية وتعزيز النمو الإقتصادي وتحسين مستوى المعيشة يجب توفير البيئة التنافسية.

¹ يوسف مسعداوي، القدرة التنافسية ومؤشراتها، المؤتمر العلمي الدولي حول الأداء المتميز للمؤسسات والحكومة، جامعة ورقلة، الجزائر، 8-9 مارس 2005، ص26.

² - سمالي محضيه، أثر التسيير الإستراتيجي للموارد البشرية وتنمية الكفاءات على الميزة التنافسية للمؤسسة الإقتصادية، رسالة دكتوراه، كلية العلوم الإقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2005، ص7.

2-أنواع الميزة التنافسية

لقد أوضح بورتر أن هناك نوعين من الميزة التنافسية وهما:

2-1-ميزة أقل تكلفة **Lost cost advantage** "وهي الميزة التي تأتي للمؤسسة إذا ما كانت تكاليف أنشطتها المنتجة للقيمة أدنى من تلك المحققة عند منافسيها"¹، أي إمكانية الشركة على تصميم ونتاج وتسويق منتج معين بكفاءة عند سعر يقارب أو يقل عن أسعار المنافسين.

فالتكاليف تلعب دورا هاما في تحقيق استراتيجيات التميز باعتبارها حجر الأساس للتنافسية المؤسسة ويتم تخفيض التكاليف بجهود مكثفة واهتمام متواصل وهناك عدة عوامل تساهم في التحكم في التكاليف كتكوين وتحفيز العمال، تبني برامج لتخفيض التكاليف، دعم ثقافة المؤسسة. مع اتباع برامج لمراقبة تكاليف جميع الأنشطة المنتجة للقيمة وليس الإنتاج فقط للمحافظة عليها وضمان استمرارها، ويتم الحصول على هذه الميزة من خلال مراقبة الآتي:²

- الحجم يجب مراقبته من خلال توسيع تشكيلة المنتجات، والحصول على وسائل انتاج جديدة .
- مراقبة قدرات المنشأة ومدى مطابقتها لمتطلبات السوق والإنتاج.
- مراقبة العلاقات والروابط بين الأنشطة المنتجة للقيمة، والإدماج.
- مراقبة الإتصال بين وحدات المنشأة.
- مراقبة العوامل الحكومية والسياسية المتعلقة بالنشاط الإقتصادي.
- ومن بين العوامل التي تؤثر استمرارية هذا النوع من الميزة التنافسية نجد:³
- اقتصاديات الحجم التي تعتبر أكبر عائق للدخول إلى السوق.
- تنسيق العلاقات بين المؤسسة، الموردين، وقنوات التوزيع.
- المعرفة والتعليم المكتسب من طرف أفراد المنشأة.

¹ - د/الداوي الشيخ، دور التسيير الفعال للموارد وكفاءات المؤسسة في تحقيق الميزة التنافسية، الملتقى الدولي حول التنمية البشرية وفرص الإدماج في إقتصاد المعرفة والكفاءات البشرية، جامعة ورقلة، كلية الحقوق والعلوم الإقتصادية، 09- 10 مارس 2004، ص261.

² -Michael porter , « l'avantage concurrentiel : comment devancer ses concurrents et maintenir son avance », ed dunod, paris, 1997, pp129- 136.

³ -Michael porter, « l'avantage concurrentiel comment devancer concurrents et maintenir son avance, edition dunod, paris, 1999, p143- 145.

- حقوق الملكية الخاصة بمنتج معين، أو تكنولوجيا جديدة.

ويرجع انخفاض التكلفة إلى تطبيق التكنولوجيا الحديثة ذات الإنتاجية العالية، أو إلى توظيف العمالة ذات الأجور المنخفضة.

2-2- ميزة التميز: "تتمثل في قدرة المنشأة على تقديم منتج فريد للمشتريين سواء من حيث الشكل أو تقديم خدمات ما بعد البيع بشكل متميز."¹

وهذا التميز يسمح بالبيع بسعر مرتفع وتحقيق أرباح للمنشأة خصوصا إذا كانت التكلفة أقل من تكلفة انتاج المنافسين.

وللحصول على ميزة التميز يتم الاعتماد على عوامل التفرد من بينها:²

- الروابط الموجودة بين الأنشطة، أو الروابط مع الموردين، أو مع قنوات التوزيع.

- التموضع: من خلال اختبار الموقع الملائم لأنشطتها.

- إجراءات خدمات ما بعد البيع.

ولكن يصعب الفصل التام بين الميزتين، لأنه حتى لو تمكنت المنشأة من تقديم منتج بأقل تكلفة ممكنة فلا بد من وجود حد أدنى من الجودة يجعل هذا المنتج مقبولا حتى لا تتلاشى ميزة الإنخفاض في التكلفة.

ثانيا: محددات الميزة التنافسية.

قام بورتير Michael porter أستاذ الإدارة بجامعة هارفرد بتوظيف منهج جديد والمعروف بالماسة الذي يعتمد على الفكر الإستراتيجي المنبثق من علم الإدارة لتوضيح الميزة التنافسية ولقد ارتبطت محددات الميزة التنافسية بصفة أساسية بمنهج بورتير والتي تشبهها بقطعة الماس Diamond وهي تمثل نظاما مركبا ومعقدا ومتداخلا يؤثر فيه كل محدد في المحددات الأخرى ويقوي ويدعم بعضها البعض، "هذا الاعتماد المتبادل بينها يجعل من الصعب تحديد أي منها يؤثر على الآخر وأيها يتأثر به كما أن التفاعل الديناميكي بين المحددات له أهمية كبيرة في تحقيق القدرة التنافسية والمحافظة عليها واستمرارها."³

¹ - ولاء حسين عبد الله محمد، الميزة النسبية لتجارة السلع الزراعية المصرية في ضوء الندرة النسبية للموارد المائية، مرجع سبق ذكره، ص13.

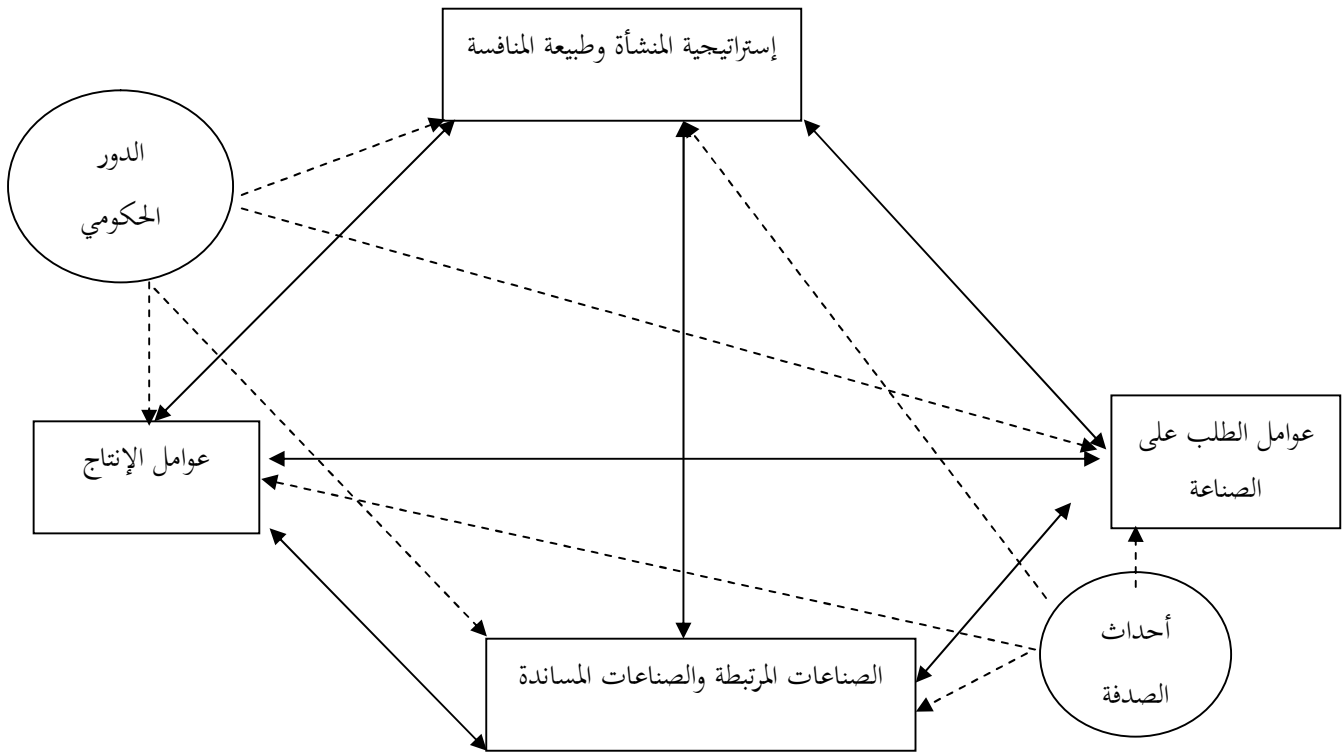
² - Machael. Porter, l'avantage concurrentiel : comment devancer concurrents et maintenir son avance, edition dunod, paris, 1999 pp 157- 162.

³ - منى أبو العطا محمد حليم، المعايير البيئية والتنمية المستدامة والقدرة التنافسية للصادرات المصرية، مرجع سبق ذكره، ص63.

وتتمكن الدولة من تحقيق قدرة تنافسية أكثر استقراراً واستمراراً، كلما توفر عدد أكبر من المحددات وكلما كان هناك تكامل بينها.

وتتمثل هذه المحددات في مجموعة من العوامل التي تخلق القدرة التنافسية، ولقد أشار بورتير إلى وجود محددات رئيسية وأخرى مساعدة وكما يوضحها الشكل التالي:

الشكل رقم (03-01): محددات الميزة التنافسية والعلاقة الديناميكية بها



المصدر: زينب محمد شوقي السيد يونس، متطلبات تحقيق مدخل الميزة التنافسية في قطاع النقل البحري المصري مع التطبيق على تطوير إدارة الموانئ البحرية المصرية، مرجع سبق ذكره، ص20.

حسب هذا الشكل فهذه المحددات كنظام تأخذ الشكل الرباعي الماسي حيث يأخذ كل محدد أحد رؤوس هذا الشكل الماسي، ويمثل الخط المتصل العلاقة بين المحددات الأربعة كنظام حركي يعمل بشكل متبادل، بينما الخط المتقطع يعبر عن تأثير عناصر البيئة الأشمل (دور الحكومة، وأحداث الصدفة) على تلك المحددات.

1-المحددات الرئيسية: وتتضمن هذه المحددات أربع محددات أساسية:

1-1-عوامل الإنتاج: Factor conditions: تمثل عوامل الإنتاج المدخلات الضرورية اللازمة لدعم قدرة أية صناعة على المنافسة وتتضمن: الموارد الطبيعية (الأرض، رأس المال، العمل، بالإضافة إلى البنية الأساسية، والظروف المناخية وهي بذلك تأخذ الشكل التقليدي ويقسم بورتر عوامل الإنتاج إلى صنفين، الصنف الأول(العوامل الأساسية والمتقدمة) والصنف الثاني (العوامل المعممة والمتخصصة).

1-1-1-التصنيف الأول (العوامل الأساسية والعوامل المتقدمة) Basic factors ويقصد بالعوامل الأساسية: "العوامل الموروثة، التي لم يبذل المجتمع جهدا للحصول عليها Passively inherited، أو تم توليدها من خلال تكريس قدر معقول من الإستثمار Moderate investments"¹ ويدخل ضمن هذا الصنف الموارد الطبيعية والعوامل المناخية والعمل غير الماهر ونصف الماهر.

أما العوامل المتقدمة (المتطورة): Advanced factors وهي ما تم تطويره من خلال استثمار مستمر في رأس المال المادي والبشري كالعلماء ومراكز الأبحاث العلمية والمعامل والمعاهد العلمية، ونظم المعلومات ووسائل الإتصالات، وفوائد البيانات.

1-1-2-التصنيف الثاني: (العوامل المعممة والمتخصصة)

ويمكن تصنيف العوامل إلى معمة Gene ralized، والعوامل المتخصصة Sepecialized.

فالعوامل المعممة هي التي يمكن استعمالها في مدى واسع من الأنشطة والصناعات كتوافر خريجي الجامعات، رؤوس الأموال قابلة للإقراض، بنية أساسية ذات كفاءة.

أما العوامل المتخصصة "فهي العوامل التي تستخدم في صناعات معينة ومحدودة مثل وجود ميناء متخصص لتداول الحاويات معينة أو وجود معهد متخصص في مجال معين"² أو وجود ميناء للبضاعة الصب مجهز بالصوامع أو بالخزانات، أو الحاويات المبردة اللازمة لنقل المنتجات الغذائية والصيدلانية.

ويرى بورتر أن العوامل الأساسية الموروثة والمعممة تخلق ميزة تنافسية ضعيفة بينما العوامل المتقدمة والمتخصصة لها دور رئيسي في خلق ميزة تنافسية قوية، والإستثمار فيها (العوامل المتقدمة والمتخصصة) يحقق ميزة تنافسية مستدامة قابلة للإستمرار.

¹ -د/نيفين حسين شمت، التنافسية الدولية وتأثيرها على التجارة العربية والعالمية، مرجع سبق ذكره، ص57.

² - منى أبو العطا محمد حليم، المعايير البيئية والتنمية المستدامة والقدرة التنافسية للصادرات المصرية، مرجع سبق ذكره، ص64.

وإن امتلاك الدولة لعوامل الإنتاج المتقدمة والمتخصصة ينبثق من امتلاكها لعوامل الإنتاج الأساسية والمعقدة والتي تمثل نقطة الإنطلاق لتطوير ميزة تنافسية قابلة للإستمرار فوجودها شرط هام لتمتع بميزة نسبية ولكن غير كاف لتمتع بميزة تنافسية مستدامة.

"فالوفرة في عناصر الإنتاج قد تؤدي إلى سوء استخدامها، والندرة قد تؤدي إلى حسن الإستغلال لأنها تحفز على الإبداع والإبتكار، لذا فالمحافظة على الميزة التنافسية لا يتوقف على وفرة عناصر الإنتاج بل على كفاءة استخدام هذه العناصر وتطويرها."¹

1-2-1- عوامل الطلب المحلي: Demand conditions

يعتبر الطلب المحلي من المحددات الأساسية لتحقيق الميزة التنافسية يؤثر على الميزة التنافسية من خلال ثلاث عوامل وهي: مكون الطلب المحلي، حجم ومدى النمو في الطلب المحلي، آلية نقل الطلب المحلي إلى الأسواق.

1-2-1-1- مكون الطلب المحلي (طبيعة احتياجات المستهلكين)

إن هيكل الطلب ونوعيته (الذي يعكس طبيعة احتياجات المستهلكين المتمثلة في نوعية السلع المطلوبة وأمطها المختلفة) من أكثر العوامل تأثيراً على الميزة التنافسية من خلال العلاقة المتبادلة بين الشركات المنتجة والمستهلك. حيث رأى بورتير أن الضغوط المستمرة من طرف المستهلك المحلي لطلب منتجات جديدة ومتميزة من شأنها تحفيز الشركات على الإبتكار والتجديد لتلبية احتياجات المستهلك مما ينعكس على تعزيز وتقوية الميزة التنافسية للشركة أو الصناعة مقارنة مع المنافسين.

"وإن ارتفاع هيكل الطلب للسلع ذات الأهمية النسبية الأكثر تقدماً وكثيفة الإستخدام التكنولوجي يدفع إلى تطوير المنتجات ورفع مستوى جودتها بحيث تصبح أكثر قدرة على المنافسة"²، وهذا ما أكده بورتير أن وجود مستهلكين على درجة كبيرة من الثقافة والدراية بالمنتجات التي يستهلكونها له أثر كبير في تعزيز الميزة التنافسية.

¹ - سملاي مجذوب، أثر التسيير الإستراتيجي للموارد البشرية وتنمية الكفاءات على الميزة التنافسية للمؤسسة الإقتصادية (مدخل الجودة والمعرفة)، مرجع سبق ذكره، ص 37.

² - د/نفين حسين شمت، التنافسية الدولية وتأثيرها على التجارة العربية والعالمية، مرجع سبق ذكره، ص 59.

1-2-2- حجم الطلب المحلي ومعدل نموه:

"إن حجم الطلب المحلي ومعدل نموه يؤدي إلى تحقيق الميزة التنافسية لأن زيادة الطلب بمعدلات مرتفعة يمكن المنشأة من تحقيق اقتصاديات الحجم، وتحسين ورفع مستوى الإنتاج والسرعة والمرونة في تنفيذ الابتكارات."¹

ويرى بورتر أن تأثير الطلب المحلي في الميزة التنافسية يتوقف على تفاعله مع باقي المحددات لأنه بدون باقي المحددات قد يضعف القدرة على الإستجابة وتلبية الإحتياجات.

1-2-3- آلية نقل الطلب المحلي إلى الأسواق

وهي الميكانيزم الذي من خلاله يتم نقل تفضيلات المستهلك المحلي في دولة ما إلى الأسواق العالمية وذلك بنقل العادات والأنماط الإستهلاكية في السوق المحلي إلى الأسواق العالمية كنقل النمط الإستهلاكي للمواطن الأمريكي المتمثل في الوجبات السريعة إلى أسواق العديد من البلدان.

1-3-1- الصناعات المرتبطة والصناعات المساندة **Relating and supporting industries** "يعتبر

توافر مجموعة من الصناعات المكملة والمغذية، أحد محددات الميزة التنافسية نظرا لما توفره من مدخلات بسرعة ومرونة كبيرة، كما تتيح فرصة لتبادل المعلومات والأفكار والتكنولوجيا بما يزيد من درجة التطوير والتكنولوجيا وخلق مهارات انتاجية وإدارية أفضل."²

ويقصد بالصناعات المرتبطة، الصناعات التي تشترك معا في التكنولوجيا والمدخلات، وقنوات التوزيع، والعملاء، أما الصناعات المساندة والمغذية فهي الصناعات التي تعطي أكثر مدخلات الإنتاج كفاءة من حيث النفقة والجودة وتنشأ بين هذه الصناعات علاقات عمل وطيدة في شكل خطوط إتصال قصيرة وهذه الميزة تقوم على أساس جوارية علاقات العمل.

وعلى سبيل المثال: ارتبط تفوق سنغافورة في مجال خدمات الموانئ بتفوقها في مجال إصلاح السفن، ونجاح الصناعة الإيطالية في مجال الحلبي الذهبية والفضية قد استند إلى قيام الشركات الإيطالية بإنتاج ثلثي الإنتاج العالمي من الآلات المستخدمة في صناعة الحلبي.

¹ -Michael E. porter, the competitive advantage of nations, the free press, administration of macmillan. Inc. New york, p86- 96.

² - د/عمر صقر، العولمة وقضايا إقتصادية معاصرة، الدار الجامعية، الأردن، 2003، ص98.

"وهذا يعني أن المنشآت الصناعية لا يمكنها تحقيق ميزة تنافسية من خلال تواجدها في صناعات منفردة وإنما بإرتباطها مع غيرها من المنشآت الكفأة في الصناعات المرتبطة والمغذية."¹

فوجود الصناعة كجزء من تجمعات صناعية عنقودية Clusters يعتبر عامل هام وأساسي في تحقيق الميزة التنافسية على الصعيد الدولي، وترتبط هذه المنشآت بروابط أمامية وخلفية داخل هذه التجمعات الصناعية العنقودية ويكون التفاعل بينهما أكثر ديناميكية، مما ينعكس على زيادة الإنتاجية والقدرة على الإبتكار وهذا ما أطلق (الترابط) عليه بورتر مصطلح سلسلة القيم Value chain كما يتضح في الشكل رقم (01-01) نموذج سلسلة القيم.

وقسم بورتر سلسلة القيم إلى مجموعة من الأنشطة وذلك بهدف تحديد مصادر الميزة التنافسية التي تنقسم إلى قسمين الأنشطة الرئيسية والتي لها علاقة مباشرة بخلق القيمة الجديدة كالإمداد الداخلي الذي يشمل كل المهام المتعلقة بالنقل والإستلام، والتخزين والمناولة والمدخلات ومراقبتها، والإمداد الخارجي "الذي يشمل التوزيع المادي الخاص بنقل وتخزين وتسليم المخرجات من سلع تامة الصنع أو نصف مصنعة وذلك حسب جدولة الطلبات، والوقت المحدد"²، والإنتاج الذي يشمل الأنشطة الخاصة بتحويل المدخلات إلى مخرجات في شكل منتج نهائي، أما الأنشطة الداعمة وهي أنشطة منشئة للقيمة من خلال ضمان تحقيق الأداء بكفاءة وفعالية للأنشطة الرئيسية كالتأمين، تسيير الموارد البشرية.

4-1 استراتيجية المنشأة والهيكل وطبيعة المنافسة Firm strategy structure rivalry "ويتم فيها دراسة استراتيجية المنشآت ومستوى التركيز في الصناعة وهيكلها، كما يتم دراسة المناخ التنافسي للصناعة، وتأخذ بعين الإعتبار التعاون الممكن بين الوحدات الصناعية التي لها نفس الوظيفة."³

وعليه فهذا المحدد يشمل البيئة التي تتواجد فيها المنشأة بما فيها تكوين المنشأة، تنظيمها، إدارتها، والإستراتيجيات التي تتبعها في المنافسة، طبيعة المنافسة المحلية، العادات والتقاليد والإيديولوجيات والمناهج الإدارية التي تتبعها الدولة التي من شأنها أن تنعكس على هيكل واستراتيجية المنشآت.

ويرى بورتر على سبيل المثال: "أن سيطرة المهندسين على مستويات الإدارة العليا في الدول التي تركز على تحسين عمليات تصنيع وتصميم المنتج بالنسبة للشركات الألمانية واليابانية، بعكس المؤسسات

¹ - منى أبو العطا محمد حليم، المعايير البيئية والتنمية المستدامة والقدرة التنافسية للصادرات المصرية، مرجع سبق ذكره، ص 65.

² - سمالي يحضيه، أثر التسيير الإستراتيجي للموارد البشرية وتنمية الكفاءات على الميزة التنافسية للمؤسسة الإقتصادية، مرجع سبق ذكره، ص 40.

³ - المرصد الوطني للتنافسية، التنافسية في الفكر الإقتصادي، سوريا، 2011، ص 18.

الأمريكية التي تسيطر فيها المليون على الإدارة العليا، الأمر الذي قد يؤدي إلى تعظيم العوائد المالية في الأجل القصير على حساب الإهتمام بتحسين عمليات التصنيع وجودة المنتج، وهو ما نجم عنه خسارة نسبية للمنافسة الأمريكية في الكثير من الصناعات ذات القاعدة الهندسية.¹

لذا تعتبر استراتيجية المنشأة عنصراً هاماً لخلق بيئة مناسبة ومشجعة للمنافسة ودافعة لزيادة الميزة التنافسية للدولة كلما تفاعلت مع البيئة المحلية التي تتواجد فيها.

كما أن طبيعة المنافسة تؤثر بشكل رئيسي على الميزة التنافسية، حيث أن وجود المنافسة المحلية يؤدي إلى المزيد من الابتكار والتطوير والتجديد وبالتالي تمثل حافزاً قوياً لخلق واستمرارية الميزة التنافسية في الصناعة، فوجود المنافسة المحلية شرط ضروري ولكن غير كاف لتمتع بالميزة التنافسية الدولية، لأن الدولة قد تسمح بدرجة من المنافسة المحلية بين منشأتهما، ولكن قد تضع بعض القيود لحمايتها وهذا الأمر قد يعزلها عن المتغيرات العالمية والمنافسة الخارجية.

وعليه لكي تحقق الدولة ميزة تنافسية في صناعة ما يجب توفر المنافسة المحلية والخارجية بشكل متزامن.

"ويتحدد دور الدولة في تفعيل المناخ التشريعي اللازم لتدعيم المنافسة داخل القطاعات المختلفة وتحقيق الترابط بين السياسات الاقتصادية والاجتماعية داخلها."²

وإن ما يميز محددات الميزة التنافسية لبورتر أنها تعمل كنظام ديناميكي متكامل وليس بشكل منفصل، وإن تداخل وتفاعل هذه العوامل يؤدي إلى تراكم خلق الميزة التنافسية "حيث أنه كلما تراكم عدد أكبر من المتطلبات وزادت علاقة التشابك بينها كلما زاد استقرار الميزة التنافسية داخل الدولة، وكلما تنامت درجة التفاعل الديناميكي بين هذه المتطلبات كلما ارتفعت قدرة الدولة على الإحتفاظ باستمرارية هذه الميزة التنافسية."³

لذا يبقى تحقيق الميزة التنافسية محكوماً بمدى تفاعل هذه العناصر بالإضافة إلى عنصري الصدفة وسياسات الحكومة.

¹ - شارل هيل، جاريت جونز، الإدارة الإستراتيجية مدخل متكامل، ترجمة: محمد أحمد سيد عبد المتعال، اسماعيل علي بسيوني، دار المريخ، الرياض، 2008، ص166.

² - زينب محمد شوقي السيد يونس، متطلبات تحقيق مدخل الميزة التنافسية في قطاع النقل البحري المصري مع التطبيق على تطوير إدارة الموانئ البحرية المصرية، مرجع سبق ذكره، ص22.

³ - المرجع السابق ذكره، ص22.

2-المحددات المساعدة: وتشمل المحددات المساعدة في محددين هما دور الحكومة وأحداث الصدفة.

2-1-دور الحكومة.

"تلعب الحكومة دورا هاما في خلق تجمعات وسلاسل عنقودية صناعية وفي زيادة القدرة التنافسية في الصناعات المختلفة، إلا أن دور الحكومة لا يعني تدخلا مباشرا في النشاط الاقتصادي، وإنما يتمثل دورها في تحفيز وتشجيع المؤسسات الوطنية على رفع مستوى أدائها التنافسي."¹

فعلى مستوى عوامل الإنتاج بإمكانها تقديم إعانات مالية لزيادة الإنتاجية والإستثمار في برامج التعليم والتدريب، ووضع سياسات لزيادة الإيدخار وتشجيع الإستثمار وزيادة الإستثمارات في البنية الأساسية، وكذا دعم وتشجيع عمليات الإبتكار والتطوير.

أما تأثيرها في عوامل الطلب المحلي يتم بوضعها قوانين متعلقة بمواصفات المنتج، وقوانين خاصة بحماية المستهلك بمنع الغش التجاري، ونوعية المستهلك لتحسين نوعية الطلب، أو من خلال فرضها للضرائب كضرائب المبيعات، كما بإمكانها التأثير على الصناعات المرتبطة والمساندة من خلال دعمها وتشجيعها لإقامة تجمعات صناعية متكاملة وكذا توفير البنية الأساسية ومن خلال تحكّمها في وسائل الإعلان.

وتؤثر في استراتيجية المنشأة وهيكلها عن طريق وضعها اجراءات لتحكم في أسواق المال والعمل (السياسة المالية والنقدية)، أما بالنسبة "للمنافسة من خلال تشجيع المنافسة المحلية التي تحفز المنشآت على التطوير والإبتكار وتشجيع المنشآت على إتباع استراتيجيات للتوجه إلى الخارج."²

2-2-أحداث الصدفة The role of chance

وهي الأحداث والتطورات التي تقع خارج نطاق سيطرة المنشأة والدولة، "لأن ظهور اختراع أو ابتكار جديد أو تقلبات عالمية فجائية في الطلب وأسواق المال والصرّف والحروب والأوبئة يخلق فجوات

¹ - د/عبد الحميد بوقرانة، الياس بن ساسي، ميلود زيد الخير، محددات القدرة التنافسية في قطاع الصناعات الغذائية حالة المؤسسات الصغيرة والمتوسطة في الجنوب الشرقي الجزائري، مجلة أداء المؤسسات الجزائرية، العدد 04 ديسمبر 2013، ص43.

² -Grahamt. Crocombe, michael j. Enright, upgrading New zealand's competitive advantage, oxford university press, 1990, p26.

تسمح بحدوث تغييرات في المزايا التنافسية للدول التي لها القدرة على تحويل هذه الصدف إلى ميزة تنافسية¹ فعلى سبيل المثال في حالة الصدمات البترولية يتم التوقف عن دعم تكاليف التزويد بالطاقة.

- وترجع أهمية هذا العامل في خلقه نوعا من عدم الإستمرارية في الظروف المحيطة بالمنشأة وهذا من شأنه أن يؤدي إلى تآكل أو إزدهار ميزتها التنافسية.

¹ - عبد الحميد بوقرانة، إلياس بن ساسي، ميلود زيد الخير، محددات القدرة التنافسية في قطاع الصناعات الغذائية، مرجع سبق ذكره، ص43.

المبحث الثاني: الأنشطة اللوجستية وتحقيق الميزة التنافسية بالموانئ.

تعتبر الميزة التنافسية ضرورة حتمية يجب تحقيقها في الميناء لمواكبة التطورات الضخمة، ولمواجهة المنافسة الحادة من قبل الموانئ الأخرى، كما تمنح للميناء الفرصة لتنمية القدرات البشرية لزيادة الكفاءة، وتفعيل القدرات وتحديث الإدارة وتطوير المعدات وتحقيق التشغيل الأمثل بمعدلات أداء عالية وتحقيق الكفاءة المتميزة والتجديد والاستجابة لمتطلبات العميل بأسرع وقت ممكن وبأقل تكلفة وبمستوى عالي من الخدمة (وذلك من خلال الأنشطة اللوجستية) خصوصا بعدما أصبحت الموانئ البحرية حلقة في سلسلة النقل المتكامل مما يعطي للميناء مركز تنافسي أفضل لمواجهة الموانئ المنافسة.

- لقد أيقنت الشركات وجود وفورات كثيرة يمكن تحقيقها بتطبيق المفاهيم الحديثة للوجستيات، الأمر الذي ينعكس بدوره على زيادة قدرة هذه الشركات على المنافسة.

- "إن نحو 40% في المتوسط من تكلفة إنتاج أي سلعة يمكن ردها إلى الأنشطة اللوجستية."¹

وبما أن معظم المنظمات تستعمل تقنيات متشابهة، بات مجال تحقيق الميزة التنافسية أمامها ضعيفا، أو تعزيزها إلا بخفض تكلفة الأنشطة اللوجستية.

- في ظل ضغوط المنافسة العالمية أصبحت المنظمات تبحث عن طرق وأساليب جديدة للحصول على ميزة تنافسية، تميز منتجاتها، ولم تجد مكانا مناسباً للبحث إلا في مجال الإدارة اللوجستية.

المطلب الأول: مفهوم تنافسية الموانئ وعناصر تحقيقها.

إن تحقيق الموانئ لميزتها التنافسية يتطلب دعم الحكومات وسلطة الموانئ وكذلك الحرص على سياسات التنمية والتطوير ومواكبة التطورات في أنماط التجارة. "ويعتمد الميزة التنافسية داخل أي ميناء، سواء كان محلي، إقليمي، أو عالمي بالأساس على خلق عوامل مؤثرة للنهوض بالتجارة الدولية، وتعتبر هذه العوامل داعمة للمزايا النسبية للميناء مما يتمتع به سواء كان موقع جغرافي أو القرب من منافذ التجارة."²

¹ - www.Iolt.Org.Uk/logis/intro Html. 17h 20m 20/03/2018 .

² - زينب محمد شوقي السيد يونس، متطلبات تحقيق مدخل الميزة التنافسية في قطاع النقل البحري المصري مع التطبيق على تطوير إدارة الموانئ البحرية، مرجع سبق ذكره، ص 95.

أولاً: تنافسية الموانئ

1- مفهوم تنافسية الموانئ

كانت المنافسة بين الموانئ خلال القرنين الماضيين قائمة على أساس تحقيق ميزة نسبية في مجال البنية الأساسية وخفض رسوم الموانئ، ولكن مع التطورات التي لحقت بالإقتصاد العالمي من عوامة الإنتاج والإستهلاك في ظل تقسيم دولي جديد للعمل الذي يعمل على تجزئة العملية الإنتاجية حيث أصبح المصنع كونيا وما صاحبه من عمليات تفكك رأسي وتكاملات أفقية وثورة في النقل والاتصالات أدت إلى تطور دور الميناء بحيث أصبح حلقة من حلقات النقل الدولي وحلقة رئيسية في السلسلة اللوجستية "وأصبح من الضروري أن تعمل الموانئ في مناخ تنافسي جديد، وبما يتسق مع متغيرات الإقتصاد العالمي، وأضحى التميز التنافسي في الموانئ لا يتوقف على تقديم خدمات منخفضة التكاليف أو تطبيق اقتصاديات الحجم وإنما تعدى ذلك إلى التركيز على تقديم قيم مضافة إلى السلع المتداولة وتحسين بيئة الأعمال وفهم متطلبات عملاء الميناء ووضع خطط واستراتيجيات تمكن من تقديم خدمات متميزة".¹

2- مستويات تنافسية الموانئ: لتنافسية الموانئ عدة مستويات وهي:²

2-1- التنافس بين مشغلي الميناء الواحد: Intra port competition

هناك عدة عوامل لتحديد القدرة التنافسية لمشغلي الميناء كتوافر العمالة المؤهلة ورأس المال، والتقنية المناسبة للإنتاج، ومدى توافر الخبرات الإدارية والصناعات الداعمة والدور الحكومي في الميناء، ومدى مرونة سلطات الموانئ في التعامل.

2-2- التنافس بين الموانئ Inter port competition

فالموانئ التي تعطي نفس منطقة الظهير لا يمكن اعتبارها منافسة نظرا لبعدها الجغرافي عن نطاق الميناء، لأن هذا المستوى من التنافس يخدم نفس منطقة الظهير. وتشمل العوامل المحددة لهذا المستوى: الموقع الجغرافي، البنية الأساسية، الصناعات المرتبطة والداعمة، السياسات الحكومية، حجم الأنشطة في منطقة الظهير.

¹ - د/محمد علي ابراهيم، دور اللوجستيات في دعم القدرة التنافسية للموانئ، ملتقى حول المنظومة الحديثة في إدارة الموانئ (اللوغستيات-

الجمارك- التحكيم)، المملكة الأردنية الهاشمية، 7- 9 مارس 2011، ص3.

² - المرجع السابق ذكره، ص54.

2-3- التنافس بين هيئات الموانئ Inter port competition at port authority level

هذا المستوى من التنافسية يتطلب تعاون إدارة الميناء (كانت حكومية أو خاصة) مع المشغلين والوحدات الإدارية لتقديم خدمات ذات كفاءة، وتتوقف القدرة التنافسية لهيئات الموانئ على القدرة التنافسية للمستويات السابق ذكرها الأولى والثانية، إضافة إلى تردد الخطوط الملاحية على الميناء، وتكلفة المسافنة (النقل من سفينة إلى أخرى)، رسوم المناولة والتخزين، مدى استخدام التبادل الإلكتروني للبيانات، والقدرة على توليد قيمة مضافة.

3- متطلبات تحقيق الميزة التنافسية داخل الموانئ البحرية

"إن متطلبات تحقيق مدخل الميزة التنافسية داخل منظومة تطوير إدارة الموانئ البحرية هي الأساس الذي يحكم التخطيط العام لإدارتها، وهي حجر الأساس لوضع استراتيجيات تشغيلية لتنفيذ تطبيق مدخل الميزة التنافسية"¹ ومن بين هذه المتطلبات نجد:

- النهوض بمستوى الخدمات داخل الميناء.
- الإلتزام بعنصر الوقت عند تسليم البضاعة.
- استعمال وسائل التكنولوجيا الحديثة.
- استخدام الماكينة الحديثة التي هي أساس التقدم داخل أي ميناء.
- تحقيق أدنى مستويات التكلفة في جميع الخدمات المقدمة مقارنة مع باقي الموانئ.
- التنوع في تقديم الخدمات وتحقيق التمايز.
- المرونة في اتخاذ القرارات.
- تقديم الخدمات بصورة لوجستية متكاملة.
- تقليل حجم البيروقراطية التي من شأنها تعقيد الإجراءات الإدارية، وعرقلة سرعة التداول.
- رفع مستوى خدمات الصيانة وإصلاح السفن.

¹ - زينب محمد شوقي السيد يونس، متطلبات تحقيق مدخل الميزة التنافسية في قطاع النقل البحري المصري، مرجع سبق ذكره، ص96.

4-أهداف أنشطة الميناء لخلق الميزة التنافسية.

الجدول رقم (03- 01): دور الأنشطة المختلفة بالميناء لخلق الميزة التنافسية.

وظائف خلق الميزة التنافسية	الأدوار الرئيسية
إدارة الميناء	1-تحديد الأهداف ووضع الحوافز. 2-وضع رؤية شاملة وواضحة تهدف إلى التزام الميناء بتحسين الكفاءة والأداء. 3-التنسيق بين كل وظائف الميناء والتخلص من التكاليف الزائدة والعمل على السرعة في الأداء.
الأنشطة الرئيسية	1-استعمال الوسائل المتطورة في عملية التداول. 2-وضع المعايير لخدمة العملاء. 3-اختيار طريقة الخدمة والنقل. 4إدارة المخزون ووضع سياسات تخزين المواد الخام والمنتجات تامة الصنع. 5-تطبيق نظام التوقيت المحكم JIT
الأنشطة المساعدة	1-طريقة التخزين من حيث تحديد المساحة وكيفية وضع المخزون في المكان المحدد له. 2-طريقة مناولة المواد بإختيار أنسب المعدات. 3-التعبئة والتغليف للحماية من الفقد والتلف. 4-جمع وتخزين ومعالجة المعلومات.
الموارد البشرية	1-وضع برامج تدريبية. 2-تعيين عمالة ذات مهارات فنية مرتفعة.

Source: united nations conference on trade and development (UNCTAD), « strategic planning for port authority ship », geneva, 2003, p10.

يتم تحقيق أهداف الميناء المتمثلة في الكفاءة والتميز والإستجابة لمتطلبات العميل بوضع استراتيجية لخلق ميزة تنافسية من خلال الوظائف المختلفة للميناء كما هو موضح في هذا الجدول، ولقد تعددت أوجه المنافسة لتشمل كل أنشطة الميناء وليس كما كانت في الماضي تقتصر على السعر وجودة الخدمات، "وعلى أي ميناء يتطلع إلى الصمود والبقاء والإستمرار أن يكون لديه تشكيلة من المزايا التنافسية التي تميزه عن غيره

من الموانئ وليس ميزة تنافسية واحدة مع وجود ميزة تنافسية رئيسية تدعمها مجموعة أخرى من المزايا المتكاملة.¹

- المرونة في السياسات السعرية للخدمات المقدمة من الميناء لجذب الخطوط الملاحية إليه.

- تحقيق اقتصاديات الحجم من خلال خلق كيانات كبيرة للتنافس.

5- الإستراتيجيات التنافسية في الموانئ البحرية

5-1- تعريف الإستراتيجية

"تعتبر الإستراتيجية، وسيلة لتحقيق هدف أو غاية وتستخدم المنظمة في تنفيذ استراتيجياتها أسلوب التحرك لمواجهة التهديدات أو الفرص الداخلية، مع الأخذ في الحسبان كل نقاط الضعف والقوة الداخلية سعياً لتحقيق رسالة وهدف المشروع أو جملة المشاريع داخلها."²

5-2- أنواع الإستراتيجية التنافسية في الموانئ: وفي ظل تنامي دور الموانئ البحرية، وارتباطها بحركة

النقل العالمي، فكان من الضروري أن تنبع أهمية وضع استراتيجية لتطوير هذه الموانئ لتصبح موانئ محورية وجاذبة للسفن العملاقة وتقديم خدمات متميزة ذات كفاءة وجودة عالية مما يحقق لها ميزة تنافسية.

وتشمل استراتيجية الميناء جميع وحداته الوظيفية ومختلف أنشطته، وهذه الإستراتيجية من جانب هي وسيلة لصياغة أهداف الميناء في ميدان التميز التنافسي، ومن جانب آخر تعد تعريفاً للمجال التنافسي للميناء "وتحديد نقاط التميز التنافسي لديها والعمل على خلقها أو تنميتها والحفاظ على حصتها السوقية من نصيب التجارة العالمية والركيزة الأساسية في وضع المتطلبات لتحقيق مدخل الميزة التنافسية في حيز التنفيذ."³

هناك استراتيجيتين لتحقيق الميزة التنافسية في الموانئ البحرية فالأولى تركز على تقديم خدمات تعريفية بأقل تكلفة وتسمى استراتيجية قيادة التكلفة، والثانية تقدم خدمات تميزها عن المنافسين وتسمى استراتيجية التميز في الخدمة.

¹ - د/مصطفى محمود أبو بكر، المرجع في وظيفة الإحتياجات وإدارة الأنشطة اللوجستية في المنظمات المعاصرة- مدخل استراتيجي تطبيقي لتحقيق الميزة التنافسية من خلال أعمال الشراء والتخزين، الدار الجامعية، الإسكندرية 2004، ص288.

² - زينب محمد شوقي السيد يونس، متطلبات تحقيق الميزة التنافسية في قطاع النقل البحري المصري، مرجع سبق ذكره، ص96.

³ - المرجع نفسه، 96.

5-2-1- إستراتيجية قيادة التكلفة

تتم هذه الإستراتيجية بتخفيض تكلفة التشغيل بالميناء لتقديم خدمات للعملاء بأقل تكلفة مما يؤدي إلى زيادة الأرباح نتيجة لزيادة كمية الخدمات ويتم هذا التخفيض من خلال:¹

- فرض رقابة شديدة على المصاريف الإضافية مع خفض التكاليف التشغيلية.
 - العمل على زيادة انتاجية العمالة لأقصى حد، وخفض تكلفتها من خلال استعمال التكنولوجيا.
 - الإستخدام الأمثل للأصول الثابتة والإمكانات المتاحة التي من شأنها خفض التكاليف.
- وفي حالة نجاح الميناء في تحقيق خفض التكلفة يتم تخفيض رسوم خدمات الموانئ وتسيير آلية سدادها، مع استعمال نظم تسعير لخدمات الميناء تتسم بالمرونة.

5-2-2- إستراتيجية قيادة التميز في الخدمة

تقوم هذه الإستراتيجية بتقديم خدمات متميزة ومنفردة للعملاء مقارنة بالمنافسين وذلك بتقديم خدمات ذا قيمة مضافة وكفاءة وفعالية مع مراعاة التكاليف التي يكون العميل مستعد لدفعها وذلك لكسب العميل وتعتمد هذه الإستراتيجية على العوامل التالية:

- كموقع الميناء، التسهيلات المتاحة كالأرصفة ومعدات المناولة، وشبكة النقل والإتصالات، تقديم خدمات متكاملة كالتخزين، التغليف، التزويد بالوقود...، ودرجة الأداء من خلال تقليل دورة السفينة، وتقليل زمن الإفراج عن البضاعة.

- د/محمد علي ابراهيم، دور اللوجستيات في دعم التنافسية للموانئ، مرجع سبق ذكره، ص16. ¹

الشكل رقم (03-02): استراتيجيات تطبيق مدخل الميزة التنافسية في مجال تطوير الموانئ البحرية



- تحديث الأسطول الوطني
- تحديث نظم النقل الداخلي (طرق - سكك حديد - فحري حتى تصل إلى شبكة النقل م و)
- تنمية الصناعات الداعمة لتكامل منظومة النقل داخل الموانئ
- تحديث نظم السلامة ومكافحة التلوث والحفاظة على البيئة

المصدر: زينب محمد شوقي السيد يونس، متطلبات تحقيق مدخل الميزة التنافسية في قطاع النقل البحري المصري، مرجع سبق ذكره،

ثانيا: عناصر القدرة التنافسية بالموانئ

لقد أصبحت الموانئ حلقة في سلسلة متكاملة للنقل والتوزيع وليست نقطة إلتقاء وسائل النقل البرية والبحرية، ومع تشابه الخدمات وتعدد جهات تنفيذها أصبحت الموانئ تعمل في سوق تنافسية بطريقة مباشرة أو غير مباشرة "إعتمادا على القدرة التنافسية لأي منها علما بأنه توجد عدة عوامل تؤثر على القدرة التنافسية للموانئ بحيث يتمكن الميناء من تطوير مركزه التنافسي سواء بالنسبة للموانئ الأخرى أو لمستخدمي وعملاء الميناء."¹

حيث يعتمد إختيار الشاحنين للطريق الذي تسلكه بضائعهم أي الميناء القريب من هذه الطرق على أساس أقل تكلفة مالية، أقصر فترة زمنية، وأقل قدر من المخاطرة.

لذا هناك مجموعة من العناصر التي يجب توفرها بالميناء لتحقيق التميز وهي كالاتي:²

1- التميز في الموقع: من خلال:

- قرب الميناء من الطرق التجارية البحرية الرئيسية .
- قرب الميناء من الشركات والطرق الرئيسية لتقليل الوقت والمسافة لنقل البضائع.
- إرتباط الميناء بجميع وسائل النقل المختلفة البرية وسكك الحديد، الجوية، النقل النهري..
- القدرة على إستقبال السفن العملاقة ذات الغاطس الكبير.

2- التميز في التسهيلات: من خلال:

- توفير المحطات والمراسي المجهزة لإستقبال نوعيات متخصصة من البضائع .
- توفير معدات مناولة ونقل وتخزين حديثة لمناولة البضائع.

3- التميز في الخدمات من خلال:

- توفير أساليب تجهيز وتجميع وتوزيع البضائع.
- تقديم خدمات تموين السفن وامتدادها بالمياه والوقود

¹ - د/ أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية ، مرجع سبق ذكره ، ص50

² - ربهام محسن السيد حسين، دراسة تأثير لوجستيات التجارة الإلكترونية على تحقيق الميزة التنافسية للموانئ، رسالة ماجستير، أكاديمية السادات للعلوم الإدارية، كلية الإدارة ، القاهرة، 2010، ص156-157

- تقديم خدمات الصيانة والإصلاح للسفن.

- توفير المعلومات الخاصة بإستقبال البضائع ومعاملتها جمركيا.

4- التميز في الأداء التشغيلي: من خلال:

- تقليل فترة انتظار السفن ورفع معدل دورانها نظرا لارتباطها بالتكلفة وجداول الابجار.

- تقليل فترات بقاء البضاعة بالميناء.

- تبسيط الإجراءات الإدارية والجمركية.

- تطبيق التجارة الإلكترونية.

ثالثا: حسابات القدرة التنافسية بالموانئ البحرية

يتم حساب القدرة التنافسية للميناء حسب الغرض الذي أقيم من أجله الميناء والأهداف المالية والتشغيلية والتسويقية من خلال بعدين:

- امكانية تشغيل الميناء بمعدلات أداء عالية وذلك من خلال معامل الزمن وكم الاستعمال.

- جميع تكاليف الميناء و الرسوم المفروضة على السفن.

1- تحديد قيمة القدرة التنافسية لإمكانية استخدام الميناء

إن أحجام السفن ومواصفاتها تختلف حسب سعتها المكافئة من الحاويات، ومن جهة أخرى تتطور المواصفات الرئيسية وامكانية الموانئ حسب اختلاف أحجام ومواصفات السفن المترددة عليها أو المعلنة.

لذا أصحاب شركات النقل بعد المفاضلة بين الموانئ تقوم بإختيار أفضل ميناء ذو قدرة تنافسية من حيث المواصفات لأنها تؤثر على تحديد عدد السفن التي يمكن استقبالها في الميناء لذا يجب معرفة هذه المواصفات من حيث:¹

1-1- عمق مدخل الميناء: معرفة العمق يسمح بتحديد حجم السفن التي بإمكانها دخول الميناء حسب غاطسها .

1-2- عمق المنطقة المائية بجانب الأرصفة وطول الرصيف : لمعرفة حجم وعدد السفن الممكن تراكيها على الأرصفة.

¹ - د/مصطفى عبد الحافظ، علي عبد الله، إدارة وتشغيل الموانئ، مطبعة الإشعاع، الإسكندرية، 2006، ص97.

1-3- معدات التداول والأوناش المتاحة: وذلك لتحديد عدد السفن وحجمها وأجياها طبقاً لأطوال ذراع الأوناش وعرض السفن ونظم التستيف المستعملة بها.

فمن الضروري وجود نظام شامل يوفر جميع المواصفات السابقة الذكر، ولتعبير عن قيمة القدرة التنافسية يتم أخذ إنتاجية الميناء بنسبة مئوية لأعداد السفن التي تتردد على الميناء ومنسوبة إلى مجموع سفن الأسطول البحري العالمي.

2- تحديد قيمة القدرة التنافسية لإجمالي زمن استخدام السفن للميناء: يتم المفاضلة بين الموانئ الممكن إستعمالها لإختيار أفضلها من حيث أقل إجمالي زمن دورة السفينة بالميناء، لذا تحديد إجمالي زمن استخدام الميناء يتطلب معرفة¹:

2-1- زمن حيود السفينة عن مسارها: وهو الزمن الإضافي الذي تستغرقه السفينة للخروج من مسارها ضمن خطوط الإبحار الرئيسية لتوجه إلى الميناء المعني لدخول إليه.

2-2- زمن دورة السفينة في الميناء: وهو الزمن الذي تستغرقه السفينة من لحظة وصولها حتى لحظة مغادرتها الرصيف ويتحدد زمن دورة السفينة بالميناء بالأزمنة التالية:

• زمن الإرشاد ومناورة السفينة للدخول/مغادرة الرصيف: وهو الزمن الذي تستغرقه لدخول الميناء والرباط على الرصيف والخروج من الميناء.

• زمن بقاء السفينة بجانب الرصيف: وهو الزمن الذي تستغرقه السفينة من لحظة انتهاء عملية الرباط لغاية لحظة مغادرتها الرصيف بما فيها الأعمال التي تتم على الرصيف.

3- تحديد قيمة القدرة التنافسية لإجمالي تكلفة استخدام الميناء

يتم المفاضلة بين الموانئ التي يمكن للسفن استخدامها من خلال تحديد إجمالي تكلفة استخدام الميناء بواسطة:²

3-1- التكلفة الزمنية لإستخدام الميناء: وهي تكلفة الفترة الزمنية التي تقضيها السفينة في استخدام الميناء ويتم تحديدها من خلال تكلفة زمن الحيوود والإرشاد وتكلفة زمن دورة السفينة بالميناء.

3-2- التكلفة المالية للسفينة بالميناء: وهي كل المبالغ التي تدفع من طرف صاحب السفينة أو مستأجرها مقابل استخدامه للميناء كرسوم دخول السفينة، تداول البضائع.

¹ - ريهام محسن السيد حسين، دراسة تأثير لوجستيات التجارة الإلكترونية على تحقيق الميزة التنافسية للموانئ، مرجع سبق ذكره، ص158.

² - مصطفى عبد الحافظ، علي عبد الله، إدارة وتشغيل الموانئ، مرجع سبق ذكره، ص99.

ويتم تحديد القدرة التنافسية بتقدير القدرة التنافسية لإجمالي تكلفة استخدام الموانئ بالإستناد على عناصر مكوناتها الزمنية والمالية المتمثلة في:

- القدرة التنافسية لتكلفة مجموع زمن الحيوذ والإرشاد والمناورة .
- القدرة التنافسية لتكلفة مجموع زمن الإنتظار وزمن بقاء السفينة على الرصيف والتكلفة المالية للسفينة بالميناء.

المطلب الثاني: محددات تنافسية الموانئ

أولاً: نموذج بورتر

1-تطبيق نموذج القوى التنافسية الخمسة بالموانئ:

إن نموذج القوى التنافسية الخمسة الذي اقترحه مايكل بورتر يقوم بتحليل العوامل التي تشكل أساس المنافسة داخل صناعة معينة.

ويعتبر هذا النموذج أحد المقاييس العالمية المستخدمة في تحليل البيئة التنافسية للموانئ البحرية وحسب الشكل رقم (03-04) يوضح التقرير الصادر عن البنك الدولي محددات تنافسية الموانئ البحرية وفق نموذج القوى الخمسة لبورتر حيث اعتبر أن التفاعل بين هذه القوى يحدد شكل التنافسية التي تواجه الموانئ البحرية، وعليه تتحدد تنافسية الموانئ من خلال تفاعل القوى الخمس.

الشكل رقم (03-03): محددات تنافسية الميناء.



1-1- تهديد دخول منافسين جدد: Threats of new entrants

"حيث تتسع دائرة المنافسة بين الشركات القائمة إلى احتمال دخول شركات أخرى، وهنا لا بد من أن تؤثر على حصص الشركات الأخرى العاملة في نفس القطاع وتعتمد درجة خطورة المنافسين المحتملين على العوائق التي تفرضها الصناعة وأبرز هذه العوائق الإرتباط ما بين الشركة والعميل، الأنظمة الحكومية."¹

وفي حالة الموانئ فإن قوة التهديد تزيد إذا توافرت تسهيلات الدخول إلى سوق الموانئ وتقل عند وجود موانع الدخول إلى الموانئ كضخامة رأس المال المطلوب لممارسة أعمال تشغيل الموانئ، والشروط المنظمة لممارسة أعمال تشغيل الموانئ.

1-2- البدائل الممكنة: potential for global substitute

فالمنافسة لا تقتصر على الشركات التي تنتج نفس المنتجات وإنما تكون في المنتجات والخدمات البديلة، لذا فالشركات التي تنتج منتجات وخدمات بديلة تمثل تهديدا دائما للشركات وبالنسبة للموانئ يتمثل التهديد في وجود مشغلين آخرين يقدمون خدمات بديلة خارج الميناء تفي بمتطلبات العملاء على سبيل المثال: ارتفاع تعريفه الميناء قد تدفع الشاحن لنقل بضاعته عن طريق البر.

1-3- القوى التفاوضية لعملاء الميناء: Bargaining power of buyers

وهي قدرة العملاء على استغلال المناخ التنافسي بين الشركات للحصول على ميزات أفضل، حيث تكون القوة التفاوضية للعملاء أقوى في طلب منتجات وخدمات بجودة أعلى وبسعر أقل إذا كان عدد الشركات كبير وبالنسبة للموانئ "فإن حجم ومستوى تعاملات عملاء الميناء، هو المحدد الرئيسي لقوتهم.

التفاوضية مع سلطات ومشغلي الميناء، أي أن قوة هذه التهديدات يتناسب طرديا مع مستوى وحجم تعاملات كل من الناقلين والشاحنين مقدمي البضائع Freight for warders

1-4- القوى التفاوضية لموردي الخدمات: Bargaining power of suppliers

إن ندرة عوامل الإنتاج وتخصص عدة موردين في انتاجها مثل الروافع الجسرية العملاقة الخاصة بتداول الحاويات تتميز بإرتفاع أسعارها بسبب تخصص شركات معينة بتصنيعها، لذا تتوقف القوة التفاوضية لموردي الخدمات بالموانئ على مدى تميز خبراتهم وقدراتهم في تقديم الخدمة.

- مستوى العلاقة بين موردي الخدمات وعملاء الميناء.

¹ - سامر محمد أحمد، تنافسية الموانئ البحرية السورية (التحديات وآفاق التطوير)، رسالة دكتوراه، قسم الإقتصاد والتخطيط، كلية الإقتصاد، جامعة تشرين، سوريا، 2015، ص38.

- توافر التمويل اللازم لإستمرارية أنشطتهم بالموانئ.

وتعتمد القوة التفاوضية لموردي الخدمات على التلويح بوقف توريد الخدمة أو تقليلها وبدوره يتوقف على شروط التعاقد والإمتياز الممنوحة لهم.

1-5- درجة المنافسة بين المشغلين: Rivalry among exiting competitors

"أي المنافسة بين الشركات التي تقدم نفس المنتج أو الخدمة حيث أن المنافسة الشديدة يمكن أن تؤدي إلى تخفيض الأرباح، لذلك على الشركة البحث عن ميزة تنافسية في الخدمة أو المنتج المقدم أو زيادة أو تخفيض الأسعار."¹

وفي الموانئ تكون المنافسة على مستوى الميناء الواحد، وبين الموانئ المشتركة في نفس الظهر وتتوقف المنافسة على العوامل الآتية:²

- حجم الموانئ المتنافسة والمشاركة في ظهر واحد.
- مدى امكانية تحقيق مرونة في التعامل مع الجهات الحكومية.
- مدى تطبيق التشريعات المنظمة للمنافسة.
- معايير ممارسة العمل بالميناء.
- توفير السياسات التي تضمن تحقيق المنافسة بين موردي الخدمات بالميناء.
- مدى التوازن بين العرض والطلب على الخدمات بالميناء.
- مدى الدعم المقدم لموردي الخدمات.

2-تطبيق نموذج الماسة لمايكل بورتر على الموانئ:

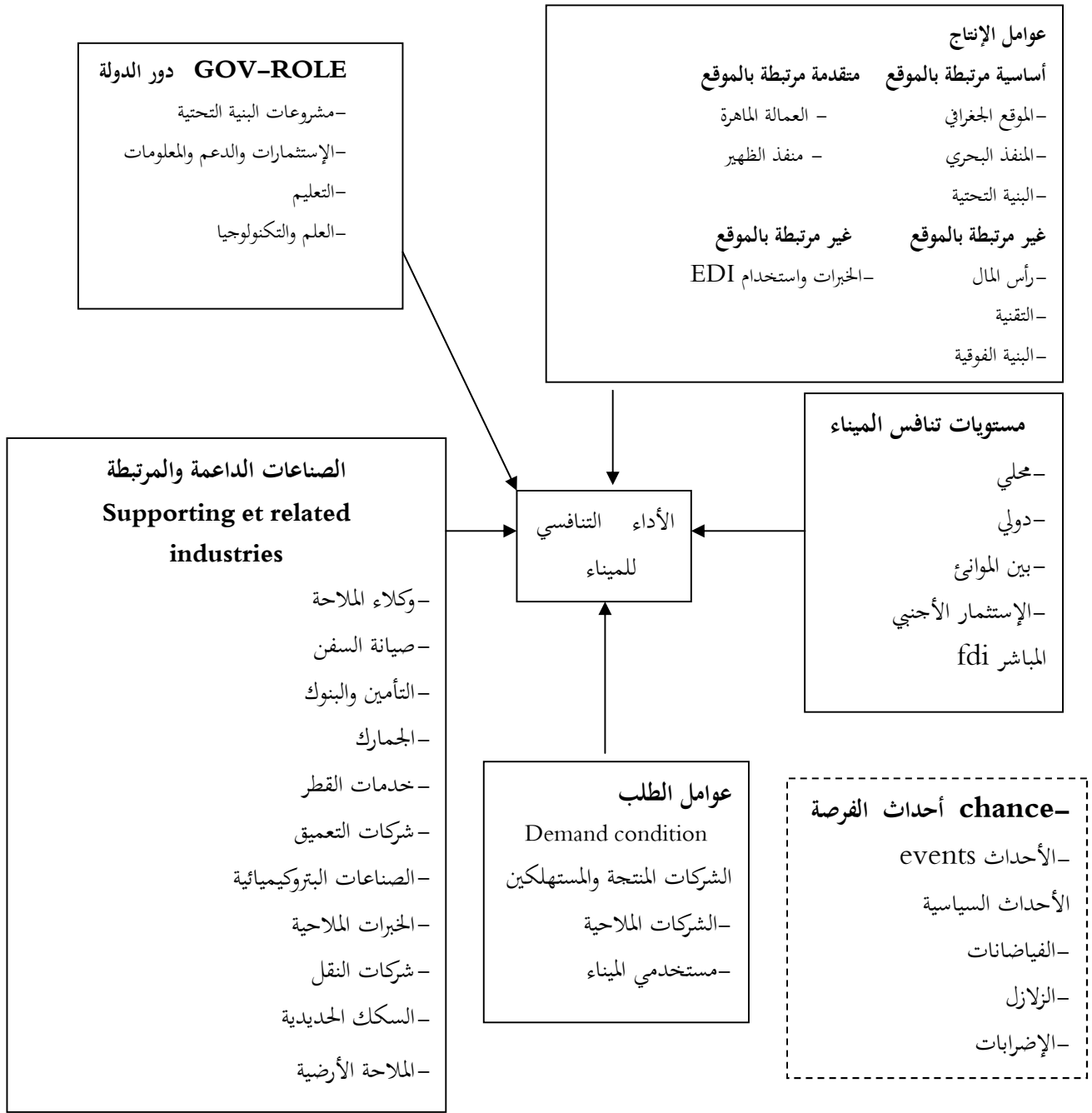
ويتطبيق نموذج الماسة لبورتر على الموانئ البحرية كما هو موضح في الشكل رقم (03-05)

فإن بورتر لم يأخذ في الإعتبار دور الحكومة كأحد المحددات الرئيسية للمنافسة كما تجاهل تأثير الأنشطة الدولية والمتعددة الجنسيات على العلاقات بين المحددات لأن طبيعة العمل بالموانئ البحرية تعتمد على هذه الأنشطة الدولية والمتعددة الجنسيات لذا يجب ادخالها في النموذج، وعليه تتحدد تنافسية الميناء حسب نموذج الماسة من 30 عنصرا كما هو موضح في الشكل التالي:

¹ - سامر محمد أحمد، تنافسية الموانئ البحرية السورية (التحديات وآفاق التطوير)، مرجع سبق ذكره، ص38.

² - د/محمد علي ابراهيم، دور اللوجستيات في دعم القدرة التنافسية للموانئ، مرجع سبق ذكره، ص8.

الشكل رقم (03-04): تطبيق نموذج بورتر الممتد (الماسة) على الموانئ البحرية



Source : E, Haezendonck, G, pison, p. Rousseeuw, p. struvf & A. verbeke, « the competitive advantage of sea ports, » In ernational journal of maritime economics2, 2000, pp70-81.

من خلال هذا النموذج تتوقف محددات تنافسية الموانئ على العناصر التالية:

2-1- طبيعة عوامل الإنتاج:

يشمل هذا المحدد على المدخلات المستعملة في الميناء المتكونة من الأساسية (المرتبطة بالموقع والغير مرتبطة بالموقع) والمتقدمة (المرتبطة بالموقع والغير مرتبطة بالموقع).

2-2- المنافسة واستراتيجية الميناء وهيكله:¹

"خلاف لرؤية بورتر المرتكزة على محلية التنافس، فإن المنافسة في الموانئ لا بد أن تتحقق على كافة المستويات محليا وتتضمن المنافسة بين مشغلي الميناء الواحد، أو التنافس بين موانئ الدولة الواحدة، أو قد يكون إقليميا من خلال المنافسة بين موانئ الإقليم أو حتى دوليا".

2-3- عوامل الطلب:

يتوقف حجم الطلب على أسعار خدمات الموانئ، وعلى مدى توفر الخدمات اللوجستية التي تضيف قيمة للبضاعة المتداولة، كما يحدد حجم الطلب درجة الاستفادة من وفورات الحجم. وتحدد طبيعة الطلب على الميناء درجة التطوير والتحديث والتي هي أساس المنافسة بين الموانئ.

2-4- الصناعات الداعمة والمرتبطة:

تتمثل الصناعات الداعمة والمرتبطة في مجال الموانئ في شركات النقل البحري والسكك الحديدية واصلاح وصيانة السفن، التوكيلات الملاحية، البنوك والشركات التأمين، الجمارك، خدمات الإرشاد والقطر.

2-5- دور الحكومة:

يختلف دور الحكومة في رفع الأداء التنافسي للموانئ عن المؤسسات في الأخير يكون محفز ومشجع بينما في الموانئ يكون أساسي بتقديمها مشروعات البنية الأساسية والإستثمارات ومن خلال التعليم والتدريب والتكنولوجيا، وعلى جميع المستويات (المحلي، الإقليمي، الدولي).

2-6- أحداث الفرصة:

من شأن الظروف والأحداث غير العادية كالزلازل الفيضانات أن تكون فرصة للتميز التنافسي لبعض الموانئ وأن تؤثر بشكل سلبي على بعض الموانئ المنافسة.

¹ - د/محمد علي ابراهيم، دور اللوجستيات في دعم القدرة التنافسية للموانئ، مرجع سبق ذكره، ص13.

ثانيا: نموذج كيوأدولف للمقومات التنافسية للموانئ البحرية:

يوضح الشكل رقم (03-05) المقومات المختلفة المؤدية إلى تحقيق القدرة التنافسية للميناء، ويرى الدكتور أيمن النحراوي أن نموذج كيوأدولف متقدما على نموذج مايكل بورتر لأنه أخذ مجموعة متكاملة من المقومات التنافسية للميناء.

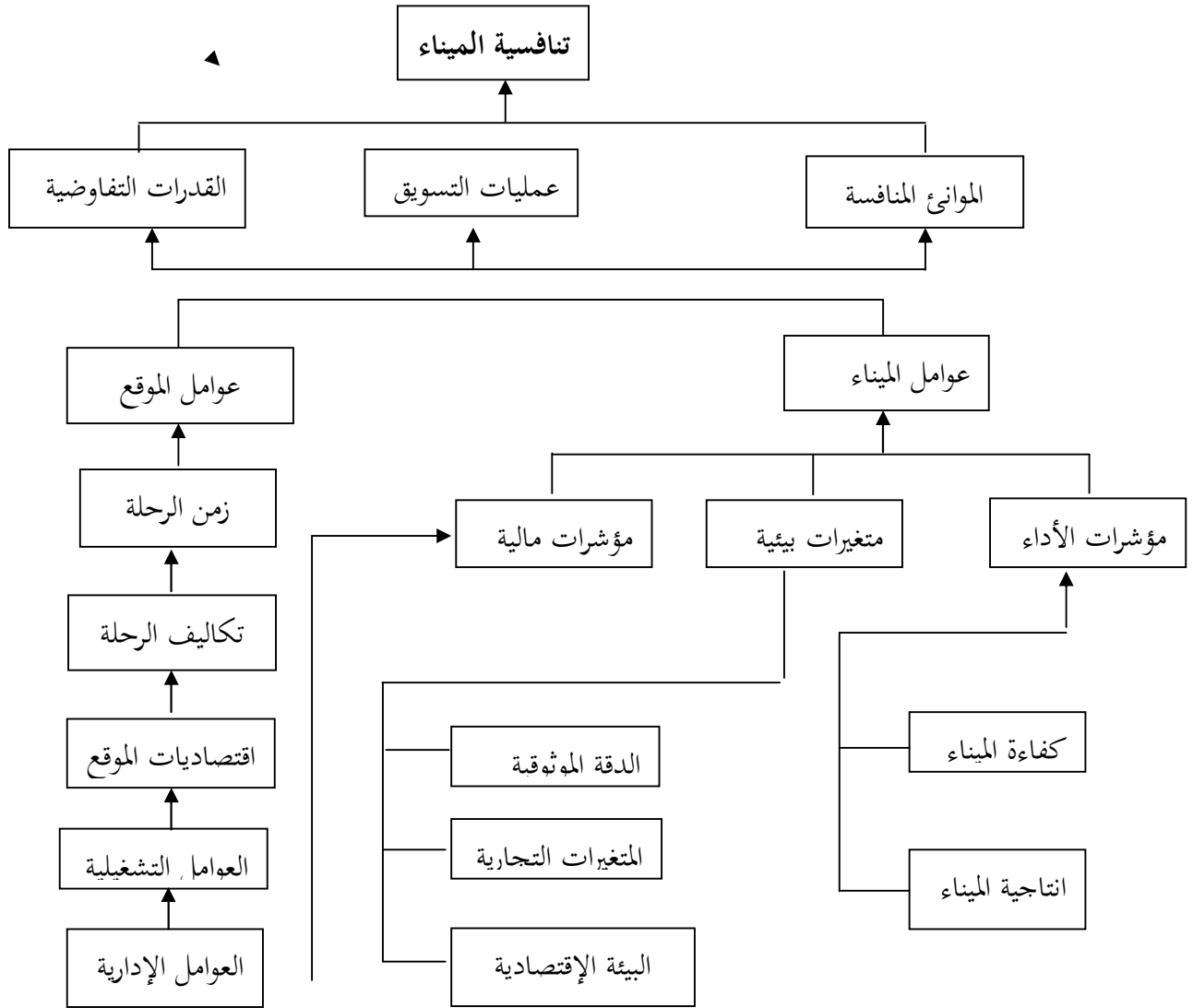
حيث قسم كيو أدولف مقومات التميز التنافسي إلى عوامل الموقع وعوامل الميناء.

"وتضم عوامل الميناء كافة العوامل المؤثرة في تحقيق القدرة التنافسية للميناء والمتحققة بواسطة عمليات الميناء وأنشطته بحيث يبدأ النموذج بعامل كفاءة وإنتاجية الميناء والتي تعكسها مؤشرات الأداء الخاصة بالميناء.¹ ثم المتغيرات البيئية التي تضم البيئة الإقتصادية والمتغيرات التجارية، والدقة والموثوقية، وأخيرا العوامل الإدارية والتشغيلية لعمليات السفن والبضائع التي تعكسها المؤشرات المالية.

أما فيما يخص عوامل الموقع فعبر عنها كوبر أدولف بعاملين زمن الرحلة وتكاليف الرحلة من خلال تردد السفن على الميناء.

¹ -د/أيمن النحراوي، صياغة إطار الإستراتيجية تنافسية لميناء اللاذقية في ضوء المتغيرات الراهنة، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الهندسية، المجلد 36، العدد6، 2014، ص67.

الشكل رقم (03-05): نموذج تنافسية الميناء لكيو أدولف



Source : Adolf.K, « competitiveness of short sea shipping and the role of ports, the case of north europe journal maritime policy and management »,london taylor & francis, ISSN0306-1957,ZDB-ID7506065. Volume. 36, 01/08/2009,p11.

ثالثا: نموذج النحراوي للمقومات التنافسية للموانئ البحرية:

من خلال نموذج النحراوي يتم تقسيم المقومات التنافسية للموانئ إلى مقومات داخلية كما هو موضح في الشكل التالي رقم (03-06) ومقومات خارجية حسب الشكل رقم (03-07)

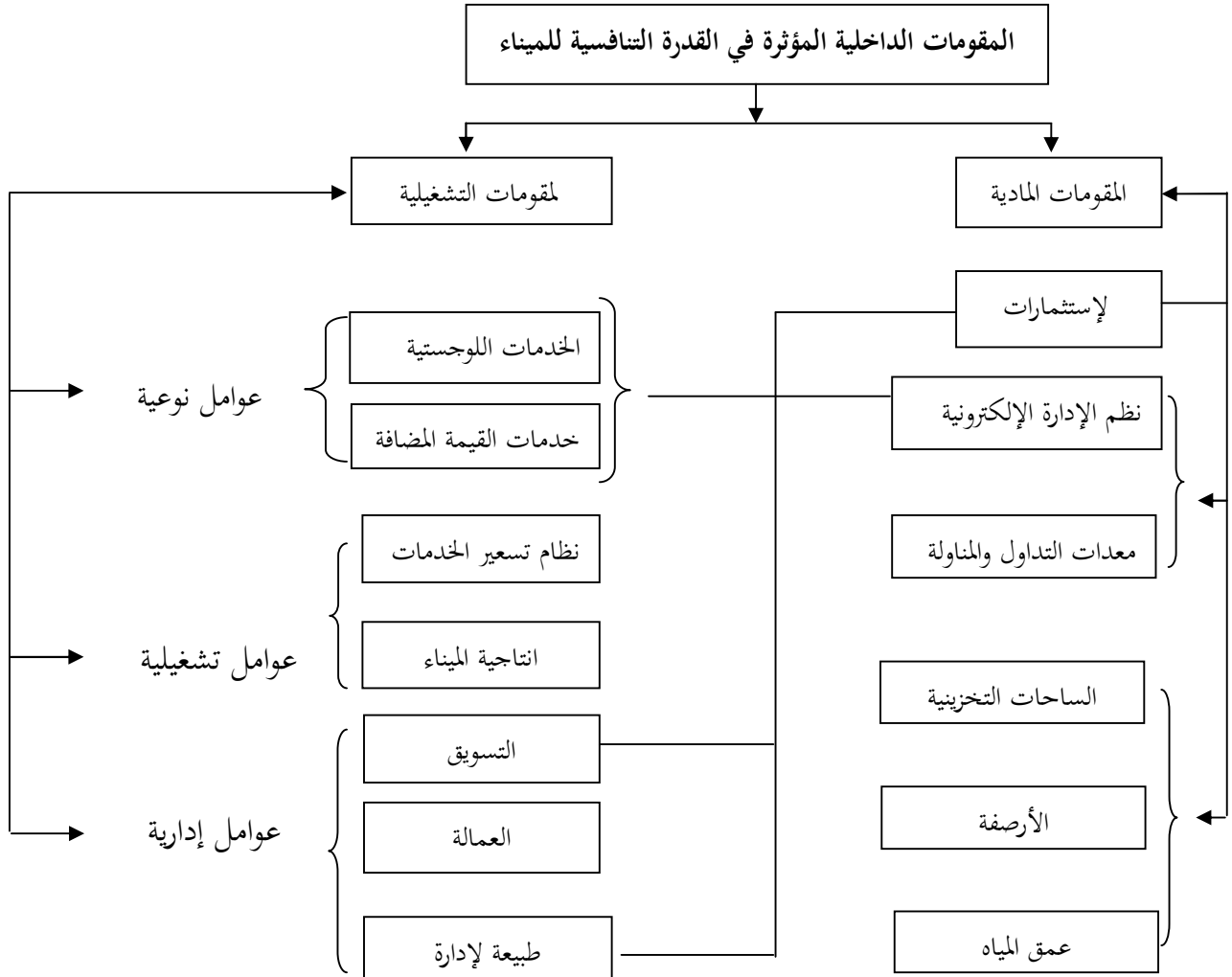
1-المقومات الداخلية:

فمن خلال الشكل رقم (03-07) تنقسم المقومات الداخلية إلى مجموعتين :

1-1-1- المقومات المادية: وهي عبارة عن البنية الأساسية للموانئ بما فيها عمق المياه بالممرات الملاحية وأمام الأرصفة، والساحات التخزينية، وأيضا تشمل البنية الفوقية "بعناصرها معدات التداول والمناولة ونظم الإدارة الإلكترونية، ثم يضاف إليها الإستثمارات لأهميتها البالغة لهذا القطاع الذي يعد صناعة الموانئ فيه من الصناعات المكثفة لرأس المال.¹

1-2-1- المقومات التشغيلية: وهذه المجموعة الثانية من المقومات الداخلية التي تضم بعض العناصر التشغيلية كإنتاجية الميناء ونظام تسعير الخدمات وأيضا عوامل النوعية وتتضمن الخدمات اللوجستية وخدمات القيمة المضافة وأخيرا العوامل الإدارية كوظيفة التسويق والعمالة وطبيعة الإدارة.

الشكل رقم (03-06): المقومات الداخلية المؤثرة من القدرة التنافسية للميناء (نموذج النحراوي)



المصدر: د/أيمن النحراوي، تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية، مرجع سبق ذكره، ص.455

¹ - د/إيهاب النحراوي، موانئ الخليج العربي القدرة التنافسية، مرجع سبق ذكره، ص.89.

2-المقومات الخارجية:

ومن خلال الشكل رقم (03-07) يمكن توضيح العوامل المؤثرة على قدرة الميناء في التنافس حيث نجد 03عوامل رئيسية كالتالي:

2-1-الموقع الجغرافي:

"الموقع الجغرافي يعني بالمسافة البحرية المعبرة عن حيود الميناء عن الطرق الملاحية الرئيسية لحركة السفن، وهذا العامل يمثل أهمية كبرى نظرا لإنعكاسه على التكاليف التشغيلية للسفن"¹ خصوصا بالنسبة لسفن الحاويات الكبيرة التابعة لشركات الملاحية العالمية التي تمر على الموانئ التي توفر أقل حيود عن الطرق الملاحية الرئيسية، أما العنصر الآخر للموقع الجغرافي فهو الظهير الجغرافي للميناء وقد يكون منطقة صناعية أو تجارية أو حرة وهي منطقة جاذبة لحركة البضائع. وبالنسبة للعنصر الثالث المتمثل في وسائل السحب الداخلي وهي عبارة عن مدى توفير وسائل نقل سواء كانت سكك حديد أو برية أو بحرية تربط بين الميناء ومنطقة الظهير لضمان تدفق البضائع.

2-2-المقومات السياسية:

في هذا النموذج تتمثل المقومات السياسية في العلاقات السياسية الدولية الإقليمية، والإستقرار السياسي الدولي، وإذا كانت المنطقة التي يوجد فيها الميناء شديدة الحساسية للمتغيرات السياسية فإن هذه العوامل سوف تؤثر على قدرة الميناء في التنافس.

2-3-المقومات الاقتصادية:

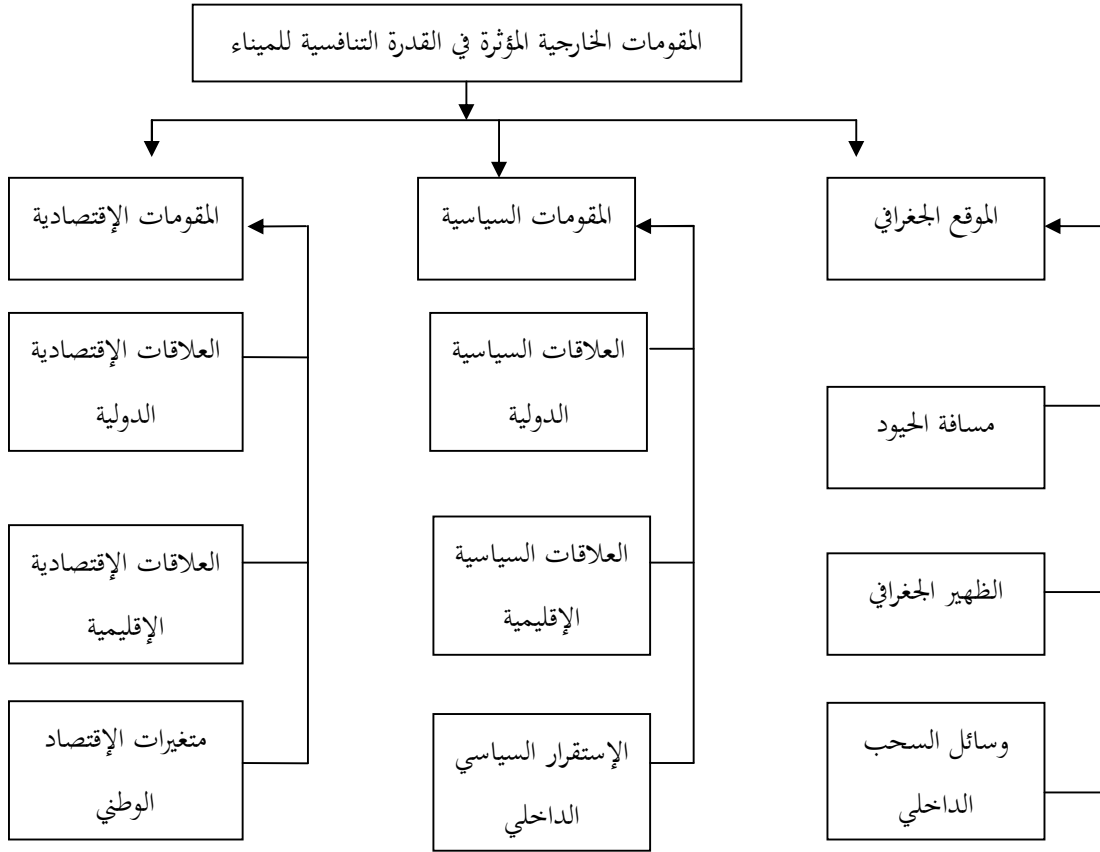
هي عبارة عن ثلاثة أبعاد متمثلة في متغيرات الإقتصاد القومي، والعلاقات الإقتصادية الإقليمية، والعلاقات الإقتصادية الدولية وهي كافة العلاقات الإقتصادية لدولة مع باقي الإقتصادات الدولية.

"وهذه الأبعاد الثلاثة هي المولد الفعلي والمؤثر في تدفقات حركة التجارة الدولية عبر الميناء خصوصا في ظل الوظائف الحديثة في الميناء التي تعبره حلقة محورية في سلسلة النقل الدولي وأحد العناصر الهامة في التدفق اللوجستي للبضائع والنقلات من/إلى الدولة."²

¹ - د/أيمن النحراوي، صياغة إطار الإستراتيجية تنافسية لميناء اللاذقية في ضوء المتغيرات الراهنة، مرجع سبق ذكره، ص 67.

² - د/أيمن النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، مرجع سبق ذكره، 2009، ص 266.

الشكل رقم (03-07): المقومات الخارجية المؤثرة في القدرة التنافسية للميناء نموذج النحراوي



المصدر: د/أيمن النحراوي، تخطيط إدارة واقتصاديات الموانئ البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية مصر، 2014، ص454.

المطلب الثالث: علاقة الميزة اللوجستية بالميزة التنافسية

هناك ارتباط وثيق بين اللوجستيات والميزة التنافسية، فكليهما يحققان ويدعمان بعضهما بعضاً، فلا توجد ميزة تنافسية من غير أن تستثمرها الأنشطة اللوجستية وتقوم بتدعيمها وتمييزها عن بقية المنافسين، كما أنه لا توجد لوجستيات بدون أن تتوفر فيها مزايا تنافسية للخدمات والسلع التي تقوم اللوجستيات بإيصالها إلى السوق ثم إلى المستهلك.

أولاً: الميزة التنافسية

يقصد بالتميز اللوجستي Logistics excellence: "القدرة على إنجاز المستويات العليا لجودة ونتاجية الأعمال اللوجستية Logistics quality and productivity وتعني الجودة هنا القيام بالأشياء الصحيحة منذ

المرّة الأولى Doing the right things the first time بينما تعني الإنتاجية القيام بالأشياء بطريقة صحيحة Doing things right وذات كفاءة.¹

فالتميز اللوجستي هو الغاية العامة التي يجب أن تترجم استراتيجية الأعمال اللوجستية في أي منشأة تحرص على تحقيق الميزة التنافسية في الأسواق.

ويترتب على الميزة اللوجستية حركة السلع المناسبة بالكميات المناسبة بالسعر المناسب إلى المكان المناسب في الوقت المناسب، وذلك مع السيطرة على التكاليف من خلال ضبطها وترشيدها في جميع المراحل بداية من مصادر المواد الأولية إلى خط انتاج السلعة ثم إلى مخازن المصدر، ومن مخازن المصدر إلى وسيلة النقل البرية، ثم إلى ميناء التصدير ثم إلى عناصر السفينة، ثم من ميناء الإستيراد إلى وسيلة النقل البرية الخاصة بالمتسلم ثم إلى المخازن، وبعدها القيام بالتوزيع لغاية وصولها إلى المستهلك أي القيام بجميع الأنشطة اللوجستية الرئيسية والمساعدة لتخلص من الفاقد المادي والزمني والبشري وعليه فتطبيق القواعد اللوجستية من شأنه اتمام عملية الإنتاج والتوزيع بأقل تكلفة وأقصر وقت ممكن، فالمنتج الذي يطبق عند انتاجه القواعد اللوجستية بإمكانه توفير 50% من تكاليف الإنتاج، لذا تخفيض تكلفة الإنتاج بهذه النسبة لا تتم إلا من خلال اللوجستيات الشاملة وهذا الخفض في التكلفة يجب أن يشمل جميع الأنشطة اللوجستية.

ومن جانب آخر "إن عنصرى الجودة والتسليم في الموعد المحدد يتحققان بصورة تلقائية عند تطبيق قواعد اللوجستيات."²

وهكذا الأنشطة اللوجستية تتحول إلى سلسلة من العمليات اللوجستية، بحيث تخضع هذه العمليات إلى السيطرة الكاملة لترشيد النفقات، للحصول في النهاية على توفير هائل في التكلفة النهائية للمنتج.

وهذا الشكل يتم خلق ميزة جديدة وهي سلسلة الميزة اللوجستية والتي تمثل بذاتها سلسلة القيمة المضافة.

وهذه القيمة المضافة تمثل جوهر القيمة اللوجستية، وهذه القيمة تدخل على المنتج عند مروره بسلسلة الميزة اللوجستية وتأتي من تطبيق القواعد اللوجستية في جميع حلقات هذه السلسلة، وينتج عن ذلك "وفر في الوقت والنفقات مع تحقيق جودة عالية في الإنتاج، فتطبيق قاعدة JiT تؤدي إلى وفر في

¹ - د/ثابت عبد الرحمان ادريس، كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية مفاهيم أساسية وطرق القياس والتقييم، الدار الجامعية، مصر، 2009، ص165.

² - د/عبيد الحجازي، اللوجستيك كبديل للميزة النسبية، مرجع سبق ذكره، ص65.

الوقت وخفض عدد المخازن والمنتوجات يؤدي إلى وفر في النفقات، وتطبيق شروط الجودة الشاملة يؤدي إلى تحسين المنتج... وهكذا.¹

ثانيا: اللوجستيات كمصدر للميزة التنافسية:

بما أن تحقيق الميزة التنافسية يعتمد على الميزة الإنتاجية التي تتيح أقل قدر من التكاليف، وميزة القيمة المتمثلة في "عملية خلق القيمة المقدمة للعميل وتعظيمها، فكلما زادت القيمة المقدمة للعميل عن السعر المدفوع فيما نجد، الشركة لديها ميزة تنافسية وبما أن عملية خلق القيمة هي جوهر العمليات اللوجستية"² وتخفيض النفقات هي محور اللوجستيات، فإن تحقيق تفوق تنافسي يتم من خلال إدارة اللوجستيات.

ولقد أصبح المديرون أكثر وعيا بأن الإدارة اللوجستية تقدم للمنظمات ميزة تنافسية مستدامة باعتبار اللوجستيات مصدر للميزة التنافسية.

فاللوجستيات تساعد على تحقيق كل من المنافع الإنتاجية والتكاليفية للمنظمة وأيضاً ميزة المنفعة والجودة.

ويقف بجانب اللوجستيات المفهوم التسويقي كوسيلة ويساعدها في تحقيق الميزة التنافسية عن طريق التغيير في المنتجات، وتقديم الخدمات والسلع بمستوى عالي وبمعدل ثابت في تغيير خصائصها الأفضل. فمن أبرز الأدوات الإستراتيجية التي يتم استخدامها وتطبيقها ليتمكن الميناء من تحقيق ميزة تنافسية عن غيره من الموانئ الأخرى هي:

– الأنشطة اللوجستية

– التجارة الإلكترونية.

وترجع أهمية استخدام هذه الأدوات في أنها تعمل على تحقيق التالي:

– خفض التكلفة الإجمالية لإستخدام الميناء.

– تقديم أفضل خدمة للعملاء في الوقت المحدد.

– قدرة تنافسية عالية في السوق العالمي.

¹ - د/عبيد الحجازي، اللوجستيك كبديل للميزة النسبية، مرجع سبق ذكره، ص68.

² - سلوى زغلول البرعي عبد العزيز، نموذج مقترح للأنشطة اللوجستية التسويقية لدعم الميزة التنافسية دراسة تطبيقية على شركات منتجات الألبان بالمناطق الصناعية بجمهورية مصر العربية، رسالة دكتوراه كلية التجارة، قسم إدارة الأعمال، جامعة القاهرة، مصر، 2011، ص127.

1- اللوجستيات كمصدر لخفض التكاليف:

"فالتكاليف اللوجستية هي أحد العوامل الهامة المؤثرة على تنافسية الشركات سواء على المستوى الوطني أو الإقليمي أو الدولي، والشركات يمكن أن تزيد من قدرتها التنافسية وحصتها التسويقية بتدنية تكاليف اللوجستية وهكذا يتم تقليل التكاليف الكلية للسلع والخدمات المنتجة بواسطتها".¹

لذا أدركت العديد من الشركات أن في اللوجستيات الإمكانيات التي تجعلها العامل المتحكم في الإستراتيجية باعتبارها مصدر مباشر لتخفيض التكاليف.

والتكلفة اللوجستية كمدخل استراتيجي تسعى إلى تحقيق التحسن المستمر للأداء والتكلفة وضبط الجودة.

ويشتمل هيكل التكاليف اللوجستية على ما يلي:²

- تكلفة أنشطة النقل لكافة وسائل النقل بما فيها الخطوط الملاحية، النقل م و .
- تكلفة أنشطة التخزين والإستيداع بالمستودعات والمخازن والمساحات.
- تكلفة تغيرات الشكل الفيزيائي (المادي) للبضاعة المطلوبة للنقل والتخزين والمناولة.
- تكلفة التمييز والتحديد والتسجيل والتحليل وتداول البيانات.
- تكلفة التنسيق.
- تكلفة التعبئة الإضافية المطلوبة.
- تكلفة أنشطة تعزيز ودعم الطلبات.
- تكلفة الإتصالات والمعلومات.

ويتم تخفيض التكاليف اللوجستية من خلال تتبع رحلة سلسلة النقل البحري التي تشمل الخطوات التالية:

- من خط انتاج السلعة إلى مخازن المصدر.
- من مخازن المصدر إلى وسيلة النقل البرية.

¹ - د/أمن النحراوي، العمليات اللوجستية، مرجع سبق ذكره، ص375.

² - المرجع نفسه ص378.

- من وسيلة النقل إلى ميناء التصدير.
- من ميناء التصدير إلى عنابر السفينة.
- من عنابر السفينة إلى ميناء الإستيراد.
- من ميناء الإستيراد إلى وسيلة النقل البرية الخاصة بالمستلم.
- من وسيلة النقل البرية إلى مخازن المستلم.
- من مخازن المستلم إلى عربات التوزيع إلى تاجر الجملة ثم إلى تاجر التجزئة حتى إلى المستهلك.
- لأن تعرض البضاعة إلى الكسر أو التلف أو التعطيل أو الضياع أثناء تداولها خلال الرحلة يؤدي إلى ارتفاع تكلفتها بالإضافة إلى تكاليف تداولها.
- وكلما زادت قيمة السلعة كلما أثر زمن الرحلة على تكلفة السلعة الكلية.

ولتخفيض التكاليف أكثر تم الضغط أكثر على تكاليف كل حلقة من حلقات السلسلة اللوجستية وعلى زيادة كفاءتها وذلك لتحقيق الميزة التنافسية.

- كما تعمل المنظومة اللوجستية على توفير نظام النقل من الباب إلى الباب الذي يعمل على تقليل تكاليف نقل السلعة بتلافي الضائع قدر الإمكان، ورفع كفاءة وسرعة خدمة النقل لأن استعمال الطرق التقليدية في مجال النقل من شأنها الزيادة في التكاليف.

2- اللوجستيات كمصدر لخلق القيمة

"إن الإعتماد الأكبر في صنع ميزة تنافسية هي عملية خلق القيمة المقدمة للعميل وتعظيمها، فكلما زادت القيمة المقدمة للعميل عن السعر المدفوع فيها نجد الشركة لديها ميزة تنافسية."¹

وبما أن عملية خلق القيمة هي جوهر العمليات اللوجستية، فإن تحقيق ميزة تنافسية بخلق قيمة للعميل تتم من خلال الإدارة اللوجستية.

ففي اللوجستيات الإمكانيات التي تجعلها العامل المتحكم في الإستراتيجية بإعتبارها أسلوباً مبتكراً لخلق القيمة للعملاء والتميز في تدعيم خدمة أو قيمة متفوقة للعملاء.

¹ - سلوى زغلول البرعي عبد العزيز، نموذج مقترح للأنشطة اللوجستية التسويقية لدعم الميزة التنافسية، مرجع سبق ذكره، ص 129.

لذا فالمنظمات التي تملك الإمكانيات المتميزة والمهارات والمعارف في مجال اللوجستيات فيإمكاتها استعمالها لإكتساب ميزة تنافسية مستمرة.

وهناك ثلاث طرق يمكن للوجستيات من خلالها خلق قيمة للعميل وهي:¹

- **الفعالية:** وتقوم اللوجستيات بتلبية احتياجات العميل ب: ضمان المنتج، ووفرة المنتج، والإقناع، وخدمات ما بعد البيع، والإبتكار، وصورة المنتج بالسوق.

- **الكفاءة:** قدرة المنظمة على توفير المزيج المطلوب من المنتج أو الخدمة عند مستوى التكلفة المقبول لدى العميل.

- **التمايز:** ويظهر وفقا لقدرة إدارة اللوجستيات على خلق القيمة للعميل من خلال التفرد والإختلاف في الخدمات اللوجستية.

3- الإستراتيجيات اللوجستية لخلق ميزة تنافسية:

فمن المتغيرات التي أخذت مكانة هامة في إدارة اللوجستيات هي البحث عن الإستراتيجيات التي تحقق قيمة مضافة للعميل، وتطورت نظرة اللوجستيات من المنظور التكتيكي إلى المنظور الإستراتيجي.

ويساعد مفهوم الإستراتيجيات اللوجستية مديري اللوجستيات في استعمال وقت أقل في عمليات التشغيل الداخلي بالشركة، لذا اختيار استراتيجية جديدة خاصة بإدارة اللوجستيات يتطلب العديد من المتطلبات التي تعمل على التكامل والتنسيق مع كل جزء من الإستراتيجية، لأن التكامل في حد ذاته ميزة تنافسية للشركة في تحقيق استراتيجيتها.

فالوظائف المتكاملة في المنظومة اللوجستية هي جوهر المنافسة ومصدر للميزة التنافسية لأن اللوجستيات هي أكثر المصادر لتوفير التكلفة، وتعزيز السلعة أو الخدمة لخلق النجاح التنافسي، وتعتبر اللوجستيات مجال يدعم الإستراتيجيات الجديدة من التحرك في السوق وهناك 4 إستراتيجيات لوجستية لخلق الميزة التنافسية:

3-1- إستراتيجية التأثير في القوى التنافسية:

يتم استخدام هذه الإستراتيجية في المنظومة اللوجستية للتأثير في القوى التنافسية وتعمل هذه الإستراتيجية على استعمال النظام اللوجستي لزيادة اعتماد إما المورد أو العميل على المنظمة من خلال

¹ - سلوى زغلول البرعي عبد العزيز، نموذج مقترح للأنشطة اللوجستية التسويقية لدعم الميزة التنافسية، مرجع سبق ذكره، ص130.

التعاون الشديد بينهم وهذا التعاون يخلق نوع من الإعتماد المتبادل والثقة والالتزام ويتم هذا التعاون في تطوير المنتج، الجودة...ولبناء هذه العلاقة تقوم المنظمة بوضع مصانعها أو المورد مخازنه بالقرب من العميل.

3-2- استراتيجية الابتكار المعتمد على الموارد اللوجستية:

"تبنى هذه الإستراتيجية على الإستفادة من الموارد اللوجستية الحالية لخلق مجالات أعمال جديدة وابتكار خدمات لوجستية من أجل تحقيق ميزة تنافسية وذلك بإستغلال أفضل وأكفأ الموارد اللوجستية المعتمدة على القدرات المادية والإدارية."¹

3-3- استراتيجية خلق لوجستيات متفوقة:

تقوم هذه الإستراتيجية بوضع حلول جديدة ومزيج من الأنظمة للوصول إلى مستويات أداء لوجستية متميزة، من خلال ابتكار مبادئ جديدة لعملية التخطيط والتحكم .

3-4- استراتيجية إدارة الزمن:

تركز هذه الإستراتيجية على عنصر الزمن من خلال الإدارة الفعالة للزمن، لأن العميل يريد الحصول على السلعة بأقل تكلفة وبأعلى جودة وتوفرها بمجرد الحاجة إليها.

ونظرا للتغيرات تحولت الإستراتيجيات من الإستراتيجية التي تعتمد على الجودة إلى الإستراتيجية التي تركز على العميل إلى أن وصلت إلى الإستراتيجية التي تعتمد على الزمن وإن رؤية اللوجستيات كإستراتيجية معتمدة على الزمن سوف يسهم في تحقيق ميزة تنافسية مستدامة من خلال استجابة أسرع للعميل.

- "فاللوجستيات تلعب دور حرجا وبصفة خاصة في دعم الحصول على المنتج في المكان الصحيح، وتوفير المنتج أو الخدمة رضاء "للعامل إذا كان متاحا للعميل عندما يحتاجه، وفي مكان حاجته له فقط ويحتاج تحقيق رضاء العميل إلى جهد متكامل داخليا، وخارجيا (مع البائعين، والعملاء النهائيين)"².

وللإستراتيجية اللوجستية مجموعة من الأهداف:

¹ - سلوى زغلول البرعي عبد العزيز، نموذج مقترح للأنشطة اللوجستية التسويقية لدعم الميزة التنافسية، مرجع سبق ذكره، ص132.

² - جيمس ستوك، دوغلاس لامبرت، الإدارة الإستراتيجية للإمدادات، مرجع سبق ذكره، ص 50-51.

-تقليل التكلفة:

تهدف الإستراتيجية اللوجستية إلى التقليل من التكاليف المتغيرة الخاصة بالنقل والتخزين ولكن يجب تقييم البدائل الممكنة واختيار أنسب بديل كالإختيار بين البدائل المتاحة لطرق النقل، وعلى الرغم من تقليل التكاليف فلا بد من ثبات مستوى الخدمة المطلوب تحقيقه.

-تقليل رأس المال:

فتسعى هذه الإستراتيجيات إلى تخفيض مستوى الإستثمار المطلوب في نظام اللوجستيات مع تعظيم نسبة العائد من الإستثمار كإستخدام مخازن القطاع العام أو مخازن مملوكة للغير يتم تأجيرها بدلا من امتلاك مخازن لتوفير مبالغ كبيرة من تكاليف المخازن المملوكة مع اختيار طريقة الإمداد المباشر إلى العملاء وإستعمال JIT بدلا من التخزين وإستعمال طرف ثالث لتسهيل الخدمات اللوجستية.

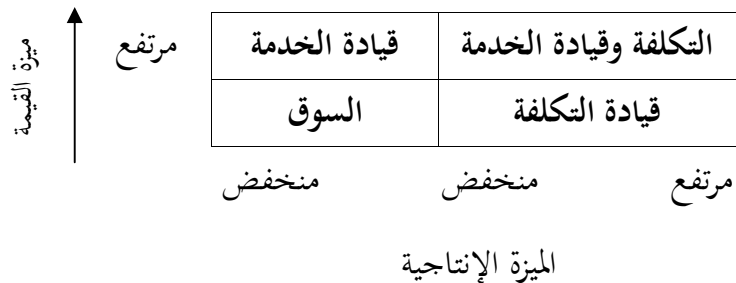
وفي هذه الإستراتيجية "ترتفع التكاليف المتغيرة لإستخدام الطرف الثالث، ولكن ينسب الربح في الإستراتيجيات الهادفة إلى تقليل استثماراتها سوف تكون أكبر نظرا للإستغناء عن العديد من فئات التكاليف التي تنفقها المنظمة على عملياتها بصفة عامة."¹

-تحسين وتطوير الخدمة:

إن تحسين مستوى الخدمات اللوجستية المقدمة للعملاء يعتمد على التكاليف المتعلقة بتلك الخدمات اللوجستية، والإيرادات تعتمد على مستوى خدمة اللوجستيات، ورغم أن التكاليف تزيد بسرعة مع زيادة لوجستيات خدمة العميل فإن الإيرادات سوف تفوق تكاليف الخدمات.

4-مصنوفة اللوجستيات والميزة التنافسية:

الشكل رقم (03-08): اللوجستيات والميزة التنافسية



Source : Mortain christopher, logistics & supply chain management, prentice hall financial times, fourthedition, 2001, p7.

¹ Ballou,Ronald H, business logistics management, prentice hall, New jersey, 1999, p31. -

إن الموانئ التي تقدم خدمات ذات قيمة مضافة هي الموانئ الأكثر نجاحا خصوصا في ظل البيئة التنافسية الشرسة التي جعلتها تبحث عن مزايا تنافسية جديدة عن ما سبق والإبتعاد عن الجوانب التقليدية للمنافسة.

وخاصة مع وجود إدارة اللوجستيات وتركيزها على الخدمة وخلق القيمة كوسيلة لكسب ميزة تنافسية جديدة تجعلها توازن بشكل مستمر بين ميزة التكلفة وميزة القيمة كمصادر للميزة التنافسية¹ وهذا ما يتم توضيحه في المصنوفة.

فعلى الموانئ أن تتجه نحو اليمين في المربع الأعلى لقيادة الخدمة والتكلفة وهنا يصبح الميناء تنافسيا عندما يتغير من مجرد ميناء تقليدي إلى مركز لوجستي.

ثالثا: الميزة اللوجستية بديل للميزة النسبية

يرى بعض الكتاب ومن بينهم Porter "أن الميزة التنافسية وليست الميزة النسبية التي تستحكم التجارة الدولية، تأسيسا على أن دوال الإنتاج الإقتصادية التقليدية القائمة على مفهوم الميزة النسبية أصبحت غير قادرة بمفردها على تفسير عمليات الإنتاج الحديثة حيث أصبحت الكثافة المعرفية Knowledge intensity في هذه الدوال أمرا حاكما."²

ولقد بدأت نظرية الميزة النسبية تفقد قيمتها في ظل المتغيرات الإقتصادية الحديثة، لأنها أصبحت غير قادرة على تبرير أسباب التفوق في انتاج سلع معينة لم تتوافر لها عوامل الإنتاج التقليدية.

لذا يرى الدكتور عبيد الحجازي أنه من الضروري البحث عن بديل للميزة النسبية ولكن هذا البديل يجب أن يكون قادر على خلق القيمة بذاته وليس بواسطة غيره لكي يستحق أن يكون بديلا لنظرية الميزة النسبية.

لأن الميزة التنافسية لا تخلق القيمة بذاتها، وإنما هي نتيجة لقيمة خلقتها عوامل سابقة وهي اللوجستيات، والدليل على ذلك أن أصحاب نظرية الميزة التنافسية عند تحليلهم لأسس النظرية يعتمدون على أسس القيمة التي تخلقها القواعد اللوجستية المتمثلة في:³

– خفض نسبة الفاقد.

¹ – سلوى زغلول البرعي عبد العزيز، نكودج مقترح للأنشطة اللوجستية التسويقية لدعم الميزة التنافسية، مرجع سبق ذكره، ص128.

² – د/عبيد الحجازي، اللوجستيك كبديل للميزة النسبية، مرجع سبق ذكره، ص72.

³ – المرجع السابق الذكر، ص80.

-تقليل تكلفة العمالة.

-الوفر في الوقت.

-تكلفة أقل في التسليم والتجهيز والتمويل.

-خفض قيمة المدخلات.

-خفض تكلفة المخزون.

ومنه لولا الميزة اللوجستية ما كانت الميزة التنافسية، لأن هذه الأخيرة ما هي إلا نتيجة ومحصلة نهائية للميزة اللوجستية.

فاعتبر الدكتور عبيد الحجازي أن الميزة اللوجستية هي البديل عن الميزة النسبية وليست الميزة التنافسية، لأن الميزة اللوجستية هي وحدها القادرة على خلق القيمة من خلال سلسلة العمليات اللوجستية.

المبحث الثالث: دور تكنولوجيا المعلومات واللوجستيات الإلكترونية في الموانئ.

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

حيث شهدت صناعة النقل البحري تطوراً هائلاً في نظم وتقنيات إدارة الموانئ البحرية واعتماداً على ما استحدثته تكنولوجيا المعلومات والاتصالات والحاسوب، والتكنولوجيا الحديثة المتعلقة بصناعة السفن وعمليات نقل وتداول البضائع.

فلجأت معظم الموانئ في العالم إلى تطبيق هذه التكنولوجيا على أنشطتها وإجراءها لإتمام الإجراءات المستندية في وقت قصير وعن طريق نظام تبادل البيانات إلكترونياً.

فظهرت الحاجة إلى ادخال أنشطة وفكر لوجستي في تطوير وتشغيل الموانئ وإرضاء العميل والتميز في الخدمة وخلق العالمية للميناء.

فتكنولوجيا المعلومات تحتل موقعا مهما في إدارة اللوجستيات بشكل عام، حيث تعمل هذه التكنولوجيا على تقديم معلومات كبيرة الحجم ومتنوعة إلى أصحاب القرار ليعملوا على تحقيق الميزة التنافسية عن طريق الإدارة اللوجستية المدعومة بتكنولوجيا معلومات مناسبة.

فهناك ارتباط وثيق بين اللوجستيات الإلكترونية وبين عمليات الميناء وأنشطته حيث أصبح نطاق الميناء البحري متسعاً في إطار السلسلة اللوجستية المتكاملة التي تتدفق خلالها التجارة الدولية.

وإن نظام تبادل البيانات إلكترونياً من أهم اللوجستيات الإلكترونية المطبقة في الميناء بما أنه أحد أهم نظم المعلومات والاتصالات المطبقة في مجال الموانئ.

- تعيش الموانئ اليوم وخاصة في هذا العقد تقدماً غريباً وملحوظاً لم يحدث لفترات طويلة حيث نرى التقدم الهائل في نظم المعلومات والتجارة الإلكترونية، ونظم تبادل المعلومات إلكترونياً والميكنة العالية الأداء¹ وهذا راجع لتكنولوجيا المعلومات والاتصال والمنظومة اللوجستية.

¹ - د/شريف ماهر محمد عثمان هيكل، إعادة هيكلة التنظيمات بالموانئ لمواكبة التغيرات السريعة والمتلاحقة بالموانئ الحديثة، الندوة الدولية الحادية والعشرون للموانئ: الموانئ البحرية: التحديات وآفاق المستقبل، الإسكندرية، 2005، ص1.

المطلب الأول: تكنولوجيا المعلومات والاتصال في الموانئ.

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

ويعتبر هذا التطور التكنولوجي حدثا بارزا في هذا العصر، حيث "أضيف قطاع المعلومات جنبا إلى جنب مع القطاعات الإقتصادية الزراعية والصناعية والخدماتية."¹

وتولد عنه عدة تطورات كتطور الحسابات الإلكترونية وتطور الاتصالات ووفرة المعلومات ومن أهم التطبيقات العملية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات في مجال النقل البحري نظام تبادل البيانات، والتجارة الإلكترونية.

أولا: تعريف تكنولوجيا المعلومات والاتصال

يعود أصل كلمة تكنولوجيا إلى اللغة اللاتينية وهي تتكون من مقطعين: "تكنو" Techno: وهي الفن أو الحرفة، والمقطع الثاني "لوجيا" Logia: وهي مجالات الدراسة والعلم وعليه فإن مصطلح تكنولوجيا يعني:

- "التطبيقات العملية للعلم والمعرفة."²

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

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

¹ - د/محمود حامد عبد الرزاق، تكنولوجيا المعلومات وزيادة الصادرات ودعم التنمية الصناعية، مكتبة الحرية للنشر والتوزيع، القاهرة، 2006، ص81.

² - د/أيمن النحراوي، إدارة اللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص343.

³ - د/أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص236.

⁴ - ملين علوطي، أثر تكنولوجيا المعلومات والاتصال على إدارة الموارد البشرية في المؤسسة، رسالة دكتوراه، كلية العلوم الإقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر 2008، الجزائر ص47.

- يعرفها التقرير الإقتصادي الدولي الذي يصدره صندوق النقد الدولي بأنها: "تتضمن الحاسبات الآلية والبرامج الجاهزة ومعدات الإتصال عن بعد."¹

ثانيا: أثر تكنولوجيا المعلومات والإتصال في الموانئ

إن صناعة النقل البحري أصبحت صناعة تعتمد على التكنولوجيا المتقدمة بشكل أساسي سواء على مستوى السفينة أو على مستوى الموانئ البحرية خصوصا وأن الموانئ لم تعد مجرد مكان يلتقي فيه شحن البضائع أو تفريغها بل أصبحت حلقة في سلسلة النقل الدولي ومكان يتقابل فيه كافة الأطراف المشتركة في سلسلة النقل كهيئات الموانئ، والوكالات الملاحية، وشركات التخليص، وهيئات الدولة كالجمارك، الضرائب، المختبرات ودوائر الصحة، ونظرا لتعدد الجهات التي تتعامل في الموانئ أصبحت العملية معقدة وشائكة بالطرق التقليدية خصوصا في ظل ما يشهده العالم من تقديم خدمة سريعة ودقيقة ومتميزة في مناولة المواد وجميع الممارسات والعمليات في الموانئ فأصبح لحلول تكنولوجيا المعلومات والإتصال أهمية كبيرة تساعد هذه الأطراف في تحقيق أهدافها الإستراتيجية.

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

1- استعمال التكنولوجيا في مجال الموانئ

"أصبحت الموانئ تلعب دورا جديدا، حيث أصبحت مركزا للخدمات بتقديم مجموعة شاملة من خدمات النقل، وخدمات التجارة،² ومركز للتصنيع والقيام بأنشطة القيمة المضافة. فمست التكنولوجيا التحتية والفوقية حيث "أقيمت أرصفة ووحدات حديثة مجهزة بتقنيات ومعدات ذات قدرات فائقة لتداول البضائع والنقل والحاويات بكافة أشكالها وأنواعها بل ظهرت موانئ جديدة وحديثة التي تديرها وتشغلها بالكامل منظومات وتقنيات عالية الدقة والكفاءة بإستخدام الحاسب الآلي والتقنيات المعلوماتية الأخرى التي تعتمد على نظم التجارة الإلكترونية والتبادل الإلكتروني للبيانات."³

¹ - بلقيدم صباح، أثر تكنولوجيا المعلومات والاتصالات الحديثة NTIC على التسيير الإستراتيجي للمؤسسات الإقتصادية، رسالة دكتوراه، كلية العلوم الإقتصادية وعلوم التسيير، جامعة قسنطينة 2، الجزائر 2013، ص 132.

² - شهاب راشد أحمد شهاب، أيمن النحراوي، الموانئ البحرية الخليجية - التحديات المستقبلية، مرجع سبق ذكره، ص 65.

³ - د/أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص 79.

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

واستعملت التكنولوجيا في تسليم البضاعة إلى وسائل الشحن الأخرى كالسكك الحديدية والشاحنات عند بوابات الميناء والتي سمحت بتقليل زمن بقاء السفينة في الميناء مما انعكس على زيادة انتاجية الميناء "وظهر الميناء الذي يستخدم للتخزين وتقام فيه مشروعات تمثل قيما مضافة تدعم الميناء وتجعله ميناء مولدا للقيمة من ناحية، إلى جانب دعم كلا البعدين الإجتماعي من خلال تشغيل الطاقات العاطلة، والبعد الإقتصادي من خلال تحقيق عوائد رأسمالية من شأنها أن تدعم موازين مدفوعات الدول."¹ وأصبحت شبكة الطرق ذات مواصفات عالمية لكي تتحمل حركة الحاويات ما بين مراكز الإنتاج وأماكن الإستهلاك.

2- استعمال التكنولوجيا في مجال السفن :

إن لتطورات التكنولوجيا المتلاحقة أثرها على السفينة بداية من مرحلة تصميم السفينة وبنائها وما تتضمنه من جوانب تقنية متعددة في مجالات تشييد السفينة أو التطبيقات الكهربائية، أو الهندسة البحرية، أو الميكانيك البحرية، كالتاقلات الدنماركية Katrine maersk التي يبلغ طولها 371م وعرضها 56م والغاطس 22.46م وسرعتها 16 عقدة وحمولتها 340 ألف طن من النفط والنروجية التي بلغت حمولتها 555 ألف طن من النفط الخام.

وكذلك بناء وتشبيد السفن بنقل المواد شديدة الحساسية والخطرة وامتد التطور ليشمل جميع أنواع السفن حتى السفن الخاصة بنقل البضائع الثقيلة كالتاقلات البحرية، أبراج الحفر والتنقيب في عرض البحر. وبوجه عام إن السفن "قد شهدت تطورا كبيرا على كافة الأصعدة والمحالات ومنها القوى المحركة وقوة الدفع التي تطورت بصورة متلاحقة لغاية الطاقة النووية مما انعكست على سرعة السفينة التي وصلت إلى 38 عقدة."²

¹ - د/شريف ماهر هيكل، اللوجستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير، المرجع سبق ذكره، ص301.

² - د/أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص72.

كما أثرت الثورة التكنولوجية على تجهيز السفينة بالمساعدات الملاحية وأجهزة السيطرة على العمليات التي تجري على متنها، مما أدى إلى تحالف ملاك السفن مع الشركات المنتجة للأجهزة لإنتاج أعقد الأجهزة التي تعمل على توفير المرونة في العمليات، وأقصى درجات السلامة.

- وفي مجال الحاوية: تطورت أشكال مختلفة بظهور حاويات مختلفة المواصفات والأبعاد مما انعكس على تطوير سفن الحاويات بظهور أجيال وطرزات مختلفة مما فرض على الموانئ تطوير نفسها تكنولوجيا وتنظيماً.

- وفي مجال الملاحة بعد اختراع الرادار الملاحى، واستخدام النظام العالمى لتحديد موقع السفينة بالأقمار الإصطناعية GPS واستعمال الخرائط الإلكترونية وعرض المعلومات وتحديثها آلياً بدلاً من الخرائط الورقية، ظهرت الدقة الملاحية والزيادة في سلامة تسيير السفن.

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

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

- وحتى الترسانات البحرية استفادت من التطبيقات التكنولوجية وتقنياتها والدليل على ذلك ما وصلت إليه ترسانات كوريا الجنوبية خاصة ترسانة هيونداي وسامسونج اللتين تعتبران من أكبر وأفضل الترسانات على مستوى العالم.

- وأصبحت السفينة قريبة من البر أي من قاعدتها ومركز إدارتها نتيجة لتطور تقنية المعلومات والإتصال وبالإمكان إدارة السفينة وتشغيل ماكيناتها عن بعد على مسافة أميال من البر.

3- استعمال تكنولوجيا المعلومات والإتصال في شركات النقل البحري:

"لقد أثر التطور في تكنولوجيا المعلومات والإتصال على إدارة الموانئ، حيث استخدمت أجهزة الكمبيوتر وأجهزة الإتصالات اللاسلكية وأصبحت نظم معلومات إدارة الميناء هي المؤشر على كفاءة الميناء

وقدرته التنافسية بالإضافة إلى نظام تبادل المعلومات إلكترونياً EDI¹ مما ساهم في سرعة نقل المعلومات بين جميع الأطراف المشتركة في سلسلة النقل.

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

وسمحت هذه التكنولوجيا بوضع الجداول الزمنية، وعرض الأسعار وتكاليف الشحنات والحجز والتعقب والتتبع، والضرائب والتأمين... وإخطار الشاحنين، وشركات النقل البحري بوصول البضائع عن طريق التبادل الإلكتروني للبيانات وإعداد بيانات البضائع قبل وصول السفن، واستقبال المخزون ورصده، وإصدار تقارير عن حركة البضائع بالميناء وتقارير الإجراءات الجمركية.²

إن عملية تطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الموانئ ومحطات الحاويات تعمل على:³

- تسهيل حركة تدفق البضائع عبر الميناء، من خلال خفض زمن وتكلفة اجراءات السفن وعمليات الشحن والتفريغ.

- خفض التكلفة بتقليص عناصر الزمن والجهد والخطأ البشري والتكلفة أثناء عملية المناولة والشحن والتنسيق، والتسليم.

- دعم وتحسين إتخاذ القرارات عبر المعلومات المتاحة.

- خفض الإزدحام في الميناء من خلال التحكم في إدارة البوابات.

- زيادة الإنتاجية والربحية والقدرة التنافسية للموانئ.

- ترشيد استخدام الموارد.

- المحافظة على سلامة وأمن الموارد البشرية من خلال دعم الإجراءات التشغيلية والأمنية.

- تقليص زمن دوران السفينة ومناولة بضائعها.

- تخفيض عدد العمال المطلوبين لتجميع البيانات وإجراء الاتصالات، والإعتماد على البريد الإلكتروني وتبادل البيانات إلكترونياً.

¹ - د/شريف ماهر هيكل، اللوجستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير، مرجع سبق ذكره، ص 29.

² - شهاب راشد أحمد شهاب، أيمن النحراوي، الموانئ البحرية الخليجية التحديات المستقبلية، مرجع سبق ذكره، ص 65-66.

³ - سعيد محمد سعيد الزعابي، الإستراتيجيات الأمنية "البعث الثالث" في منظومة إدارة الموانئ البحرية دراسة حالة لموانئ "دولة الإمارات العربية المتحدة"، رسالة دكتوراه، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، ص 2010، ص 102.

- إختصار الإجراءات الجمركية وتخليص البضائع وتخفيض زمن الدورات المستندية.

المطلب الثاني: تطبيق نظام EDI والتجارة الإلكترونية في الموانئ.

لقد دخلت صناعة النقل البحري في مجال لم يكن معروفا من قبل وهو التجارة الإلكترونية التي تتم بإستعمال التقنيات الحديثة التي وفرتها ثورة المعلومات والاتصالات عن طريق شبكة الإنترنت.

"حيث تعتبر التجارة الإلكترونية من أهم التطبيقات العملية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، فقد احدثت تطورا كبيرا في طرق إجراء المعاملات التجارية إلكترونيا وعقد الصفقات بالبيع والشراء لمختلف المنتجات في أي مكان وزمان."¹

أولا: تبادل البيانات إلكترونيا EDI

يعتبر استعمال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات "في الموانئ البحرية الحديثة ومحطات الحاويات أمرا ضروريا لتأمين التحكم الدقيق في الزمن الحقيقي Just in time، والتخطيط المسبق لمختلف عمليات تشغيل محطات الحاويات وذلك من خلال نظام التبادل الإلكتروني للبيانات EDI."²

الذي يسمح بالتخطيط للأنشطة اللوجستية قبل الوصول من خلال جمع البيانات والمعلومات عن السفن قبل وصولها لكي يتمكن القائمين بالتشغيل التعرف على مميزات وخصائص الشحنة لكل حاوية وأوزان البضاعة، ومقصدها النهائي، ووسائل النقل التي ستستخدم في نقلها لكي يتم تحديد نوعية المعدات والوسائل والعمالة التي يتم استعمالها.

1-تعريف نظام التبادل الإلكتروني للبيانات:

- يعرف بأنه عبارة عن اتفاق بين مجموعة من الأشخاص أو المنظمات ذات طبيعة النشاط الواحد على إقامة شبكة معلومات بينهم تستعمل فيها الحسابات الإلكترونية ويتم ربط هذه الحسابات ببعضها بوسائل الربط والاتصال المختلفة على نماذج منمطة.

- وحسب الأنكتاد: هو نقل البيانات الخاصة بالمعاملات التجارية والإدارية من حاسب آلي إلى آخر بإستخدام نموذج متفق عليه لتنظيم بيانات تلك المعاملات.

¹ - د/أيمن النحراوي، إدارة اللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص343.

² - سعيد محمد سعيد الزعابي، الإستراتيجيات الأمنية "البعث الثالث" في منظومة إدارة الموانئ البحرية دراسة حالة لموانئ "دولة الإمارات العربية المتحدة"، مرجع سبق ذكره، ص101.

- ويعرف أيضا أنه "نظام يقوم على ارسال البيانات محل التبادل من الحاسب الآلي إلى حاسب إلى آخر وبالعكس، وعليه فإن البيانات التجارية والإدارية هي التي يتم تبادلها بين الحواسب الآلية المختلفة."¹
- وحسب الإسكوا: "هو انتقال مجموعة من الرسائل المهيكلة بموجب معايير متفق عليها من حاسب آلي إلى حاسب آلي آخر مستقل عنه إلكترونيا بدون الحاجة إلى التدخل البشري."²

2- وظائف التبادل الإلكتروني للبيانات:³

- يعمل على نقل الرسائل بين العملاء والشركات بطريقة آلية من خلال شبكة إتصالات دون تأخير وبتكاليف مناسبة بإستعمال الحاسب الآلي.
- تحويل الرسائل إلى النموذج النمطي للرسائل.
- يوفر النظام قواعد وبيانات لجميع نماذج الرسائل المستخدمة بين المتعاملين.
- يوفر قاعدة للبيانات بهدف متابعة النشاط.
- يسمح بسهولة إضافة أية نموذج لرسالة نمطية أو لرسالة أحد المشتركين بمجرد ادخالها بقاعدة البيانات.

3-مزايا التبادل الإلكتروني للبيانات:

- نظرا لما يتميز به هذا النظام ولإستعماله الكبير فإن استعمال الرسائل الإلكترونية سوف يحل محل المستندات الورقية التقليدية فتنتقل التعاملات في مجال التجارة والنقل من تبادل البيانات الورقي إلى تبادل البيانات الإلكترونية وتمكن مزايا هذا النظام في:⁴
- خفض التكاليف مما تنعكس على سعر البضاعة.
- تقليص الوقت.
- الدقة في العمل.
- تحسين إدارة المعلومات وتبادل البيانات على المستوى المحلي والدولي.

¹ - د/أيمن النحرابي، العمليات اللوجستية، مرجع سبق ذكره ، ص411.

² - اللجنة الإقتصادية والإجتماعية لغربي آسيا، تطبيق التبادل الإلكتروني للبيانات EDI ومعايير الأمم المتحدة لتسهيل الإدارة والتجارة والنقل UN/EDIFACT في منطقة الإسكوا، الأمم المتحدة، نيويورك، 1999، ص4.

³ - رأفت رضوان، العالم الإلكتروني الجديد والتنمية، المؤتمر الإقليمي الرابع للجان الوطنية العربية، 2002، ص6.

⁴ - د/أيمن النحرابي، العمليات اللوجستية، مرجع سبق ذكره، ص412-413.

- حفظ البيانات في يسر وأمان لأطول فترة ممكنة مع سهولة استرجاعها.
- سهولة المراقبة بمختلف أنواعها سواء جمركية أو صحية أو فنية.
- انتقال المعلومات مباشرة بدون تأخير أو تسرب للمعلومات بين الحواسب الآلية للجهات المعنية.
- تجهيز الفواتير بشكل أسرع وأدق.
- تمهيط النماذج المستخدمة في انسياب المعلومات للإدارات.
- السرعة والدقة في اصدار الفواتير التجارية وتعجيل السداد.
- القضاء على النواحي البيروقراطية السلبية والفساد الإداري.

4-متطلبات تنفيذ التبادل الإلكتروني للبيانات:¹

- يجب أن تتوفر عدة متطلبات رئيسية لتنفيذ نظام التبادل الإلكتروني للبيانات في بيئة ما لأنه لا يمكن أن يعمل هذا النظام بدونها، وأهم هذه المتطلبات:
- وسيلة الإتصال Means of communications.
 - معايير التبادل الإلكتروني للبيانات EDI standards.
 - البرمجيات التي تمكن من تبادل المعلومات إلكترونيا EDI enabling software.
 - البيئة القانونية Legal frame work.

5-دور تبادل البيانات إلكترونيا بالموانئ :

- لقد أصبح واضحاً لدى المسؤولين بالموانئ أهمية المعلومات والإجراءات الإدارية المحصل عليها إلكترونياً لما حققته من نجاحات في عمليات الموانئ، حيث يوفر المعلومات الفورية لشركات الملاحية وشركات تأجير الحاويات، والمستودعات، ووكلاء النقل، ويعمل على:
- معرفة مسار الحاويات.
 - ارسال بيانات خاصة بمستندات الشحن.
 - قوائم الشحن.

¹-اللجنة الاقتصادية والإجتماعية لغربي آسيا، تطبيق التبادل الإلكتروني للبيانات EDI ومعايير الأمم المتحدة لتسهيل الإدارة والتجارة والنقل Uniedifact في منطقة الإسكوا، مرجع سبق ذكره، ص5.

- تبادل معلومات بين العملاء.
- توفير المعلومات عن البضائع الخطرة.
- توفير المعلومات لتداولها بين الميناء والأطراف المعنية.
- "أصبحت خدمة النقل الدولي متعدد الوسائط تعتمد على توافر وسرعة تداول البيانات والمعلومات عن الرسائل المنقولة أو فواتير الشحن وما يتبع نقل السلع من بيانات، وهنا يأتي دور شبكة المعلومات وأهميتها في ربط الموانئ بأنواعها البحرية والجوية والبرية (الجافة) سواء على الحدود بين الدول أو داخل الدول نفسها، هذا الربط ضمن قواعد EDI أو EDI FACT والتي تم وضعها من قبل قسم النقل التابع لمؤتمر منظمة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية."¹

فقامت العديد من الموانئ بإدخال نظام التبادل الإلكتروني للبيانات لتنسيق العمليات الإدارية والتشغيلية للسفن والبضائع المنقولة، وتقليل احتمالات الخطأ الناتجة عن عمليات التداول والتخليص الجمركي التقليدية، وتوفير الوقت الكافي قبل أن تصل السفينة إلى الميناء من أجل تحضير دخول السفينة وتخصيص الرصيف والمعدات الضرورية لتداول الحاويات والبضائع وهذا من شأنه تقليل الجهد والوقت والتكلفة. "وإدراكا من الشركات الملاحية الكبرى لأهمية نظم المعلومات والاتصالات فقد أنشأت كل منها وحدة أعمال استراتيجية للعمليات اللوجستية فأنشأت APL logistics، NYK logistics²، ويعمل هذا النظام على تحقيق التميز التنافسي للموانئ برفع مستوى الإنتاجية وجودة الخدمة المقدمة من خلاله.

ثانياً: - التجارة الإلكترونية.

ظهرت التجارة الإلكترونية من خلال شبكة الأنترنت، وعبر التبادل الإلكتروني للبيانات كبديل للمستندات الورقية وفي معظم الأحيان تقترن أو تتساوى التجارة الإلكترونية مع نظام التبادل الإلكتروني للبيانات الذي يعمل على بناء وتشديد تبادل الوثائق التي تساهم في تحويل البيانات وتبادلها في ظل نظام التجارة الإلكترونية.

حيث في ظل البيروقراطية تتزايد تكلفة النقل، وتتضاءل دقة مواعيد الإستلام والتسليم للبضائع، وانخفاض هامش الربح، بينما التجارة الإلكترونية توفر امكانيات هائلة لعرض السلع والخدمات دون أي حسابات لعنصري الزمن والمكان، فهي صورة من صور العولمة ووسيلة فعالة للوصول إلى أسواق العالم كلها

¹ - بسام مصطفى خالد، النقل متعدد الوسائط في الوطن العربي وأثره في التجارة العربية البينية، مرجع سبق ذكره، ص 155.

² - د/أيمن النحراوي، إدارة اللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص 360.

في وقت واحد بأقل النفقات حيث تساعد البائعين والمشتريين على تخطي حواجز المسافات والوصول إلى أسواق بعيدة ومتنوعة ومتعددة الأغراض والتعامل مع العملاء يتم على مدار الساعة.

ولقد أحدثت التجارة الإلكترونية تغيرات هامة في أشكال التعامل في الأسواق وأساليب التسويق والتفاوض والاتصالات المباشرة بدلا من المستندات والأوراق المتبادلة، وكذا وسائل الدفع التقليدية بالإضافة إلى تجارة الخدمات خاصة في مجال النقل والتأمين.

وتتميز التجارة الإلكترونية بأنها منظومة متكاملة يشارك فيها القطاع الخاص والقطاع الحكومي مثل الجمارك، وهيئة الرقابة على الصادرات والواردات وهيئات الموانئ وشركات التأمين والبنوك.

وتتطلب التجارة الإلكترونية وجود شبكة اتصالات ووجود اتفاقات لتنظيم عمليات تبادل البيانات إلكترونيا ومشاركة البنوك في نظام الدفع والتحويل النقدي من خلال شبكة الأنترنت.

1- مفهوم التجارة الإلكترونية E-commerce

"هي عملية بيع وشراء السلع والخدمات على الأنترنت، عبر عقد الصفقات وإبرام العقود ثم سداد القيمة الشرائية عبر الوسائل التقليدية أو شبكات الإتصال الدولية."¹

- تعرف التجارة الإلكترونية على "أنها إنجاز الأعمال إلكترونيا، والتي تشمل على المشاركة في توحيد المعلومات الخاصة بالأعمال بواسطة الوسائل الإلكترونية مثل (البريد الإلكتروني- تبادل الرسائل- تكنولوجيا www- لوحات الإعلانات الإلكترونية- الكروت الذكية- التحويل الإلكتروني للأموال- التبادل الإلكتروني للبيانات) وتتم من خلال الموردين، العملاء، الجهات الحكومية، وشركاء آخرين في سبيل الإدارة والتحكم في العمليات الخاصة بالعميل والإدارة."²

"هي تبادل المعلومات والبيانات عبر الأنترنت، سواء كانت هذه البيانات مطلوبة لإبرام صفقات البيع والشراء للسلع والخدمات المعروضة، أو كانت هذه المعلومات أو البيانات مطلوبة لذاتها ويتم الحصول عليها بمقابل."³

¹ - أحمد صباح عبد العالي، هيثم عبد الله سلمان، أهمية التجارة الإلكترونية ومعوقاتها في اقتصادات دول مجلس التعاون الخليجي، مجلة الإقتصادي الخليجي، العدد 24، 2013، ص6.

² - د/شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري (التجارة الخطية)- فعاليات التطبيق- متطلبات الريادة، الدار الجامعية الإسكندرية، 2006، ص333.

³ - د/عبد المطلب عبد الحميد، اقتصاديات التجارة الإلكترونية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2014، ص18.

- ويعرفها البعض على أنها:¹
- تنفيذ كل ما يتصل بعمليات شراء وبيع البضائع والخدمات والمعلومات عبر شبكة الأنترنت ويشمل:
 - الإعلانات عن السلع والبضائع والخدمات.
 - المعلومات عن السلع والبضائع والخدمات.
 - علاقات العملاء التي تدعم عمليات الشراء والبيع وخدمات ما بعد البيع.
 - التفاعل والتفاوض بين البائع والمشتري.
 - عقد الصفقات وإبرام العقود.
 - سداد الإلتزامات المالية ودفعها.
 - عمليات توزيع وتسليم السلع ومتابعة الإجراءات.
 - الدعم الفني للسلع التي يشتريها العملاء.
 - تبادل البيانات إلكترونياً بما في ذلك:
 - * كتالوجات الأسعار.
 - * المراسلات الآلية المرتبطة بعمليات البيع والشراء.
 - * الإستعلام عن السلع.
 - * الفواتير الإلكترونية.
 - * التعاملات المصرفية.
- "هي التجارة التي تتم بإستخدام التقنيات الحديثة التي وفرتها ثورة المعلومات وثورة الإتصالات ومن خلال شبكة الأنترنت وعبر التبادل الإلكتروني للبيانات لكي تحل محل المستندات الورقية في المعاملات."²

¹ - د/طارق عبد العال حماد، التجارة الإلكترونية المفاهيم- التجارب- التحديات الأبعاد التكنولوجية والمالية والتسويقية والقانونية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2005، ص7- 8.

² - د/فاروق ملش، التجارة الإلكترونية وأهم المشكلات القانونية التي تواجهها في مصر، المؤتمر البحري الدولي السادس عن العولمة في صناعة النقل البحري وأثرها على الدول النامية، الإسكندرية، ماردكون 17- 19 أكتوبر 1999، ص01.

وبالإمكان تشبيه التجارة الإلكترونية بسوق إلكتروني يتواصل فيه البائعون، والمشترون، ومقدموا الخدمات والوسطاء وتعرض فيه المنتجات والخدمات في صيغة افتراضية أو رقمية ويتم الدفع بالنقود الإلكترونية E-cash أو كروت الضمان Credit card وعليه فإن مفهوم التجارة الإلكترونية يتسع ليشمل الخدمات التأمينية والسياحية والأعمال البنكية، طرق الدفع الآلي والنقل بكافة وسائله للوصول إلى مجتمع الأعمال اللاورقي.

"فالتجارة الإلكترونية لم تظهر فجأة بل كانت وليدة المراحل المختلفة التي مرت بها ثورة الاتصالات والمعلومات، وتحديدًا مع ظهور شبكة الأنترنت وانتشارها."¹

فهي إحدى آليات العصر الحديث، وأصبحت أحد أهم حقول تكنولوجيا المعلومات، ولقد مكنت المنظمات من أن تخفض درجات العجز لديها بل وأكثر من ذلك القدرة على التعاون الفاعل والنشط مع المشاركين في سلسلة الإمداد."²

2- مقومات تطبيق نظام التجارة الإلكترونية

لقيام التجارة الإلكترونية ونجاحها وانتشارها يجب توافر عدد من المتطلبات على الصعيد المحلي والدولي ويمكن تلخيصها كما يلي:

2-1- المتطلبات التشريعية:

"إقامة بنية وبيئة قانونية أو تشريعية توفر الحماية والثقة والأمان للمتعاملين في التجارة الإلكترونية، بما في ذلك حماية المستهلك عن الغش ومن التطفل على المعلومات الخاصة به، وحماية حقوق الملكية الفكرية، وتنظيم المسائل الخاصة بالضرائب، وتشجيع الشركات على الدخول في ثورة المعلومات"³، واعتبار الوثائق المنقولة إلكترونيًا من قبيل الوثائق التي يعتد بها في الإثبات.

2-2- المتطلبات التكنولوجية.

- "ضرورة تواجد شبكة اتصال قوية وسريعة وخالية من الأعطال."⁴

¹ - المرجع السابق ذكره، ص 01.

² - د/شوقي ناجي جواد، محمد سالم الشموط، إدارة سلسلة التوريد علاقات الموردين مدخل إداري، إثراء للنشر والتوزيع، الأردن، 2008، ص 83.

³ - د/ابراهيم العيسوي، التجارة الإلكترونية، المكتبة الأكاديمية، الطبعة الأولى، القاهرة، 2003، ص 73.

⁴ - د/عبد المطلب عبد الحميد، اقتصاديات التجارة الإلكترونية، مرجع سبق ذكره، ص 35.

- تواجد اجراءات تكنولوجية تعمل على تأمين هذه المعاملات التجارية، والمالية ضد اللصوص، وقراصنة شبكات الإتصالات.

- توافر وعي لدى العاملين والعملاء بنظم المدفوعات الإلكترونية.

- أن يكون البائع والمشتري متصلين بالإنترنت وأن يكون كلاهما مشتركين في نظام بطاقات الإئتمان

3-تقسيم التجارة الإلكترونية.

3-1- التجارة الإلكترونية بين الشركات والعملاء Business-to-consumer

وهي التبادل التجاري الإلكتروني بين الشركاء والعملاء، "ويطلق عليها أيضا اسم التسوق الإلكتروني أو تجارة التجزئة الإلكترونية لان الصفقة تتم مع المستهلك مباشرة حيث تقوم المنشآت بعرض منتجاتها على متاجر إلكترونية افتراضية على شبكة الويب وتعرض وتروج بضائعها وتعقد الصفقات مع المستهلكين الراغبين."¹

وتحتوي على المستندات الخاصة ببيانات البضائع، تقارير الشحن والتفريغ وإخطارات البضائع وخدمات الوكالة الملاحية.

وقامت EEC اللجنة الاقتصادية لأوروبا الموحدة بوضع نظام دولي لتبادل البيانات إلكترونيًا في مجال التجارة والنقل والذي عرف بإسم (UN/EDIFACT) والذي اعتمده الأمم المتحدة وهذا النظام يحتوي على رسائل نمطية تعرف ب(UNSM) United Nations Standard Message وعددها 120 رسالة وتم تصنيفها في مجال الوكالة الملاحية والنقل البحري.

3-2- التجارة الإلكترونية بين الشركات Business-to-business وهي الصفقات التي تتم بين شركات الأعمال بإستعمال شبكة الإتصالات وتكنولوجيا المعلومات وهذا النوع سائد في معظم عمليات التجارة الإلكترونية.

وهذا النوع يحتوي على: "المستندات المتبادلة مع جهات عديدة مثل الموانئ وشركات التأمين، والبنوك وأندية الحماية والتعويض، وشركات الشحن والتفريغ، ومستخلصي الجمارك."²

¹ - د/طارق عبد العال حماد، التجارة الإلكترونية، المفاهيم-التحارب-التحديات الأبعاد التكنولوجية والمالية والتسويقية والقانونية، مرجع سبق ذكره، ص10 - 11

² - شهاب راشد أحمد شهاب، أيمن النحراوي، الموانئ البحرية الخليجية التحديات المستقبلية، مرجع سبق ذكره، ص92.

وفي هذا النوع قام مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية UNACTAD بصياغة نظام المعلومات يضمن تتبع البضائع في الموانئ Port tracks الذي يعمل على ربط النقاط اللوجستية داخل وخارج الميناء وتحقيق التدفق المستمر لحركة البضائع.

3-3- التجارة التعاونية بين الشركات والشركات Collaborative commerce

هذا النوع هو نموذج جديد يعتمد على شبكة الويب لتنفيذ الأعمال الإلكترونية، حيث تتفاعل الأعمال الإلكترونية من خلال الشركة مع شركاء التجارة والعملاء في كل المجالات التجارية. وهذا النوع يسمح للشركات بتكوين نماذج قوية من سلاسل التوريد، والمشاركة في المعلومات لخلق وتنفيذ ومتابعة عمليات الأعمال مع الشركاء، وكسب ميزات هامة في مجال المنافسة.

3-4- التجارة الجوال Mobile commerce

أصبح الآن من خلال خدمة التليفونات المحمولة الحصول على المعلومات المتعلقة بوصول ومغادرة السفن ومن خلال رسائل Pagers.

وتم ابتكار نوعان من التجارة عن طريق الموبيل من طرف هيئة الموانئ البحرية والتي تسمح بتوفير نوعين من الخدمات: إخطارات تحركات السفن وحركة السفن.

"وهاتان الخدمتان تتيحان للمشاركين امكانية الحصول على معلومات الشحن من خلال نظام التجارة الإلكترونية لهذه الموانئ بإستخدام التليفونات، ومن خلال هذه الخدمة يحدد المستخدم اسم السفينة وطبيعة الحدث المهم له ويتم تخزين مطالب المستخدم في قاعدة البيانات."¹

ويترتب بعض العناصر على عمليات التجارة الإلكترونية:²

- التكامل الشديد في سلسلة اللوجستيات.

- زيادة التجارة الدولية.

- إعادة توزيع الحصص السوقية.

- إنخفاض تكاليف الطلب والعرض.

- سهولة الإجراءات.

¹- المرجع السابق ذكره، ص 94.

²- د/شريف ماهر هيكل، التجارة البحرية، مكتبة الحرية للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2009، ص 258.

- إعادة تعريف العلاقات التجارية.

- زيادة الكفاءة وانخفاض التكلفة.

4-تطبيق التجارة الإلكترونية في مجال النقل البحري:

من أهم القطاعات التي استفادت من نمو التجارة الإلكترونية قطاع النقل البحري لأن الطلب على النقل هو طلب مشتق من الطلب على البضائع المختلفة، حيث كلما زاد التبادل التجاري كلما زادت حركة النقل. إن استخدام التجارة الإلكترونية في مجال النقل البحري يؤدي إلى زيادة كفاءة التشغيل وتخفيض تكلفة النقل كما مكنت التجارة الإلكترونية شركات النقل من زيادة فاعلية التخطيط في عملية الجدولة، وتكاليف الشحن والطرق الملاحية بإستعمال تخطيط النقل والتنبؤ بالتطبيقات الإلكترونية التي هي ليست في منى عنها في المستقبل.

كما سمحت بإستعمال برامج وتطبيقات تساعد على عملية أداء العمليات الإدارية كعملية الدفع وحسابات السعر بكفاءة من خلال برامج Software. وعملية متابعة الشحنة والشاحنات كبيانات الشاحنة وتوجيه الطريق، عن طريق الإتصالات الإلكترونية الثنائية بين المعدات والبنية التحتية ومراكز التنسيق اللوجستية المركزية.

-وزيادة فعالية الصفقات من خلال الدفع الإلكتروني، والأعمال البنكية والفواتير الرقمية عن طريق أنظمة تعتمد على المواقع وEDI.

-وكذلك تحويل المستندات الخاصة بالنقل عن طريق تبادل البيانات الإلكترونية.

فتطبيق التجارة الإلكترونية يقوم بتسهيل الإجراءات التجارية وخفض تكاليف النقل، والإسراع في اتمام عمليات الشحن والخدمات، وأيضاً تخفيض الدورة الزمنية اللازمة للحجز وتداول المستندات.

فإستخدام التجارة الإلكترونية يستفيد منها كل من البائع والمشتري بإختصارها وقت المكالمات والمراسلات وتناول الطلبات والحجوزات.

" تقوم لتجارة الإلكترونية بتخفيض تكلفة تناول المستندات وتكلفة الفواتير التجارية وبواليص الشحن والمستندات المتعلقة بالعملاء مصروفات هائلة للمصدر والمورد والمستندات الإلكترونية أسهل من المستندات الورقية من حيث سهولة التداول والإتصالات حيث يتم استرداد البيانات عن طريق المستندات المختلفة وألطبعت السابقة لنفس المستند."

كما تلعب التجارة الإلكترونية دوراً هاماً في أنشطة الوكالة الملاحية في اقتصاديات النقل البحري لأن المعلومات والمستندات هي العصب الأساسي لأنشطة الوكالة الملاحية.

وهناك العديد من مقدمي خدمات النقل واللوجستيات قاموا بعقد اتفاقيات مع شركات تقنية المعلومات والاتصالات لتدعيم عملياتهم الخاصة بالتجارة الإلكترونية وبشكل نمطي لأن تقنية المعلومات والاتصالات تدعم عمليات أوامر الشراء، الحجز، التأمين، الجمارك، بوليصة الشحن.

5-مراحل تطبيق التجارة الإلكترونية:

لتطبيق التجارة الإلكترونية على قطاع النقل البحري يجب وضع خطة تفصيلية لمراحل تطبيقها مع الأخذ بعين الاعتبار المتطلبات التكنولوجية والتشريعية.

5-1-المرحلة الأولى: مرحلة التأسيس Foundation phase يتم فيها دراسة أسواق التجارة الإلكترونية المتعلقة بأنشطة النقل البحري وتقييم مدى إستعداد الجهات العاملة في هذه الأنشطة لتطبيق التجارة الإلكترونية.

- "وضع استراتيجية لإنشاء كيان اقتصادي لإدارة الأعمال الإلكترونية وتحديد متطلبات البنية التحتية من حسابات وبرمجيات ووسائل الاتصالات."¹

- القيام بمقارنة إمكانيات العمالة المتاحة مع متطلبات التحويل والتدريب، والتعامل مع الإدارة الإلكترونية.

- وضع دراسة جدوى إنشاء السوق الإلكتروني للأطراف العاملة في قطاع النقل البحري.

- وضع الخدمات المتوقع توفيرها من خلال السوق الإلكتروني الخاصة بالأطراف العاملة في قطاع النقل البحري.

- وضع منظومة لإدارة سلسلة الإمداد ومراقبة الحسابات الإلكترونية لدخول إلى قواعد بيانات السوق الإلكتروني للبحث والاستعلام عن المعلومات.

- وضع خطة للإعلان والنشر عن السوق الإلكتروني على الصفحات المعلوماتية لتعريف الزبائن بإمكانيات السوق وتاريخ بدء نشاط السوق.

¹ - شهاب راشد أحمد شهاب، الموانئ البحرية الخليجية التحديات المستقبلية، مرجع سبق ذكره، ص108.

5-2- مرحلة الاستثمار : Exploitation phase

هي مرحلة تنفيذ المشروع لتحقيق أهداف ومصالح الجهات العاملة في قطاع النقل البحري لفتح أسواق جديدة والوصول إلى عملاء جدد لتعظيم الربحية وذلك من خلال الأنترنت للوصول إلى أكبر عدد ممكن من الأشخاص والإكسترنات Extranet لخدمة شركاء التجارة كالحظوظ الملاحية، الأنترانت Intranet لتوفير الإتصالات للعاملين داخل كل جهة.

5-3- مرحلة الإبداع والتجديد Innovation phase

"يتم في هذه المرحلة انشاء التجمع المناسب لسوق النقل البحري والإمكانيات المتاحة بالسوق للمنافسة بين أعضاء التجمع وخبراء السوق الملاحية، بالإضافة إلى تحديد كيفية استخدام الأنترنت كوسيلة اتصالات مؤمنة بين الشركاء وأسلوب للتعاون بين أعضاء التجمع لتبادل المعلومات وتنفيذ دراسات السوق التنافسية في مجال الأسواق الإلكترونية لهذا التجمع."¹

5-4- مرحلة توسيع نطاق الأعمال : Business extension phase

يمكنة الأعمال من خلال إضافة أدوات خرائط تدفق الأعمال وانشاء قواعد البيانات ووضع تطبيقات جديدة لكل نشاط ولكل نوع من أنواع التجارة على شبكة الأنترنت لتطوير السوق الإلكتروني للجهات العاملة في مجال النقل البحري.

5-5- مرحلة التحول الإستراتيجي Strategic transformation phase

يتم استخدام السوق الإلكتروني في تنفيذ أعمال الشركات والموانئ والأنشطة الأخرى وذلك من خلال "توفير خدمات للعملاء واصدار النشرات متعددة اللغات، وتحديد البنوك وشركات التأمين المعتمدة من السوق الإلكتروني وكذلك وضع ضوابط ومحددات الإشتراك في السوق الإلكتروني للعملاء وشركاء التجارة، واصدار التقارير التحليلية والإقتصادية عن أعمال السوق الإلكتروني."²

6- إنشاء سوق إلكتروني تعاوني للنقل البحري:

إن توفير سوق إلكتروني مرن للنقل البحري يسمح بتكوين تسوق إلكتروني يعتمد على الخدمات الإلكترونية ويشمل عناصر المحاكاة اللازمة لسوق النقل البحري الحقيقي.

¹ - د/يسرى الحمل، الإدارة الإلكترونية وتطبيقاتها في أنشطة النقل البحري مقترح انشاء سوق إلكتروني تعاوني مرن، مؤتمر ماردكون8، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2003، ص10.

² - د/أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص233.

إن المعايير الأمنية هي مجموعة من السياسات والمعايير العامة المتعلقة بالأمن، وهي مدخلا مهما في نظام أي سوق إلكتروني، ويجب أن تتضمن هذه المعايير البيانات وأمن الأنظمة والوصول إلى المعلومات، وعليه يجب وصف هذه المعايير في وثائق السياسة الأمنية في قطاع النقل البحري ومن الضروري وجود أسلوب يسمح للمستخدمين التأكد من أية معلومات شخصية لا يتم تقديمها إلا من خلال الأشخاص الذين لهم صلاحية الوصول إليها.

يعتمد نجاح التجارة الإلكترونية بشكل عام ومنظومة التجارة الإلكترونية لقطاع النقل البحري بشكل خاص على "مدى استخدامها من قبل العملاء وقطاع الأعمال في قطاع النقل البحري، وتعتبر تكلفة الإنتشار والترويج من أهم المصاريف اللازمة لأي من قنوات الأعمال الإلكترونية الجديدة بداية يجعل الشركاء يشعرون بوجودها ثم الإستمرار بترويجها للتأكد بأن توقعات الشركاء قد تم تحقيقها."¹

6-1 الأهداف الموجودة من إنشاء السوق الإلكترونية:

- إن السوق الإلكتروني يخدم الإتجاهات المختلفة للتجارة الإلكترونية في قطاع النقل البحري مثل الشحن والموانئ وخدمات الملاحة واللوجستيات وموردين النقل البحري وتداول الحاويات وتشغيل المحطات والسفن عابرة المحيطات.
- تحقيق نظام إدارة تدفق الأعمال المعتمد على الخدمات الإلكترونية القابل للتعديل كنموذج لدعم عمليات الأعمال للنقل البحري.
- يعمل على تكوين علاقة تفاعلية بين العملاء لفتح طرق جديدة لتسويق المنتجات وانشاء قنوات جديدة للمبيعات.
- نظرا لإستعمال الشبكة العالمية، يتم تخفيض تكلفة الإتصالات.
- يوفر السوق الإلكتروني إمكانية استخدام أسلوب التفاوض في تفاصيل وأسعار المناقصة أو المزايدة.
- إعادة توظيف عمليات الأعمال التقليدية للتوافق مع التكنولوجيا الحديثة.

6-2 الخدمات الإلكترونية للسوق:

يقدم السوق الإلكتروني للنقل البحري ثلاث مجموعات رئيسية من الخدمات الإلكترونية:

¹ - د/يسرى الجمل، الإدارة الإلكترونية وتطبيقاتها في أنشطة النقل البحري مقترح إنشاء سوق إلكتروني تعاوني مرن، مرجع سبق ذكره، ص12.

1-2-6-2-6 الخدمات الإلكترونية للتسهيلات Facilities e-services

* "المزايدات E-auction

* المناقصات والمزايدات التفاوضية E-bid-negotiation

2-2-6-2-6 الخدمات الإلكترونية للأعمال العامة*التسويق- المبيعات- الكتالوج الإلكتروني- اللوجستيات- الإحتياجات.¹**3-2-6-2-6 الخدمات الإلكترونية للأعمال الخاصة بالنقل البحري**

- مشتريات السفن Ship procurement

- إدارة الأسطول Fleet management

- التأجير Chartering

- الموانئ Portonline

- الترسانات Ship yard

- لوجستيات النقل البحري Maritime logistics

- تتبع عمليات النقل Shipment tracking

- تتبع الحاويات Container tracking

- وثائق النقل البحري Maritime documentation

- بوابة المعلومات للنقل البحري Maritime information portal

7-نظام بوليو: مشروع سندات الشحن الإلكترونية

ظهر نظام بوليو إلى الوجود في عام 1992 من طرف جمعية الإتصالات المالية الخاصة بالبنوك على مستوى العالم ونادي T.T.club Through transport club للتأمين (تمثل الناقلين، ووكلاء الشحن ومتعهدي محطات النقل الطرفية وسلطات الموانئ) وهو من أهم المشروعات في تطبيقات التجارة الإلكترونية.

¹ - المرجع السابق الذكر، ص 17.

"ويوفر نظام بوليرو برنامجاً أساسياً يمكن المستعملين من إرسال المعلومات إلى مستعملين آخرين بطريقة سرية وغير محرفة، وسيشغل هذا النظام بوضع توقيع رقمي للمستعمل على كل رسالة توجه إلى نظام بوليرو وسيرسل نظام بوليرو هذه الرسالة إلى المرسل إليه مقرونة بضمانة تؤكد أن الرسالة أصلية (وتسمى عادة مفردة أو فريدة بالمصطلحات الإلكترونية) ويعمل نظام بوليرو على ربط كافة المشتركين بغرفة التجارة الدولية (CMI)."¹

فهو يهدف إلى توفير برنامج Software لضمان تبادل مأمون لمستندات التجارة الإلكترونية عن طريق تجميع مركزي للبيانات ومن بين مميزات قدرته على نقل الحقوق من حامل سند شحن إلى حامل جديد ومن ثم محاكاة وظائف سند الشحن الورقي التقليدي القابل للتداول.

8- الآثار الإيجابية للتجارة الإلكترونية على المنظومة اللوجستية:

8-1- تسهيل وتبسيط الإجراءات التعاقدية: من خلال:²

- توفير الوقت والجهد والتكاليف اللازمة لتداول وتبادل المستندات.
- تقليل زمن دورة الطلب منذ تلقي الطلب لغاية الإستجابة له.
- تسمح بإسترجاع أي وثيقة بشكل أفضل من الحفظ اليدوي.
- تخفيض عدد وأهمية الوسطاء التجاريين بين المستهلكين والشركاء الذي من شأنه أن يؤدي إلى طول الدورة المستندية وارتفاع التكاليف وتعقيد الإجراءات.

8-2- خفض التكاليف: من خلال:

- خفض تكاليف التشغيل والإجراءات والعمليات.
- خفض تكاليف العملية التسويقية.

¹ - د/أيمن النحراوي، العمليات اللوجستية، مرجع سبق ذكره، ص 471.

² - د/أيمن النحراوي، إدارة اللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص 350.

8-3-الإرتقاء بجودة الخدمة:¹

إن عملية إدارة الإتصال مع العملاء تكون أفضل في ظل تطبيق مفاهيم التجارة الإلكترونية وأكثر كفاءة، وبالتالي القدرة على خدمة العميل بشكل أفضل وبدون قيود زمنية أو مكانية، وامكانية قياس ردود فعل المستهلك ورغباته بشكل فوري.

وهذا ما يجعل خدمة العميل إلكترونياً تتميز بمواصفات متطورة مقارنة في ظل الأساليب التقليدية.

8-4-تحسين معدلات الأداء الداخلي:

إن استعمال التجارة الإلكترونية يعمل على رفع مستوى الدقة والسرعة والسهولة في تبادل المعلومات والوثائق والذي من شأنه تحسين الكفاءة والأداء وخفض احتمالات وحجم الأخطاء.

2-2-8-5-سهولة تكوين شراكات وعلاقات عمل متكاملة:

يتطلب نجاح الأنترنت كوسيط في عملية التسويق والبيع أن تكون هذه الخدمات سهلة الفهم بالنسبة لمستخدمي موقع الشركة Web site وذلك بإحتواء الموقع على أساليب تخلق التفاعل بين العملاء والشركة من خلال الموقع.

إن الشركات المتعددة الجنسيات والشركات الكبرى تعلم الأهمية الكبيرة لسلسلة اللوجستيات المشتركة في عملية التجارة الإلكترونية التي تعيد تصريف بضائعها وتدفعات معلوماً لها لذا تستعمل أنظمة التجارة الإلكترونية كعامل محفز لتطوير أفكار جديدة وتنفيذ فرص جديدة.

المطلب الثالث: تطبيقات نظم المعلومات في مجال اللوجستيات

إن نظم المعلومات في المنظمات المعاصرة تعتبر من أهم الأنشطة التي تعمل على تجميع وتنظيم وتحليل البيانات لتوفيرها في الوقت المناسب وبالأسلوب المناسب لإتخاذ القرارات.

أولاً: الجانب التاريخي لتطور نظم المعلومات اللوجستية

نشأت نظم المعلومات اللوجستية بإستخدام الحاسبات في بداية الستينات من القرن الماضي ولم تنتشر هذه النظم في تحقيق أهدافها في ذلك الوقت بسبب محدودية امكانيات الحاسبات الإلكترونية ورغم وجود

¹ - شهاب راشد أحمد شهاب، الموانئ البحرية الخليجية، مرجع سبق ذكره، ص105.

لغات قواعد ومعلومات ولكنها كانت غير شائعة وصعبة الاستخدام وهذه أهم أسباب عدم انتشار نظم المعلومات اللوجستية في الفترة المنوه عنها.¹

وفي بداية السبعينات بدأت عملية تنفيذ هذه النظم على الحاسبات الإلكترونية تنشط وساعد على ذلك تطور أجهزة الحاسبات الإلكترونية وبرمجياتها كنظم إدارة قواعد المعلومات DBMS التي ساهمت في تقليل وقت الإنجاز واستغلالها بشكل كبير والتي لديها امكانيات تخزينية كبيرة.

إن نظام المعلومات اللوجستية يوفر لصانع القرار الحصول على هذه المعلومات من النظم الرسمية وغير رسمية من خلال تحويل البيانات بعد معالجتها إلى معلومات.

"ويعتبر نظام المعلومات المتعلقة باللوجستيات أحد الأنظمة الفرعية لنظام المعلومات الإدارية وهو النظام الذي يهدف إلى توفير البيانات اللازمة لإدارة نشاط اللوجستيات."²

ترتبط كفاءة عمليات التنظيم والتخطيط والرقابة ارتباطاً قوياً بكمية وشكل ودقة المعلومات والبيانات المتوفرة.

فنظم المعلومات اللوجستية هي عبارة عن عدة أجزاء متكاملة ومتداخلة تتفاعل بعضها مع بعض لتحقيق هدف معين. ولقد أصبحت "من أنجح الوسائل التي تستخدمها الشركة وتجاوبه بها تحديات العصر، وتوضح المقياس الحقيقي للتقدم أو التخلف."³

ثانياً: مفهوم نظم المعلومات اللوجستية

"إن الغرض الرئيسي من تجميع والإحتفاظ بالبيانات ومعالجتها في إحدى المؤسسات، وهو اتخاذ القرارات التي تتراوح بين الإستراتيجية والتنفيذية."⁴

إن نظم المعلومات اللوجستية يعد جزءاً من نظام المعلومات الكلي للمنظمة وهو خاص بعملية اتخاذ القرارات اللوجستية.

¹ - د/علي فلاح الزعبي، د/زكريا أحمد عزام، إدارة الأعمال اللوجستية (مدخل التوزيع الإمداد)، دار المسيرة، الطبعة الأولى، الأردن، 2012، ص 97.

² - د/جمال فريد مصطفى، أسرار ديب، إدارة اللوجستيات، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2006، ص 282.

³ - د/علي فلاح الزعبي، زكريا أحمد عزام، إدارة الأعمال اللوجستية (مدخل التوزيع والإمداد)، مرجع سبق ذكره، ص 98.

⁴ - رونالد داتش بالو، إدارة اللوجستيات وتخطيط وتنظيم سلسلة الإمداد، مرجع سبق ذكره، ص 147.

وعرفت نظم المعلومات اللوجستية:¹

- أنها مجموعة من الأجزاء المرتبطة مع بعضها البعض تقوم بمعالجة المعلومات باستخدام الحاسب الآلي.
- وعرفها دافر Davis: بأنه عبارة عن نظام متكامل من العنصر البشري والآلات لغرض تقديم معلومات لدعم عملية صنع القرار في المنشأة باستخدام الحاسب الآلي.
- وعرفها (كفنان): بأنه مجموعة من الوسائل التي توفر المعلومات عن الماضي والحاضر وتوقع المستقبل فيما يتعلق بأنشطة وأعمال المنظمة مثل (التخطيط، والرقابة، والتنظيم) بهدف توفير المعلومات لمتخذي القرار.

ويتميز نظام المعلومات اللوجستية من خلال التعريفات السابقة بأنه:

- يعتمد هذا النظام على الحاسب الآلي لإدخال ومعالجة البيانات وتحويلها إلى معلومات.
- نظام متكامل يجمع بين التصنيع، والتسويق، والإنتاج، والشراء، والتمويل.
- يوفر المعلومات لمتخذ القرارات.
- يوفر الماضي والحاضر ويتنبأ بالمستقبل.
- إن وظيفة التخطيط، والرقابة والعمليات تعتمد على نظم المعلومات.

وعلى سبيل المثال نجد شركة Federal express استفادة من التقدم في نظم المعلومات والاتصالات وذلك باستخدام نظام Bar code في جميع شحنتها وفي جميع مراحل عملية الشحن منذ الإستملاك والفرز والتصنيف والشحن والتسليم النهائي، بحيث يتم تعقب الشحنات ومتابعتها والرقابة عليها وتجميع البيانات عنها، والتعامل مع بيانات الشحنات بجميع أنواعها واتجاهاتها الجغرافية، وتجميعها في قاعدة البيانات الرئيسية للشركة في الولايات م أ حيث يتم تحليلها والإستفادة منها في اتخاذ القرارات التسويقية واللوجستية.²

ثالثاً: مكونات نظام المعلومات اللوجستي :

وهناك ثلاثة عناصر يتكون منها نظام المعلومات في أي منظمة وهي: المدخلات والمخرجات وقاعدة البيانات كما هو موضح في الشكل رقم: (03- 10) والشكل رقم (03-11).

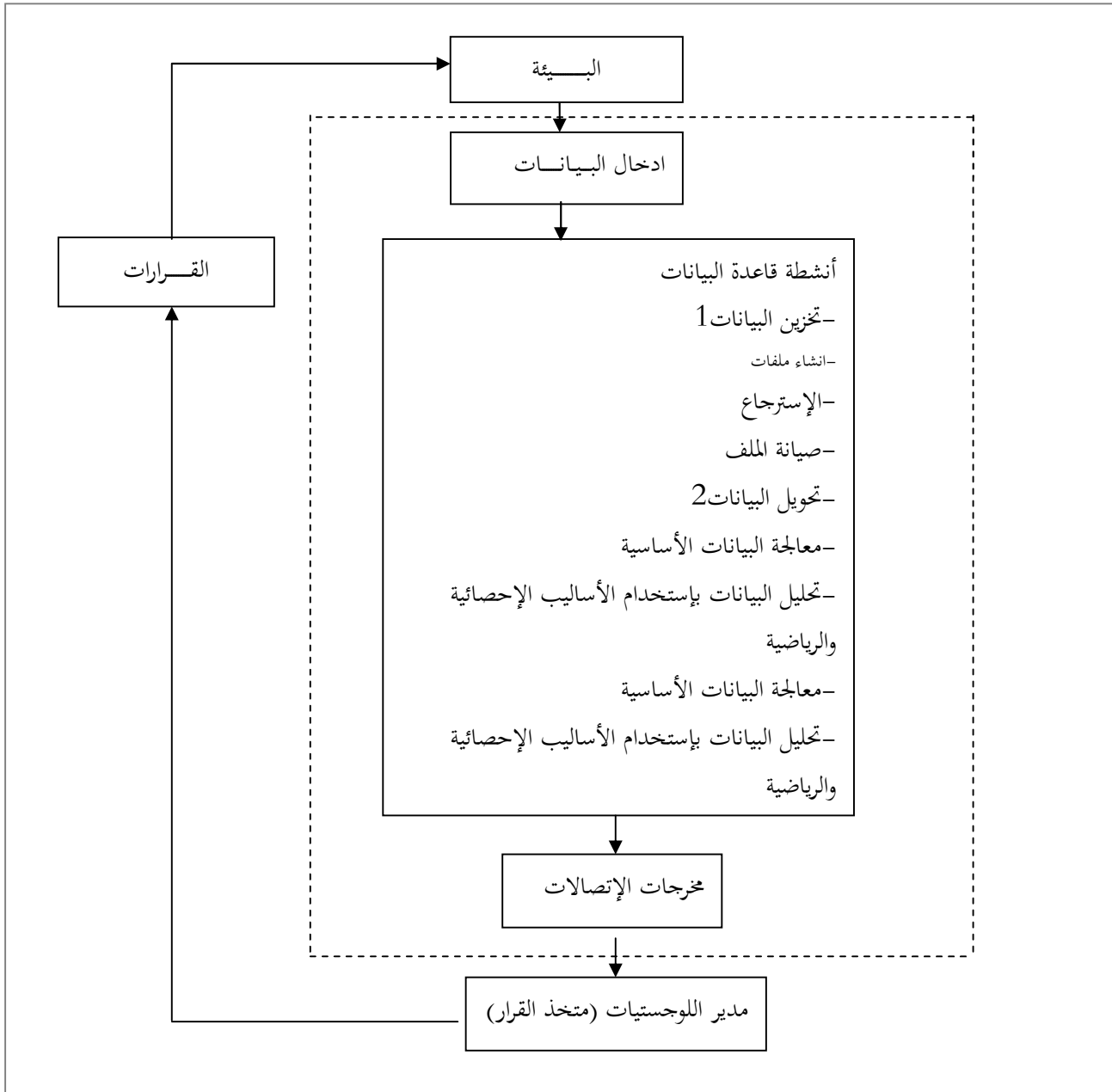
¹ - د/علي فلاح الزعبي، زكريا أحمد عزام، إدارة الأعمال اللوجستية، مرجع سبق ذكره، ص106.

² - د/أيمن النحراوي، إدارة اللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص353.

- **فالمدخلات** : هي كل ما يدخل للنظام ويتم الحصول عليها من مصادر داخلية وخارجية كبيانات العميل، المعلومات المنشورة.
- أما **قاعدة البيانات** "فتشمل التقارير التي تم اعدادها يدويا كما قد تشمل أيضا الملفات المحفوظة في ذاكرة الحاسب الآلي"¹ وتقوم هذه القاعدة بتحويل البيانات إلى معلومات.
- **المخرجات** : آخر مرحلة في نظام المعلومات وهي مرحلة إصدار المخرجات التي تفيد في عملية اتخاذ القرارات وتتخذ هذه المخرجات عدة أشكال كالمستندات، التقارير.

- د/جمال فريد مصطفى، أسرار ديب، إدارة اللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص286.¹

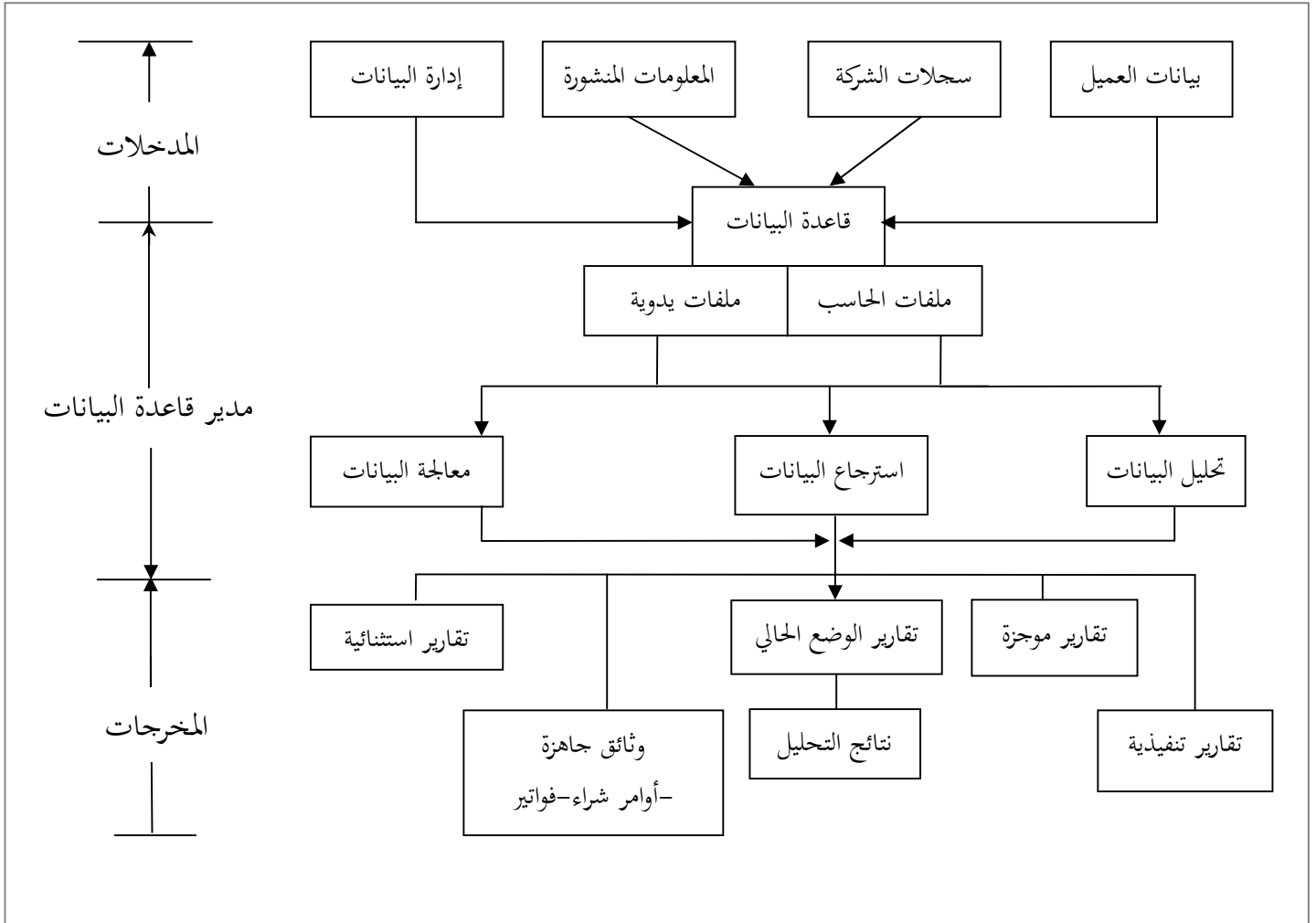
الشكل رقم: (03-09): نظام المعلومات اللوجستي



.....حدود نظام المعلومات

المصدر: رونالداتش بالو، إدارة اللوجستيات تخطيط وتنظيم سلسلة الامداد، مرجع سابق، ص 147.

الشكل رقم (03-10): نظام المعلومات اللوجستي

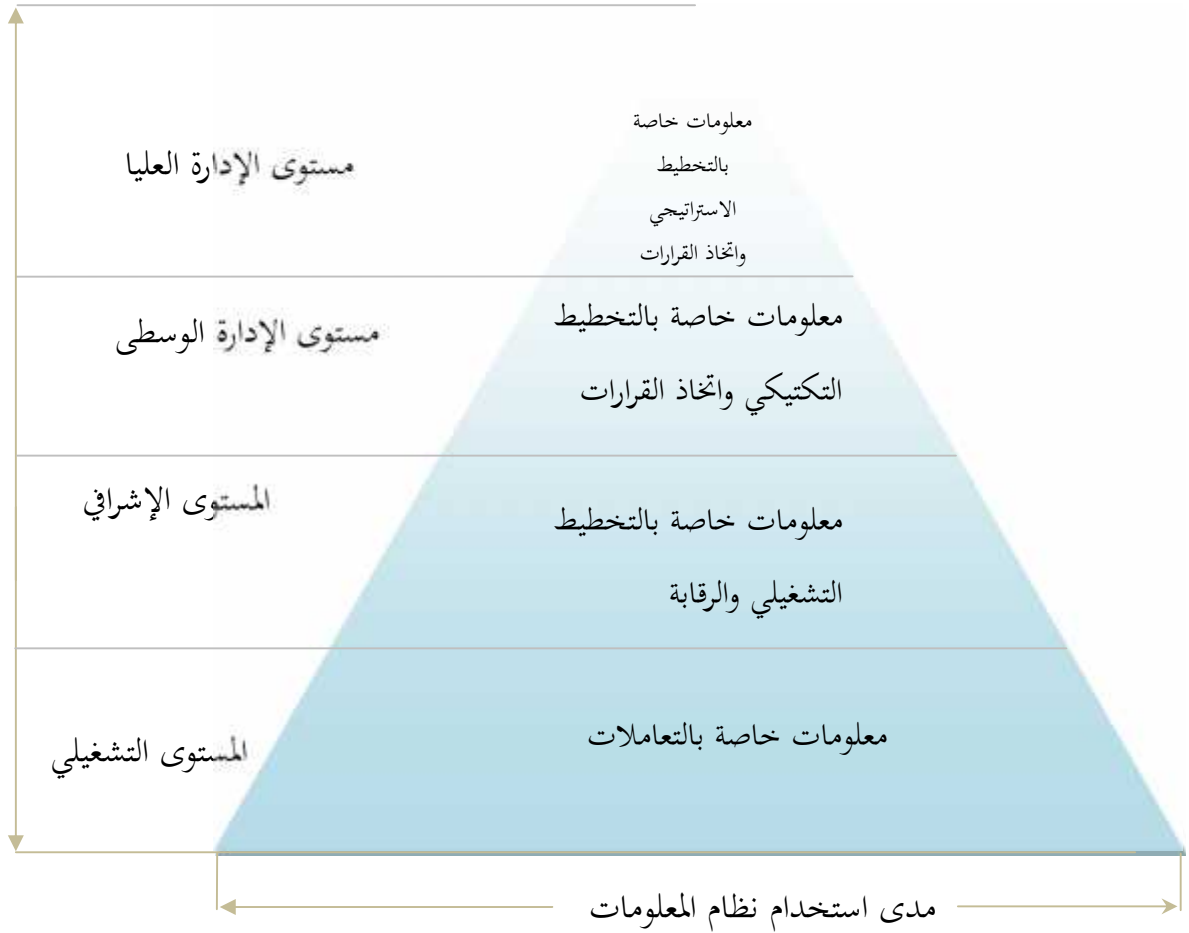


المصدر: رونالداتش بالو، إدارة اللوجستيات تخطيط وتنظيم سلسلة الإمداد، مرجع سبق ذكره، ص148.

رابعاً: مستويات المعلومات في إدارة اللوجستيات:

تم تقسيم احتياجات إدارة اللوجستيات من البيانات والمعلومات إلى أربع مستويات كما هو موضح في الشكل رقم (11-03).

الشكل رقم (11-03): مستويات المعلومات في إدارة اللوجستيات



المصدر: د/جمال فريد مصطفى، أسرار ديب، الإدارة اللوجستية، مرجع سبق ذكره، ص 283.

- **فالمستوى الأول:** هو المستوى الإداري الأدنى من الهرم التنظيمي، ويتضمن هذا المستوى عمليات التشغيل الرئيسية كتشغيل الأوامر، والرقابة على مستويات التخزين وتحضير بوليصة الشحن وفي هذا المستوى تعتبر سرعة تدفق المعلومات من الإعتبارات الهامة.

- **المستوى الثاني:** هذا المستوى يتطلب مجموعة كبيرة من البيانات التي تتحدد شكل التقارير بشكل يومي، ويشمل هذا المستوى مشرفي الخط الأول كالمشرف على المستودع يمارس الرقابة على معدل استخدام المساحات وعلى انتاجية العمالة في مجال استيفاء أوامر التشغيل.

- المستوى الثالث: يشمل الخطط التي تزيد عن يوم واحد وتقل عن ستة أشهر كإختيار وسائل النقل، تخطيط المستودعات والمخازن، وتوقع الإحتياجات الموسمية من حيث أماكن التخزين.

- المستوى الرابع: "يشمل هذا المستوى التخطيط الإستراتيجي، تحديد الأهداف والسياسات وتصميم الهيكل الكلي للوجستيات وتحديد الموارد التي تحتاج إليها الإدارة لتحقيق مهمة التوريد والتوزيع."¹

خامسا: أهمية نظام المعلومات في اللوجستيات :

"إن وجود نظم معلوماتية متوافرة للوجستيات يساعد الشركات على افتتاح أسواق جديدة والعمل على المنافسة بداخلها فهناك العديد من القرارات الإستراتيجية المبنية على مجموعة البيانات المتكاملة عن الإيرادات والتكاليف، ونظم المعلومات الفعالة هو نظام يلبي احتياجات الإدارة ويستطيع أن ينقل المعلومات من أماكن توافرها إلى المستويات الإدارية المناسبة."²

ويعمل توافرها على تقليل الوقت والجهد للمسؤولين في انجاز الأعمال والبحث وتحليل المعلومات ووقت أكثر للتخطيط، وزيادة القدرة لتقييم احتمالات المستقبل.

ويجب أن تكون المعلومة اللوجستية آنية وتتميز بالدقة والثبات والإيجاز والكمال كما تلعب المعلومات دور فعال في التأثير على سلسلة الإمداد من خلال توافرها بين أعضاء سلسلة الإمداد، والتي من شأنها خفض مستوى الأداء الغير فعال في سلسلة الإمداد"، والعكس صحيح فإذا لم تتوفر معلومات كافية يؤدي إلى الوقوع في أخطاء عديدة مثل عدم القدرة على التنسيق بين الأعضاء المشاركين في السلسلة."³

سادسا: فوائد نظم المعلومات اللوجستية:

إن نظم المعلومات اللوجستية تفيد المنظمة في الميادين التالية:⁴

- توفير المعلومات لمختلف المستويات الإدارية عند الحاجة لممارسة وظائفها في التخطيط والتنظيم والسيطرة.

- ابراز أهمية قنوات الإتصال بين الوحدات الإدارية في المنظمة.

¹ - د/نحال فريد، أسرار ديب، الإدارة اللوجستية، مرجع سبق ذكره، ص284.

² - د/فريد نحال، العبد جلال، إدارة اللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص281.

³ - ناجي شوقي جواد، محمد سالم الشموط، إدارة سلسلة التوريد علاقات الموردين مدخل إداري، عمان الأردن، الإثراء للنشر والتوزيع، 2008، ص24.

⁴ - د/علي فلاح الزعبي، زكريا أحمد عزام، إدارة الأعمال اللوجستية، مرجع سبق ذكره، ص113.

- تقييم كل من نشاطات المنظمة والنتائج لتصحيح الإنحرافات.
- توفير وتجهيز المعلومات بشكل مختصر وفي الوقت المناسب وذلك لإتخاذ القرارات الفعالة.
- اتخاذ الإحتياطات اللازمة في حالة وجود خلل من خلال التنبؤ بمستقبل المنظمة والإحتمالات المتوقعة.
- توفير تقارير سواء كانت تجميعية أو تفصيلية آنيا أو شهريا أو فصليا أو سنويا عن نشاطات المنظمة
- حفظ البيانات والمعلومات السابقة الضرورية.
- توفير المعلومات الضرورية للباحثين والمستفيدين بشكل فردي أسبوعيا وشهريا.
- الإحاطة المستمرة بالمعلومات التي تخدم المستخدمين عن التطورات الحديثة فيما يخص نشاطات الشركة أو المستخدم.
- الرد على الإستفسارات من خلال التحوار بين المستخدم والنظام.

سابعا: مميزات نظم المعلومات اللوجستية:

- من مميزات هذا النظام:¹
- نظام إبتدعه الإنسان .
- نظام إجتماعي ونظام إنسان - مآكينة.
- نظام تجربي عملي ونظام مفاهيم.
- نظام مرن نظرا لتغيرات التي تجري عليه بإستمرار.
- نظام ثانوي لأنه جزءا من النظام الكلي للمنظمة.
- نظام مفتوح نظرا لتفاعله مع محيط العمل الخارجي.
- نظام مستقر لأنه يزود الإدارة بالمعلومات تبعا لبرنامج معين.
- إن المعلومات الدقيقة التي يوفرها نظم المعلومات اللوجستية تعمل على أخذ القرارات الصائبة.
- هو أداة لتحقيق العلاقة المتبادلة بين المنشأة و نظم المعلومات المختلفة والمحيط الخارجي.
- هو المركز العصبي للتنظيم داخل الشركة.

¹ - د/علي فلاح الزعي، زكريا أحمد عزام، إدارة الأعمال اللوجستية، مرجع سبق ذكره، ص112

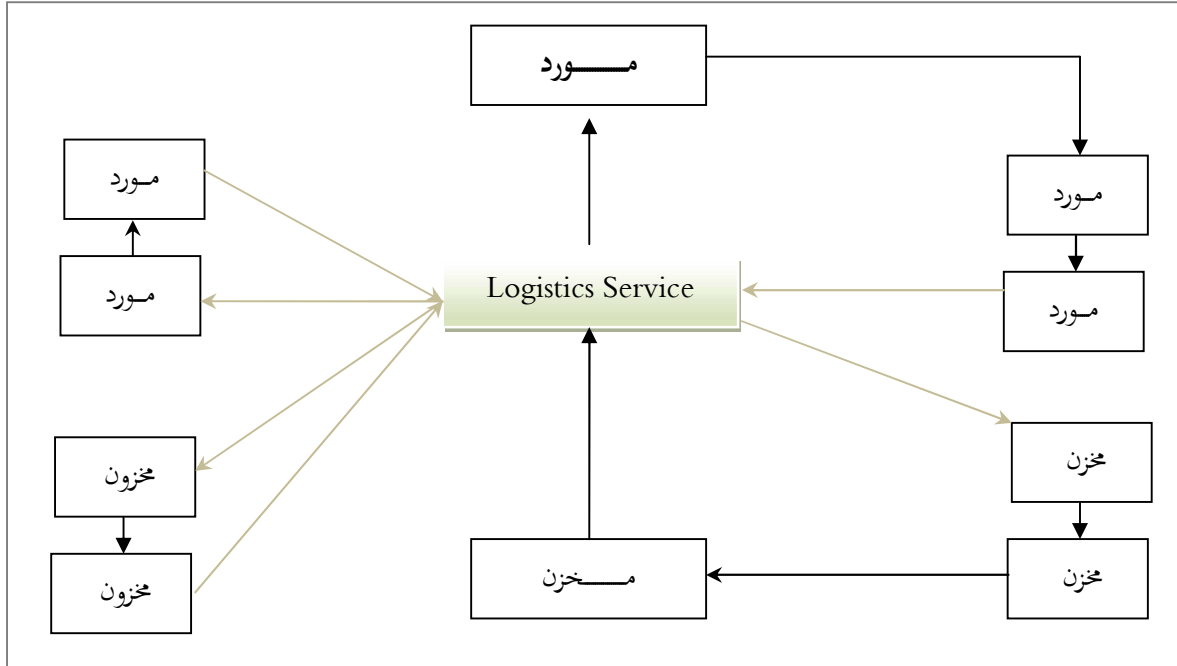
ثامنا: تطبيقات نظم المعلومات اللوجستية في الميناء:

إن تحقيق الإستجابة المثلى للعميل والتي تعتبر من أهم أهداف اللوجستيات تتم بإستعمال نظم المعلومات.

فالمعلومات هي الجزء الرئيسي لإدارة اللوجستيات والتي تتحقق بواسطة النظم التكنولوجية والتي تعطي قوة للإستراتيجيات الخاصة باللوجستيات وميزة تنافسية للمنظمة، كما تعمل على اندماج مراحل اللوجستيات بداية من الموردين مرورا بالإنتاج، التوزيع، التخزين وخدمة العملاء التي تعمل بالنظام التخطيطي للمشروع ويقوم هذا النظام على قاعدة متكاملة من البيانات التي تربط بين جميع مراحل الإنتاج لغاية وصول البضائع عند العميل حيث تزود النظم المعلوماتية المنظمة بالتنبؤات والأعداد المتوقع استعمالها أو الطلب عليها في المستقبل، والتي بدورها تعطي إشارة للمنظمة لتجهيز وتوفير متطلبات إنتاج وإتمام الطلبات فيتم تبادل المعلومات بين الموردين لتوفير المواد الخاصة بالمصنع، وكذا الموزعين والأسواق والعملاء وهذه المراحل تتم من خلال نظم معلوماتية منسقة من خلال اللوجستيات وعلى سبيل المثال نجد JIT يعتمد على نظام معلوماتي دقيق لتجميع السلع في مخزن رئيسي متصل بشبكة المعلومات التي توفر جميع البيانات الخاصة بالسلع المجمعة وذلك بأقل تكاليف نقل وبأقل مخزون ممكن.

ويوضح الشكل رقم (03-12) تدفق المعلومات بين عناصر اللوجستيات.

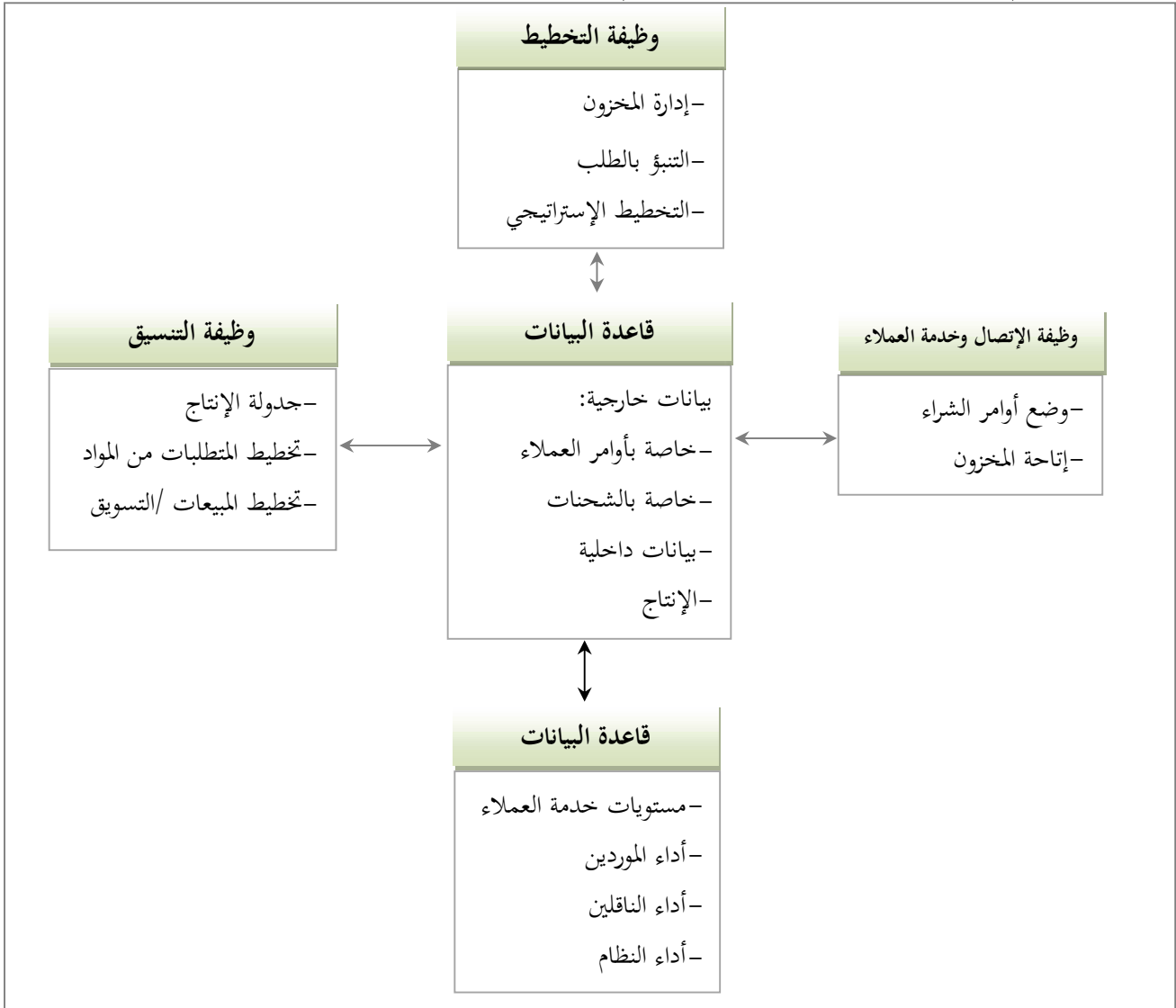
الشكل رقم (03-12): تدفق المعلومات بين عناصر اللوجستيات.



Source : Harrington. C. , Lambert, D.M and christopher,M.G, A methodology for measuring vendor performance International journal of business logistics, 1991, val 12, no1,p30

تعتبر نظام المعلومات اللوجستية الوسيلة التي تعطي الإدارة القدرة على التخطيط والتنسيق والتحكم في جميع الأنشطة الخاصة بتنفيذ أوامر العملاء إلى جانب أنها أداة لتحقيق التكامل في سلسلة الإمداد. وتساهم في وضع استراتيجية العمليات اللوجستية والتي تكمن في خفض التكاليف والوقت المستخدم عبر سلسلة الإمداد، وكذا زيادة معدل اتمام توصيل الطلبات إلى العملاء.

الشكل رقم (03-13): الوظائف الرئيسية لنظم المعلومات اللوجستية



Source : Grocery manufactures association of america, 2000, p12.

بما أن الميناء يلتقي فيه كل الأفراد المشتركين في سلسلة النقل، ويربط بين شركات الملاحاة والشاحنين والوكلاء، وعمليات النقل البري، والمصدرين والمستوردين فهم يحتاجون إلى الكثير من المعلومات وإلى نظام سريع يوفر الدقة المطلوبة لجميع الأطراف وهو نظم المعلومات الذي يقدم معلومات حديثة وآنية لكل المشاركين بالميناء ويغطي حركة السفن والبضائع من وإلى الميناء ويسمح لهم بإجراء اتصالاتهم اليومية من خلال أجهزة الحاسب وخطوط الإتصالات.

"فالحصول على معلومات دقيقة عامل هام جدا، وخصوصا في عمليات التخطيط للميناء، وحتى يمكن التحكم والسيطرة على جميع العمليات والأنشطة داخل الميناء لابد من التكامل والتوحيد في كل العمليات لرفع كفاءة و انتاجية الميناء،"¹ من خلال سرعة التداول.

وهناك نظامين مساعدين مترابطين، فالنظام المساعد الأول وظيفته مراجعة صلاحية المعلومات التي تدخل النظام ثم بعد ذلك استعمال المعلومات الصالحة للمحافظة على تحديث الملفات وتعداد المعلومات الغير صالحة للتصليح، أما المساعد الثاني فيعمل على اختيار البيانات من الملفات وتعديلها لتقديم التقارير. وهو نظام مصمم بطريقة تسمح بالتحكم في كل نشاط وفي نظام المعلومات نفسه وعلى سبيل المثال:²

فعمليات التخطيط لرصيف الحاويات تحتاج معلومات عن نوع وعدد الحاويات التي يتم شحنها وتفريغها من كل سفينة.

وبالنسبة للمسؤول عن المخزون يحتاج إلى نظام يعطي له بانتظام عن مستوى المخزون ومعدل الاستخدام .

المطلب الرابع: تطبيق اللوجستيات الإلكترونية بالموانئ البحرية

إن اللوجستيات الإلكترونية باتت أمر واقع ويحتاج إلى وجود شبكة لنقل البيانات والمعلومات، مما أدى إلى اقتران اللوجستيات الإلكترونية مع نظام التبادل الإلكتروني للبيانات الذي يقوم بتبادل البيانات إلكترونيا في شكل نمطي في ظل نظام التسويق الإلكتروني فالإرتباط بين اللوجستيات الإلكترونية وعمليات الموانئ وأنشطتها وثيق وذلك لخدمة العملاء من الشركات الملاحية ومجتمع الميناء. فالدور الحديث للوجستيات في الموانئ بات يشمل نطاقا أكثر اتساعا من الأنشطة والعمليات وأدائها خاصة في ظل تداخل وترابط وتكامل أنشطة النقل ووسائلها لتحقيق المنفعة الزمانية والمكانية بأقل تكلفة وبأكفأ الطرق في ظل السلسلة اللوجستية المتكاملة التي تسمح بتدفق السلع بكفاءة عالية.

¹ - د/يسرى الجمل، الإدارة الإلكترونية وتطبيقها في أنشطة النقل البحري مقترح انتاج سوق الكتروني تعاوني مرن، مرجع سبق ذكره، ص16.

² - المرجع السابق ذكره، ص18.

أولاً: -تعريف اللوجستيات الإلكترونية:

- "فن وعلم وإدارة وتنظيم أنشطة النقل والتخزين والتسويق بالإستعانة بالأساليب العلمية الحديثة والإلكترونية بحيث تؤدي هذه العمليات إلى تدفق المنتج، أيا كان نوعه من مرحلة المادة الخام إلى وصولها المصنع ومرور المنتج داخل خطوط الإنتاج للتصنيع ثم نقله وتوزيعه إلى المستهلك النهائي في الوقت المناسب والمكان المناسب والشكل المناسب لذوق المستهلك وأقل تكلفة ممكنة."¹

- "عملية تطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في مجال تخطيط وتنفيذ ومراقبة تدفق السلع والخدمات بكفاءة وفعالية بدءاً من مرحلة الحصول على المادة الخام أو المكونات وتدفعها عبر المراحل المختلفة للإنتاج والتوزيع وحتى مرحلة الإستهلاك النهائي."²

- "هي مجموعة المعاملات التي تتم بإستخدام التقنيات الحديثة التي وفرها ثورة المعلومات وثورة الإتصالات، ومن خلال شبكة الأنترنت وعبر التبادل الإلكتروني للبيانات لكي تحل محل المستندات الورقية في هذه المعاملات، وطرق استخدام تكنولوجيا المعلومات في ميكنة سلسلة الإمداد في مجالات اللوجستيات، وذلك من خلال تحديد العلاقة بين معلومات اللوجستيات وأسلوب تطوير الأعمال."³

وتنقسم إلى ثلاثة محاور:

1- اللوجستيات العامة Public logistics :

يتم ارسال المعلومات الخاصة بنقل البضائع مباشرة إلى الجهات الرقابية الحكومية لسهولة ويسر انجاز اجراءات المراقبة الرسمية عن طريق الخدمات الإلكترونية لرقابة سلطات الميناء والرقابة الجمركية والصحية، وهذا تعتمد اللوجستيات العامة على نظام مراقبة ومتابعة أنشطة ومجالات التجارة داخل الدولة.

2- اللوجستيات الشاملة Comprehensive logistics

هي مجموعة خدمات الحكومة الإلكترونية، وهي وسيلة فعالة لمراقبة و ربط جميع مناطق التجارة بالدولة مع الموانئ البحرية.

¹ - د/خالد ممدوح ابراهيم، لوجستيات التجارة الإلكترونية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008، ص36.

² - د/ايهاب النحراوي، المقومات التنافسية لموانئ الحاويات المحورية في الخليج العربي، مرجع سبق ذكره، ص41.

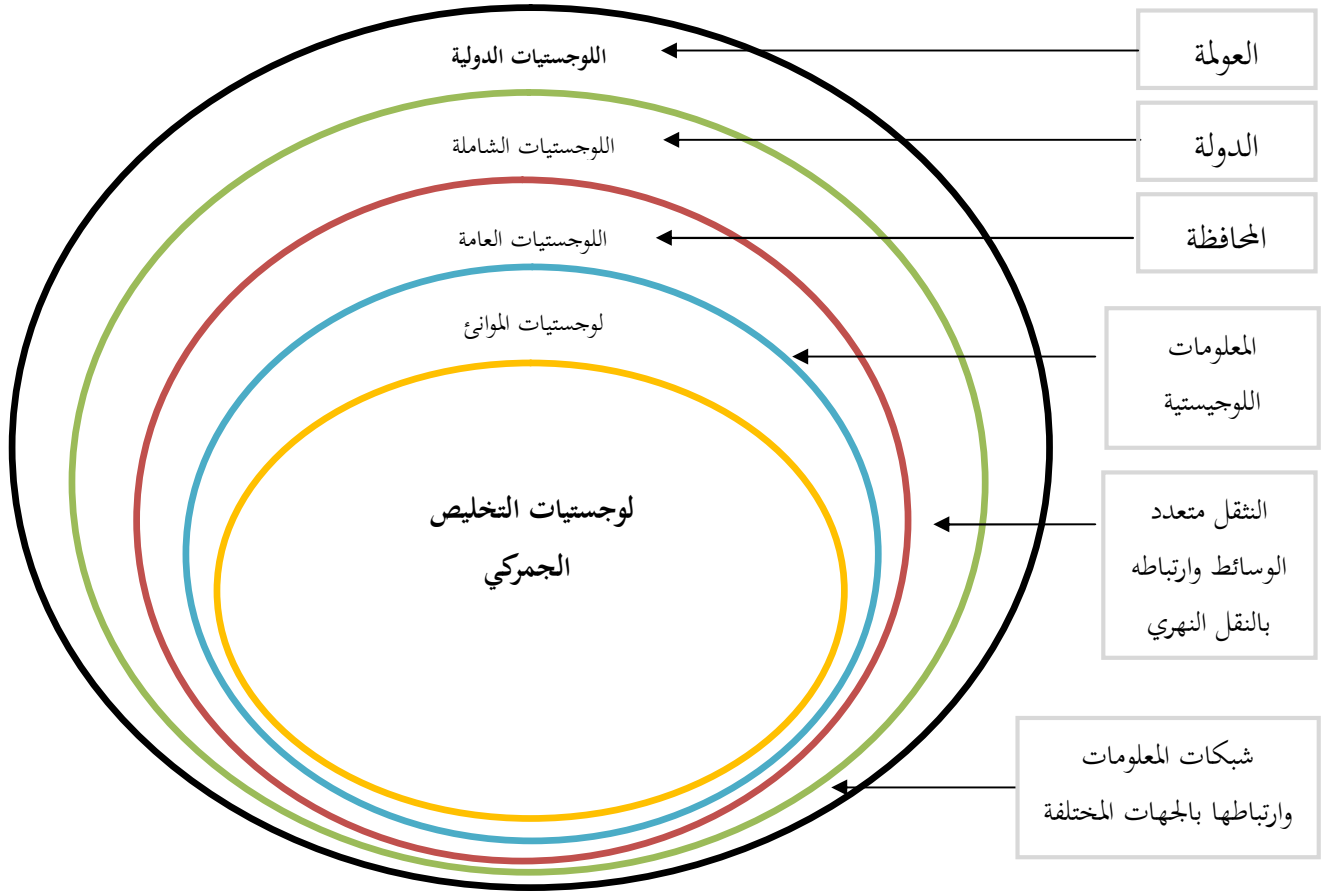
³ - د/عماد أبو السعود، دور اللوجستيات في الموانئ البحرية، الندوة الدولية الرابعة والعشرون للموانئ 17-19 فيفري، 2008،

الإسكندرية، ص2.

3- اللوجستيات الدولية International logistics

فمن خلال خدمات التجارة الإلكترونية تقوم بمراقبة ومتابعة أنشطة ومجالات التجارة بين الدول. فمراكز اللوجستيات بالموانئ تتكامل مع اللوجستيات الدولية والشاملة بواسطة الخدمات الإلكترونية وهذا ما يوضحه الشكل التالي:

الشكل رقم (03-14): التوجيهات الحديثة في نظم المعلومات اللوجستية وتطوراتها في مجال الأعمال



المصدر: مريم فرج محمد حامد، أثر اللوجستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورتسودان (1995-2014)، مرجع سبق ذكره، ص 49.

ونظرا لأهمية نظم المعلومات والاتصالات وارتباطها بلوجستيات النقل والتجارة الدولية قامت الشركات الملاحية الكبرى بإنشاء وحدة أعمال استراتيجية للعمليات اللوجستية Strategic business SBU unit ، "فأنشأت APL logistics - NYK logistic - Maersk logistics - وجميعها تستخدم اللوجستيات الإلكترونية والتبادل الإلكتروني للبيانات في أداء عملياتها وتجاوبا مع هذا التوجه قامت العديد من الموانئ

بإدخال نظام التبادل الإلكتروني للبيانات¹، حيث أصبحت الشركات الملاحية والميناء منظومة واحدة لتنسيق العمليات الإدارية والتشغيلية للسفن والبضائع مما يؤدي إلى خفض احتمالات الأخطاء الناجمة عن عمليات التداول، ويسمح بالتخلص من المستندات الخاصة بالجانب الإداري والمحاسبي والجمركي بالنسبة للسفينة والبضائع قبل أن تصل السفينة إلى الميناء وكذا التحضير لدخول السفينة، وتخصيص الرصيف والمعدات اللازمة لتشغيل السفينة وتداول الحاويات والبضائع وهذا كله من شأنه تقليل التكلفة والجهد والوقت وبالتالي رفع مستوى الإنتاجية وجودة الخدمات وتحقيق التميز التنافسي للميناء.

وفي هذا الإطار يتم تصنيف مسارات المستندات المتداولة في عمليات الموانئ إلى أربعة مجموعات

ثانياً: المستندات المتداولة في عمليات الموانئ:

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

1- المستندات ما بين مصلحة الجمارك ومجتمع الميناء:

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

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

وقام مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية لإدخال النظام الإلكتروني في مجال التخليص الجمركي بتقديم: "البرنامج الآلي لبيانات الجمركية ASYCUDA لتبسيط واسراع عمليات التخليص الجمركي عن طريق ربط مؤسسات الأعمال الكترونياً بالسلطات الجمركية لإنهاء كافة الإجراءات بما فيها دفع الرسوم بسهولة وسرعة بما يحقق وفورات كبيرة سواء في الوقت أو النفقات اللازمة لإنهاء تلك الإجراءات."²

¹ - د/أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، مرجع سبق ذكره، ص 224.

² - د/أيهاب خليل النحراوي، موانئ الخليج العربي القدرة التنافسية، مرجع سبق ذكره، ص 42.

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

2-المستندات ما بين ملاك السفن والوكلاء الملاحيين:

وتمثل هذه المستندات في البيانات الخاصة بالبضائع وتقارير الشحن والتفريغ وإخطارات البضائع وخدمات الوكالة الملاحية. وفي هذا الشأن قامت اللجنة الإقتصادية لأوروبا Commission Economic Ece for europe: " بوضع نظام الأمم المتحدة المتعلق بتبادل البيانات إلكترونيا في مجالات الإدارة والتجارة والنقل والمعروف بإسم (Un/Edifact)، وهذا النظام الذي يعمل به في العديد من الدول، يسمح بتوحيد لغة التبادل الإلكتروني للبيانات بين أطراف التعامل على اختلاف دولهم.¹" (وذلك بواسطة رسائل نمطية يبلغ عددها أكثر من 120 رسالة وتعرف بإسم United Nations Standard MessageUNSM) لأنه يجب على ملاك السفن اجراء الإتصالات الإلكترونية مع كل الموانئ التي تدخل سفنهم إليها ولكن عمليا لا يمكن مواكبة

مختلف الأنظمة المستندية في جميع الموانئ.

ويتم التعامل مع هذا النظام كل من المصدرون، المنتجون، الوسطاء، أصحاب البضائع، البنوك، شركات التأمين، مقدموا البضائع، متعهد النقل، الجمارك، هيئات الموانئ... وهذا النظام من شأنه توفير الوقت والتكاليف من خلال تبسيط لإجراءات وإزالة العقبات الإدارية أثناء تبادل المستندات الورقية.

"ولقد ارتبطت إحدى عشر من كبريات الشركات الملاحية العالمية للنقل بسفن الحاويات بإتفاقية فيما بينها تسمى Information system agreement لتطبيق الرسائل النمطية مع وكلائهم الملاحيين ومع الموانئ ومحطات الحاويات التي تدخلها سفنهم.²"

3-المستندات ما بين المصدرين والمستوردين بمعاونة البنوك وشركات التأمين ووكلاء الشحن وغرف التجارة وهيئات الفحص.

وتشمل هذه المستندات: سندات الشحن، شهادة المنشأ ووثائق التأمين، شهادات النوعية والكمية والشهادات الصحية، الفواتير التجارية.

¹ - د/أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، مرجع سبق ذكره، ص225.

² - د/أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص310.

وتم وضع القواعد الدولية الخاصة بسندات الشحن الإلكترونية عام 1991 من طرف اللجنة البحرية الدولية International Maritime Committee ولقد راعت هذه اللجنة ارساء نصوص هذه القواعد بنفس مستوى الأمم المتحدة الخاصة بنظام UN/Edifact، وذلك لتنظيم الإرسال الإلكتروني لسندات الشحن.

وتم انشاء نظام بوليرو Bolero لضمان تبادل مأمون لمختلف مستندات التجارة الإلكترونية.

4- "المستندات ما بين مختلف فئات الوكلاء ومقدمي الخدمات داخل الميناء وبين سلطات الميناء والأجهزة العامة الأخرى بالميناء."¹

وتتضمن هذه المستندات، العقود ما بين الوكلاء الملاحين وبين مقدمي البضائع، وكذا عقود الشحن وتفرغ البضائع، وعقود تبادل البيانات إلكترونياً بين الوكلاء الملاحين والمحطات الطرفية، وتصاريح الدخول والتراكي والسفر، عقود الإرشاد والقطر، عقود صيانة واصلاح السفن.

وفي هذا الإطار تم وضع النظام المتقدم لمعلومات البضائع (ACIS) من طرف مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية UNCTAD لتتبع البضائع في الميناء Port trackers، وفي السكك الحديدية Rail tracker ويوفر هذا النظام المعلومات الضرورية لشبكة الإتصالات الإلكترونية التي تربط بين النقاط اللوجستية داخل الميناء وخارجه لتتبع حركة البضائع.

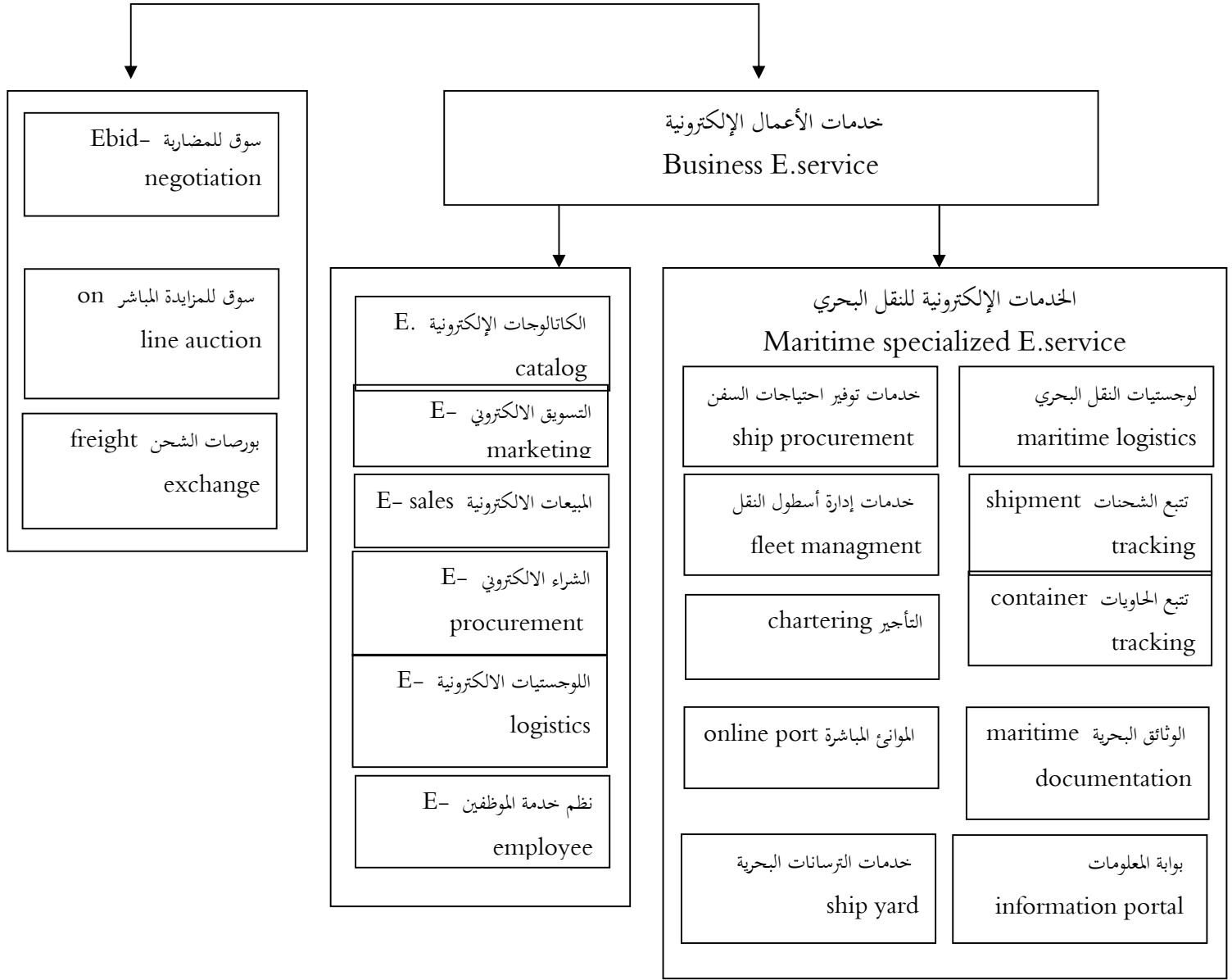
ثالثاً: تطبيقات اللوجستيات الإلكترونية بالموانئ البحرية:

إن التطور التكنولوجي السريع كاد أن يغلق المسافة الزمنية بين تطوير الميناء واستجابة التجارة المارة بها لهذا التطور، وفي ظل هذا التطور "نما الإتجاه نحو تطبيق مفاهيم التسويق الإلكتروني Electronic marketing في هذا الخصوص ونتيجة لهذا نشأت مجتمعات جديدة تطلق عليها مجتمع التسويق الإلكتروني. Electronic marketing community أو مجتمع تبادل البيانات إلكترونياً Edi community ونشأ أيضاً ما يعرف بإسم المؤسسات الافتراضية Virtual enter prises والتي تعتمد على تطبيق أسلوب الأسواق الإلكترونية Electronic market places² كما يتضح في الشكل التالي رقم (03-16).

¹ - د/ايهاب النحراوي، موانئ الخليج العربي، مرجع سبق ذكره، ص45.

² - د/عماد أبو السعود، دور اللوجستيات في الموانئ البحرية، مرجع سبق ذكره، ص3.

الشكل رقم (03-15): اللوجستيات الإلكترونية في الموانئ البحرية



المصدر: مريم فرج محمد حامد، أثر اللوجستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورتسودان (1995-2014)، مرجع سبق ذكره، ص50.

إن شركات النقل البحري تستخدم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات التي تطبق على أساس الوقت الحقيقي في النظم الآلية لتتبع السفن التي تعتمد على تكنولوجيا التتابع الإصطناعية في النظم الشاملة لتحديد المواقع GPS جنباً إلى جنب مع خرائط رقمية إلكترونية وإتصالات رقمية في الإتجاهين من السفن

إلى الساحل ومن الساحل إلى البحر وتمكن هذه النظم من تتبع السفن والحاويات والمعدات في الوقت الحقيقي، وحساب التوجيهات والجداول الزمنية المثلى.¹

وهناك الكثير من الناقلين البحريين ومن مقدمي خدمات المعلومات ساعدوا الشاحنين في تنفيذ تدفقات الشحنات بشكل أكفأ على الأنترنت نظرا للخطوات العملية المعقدة للشحنات الدولية كوضع الجداول الزمنية، عرض الأسعار، تكاليف الشحنات والحجز والتأمين، الضرائب الرسوم، المدفوعات وإدارة المستندات.

أما الموانئ فستستخدم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الوقت الحقيقي وكذلك نظم التبادل الإلكتروني للبيانات في مجال تتبع حركات السفن والشحنات (وإدارة الحاويات وتتبعها من خلال النظم الشاملة لتحديد المواقع أو تسجيل الخطوط المتوازية)، بينما ساحات الحاويات تستخدمها لإدارة الشحن والتفريغ من خلال تخصيص المعدات والروافع، والتخزين، وكذا تسليم البضائع إلى وسائل النقل كالسكك الحديدية والشاحنات عند بوابات الميناء.

"وعلى شركات النقل أن تضع على الحاويات Transponder لتتبعها واكتشاف مواقعها داخل ساحات التخزين للحاويات المكتظة."²

ويوجد بالموانئ البحرية هجان مطبقان من تكنولوجيا المعلومات والاتصالات هما:³

1- نظم تشغيل النقل التي تنفذ في الموانئ، حيث تعالج نظم الحاسبات إدارة البيانات وتنظيم الساحات والسفن والقطارات، ومراقبة المعدات في المحطة الطرفية والاتصالات.

2- نظم مجتمع الميناء: التي كثيرا ما تشمل توجيه التبادل الإلكتروني للبيانات، وبصورة متعاضمة الرسائل التي تعتمد على الشبكة العالمية للمعلومات بين الناقلين والشاحنين والسماسة والبنية الأساسية البحرية للموانئ وغير ذلك من وسائط النقل كالسكك الحديدية مما يسمح بتقاسم تفاصيل ومواقع الحاويات فضلا عن أوقات وصول السفن ومغادرتها.

¹ - مريم فرج محمد حامد، أثر اللوجستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورسودان (1995-2014)، مرجع سبق ذكره، ص53.

² - د/أحمد عبد المنصف، التطورات العالمية للنقل البحري ودور الموانئ المصرية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 1993، ص3.

³ - عماد أبو السعود، دور اللوجستيات في الموانئ البحرية، مرجع سبق ذكره، ص5.

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

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

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

رابعاً: المجتمع الافتراضي للموانئ الذكية Smart ports virtual community

إن الميناء الحديث يتضمن أنشطة لوجستية وتجارية وصناعية التي تضيف قيمة مضافة عالية كتنجئة البضائع وتغليفها ووضع العلامات عليها وتسيورها، وعمليات التخزين والتوزيع الشامل، وعمليات التجميع والصناعات الصغيرة وهذا تطورت إدارة الموانئ من تقديم التسهيلات إلى المشاركة في عمليات التجارة الدولية بإستعمال تكنولوجيا المعلومات لإدارة المعلومات الخاصة بالسفن والبضائع وسلسلة النقل اللوجستية واللوجستيات الإلكترونية لتحسين أداء وإنتاجية الميناء ورفع قدرته التنافسية، وهذا ما أدى إلى ظهور فكرة تكوين مراكز اللوجستيات الإلكترونية بالموانئ.

وتعرف مراكز اللوجستيات الإلكترونية بالموانئ بأنها: "جزء من المجتمع الافتراضي للميناء الذي يربط بين كافة الجهات العاملة في أنشطة تجارية أو فنية أو إدارية أو كانت جهات حكومية أو خاصة، ولا يقتصر هذا المجتمع على الجهات المتواجدة جغرافياً داخل حدود الميناء، ولكن المعيار العام هو الدور الذي تلعبه في سلسلة النقل والتجارة."¹

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

¹ مريم فرج محمد حامد، أثر اللوجستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورتسودان 1995-2014، مرجع سبق ذكره، ص54.

كما أن فكرة تكوين مجتمع للتجارة الإلكترونية يشمل تجمع اللوجستيات الإلكترونية بالميناء في شكلها البسيط هي "عبارة عن انشاء شبكة اتصالات للحاسبات تربط بين الجهات المختلفة المشاركة في سلسلة النقل والتجارة، ويتم عبر هذه الشبكة تبادل البيانات المتعلقة بالتجارة والنقل."¹

خامسا: الخدمات الإلكترونية اللوجستية

إن الخدمات الإلكترونية اللوجستية هي مجموعة من برامج الكمبيوتر يتم استعمالها عن طريق شبكة الأنترنت لتقديم بعض الخدمات للعملاء والشركاء التجاريين.

وتتضمن هذه الخدمات بيئة التشغيل للخدمات الإلكترونية المتعلقة بنظام إدارة تدفق الأعمال، وكذا عمليات التكامل التي تعمل على تحقيق الأهداف المتعلقة بالمؤسسة الافتراضية على شبكة الأنترنت بواسطة:²

* المكاتب الأمامية Front office

يعتبر الموقع في مجال الأنترنت هو المكتب الأمامي للمؤسسات الافتراضية، وبالنسبة للترويج التسويقي الإلكتروني فهو يشمل أيضا الشبكات والاتصالات المتاحة بالميناء لتسهيل الربط وتكامل الخدمات الإلكترونية.

* المكاتب الخلفية Back office

وتتضمن التكامل لخدمات التجارة الإلكترونية كخدمة العملاء، وعمليات أمر التوريد والخدمات اللوجستية مع عمليات الميناء والتكامل مع نظم المعلومات المطبقة بالميناء. وتحقق اللوجستيات الإلكترونية مجموعة من الخدمات الإلكترونية بالموانئ البحرية وهي:

1- الخدمات الإلكترونية للتسهيلات Facilities e-services

تتمثل في المناقصات والمزايدات الافتراضية، فبالنسبة للمزايدات تسمح الخدمة الإلكترونية للشركات والعملاء بإنشاءها وتنفيذها بواسطة شبكة الأنترنت وذلك لتوفير البضائع لشركات النقل أو الفراغات لأصحاب البضائع مع الخطوط الملاحية.

¹ - عماد أبو السعود، دور اللوجستيات في الموانئ البحرية، مرجع سبق ذكره، ص 8.

² - المرجع السابق ذكره، ص 9.

لذا بإمكان الموقع الإلكتروني للميناء أن يقدم هذه الخدمة (المزايدات) لفائدة الخطوط الملاحية وأصحاب البضاعة المتعاملين مع الميناء.

أما فيما يخص المناقصات فإن الخدمة الإلكترونية للوجستيات تسمح للميناء بنشر المناقصات العامة على شبكة الأنترنت، واستقبال العروض، والتفاوض الكترونياً على التوقيات المطلوبة وكذا الاستفسارات وقد تكون هذه المناقصات لصالح الشركات والعملاء المشاركين في السوق الإلكتروني للميناء (مجتمع الميناء) ويمكن أن تقدم هذه الخدمة من خلال:¹

* الفراغات المتاحة بالسفن.

* البضائع المطلوب نقلها.

* سوق للمعدات والآليات المستعملة.

2- الخدمات الإلكترونية العامة: قوائم المنتجات والخدمات على الشبكة

فهذه الخدمة من القوائم فهي وصلة بينية على الشبكة وهي تتضمن:²

2-1 التسويق: فخدمة التسويق على شبكة الأنترنت توفر معلومات عن بيع الخدمة للعميل كالمعلومات عن المزيج التسويقي للشبكة 45، ويمكن استعمال هذه المعلومات في بحوث التسويق والتعرف على رغبات العميل وقياس رضا العميل.

2-2 الإحتياجات: توفير الكتالوجات الإلكترونية للموردين المتعامل معهم داخل الميناء وذلك للإطلاع على البيانات والمعلومات عن الخدمات المختلفة وكذا الأسعار والتكلفة للحصول على هذه الخدمات.

2-3 المبيعات: إن الخدمة الإلكترونية للمبيعات تتكامل مع الخدمة الإلكترونية للتسويق، وتتكون خدمات المبيعات الإلكترونية من: قوائم الأسعار للخدمات، والكتالوجات الإلكترونية للخدمات، وآليات البحث الإلكتروني.

¹ - مريم فرج محمد حامد، أثر اللوجستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورتسودان 1995-2014، مرجع سبق ذكره، ص55.

² - د/عماد أبو السعود، دور اللوجستيات في الموانئ البحرية، مرجع سبق ذكره، ص10.

3- الخدمات الإلكترونية للأعمال الخاصة بالميناء:

وهي حلول التجارة الإلكترونية المتعددة النقاط من شركة إلى شركة، ويوفر هذا النظام لشركات النقل نظم تجارة إلكترونية كاملة للانتقال من علاقة الشركات التجارية التقليدية إلى علاقة الشركاء التجاريين المتعددة النقاط بحيث تصل شريك تجاري في وقت واحد مع شركاء متعددين في ظل تبادل شبكي.

ففي الميناء بإمكان الشاحن تقديم عرض يلتزم فيه بأداء خدمات نقل بري ينشئها مقدموا خدمات نقل اللوجستيات يستعملون الأنترنت، ويوجه طلبا يدرجه في نظام تخطيط الموارد الذي تحتوي عليه شركته. ثم طلبه ينتقل آليا إلى نظام إدارة النقل لدى مقدم الخدمات الذي يتحصل عليه الناقل وبعد ذلك يحدد النظام السعر، ويعترف بالطلب ليرسل رسائل لتسليم الشحنة، ثم بعد ذلك يشعر الناقل والمرسل إليه ويقبل أسعار الناقل ويدفعها وكل هذه الإجراءات تتم آليا.

3-1 تعقب وتتبع المسار:

إن وظيفة تعقب وتتبع المسار شائعة الإستعمال بين مقدمي خدمات النقل الذين يستعملون الأنترنت بغض النظر إذا كان المقدم ناقل بري، سكك حديد، بحري أو جوي لأن لكل الشاحنين بشكل ما مصلحة في حركة شحناتهم من خلال تتبع ومراقبة الشحنات، تتبع الحاويات والسفن والمعدات والرحلات الجوية.

ومن خلال الأنترنت والتليفون يسمح مقدموا الخدمات في الموانئ البحرية للعميل إمكانية التتبع كما بإمكانه الإتصال بموقع مقدم الخدمة ويطبع رقم الطرد.

فإن عملية تتبع وتعقب الشحنات لا تقتصر على معرفة موقع الشحنة خاصة في حالة خدمات النقل من شركة لشركة بل إدارة تدفق الشحنات إلكترونيا ومن بعد ذلك توفير إدارة أكثر كفاءة وتبصرًا للمخزون وإعادة التخزين وكذلك عمليات خطوط الإنتاج والتسويق وخدمة العميل. وهناك أنشطة أخرى للتعقب والتتبع بالإمكان استعمال الأنترنت فيها وهي من مكونات حلول التجارة الإلكترونية وهي:¹

-الرصد والحجز والطلبات، توافر الحمولة، توافر المعدات، حجز الحمولة، طلب الإستلام، طلب الأسعار، البحث عن العنوان، معلومات الوصول والمغادرة، حساب زمن الرحلة، معلومات الحركة.

¹ - مريم فرج محمد حامد، أثر اللوجستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورتسودان، مرجع سبق ذكره، ص 57.

3-2 التعريفات والأسعار والحجز:

خاصة في مجال النقل البحري يوفر الأنترنت فرص لتيسير وتحقيق الشفافية في هياكل تعريفات وأسعار الناقلين.

3-3-3- سند الشحن:

إن بوليصة الشحن من أهم الوثائق التي توفرها شركات النقل البحري عن طريق السوق الإلكتروني للميناء ويمكن أن يوفر الميناء والجمارك الكثير من الوثائق الإلكترونية لأصحاب البضاعة وأصبح سند الشحن معترف به كمستند ملكية ونقطة ارتكاز التجارة الدولية.

3-4-3- بوابة المعرفة:¹

هي مجموعة من البرامج الإلكترونية يوفرها السوق الإلكتروني لفائدة العملاء والشركات داخل السوق لتوفير المعرفة عن جميع خدمات السوق الإلكتروني مع امكانية خلق بوابة معرفة Knowledge portal لكل عميل أو مشترك طبقا للاهتمامات الخاصة به وهذا عن طريق تتبع البرامج الذكية لطلبات العميل في كل مرة، وتوفير أيضا بوابات معرفية طبقا لكل نطاق من الأعمال لسهولة الحصول على المعلومات والبيانات والإحصائيات عن أعمال السوق الإلكترونية.

¹ - د/عماد أبو السعود، دور اللوجستيات في الموانئ البحرية، مرجع سبق ذكره، ص12.

خاتمة الفصل :

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

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

الفصل الرابع

مدى تطبيق العمليات اللوجيستية
بمبنياء روتردام ومبنياء وهران.

تمهيد :

يلعب ميناء روتردام دورا رئيسيا من خلال الربط بين المنتجين والمستهلكين في العالم عن طريق الخدمات اللوجستية ذات المستوى العالي، ويعتمد هذا النجاح على موائمة البنية التحتية العصرية، والتسهيلات الكبيرة وموقعه الساحلي في قلب أوروبا. لذا يتم تصنيف ميناء روتردام على أنه مركز عالمي نموذجي للخدمات اللوجستية ومراكز اللوجستيات الأوروبية خصوصا بعد تحرير خدمات النقل الدولي متعدد الوسائط وتطور خدمات القيمة المضافة والخدمات اللوجستية.

المبحث الأول: تطبيق العمليات اللوجيستية بميناء روتردام.

كانت هولندا ومازالت تعتمد منذ العصور الوسطى بشكل كبير على أنشطة التجارة الأوروبية والدولية المتعلقة بالنقل وذلك للتغلب على محدودية مواردها الطبيعية وصناعتها المحلية وتعتبر هولندا بوابة أوروبا من ناحية الشمال الغربية لأوروبا بحكم أنها تقع في أوروبا الغربية الشمالية ويحدها بحر الشمال وبلجيكا وألمانيا.

كما لها مزايا جغرافية واقتصادية تتمثل في الموقع الجغرافي القريب من المناطق السكانية والصناعية والاقتصادية في أوروبا وخاصة مع ألمانيا، وربطها بالممرات المائية الداخلية والطرق البرية وكذا البحار القصيرة، ووقوعها على طريق الخطوط الملاحية الرئيسية وتواجد بها مطار شيفول الذي يعتبر من بين المطارات الكبرى في أوروبا، وكذا تسهيل الإجراءات الجمركية والضريبية المشجعة للمستثمرين الأوروبيين ومن باقي دول العالم.

المطلب الأول: الموقع الجغرافي والخصائص العامة للميناء

أولاً: الموقع الجغرافي للميناء:¹

يوجد ميناء روتردام في أكثر منطقة بحرية إزدحاماً في العالم وهو بحر الشمال، وأكثر منطقة شهيرة إزدحاماً هي نهر الراين، إضافة إلى ذلك فإن الميناء ليس به أهوسة، واختلافات المد به صغيرة تصل إلى 1.5م، والموقع الجغرافي المشجع والمناسب يعد واحداً من العوامل التي جعلت ميناء روتردام من أكبر موانئ العالم، وهي مكانة احتفظ بها منذ عام 1992. ويقع على خط عرض $51^{\circ}53'06''$ N، وخط طول $4^{\circ}40'17''$ E.

ثانياً: الخصائص العامة للميناء:

وتبلغ المساحة الإجمالية للميناء 12.643 هكتار منها المساحة الأرضية 7.796 هكتار، والمساحة المائية نحو 4.810 هكتار، ومساحة الأراضي القابلة للإيجار حوالي 5.968 هكتار، وطول الميناء 42 كلم. والطول الإجمالي للأرصفت 76.3 كلم، وبلغ عدد الأرصفة 119، منها 18 رصيف لسفن البحرية و 96 رصيف لسفن الداخلية حيث 55 كم من الأرصفة متاحة للسفن الكبيرة و 20 كم من الأرصفة

¹ - <https://www.fr.m.wikipedia.org/wiki/portdeRotterdam> 10h 30m 25/03/2018

² - عبد الحميد بن علي العليان، دور اللوجيستيات في رفع كفاءة الموانئ دراسة تطبيقية على المملكة العربية السعودية، رسالة دكتوراه، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، نقل دولي ولوجيستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2012، 50.

متوفرة للسفن الصغيرة، وعمق الرصيف 24 م، وعمق المياه في الممر المائي 26 م، وطول الممر المائي في بحر الشمال 57 كم، وطول خطوط الأنابيب 1500 كم.

ولدى ميناء روتردام 15 عوامات (Buoys) و100 طوافات (Pontoons).

و80 محطة لإعادة الشحن، وقناة يورو جول Eurogeul في بحر الشمال بعمق 25 م وحقق ميناء روتردام عائدات بلغت 679.34 مليون أورو في عام 2016.

ولقد مر ميناء روتردام بعدة مراحل وهي كالتالي:¹

- ميناء الجيل الاول: كانت تمارس به أنشطة تداول البضائع فقط وذلك بعد الحرب العالمية الثانية.
- ميناء الجيل الثاني: كانت فترته في السبعينات من القرن الماضي، وظهرت به صناعات تدعم عمليات تداول البضائع.
- ميناء الجيل الثالث: وكانت فترته في الثمانينات، ويشمل خدمات التوزيع والخدمات اللوجيستية الأخرى، واستقبال مختلف أنواع واحجام السفن.

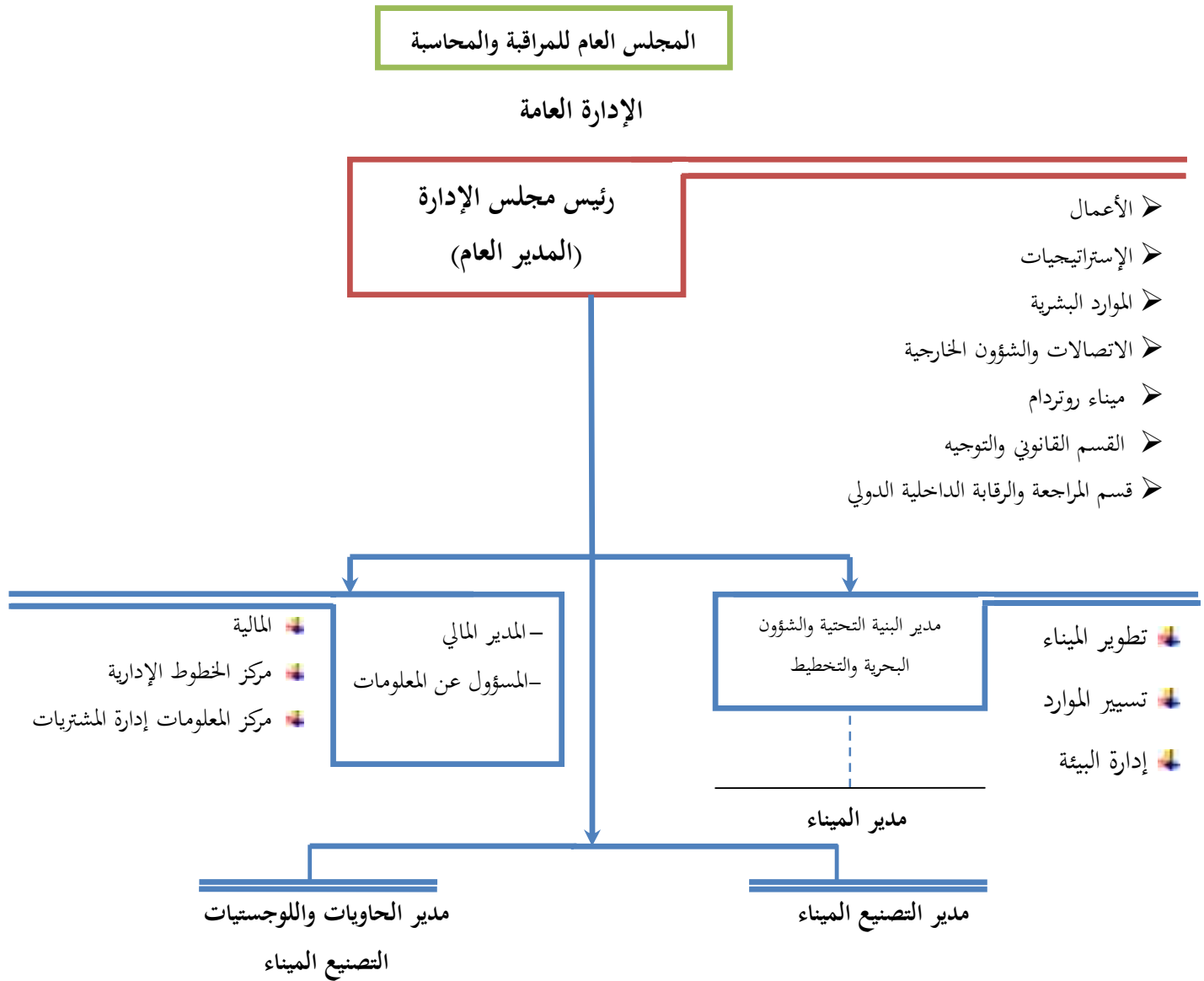
المطلب الثاني: النظام الإداري و تداول البضائع والحاويات بميناء روتردام

أولاً: النظام الإداري بميناء روتردام:

ان ميناء روتردام هو عبارة عن هيئة شبه حكومية ذو إدارة مستقلة، حيث تتمثل أسهم الحكومة في 29.17% من أسهم الميناء وبلدية روتردام 70.83%.

¹ - عبد الحميد بن علي الغلبان، دور اللوجيستيات في رفع كفاءة الموانئ دراسة تطبيقية على المملكة العربية السعودية، مرجع سبق ذكره، ص 50-51.

الشكل رقم (04-01): الهيكل التنظيمي لإدارة ميناء روتردام



المصدر : من اعداد الطالبة

فهو قطاع عام ويتم تشغيل الميناء حسب نموذج Land- lord وهذا يعني أن الإدارة توفر البنية التحتية كالأرصفة، والأحواض، والأرض وتقوم بتأجيرها لشركات خاصة بعقد طويل الأجل وتقوم هذه الشركات بالإستثمار في البنية الفوقية كمعدات المناولة، والأوناش، والطرق والسكك الحديدية (وتقوم الإدارة أي هيئة الميناء بالمشاركة في السكك الحديدية والشاحنات بنسبة قليلة ليكون الهدف واحد)، والعمال في محطات الشحن والتفريغ والمخازن.

وتسمح هيئة الميناء لشركات التجارية والصناعية والخدمية بممارسة الأنشطة التجارية والصناعية والخدمية كمقدمي الخدمات اللوجستية المتخصصة.

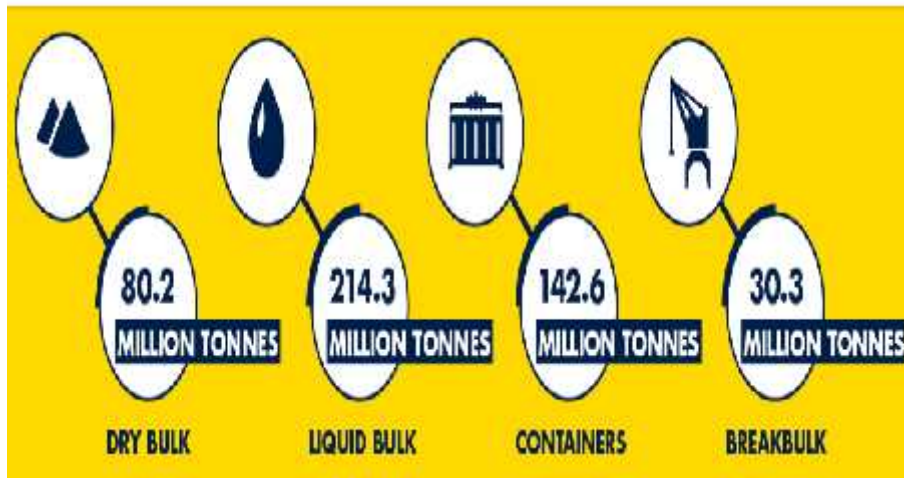
- وتمثل مهمة هيئة سلطة ميناء روتردام في خلق قيمة إقتصادية وإجتماعية من خلال تحقيق نمو مستدام بالتعاون مع العملاء وأصحاب المصلحة، بعد دفع أرباح الأسهم وتسديد الديون يتم استثمار الأرباح لتطوير الميناء، "وفي الاهتمام بعمليات الامان وسلامة البيئة واعداد وتجهيز البنية الاساسية فتخلق الظروف المحيطة التي يمكن للشركات ان تعمل فيها مما ييسر عملية تداول البضائع من روتردام الى اوربا كسوق استهلاكي رئيسي ثم توزيعها الى دول العالم."¹

ثانيا: تداول البضائع والحاويات بميناء روتردام

1- البضائع الصادرة والواردة (إنتاجية الميناء):

يتم التعامل في ميناء روتردام مع مئات الملايين من أطنان البضائع سنويا وتتضمن الرسوم البيانية التالية أرقام حسب نوع البضائع الواردة والصادرة في عام 2016 حيث قدرت البضائع الواردة 321.2 مليون طن، والصادرة 140.0 مليون طن.

الشكل رقم (04-02) إنتاجية الميناء لمختلف البضائع لعام 2016²



Source : <https://www.portofrotterdam.com/en/the-port/port-facts-and-figures/through-put>.

¹ - عبد الحميد بن علي العليان، دور اللوجيستيات في رفع كفاءة الموانئ دراسة تطبيقية على المملكة العربية السعودية، مرجع سبق ذكره، ص 52.

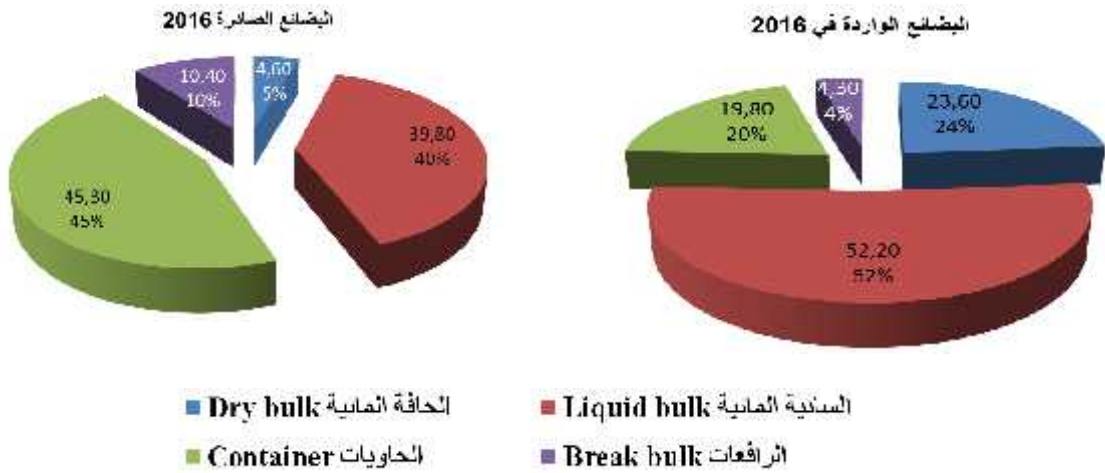
² - <https://www.portofrotterdam.com/en/the-port/port-facts-and-figures/through-put>,

Consultation 20/02/2018 at 10h:30

الشكل رقم (03-04): انتاجية الميناء لسنة 2016



الشكل رقم (04-04): البضائع الواردة و الصادرة لسنة 2016



الوحدة : الوزن الاجمالي بالمليون طن متري

2-تداول الحاويات:

ان ميناء روتردام هو أكبر ميناء الحاويات في أوروبا وبإمكان أكبر السفن أن تدخل الميناء 24/7 بفضل العمق الكبير وليس هناك قيود من المد والجزر أو الأقفال، والجداول التالي يوضح عدد الحاويات الصادرة والواردة لعام 2016.

الجدول رقم (04-01): الحاويات الصادرة والواردة في عام 2016 عن طريق البحر¹

الواردة (Incoming)	فارغة (Empty)	مملوءة(محملة) (Loaded)
Total containers	674.388	3.192.111
Total TEU	1.143.472	5.304.247
الصادرة Outgoing	Empty	Loaded
Total containers	764.300	2.782.749
Total containers	1.282.112	4.6335.55
Total containers	1.438.688	5.974.860
Total TEU	2.425.585	9.959.583

Source :<https://www.portofrotterdam.com/en/the-port/port-facts-and-figures/throughput>,
Consultation 20/02/2018 h 13 :05

الوحدة: عدد الحاويات والوحدات المكافئة (وحدة مكافئة عشرين قدم)

إن قطاع الحاويات هام بشكل خاص لأنه يلعب دورا أساسيا في خلق قيمة مضافة كالعمالة في الميناء والمناطق النائية، وحصّة روتردام من سوق الحاويات هي في أعلى مستوى لها منذ عام 2000 م، حيث بلغ عدد الحاويات المتداولة في عام 2016 حوالي 7.413.548 حاوية.

الشكل رقم (04-05) : اجمالي الحاويات المتداولة بميناء روتردام لعام 2016



المصدر:

المطلب الثالث: حركة السفن والاتصال بالظهير بميناء روتردام

اولا: حركة السفن:

يوضح الشكل التالي جميع أنواع وعدد السفن التي تدخل وتخرج من ميناء روتردام في عام 2016 حيث قدرت عدد السفن البحرية التي دخلت وخرجت من الميناء بـ 29.022 سفينة، والسفن الداخلية بـ 105.000 سفينة.

الشكل رقم (04-06): جميع انواع وعدد السفن بميناء روتردام (2016)

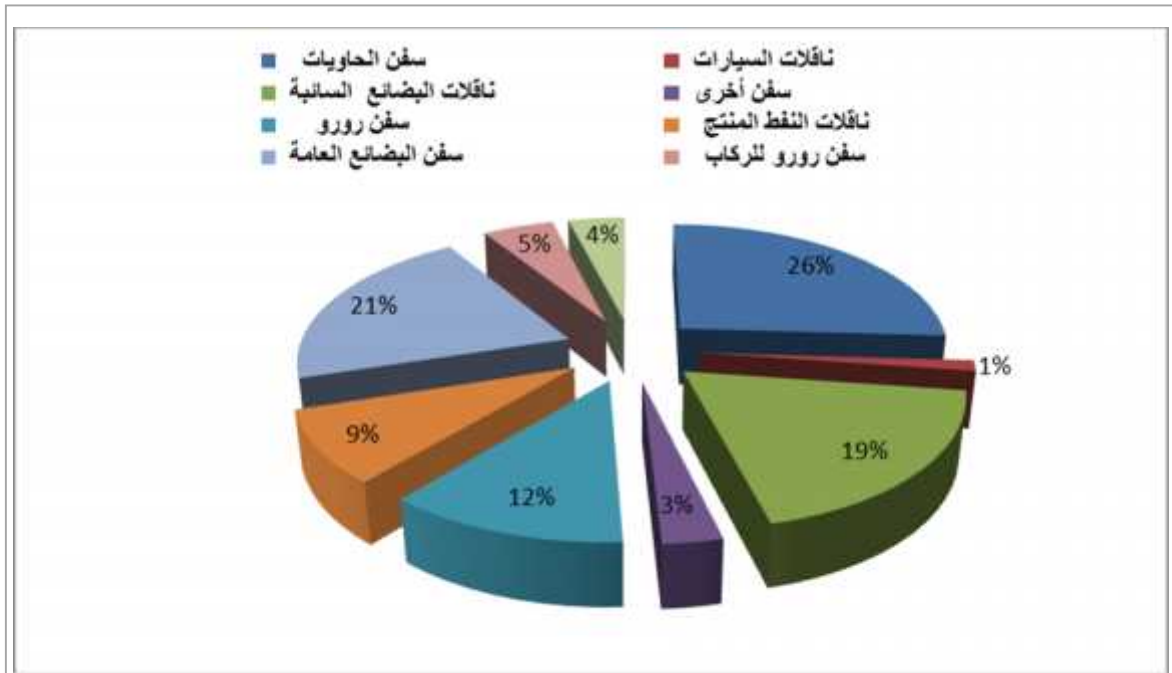


المصدر:

تفريغ وتحميل السفن:

يوضح الشكل رقم (04-07) جميع انواع السفن المفرغة والمحملة في عام 2016، وبذلك احتل ميناء روتردام المرتبة الأولى بنسبة 37.6% من مجموع السفن التي دخلت وخرجت من الموانئ الأوروبية، والمرتبة التاسعة على مستوى العالم.

الشكل رقم (04-07): السفن المحملة والمفرغة في عام 2016



Containers ships	سفن الحاويات
Car carriers	ناقلات السيارات
Bulk carriers	ناقلات البضائع السائبة
Other ships	سفن أخرى
Roro ships	سفن رورو
Oil-product carriers	ناقلات النفط المنتج
Gen : cargo ships	سفن البضائع العامة
Roro passenger ship	سفن رورو للركاب
Chemicals/gas tankers	سفن المواد الكيميائية والغاز

Source : <https://www.port of rotterdam. Com/en/the-port-facts-and-figures/vessels> 13/03/2018 10;45

ولقد حقق ميناء روتردام قيمة مضافة ب 20.782 مليون أورو، والمتمثلة في 3.12% من القيمة الكلية لهولندا، كما بلغ عدد العمال في عام 2016 حوالي 181.220 عامل أي 2.1% من مجموع العمالة الهولندية.

ثانيا: الإتصال بالظهير:

فهنالك وصلات ممتازة بين الميناء ومنطقة الظهير كشبكة واسعة من الطرق التي تصله بجميع دول أوروبا وشبكة السكك الحديدية المتصلة بشبكة السكك الحديدية لدول أوروبا، والشبكة النهرية (الممرات المائية الداخلية) وخطوط الأنابيب والنقل الجوي.

فهذه التركيبة جعلت هولندا بوابة أوروبا مستحوذة على أجزاء هامة من النقل الأوروبي المائي والبري، "حيث يمكن إيصال البضائع من ميناء روتردام إلى جميع المراكز الصناعية والاقتصادية الكبرى في أوروبا الغربية والشرقية في أقل من 24 ساعة".¹

- من حيث الموقع الجغرافي يقع مباشرة على بحر الشمال ولديه مساحة كافية لاستيعاب أكبر وأثقل السفن العائمة والأجسام.

- ليس لديه عوائق في شكل أقفال أو مد.

- يستثمر ميناء روتردام باستمرار في البنية الأساسية.

- تعتبر التسهيلات لإستقبال السفن وتداول البضائع والحاويات الأفضل على مستوى العالم.

- وجود محطات تداول الحاويات بطاقات استيعابية كبيرة.

- وجود ساحات التوزيع.

- تسهيلات الإجراءات الجمركية.

- توفر خدمات النقل متعدد الوسائط.

- وجود شركات الخدمات اللوجستية.

- وجود محطات لتداول مختلف البضائع.

- وجود بنية أساسية بحرية بالمعايير الدولية.

- وجود خدمات القيمة المضافة كالتخزين، التعبئة، التفريغ، لصق العلامة، التجميع والترتيب، الإصلاح.

- يعدّ ثهر الراين أكبر تجمع لتدفق سفن الشحن في العالم.

¹-Portal- beneluxbc. com>brochures>TOP, p3 11/02/2018 , 13 : 31h.

المطلب الرابع: الخدمات اللوجستية بميناء روتردام:

"من المميزات الأساسية في ميناء روتردام، هو تقديم التسهيلات الممتازة، والبنية الأساسية، والخدمات اللوجستية المتميزة والتي جعلت الميناء مركز جذب لمختلف أنواع الشركات، وتتمثل الخدمات اللوجستية المتاحة في ميناء روتردام"¹ فيما يلي:

أولا النقل: يوفر ميناء روتردام وصلات متكررة إلى مجموعة متنوعة من المناطق في أوروبا من خلال وصلات البحر القصيرة والسكك الحديدية والطرق البرية وكذلك باقي دول العالم من خلال شبكة النقل متعدد الوسائط.

1- النقل البحري:²

لميناء روتردام بحيرات قصيرة تربطه ب 200 ميناء في أوروبا، حيث يقدم الميناء خدمات نقل لبريطانيا، بلجيكا، إسبانيا، ألمانيا، إيطاليا، إيرلندا والعديد من الدول الأوروبية ويتوفر ميناء روتردام على وجود سفن الروافد وقدرتها على نقل جميع البضائع إلى الموانئ الأوروبية.

يمكن الوصول إليه بحرية على مدار 24 ساعة في اليوم دون عوائق ولديه وصلات مع حوالي 1000 ميناء في العالم ومنها 500 خطوط منتظمة ويرتبط بالموانئ الأوروبية والجزر البريطانية وبحر البلطيق (المسافات القصيرة) بحركة المرور النهرية وكابوتاج.

ويرتبط (بالمسافات الطويلة) بالموانئ البرازيلية والإفريقية والشرق الأوسطية من خلال نقل النفط، الغاز، الحديد، الفحم ومع الموانئ الأمريكية من خلال نقل الحاويات وفي حدود 500 كم من الميناء بإمكان حوالي 150 مليون مستهلك الوصول إلى العالم، وبالإمكان الوصول إلى هؤلاء العملاء في غضون 24 ساعة عن طريق البر، السكك الحديدية، الممرات المائية (الراين والقنوات)، وخطوط الأنابيب (أنابيب النفط والغاز).

ففي عام 2016 تعامل مع 134.022 سفينة ويتعامل مع العديد من الخطوط الملاحية منها Maersk، CMACGM، والتحالف (Mol، Hyunda، APL) وغيرها من الخطوط. ولدى ميناء روتردام أكبر سفن للشحن الداخلي، "حيث قطاع الملاحة الداخلية الهولندية يجذب انتباه العالم، فمن خلال أكبر

¹ - عبد الحميد بن علي العليان، دور اللوجيستيات في رفع كفاءة الموانئ دراسة تطبيقية على المملكة العربية السعودية، مرجع سبق ذكره، ص 53.

² - <http://fr.m.wikipedia.org/wiki/port-de-Rotterdam#situation> 22/02/2018 h 11 :52.

أسطول مبتكر ومتنوع في أوروبا تقدم هولندا تكلفة كفؤة واستدامة إضافية لسلاسل النقل البحري إلى المناطق النائية الأوروبية (الإستيراد والتصدير).¹

2- النقل البري: ينقسم النقل البري إلى الطرق البرية، والنقل بالأنايب والسكك الحديدية.

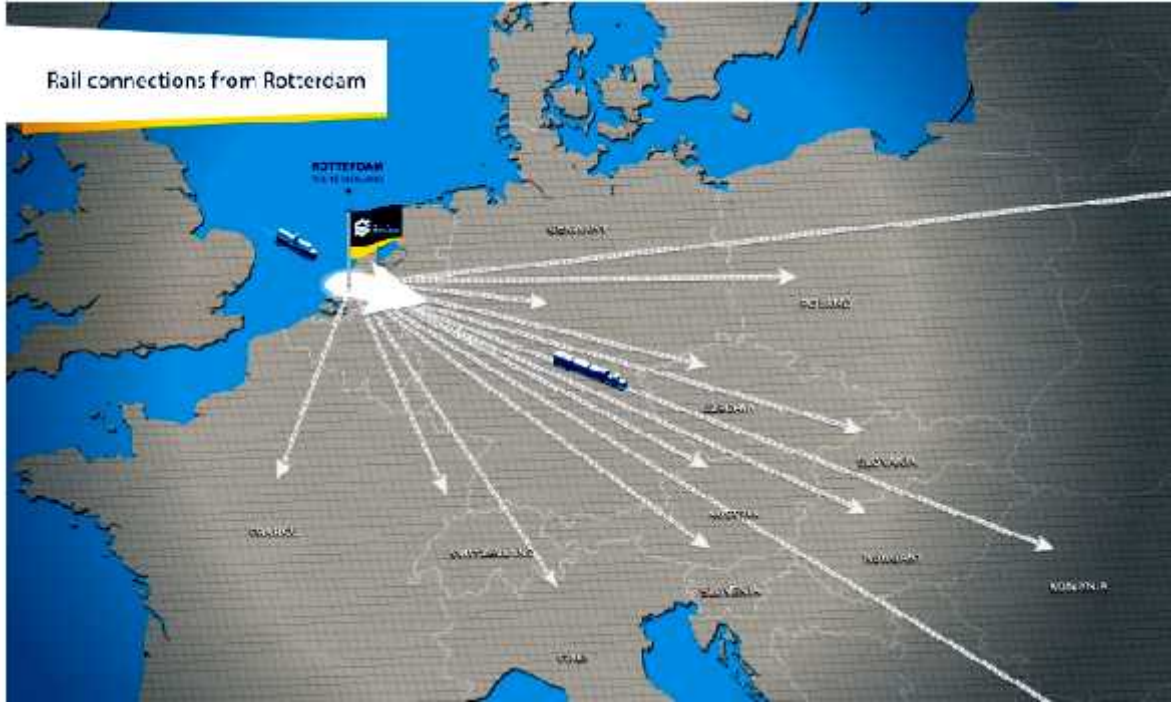
2-1- الطرق البرية: تتوفر حارات خاصة للشاحنات في الطرق، وكذلك طرق دولية تربط روتردام بدول أوروبا فهذه الطرق تستخدم ليلا ونهارا من خلال العديد من الشركات وهي الأكثر مرونة وبأسعار تنافسية فهولندا من أبرز دول النقل البري في أوروبا.

2-2- السكك الحديدية²: هناك أكثر من 250 قطار يقدم خدمات الشحن بالسكك الحديدية أسبوعيا (لذا يعتبر ميناء روتردام نقطة الانطلاق والنهاية) مع الدول الأوروبية فهذه الشبكة من الخطوط توفر فرصا ممتازة لنقل الحاويات والحبوب الجافة والمنتجات الكيماوية والبضائع العامة وغيرها من المواد، ويقع مركز خدمة السكك الحديدية في ميناء روتردام (RSC) Service Center Rotterdam وتتميز هذه الشبكة بالسرعة والفعالية والكفاءة، وبالنسبة لألمانيا فتستغرق الرحلة 3 ساعات وهناك وجهات أخرى يتم الوصول إليها في غضون يوم واحد (عن طريق خط بيتو Betuwe والذي يبلغ طوله 160 كم بين ماسفلاكت وميناء روتردام وشبكة السكك الحديدية الألمانية وسوف يتم تمديده بمسار ثالث).

¹ - Portal. Beneluxbc.com>brochures>TOP 11/02/2018 h 13 :31m.

² - <http://www.Portofrotterdam. Com/en/connections- logistics/intermodal- transportation/rail-transport>, h 15 :38 , 22/02/2018.

الشكل رقم (04-08) شبكة خطوط السكك الحديدية بين ميناء روتردام وباقي الدول الأوروبية



Source : www.portofrotterdam.com/en/connections-logistics/intermodal-transportation/rail-transport - 11h 20m 27/03/2018 .

وسوف يتم التوسع في وصلات السكك الحديدية بميناء روتردام في ظل مشروع حاضنة السكك الحديدية The rail incubator وهذا المشروع يركز على جنوب ألمانيا وأوروبا الوسطى والشرقية، وهيئة ميناء روتردام مستعدة للمشاركة في هذا المشروع سواء في حالة التوسعة أو في حالة انشاء خطوط سكك حديد جديدة خصوصا في ظل نمو انتاجية الحاويات في ميناء روتردام بشكل ملحوظ فنظام السكك الحديدية الهولندي هو نظام متكامل مع شبكة السكك الحديدية الأوروبية وبها أحدث شبكة للسكك الحديدية، وترتبط شبكة السكك الحديدية بمطار شيفول بأمرستردام لتوزيع البضائع ولدى ميناء روتردام سكة حديدية مزدوجة بيتفروت مخصصة لنقل الحاويات والبضائع غير معبأة نحو أوروبا.

2-3-النقل بالأنابيب: "يملك ميناء روتردام شبكة من خطوط الأنابيب ممتدة من محطات الغاز والبتترول بميناء روتردام إلى غاية العديد من دول أوروبا وكذلك خطوط الزيوت والكيماويات"¹، وهي وسيلة نقل آمنة ومحافطة للبيئة فهي تستخدم لنقل المواد السائلة كالبترول الخام والمنتجات النفطية.

3-النقل الجوي:

يوجد بروتردام مطارها الخاص Airport rotterdam يبعد عنها 6 كم، ومطار شيفول Schiphol في أمرستردام ويبعد عن روتردام ب 75 كم، ويعتبر وصلة حيوية، وحلقة في التوزيع إلى الأسواق الأوروبية حيث

¹ - عبد الحميد بن علي العلوان، دور اللوجيستيات في رفع كفاءة الموانئ دراسة تطبيقية على المملكة العربية السعودية، مرجع سبق ذكره، ص 54.

يتم نقل البضائع العالية القيمة كالمواد الغذائية الجاهزة السريعة التلف، والزهور إلى وجهتها النهائية في أوروبا في الوقت المحدد من خلال الرحلات الجوية المتكررة يوميا "وفي عام 2014 صنف مطار أمستردام شيفول (سخيبول) ثالث أكبر مطار في أوروبا للشحن على أساس وزن الشحنات وفاز (بجوائز آسيا لسلاسل الشحن والتوريد) كأفضل مطار في أوروبا للمرة 19 في حفل توزيع جوائز سكاى تراكس العالمية للمطارات وفي عام 2013 تم التصويت على مطار أمستردام بأنه أفضل مطار في أوروبا وأحرز المركز الثالث على مستوى العالم."¹

ثانيا نظم المعلومات:

إن ميناء روتردام يعتبر رائد في تبادل المعلومات الإلكترونية بين سلطات الموانئ والسفن حيث تستقبل هيئة الميناء كل البيانات المتعلقة بالسفن قبل مغادرتها للميناء ب 3 ساعات مما يؤدي إلى أداء الإجراءات الجمركية بشكل سريع وفعال، كما أن لكل شركة موقعا خاصا على الشبكة الدولية للمعلومات ويسمح باستقبال استفسارات العملاء وتبادل المعلومات الخاصة بشحناتهم خطوة بخطوة.

ويتم تبادل مستندات البضائع بين هيئة الميناء والشركات، "باستخدام رسائل ذات اشكال ديناميكية سريعة التفاعل وانية لاتخاذ القرار، واسلوب لارسال البيانات الكترونيا بين الحاسبات بطريقة يمكن بها تفسير ومعالجة البيانات دون تدخل بشري، والتعامل مع رسائل (E. D. I) واتخاذ القرار بناء على محتواها من البيانات والتعامل مع معظم الشركات الكبرى التي تعمل في مجال النقل البحري، ويتم إنجاز ذلك عن طريق وضع علامات للبيانات وترميزها وتشكيلها بطريقة متفق عليها بين المرسل والمستقبل على السواء."²

وهذا يعني ان لدى الميناء قاعدة بيانات مركزية يتم من خلالها صياغة هذه الرسائل بجودة عالية الخدمة، وايضا جميع سمات المرونة وتوافر الخدمات والصيانة واهم هذه السمات المصدقية والشمولية والدقة وسهولة الوصول اليها وكذا تحديثها بصورة مستمرة وفي اي وقت، والامن والسلامة .

اما فيما يخص التوثيق الالكتروني فان كا من المرسل والمستقبل يقومان بالتوثيق من خلال التوقيع الرقمي الخاص بهما وحسب العقود القانونية المبرمة بينهما و الاتفاق.

"ولقد ساعدت تقنية (E. D. I) الميناء في اتمام اجراءات الجمارك وشركات النقل وادارة الموارد، وتنظيم النقل في المرفئ والمناطق الحرة، ولقد استفادت شركات النقل من معطيات هذه التقنية، في ادارة مواردها، وتوسيع نشاطاتها، باقل تكاليف ممكنة، وفي عمليات تبادل رسائل النقل والشحن التي تشمل

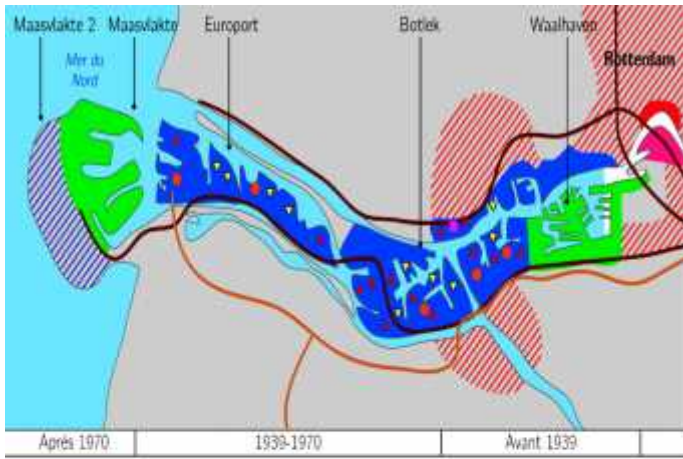
¹ - portal. Beneluxbc. com>brochures> °p 11/02/2018, h13 :31m

² - فؤاد حسين محمد الكبسي، اهمية تطبيق الادارة الالكترونية في تحسين مستوى اداء الموانئ البحرية اليمنية دراسة تطبيقية على مؤسسة البحر الاحمر، رسالة دكتوراه، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية 2013 .114

تأكيد الحجز، تثبيت الحجز لامر النقل، اشعار الوصول..... كما سهلت عمليات الدعم اللوجيستي من خلال تبادل الرسائل اللوجيستية.¹

ثالثا المحطات الرئيسية بميناء روتردام:

يوجد بميناء روتردام مختلف انواع المحطات تتمثل في محطات النفط والمنتجات النفطية، والمحطات الكيميائية والوقود والزيوت، ومحطات الغاز والفحم، بالاضافة الى محطات الحاويات، ومحطات للبضائع الجافة والصب ومحطات للتخزين كما هو موضح في الشكل الموالي.



- I. Une Zone Industriale-Portuaire (ZIP)
- Vieux-port
 - Port de voyageurs
 - Terminal à conteneurs
 - Autres zones portuaires (raffinerie, chimie, etc.)
 - /// Extension du port
 - Raffinerie de pétrole
 - ▲ Industrie chimique
 - Industrie agroalimentaire
 - ▼ Terminaux de stockage
- II. Un espace relié à l'arrière pays
- /// Zone urbanisée
 - Autoroutes et routes
 - Voies ferrées

Source :<http://www.kartable.fr/ressources/geographie/etude-de-cas/le-port-de-rotterdam/8893-12h30m> 27/03/2018 .

¹ - فؤاد حسين محمد الكبسي، مرجع سبق ذكره، ص 115-116 .

الجدول رقم (04-02): أنواع المحطات في ميناء روتردام في عام 2016¹

العدد	المحطات	
1	-Oil and oilproducts	النفط والمنتجات النفطية
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Oilrefineries ➤ Refinery terminals ➤ Independentthankterminals for oilproducts 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ مصافي النفط 5 ➤ محطات التكرير 6 ➤ محطات الصابريج للمنتجات النفطية 11
2	Chemicals, biofuels and edibleoils	يميائية والوقود الحيوي والزيت الصالحة للشرب
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Chemical location ➤ Biofuells plants ➤ Vegetableoilrefineries ➤ Independent thank terminals for chemie, biofuels and edible oils 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ الكيمائية 45 ➤ النباتات الحيوية 6 ➤ مصافي الزيوت النباتية 5 ➤ محطات مستقلة للكيمياء والوقود الحيوي والزيوت الصالحة للأكل 17
3	Gas and power, coal and biomass	الغاز والطاقة، والفحم، والكتلة الحيوية
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Gasfired power plants ➤ Coal and biomassfired plants ➤ Naturalgasterminals ➤ Wind turbines (total 194 mw) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ محطات توليد الكهرباء التي تعمل بالغاز 3 ➤ الفحم والكتلة النباتية 3 ➤ محطات الغاز الطبيعي 1 ➤ توربينات الرياح طاقة الإجمالية 194 م واط 86
4	Utilities	خدمات
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Industrialgases and waterplants ➤ Steam and power plants ➤ Wasteprocessing 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ الغازات الصناعية ومحطات المياه 4 ➤ البخار والطاقة 6 ➤ معالجة النفايات 1
5	Container terminals	محطات الحاويات
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Deepsea ➤ Short sea ➤ Emptydepts 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ بحر عميق 6 ➤ البحرية القصيرة 3 ➤ مستودعات فارغة 18
6	Break bulk terminals	
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Roll- on/Roll- of ➤ Othergeneral cargo 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ البضائع العامة الأخرى 6 19
7	Dry bulk terminals	محطات جافة، السائبة
	Agribulk, ores and scrap, coal, biomass and otherr	الزراعية، الخامات الفحم وغيرها
8	Thankstorage	التخزين
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Crudeoil ➤ Mineraloilproducts ➤ Chemicalproducts ➤ Vegetableoils and fats 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ زيت الخام 514 ➤ منتجات الزيوت المعدنية 912 ➤ المنتجات الكيمائية 72 ➤ الزيوت النباتية والدهون 21

Source : <https://www.Portofrotterdam.Com/en/the-port/port-facts-and-figures/port-infrastructure.11> :30 h20/02/2018

¹-www.Portofrotterdam.Comconsultation : 11h 30 - 20/02/2018

1-محطات الحاويات:

إن محطات الحاويات في ميناء روتردام هي من بين المحطات الأكثر تقدماً في العالم من حيث المعدات المتطورة وأكبر الارتفاعات مع قدرات معالجة عالية للغاية حيث الحد الأقصى الممكن استيعابه لحجم السفن 19.000 حاوية نمطية، مع ضمان نقل سريع وآمن وموثوق الممكن استيعابه.

وترتبط المحطات مباشرة ببحر الشمال، وتوفر وصلات ممتازة بالسكك الحديدية الأوروبية والنقل المائي، وشبكة الطرق ومن بين هذه المحطات.

1-1-محطة (ECT) Europe container terminals¹

تم افتتاح محطة إكتا في عام 1967 في ماسفلاكت Maasvlakte مباشرة على بحر الشمال وتعمل المحطة 24/7 طوال العام ومساحتها الإجمالية 265 هكتار، وطول الرصيف 3.6 كم، وعمق المياه 16.65 م و كحد أقصى 17.5م.

ومحطة ECT Delta feeder terminal مساحتها الإجمالية 7.5 هكتار، وطول الرصيف 0.8 كم، وعمق المياه 10.5م.

ومحطة ECT هي المحطة الرائدة والأكثر تقدماً في أوروبا، حيث تعالج الغالبية العظمى من جميع الحاويات التي تمر عبر ميناء روتردام وتطبق أحدث الابتكارات والمفاهيم اللوجستية وتم في عام 1993 إختراع محطة آلية في محطة ECT والتي تحتوي على:

Automated guided Vehicles (AGVs)	المركبات الإرشادية الآلية	265
Automated Stacking Cranes (ASCs)	بارجة/فيدر رافعات الحاويات	140
	حاويات مبردة وAGVs تعمل بشكل تلقائي وكهربائياً.	3250

فمحطة ECT هي أول محطة آلية في العالم ومن أبرز مراكز النقل ويتم تفريغ السفينة في غضون ساعة على الرصيف.

وفي عام 2016 تعاملت مع أكثر من 6.8 مليون حاوية نمطية مع محطة يوروماكس.

وتشغل محطة ECT العديد من المحطات الداخلية الخاصة في المناطق النائية الأوروبية مثل: belguim TCT Moerdijk-MCT venlo-TCT (willebroek)- وتم ربط هذه المحطات الداخلية مع محطة ECT بشكل مستدام بوصلات السكك الحديدية وتتوفر فيها سلسلة الخدمات اللوجستية.

¹ - <https://www.ect.nl/en/content/hutchison-ports-ect-delta> 23/02/2018 h16 :03.

1-2- محطة يوروماكس: Euromax terminal

تبلغ مساحتها الإجمالية 84 هكتار، وطول الرصيف 1.5 كم وامكانية تمديده إلى 4.2 كم في المرحلة التالية، وعمق المياه 16.65م وكحد أقصى 19.6م وتقع في مسفلاكت مباشرة على بحر الشمال في الجهة الشمالية الغربية ومباشرة عند مدخل ميناء روتردام، وتعمل 24/7 طوال العام وقد تم تصميم محطة يوروماكس خصيصا لمعالجة سريعة وآمنة وفعالة لأكبر سفن الحاويات بعمق على طول الرصيف 16.65م.

وهي واحدة من محطات الحاويات الأكثر تقدما وصديقة للبيئة في العالم، بدأت نشاطها في يونيو 2010 وتعمل الرافعات Cranes في المحطة ب24 حاوية.

وهي نسخة متقدمة من محطة دلتا إكت ECT (آلية) وتبلغ طاقتها الإستيعابية 5 ملايين حاوية نمطية وهي واحدة من مراكز معالجة الحاويات الأكثر تطورا في العالم ولتلبية الاحتياجات المتزايدة لشركات النقل البحري توفر المحطة مرافق إضافية واسعة النطاق على المدى القصير.

Deepsea Dual Trolley Container Cranes		12
Barge/Feeder Container cranes	بارجة/فيدر رافعات الحاويات	04
Rail cranes (6×750m)tracks	رافعات السكك الحديدية	02
Automated Rail mounted yard cranes	رافعات الآلية للسكك الحديدية الخيالة.	58
Automated guided vehicles	السيارات الآلية الموجهة	96
Reachstackers		03
Terminal tractors	جرارات محطة	18
Container chassis	شاسيهات الحاويات	130
Reefer connections	وصلات مبردة	2136

وتتوفر المحطة على رافعات الرصيف الشبه أوتوماتيكية وتم تجهيزها بعربة ثانية لرفع مستوى الانتاجية وكذلك على 2 رافعات آلية لسكك الحديدية ARMGs.

Automated rail mounted gantry cranes وAGVs لنقل الحاويات بين الرصيف والمخزن، وما يقرب 2150 حاويات مبردة، وتتعامل مع القطارات ب6 مسارات Tracks.

¹ -<https://www.ect.nl/en/content/hutchison-ports-ect-euromax> 24/02/2018 h 10 :10.

1-3-محطة APM Terminals : تابعة ل AP.Moller-Maersk

وهي محطة جديدة تقع في ماسفلاكت 2 وهي محطة آلية بدرجة كبيرة وتعمل بالكامل كهربائيا وتستخدم الطاقة المستدامة كمصدر للطاقة، وهذا يعني أنه بالإمكان التعامل مع الأجيال الحالية والمقبلة من سفن الحاويات بسرعة وأمان وكفاءة وبشكل مستدام.

ويستمر ميناء روتردام في الاستثمار في البنية الأساسية للميناء حيث تم توسيع سطح الميناء بنسبة 20% في ماسفلاكت 2 بحوالي 200 مليون أورو في توسيع أحد أحواض الموانئ¹.

1-4-محطة² Trimodal container terminal venlo : TCT venlo

تبلغ مساحتها الإجمالية 7 هكتار، وطول الرصيف 155م و Railwaytracks قضبان السكك الحديدية 3x6001م، تقع هذه المحطة الداخلية في موقع استراتيجي على الحدود الألمانية الهولندية، وتعتبر من مناطق التوزيع وهي من المناطق الداخلية الرئيسية لميناء روتردام.

ويتواجد بها محطة السكك الحديدية ومحطة البارجة barge terminal، ولديها إتصال بمحطات ECT عن طريق السكك الحديدية يوميا وعن طريق البارجة (3)، "وتقدم هذه المحطة مجموعة واسعة من الخدمات كالتخزين للحاويات على المدى القصير والطويل وكذلك جمع الحاويات عند الطلب وتسليمها عند عتبة العميل وتحتوي على مستودع للحاويات الفارغة وتتوفر بها الصيانة والتصليح والتنظيف والخدمات اللوجيستية نظرا لموقعها المتميز"³ ويتم تداول حوالي 300.000 حاوية في السنة.

والموظفون بالمحطة لديهم تدريبات عالية المستوى لتقديم خدمات ذات جودة وثقة وأمان واللغة الألمانية هي اللغة الثانية في المحطة.

1-5-محطة⁴ Moerdijk container terminal : MCT Moerdijk

تبلغ المساحة الاجمالية لمحطة مورديجك مکت 23.3 هكتار وطول الرصيف بها 672م وتقع هذه المحطة في موقع استراتيجي في منتصف الطريق بين روتردام وأنتويرب Antwerp وتتصل هذه المحطة الداخلية مع كل الموانئ من خلال البارجات اليومية، حيث يبلغ طول رصيف البارجة في المحطة MCT 675م ويصل وقت الإبحار من مکت إلى روتردام 4 ساعات وإلى أنتويرب 6 ساعات. وتتوافر بالمحطة 2 من الرافعات

¹ - <https://www.ect.nl/en/content/hutchison-ports-ect-delta> 23/02/2018 h16:03.

² - <https://www.ect.nl/en/content/hutchison-ports-terminals-apm> 24/02/2018 18:00.

³-إيمن النحراوي، منظومة النقل الدولي واللوجستيات، مرجع سبق ذكره، ص375.

⁴-<https://www.ect.nl/en/content/mct-moerdijk>.

المتحركة وهناك إتصال يومي عن طريق البارحة بين محطة إكت ECT ومحطة يوروماكس في ماسفلاكت ومحطة مورديجك MCT.

فمحطة مکت MCT تقع في مفترق الطرق السريعة وفي قلب منطقة كبيرة سريعة النمو للإنتاج الصناعي والتوزيع الأوروبي، وفي منتصف الطريق بين موانئ أنتويرب وميناء روتردام ولدى المحطة MCT محطة السكك الحديدية الخاصة بها ذات 3 مسارات التي ترتبط مباشرة بشبكة السكك الحديدية الوطنية والأوروبية.

فمحطة MCT تمثل موقع استراتيجي بالنسبة للمناطق النائية الأوروبية، وموقع مثالي لإعادة وضع الحاويات الفارغة وأيضاً تقدم خدمات تخزين للحاويات المملوءة على المدى القصير والطويل الأجل، كما تقدم المحطة جميع التسهيلات الخاصة بالغازات الصديقة للبيئة، كما يتم التعامل مع الإجراءات الجمركية.

1-6-محطة تكت بلجيكا¹ TCTbelgium Trimodal container terminal belgium

تبلغ مساحتها الإجمالية 10 هكتار وطول الرصيف بها 350م وتتميز بموقع استراتيجي نظرا لوقوعها بين بروكسل وأنتويرب ويتوفر بالمحطة الأنشطة اللوجستية، حيث يتم نقل الحاويات وتسليمها عند عتبة العميل عند طلبها وتوفير الشحن، وتخزين الحاويات على المدى القصير والطويل وبها مستودع فارغ تتوفر فيه كل المرافق اللازمة للتنظيف والصيانة والإصلاحات، وهي صديقة للبيئة ويتم التعامل فيها مع جميع الإجراءات الجمركية.

وتقع المحطة في قلب منطقة سريعة النمو للتوزيع الأوروبي، وهي مركز جذاب للتوزيع نظرا لوقوعها بالقرب من الطرق السريعة الرئيسية وهناك توصيل يومي بمحطات إكت ECT عن طريق البارحة، ومرتين في اليوم مع أنتويرب، وإتصالات منتظمة بالبارحة مع زيبروج Zeebrugge.

1-7-محطة Decet eduisburg ديست ديسبورغ²

مساحتها الإجمالية 17 هكتار، وطول الرصيف بها 900م ومسارات السكك الحديدية 800م وتقع في قلب منطقة الرور Ruhr (المركز الصناعي الرائد في ألمانيا)، ويتواجد 12 مليون مستهلك يعيشون ويعملون ضمن دائرة نصف قطرها 100 كم من ديست.

¹ - <https://www.ect.nl/en/content/huchison-ports-dursburg> 17h25m 23/02/2018.

² - <https://www.ect.nl/en/content/nutchison-ports-belgium> 23/02/18 17 :25.

فهذه المحطة هي واحدة من البوابات الموسعة ضمن الشبكة الأوروبية بوابة الخدمات ECT وتقع مباشرة على نهر الراين ويتم النقل من المحطة إلى محطات أعماق البحار (ECT) بميناء روتردام عن طريق السكك الحديدية والبارجة بشكل يومي، بالإضافة إلى إتصالها بآنتويرب 3 مرات في الأسبوع بواسطة البارجة. وهناك خدمات الخطوط الملاحية المنتظمة مباشرة من المحطة إلى موانئ، تيلبوري وجول Tilbry and Goole في المملكة المتحدة ولديها أيضا إتصال مع أكثر من 70 وجهة في جميع أنحاء أوروبا. وتقدم المحطة مجموعة شاملة من الخدمات اللوجستية المتمثلة في التخزين المؤقت للحاويات المملوءة ومستودع للحاويات الفارغة، وخدمات التنظيف والصيانة والإصلاح ومخازن للتوزيع الأوروبي كما يوجد في المنطقة المحاورة للمحطة العديد من مقدمي الخدمات اللوجستية ذات مستوى.

ولدى المحطة: -4 رافعات جسرية، Gantry cranes، -700م خاصة بمسارات السكك الحديدية.

فحصت روتردام من سوق الحاويات هي الآن في أعلى مستوى لها منذ عام 2000 بنسبة 31% (عام 2017)، وارتفعت الإنتاجية على ماسفلاكت 2 بشكل حاد وارتفع الحجم في جميع المحطات الأخرى تقريبا، وزادت إنتاجية الحاويات المحملة بنسبة 12.1% متجاوزة بذلك ارتفاع الحاويات الفارغة 6.1%.

رابعا مراكز التوزيع في روتردام:

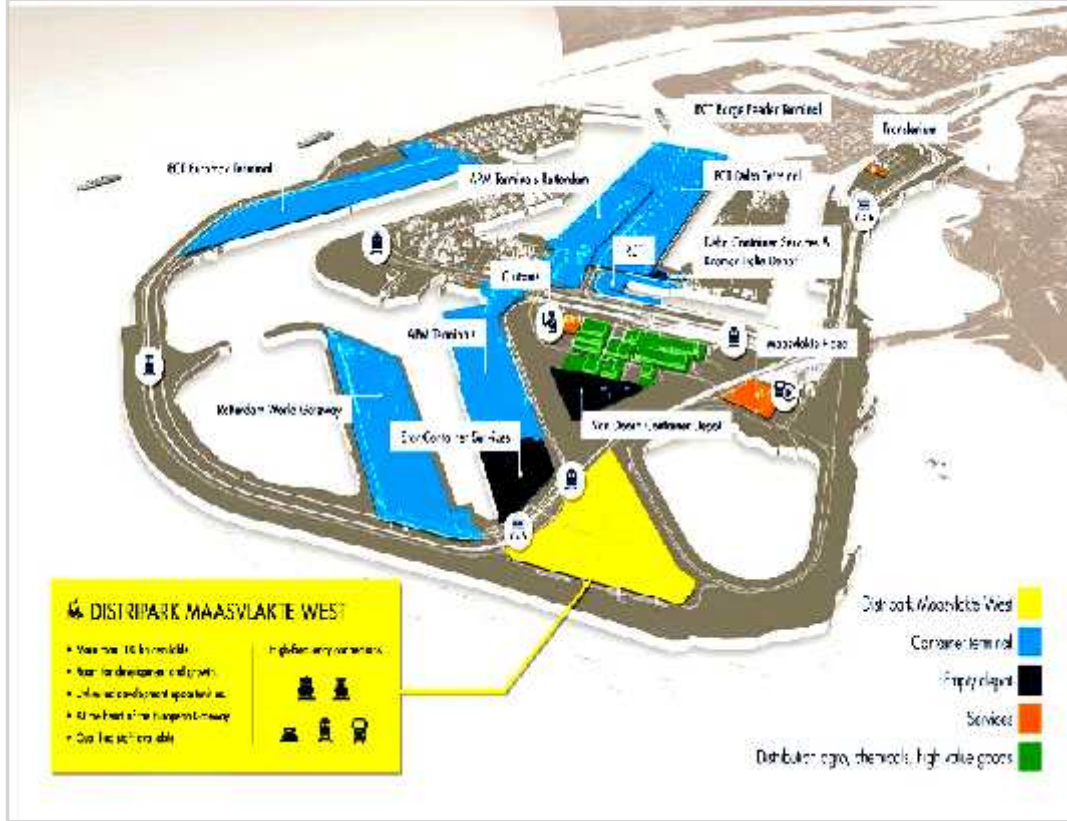
"تعتبر هولندا البلد المفضل "لمراكز التوزيع الأوروبية" حيث 57% من جميع مراكز التوزيع الأمريكية والآسيوية في القارة الأوروبية تقع في هولندا، ففيها تشغل مراكز التوزيع مساحة تتسع لأكثر من 19 مليون م² وهذا يعادل مجموع مساحة 3000 ملعب كرة القدم".¹

فميناء روتردام هو خيار منطقي لتوزيع الفعال داخل المنطقة وخارجها نظرا لإتصاله بآسيا والدول الأوروبية عن طريق البحر بالسفن الداخلية، وعن طريق البر بالشاحنات أو عن طريق القطار بسهولة وبسرعة.

بالإضافة إلى الحوافز الأخرى التي تقدمها هيئة الميناء والسلطات المحلية كالإجراءات الجمركية فكان موقع إستراتيجي لجذب العديد من المستثمرين والشركات منها شركة لوجيستيك شبروبيرجيس Prologispurchases إشترت مركز توزيع يغطي حوالي 17.645م² في إيمهافنديستريبارك بميناء روتردام Distriparkeemhaven ولديها 9 مراكز توزيع في إيمهافن بمساحة إجمالية قدرها 133.760م² فميناء روتردام، هو أكبر ميناء بحري في أوروبا وبوابة إلى المناطق النائية الأوروبية. كما عملت هيئة الميناء بتوفير

¹ - Portal, beneluxbc. com>brochures>Top 11/02/2018 h13 :31m.

100 هكتار إضافية في ماسفلاكت 2 لشركات التوزيع كمحطة توزيع لمقدمي الخدمات اللوجستية، وشركات الشحن وأصحاب العقارات والمستثمرين وتحتوي المحطة على وصلات متعددة الوسائط عن طريق البر والسكك الحديدية والممرات المائية ولا توجد بها قيود ارتفاع البناء وهذا يجعلها مناسبة لتطوير التوزيع على نطاق واسع.



1- مناطق (ساحات) التوزيع Distipark في ميناء روتردام:

بما أن هولندا تعتبر واحدة من البوابات الرئيسية لأوروبا، ومزودي الخدمات اللوجستية المتعددة، والإدارات اللوجستية للشركات المتجمعة في ميناء روتردام، فقامت بوضع ساحات التوزيع Distipark التي تتوافر بها أنشطة التخزين والتوزيع، والقيمة المضافة (إعادة التعبئة، التغليف، تجميع وتنسيق، وفحص الحاويات، الصيانة، التنظيف) ولديها موقع إستراتيجي لاستجابة للمطالب اللوجستية للشركات التي تمومت فيها وذلك بتسليم في الوقت المناسب وبتكلفة منخفضة.

كما أن تجميع الشركات العاملة في نفس الأنشطة مفيدا نظرا لتقاسم المرافق، وبذلك هي منطقة محددة يتم فيها تنفيذ جميع الأنشطة المتعلقة بالنقل واللوجستيات وتوزيع السلع سواء بالنسبة للعبور الوطني أو الدولي، ولدى ميناء روتردام 4 ديستريباركس Distipark وهي:

1-1-ديستريبارك إيمهافن: (ساحات توزيع إيمهافن):¹

يقع ديستريبارك إيمهافن في منطقة وال/إيمهافن Waal-Eemhaven وهي بالقرب من محطة ECT وتبلغ مساحته الإجمالية 65 هكتار وفتح في عام 1989، ويضم الشركات المتخصصة في تخزين وتوزيع منتجات ذات جودة عالية، وغالبية هذه الشركات من مقدمي الخدمات اللوجستية طرف ثالث، ويتم النقل بين ديستريبارك والمحطات عن طريق الشاحنات بينما النقل و متواضع وأهم الشركات العاملة به: Vatlogistics, Maersklogistics Benelux

1-2-ديستريبارك ماسفلاكت:

"ساحة توزيع ماسفلاكت هي مركز اللوجستيات عند الحد الغربي لمنطقة الميناء وهي مثال ممتاز لإدارة البنية الأساسية للنقل الدولي متعدد الوسائط بمدينة روتردام وبلدية ميناء روتردام."²

وتبلغ مساحتها الإجمالية 125 هكتار، وبدأ نشاطها 1998 وتقع بالقرب من محطة الحاويات ECT فالحاويات التي تصل ميناء روتردام تمر عبر محطة الحاويات ECT ثم يتم نقلها بسهولة عن طريق الشاحنات إلى مستودعات ديستريبارك ماسفلاكت.

وعليه عندما يتم نقل الحاويات من محطات ECT إلتجاه المركز اللوجستي في مركز التوزيع Distipark فالحاويات لا يتم معاملتها كأشياء من خارج الإقتصاد الأوروبي.

ولدى ساحة التوزيع ماسفلاكت وصلات متعددة عن طريق البر والشاحنات والسكك الحديدية.

وتقع ساحة ماسفلاكت في المياه العميقة 16م بالنسبة لسفن الحاويات، أما محطة البترول فبعمق 22م.

1-3-ساحة التوزيع بوتليك:

بدأت نشاطها منذ عام 1990 وتبلغ مساحتها الإجمالية 86 هكتار وهي قريبة من محطة الحاويات وهي موقع لمقدمي الخدمات اللوجستية التي تعمل في توزيع وتخزين المواد الكيميائية وتقع فيها معظم الشركات الكيميائية.

¹ - <http://sutranet.Plan.au.dk/pub/wp3%20publications/3.2.1Distriparks%20in%20seaports.Pdf> h16:09 27/02/2018.

² - د/أيمن النحرابي، العمليات اللوجستية، مرجع سبق ذكره، ص337.

1-4- مساحة التوزيع ماسفلاكت 2:1

إفتتحت ماسفلاكت 2 في 22 ماي 2013، وتعتبر مشروع الهندسة المدنية الكبيرة في هولندا وتبلغ مساحتها الكلية حوالي 2000 هكتار على البحر وبذلك هي على اتصال مباشر مع المياه العميقة في بحر الشمال، وهي 3 أضعاف قدرة أحواض ماسفلاكت.

الجدول رقم (03-04): مساحة التوزيع ماسفلاكت 2

إجمالي حجم ماسفلاكت 2 Taille totale de Maasvlakte2	2000 هكتار
المساحة اللازمة للبنية التحتية	290 هكتار
المساحة اللازمة للسدود	230 هكتار
مواقع التصنيع	1000 هكتار
المساحة اللازمة للممرات المائية الداخلية وبالموانئ	510 هكتار

الجدول رقم (04-04): تصنيف القطاعات

حاويات للتخزين وإعادة الشحن	620 هكتار
الكيمياء (بما فيها الصناعات المبتكرة)	210 هكتار
توزيع	170 هكتار
تمديد على الميناء	20%
تكاليف البناء	2.9 مليار أورو

المصدر: <en.m.wiki pedia.org>wiki : https

وساحة ماسفلاكت 2 هي مخصصة للحاويات وتخزينها وإعادة شحنها وللخدمات اللوجستية والصناعات الكيماوية وطاقتها الإستيعابية 16 مليون حاوية. ولديها 2×2 مسارات سكك الحديدية.

خامسا التخزين:

مع مساحة تخزين تبلغ 500.000 م² يوفر ميناء روتردام مرافق تخزين لاي نوع من البضائع سواء في مرافق الهواء الطلق او في المستودعات المغطاة التي يصل ارتفاعها 23م. يتوفر ميناء روتردام على العديد من المخازن الجاهزة بحيث يتم تفريغ البضائع من الحاويات وتخزينها.

1- https : //fr.m.wiki pedia.org/wiki/maasvlakte2

ويصل ارتفاع المخازن المغطاة 23م ويوجد أيضا مخازن عامة للعديد من العملاء، ومخازن خاصة بعملاء معينين ومخازن خاصة بنوع معين من البضائع وهي للعديد من العملاء.

- وهناك العديد من المحطات المستقلة التي لديها مرافق تخزين مغطاة أو مفتوحة للبضائع.

- فهناك مستودعات خاصة بمقدمي الخدمات اللوجستية بميناء روتردام.

- ومرافق التخزين تتوافق مع جميع متطلبات السلامة والبيئة التي تضعها الدولة لضمان سلامة المنتجات.

- وهناك مخازن مبردة ذات جودة عالية وهي فرصة ممتازة للتوزيع الزراعي.

وفي عام 2014 تم البدء في التوسع في سعة تخزين المواد الكيميائية في محطة رويس لكي تصبح سعتها التخزينية 330.000 م².

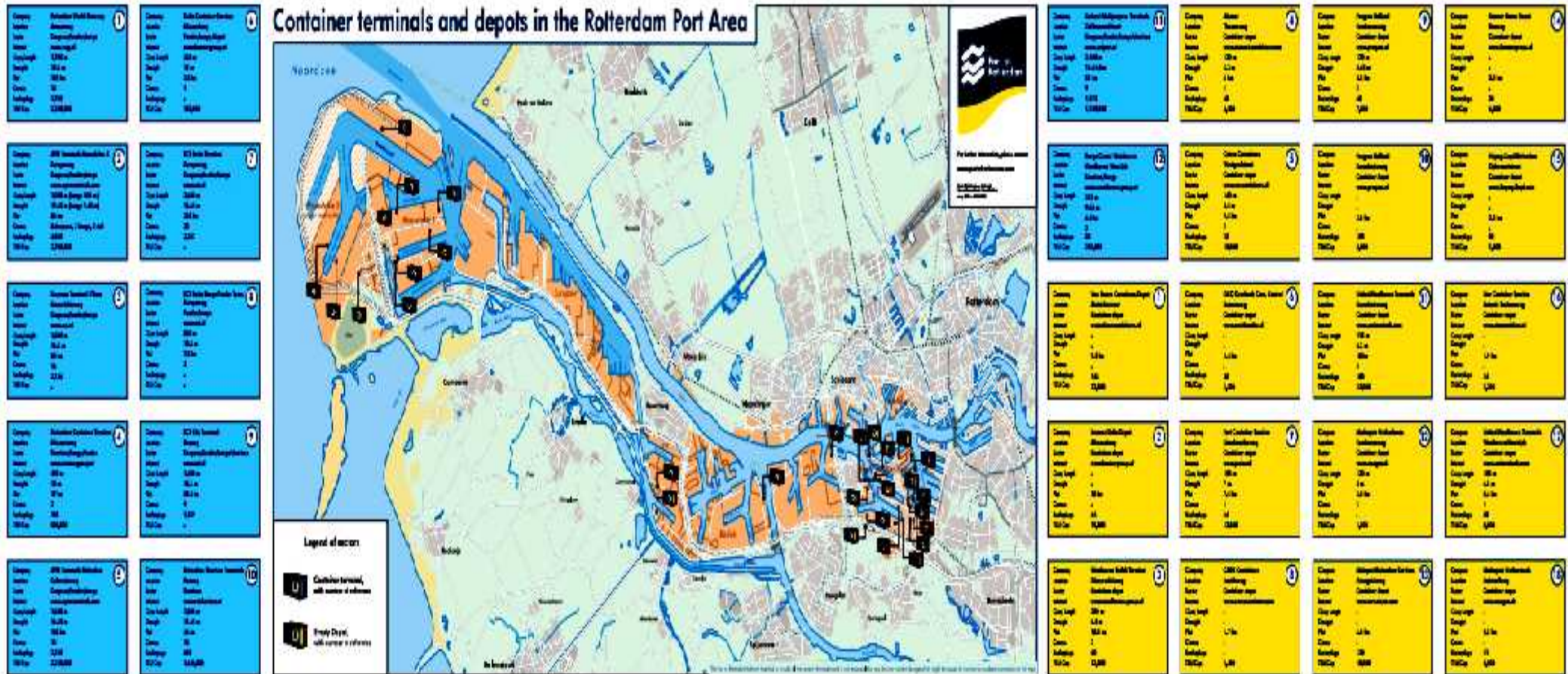
- "وتم افتتاح "ميناء بارد في روتردام " Cool port Rotterdam " في عام 29/05/2017

بسعة تخزينية تصل إلى 40.000 منصة نقالة منها 30.000 لتخزين الإيجابي للحرارة و10.000 لتخزين المنتجات الحمدة.

حيث يوجد في الطابق الأرضي 38 منصة لشحن المنتجات، والطابق الأول هو مرفق التعبئة والتغليف خاص بالخضروات والفواكه، وهذا الميناء يرمز إلى توسع كبير في الأنشطة والخدمات اللوجستية للمنتجات التي تسيطر عليها درجة الحرارة في ميناء روتردام.¹

¹ - www.kloosterboer.Com h12 :46, 24/02/2018.

الشكل رقم (04-09) : محطات الحاويات والمستودعات في ميناء روتردام



Source : [https://www.portofrotterdam.com.>files.Container terminals and depots in the Rotterdam port area](https://www.portofrotterdam.com.>files.Container%20terminals%20and%20depots%20in%20the%20Rotterdam%20port%20area)

أما المستودعات فيوجد مستودعات جمركية أو موانئ جافة وذلك لتخزين البضائع حتى إنهاء الإجراءات الجمركية وسداد المبلغ.

إن ميناء روتردام البارد¹ Rotterdam Cool port زاد من مكانة ميناء روتردام في قطاع التخزين والنقل المبرد الأوروبي.

حيث تبلغ سعته التخزينية Pallets 40.000 منصة منها 35000 بارد و5000 مجمدة.

و7000م² مخصصة لخدمة القيمة المضافة ولديه 18.500 وصلة تبريد ويقع مباشرة بجانب محطة الحاويات في محطة المدينة Eemhaven.

فميناء روتردام هو أهم ميناء في أوروبا لإستيراد وتصدير البضائع المبردة والمجمدة في الحاويات المبردة، فالميناء مجهز للتعامل مع جميع أنواع البضائع ولديه أكبر عدد من وصلات للحاويات المبردة ومرافق ممتازة للتخزين المبردة والمجمدة وإمدادات متطورة من مقدمي الخدمات المتخصصة.

ولدى الميناء إتصالات ممتازة سواء عن طريق البحر (من الميناء إلى محطة Deepsea هناك إتصال يومي بالبارجة) أو عن طريق البر.

وبالإضافة إلى نقل الشحنات المبردة والمجمدة بواسطة حاويات مبردة تتم معالجة المبردات المتخصصة للخضروات والفاكهة، ولدى الميناء رافعات لرفع المنصات التي تحتوي على المنتجات المبردة من السفن وبعد ذلك يتم تخزين المنصات في مخازن باردة أو إعادة شحنها فوراً.

فالسلع المجمدة أو المبردة تصل إلى العملاء بسرعة وفي حالة مثلى، كما أن هولندا من أكبر الدول المصدرة للخضر والفواكه في العالم.

سادسا: النظم الإدارية

1-التخطيط:²

يرجع إستمرار الدور الرئيسي لهولندا كمركز توزيع لأوروبا إلى التخطيط الهولندي من خلال إستراتيجيات تخطيط عمليات التوزيع، والموانئ والطرق ووسائل الإتصال بالإضافة إلى إستراتيجيات

¹ - <https://www.kloosterboer.com>pdf>fac> 25/02/2018 h13 :01

² - عبد الحميد بن علي العليان، دور اللوجيستيات في رفع كفاءة الموانئ دراسة تطبيقية على المملكة العربية السعودية، مرجع سبق ذكره، ص

التخطيط للبيئة التي أدت إلى تحسين الظروف المعيشية والسكانية وعملت على ظهور مناطق سكنية جديدة والتي لها دور كبير لتخطيط حركة الأعمال.

كما عملت الدولة الهولندية على وضع خطط جيدة لتوفير البنية الأساسية التحتية مما أدى إلى نجاح مركز التوزيع الأوربي.

وأيضا عملية التوسع في الميناء لعبت دور كبير في تطوير ساحات التوزيع ومحطات الحاويات، والبضائع العامة، ومحطات البترول....

ولا تزال استراتيجية ميناء روتردام تهدف إلى التوسع والسيطرة على خدمات التوزيع والتراخيص المتعلقة بالحاويات بأحسن المعايير الدولية مع التخطيط لعمل مناطق سكنية جديدة لخدمة هذه المراكز.

2-النظم الجمركية:

إن ساحات التوزيع ليست مناطق حرة وبها العديد من الشركات ويمكن إعتبار كل شركة منطقة حرة مستقلة بذاتها وهولندا يوجد حوالي 1500 نقطة حرة. "وعند تحقيق الشركات شروطا أمنية معينة فإن الجمارك تمنحها ترخيص يسمح لها بتنفيذ إجراءات الجمارك الأساسية على ذاتها وهذه العملية تجعل البضائع تتدفق أسرع وأكثر كفاءة."¹

- والعميل لا يدفع الرسوم على وارداته طالما لا تزال في المخازن، كما أن له الإختيار عند نقل بضاعته لدول أوروبية أخرى أن يدفعها في هولندا أو في وجهتها النهائية.

- ويقدم مقدم الخدمات اللوجستية للجمارك ملخصا عن البضائع التي تدخل وتخرج من المخازن عن طريق تبادل البيانات إلكترونيا.

- إن روتردام تعتبر نقطة إنطلاق مثالية للإستيراد والتصدير من وإلى أوروبا، ويعتبر ميناء روتردام الحدود الخارجية للإتحاد الأوروبي، والجمارك الهولندية مسؤولة عن الإفراج عن البضائع التي تدخل أو تغادر أوروبا ومن المعروف أنها واحدة من أكثر الجمارك كفاءة في العالم.

وإستنادا إلى تحليلات المخاطر، تحدد الجمارك ما إذا كانت عمليات التفتيش مطلوبة أم لا، وتعمل الجمارك الهولندية 24/7 وإذا كانت هناك حاجة لعمليات التفتيش، ويتم ذلك أساسا من خلال عمليات المسح، وفي السنوات الأخيرة تم إجراء استثمارات كبيرة في معدات المسح ذات التقنية العالية في المحطات وفي أسرع المساح الضوئي القطار في العالم، وبفضل هذه المسحات، لا تحتاج إلى فتح الحاويات دون داع،

¹ - د/أمن النحراوي، العمليات اللوجستية، مرجع سبق ذكره، ص341.

وهذا يضمن سلامة البضائع الخاصة بك، ويقلل من التأخير، ويمنع التكاليف غير الضرورية لأصحاب البضائع.¹

- ويسعى مكتب الجمارك في الميناء روتردام إلى إجراء عمليات مراجعة قانونية ذات تأثير ضئيل على عملية النقل والإمداد، ويمكن تقديم الوثائق المطلوبة للإستيراد والتصدير من قبل المستوردين والمصدرين ووكلاء الشحن والشاحنين إلكترونياً من أي مكان في العالم عبر نظام مجتمع ميناء بورتباس "Electronic submission of import and export document port base" إن تنظيم إستيراد وتصدير البضائع يتطلب المعرفة والمهارات اللازمة وهناك عدد كبير من مقدمي الخدمات اللوجيستية والمتخصصين في الجمارك (logistics Service providers and customs specialists) ناشطون في ميناء روتردام لتنظيم التخليص الجمركي وغيرها من الخدمات.

سابعاً : المحافظة على البيئة

يلعب ميناء روتردام دور أساسي في العلاقة ما بين المواد الخام التي تدخل الميناء لغاية وصولها إلى المستهلك من خلال المحافظة على البيئة، وتشجيع العملاء على اتباع طرق مستحدثة للمحافظة على نظافة المحيط والبيئة على سبيل المثال السفن التي لا تتوفر فيها شروط النظافة أو التي يخرج منها ثاني أكسيد الكربون تدفع مقابل ذلك مبالغ مالية، في المقابل السفن النظيفة التي ليس لديها ما يضر بالبيئة لديها خصم مالي.

كما يعمل الميناء على توفير الأمن والسلامة وتحسين طرق معالجة نقل وتخزين وتوزيع المواد الخام.

¹ - <https://www.portofrotterdam.com/en/connections-logistics/logistics-and-maritime-services/port-customs> 25/02/2018 h14 :16.

المبحث الثاني: تطبيق العمليات اللوجيستية بميناء وهران

المطلب الاول: الموقع الجغرافي والخصائص العامة للميناء:

اولا: الموقع الجغرافي:

ميناء وهران أحد الموانئ الجزائرية الموجودة في غرب البلاد في مدينة وهران المطللة على البحر الأبيض المتوسط، ويقع الميناء على خط طول 390 غربا، وخط عرض 4335 شمالا.

وهو ميناء المياه العميقة الأول من مضيق جبل طارق ويقع بالقرب من ممرات الشحن المزدحمة التي تربط شمال غرب أوروبا بقناة السويس، وعلى بعد 400 كم غرب الجزائر العاصمة وعلى بعد أقل من 200 كم من شواطئ إيبيريا.

- الدليل البحري: 45

- الخرائط البحرية: 812

- كود الإنكتاد: DZORN

ثانيا: الخصائص العامة للميناء:

1- المساحة والأرصفة والغطاس بالميناء:

إن التغيرات التكنولوجية والتطور المتلاحق في مجال السفن من حيث أبعادها الرئيسية في الطول والعرض والغطاس 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.

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

وتبلغ المساحة الكلية لميناء وهران 194 هكتار، ويحتوي على 7 أحواض بمساحة إجمالية تقدر ب 122 هكتار (المساحة المائية) ويصل الطول الإجمالي لأرصفتها 4470م وحوالي 23 رصيف منها 16 رصيف الذي يعمل وأطوال الرصيف تتراوح ما بين 120م- 400م وهناك رصيف جديد في طور الإنجاز على مستوى محطة الحاويات، وعمق المياه يتراوح ما بين 8- 13م ولدى الميناء بوابة واحدة بالشرق بعرض 150م وبعمق 25م.

وحواجز الحماية هناك حاجزان للأمواج:

- الحاجز الشمالي (Jetée du nord) بطول 2800م.
- لحاجز الشرقي (Jetée est) بطول 500م.

الجدول رقم(04-05): بيانات تفصيلية للأرصفة بميناء وهران

عمق الرصيف				وضعية Position	Longeur Post à quai	طول الرصيف م	رقم الرصيف	إسم الرصيف
16 م	11 م	6 م	1 م					
8.60 8.80	8.60 8.30	8.30 8.00	.25 6 7.80	W M E		.00225	2	Alger
10.45 9.70 10.10	10.30 9.65 10.05	9.80 9.35 9.80	8.30 8.90 8.50	W M E		2.0039	8	Senegal
9.55 8.65 8.80	8.85 7.65 8.15	9.25 7.10 7.05	8.85 7.65 7.15	NO M SO		.00260	9	Conakry
9.80 10.00 10.40	9.40 9.50 9.90	8.70 7.70 7.90	8.30 8.00 7.05	W M SO		.00138	10	Cadix
8.95	8.90	8.90 8.90	7.90 6.00	NO M SO		.00240	11	Casablanca
6.20 11.75 11.25	6.10 11.70 11.50	.20 5 10.80 11.20	9.80 4.60 .0010	W M E		2.0039	12	Safi
11.40 9.90 9.20	10.25 9.70 8.70	8.25 9.35 7.80	.757 9.20 7.80	NO M S		.00220	13	Dunkerque
12.25 11.65 12.10	10.65 11.25 11.65	.35 10 10.85 10.65	.25 10 10.35 10.25	W M E		5.0020	14	Dakar
10.20 9.65 9.05	10.10 9.65 9.05	8.80 8.70 7.65	.308 8.15 8.10	NO M SO		.00380	15	Dar-es-salem
9.10 8.50 8.40	8.70 8.60 8.40	7.75 7.80 8.20	.656 6.70 7.70	W M E		.00118	16	Skikda
.90 11 11.30	11.75 11.30	.70 11 11.35	.9010 10.70	NO M		.00345	17	Ghazaouet

9.80	9.40	8.70	7.40	SO				
14.40	14.20	13.20	11.00	W		.00126	18	Genes
14.10	14.00	12.90	10.80	M				
14.30	13.80	12.60	11.00	E				
12.81	12.80	12.00	.8010	NO		.00349	19	Gabes
11.45	11.35	11.15	10.50	M				
9.75	9.70	8.80	8.20	SO				
8.20	8.05	8.20	.208	W		.00178	20	Sfax
8.25	8.10	8.15	7.50	M				
9.00	8.75	8.20	7.00	E				
13.25	12.70	12.20	.10 11	NO		4.0040	12	Hambourg
10.60	10.50	10.20	10.00	M				
9.32	9.40	8.80	8.70	SO				
12.80	11.90	10.10	.80 9	W		.00155	22	Havane
13.70	11.60	0.35	9.70	M				
13.30	11.20	10.80	9.65	E				
11.15	11.05	8.95	.20 8	NO		2.0020	23	Havre
10.40	10.25	9.10	7.80	M				
8.30	8.55	7.75	6.40	S				

المصدر: مؤسسة ميناء وهران EPO

فمنذ سنوات تواجه مؤسسة ميناء وهران مشكلة ظهور تصدعات وتشققات على رصيف السينيغال المخصص لرسو السفن الخاصة بتحميل البضائع، ورصيف كوناكري المخصص لرسو سفن نقل المسافرين، بسبب ثقل شحنات حديد البناء ومواد حديدية أخرى وبقائها لشهور عديدة على الأرصفة (بعين المكان) بعد إستيرادها، في إنتظار الإجراءات (تحاليل النوعية، والإجراءات الجمركية) قبل شحنها على الشاحنات وهذا الثقل من شأنه أن ينعكس سلبيا على مقاومة الرصيف.

فبينما الحد الأقصى للوزن المسموح به هو 4 طن في المتر المربع ولكن الوزن الذي يوضع على الرصيف والذي يبقى لشهور عديدة هو 10.000 طن.

2- الاحواض بميناء وهران

الجدول رقم (04-06): الأحواض بميناء وهران

العدد	الحوض Bassin	المساحة
1	أرزيو Arzew	25 هكتار
2	مستغانم Mostaganem	18 هكتار
3	تنس Tenes	13 هكتار
4	سكيكدة Skikda	40 هكتار
5	بني صاف- Beni-saf	4 هكتار
6	غزوات Ghazaouet	5 هكتار
7	بجاية Bejaia	17 هكتار

المصدر: مؤسسة ميناء وهران

3- صوامع الحبوب Silos à céréales

يوجد صومعة واحدة بالميناء وطاقتها الإستيعابية 30.000 طن ويتم التفريغ من خلال 5 portiques : فثلاثة منها تقوم بتفريغ من 200 الى 400 طن /ساعة، وواحدة حوالي 200 طن/ساعة، وجسر واحد لتفريغ.

4- المحطة البحرية: Gare maritime :

وتبلغ مساحتها 10.500م² ، وعمق المياه بها يتراوح من 8-9 م ولديها:

- البوابات..... 02
- مرسى 02
- الماسح الضوئي للأمتعة (Scanners) 08
- ناقل الأمتعة..... 01

5- مساعدات الملاحة والقطر:¹

- وحدات القطر..... 05
- القوارب التجريبية..... 04
- زوارق صيد السمك 04
- جهاز تنظيف المياه 01
- التزود بالوقود(Barge) 01

6- معدات التداول والمناولة بالميناء:

"تعتبر معدات تداول البضائع من العناصر الرئيسية المؤثرة على كفاءة الأداء بالميناء ومن ثم على القدرة التنافسية للميناء، حيث تنعكس كفاءة المعدات المستخدمة في عمليات الشحن والتفريغ على زمن مكوث السفن في الميناء، وبالتالي على هيكل التكاليف التشغيلية لها."²

الجدول رقم (04-07): معدات التداول و المناولة بميناء وهران

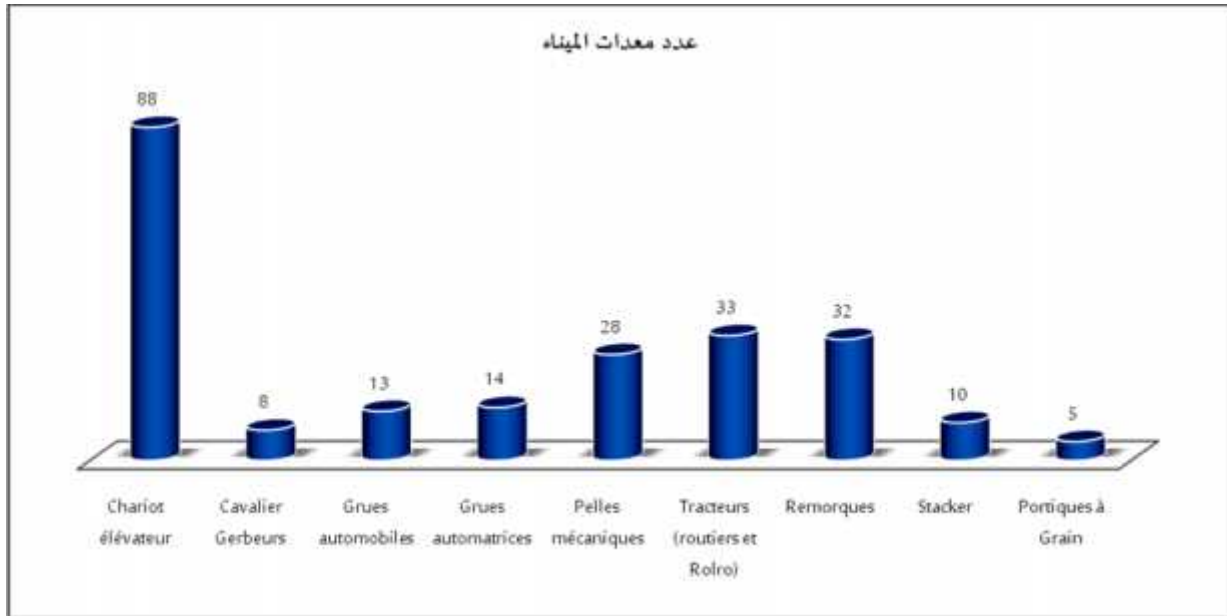
سعة الحمولة (بالطن)	عددتها	معدات الميناء	
42	88	Chariot élévateur	رافعات لشوكة
60	8	Cavalier Gerbeurs	
38	13	Grues automobiles	
0	14	Grues automatrices	
20	28	Pelles mécaniques	
60	33	Tracteurs (rouliers et Rolro)	جرارات رورو
0	32	Remorques	مقطورات
0	10	Stacker	
0	5	Portiques à Grain	

المصدر: مؤسسة ميناء وهران EPO

¹ - مؤسسة ميناء وهران

² - د/أبمن النحراوي، تخطيط وإدارة وإقتصاديات الموانئ البحرية، مرجع سبق ذكره، ص 371.

الشكل رقم (04-10): معدات التداول و المناولة بميناء وهران



المصدر: بالاعتماد على الجدول السابق (مؤسسة ميناء وهران EPO)

7- نظام العمل بميناء وهران:

يعمل ميناء وهران بصفة مستمرة على مدار 24 ساعة في اليوم بواقع 4 ورديات نوبة عمل 72/24 سا وإن متوسط العمل بميناء وهران يرجع إلى الأحوال الجوية السيئة حيث يصل إلى 10 أيام في السنة.

8- أنشطة التدريب بميناء وهران:

تعتبر أنشطة تدريب العمالة ذو أهمية بالغة في إرتفاع مستويات الأداء والكفاءة والإنتاجية بالميناء بالإضافة إلى أنها تساعد على تخفيض مصاريف الصيانة نتيجة الإستعمال الصحيح للمعدات، وإلى تخفيض إصابات العمل بصورة ملحوظة ويتم تدريب العمالة بميناء وهران في مركز متخصص لتدريب العمال (مركز التكوين) ويقدر عدد العمال بـ 2400 عامل.

9- عملاء ميناء وهران:

من بين عملاء ميناء وهران (ملاك السفن): CMA, MSC, MAERSK, AACM, LMTS
GEMA, NASHCO

المطلب الثاني: النظام الإداري وتداول البضائع والحاويات بميناء وهران

أولاً: النظام الإداري بميناء وهران:

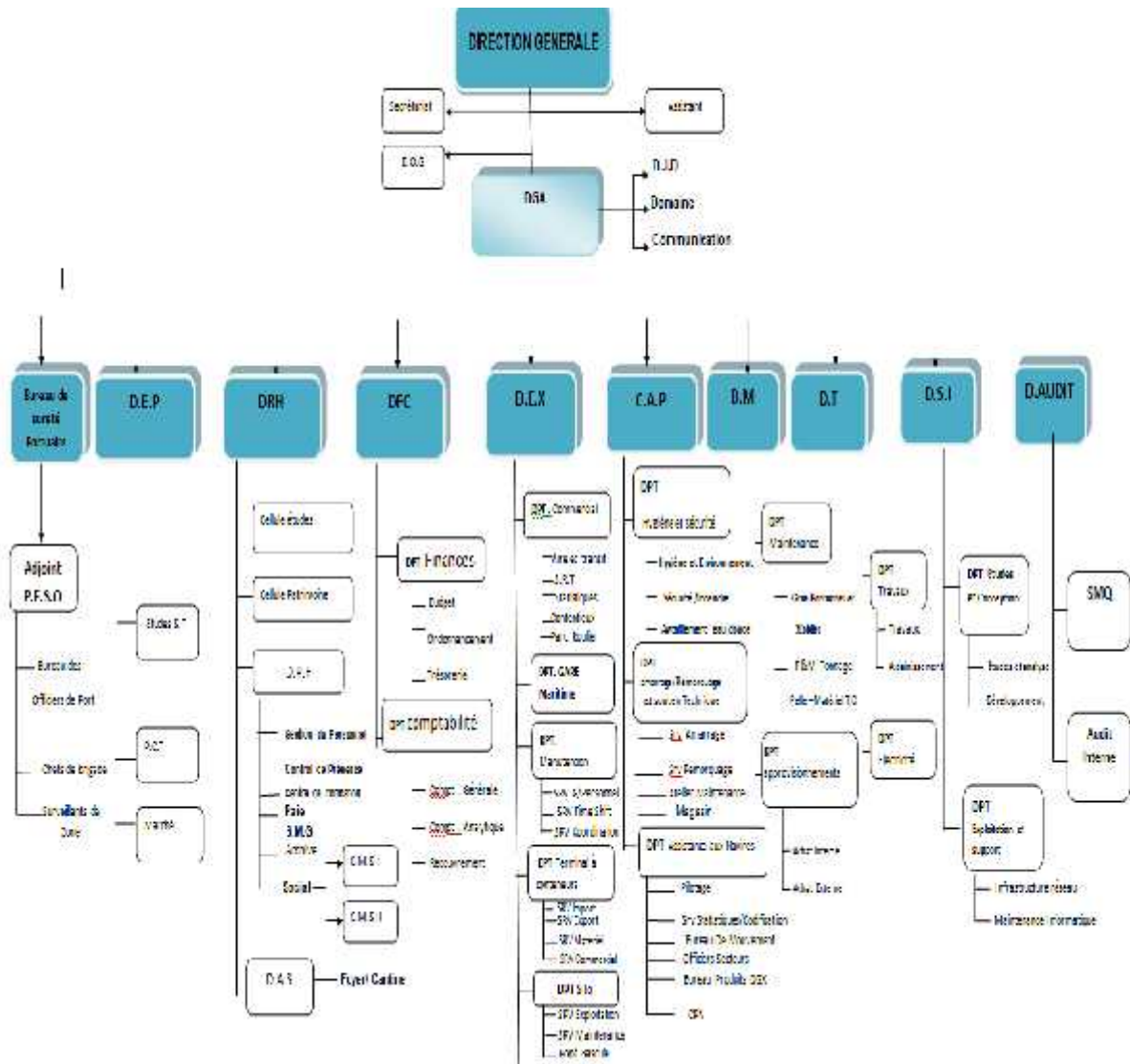
"إن نمط الإدارة الملائم لإدارة الميناء في ظل التطورات الراهنة تحدده عدة عوامل مختلفة مرتبطة بالوضع السياسي والإقتصادي والإجتماعي للدولة، ومركزها وتصنيفها الإقتصادي من حيث كونها دولة متقدمة أو نامية أو نفضية،¹ والموقع الجغرافي للميناء وخطط الدولة للتنمية.

فمن حيث التبعية فهو حكومي (قطاع عام) ويتبع نظام الإدارة الكاملة للميناء يتم إدارته من طرف مؤسسة ميناء وهران *Entreprise Portuaire d'Oran* وهي مؤسسة عمومية اقتصادية تقوم بإدارة وتشغيل وتطوير الميناء بما في ذلك من:

- التداول والتفريغ.
- الرسو.
- عبور المسافرين.
- صيانة وتطوير وسلامة الميناء.

¹-د/إيهاب النحراوي، موانئ الخليج العربي (القدرة التنافسية)، مرجع سبق ذكره، ص106.

الشكل رقم (04-11): المخطط التنظيمي لمؤسسة ميناء وهران



Organigramme de l'Entreprise Portuaire d'Oran

المصدر: مؤسسة ميناء وهران

ثانيا: تداول البضائع والحاويات بميناء وهران:

.ونجد أقصى حمولة للسفن هي 45000 طن، وأقصى طول للسفن هو 225م، وأكبر غاطس هو

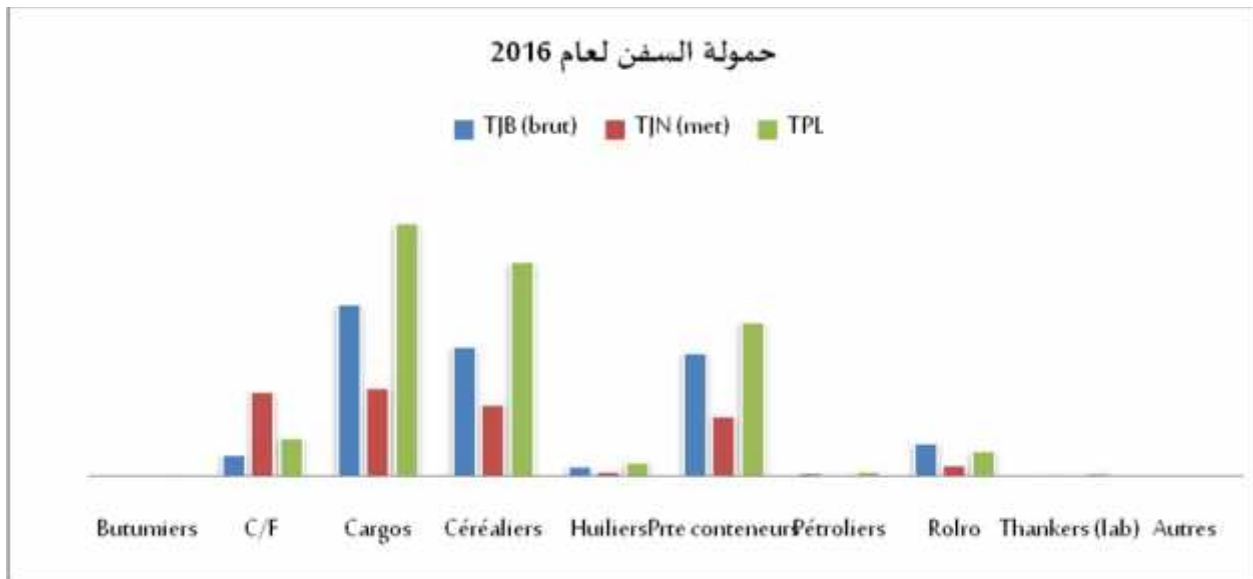
12م ويوضح الجدول التالي كمية البضائع المتداولة في عام 2016.

الجدول رقم(04-08): كمية البضائع المتداولة في عام 2016

نوع السفينة	TJB (brut)	TJN (Net)	TPL
Butumiers	8486	2546	998
C/F	411408	1624066	740210
Cargos	3305662	1706841	4881630
Céréaliers	2490274	1391429	4126846
ناقلات الزيت	184804	88253	258426
Prte conteneurs	2374493	1148585	2963478
ناقلات البترول	58071	30578	86607
Rolro	639776	201313	481366
Thankers (lab)	47758	19821	66813
أخرى			
	13223434	6213432	13615374
الاجمالي			
متوسط المقاس	10315	6116	13401

المصدر: مؤسسة ميناء وهران (التقرير السنوي 2016)

الشكل رقم (04-12): كمية البضائع المتداولة في عام 2016



المصدر: مؤسسة ميناء وهران (التقرير السنوي 2016)

المطلب الثالث: حركة السفن والاتصال بالظهير بميناء وهران

اولا : حركة السفن(ترددات السفن) :

ويمثل الجدول التالي حركة السفن المتمثلة في عدد السفن التي دخلت وخرجت من الميناء حيث بلغت

السفن التي دخلت الميناء 1112 سفينة في عام 2016، اما السفن التي خرجت من الميناء في 1120 سفينة.

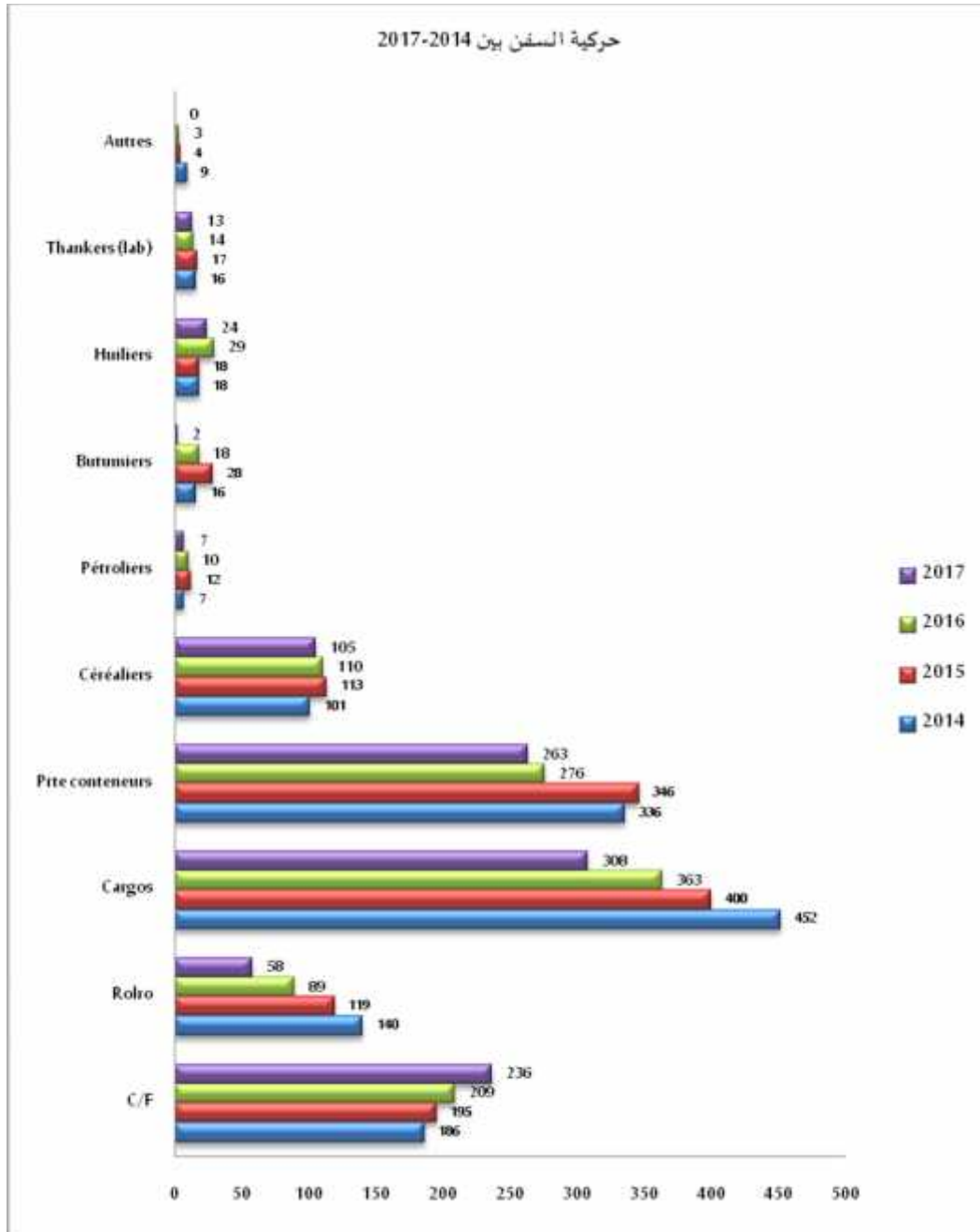
الجدول رقم (04-09): حركة السفن من 2014-2017

Ecart- الفارق						Années السنوات				Type de navire
2017-2016		2016-2015		2015-2014		2017	2016	2015	2014	نوع السفينة
%13	27	7%	14	%5	9	236	920	519	618	C/F
%35-	31-	%25	-30	%15-	-21	58	89	119	140	RoRo
%15-	55-	%9	35-	%12-	-52	830	336	400	245	Cargos
%5-	13-	20%	70-	%3	10	326	627	346	336	Porte-conteneurs سفن الحاويات
%5-	5-	%3	3 -	%12	12	510	110	113	110	Céréaliers سفن الحبوب
%30-	3-	%17	0.2-	%71	5	7	10	12	7	Pétroliers سفن البترول
%89-	16-	%36	10-	%75	12	2	18	28	16	Butumiers
%17-	5-	%61	11	%0	0	24	29	18	18	Huiliers ناقلات الزيوت
%7-	1-	18%	3-	%6	1	13	14	17	16	Thankers (Lab)
%100-	3-	%25	1-	%56	-5	0	3	4	9	سفن أخرى
%9.4-	105-	%10.5	131-	%2.3	-29	1610	1112	2125	1128	Totales entrées
%9.5-	106 -	%10.8	135-	%2.2	-28	1410	1120	1255	3128	Totales sorties

المصدر: مؤسسة ميناء وهران

هناك فرقا سلبيا راجع إلى إغلاق رصيف السنيغال 8، وتحويل سفن الحاويات إلى رصيف قابس .

الشكل رقم (04-13): حركة السفن (من 2014 - 2017)



المصدر: بناء على الجدول السابق

إتسمت حركة الملاحة البحرية في ميناء وهران خلال عام 2015 مقارنة بعام 2014 بإنخفاض عدد السفن حيث سجلت مجموع السفن التي دخلت الميناء عام 2015 (1252) في حين سجلت عام 2014 ونفس الأمر بالنسبة للسفن التي خرجت من الميناء عام 2015 (1255) و عام 2014 (1283).

– معدل دوران السفن:

وصل متوسط انتظار جميع السفن في المرسى من خلال ما يوضحه الجدول التالي لعام 2016 حوالي 3 يوم وبدون سفن الحبوب ب 2.5 يوم.

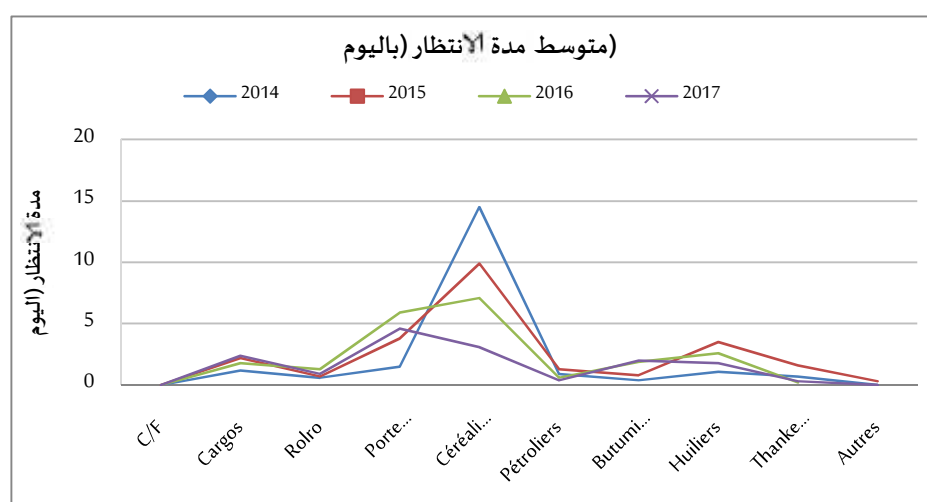
الجدول رقم (04-10): الإنتظار في المرسى من (2014/ 2017) باليوم

Pourcentage (%)			Ecart			السنوات				نوع السفينة	
2016-2017	2015-2016	2014-2015	2016-2017	2015-2016	2014-2015	2017	2016	2015	2014		
			0	0	0	0	0	0	0	C/F	
33	18	142	0,6	-0,4	1,7	2,4	1,8	2,2	1,2	Cargos	
-31	86	150	-0,4	0,6	0,9	0,9	1,3	0,7	0,6	Rolro	
-22	55	193	-1,3	2,1	2,9	4,6	5,9	3,8	1,5	Porte conteneurs	
-56	-28	-24	-4	-2,8	-3,5	3,1	7,1	9,9	14,5	Céréaliers	
-33	-54	56	-0,2	-0,7	0,5	0,4	0,6	1,3	0,9	Pétroliers	ناقلات البترول
5	138	250	0,1	1,1	1	2	1,9	0,8	0,4	Butumiers	
-31	-26	218	-0,8	-0,9	2,4	1,8	2,6	3,5	1,1	Huiliers	ناقلات الزيت
50	-88	200	0,1	-1,4	1,4	0,3	0,2	1,6	0,7	Thankers (lab)	
	-100		0	-0,3	0	0		0,3	0	Autres	أخرى

10	43	33	0,2	0,9	0,7	2,3	3	2,1	2,1		متوسط جميع السفن
50			-0,3	0	0	2,2	2,5	0	0		متوسط بدون سفن الحبوب

المصدر : مؤسسة ميناء وهران

الشكل رقم (04-14): متوسط الإنتظار في المرسى من (2014/ 2017)



المصدر : مؤسسة ميناء وهران

فمن بين الأسباب التي أدت بسفن الحبوب الإنتظار في المرسى في 2016 ب(2.1يوم) هو وجود شحنات كبيرة، ووسائل النقل منخفضة كالشاحنات والعربات، وعدم وجود مواقع تخزين إضافية بالميناء، والأعمال في صومعة الحبوب.

أما السفن الأخرى فيرجع الإنتظار في المرسى إلى السبب الرئيسي وهو عدم توفر الأرصفة بنسبة 96% لأن الأرصفة تكون مشغولة، وعدم توفر مناطق للتخزين، وعدم توفر وسائل المناولة (رافعة والمعدات) بالسفن، ومشاكل متعلقة بالبضاعة كالوثائق الجمركية، والتحاليل... ومتوسط الإنتظار في المرسى: عام

2014 2.1 يوم

2015 2.8 يوم

2016 2.1 يوم

2017 2.3 يوم

أما متوسط مكوث جميع السفن في الرصيف بلغ في عام 2016 ب4.1 يوم وهذا حسب الجدول الموالي .

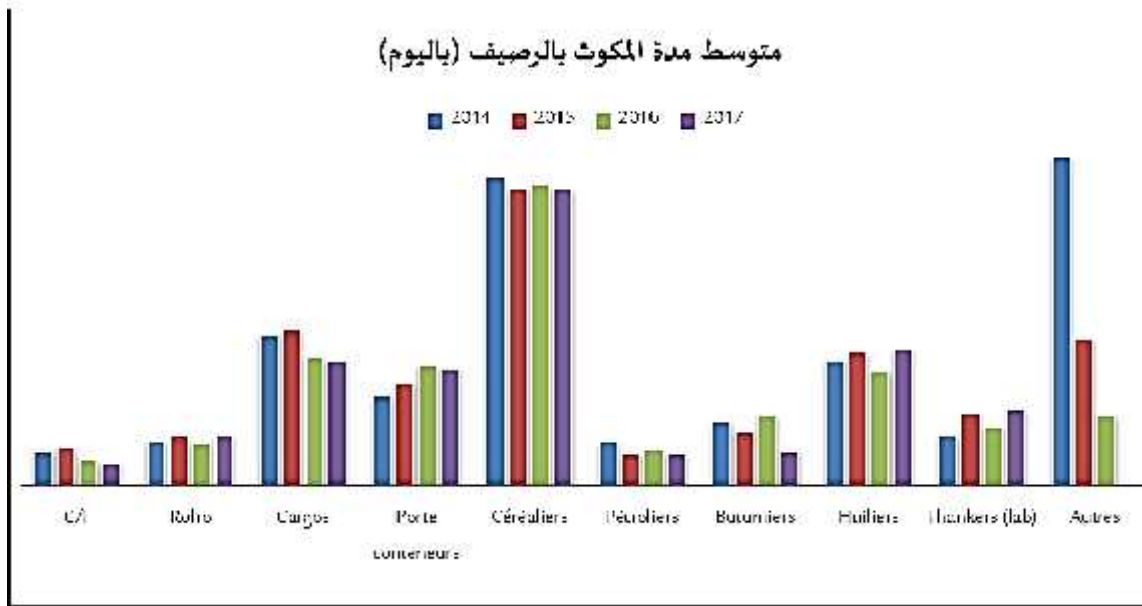
الجدول رقم (04-11): المكوث المتوسط في الرصيف من (2014- 2017)

Pourcentage(%)			Ecart			السنوات				نوع السفينة	
2016-2017	2015-2016	2014-2015	2016-2017	2015-2016	2014-2015	2017	2016	2015	2014		
-11	-36	17	-0,1	-0,5	0,2	0,8	0,9	1,4	1,2	C/F	
20	-17	13	0,3	-0,3	0,2	1,8	1,5	1,8	1,6	Rolro	
9	-18	4	0,4	-1	0,2	4,5	4,6	5,6	5,4	Cargos	
-2	16	16	-0,1	0,6	0,5	4,2	4,3	3,7	3,2	Porte conteneurs	
-1	1	-4	-0,1	0,1	-0,4	10,7	10,8	10,7	11,1	Céréaliers	
-15	18	-31	-0,2	0,2	-0,5	1,1	1,3	1,1	1,6	Pétroliers	ناقلات البترول
-52	32	-17	-1,3	0,6	-0,4	1,2	2,5	1,9	2,3	Butumiers	
20	-15	7	0,8	-0,7	0,3	4,9	4,1	4,8	4,5	Huiliers	ناقلات الزيت
29	-19	44	0,6	-0,5	0,8	2,7	2,1	2,6	1,8	Thankers (lab)	
-100	-53	-55	-2,5	-2,8	-6,5	0	2,5	5,3	11,8	Autres	أخرى

2	-5	2	0,1	-0,2	0,1	4,2	4,1	4,3	4,2	متوسط المكوث لجميع السفن	
---	----	---	-----	------	-----	-----	-----	-----	-----	--------------------------	--

المصدر: مؤسسة ميناء وهران

الشكل رقم (04-15): المكوث المتوسط في الرصيف (2014-2017م)



المصدر: مؤسسة ميناء وهران

بلغ متوسط المكوث في الرصيف لعام

2014	.....	4,2 يوم
2015	.....	4,3 يوم
2016	.....	4,1 يوم
2017	.....	4,2 يوم

ثانيا: الإتصال بالظهير:

إن عملية إتصال الموانئ البحرية بالظهير عن طريق وسائل النقل كالسكك الحديدية وشبكة النقل المائي وشبكة الطرق الرئيسية، تمثل أهمية خاصة في إقتصاديات الموانئ البحرية لأن الموانئ لم يعد يقتصر دورها على كونها بوابة للصادرات والواردات بل أصبحت حلقة أساسية في سلسلة النقل الدولي، خاصة في ظل التطبيقات العالمية الواسعة لمفهوم النقل م و " بصورة لم يسبق لها مثيل دعمتها التشريعات والإتفاقيات الدولية المنظمة لعملية النقل الدولي م و، وهكذا فإن مسألة إتصال الموانئ البحرية بالظهير أصبحت أحد العناصر الهامة في تقييم طاقة وقدرة الميناء على إستيعاب المزيد من حركة البضائع والنقلات الصادرة والواردة.¹

¹ - د/إيهاب النحراوي، موانئ الخليج العربي القدرة التنافسية، مرجع سبق ذكره، ص112.

فبالنسبة لشبكة الطرق البرية تحرص الدول على إمتداد أطوال الطرق إلى أقصى مسافة إقتصادية ممكنة في منطقة الظهير، أما شبكة السكك الحديدية يتم التركيز على الخطوط الناقلة للبضائع والحاويات نظرا لأهميتها في تكامل عملية النقل، وزيادة درجة الإرتباط مع الموانئ البحرية، وتزداد أهمية الإرتباط بمنطقة الظهير عن طريق النقل النهري والقنوات المائية لأنه أرخص أنواع النقل وأكثرها وفرا للتكلفة.

فميناء وهران يفتقد الإرتباط بمنطقة الظهير بشبكة النقل المائي ويعتمد بالكامل على الإرتباط بمنطقة الظهير من خلال شبكة الطرق البرية الرئيسية حيث يبعد عن الطريق شرق غرب السيار ب 30 كم. وشبكة السكك الحديدية خاصة بنقل الحبوب فقط وهي مرتبطة بمواعيد بسفن الحبوب.

وهناك مشروع في طور الإنجاز الطريق الرابط بين ميناء وهران والطريق السيار شرق غرب الممتد على مسافة 26 كم وتتراوح نسبة الإنجاز بين 30-70 % .

وسيسمح هذا الطريق بتخفيف الضغط على حركة المرور بإتجاه الميناء أي "تقليص الضغط المسجل على الشبكة الحالية التي تتسم على وجه الخصوص بحركة كثيفة لمركبات الوزن الثقيل".¹ وينقسم المشروع إلى قسمين:²

فالأول يتعلق بإنشاء طريق طوله 8 كم، يربط الميناء بدوار كناستيل (يمتد من ثنائي الحاويات لميناء وهران إلى النقطة الدائرية) ويتضمن العديد من الهياكل الهندسية منها الطريق الذي ينجز فوق البحر ويمتد على مسافة 1760 م ونفق أرضي يمتد على مسافة 1300 م ويتبع بإنجاز طريق إزدواجي طوله 1680 م بثلاثة مسالك ومن ثم جسر عملاق بطول 1270 م يمتد إلى غاية نفقي كناستال ب 3 مسالك.

أما القسم الثاني والذي يبلغ طوله 18 كم فيربط الطريق الدائري الأول بالطريق الوطني رقم 4 بسوق الكرمة إلى غاية الطريق السيار شرق- غرب.

المطلب الرابع: الخدمات اللوجيستية بميناء وهران:

بتسليط الضوء على إمكانيات ميناء وهران، وخطط التنمية العديدة بما فيها محطة الحاويات الجديدة، ومشروع هيكل سلسلة الخدمات اللوجستية، كما أن فاتورة النقل للسنة المالية 2015/2014 حوالي 6 ملايين دولار (وحصة شركات النقل الجزائرية في سوق نقل البضائع متواضعة حيث يغطي العلم الوطني 3% فقط من عمليات الإستيراد)، فإن الخدمات اللوجستية لا تتوافر بميناء وهران وهو عبارة عن

¹ - <http://dzayer.info.com> mars 03/03/2018 h11 :31.

² - مؤسسة ميناء وهران.

ميناء تجاري فقط ، لذا يجب خفض تكلفة الخدمات اللوجستية، والإلتزام بإدارة التدفق الأمثل لتكون قادرة على المنافسة على الصعيد الدولي.

فبالرغم من أن لدى الجزائر هياكل أساسية وشبكات نقل هامة ولكنها لا تزال بحاجة إلى الإدارة الجيدة، حيث تتكون الشبكة من 4600 كم من السكك الحديدية و 108.000 كم شبكة الطرق، و 10 موانئ تجارية.

ففي عام 2015 تم تحميل وتفريغ حوالي 113 مليون طن من البضائع، بما فيها معالجة 1.8 مليون حاوية، و 4.2 مليون طن من البضائع، فتم نقل ما يقدر بـ 40.000 طن بالسكك الحديدية و 35000 طن بالشبكة الدولية.

أولا نظم المعلومات:

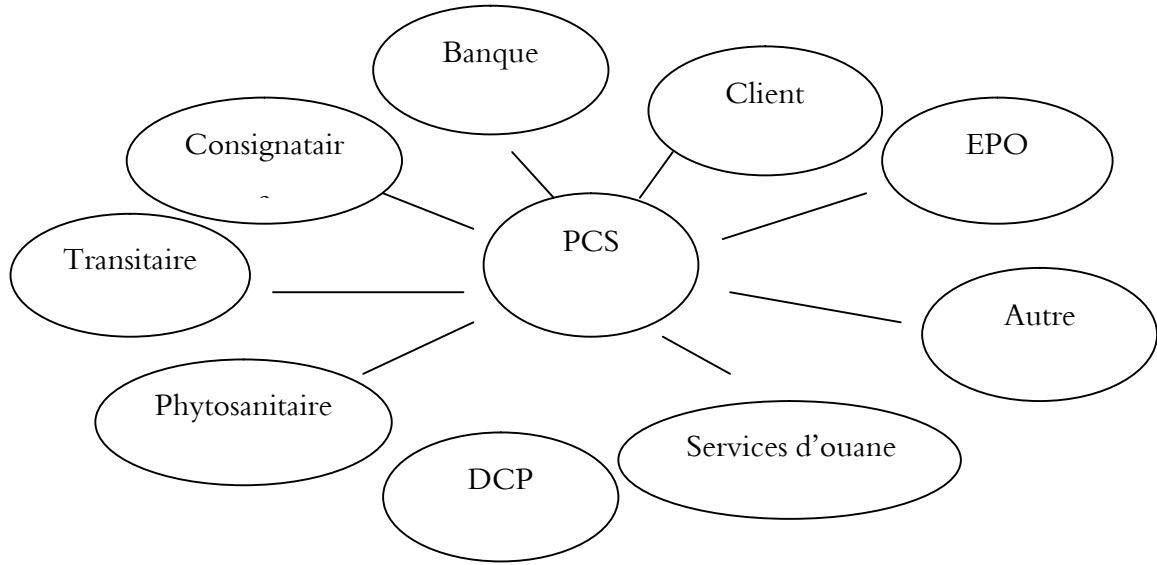
إن إدارة الموانئ في العصر الحديث ونتيجة السرعة المطلوبة في تفريغ وتحميل السفن بالإضافة إلى المحافظة على أمن الميناء والرقابة على الصادرات والواردات وتحصيل الضرائب والرسوم الجمركية والرقابة الصحية، وتشغيل العمالة الموجودة في الميناء، وجمع المعلومات اللازمة للجهات المختصة، يتطلب وجود نظم المعلومات في كل ميناء، لتنسيق بين العمليات الإدارية والتشغيلية للسفن والحاويات والبضائع، "بالإضافة إلى إتاحة الوقت الكافي للتخصير لدخول السفينة وتخصيص الرصيف والمعدات اللازمة لتشغيل السفينة وتداول البضائع والحاويات وإمكانية إعداد خطة تحميل وتفريغ السفينة وتحديد موقع الحاويات وتخليص المستندات المتعلقة بالنواحي الإدارية والمحاسبية والجمركية ويمنح للموانئ ميزة تنافسية."¹

- يطبق ميناء وهران نظم المعلومات في إدارة السلطات الموجودة بالميناء.

ولضرورة عصنة القاعدة الرقمية من أجل التماشي مع المعايير الدولية في مجال تسيير الموانئ في ميناء وهران هناك مشروع Guichet unique électronique كما هو موضح في الشكل التالي:

¹ - المجموعة البحثية، دراسة العوامل المؤثرة في تطوير وتحديث الموانئ البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص 239.

الشكل رقم (04-16): نافذة إلكترونية واحدة Guichet unique électronique



Système de communication de la communauté portuaire (projet pilote : Oran/ Alger/ Skikda

Source : revue du port d'oran, n°01- editionspeciale aout 2016, p16.

سوف يتم تجهيز ميناء وهران والجزائر وسكيكدة بنافذة إلكترونية واحدة لزيادة كفاءة خدمات الموانئ، وللحد من التأخير في معالجة عمليات الميناء بواسطة أداة الكمبيوتر.

وتتمثل هذه الخدمة الإلكترونية في إنشاء شبكة أنترنت وأنترنات Internet- Intranet تسمح بربط وتبادل الوثائق بين المتعاملين الإقتصاديين والإدارات العامة التي لديها أنشطة في الموانئ التجارية الجزائرية لتسيير إجراءات الإدارية والجمركية والضريبية المتعلقة بعمليات الميناء.

فتم توقيع إتفاق بين الموانئ الثلاثة وشركة World DP من أجل خلق مجتمع مختلط بين الشركاء مع حصة جزائرية 51% والهدف من هذا تطوير وتنفيذ وتشغيل وصيانة نافذة إلكترونية واحدة.

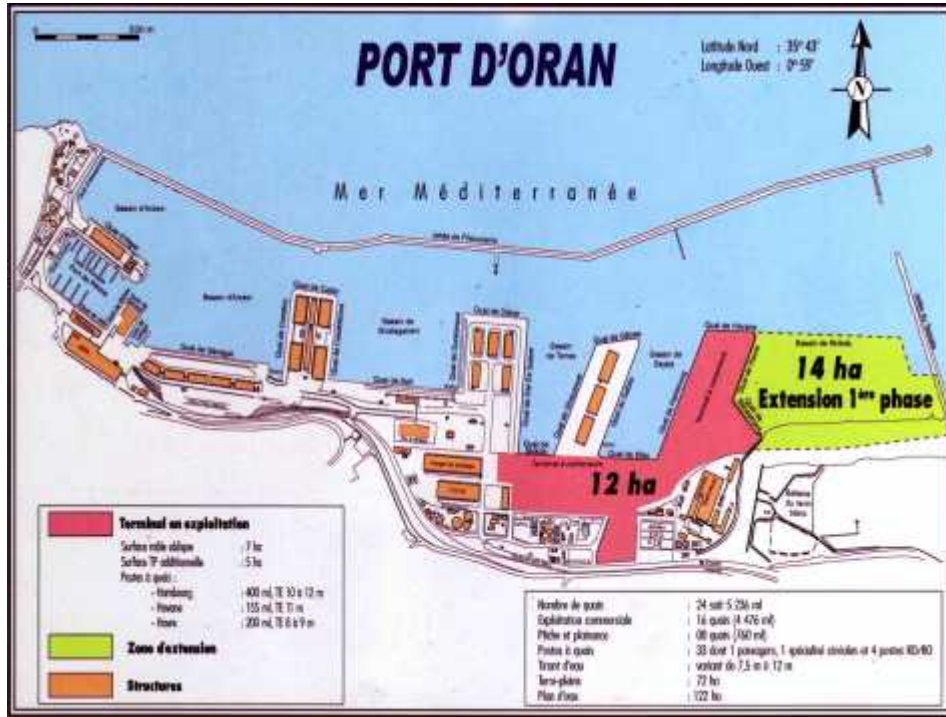
وبالنسبة لميناء وهران يجري تطوير الغرفة البيضاء (أي تجهيز المعدات).¹

– البوابة: تحتوي البوابة على ميزان إلكتروني، ولتقليل زمن مرور الشاحنات يتم إصدار تذكرة الدخول قبل الوصول إلى البوابة بإعطاءها لصاحب البضاعة مع الوثائق

¹ - Revue du port d'Oran, opcit, p16.

ثانيا محطه الحاويات

الشكل رقم (04-17): محطة الحاويات



المصدر: مؤسسة ميناء وهران

من أهم التطورات في ميناء وهران هو تمديد محطة الحاويات على حوض سكيكدة في إطار برنامج عصرنة الميناء عن طريق الرفع من إمكانيات إستقبال محطة الحاويات، حيث تبلغ مساحتها الإجمالية 23.4 هكتار من هذه المساحة حوالي 16.5 هكتار نحو البحر (من خلال تعبئة المياه)، "مع إنجاز رصيف يمتد على طول 460م وعمق المياه 14م وذلك وفق المعايير الدولية المعمول بها على مستوى حوض البحر الأبيض المتوسط".¹

ستسمح المحطة بزيادة سعة التخزين من 7 إلى 23 هكتار، وبذلك ستعالج من الحاويات ما لا يقل عن 1.2 مليون حاوية سنويا.

فتوسيع المحطة سوف يلعب دورا قياديا في النقل البحري الوطني والدولي، لأن عملية التوسيع سوف تسمح بإستقبال سفن ذات الحجم الكبير من Panamax ذات حمولة تصل سعتها من 4000 - 6000 حاوية EVP (20 قدم) و Post panamax وسيتم شراء معدات المناولة المتمثلة في آلتين لتفريغ الحاويات من السفن Portique à quais و RTG 7 لشحن وتحويل الحاويات من الرصيف إلى نهائي الحاويات،

¹ - <https://www.ELDjoui.mhouria.dz/article.Php?Art=11946>. H12 :37. 03/02/2018.

فالروافع القنطرية على إطارات RTGRubbertyredgantry cranes وينحصر عملها داخل ساحات تستيف الحاويات وتتميز هذه المعدات بسهولة ومرونة تشغيلها وإمكانية نقلها بين الساحات ومن جهة أخرى تتطلب هذه المعدات هندسية خاصة بالأرضية وبالممرات بالساحات نتيجة الأحمال المتولدة عند إستخدام وتشغيل هذه الروافع.

الشكل رقم (04-18): ممرات الساحات

Les quais réservés au terminal conteneurs

- Il existe 05 quais affectés au le terminal à conteneurs avec une tirant d'eau de 8 à 12 m



المصدر: مؤسسة ميناء وهران

ثالثا التخزين : Capacité d'entreposage

ان اجمالي المساحة المخصصة للتخزين بميناء وهران هي وطاقتها التخزينية تقدر بحوالي

..... وهناك 10 مخازن بمساحة 22.063م²، ومساحة مغطاة حوالي 3.000م²،

وحضيرة بمساحة 23.000م²، وكذا حضيرة للسيارات بمساحة 5000م²، ويحتوي على 100 حاوية مبردة

اما المساحة المكشوفة للتخزين فتقدر مساحتها ب.....

رابعا الموانئ الجافة:

بميناء وهران الموانئ الجافة هي عبارة عن مستودع للحاويات لمنع التكسد بالميناء ومنها الميناء الجاف التابع ل EPO -CMA- MSC/MT كما يوضحها الشكل التالي ،اما الميناء الجاف الحامل بلدية طافراوي: " فهذا الميناء الجاف يمتد على مساحة قدرها 15 هكتار، وسعته التخزينية 5000 حاوية وتتوفر فيه جميع العمليات الجمركية كما يعتبر عامل هام في خلق فرص العمل وهو محطة أرضية في إتصال تجاري

ولوجستي مباشر مع الميناء وسيتم ربطه بالطريق البري أو بالسكك الحديدية، وهو مكان يعمل على تجميع وتوزيع البضائع، وكذا توفير مرافق التخزين بالإضافة إلى الخدمات الجمركية، بهدف تسهيل تجهيز السلع وزيادة قدرة ميناء وهران على زيادة إستقبال الحاويات والبضائع العامة.¹

الشكل رقم (04-19) : الموانئ الجافة لميناء وهران



المصدر: مؤسسة ميناء وهران

خامسا : الجمارك

دور الإجراءات الجمركية والرقابية تمثل الجزء الأكبر من دورة الإجراءات داخل الميناء لذا فإن كفاءة أداء الجمارك والجهات الرقابية تؤثر تأثيرا مباشرا على كفاءة الأداء في الميناء ككل لذا فإن نظم المعلومات الآلية المتطورة يعد ضرورة لرفع كفاءة الجمارك، وعاملا مؤثرا على التجارة العالمية من خلال سرعة تخليص البضائع من الأيام إلى ساعات، وكذا التقليل من الأعمال الورقية أثناء تداول البضائع بسرعة أكبر والقضاء على البيروقراطية السلبية والفساد الإداري.

– وقت الإجراءات الجمركية في ميناء وهران:

¹ - Revue du port d'Oran, Opcit, p11.

سادسا نظام إدارة الجودة (SMQ) Système de management qualité

لقد تحصلت مؤسسة ميناء وهران على Certification, référentiel ISO 9001- 2008 في 22 ديسمبر 2015 من طرف منظمة INTERLEK بفضل إرادة ورغبة الإدارة وبعد سلسلة من المهام في إنشاء نظام فعال لإدارة الجودة يشمل جميع أنشطة الميناء بما فيها سحب ورسو السفن وجميع الخدمات التكميلية المقدمة للسفن، وخدمات ملاك السفن ومستخدمي الميناء.

المبحث الثالث: مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران في مدى تطبيق العمليات اللوجيستية

المطلب الاول: عناصر المقارنة بين المينائين

الجدول رقم (04-12): دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران

الرقم	عناصر المقارنة	ميناء روتردام	ميناء وهران
1	المساحة الاجمالية (هكتار)	12606	194
	المساحة المائية	4810	122
	المساحة الأرضية	7796	72
2	أقصى غاطس للسفن (بالمتر)	24متر	12 متر
3	أقصى طول للسفن	يستقبل كل الاطوال	225
4	الطاقة التصميمية لتدوال الحاويات	7-8 مليون حاوية	2 مليون حاوية
	الطاقة التصميمية لتدوال البضائع	440 مليون طن	-
6	خدمات الميناء	جميع انواع البضائع و الحاويات و خاصة النفط و الكيماويات	
7	أرضية الميناء	يوجد 119 وبطول 76,3 كلم	23 رصيف بطول 470 متر
9	ساحات التخزين	أكثر من 120 هكتار	لا تتعدى 10 هكتار
10	أهمية الميناء	الاول اوروبيا	الثالث جزائريا
11	وصف الميناء	محور لتدفق السلع الدولية و الحاويات	بوابة منطقة الغرب بالجزائر
12	مقومات الميناء	مخازن للحديد و الفحم و الحبوب و الفواكه , و محطات للمواد الكيميائية و يتم توزيعها في أنحاء أوروبا	لا يتوفر على مخازن كبيرة
13	عمليات التخزين	اوتوماتيكيا و البيا	يدويا
14	المقومات التشغيلية	شركات عالمية خاصة تقوم بالاستثمار عن طريق استئجار الارض لمدة أكثر من 25 عام	عدم وجود شركات خاصة بل تابع للحكومة
15	الهيكل التنظيمي	ميناء مملوك لمدينة روتردام واداريا لسلطة ميناء روتردام - هي شركة مستقلة تعمل على تطوير و صيانة البنية التحتية,	تابع للحكومة و ادارته من طرف مؤسسة ميناء وهران - قطاع عام-
16	برامج التدريب و التطوير	وجود برامج التدريب و التطوير بصفة مستمرة لضمان الميناء الحفاظ على تصنيفه كأفضل ميناء أوروبا و عالميا	بعض برامج التدريب و التطوير ولكن ليست بالحجم المطلوب عالميا
17	الأنشطة اللوجيستية	تتوفر جميع الأنشطة اللوجيستية كالنقل و التخزين، التغليف، المناولة و وجود شبكة نقل حديثة و شبكة حديدية تربط كافة أنحاء أوروبا	انعدام الأنشطة اللوجيستية

المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد احصائيات المينائين (روتردام و وهران)

المطلب الثاني: تحليل عناصر المقارنة

أولا : من حيث المساحة

يتضح من خلال الجدول رقم (04-12) أن مساحة ميناء روتردام التي تقدر بـ 12606 هكتار تعادل 65 مرة مساحة ميناء وهران المقدرة بـ 194 هكتار، وهذه المساحة الكبرى للميناء هي نتاج عن إستراتيجيات توسعية التي إنتهجتها سلطات ميناء روتردام التي عملت على توسع الميناء نحو الظهير بمساحة أرضية تقدر بـ 7796 هكتار و نحو البحر بمساحة مائة تقدر بـ 4810 هكتار مما جعل هناك غاطس مياه أعمق الذي يسمح للسفن كبيرة الحجم بالدخول، على عكس ميناء وهران الذي مساحته نحو اليابس لاتسمح بالتوسع والمقدرة بـ 72 هكتار وهذا راجع الى طبيعته الجغرافية الممتدة نحو المدينة ، بالإضافة الى عدم وجود إستراتيجية توسعية نحو البحر المقدرة بـ 122 هكتار، هذا ما أعطى للميناء ضعف مركزه وأهميته التجارية مقارنة بميناء روتردام.

ثانيا : من حيث الأرصفة

يعتبر طول الأرصفة وعمق المياه والسعة التخزينية للرصيف داخل الموانئ من المعايير الهامة للمفاضلة بين الموانئ بالنسبة لشركات النقل البحري العالمية وهذا مايمكن توضيحه في هذه الدراسة التي شملت ميناء روتردام وميناء وهران، وما نلاحظه في هذه المقارنة يعكس هذا القول وبين الفروقات الموجودة بين الميناءين بحيث أن ميناء روتردام تقدر أرصفته بـ 119 رصيف أي مايعادل 76.3 كلم، وبطول غاطس 24 متر وبساحة إستيعابية كبيرة الأمر الذي يسهل حركة السفن من خلال تقليص مدة إنتظار السفن في الرصيف وفي المرسى، أما ما نلاحظه في ميناء وهران فإن عدد الأرصفة المقدرة بـ 23 رصيف والتي تعادل مايقارب 470 متر (هنا للتذكير نلاحظ الفرق الكبير بين الميناءين أي طول أرصفة تقدر بـ 76.3 كلم وطول أرصفة تقدر بـ 470 متر)، وبطول غاطس 12 متر وساحات إستيعابية ضعيفة، الأمر الذي يؤدي إلى تكديس البضائع في الميناء وإرتفاع معدل إنتظار السفن في المرسى والرصيف بالأيام والتي يقدر متوسط الإنتظار بها من (2.5 يوم إلى 3 يوم)

ثالثا : من حيث الطاقة التصميمية للميناء في تداول البضائع والحاويات

نجد أن ميناء روتردام يتناول سنويا مايقدر بـ 8 مليون حاوية و 440 مليون طن من البضائع وهذا مايعكس الطاقة الإستيعابية للميناء وما يبين كذلك مدى مساهمته في حجم التجارة الدولية لهولندا وأوروبا

على عكس الطاقة الإستيعابية لميناء وهران إذا ماقورنت بميناء روتردام فهي لا تتعدى 1/4 من حيث حجم تداول الحاويات.

رابعا : من حيث أهمية الميناء

يعتبر ميناء روتردام أحد أهم المحاور العالمية لشحن البضائع والحاويات ويعتبر القيمة التجارية لهولندا وأوروبا عامة بحيث يحتل المرتبة الأولى أوروبيا، والمرتبة الثالثة عالميا بعد ميناء شنغهاي وميناء سنغافورا، وبالنظر الى الخدمة المقدمة التي يوليها الميناء منه الى المنطقة الخلفية المتمثلة في دول غرب أوروبا وأوروبا الشرقية مجموعة الدول الإسكندنافية ودول شمال إفريقيا تظهر أهميته في مدى إتساعه وعمق المنطقة الخلفية له مما يعكس قدرة الميناء على المنافسة ، أما ميناء وهران فمن حيث الأهمية المحلية يعتبر رابع ميناء في الجزائر وبوابة منطقة الغرب الجزائري أما من حيث الترتيب العالمي فهو خرج التصنيف أو بالأحرى يحتل المراتب الأخيرة .

خامسا : من حيث الهيكل التنظيمي

يعد ميناء روتردام ميناء مملوك لمدينة روتردام وإداريا لسلطة ميناء روتردام وهي شركة مستقلة تعمل على تطوير وصيانة البنية التحتية، فالأسلوب الإداري المطبق في الميناء هو من أنجح أساليب التسيير الإداري والتقني، أما ميناء وهران فهو ميناء تابع للحكومة ويتم إدارته من طرف مؤسسة ميناء وهران والتي تمثل القطاع العام الذي يضيف بشكل عام الممارسات البيروقراطية، والإجراءات الروتينية المعقدة التي تعتبر من المشاكل الإدارية الشائعة بالنظام الإداري المتبع داخل الميناء مما يمثل ضررا مباشرا للشركات التجارية والمستهلكين .

سادسا: من حيث المقومات التشغيلية ومعدات المناولة

فيما يخص المقومات التشغيلية فهناك شركات عالمية خاصة تقوم بالإستثمار عن طريق إستئجار الأرض لمدة أكثر من 25 سنة بينما ميناء وهران لا يوجد به شركات خاصة بل تابع للحكومة، ومن ناحية معدات المناولة يوفر الميناء أحدث معدات المناولة والتداول للبضائع والحاويات المتخصصة سواء في الرصيف أو ساحات التخزين أو محطات الحاويات والتي تسمح له بالتعامل مع جميع أنواع البضائع والحاويات .بينما ميناء وهران يفتقر الى الكثير من المعدات اللازمة والضرورية في تقديم الخدمات وتسهيل تداول البضائع من وإلى الميناء وبالتالي بطأ سرعة مناولة الحاويات حيث لا تتجاوز 30 حاوية قياسية في الساعة الواحدة للرصيف الواحد كحد أقصى وهذا ما يعكس لنا الصورة الحقيقية لحجم المعاملات داخل الميناء .

سابعاً: من حيث برامج التدريب والتطوير

يتوفر لدى ميناء روتردام برامج التدريب والتطوير بصفة مستمرة لضمان الميناء الحفاظ على تصنيفه كأفضل ميناء أوروبا وعالميا من خلال وجود عمالة مدربة وذات مهارات عالية ومتعددة التي يبلغ عددها 181220 عاملا كلها مدربة تدريباً أكاديمياً محترفاً ، والمرونة في نظم العمالة ، أما ميناء وهران لديه بعض برامج التدريب ولكن ليست بالحجم المطلوب عالميا ويستحوذ على 2400 عاملا .

ثامناً: من حيث ساحات وعمليات التخزين

لدى ميناء روتردام مساحات كبيرة لتخزين البضائع سواء الصادرة أو الواردة والحاويات، ولتخزين خطوط إنتاج كاملة، أو تخزين الوسيط، وكذا مساحات شاسعة للمشاريع المستقبلية بحيث بلغت هاته المساحة أكثر من 120 هكتار الأمر الذي يساعد على إستقبال وتداول أكبر حجم ممكن من البضائع والحاويات بدون أي صعوبات وما يساعد كذلك عمليات التخزين التي تتم بطريقة أوتوماتيكية و آلية وفي المقابل فجد أن مساحة التخزين في وهران لا تتعدى 10 هكتار وتتميز كذلك بقدم المخازن والساحات الملحقة بالأرصفة .

تاسعاً: من حيث الانشطة اللوجيستية

يعتبر ميناء روتردام نموذج للمراكز اللوجيستية المتكاملة نظرا لما يقدمه من خدمات لوجيستية متكاملة وهو مانشده في شبكات النقل المتعددة حديثة لتوصيل المنتجات في يسر وسرعة ودون عوائق ، وذلك من خلال وجود شبكة طرق وقنوات ملاحية وحرية وشبكة سكة حديد عالية الكفاءة تربط المركز بكافة مراكز التوزيع والتسويق المحلية والعالمية وكافة المدن الصناعية ، وتقديم جميع الخدمات والتسهيلات اللازمة لتيسير حركة تدفق البضائع كالخدمات البنكية والتأمينية بكفاءة عالية وبأقل التكاليف وكذا توفير الخدمات الإجتماعية العالية الكفاءة ، بالإضافة إلى توفير البنية الأساسية من كهرباء ومياه ومساكن للعمال ، وكذا إستخدام أحدث تقنية تكنولوجية وذلك بالإستعانة بالشركات الإستشارية المتخصصة في مجال نظم المعلومات وإستخدام أنظمة الحاسب الآلي والفاكس والأنترنيت في عمليات التحديث وإرسال تقارير و وصول وترحيل السفن والشحن والتفريغ ، بحيث يتم تسليم المعلومات الى سلاسل الإمداد في الميناء وتوزيعها والتحكم بها ، ويقوم بتشغيل نظام إتصالات إلكتروني في معالجة جميع البيانات والوثائق والمستندات التي تتعلق بعملية النقل وذلك للإسراع في تنفيذ العمليات المختلفة بصورة سلسلة ، فهذه التكنولوجيا المستخدمة تعد الأكثر تقدما بين مجموعة موانئ القمة العشرين وتوفير نظام ضريبي متميز مع توفير نظم إدارية وجمركية

مرنة تعمل على جلب مزيد من البضائع وتوفير مراكز للصيانة والإصلاح ، فبالإضافة إلى توفير الخدمات اللوجستية بالميناء ترافقها كذلك خدمات لوجستية بالمناطق الخلفية المتصلة به .

بالمقارنة نجد أن ميناء وهران تنعدم به الخدمات اللوجستية وذلك لعدم مواكبة مستوى التطورات التقنية في إدارة الميناء وعدم مراعات أهمية الوقت وزيادة كمية الإجراءات المتعلقة بعملية الإفراج الجمركي فور وصول السفينة مما يؤدي الى تأخيرها ، وإستمرار عمليات تفتيش الحاويات بصورة تقليدية والتي تتمثل في فتح كل حاوية ومعاينة محتوياتها ، وإفتقار الميناء للنظم التقنية المتطورة في الإدارة والتشغيل .

خاتمة الفصل :

تم التطرق في هذا الفصل الى ميناء روتردام كنموذج لمركز توزيع لوجيستي اوروبي متكامل حيث اصبح نموذجا فريدا من نوعه نظرا لتطبيق مختلف اشكال الانشطة اللوجستية وإلى أهمية موقعه كبوابة اوروبا البحرية من جهة الشمال الغربي لاوروبا وجعل هولندا محورا في حركة التجارة الاوروبية والعالمية .

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

الخاتمة العام

الخاتمة:

ان النقل لم يحظى باهتمام كبير في النظريات التقليدية للتجارة الدولية على الرغم من العلاقة الوثيقة بين التجارة الدولية والنقل منذ العصور القديمة (وباعتبار التجارة الدولية غاية والنقل البحري بروافده منها الموانئ هو الوسيلة) لأنها لم تتعرض لإمكانية تقدم ميزة إضافية للمنتجات بالأسواق الخارجية اعتمادا على عوامل مكتسبة متعلقة بكفاءة أداء الأنشطة اللوجستية والتي يعتبر النقل من أهم عناصرها.

وبالموازاة لذلك ظهرت النظرية الحديثة في ظل جملة من التغيرات الاقتصادية التي عجزت عن تفسيرها نظرية الميزة النسبية خاصة بعد تفوق بعض الدول في إنتاج سلع عن أخرى ولا تتوافر لديها عوامل الإنتاج التقليدية كاليابان المعروفة بمحدودية الموارد الطبيعية والسبب في ذلك راجع إلى تطبيق القواعد اللوجستية في مجال الإنتاج والخدمات الذي أدى إلى توفير السلعة في الوقت والمكان وبالسعر والكمية المناسبين وبأقل تكلفة وأثبتت أنه هناك ارتباط وثيق بين حركة التجارة الدولية والنقل والعمليات اللوجستية خصوصا النقل البحري الذي ينقل حوالي 85% من إجمالي التجارة الدولية.

وتكمن العلاقة بين التجارة الدولية والخدمات اللوجستية فيما تقدمه هذه الأخيرة من تخفيض في التكلفة وتقليل في الوقت والحفاظ على جودة المنتج على طول سلسلة الإمداد مما يؤدي إلى زيادة الصادرات وتقليل تكلفة الواردات

-ولقد اختلفت تعريفات اللوجستيات باختلاف المراحل السابقة لتطور الفكر الخاص بإدارة الأنشطة اللوجستية، وأصبحت إحدى سمات العصر الحديث الذي نعيش فيه وتدخل في مجمل الأنشطة الاقتصادية، ومن أساسيات النظام التجاري العالمي خصوصا بعد أن شكلت الأساس الذي قامت عليه إتفاقية منظمة التجارة العالمية في بالي بأندونيسيا عام 2013.

وبذلك شهدت السنوات العشر الأخيرة تقدما قويا وتنافسيا في صناعة اللوجستيات.

-وما ميز الأنشطة اللوجستية عن باقي الأنشطة التي كانت قبل ظهورها هو أن هذه الأنشطة اللوجستية تتم بشكل تكاملي من جهة، ومن جهة أخرى تتم تحت مظلة نظم معلومات متكاملة

ويعد النقل من الأنشطة الرئيسية في المنظومة اللوجستية، وهو أساس ومركز العملية اللوجستية لأنه يؤدي تكامل حركة التجارة مع سلسلة اللوجستيات من خلال الربط بين مراكز العرض ومراكز الطلب وإضافة الطلب وإضافة المنافع المكانية والزمانية.

وأصبح الاقتصاد العالمي صناعيا وتجاريا يعتمد على استعمال مبدأ اقتصاديات الحجم الذي تعمق وانطلق بدون حدود مما أدى إلى زيادة حجم البضائع المستعملة في التصنيع أو التخزين أو التسويق، وبالتالي تطبيق اللوجستيات في الموانئ البحرية من أجل السيطرة على العمليات التي تجري على السلع التامة والسلع نصف مصنعة كعمليات التخزين والتغليف والتعبئة، ولصق العلامة والتنسيق ونقل، والتسويق لوصول المنتج النهائي إلى العميل بأقل تكلفة وفي الوقت المناسب لإرضاء العميل.

ولقد مست المنظومة اللوجستية نوعية الخدمات والبنية الفوقية والتحتية إلى أن أصبحت الموانئ من أهم الحلقات في سلسلة النقل العالمي.

- وهذا ارتبطت الموانئ ارتباطا وثيقا بالخدمات الخاصة بالإمداد والتوزيع العيني، وأصبحت حلقة في السلسلة اللوجستية ومنظومة النقل الدولي.

- وأصبح للمركز اللوجستي تأثيرا فعالا في نشاط وازدهار الميناء وتطوير شبكة النقل المشترك البري والبحري، وخاصة المراكز التي تنشأ داخل الموانئ، حيث تحول دور الميناء البحري من مجرد محطة هائية لوسيلة نقل إلى مركز مفصلي أساسي في سلسلة النقل المتكامل، وبذلك تحولت معظم الموانئ البحرية إلى مراكز خدمات، والتي أصبحت تعمل كمراكز عالمية للتوزيع الحاويات من خلال الإرتقاء بمستوى الخدمات. نشأت الموانئ المحورية، والرافدية والجافة، وأصبح الشاحنون لا يحتاجون إلى مجرد نقل البضائع من الباب إلى الباب بل يريدون الحصول على خدمات التوزيع الكلي، والتي تسمى بخدمات القيمة المضافة.

- ولقد كان لثورة التحوية وللمفاهيم الحديثة للوجستيات أثرها الكبير في تطور مفهوم النقل حيث تجاوز ذلك المفهوم المبسط من مجرد نقل البضائع من ميناء إلى ميناء إلى عمليات متكاملة من الباب إلى الباب والذي يهدف إلى ضمان انسيابية ومرونة حركة السلع خلال سلسلة نقل متكامل بالسعر والوقت المناسب، فالمنظومة اللوجستية تعتبر الدعامة الرئيسية لنظام النقل م و.

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

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

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

الاجابة على فرضيات الدراسة

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

1- فمن خلال الفرضية القائلة بأن المنظومة اللوجستية أداة مهمة لتطوير الموانئ فلقد توصلنا إلى أن هاته الفرضية صحيحة لأن تطبيق المنظومة اللوجستية في الموانئ بإدماج ومزج جميع الملامح اللوجستية في جميع أعمال وأنشطة الميناء أدى إلى تطور نوعية الخدمات والبنية الفوقية (كالأجهزة والمعدات والآلات) والبنية التحتية (كالأرصفة، الأحواض، المخازن، شبكات الطرق) إلى أن أصبحت الموانئ من أهم الحلقات في سلسلة النقل العالمي ومراكز لوجستية بتقدمها مضافة ومنفعة للعملاء من خلال الخدمات التي تقدمها.

وكذا توسيع وارتفاع دور منطقة الظهر حيث أصبحت المنطقة الخلفية، منطقة اقتصادية تتوفر فيها جميع الخدمات اللوجستية والتجارية التأمينية والمالية.

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

فبدون تعظيم استخدام التكامل اللوجستي لن تتطور الموانئ لأن مدى تغلغل العمليات اللوجستية في أنشطة الموانئ أصبحت المعيار الذي تخضع الموانئ ومحطات الحاويات لمقايسة، فقلة تطبيق اللوجستيات في الموانئ ومحطات الحاويات تؤدي إلى انخفاض معدلات نموها وتراجع موقعها على خرائط العالم البحرية والتجارية.

2- والفرضية القائلة بأن تطبيق العمليات اللوجستية في الموانئ البحرية إلى تخفيض تكلفة النقل وزيادة كفاءة التشغيل صحيحة، وذلك من خلال تحول الأنشطة اللوجستية إلى سلسلة من العمليات اللوجستية وتخضع هذه العمليات إلى السيطرة الكاملة لترشيد النفقات للحصول في النهاية على توفير هائل في التكلفة النهائية للمنتوج وذلك بالسيطرة على التكاليف من خلال ضبطها وترشيدها في جميع المراحل بداية من مصادر المواد الأولية لغاية وصولها إلى المستهلك أي القيام بجميع الأنشطة اللوجستية الرئيسية والمساعدة لتخلص من الفاقد المادي والزمني والبشري، وعليه فتطبيق القواعد اللوجستية من شأنه اتمام عملية الإنتاج والتوزيع بأقل تكلفة وأقصر وقت ممكن، فالمنتوج الذي يطبق عند إنتاجه القواعد اللوجستية بإمكانه توفير 50% من تكاليف الإنتاج مع تحقيق جودة عالية في الإنتاج.

3- اما الفرضية الثالثة والتي تقول بأن الأنشطة اللوجستية أداة استراتيجية لتحقيق الميناء ميزة تنافسية باعتبارها عنصر رئيسي في تحسين كل من الربحية والأداء التنافسي للميناء **صحيحة**، فتحقيق الميزة التنافسية داخل أي ميناء سواء كان محلي أو إقليمي، أو عالمي تعتمد على مدى تطبيق المنظومة اللوجستية بالإضافة إلى المزايا النسبية التي يتمتع بها الميناء من موقع جغرافي ومنافذ التجارة.

فإدخال الفكر اللوجستي في الموانئ يجعلها تقف في مركز تنافسي أفضل من خلال زيادة وتعزيز كفاءتها وتنمية قدراتها البشرية وتحديث إدارتها وتطوير معادنها، وتحسين قدراتها التنافسية بتحقيق أدنى مستويات التكلفة في جميع الخدمات المقدمة مقارنة مع باقي الموانئ المنافسة لكي يكون لها نصيب كبير في تبادل ومرور السلع بها وجذب الخطوط الملاحية لأن تحقيق الميزة التنافسية يعتمد على الميزة الإنتاجية (التي تتيح أقل قدر من التكاليف)، وميزة القيمة (المتمثلة في عملية خلق القيمة، المقدمة للعميل وتعظيمها) و تعتبر عملية خلق القيمة جوهر العمليات اللوجستية، وتخفيض النفقات هي محور اللوجستيات، وبذلك فاللوجستيات مصدر للميزة التنافسية لأن اللوجستيات مصدر لخفض التكاليف ومصدر لخلق القيمة.

فالوظائف المتكاملة في المنظومة اللوجستية هي جوهر المنافسة ومصدر للميزة التنافسية لأن اللوجستيات هي أكثر المصادر لتوفير التكلفة، وتعزيز السلعة أو الخدمة لخلق النجاح التنافسي.

4- أما الفرضية القائلة بأن استخدام التجارة الإلكترونية في مجال الموانئ إلى تطوير النقل والإنتاج صحيحة هي الأخرى من خلال زيادة كفاءة التشغيل وتخفيض تكلفة النقل كما مكنت شركات النقل من زيادة فاعلية التخطيط في عملية الجدولة وتكاليف الشحن والطرق الملاحية وتسهيل الإجراءات التجارية، والإسراع في إتمام عمليات الشحن والخدمات وتخفيض الدورة الزمنية اللازمة للحجز وتداول المستندات.

فالتجارية الإلكترونية أحدثت تغيرات هامة في أشكال التعامل في الأسواق وأساليب التسويق والتفاوض والاتصالات المباشرة بدلا من المستندات والأوراق المتبادلة، وكذا وسائل الدفع التقليدية، كما توفر إمكانيات هائلة لعرض السلع والخدمات دون أي حسابات لعنصري الزمن والمكان، فهي وسيلة فعالة للوصول إلى أسواق العالم كلها في وقت واحد بأقل النفقات حيث تساعد البائعين والمشتريين على تخطي حواجز المسافات والوصول إلى أسواق بعيدة ومتنوعة ومتعددة الأغراض والتعامل مع العملاء يتم على مدار الساعة.

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

النتائج:

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

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

– ضعف البنية التحتية المتمثلة في الأرصفة ذات أعماق صغيرة، وأحواض صغيرة وضيقة، وساحات للحاويات لا تتماشى مع المعايير الدولية، والمستجدات التي تشهدها الموانئ العالمية الحديثة، مما يجعل السفن الكبيرة تحول وجهتها نحو موانئ أخرى منافسة.

– يعاني الميناء من ضعف البنية الفوقية من حيث نقص المعدات والتجهيزات المتعلقة بمناوبة البضائع والحاويات.

- بطى سرعة مناولة الحاويات حيث معدل تداول الحاوية في الساعة لا يتعدى 30 حاوية/ ساعة في حين هناك موانئ بلغت سرعة مناولة الحاويات فيها أكثر من 140/ساعة.
- 5- لدى ميناء وهران صومعة للحبوب واحدة لا تتعدى سعتها مع العلم أن ميناء وهران يغطي الجهة الغربية للبلاد والجزائر من أكبر الدول المستوردة للحبوب، كما يتم استعمال وسائل تقليدية في عملية تخزين الحبوب وتفريغها.
- إن متوسط الانتظار للسفن في المرسى والرصيف وصل الى 3أيام وهذه المدة تتعدى المقاييس المعمول بها دوليا.
- تدنى كفاء الأسطول البحري التجاري لكبر عمره وصغر حجم سفنه.
- تكدر البضائع والسفن نظر للقصور في الطاقة الاستيعابية في الأرصفة وساحات الحاويات والمخازن وقدمها.
- تتم عملية تفتيش الحاويات بصورة تقليدية وذلك بفتح كل حاوية ومعاينة محتوياتها في حين هناك موانئ تستعمل الأشعة السينية عند عمليات التفتيش والكشف بدون فتح الحاويات مما تسمح هذه التقنية بالسرعة في الأداء.
- عدم مراعاة أهمية الوقت وزيادة الإجراءات المتعلقة بعمليات الإفراج الجمركي عند وصول السفينة وهذا ما يؤدي إلى تأخيرها مما أدى إلى انخفاض معدل أداء الميناء.
- الإجراءات الروتينية المعقدة المتبعة داخل الميناء.
- طول الإجراءات البيروقراطية خاصة على مستوى إدارات تسيير عمليات الجمركة والضرائب والحماية والنقل.
- وجود ميناء وهران داخل نسيج حضري يجعل عملية الحركة منه وإليه صعبة فهو بذلك محاصر بالمدينة والحروف الساحلية.
- يوجد خط واحد للسكة الحديدية مرتبط بسفن الحبوب فقط.
- إن قطاع الموانئ بالجزائر يشهد تأخرا كبيرا وفادحا في إنجاز القواعد اللوجستية.
- غياب موانئ حقيقية تستجيب للمعايير الدولية.

– فوضى على مستوى نظام تسيير تأمين البضائع منذ خروجها من موانئ المصدر حتى وصولها إلى الموانئ الجزائرية وصولاً إلى تجار الجملة والتجزئة في السوق المحلية وذلك لغياب نظام تشريعي يؤطر عمليات تأمين البضائع.

التوصيات:

تمكنت الإدارة اللوجستية من إزالة العقبات التي كانت أمام تطوير الكثير من الموانئ وذلك بتخفيض التكاليف من خلال تقليل زمن نقل المواد مع خفض المخزون إلى أدنى مستوى، والاستفادة من نظرية النقل بكميات هائلة باستخدام التطور في عمليات الاتصالات ونقل البيانات إلكترونياً على ميناء وهران.

تطبيق الفكر اللوجستي للقيام بدوره في السلسلة اللوجستية وإعداد الإستراتيجيات المستقبلية مع إعادة النظر في الإستراتيجيات الحالية لتطوير الميناء وتحويله إلى ميناء من الجيل الثالث وهذا من خلال:

- رفع كفاءة الأداء والإنتاجية.
- تخفيض تكلفة التشغيل للوصول إلى التكلفة التنافسية وذلك بالتحكم في تكاليف العمالة.
- الاستغلال الأمثل لجميع الاستثمارات الرأسمالية للميناء.
- منح ميزة للعميل حسب الكميات المتداولة.
- التميز في الخدمات المقدمة من حيث النوعية والمستوى مقارنة بالموانئ المنافسة من خلال:
- تطوير البنية الأساسية للميناء.
- تسهيل عملية دخول وخروج السفن.
- تقليل مدة بقاء السفن في الميناء.
- ربط الميناء بشبكة حديثة للمعلومات.
- ربط الميناء بالمنطقة الخلفية بشبكة من الطرق البرية والسكك الحديدية.
- إقامة أنشطة صناعية متصلة بالسفن وإصلاحها.
- وإقامة صناعات متصلة بالسلع كالتغليف والتعبئة، لصق العلامات.
- إقامة مناطق حرة.

- تطبيق أنظمة الجودة.
- الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل م و، وعقد اتفاقية ثنائية.
- تطوير الهياكل التنظيمية والإصلاح الإداري لكافة الجهات المتعاملة مع النقل متعدد الوسائط
- أن تقتصر الاستثمارات العامة على البنية الأساسية التي يستثمر فيها عادة القطاع الخاص كالأرصعة، المحطات، خدمات الماء والكهرباء، الطرق والاتصالات.
- تبني سياسات الإدارة التجارية والسماح للقطاع الخاص بالتشغيل التنافسي لتحقيق كفاءة التوصيات
- تشغيلية عالية وتقليل الاعتماد على الدعم والتمويل الحكومي.
- وعلى الموانئ الجزائرية أن تلعب دورا أكثر تحديا لجلب المزيد من الاستثمارات والتواصل مع عناصر الصناعة والإطلاع على التكنولوجيا واتجاهاتها خاصة بالنسبة للمعدلات وأساليب المناولة، وقواعد البيانات والاتصالات والارتباط بشبكات النقل.
- وأن تتبنى الموانئ الجزائرية فكر التنمية المستدامة إداريا وتشغيليا وبيئيا.
- تفعيل دور الموانئ الجزائرية كحلقة في السلسلة اللوجستية.
- من الضروري إعداد التجهيزات المختلفة للموانئ وتطوير أساليبها وخدماتها لكي تواكب الدور الهام والحيوي الذي تقوم به.
- أن تظل الموانئ الجزائرية كيانات اقتصادية وطنية تعكس ملكية الدولة، وتدار باستقلالية مالية وإدارية وتشغيلية مثل أي كيانات ذات طابع اقتصادي تعمل في وسط بيئة تنافسية تسعى لتحقيق ميزة تنافسية في خدماتها للمشاركة في دعم الاقتصاد القومي وخدمة التجارة.
- وأن تتمتع هيئات الموانئ بالاستقلال المالي والإداري تأسيسا على المفاهيم العالمية.
- أن تتميز السياسات المالية والتسعيرية بالشفافية ووضع تعريفات قائمة على التكلفة الحقيقية.
- يجب هيكلة الموانئ في إطار محطات متكاملة تدار بواسطة مشغلين محترفين كالقطاع الخاص الذي لديه القدرة والرغبة على الاستثمار في البنية الفوقية وتوفير المعدات المتطورة والعمل بمبادئ الإدارة القائمة على قواعد الجودة والتخصص.

- وفيما يخص إدارة الموانئ فالنمط الأمثل للإدارة هو المزج بين القطاع الخاص والعام لتوفير مزايا كل من القطاع الخاص من حيث المرونة، والقطاع العام من حيث المحافظة على الأهداف العامة للدولة ومصالحها القومية.
- وعلى السلطات أن تساعد على خلق مناخ يشجع على قيام الأنشطة والمؤسسات الداعمة للتجارة والنقل.
- وأن تعمل على رفع كفاءة الموانئ (من خلال تحديث خدماتها) والنقل البحري.
- أن تقدم خدمات التحوية من الباب إلى الباب في سلسلة متكاملة من النقل متعدد الوسائط.
- يجب عصنة قطاع الموانئ في الجزائر من خلال إنشاء قواعد لوجستية عصرية وتطوير المحطات النهائية للحاويات وبناء موانئ جديدة في شرق ووسط وغرب البلاد لتخفيف الضغط على الموانئ الحالية خاصة مع التزايد المستمر لحركة التجارة والنقل.
- ضرورة تبني نظام الرقمنة في تسيير الموانئ الجزائرية كما هو معمول في موانئ العالم ومنها موانئ الحوض المتوسطي، وذلك لتسريع وتيرة معالجة الحاويات والتوثيق والاجراءات التأمينية والجمركية والجبائية والبنكية.
- ضرورة إعادة النظر في تنظيم وتسيير الموانئ.
- يجب فتح خطوط ملاحية بين الموانئ الوطنية لتحقيق الضغط على شبكة النقل البري.
- ومن الضروري فتح خطوط سكك حديدية لا جديدة لنقل الحاويات.
- يجب الحد من الإجراءات البيروقراطية التي تتميز بها المعاملات الإدارية.
- يجب تزويد المحطة الحالية والجديدة بالتقنيات المتطورة كنظام إدارة محطات الحاويات الذي يقوم ببيان تفضيل حركة السفن والحاويات داخل الميناء حيث يسمح بالتحكم الفوري الآلي لتشغيل داخل الميناء مركزيا، وأن يتصل هذا النظام بنظام تحديد المواقع العالمي GPS الذي يسمح بتحديد أماكن الحاويات آليا للحد من الأخطاء الناجمة عن تحديدها يدويا.
- يجب مراجعة السياسات المطبقة على مستوى الموانئ واستحداث آليات جديدة لتسيير هياكل الحاويات.

- يجب توسيع خارطة الموانئ الجافة خصوصا في المدن الكبرى التي تعاني موانئها من الاكتظاظ الكبير والذي أثر على آجال معالجة الحاويات ذلك أن معدل بقاء الحاويات في موانئ الجزائر يتجاوز 21 يوم بينما في تونس لا يتعدى 4 أيام، وفي المغرب 5 أيام.

قائمة المراجع

قائمة المراجع

المراجع باللغة العربية :

1. ابراهيم العيسوي، التجارة الإلكترونية، المكتبة الأكاديمية، الطبعة الأولى، القاهرة، 2003
2. احمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة و مطبعة الإشعاع الفنية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2001.
3. أحمد عبد المنصف، التطورات العالمية للنقل البحري ودور الموانئ المصرية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري. الإسكندرية، 1993.
4. أحمد عبد المنصف، اقتصاديات وسياسيات النقل البحري، مؤسسة الرؤية ، الاسكندرية ، 2010
5. أيمن النحراوي، إدارة اللوجستيات، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2016.
6. -أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2009
7. أيمن النحراوي، منظومة النقل الدولي واللوجيستيات، دار الفكر الجامعي، الطبعة الاولى، الاسكندرية، 2014.
8. إيهاب النحراوي، المقومات التنافسية لموانئ الحاويات المحورية في الخليج العربي، رسالة دكتوراه، النقل الدولي واللوجستيات، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية، 2007،
9. أيمن النحراوي، العمليات اللوجستية، منشأة الشنهاي للطباعة و النشر و التوزيع، الإسكندرية، 2010،
10. أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2009
11. أيمن النحراوي، تخطيط وإدارة اقتصاديات الموانئ البحرية، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2014
12. أيمن النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009
13. إيهاب النحراوي، موانئ الخليج العربي القدرة التنافسية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009
14. بازينة محمد، الجودة في اللوجستيات، بدون ناشر، 2000،
15. تفيده على هلال، إدارة المواد والإمداد، مكتبة ومطبعة الاشعاع الفنية، الطبعة الأولى، الاسكندرية، 2002،
16. ثابت عبد الرحمان ادريس، كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية مفاهيم أساسية وطرق القياس والتقييم، الدار الجامعية، مصر، 2009.
17. ثابت عبد الرحمان ادريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية الامداد والتوزيع العيني، الدار الجامعية، الاسكندرية، 2003/2002.

18. جيمس ستوك، دوجلاس لامبرت، تعريب د م سرور علي ابراهيم سرور، الإدارة الإستراتيجية للإمدادات، دار المريخ للنشر، الكتاب الأول.
19. حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 1998
20. خالد محمد السواعي، التجارة الدولية النظرية وتطبيقاتها، عالم الكتب الحديث، الأردن، 2010
21. خالد ممدوح ابراهيم، لوجستيات التجارة الإلكترونية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008،
22. خبراء الشركة العربية المتحدة للتدريب والاستشارات الادارية، الاتجاهات والأساليب الحديثة لإدارة المشتريات والمخازن باستخدام النظام اللوجستي، الشركة العربية المتحدة، مصر، 2006،
23. خبراء الشركة العربية المتحدة للتدريب والاستشارات الإدارية، الاتجاهات والأساليب الحديثة لإدارة المشتريات والمخازن باستخدام النظام اللوجستي، الشركة المتحدة للتسويق والتوريدات، القاهرة 2006،
24. دائرة البحوث الاقتصادية، اللوجستيات التجارية في العالم العربي وإحتياجات التطوير البحري والبري إلكترونيًا، عمان، 2014
25. الرفاعي ممدوح عبد العزيز، إدارة سلاسل التوريد مدخل تحليلي، مكتبة عين شمس، القاهرة، 2006
26. رونالدو إنش بالو، إدارة اللوجستيات: تخطيط وتنظيم ورقابة سلسلة الامداد، ترجمة تركي ابراهيم سلطان، أسامة أحمد مسلم، دار المريخ، الرياض 2006
27. زايري بلقاسم، اقتصاديات التجارة الدولية نماذج نظرية وتمارين، دار الأديب ، 2006،
28. زينب حسين عوض الله، العلاقات الاقتصادية الدولية، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2008،
29. زينب محمد شوقي السيد يونس، متطلبات تحقيق مدخل الميزة التنافسية في قطاع النقل البحري المصري مع التطبيق على تطوير إدارة سامي زكي عوض، الموانئ الجافة تخطيط و إدارة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004.
30. سامي زكي عوض، الموانئ الجافة تخطيط و ادارة ، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2004
31. سليمان خالد عبيدات، مصطفى شاويش، إدارة المواد الشراء والتخزين، دار الميسرة، الطبعة الثالثة، الأردن، 2010.
32. السيد محمد أحمد السريتي، اقتصاديات التجارة الخارجية، مؤسسة رؤية، الاسكندرية، 2008
33. سملاي يحضيه، أثر التسيير الإستراتيجي للموارد البشرية وتنمية الكفاءات على الميزة التنافسية للمؤسسة الاقتصادية.
34. سمية بدوي، إقتصاديات النقل البحري في العالم، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 2005،

35. سمية بدوي، اقتصاديات إنشاء وتطوير وتشغيل الموانئ في ظل المنافسة العالمية، بدون تاريخ نشر، بدون ناشر
36. السيد محمد احمد السريتي، اقتصاديات التجارة الدولية بين النظرية والتطبيق، مؤسسة رؤية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2011.
37. السيد محمد احمد السريتي، اقتصاديات التجارة الخارجية، مؤسسة رؤية، الإسكندرية، 2008.
38. شارل هيل، جاريت جونز، الإدارة الإستراتيجية مدخل متكامل، ترجمة: محمد أحمد سيد عبد المتعال، اسماعيل علي بسيوني، دار المريخ، الرياض، 2008.
39. شريف ماهر هيكل، التجارة البحرية، مكتبة الحرية للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2009
40. شريف ماهر هيكل، اللوجستيات والموانئ البحرية من اجل التغيير، مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الاولى، الاسكندرية، 2015،
41. شريف ماهر، تخطيط النقل وسياساته الفعالية وعوامل الجدارة، الدار الجامعية، الاسكندرية، 2006
42. شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري (التجارة الخطية) - فعاليات التطبيق - متطلبات الريادة، الدار الجامعية الإسكندرية، 2006،
43. شوقي ناجي جواد، محمد سالم الشموط، إدارة سلسلة التوريد علاقات الموردين مدخل إداري، إثراء للنشر والتوزيع، الأردن، 2008،
44. صالح الدين عبد الباقي، عبد الغفار حنفي، إدارة المواد والامداد، الدار الجامعية، الاسكندرية، 2000،
45. طارق عبد العال حماد، التجارة الإلكترونية المفاهيم - التجارب - التحديات الأبعاد التكنولوجية والمالية والتسويقية والقانونية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2005،
46. عبد الستار محمد العلي، الادارة الحديثة للمخازن والمشتريات إدارة سلسلة التوريد، دار وائل للنشر، الطبعة الثانية، الأردن، 2006،
47. عبد القادر فتحي لاحسين، الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات وعلاقتها بقطاع النقل البحري في الدول العربية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، 2005
48. عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مصر، الطبعة الثانية، 2009
49. عبد القادر فتحي لاشين، النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والاندماجات العالمية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، 2008

50. عبد المطلب عبد الحميد، اقتصاديات التجارة الإلكترونية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2014.
51. عبد المطلب عبد الحميد، الجات وآليات منظمة التجارة العالمية من أورجواي لسياتل وحتى الدوحة، الدار الجامعية، الاسكندرية، 2005،
52. عبد الهادي عبد القادر سويقي، التجارة الخارجية، بدون دار نشر، مصر، 2007
53. عبد الوهاب عبد الحميد صالح، النقل متعدد الوسائط، بدون دار النشر، الجزء الأول، بدون تاريخ نشر.
54. عبيد علي أحمد الحجازي، اللوجستيك كبديل للميزة النسبية، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2000
55. عبيد علي أحمد الحجازي، مشكلات النقل العربي البيني للبضائع (دراسة تحليلية- تطبيقية)، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2000
56. علي السلمي، إدارة الموارد البشرية الإستراتيجية، دار غريب للنشر والطباعة، القاهرة، 2001.
57. علي عبد، مصطفى عبد الحافظ، إدارة وتشغيل الموانئ ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، 2000 .
58. علي فلاح الزعبي، زكريا أحمد عزام، إدارة الأعمال اللوجستية (مدخل التوزيع الإمداد)، دار المسيرة، الطبعة الأولى، الأردن، 2012.
59. عمر سلمان، قراءات في اقتصاديات النقل الدولي، مؤسسة نبيل للطباعة، القاهرة 2002.
60. عمر صقر، العولمة وقضايا إقتصادية معاصرة، الدار الجامعية، الأردن، 2003
61. فاروق ملش، النقل متعدد الوسائط- الأوجه التجارية و القانونية، الشنهاي للطباعة و النشر، الإسكندرية، 1996.
62. اللامي، غسان قاسم، تقنيات ونظم معاصرة في إدارة العمليات، دار الثراء للنشر والتوزيع، عمان، 2008..
63. محمد أحمد حسان، إدارة الامداد والتوزيع، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2006
64. محمد احمد حسان، اسماعيل محمد السيد، محمد توفيق ماضي، إدارة الامداد والتوزيع، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية
65. محمد بازينة، الجودة في اللوجستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية، 2007،
66. محمد جلال خطاب، اقتصاديات الموانئ بين النظرية والتطبيق، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2015

67. محمد جلال خطاب، اقتصاديات النقل و الشحن الدولي بين النظرية و التطبيق، دار النشر، بدون سنة النشر
68. محمد زغلول، إدارة الموانئ، المكتبة الحديثة، الاسكندرية، 2001،
69. محمد سليمان هدى، اقتصاديات النقل البحري، دار الجامعات المصرية، الاسكندرية
70. محمد سيد عابد، التجارة الدولية، الإشعاع الفنية، الإسكندرية، 2001،
71. محمد شفيق الصاوي ميرا، إدارة المخزون السلعي، الدار الجامعية للنشر، الاسكندرية، 2001،
72. محمد عبد العليم صابر، إدارة اللوجستيات، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2007
73. محمد هدى، اقتصاديات النقل البحري، دار الجامعات المصرية، الاسكندرية، 1983
74. محمود حامد عبد الرزاق، تكنولوجيا المعلومات وزيادة الصادرات ودعم التنمية الصناعية، مكتبة الحرية للنشر والتوزيع، القاهرة، 2006،
75. محمود خضر، إدارة الأعمال اللوجستية، دار البداية، الطبعة الأولى، عمان، 2015،
76. محمود يونس، اساسيات التجارة الدولية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1991
77. مختار السويفي، اقتصاديات النقل البحري، دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري والتجارة الخارجية، الدار المصرية اللبنانية، الطبعة الثالثة، القاهرة، 1996
78. مصطفى امين حسن مساد، صناعة النقل البحري في المملكة الأردنية الهاشمية عرض وتحليل مع الإشارة الخاصة إلى أهميتها الاقتصادية، رسالة دكتوراه، الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري، الإسكندرية، 2000
79. مصطفى رشدي شيحة، الأسواق الدولية المفاهيم والنظريات والسياسات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2003
80. مصطفى رشدي شيحة، الأسواق الدولية المفاهيم و النظريات والسياسات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2003.
81. مصطفى عبد الحافظ، علي عبد الله، إدارة وتشغيل الموانئ، مطبعة الإشعاع، الإسكندرية، 2006
82. مصطفى محمود أبو بكر، المرجع في وظيفة الإحتياجات وإدارة الأنشطة اللوجستية في المنظمات المعاصرة- مدخل استراتيجي تطبيقي لتحقيق الميزة التنافسية من خلال أعمال الشراء والتخزين، الدار الجامعية، الإسكندرية 2004.
83. مصطفى محمود أبو بكر، الموارد البشرية مدخل لتحقيق الميزة التنافسية، الدار الجامعية، مصر، 2006

84. مصطفى يوسف كافي، إدارة الأعمال اللوجستية مدخل استراتيجي - كمي، مكتبة المجتمع العربي للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، الأردن، 2013
85. ناجي شوقي جواد، محمد سالم الشموط، إدارة سلسلة التوريد علاقات الموردين مدخل إداري، عمان الأردن، الإثراء للنشر والتوزيع، 2008.
86. نبيل مرسي خليل، الميزة التنافسية في مجال الأعمال، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 2003.
87. نعمة الله نجيب، أسس علم الاقتصاد، مؤسسة شباب الجامعة، 1990.
88. نihal فريد مصطفى - أسرار ديب، إدارة اللوجستيات، المكتب الجامعي الحديث، الاسكندرية، مصر، 2006.
89. نihal فريد مصطفى، جلال ابراهيم العبد، إدارة اللوجستيات الدار الجامعية الاسكندرية، 2004-2005.
90. نيفين حسين شمت، التنافسية الدولية وتأثيرها على التجارة العربية والعالمية، دار التعليم الجامعي، الإسكندرية 2010
91. هارون أحمد عثمان، الاقتصاد البحري مع إشارة خاصة لمشاكل الدول النامية، منشأة المعارف، الاسكندرية، بدون تاريخ النشر.
92. هشام الجندي، مبادئ النقل، بدون ناشر، بدون تاريخ.
93. محمد عبده حافظ، إدارة الامداد والتخزين، دار الفجر للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، القاهرة، .
94. محمود حامد محمود عبد الرازق، اقتصاديات النقل الدولي (البري والبحري والجوي)، الدار الجامعية، 2013.
95. موسى سعيد مر، باسم اللوزي، التجارة الخارجية، دار الصفاء للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى عمان، 2001
- رسائل دكتوراه وماجستير
96. أحمد محروس خضير، سياسات تعزيز القدرة التنافسية للقطاع السياسي المصري دراسة مقارنة مع القطاع السياحي التونسي، رسالة دكتوراه، كلية الإقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، 2006

97. ايهاب النحراوي، الأهمية الاقتصادية لسفن الحاويات الرافدية في نظام النقل بالحاويات بالتطبيق على جمهورية مصر العربية، رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2001.
98. بلقيدوم صباح، أثر تكنولوجيا المعلومات والاتصالات الحديثة على التسيير الإستراتيجي للمؤسسات الاقتصادية، رسالة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة قسنطينة2، الجزائر 2013،
99. تامر مصطفى صالح الجزائر، اللوجستيات كنظام متكامل في المؤسسات الرياضية، رسالة دكتوراه، كلية التربية الرياضية للبنات والاسكندرية، 2010
100. سامي زكي عوض، دور الموانئ الجافة في منظومة النقل متعدد الوسائط، رسالة ماجستير، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، الاسكندرية، 1997
101. ساوس الشيخ، أثر تطبيق الإدارة البيئية في إطار إدارة سلسلة الامداد على الأداء دراسة تطبيقية على عينة من شركات الصناعة الغذائية الجزائرية، رسالة دكتوراه، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، الجزائر، 2013/2012،
102. سعيد محمد سعيد الزعابي، الإستراتيجيات الأمنية "البعد الثالث" في منظومة إدارة الموانئ البحرية دراسة حالة لموانئ "دولة الإمارات العربية المتحدة"، رسالة دكتوراه، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، ص2010.
103. سلمى عبد الحميد محمد الامين، دور المفاهيم اللوجستية في تنمية وتطوير المناطق الحرة (دراسة حالة منطقة البحر الاحمر الحرة-السودان، 2000-2012)، رسالة دكتوراه، قسم اقتصاديات النقل البحري، جامعة البحر الاحمر، 2014
104. سلوى زغلول البرعي عبد العزيز، نموذج مقترح للأنشطة اللوجستية التسويقية لدعم الميزة التنافسية "دراسة تطبيقية على شركات منتجات الألبان بالمناطق الصناعية بجمهورية مصر العربية"، رسالة دكتوراه كلية التجارة قسم إدارة الأعمال، جامعة القاهرة، مصر، 2011.
105. طارق جمعة محمد سيف، السياسات الاقتصادية المقترحة لرفع كفاءة النقل بالسفن المصرية النظامية في ضوء معطيات المنافسة العالمية و النقل المتعدد الوسائط، رسالة دكتوراه، الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري، الإسكندرية، 2006.
106. عبد العزيز بن قيراط، أداء وجودة الخدمات اللوجستية ودورها في خلق القيمة، رسالة ماجستير، جامعة قالم، الجزائر، 2010.

107. فاروق محمود الحمد، التصنيع في إطار تطور التقسيم الدولي للعمل مع الإشارة بصفة خاصة إلى تجربة التصنيع في البلدان العربية، رسالة دكتوراه، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، مصر، 1990.
108. قائد عائض العمثيلي، خدمات الموانئ البحرية اليمنية، المحددات الاقتصادية للعرض والطلب عليها ووسائل تنميتها، رسالة دكتوراه، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية، 1991.
109. ملين علوطي، أثر تكنولوجيا المعلومات والإتصال على إدارة الموارد البشرية في المؤسسة، رسالة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر 2008.
110. محمود سامي الشاذلي عاشور، القدرات التنافسية لمحطة حاويات السخنة كمركز لوجستي في حوض البحر الأحمر، رسالة دكتوراه، النقل الدولي واللوجستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2004.
111. مريم محمد فرح حامد، اثر اللوجستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورتسودات (1995-2014)، رسالة دكتوراه، كلية الدراسات العليا، السودان، 2015،
112. نادرة عبد الرحيم فرحان عبد الرحمن، النقل متعدد الوسائط في السودان دراسة تحليلية مع إبراز أهمية السكك الحديدية، رسالة دكتوراه، الأكاديمية العربية والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2006،
113. ولاء حسين عبد الله محمد، الميزة النسبية لتجارة السلع الزراعية المصرية في ضوء الندرة النسبية للموارد المائية، رسالة دكتوراه، كلية الإقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، مصر، 2016
114. ولاء حسين عبد الله محمد، الميزة النسبية لتجارة السلع الزراعية المصرية في ضوء الندرة النسبية للموارد المائية، مرجع سبق ذكره،
115. ابراهيم محمد محمد علي، الآثار الاقتصادية لاتفاقية الجات على قطاع النقل البحري في الدول المتخلفة مع الإشارة إلى مصر، رسالة دكتوراه، قسم الاقتصاد، جامعة قناة السويس، 1999.
116. آدم اسماعيل آدم خميس، تطبيق الإدارة اللوجستية وأثرها في أداء قنوات النقل والتوزيع (دراسة ميدانية على الشركات العاملة في مجال البترول في السودان)، رسالة دكتوراه، جامعة السودان، 2014.
117. أقاسم عمر، الامداد الشامل- مدخل إدارة التكلفة والسياسات المتبعة، رسالة دكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد جامعة تلمسان، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، 2010/2009،
118. بسام مصطفى خالد، النقل متعدد الوسائط في الوطن العربي و اثره في التجارة العربية البيئية، رسالة دكتوراه، جامعة دمشق، كلية الاقتصاد، سوريا، 2005

119. حباينة محمد، دور الرأسمالية الهيكلية في تدعيم الميزة التنافسية للمؤسسة الجزائرية، رسالة دكتوراه كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، قسم التسيير، جامعة الجزائر3، 2012
120. حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة مؤسسات ميناء الجزائر ، رسالة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2008/2007
121. رباب فتحي عبد لعزیز نجم، أثر العولمة على صناعة النقل البحري في الدول العربية، رسالة ماجستير كلية التجارة، جامعة عين شمس، القاهرة، 2005
122. ريهام محسن السيد حسين، دراسة تأثير لوجستيات التجارة الإلكترونية على تحقيق الميزة التنافسية للموانئ، رسالة ماجستير، أكاديمية السادات للعلوم الإدارية، كلية الإدارة ، القاهرة، 2010.
123. سليمان أسعد بالوش، الإتجاهات الحديثة في إدارة الموانئ البحرية (دراسة حالة ميناء اللاذقية، رسالة ماجستير الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2005.
124. سامر محمد أحمد، تنافسية الموانئ البحرية السورية (التحديات وآفاق التطوير)، رسالة دكتوراه، قسم الإقتصاد والتخطيط، كلية الإقتصاد، جامعة تشرين، سوريا، 2015.
- سملاي يحضيه، أثر التسيير الإستراتيجي للموارد البشرية وتنمية الكفاءات على الميزة التنافسية للمؤسسة الإقتصادية، رسالة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2005..
125. سلوى زغلول البرعي عبد العزيز، نموذج مقترح للأنشطة اللوجستية التسويقية لدعم الميزة التنافسية، رسالة دكتوراه، إدارة الأعمال، جامعة القاهرة، 2011
126. سامي زكي عوض، الدور اللوجستي للموانئ الجافة و مدى احتياج مصر لها في ظل استراتيجية متكامل للنقل، رسالة دكتوراه، الاكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري، مصر، 2002.
127. عبد الحميد بن علي العليان، دور اللوجيستيات في رفع كفاءة الموانئ دراسة تطبيقية على المملكة العربية السعودية، رسالة دكتوراه، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، نقل دولي ولوجستيات، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية، 2012.
128. فؤاد حسين محمد الكبسي، اهمية تطبيق الادارة الالكترونية في تحسين مستوى اداء الموانئ البحرية اليمنية'دراسة تطبيقية على مؤسسة موانئ البحر الاحمر'، رسالة دكتوراه، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية، 2013.

129. سالم عبد الله سالم العنزي، أثر التجارة الإلكترونية على قطاع النقل البحري، رسالة ماجستير.
- الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، النقل الدولي واللوجستيات، الإسكندرية، 2003،
130. عامر بشير، دور الإقتصاد المعرفي في تحقيق الميزة التنافسية للبنوك- دراسة حالة الجزائر، رسالة دكتوراه.
- مؤتمرات تقارير**
131. احمد فرحات، استعراض النقل في بلدن الاسكوا، العدد الثاني عشر، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي اسيا، الأمم المتحدة، نيويورك، 2001
132. احمد محمود عبد المنصف، مشروعات تطوير البنية الأساسية و الاستثمار في المجال البحري و انعكاساتها على مصر، " دور التحكيم في مشروعات البنية الأساسية و الاستثمار في المجال البحري"، المؤتمر السادس، 6-7 فيفري 1998، الإسكندرية
133. أحمد محمود عبد المنصف، نقل التكنولوجيا في مجال النقل البحري، شبكة الأنترنت واستخداماتها في النقل البحري، مؤتمر ماردكون، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 1997
134. أسامة الشريف، ميناء العين السخنة، ندوة، افريل 2000، الإسكندرية،
135. أمل مصطفى حسين عصفور، الدور المتكامل للوجستيات لتسويق الخدمات الالكترونية مدخل لوجستي لزيادة القدرات التنافسية للمنظمات، مؤتمر التجارة الالكترونية تجارة بلا حدود، 5-7 ديسمبر 2010، الأردن،
136. بنك معلومات النقل البحري، الموانئ الجافة و المناطق الحرة، أكتوبر 2008.
137. تقرير جامعة الدول العربية، دراسة العوامل المؤثرة في تطوير وتحديث الموانئ البحرية العربية لدراسة ميدانية جامعة الدول العربية، القاهرة، 2006
138. دراسة عن النقل المتعدد الوسائط و نظام اللوجستيات، لمنطقة شرق البحر المتوسط و الخطة الشاملة في جمهورية مصر العربية، وكالة اليابانية للتعاون الدولي JICA ، وزارة النقل، مصر، اغسطس 2008
139. رأفت رضوان، العالم الإلكتروني الجديد والتنمية، المؤتمر الإقليمي الرابع للجان الوطنية العربية، 2002.
140. رشا فؤاد عبد الرحمن/ منى محمود حسين، مؤتمر منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة، مقومات و معوقات اقامة مناطق لوجستية بالتطبيق على محور تنمية قناة السويس، مؤتمر MarLog مارلوج 4، كلية النقل الدولي و اللوجستيات، الإسكندرية، 29-31 مارس 2015،

141. سعيد عثمان، إستراتيجية دعم القدرات التنافسية للأسطول التجاري البحري المصري، المؤتمر العلمي الحادي عشر، كلية التجارة، القاهرة
142. شريف ماهر محمد عثمان هيكل، إعادة هيكلة التنظيمات بالموانئ لمواكبة التغيرات السريعة والمتلاحقة بالموانئ الحديثة، الندوة الدولية الحادية والعشرون للموانئ: الموانئ البحرية: التحديات وآفاق المستقبل، الإسكندرية، 2005، ص1.
143. شفيق ميرا، لوجستيات النقل البحري، النقل البحري على مشارف القرن الحادي والعشرين، مؤتمر دولي، القاهرة، 1995،
144. صابر حسن الغنام، أثر قرارات التسعير على تسويق خدمات ميناء شرق بور سعيد كمركز لوجستي مقترح (الاتجاهات الحديثة في التسويق لخدمات النقل البحري) مؤتمر، الجمعية العربية للملاحة، الإسكندرية، 2002.
145. عادل رزق، اساليب إدارة التكلفة لترشيد القرارات الإدارية، ندوة عن تحسين القدرة التنافسية للمؤسسات العامة والخاصة وفقا لمعايير الأداء الإستراتيجي، 10- 14 يونيو 2007، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مصر.
146. عبد العزيز محمد، إدارة سلسلة الامداد ، ملتقى الادارة اللوجستية وتحسين سلسلة التوريد وورشة عمل النظم المعاصرة للتخطيط والرقابة على التخزين، المنظمة العربية للتنمية الادارية، القاهرة، 5-9 أوت
147. عماد أبو السعود، دور اللوجستيات في الموانئ البحرية، الندوة الدولية الرابعة والعشرون للموانئ 17- 19 فيفري، 2008، الإسكندرية.
148. فاروق ملش، التجارة الإلكترونية وأهم المشكلات القانونية التي تواجهها في مصر، المؤثر البحري الدولي السادس عن العوامة في صناعة النقل البحري وأثرها على الدول النامية، الإسكندرية، ماردكون 17- 19 أكتوبر 1999.
149. فتحي السيد التوني، النقل متعدد الوسائط، التطبيقات والفوائد والتحديات، المؤتمر الموسع الثاني للاتحادات العربية النوعية المتخصصة
150. اللجنة الاقتصادية و الاجتماعية لغربي اسيا، استعراض النقل في بلدان الاسكوا نشرة النقل، الأمم المتحدة، نيويورك، 1999، عدد10،
151. اللجنة الإقتصادية و الإجتماعية لغربي آسيا، تطبيق التبادل الإلكتروني للبيانات ومعايير الأمم المتحدة لتسهيل الإدارة والتجارة والنقل في منطقة الإسكوا، الأمم المتحدة، نيويورك، 1999، UN/EDIFACT
- EDI

152. اللوجستيك كبديل للميزة النسبية في مجال التجارة الخارجية، ورشة عمل، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، الإسكندرية، 2008 محمد ابراهيم العراقي، قطاع النقل في مصر الماضي والحاضر والمستقبل حتى عام 2020، المكتبة الأكاديمية، القاهرة، 2002
153. محمد توفيق وسلمى زكي عبد الفتاح، نحو معايير للاستثمار في الموانئ البحرية، المؤتمر البحري الدولي الحادي عشر ماردكون 11، الإسكندرية 2009
154. محمد زيدان- بريش عبد القادر، دور الحكومات في تدعيم التنافسية-حالة الجزائر- المؤتمر العالمي حول الاداء المتمم للمنظمات والحكومات، كلية العلوم الإقتصادية، جامعة ورقلة، 9- 8 مارس. 2005
155. محمد عبد القادر توفيق، النقل متعدد الوسائط من منظور تطبيقه في الدول العربية، المؤتمر الموسع الثاني للاتحادات العربية النوعية المتخصصة حول دور النقل متعدد الوسائط في تنمية التجارة العربية البيئية، الإسكندرية، ماي 2006.
156. محمد علي ابراهيم، الاتجاهات الحديثة في اللوجستيك، ملتقى حول المنظومة الحديثة في إدارة الموانئ (اللوجستيك- الجمارك- التحكيم) العقبة، الأردن، مارس 2011
157. محمد علي ابراهيم، الاتجاهات الحديثة في اللوجيستيات، ملتقى المنظومة الحديثة في إدارة الموانئ (اللوجيستيات- الجمارك، التحكيم)، الأردن، المنظمة العربية للتنمية الادارية، 7-9 مارس 2011
158. محمد علي ابراهيم، تعريف الأعمال اللوجستية، ملتقى الادارة اللوجستية وتحسين سلسلة التوريد وورشة عمل النظم المعاصرة للتخطيط والرقابة على الخزين، المنظمة العربية للتنمية الادارية، القاهرة، أوت 2008
159. محمد علي ابراهيم، دور اللوجستيات في دعم القدرة التنافسية للموانئ، ملتقى حول المنظومة الحديثة في إدارة الموانئ (اللوجستيات- الجمارك- التحكيم)، المملكة الأردنية الهاشمية، 7- 9 مارس 2011
160. منى أبو العطا محمد حليم، المعايير البيئية والتنمية المستدامة والقدرة التنافسية للصادرات المصرية رسالة دكتوراه، كلية الإقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، مصر، 2013.
161. هاني عبد الخالق، محاور التنمية والتسويق لصناعة النقل البحري في مصر في إطار العولمة، المؤتمر البحري الدولي الثامن (التسويق كأداة فعالة في تنمية صناعة النقل البحري)، ماردكون 8، الإسكندرية، 12- 14 أكتوبر 2003.
162. يسرى الجمل، الإدارة الإلكترونية وتطبيقها في أنشطة النقل البحري مقترح انشاء سوق إلكتروني تعاوني مرن، مؤتمر ماردكون 8، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2003

163. يوسف مسعداوي، القدرة التنافسية ومؤشراتها، المؤتمر العلمي الدولي حول الأداء المتميز للمؤسسات والحكومة، جامعة ورقلة، الجزائر، 8-9 مارس 2005،

المجلات

164. أمجد صباح عبد العالي، هيثم عبد الله سلمان، أهمية التجارة الإلكترونية ومعوقاتها في اقتصادات دول مجلس التعاون الخليجي، مجلة الإقتصادي الخليجي، العدد24، 2013

165. أيمن النحراوي، صياغة إطار الإستراتيجية تنافسية لميناء اللاذقية في ضوء المتغيرات الراهنة، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الهندسية، المجلد 36، العدد6، 2014

166. بسيوني علي يحيى، الجسور البرية، نشأتها- مستقبلها- و علاقتها بالنقل البحري، مجلة الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري، العدد 4 جانفي، الإسكندري، 1998.

167. سمير معوض، اللوجستيات في الموانئ ومحطات الحاويات، مجلة أنترناشيونال، أكتوبر 2003،

168. سمير معوض، اللوجستيات والنقل الدولي متعدد الوسائط، مجلة أنترناشيونال، أبريل 2001

169. سمير معوض، تعريف ومفهوم الادارة اللوجستية، مجلة أنترناشيونال، 2007

170. شريف ماهر هيكل، استراتيجية مقترحة لتفعيل لوجستيات النقل المتعدد الوسائط بمصر والدول العربية، المجلة العلمية (التجارة والتمويل)، كلية التجارة، جامعة طنطا، مصر، العدد الأول، مارس 2015

171. شيرين جلال، اللوجستيات متى انطلقت وأين وصلت؟، مجلة أنترناشيونال، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية، أوت 2001،

172. صقر محمد أحمد، دور الموانئ في النقل والتجارة واللوجسيات، مجلد 20 العدد39، مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، يناير 1995

173. عبد الحليم بسيوني، ندوة نحو إستراتيجية للنقل في خدمة التنمية، جريدة الأهرام، عدد 41388، 2001/03/31.

174. عبد الحميد بوقرانة، الياس بن ساسي، ميلود زيد الخير، محددات القدرة التنافسية في قطاع الصناعات الغذائية حالة المؤسسات الصغيرة والمتوسطة في الجنوب الشرقي الجزائري، مجلة أداء المؤسسات الجزائرية، العدد 04 ديسمبر 2013

175. عبد الحميد بوقرانة، الياس بن ساسي، ميلود زيد الخير، محددات القدرة التنافسية في قطاع الصناعات الغذائية حالة المؤسسات الصغيرة والمتوسطة في الجنوب الشرقي الجزائري، مجلة أداء المؤسسات الجزائرية، العدد 04 ديسمبر 2013

176. عبد الله علي، دور الحكومة في تدعيم القدرة التنافسية للمؤسسات الوطنية، مجلة المباحث، كلية الحقوق والعلوم الاقتصادية، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، عدد 06- 2008
177. عبد الله علي، دور الحكومة في تدعيم القدرة التنافسية للمؤسسات الوطنية، مجلة المباحث، كلية الحقوق والعلوم الاقتصادية، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، عدد 06- 2008
178. عبد الله علي، دور الحكومة في تدعيم القدرة التنافسية للمؤسسات الوطنية، مجلة المباحث، كلية الحقوق والعلوم الاقتصادية، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، عدد 06- 2008
179. علاء محمد البتانوني، تأثير الربط والتكامل بين ممارسات إدارة سلسلة التوريد وإدارة التكاليف الاستراتيجية على دعم القدرة التنافسية لمنشآت الأعمال الصناعية، مجلة المحاسبة والمراجعة، كلية التجارة جامعة بني سويف، المجلد الثاني، العدد1، يونيو 2014، مصر،
180. علاء محمد البتانوني، تأثير الربط والتكامل بين ممارسات إدارة سلسلة التوريد وإدارة التكاليف الإستراتيجية على دعم القدرة التنافسية لمنشآت الأعمال الصناعية، مجلة المحاسبة والمراجعة
181. علاء محمد البتانوني، تأثير الربط والتكامل بين ممارسات إدارة سلسلة التوريد وإدارة التكاليف الإستراتيجية على دعم القدرة التنافسية لمنشآت الأعمال الصناعية، مجلة المحاسبة والمراجعة
182. محمد يسين عبد اللطيف، أثر التكامل بين أسلوب تحليل سلسلة القيمة وأدوات إدارة التكلفة البينية في تعزيز المزايا التنافسية لسلسلة التوريد: دراسة استطلاعية، مجلة المحاسبة والمراجعة، كلية التجارة جامعة بني سويف، المجلد الثالث، العدد الثاني، ديسمبر 2015 .
183. محمود زنبوعه، أثر تفعيل النقل المتعدد الوسائط في تنمية التجارة البيئية العربية، مجلة جامعة دمشق العلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 22، العدد الثاني، 2006،
184. ميرا محمد شفيق الصاوي، مركز اقليمي للوجستيات الحاويات وتوزيعها ، مجلة الجمعية العربية للملاحة، العدد 19 ديسمبر 2004، الاسكندرية
185. هيبه داسي، دور إدارة المعرفة في تحقيق ميزة تنافسية دراسة تطبيقية في المصارف الحكومية السورية، مجلة الباحث، عدد11، 2012، الجزائر
186. أحمد عبد المنصف، دور الموانئ في التنمية الاقتصادية للدولة، اللقاء العلمي للإدارة العليا حول الجوانب التنظيمية والإدارية للموانئ البحرية بالدول العربية، المنظمة العربية للعلوم الإدارية، الإسكندرية، 25 ماي 1977
187. أسعد مبارك حسين، منجد عباس محمد علي، دراسة استكشافية لتكاليف الخدمات المينائية لبعض الموانئ العربية، مجلة العلوم الاقتصادية، 2015

188. نافع ذنون الدباغ، نظام اللوجستك المفاهيم والأساسيات، مجلة تنمية الرافدين، 80(27)، 2005.
189. نور الدين هرمز، عماد الدين عبد الحلي، سامر احمد، النقل متعدد الوسائط ومتطلبات تطبيقه في مرفأ اللاذقية، مجلة جامعة تشرين للبحوث و الدراسات العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية و القانونية، المجلد 36، العدد3، 2016/06/19

ملتقيات ودوريات

190. أيمن النحراوي، التطبيقات اللوجستية في النقل البحري، ندوة عن المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل البحري، مصر، 19-23 نوفمبر 2006.
191. دادن عبد الغني، أ.دا دن عبد الوهاب، الميزة التنافسية كأسلوب لتطوير التكامل الإقتصادي العربي وتفعيل الشراكة العربية الأوروبية، ملتقى دولي حول التكامل الإقتصادي العربي كآلية لتحسين وتفعيل الشراكة العربية- الأوروبية، جامعة فرحات عباس سطيف، الجزائر، 2005،
192. الداوي الشيخ، دور التسيير الفعال للموارد وكفاءات المؤسسة في تحقيق الميزة التنافسية، الملتقى الدولي حول التنمية البشرية وفرص الاندماج في إقتصاد المعرفة والكفاءات البشرية، جامعة ورقلة، كلية الحقوق والعلوم الإقتصادية، 09-10 مارس 2004،
193. شا فؤاد عبد الرحمن/ منى محمود حسين، المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات مارلوج 4، منظور التنمية المستدامة للمشروعات العملاقة، مصر، 29-31 مارس 2015، ص 2.
194. سامي زكي عوض، دور الموانئ الجافة في المنظومة اللوجستية، الاكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري، مارد كون، 1997، مصر
195. محمود حلتيم عبد الحليم القاضي، دور السكك الحديدية والموانئ الجافة في تفعيل نشاط النقل متعدد الوسائط في الوطن العربي، المعرض الدولي للنقل ومستلزماته (إيتركس)، دمشق، 2005
196. مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، " دراسة جدوى انشاء شرق التفرعة بمنطقة شرق بور سعيد"، تقرير رقم 213-6312، افريل 1998
197. اللوجستيك بديل للميزة النسبية في مجال التجارة الخارجية ، ورشة عمل المنظمة العربية للتنمية الادارية ، الاسكندرية ، 2008

المراجع باللغة الانجليزية

198. ALANE E Branche, Element of port operation and management, Chapman Hall, London, 1997.
199. Ballou,Ronald H, business logistics management, prentice hall, New jersey, 1999.

200. Bauchet : Le transport international dans l'économie mondiale ; Ed\ Economica,1991,2eme Edition.
201. Douglas m. Lambert et Games R, stock, strategic Management Boston : Trwin , 1992 .
202. Durant, w, defining competitive advantage, Elco2.
203. Ehmke.c, strategies for competitive advantage. University of wyoming, wemc fs#5-08 .
204. Ernst Frankel, « The cost of total foreign trade logistics in Ldcs And how to reduce them », A paper presented In Marcon 2 Conference, 1991, Alexandria.
205. Farook, Tommelein and Kaminsky, logistics centers to support project- Based production in the construction industry, California University, 2005.
206. Farook, Tommelein and Kaminsky logistics centers to support project based production in the construction industry, Op.Cit.
207. Gilles Pache et Thierry Sauvage, La Logistique- enjeux stratégique, 3ém Edition. Vuibert. 2004.
208. Grahamt. Crocombe, michael j. Enright, upgrading New zealand's competitive advantage, oxford university press, 1990.
209. Implementation of multimodal transport rules, report prepared by the UNCTAD/SDTE/TLB/ 2-25 June 2001,p4.
210. Jacques Pons, Transport et Logistique- Maillon déterminants de la Supplychain, 2é Edition, Lavoisier, 2005.
211. M. porter, l'avantage concurrentiel desnation, inter- edition, 1993, p48.
212. Machael. Porter, l'avantage concurrentiel : comment devancer concurrents et maintenir son avance, edition dunod, paris, 1999
213. Michael E. porter, the competitive advantage of nations, the free press, administration of macmillan. Inc. New york.
214. Michael porter , « l'avantage concurrentiel : comment devancer ses concurrents et maintenir son avance », ed dunod, paris, 1997,
215. Michael porter, « l'avantage concurrentiel des nations », INTER EDITION, 1993.
216. Michael. Porter, the competitive advantage of nations, the free press, administration of macmillan, Inc. New York.
217. National Council of Physical Distribution Management.
218. NUNO Limà O et Anthony J. Venables , " Infrastructure, Geographical Disadvantage, transport costs and trade , World bank Economic review, Vol. 15, 2001.
219. P23680.miTTwaldserver.info>iTrex>iTre
220. PFeda.Univ-Lille.Fr/iaal/ DOCS/ dess 2003/LOG/ Multimedia/ penseelogistique/ html-historique de la pense logistique.
221. Pierre Médián. Anne Gratacap. La logistique et supplychain Management. Dunod. Paris 2008,
222. Portal- beneluxbc. com>brochures>TOP, .
223. Porter, Machael, the competitive advantage of nations, new york, the free press, 1990ABDOU Saied , Mohamed Taher, Integrated port planning, 8th, international port conference on port logistics, alex, academy, of maritime studies, 2-1992.
224. .Rickard Bergavist, Developing a conceptual Framework of international logistics centers, conference paper, university of Gothenburg, Sweden, January 2010.

225. Rushton, A, Croucher, p, Baker, p, « Hand book of Logistics and distribution management, « British library cataloguing in publication Data, London, 3rd edition, 2006 .
226. Stok, J. And Lambert D, Strategic logistic management, Vol. 17 NO. 1 .
227. UNCTAD, Environment, « International competitiveness and development lessons from Empirical studies ». trade and development Report, geneva n.7964, 1995.
228. Wood, F, Donald, Murphy, R, Paul, « contemporary log » Pearson Education, Inc. New Jersey, 8th Edition, 2004, .
229. Wood, F, Donald, Murphy, R, Paul, « Contemporary Logistics, Pearson Education, INC , New Jersey, 8th Edition, .

Sit web

www.azzaman.com . -

www.kloosterboer.com

www.Portofrotterdam.comconsultation .

<http://www.Moqatel.com> openshare/ benoth/ sirzatia 17/ usa/ sec006.doc-cvt. Htm.

[Htp://ar.m.wikipedia.org](http://ar.m.wikipedia.org)

[http : // mbagroup. Ibda3. Org/E96- topic](http://mbagroup.Ibda3.Org/E96-topic)

[http : //commerce – logistique. A lafdal. Net/ t15- topic](http://commerce – logistique. A lafdal. Net/ t15- topic)

[http : //dzayer info. com>ar>amp/3 mars](http://dzayer info. com>ar>amp/3 mars)

[http : //fr.m.wikipedia. Org/wiki/port- de- Rotterdam#situation](http://fr.m.wikipedia. Org/wiki/port- de- Rotterdam#situation)

[http : //sutranet. Plan. Aau.dk/pub/wp3%20publications/3.2.1Distriparks%20in%20seaports.Pdf](http://sutranet. Plan. Aau.dk/pub/wp3%20publications/3.2.1Distriparks%20in%20seaports.Pdf)

[http : //www. Portofrotterdam. Com/en/connections- logistics/intermodal- transportation/rail- transport](http://www. Portofrotterdam. Com/en/connections- logistics/intermodal- transportation/rail- transport),

<http://ar.m.wikipediz.org>

<http://aymanaydi.wixsite.com>

<http://aymanaydi.wixsite.com/landports/-cdn1>

<http://aymanaydi.wixsite.com/landports/-cdn1>

<http://en.wikipedia.org/wikidry-port>

<http://www.kasiske.de/english/eintermodal/studienarbeit/Railbridges.htm>

<http://www.quick mba.com/strategy/competitive- advantage>.

[https : //fr.m.wiki pedia.org/wiki/maasvlakte2](https://fr.m.wiki pedia.org/wiki/maasvlakte2)

[https : //www.ect.nl/en/content/hutchison- ports-ect-delta](https://www.ect.nl/en/content/hutchison- ports-ect-delta)

[https : //www.ect.nl/en/content/hutchison- ports-ect-delta](https://www.ect.nl/en/content/hutchison- ports-ect-delta)

[https : //www.ect.nl/en/content/hutchison-ports-terminals apm](https://www.ect.nl/en/content/hutchison-ports-terminals apm)

[https ://www.kloosterboer. com>pdf>fac](https://www.kloosterboer. com>pdf>fac)

<https://www.ect.nl/en/content/hutchison-ports-ect-euromax>

<https://www.ect.nl/en/content/mct-moerdijk>.

<https://www. portofrotterdam. Com/en/the- port/port-facts- and- figures/ throughput>.

<https://www.ect.nl/en/content/nutchison-ports-belgium>

<https://www.ELDjou mhouria.dz/article. Php ?Art= 11946>

<https://www.Fr.m.wikipedia.org/wiki/portdeRotterdam>

<https://www.portofrotterdam. Com/en/connections- logistics/logistics- and- maritime- services/ port- customs>

<https://www.portofrotterdam.comCom/en/the-port/port-facts-and-figures/through-put,Consultation>

Yves Primor, logistique- production- distribution- soutien, 3é Edition, Dunod, paris, 2003,

ملخص :

لقد تحولت الموانئ من مجرد محطات مائية برية لاستقبال السفن الى صناعة عالمية معقدة ومتشابكة تتداخل فيها الاستثمارات المالية بالمتطلبات التقنية و الادارية التشغيلية، وتزايد الاتجاه نحو اقامة المجمعات الصناعية داخل الموانئ مما جعل منها قطاعا انتاجيا، لهذا أصبح مجال اللوجيستيات يؤثر بدرجة كبيرة و مهمة على أعمال الموانئ مما جعلها حلقة في سلسلة الادارة الشاملة للوجيستيات لتحقيق سياسة امداد العملاء بمطالبهم بأسرع وقت و بأقل تكلفة ممكنة من خلال مراكز اللوجيستيات و ادارة التكلفة الاستراتيجية لدعم القدرات التنافسية للموانئ البحرية.

ومن هنا يعد روتردام نموذجا لوجيستي ناجحا في جذب مراكز اللوجيستيات الإأوبية والنشاطات الاقتصادية المرتبطة بها، في حين أن ميناء وهران لازال يفتقر الى الخدمات اللوجيستية وبهذا يعتبر ميناء تجاري كلاسيكي أمام تحديات تجارية عالمية متزايدة.

الكلمات المفتاحية: الموانئ، ميناء روتردام، ميناء وهران، اللوجيستيات، سلسلة الامداد، النقل البحري، الأنشطة اللوجستية، السفن.

Résumé:

La grande transformation des ports maritimes de simples stations marines servent principalement la réception des navires en une industrie mondiale complexe et interconnectée dans laquelle les investissements financiers se superposent aux exigences de gestion technique et opérationnelle et à la tendance croissante à la création de complexes industriels dans les ports, ce qui en fait, un secteur productif.

Par conséquent, la logistique a un impact significatif sur le travail, ce qui en fait un lien dans la chaîne complète de gestion de la logistique pour atteindre la politique de fourniture aux consommateurs de leurs demandes dans les meilleurs délais et au coût le plus bas possible par le biais de centres logistiques et d'une gestion stratégique des coûts, soutenir la compétitivité des ports maritimes.

Le modèle du port de Rotterdam en matière de logistique est efficace pour attirer la logistique administrative et les activités économiques associées, tandis que le port d'Oran demeure un port commercial classique du fait du manque de logistique face aux défis commerciaux mondiaux croissants.

Mots clés: Ports, port de Rotterdam, port d'Oran, logistiques, chaîne d'approvisionnement, transport maritime, activités logistiques, navires.

Abstract :

The vast transformation of seaports from single marine stations is primarily serving the reception of ships as a complex and interconnected global industry in which financial investments overlap with the requirements of technical and operational management and the growing trend towards the creation of industrial complexes in the United States. ports, making it a productive sector.

Therefore, logistics has a significant impact on the work, making it a link in the complete chain of logistics management to reach the policy of supplying consumers with their requests as soon as possible and at the lowest possible cost through logistics centers and strategic cost management, support the competitiveness of seaports.

The port of Rotterdam's logistics model is effective in attracting administrative logistics and related economic activities, while the port of Oran remains a classic commercial port due to lack of logistics in the face of increasing global trade challenges.

Keywords: Ports, port of Rotterdam, port of Oran, logistics, supply chain, maritime transport, logistic activities, ships.