



جامعة محمد البشير الإبراهيمي برج بوعرييرج
كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
قسم العلوم التجارية

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي

الميدان: علوم اقتصادية، تجارية، وعلوم التسيير

الشعبة: علوم تجارية

التخصص: مالية وتجارة دولية

من إعداد الطالبتين: - عومار صفية

- بن عيسى مريم

بغنوان:

دور الأنشطة اللوجستية في تخفيض تكاليف النقل البحري.

(دراسة حالة ميناء جن جن)

أعضاء لجنة المناقشة

رئيسا	أستاذ محاضر ب	حمزة عبد الرزاق
مشرفا	أستاذ محاضر أ	سميحة بن محياوي
مناقشا	أستاذ محاضر ب	وحيد نمديل

السنة الجامعية: 2022-2023

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

١٤٣٨

شكر وعرّفان

في البداية نشكر الله على توفيقنا لانجاز المذكرة

ونخص بالشكر الأستاذة المشرفة "سميحة بن محياوي" على موافقتها الإشراف على هذا العمل، ووثوقها في قدراتنا، وعلى نصائحها القيمة اسأل الله المولى عزوجل أن يحفضها ويزيدها علما ويرفعها في الدرجات العلى.

ومن دون أن ننسى وأن نشكر أعضاء لجنة المناقشة على تفضلهم وقبولهم قراءة ومناقشة هذه المذكرة ، و جميع أساتذة قسم العلوم التجارية الذين قاموا بتدريسنا طول مسارنا الدراسي فلهم منا جزيل الشكر والعرّفان.

إهداء

بادئا ذي بادئ أود أن أهدي هذا العمل إلى أمي -الغائبة - الحاضرة في قلبي..

وأبي أطال الله عمره...

وإلى سندي زوجي "محمد" وأولادي ...

وإخوتي وأخواتي كل باسمه وبالخصوص أختي "غنية"

وأساتذتي الذين رافقوني طيلة مشواري الدراسي وبالخصوص الأستاذة التي أشرفت على هذا العمل "سميحة بن محياوي"، وكل الأساتذة والإداريين في كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير بجامعة محمد البشير الإبراهيمي .

وكل الزميلات والزملاء في العمل وجميع معارفي من قريب أو بعيد.

عومار صفية

إهداء

أهدي هذا العمل إلى روح الوالد وإلى أمي حفظها الله
وأطال الله عمرها...

وإلى سندي زوجي رشدي وابنتي علياء

وإخوتي وأخواتي كل باسمه وإلى عائلة بلحاج وعائلة بن عيسى

وأساتذتي الذين رافقوني طيلة مشواري الدراسي وبالخصوص الأساتذة التي أشرفت على هذا
العمل "سميحة بن محياوي"، وكل الأساتذة والإداريين كلية العلوم الاقتصادية والتجارية
وعلوم التسيير بجامعة محمد البشير الإبراهيمي .

وكل الزميلات والزملاء في العمل وجميع معارفي من قريب أو بعيد.

مريم بن عيسى

المخلص:

تهدف هذه الدراسة إلى إبراز دور الأنشطة اللوجستية في تخفيض تكاليف النقل البحري بأحد أهم الموانئ في الجزائر وهو ميناء جن جن، باعتباره المرآة العاكسة لواقع النقل البحري للبضائع، الذي يعد أكبر موانئ الجزائر ويلعب دورا مهما في حركية النشاط الاقتصادي، هذا وكانت الدراسة محصورة ما بين 2015-2022 .

تمت معالجة الإشكالية من خلال فصلين، الفصل الأول خصص للإطار المفاهيمي لمتغيرات الدراسة، أما الفصل الثاني فقد خصص لمعالجة إشكالية الدراسة بميناء جن جن.

وقد أظهرت النتائج أن للأنشطة اللوجستية دور فعال في تخفيض تكاليف النقل البحري.

Summary

This study aims to highlight the role of logistical activities in reducing the costs of maritime transport in one of the most important ports in Algeria, which is the port of Djen Djen, as it is a reflective mirror of the reality of maritime transport of goods in the state. It is also the largest port in Algeria and plays an important role in the dynamics of economic activity. This study was limited to Between 2015-2022.

The problem was addressed through two chapters, the first chapter was devoted to the conceptual framework of the variables of the study, while the second chapter was devoted to addressing the problem of the study in the port of Jinn.

قائمة المحتويات

الصفحة	العنوان
-	الإهداء
-	شكر وعرافان
I	ملخص الدراسة
II	قائمة المحتويات
III	قائمة الجداول
IV	قائمة الأشكال
V	قائمة الملاحق
أ-هـ	مقدمة
27-5	الفصل الأول: الإطار النظري للدراسة
05	تمهيد
17-6	المبحث الأول: أساسيات حول اللوجستيك والأنشطة اللوجستية
27-18	المبحث الثاني: أساسيات حول النقل البحري وتكاليفه
28	خلاصة
57-29	الفصل الثاني: الإطار التطبيقي
30	تمهيد
39-31	المبحث الأول: تقديم مؤسسة ميناء جن جن
56-40	المبحث الثاني: البنية التحتية للميناء والأنشطة اللوجستية المستخدمة
57	خلاصة
59	الخاتمة
63	قائمة المراجع
66	فهرس المحتويات

قائمة الجداول

الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
16	الأنشطة اللوجستية بالموانئ	01
40	حواجز الحماية	02
41	الأرصفة والمراسي	03
42	وسائل المناولة	04
45	تداول البضائع للصادرات والواردات	05
46	حركة البضائع	06
47	تطور حركة البضائع حسب فئة المنتج في نهاية شهر جوان 2016/2015	07
48	حركة البضائع عن طريق طريقة التعبئة	08
49	حركة الابحار في السداسي الأول 2016	09
50	السفن الوافدة خلال فترة 2015-2019	10
51	أنواع السفن الوافدة	11
52	متوسط انتظار السفن في المرسى والرصيف خلال فترة 2018 - 2019	12
53	حركة الحاويات.	13
54	الإستثمارات المادية لتطوير الأنشطة اللوجستية في مؤسسة ميناء جن جن	14

قائمة الأشكال

الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
35	الهيكل التنظيمي العام لمؤسسة ميناء جن جن	01
43	سلسلة الأنشطة اللوجستية المينائية	02
45	تداول البضائع	03
46	حركة البضائع	04
48	حركة البضائع عن طريق التعبئة	05
50	عدد السفن الوافدة للميناء	06

مقدمة

يعد قطاع النقل البحري أحد أهم أنواع النقل من حيث الاستخدام في عمليات التجارة الخارجية ، ويحتل النسبة الأعلى من إجمالي استخدام وسائل النقل وهذا نظرا لما يتميز به عن باقي الوسائل من حيث التكلفة وتعاطم الكميات والأحجام المنقولة وغيرها من المميزات، كل هذا أدى لزيادة الطلب على خدمات النقل البحري المرتبطة بانتعاش التبادلات الخارجية نظرا لعدم قدرة وسائل النقل الأخرى على منافسته.

غير أن ما يلاحظ بالنسبة لعمليات تبادل البضائع أن تكلفة النقل تمثل أكبر نسبة من إجمالي تكاليف السلع وهو ما يعد نوعا من أحد معوقات للتجارة الخارجية ، حيث أصبح مرهقا لأطراف التبادل الدولي كما أن بطئ حركة البضائع بين الدول والوقت المستغرق في ذلك أدى إلى خلق مشاكل سواء في وصول البضائع متأخرة وفي غير الموعد المتوقع عليه، أو من حيث قلة مساحات التخزين لاستيعاب الكم الهائل من البضاعة المكدسة، أيضا تلف البضائع، انتهاء صلاحيتها، وغيرها من المشاكل الأخرى.

هذا وقد شهد النقل البحري تطورات خصوصا في العصر الحديث من خلال تطور البنية التحتية والقاعدة الأساسية لنشاط النقل، هذا التطور لا يمكن أن يقضي على المشاكل التي يتخبط فيها قطاع النقل البحري ما لم يدعم بأنشطة وبنية تحتية متطورة، هذه النقائص كان من الضروري التفكير في حلول لمعالجتها ومن بين هذه الحلول ادخال دور اللوجستيات من خلال أنشطته الرئيسية والتي تقوم بتخطيط وتنفيذ ورقابة التدفق والتخزين الكفاء والفعال للمواد الخام والسلع النهائية والمعلومات ذات العلاقة وذلك من مكان الإنتاج إلى مكان الاستهلاك للوصول لإرضاء العملاء.

وبالتالي يمكن القول أن الأنشطة اللوجستية حلول جذرية لهاته المشاكل المرتبطة بالنقل البحري، ما جعل الشركات البحرية تعطي أهمية كبرى لدور الأنشطة اللوجستية التي ساهمت وبشكل كبير في تزايد الطلب على النقل البحري، ما أدى إلى بروز قواعد جديدة للمنافسة الدولية ومقاييس للجودة اللوجستية.

الإشكالية الرئيسية:

من خلال ما سبق تعد الأنشطة اللوجستية ركيزة أساسية في منظومة النقل البحري ومن هنا يمكننا طرح التساؤل الرئيسي التالي:

كيف تساهم الأنشطة اللوجستية في تخفيض تكاليف النقل البحري؟ حالة مؤسسة ميناء جن جن "ميناء جيجل".

ويندرج تحت هذا التساؤل الرئيسي التساؤلات الفرعية التالية:

1- فيما تتمثل الأنشطة اللوجستية؟

2- لماذا يعتبر النقل البحري أهم أنواع النقل الدولي للبضائع؟

3- هل هناك دور للأنشطة اللوجستية في تخفيض التكاليف على مستوى مؤسسة ميناء جن جن؟

الفرضيات:

- الفرضية الرئيسية:

يؤدي استخدام الأنشطة اللوجستية في الموانئ البحرية إلى تخفيض تكلفة النقل البحري خاصة إذا كانت هناك بنية لوجستية متطورة هذا ما يؤدي إلى سرعة في التنفيذ وإيصال البضاعة إلى المكان والزمان المتفق عليه.

- الفرضيات الجزئية:

- الفرضية الجزئية الأولى:

الأنشطة اللوجستية أدوات مهمة لتطوير الموانئ من خلال التخفيف من حدة المشاكل المتعلقة بتدفق البضائع من منتجها وصولاً إلى العملاء.

- الفرضية الجزئية الثانية:

يعتبر النقل البحري من أهم أنواع النقل بصفة عامة والنقل الدولي بصفة خاصة، نظراً لانخفاض تكلفته مقارنة بوسائل النقل الدولي للبضائع .

- الفرضية الجزئية الثالثة:

ساهمت الأنشطة اللوجستية بميناء جن جن في تحسين تطور حركة السفن وتخفيض مدة انتظار السفن في الميناء مما قلل التكاليف وساهم في زيادة الاستثمارات المالية من الموارد الذاتية للمؤسسة.

أهمية الدراسة:

تكمن أهمية البحث في إبراز الدور الذي تلعبه الأنشطة اللوجستية في أداء الخدمات المقدمة على مستوى النقل البحري للبضائع بما يحقق رضا العملاء من خلال الاستخدام الأمثل للأنشطة اللوجستية، هذا ما يؤدي إلى تحقيق الأهداف المسطرة والمساهمة في التنمية الاقتصادية للبلاد، لأنه كلما كان هناك تطوير في الأنشطة اللوجستية كلما أدى هذا إلى تخفيض في التكاليف وبالتالي دخول عملة صعبة للبلاد من خلال عمليات التصدير، كذلك إكساب النقل البحري ميزة تنافسية دولية.

كما تكمن أهمية هذا البحث في محاولة تسليط الضوء على واقع استخدام الأنشطة اللوجستية بالموانئ الجزائرية من خلال ميناء جن جن الذي يعد أكبر ميناء في قارة إفريقيا ويلعب دوراً مهماً في حركة النشاط الاقتصادي بالجزائر، وبالتالي فهو يعكس واقع باقي الموانئ الوطنية من حيث أساليب تسييرها، وإظهار بنيتها اللوجستية التي تنعكس إيجاباً أو سلباً على منظومة النقل البحري للبضائع.

أهداف البحث:

تهدف هذه الدراسة إلى:

- إبراز الدور الفعال للأنشطة اللوجستية في تحسين خدمات النقل البحري للبضائع من تخفيض الوقت وإيجاد حلول لمختلف التحديات؛
- التعرف على مختلف المشاكل والعراقيل التي تواجه جل الموانئ الجزائرية؛
- لفت الانتباه للباحثين حول موضوع اللوجستيات الذي رغم قدم ظهوره إلا أن الدراسات لازالت قليلة حول هذا الموضوع؛
- إظهار تأثير استخدام الأنشطة اللوجستية على تكلفة البضاعة من خلال اختيار وسيلة النقل المناسبة.

المنهج المستخدم:

حتى نتمكن من الإجابة على تساؤلنا الرئيسي اعتمدنا على:

- المنهج الوصفي:** وهذا في القسم النظري من خلال وصف مفهوم اللوجستيك والأنشطة المكونة له، كذلك وصف لمنظومة النقل البحري وعلاقة تطوره بالأنشطة اللوجستية.
- المنهج التحليلي:** دراسة الحالة من خلال تحليل مدى استخدام الأنشطة اللوجستية في ميناء جن جن وما يترتب عن ذلك من تغيرات خاصة في التكاليف.

مبررات اختيار الموضوع:

- رغبة منا في البحث في موضوع اللوجستيات كونه مازال مجهول بكل حيثياته خصوصا وأن النقل البحري يعد من أهم وسائل النقل الدولي للبضائع؛
- أهمية الموضوع خصوصا مع سعي الجزائر إلى تطوير منظومة النقل البحري من خلال موانئها.

الدراسات سابقة:

- ندرج أهم الدراسات التي اعتمدنا عليها والتي ساهمت بشكل كبير في فهم توضيح الموضوع في مايلي :
- 1- رصاع حياة، أطروحة مقدمة للحصول على شهادة دكتوراه في العلوم الاقتصادية جامعة وهران 2 - محمد بن أحمد، 2018-2019 تحت عنوان دور اللوجستيك في تطوير الموانئ البحرية، دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران.
- هدفت هذه الدراسة إلى معرفة دور العمليات اللوجستية في تطوير الموانئ وإبراز الخدمات اللوجستية في تحقيق الميزة التنافسية وأنها ليست أنشطة تكميلية للأنشطة التقليدية الخاصة بالميناء وإنما هي قلب الأعمال التجارية الخاصة بأنشطة الميناء الحديث.

وقد توصلت الباحثة إلى تحول الموانئ إلى مجرد محطات مائية برية لاستقبال السفن إلى صناعة عالمية معقدة ومتشابكة تتداخل فيها الاستشارات المالية بالمتطلبات التقنية والإدارية والتشغيلية وتزايد الاتجاه نحو إقامة المجمعات الصناعية داخل الموانئ مما جعل منها قطاعا إنتاجيا لهذا أصبح مجال اللوجستيات يؤثر بدرجة كبيرة على أعمال الموانئ.

ومن هنا يعد ميناء روتردام نموذجا لوجستيا ناجحا.

2- مخفي أمين، اللوجستيك ورفع أداء قطاع خدمات النقل البحري الدولي للبضائع دراسة حالة الجزائر الفترة (2010-2020).

تهدف هذه الدراسة إلى إبراز التعاريف الخاصة باللوغستيك كذلك إبراز أهمية اللوجستيك في تخفيض الوقت وتكلفة نقل البضاعة الدولية وأهم التحديات التي تواجه هذا القطاع.

خلصت هذه الدراسة أن النقل الدولي عصب التجارة العالمية، حيث يساهم النقل البحري في الجزء الأكبر من هذه التجارة، ويعتبر بالإضافة إلى كونه عنصرا مهما في العملية التجارية الدولية عنصرا من عناصر لوجستيات التجارة الدولية.

وتعتبر الخدمات اللوجستية هي أساس الاقتصاد العالمي الحديث، وهي الممر الاستراتيجي لتحقيق التنمية الشاملة والمستدامة.

3- آمال قلبازة، لوجستيك النقل البحري للبضائع، دراسة حالة الجزائر 2015.

تهدف هذه الدراسة إلى قياس كفاءة أداء صناعة النقل البحري وجودة الخدمات التي يقدمها في إطار التجارة الدولية، حيث أن وجود أسطول بحري وطني وزيادة حجمه من شأنه التأثير على النشاط الاقتصادي ككل، هذا مع دراسة درجة تطور البنى التحتية من خلال سلسلة اللوجستيات المتبعة داخل الموانئ الجزائرية.

خلصت هذه الدراسة إلى أن الخدمات اللوجستية المتطورة أصبحت المحور الرئيسي للتنافسية أي دولة، حيث تحقق انطلاقة أي بلد أو تطيح بقدراته في عالم اليوم، حيث أن الجزائر تعاني من ضعف كبير في البنى التحتية خاصة قلة تجهيزات الأرصفة وتعميقها، إضافة إلى سوء تسيير المخزون، وهذا ما أدى بها إلى خصوصية بعض الموانئ ومنح امتيازات لشركات عالمية لتسيير موانئها.

4- أم النون مسعودي، مذكرة لنيل شهادة الماستر في العلوم التجارية جامعة محمد البشير الإبراهيمي، برج بوعريبيج 2020-2021 تحت عنوان دور العمليات اللوجستية في تطوير منظومة النقل البحري للبضائع في الجزائر، دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر.

تهدف هذه الدراسة إلى إظهار تأثير استخدام اللوجستيك على تكلفة البضاعة من خلال تحديد أسس اختيار وسيلة النقل المناسبة وإبراز واقع النقل البحري بالجزائر ومدى تطور موانئها.

خلصت هذه الدراسة إلى أن استخدام اللوجستك يعد في الوقت الحاضر ضرورة ملحة لأي منشأة معاصرة تريد المنافسة على مكانتها السوقية وأن العمليات والأنشطة اللوجستية تتطلب معايير دقيقة في التخطيط وكذا التنفيذ بعيدا عن التوقعات، وأن النتائج الفعلية من سرعة في التنفيذ والمناولة، تقليل التكاليف لن يتأتى إلا من خلال الانضباط في تنفيذ المهام المبرمجة بما يحقق مصالح كل أطراف التبادل.

الحدود المكانية: اخترنا مؤسسة ميناء جن جن أن تكون محل دراستنا من خلال تسليط الضوء على الأنشطة اللوجستية ودورها في تخفيض تكاليف النقل البحري.

الحدود الزمانية: لأجل حصر بحثنا في إطار زمني معين اخترنا فترة الدراسة من 2015 إلى 2022.

صعوبات البحث:

أهم الصعوبات التي واجهتنا في بحثنا هي صعوبة الحصول على الترخيص بالتربص داخل مؤسسة ميناء جن جن وهذا بسبب وجود حركة في المدراء في الفترة الحالية وهو ما أعاق بحثنا من حيث الحصول على المعلومات من أجل تحليل دور الأنشطة اللوجستية في تخفيض تكاليف النقل البحري في الميناء.

تقسيمات البحث:

قسمنا بحثنا إلى قسمين:

القسم النظري: قسمناه إلى مبحثين:

المبحث الأول: تطرقنا إلى أساسيات اللوجستك والأنشطة اللوجستية، حيث تناولنا نشأة اللوجستك وأهدافه وأنواعه، كذلك مزيج الأنشطة اللوجستية ومبررات الاهتمام بها.

المبحث الثاني: تطرقنا إلى أساسيات حول النقل البحري، تعريف خصائص مع التطرق إلى المتدخلين في إنجاح هذه المنظومة، كذلك تم إبراز مكونات تكاليف النقل البحري.

القسم التطبيقي: فقد تم تقسيمه إلى: المبحث الأول: تقديم مؤسسة ميناء جن جن والذي تم تقسيمه لثلاث مطالب نشأة وموقع الميناء، مهام المؤسسة المينائية وأهدافها، وكذلك الهيكل التنظيمي للميناء.

والمبحث الثاني: البنية التحتية للميناء والأنشطة اللوجستية المستخدمة حيث تم تقسيم هذا المبحث إلى ثلاث مطالب: البنية الأساسية للميناء، الأنشطة اللوجستية للمؤسسة، الاستثمارات المالية لتطوير الأنشطة اللوجستية.

الفصل الأول:

الإطار النظري للدراسة

تمهيد:

يعد علم اللوجستيات من أحدث المجالات المستخدمة في نشاطات المنشأة حيث يشير مفهومه إلى أسلوب إدارة تدفق السلع والخدمات التي تحتاج إليها المؤسسة ونظام المعلومات، فنظام اللوجستيات يمكن من مواجهة التحديات التي تواجه المنشأة.

من جهة أخرى يعد النقل البحري العصب الحساس في تطوير التجارة الخارجية للدولة حيث يعتمد عليه بنسبة تفوق باقي وسائل النقل الأخرى، وقد عمدت المنشآت بمختلف نشاطاتها إلى محاولة دمج المفاهيم الأساسية للوجستيات ضمن منظومة النقل عموماً والنقل البحري بصفة خاصة من أجل القيام بنشاطاتها بشكل فعال بما يرضي العميل ويحقق الأهداف المسطرة للمؤسسة، ولأجل تحديد العلاقة والتكامل بين الأنشطة اللوجستية ومنظومة النقل البحري قمنا بتقسيم هذا الفصل إلى مبحثين.

المبحث الأول: سوف نتناول فيه أساسيات حول اللوجستيك والأنشطة اللوجستية من خلال تحديد مفهوم كلا من المصطلحين وأهمية وخصائص ودور كل منهما.

المبحث الثاني: سوف نتطرق فيه إلى النقل البحري وتكاليفه حيث سوف نشير إلى خصائص وخدمات والمتدخلون في النقل البحري وكذلك مكونات ومفهوم تكلفة النقل البحري.

المبحث الأول: أساسيات حول اللوجستيك والأنشطة اللوجستية

يعتبر موضوع اللوجستيك من المواضيع القديمة - الحديثة ، وقديما - إرتبط بالمجال العسكري الذي كان عبارة عن تخطيط، اختيار المواقع للتنقلات والامداد، كما يسمى "فن تحريك الجيوش" ، أما حديثا دخل كوظيفة مقسمة بين وظائف المؤسسات الاقتصادية : أصبح يعمل على تحقيق الترابط والتعامل بين جميع وظائف المؤسسة وتحقيق أهدافها من تقديم المنتج بتكاليف منخفضة وكمية ملائمة للمستهلك في الوقت المناسب وبالحالة الجيدة.

المطلب الأول: ماهية اللوجستيك

من خلال هذا المطلب سنحاول التطرق الى مفهوم اللوجستيك ، الأهمية ، الأهداف ، الأنواع
أولا: مفهوم اللوجستيك

أ- نشأة اللوجستيك

إن اللوجيستيات موجودة في حياتنا منذ القدم وتلك الكلمة Logistics مأخوذة من الكلمة الإغريقية Logistikos والتي تعني Calculation and Reasoning (الحساب والاستنتاج من المنظور الرياضي). يقول بعض المؤرخين إن الجيش الروماني كان يستخدم اللوجيستيات، ولكن أول ظهور لتلك الكلمة في العصور القريبة كان في القرن 17 بفرنسا في عام 1670 حيث الملك لويس الرابع عشر وجد حلاً للمشاكل الإدارية المتزايدة التي اقترحها أحد مستشاريه.

وكان الاقتراح يعمل برتبة وتسمى "مارشال جنرال دولوجي" Maral General De Logis وكانت مسؤولياته عبارة عن التخطيط لإختيار المواقع، تنظيم التنقلات والإمداد.

أما في القرن 19 فقد بدأت كلمة Logistics في الظهور وذلك عام 1836، حينما تم تقسيم الجيش إلى خمسة قطاعات الاستراتيجية، التكتيك ، اللوجستي، الهندسي التكتيكات الصغيرة). وفي تلك الفترة كان تعريف اللوجيستيات هو فن تحريك الجيوش. أما في القرن 20 وبالتحديد خلال الحرب العالمية الثانية كان هناك طلب كبير وسريع لتحريك الجيوش وإمدادها. وبذلك عادت اللوجيستيات إلى الظهور مرة أخرى وبشدة وبالأخص في الجيش الأمريكي. وبعد انتهاء الحرب العالمية الثانية أصبحت كلمة اللوجيستيات كلمة رسمية لجميع الجيوش.¹

نشأ مفهوم اللوجيستيات "Logistics" نشأة عسكرية ، حيث بدأ استخدامه في الجيش الفرنسي عام 1905 بهدف تأمين وصول المؤن والذخائر في الوقت الملائم وبأتمل طريقة ممكنة، ثم استخدم بكثافة إبان الحرب

¹ - عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، 2007، ص 31-

العالمية الثانية، حيث كان أحد عوامل انتصار جيوش الحلفاء. وما أن وضعت الحرب العالمية أوزارها حتى بدأ ظهور دراسات ترمي إلى تطبيق اللوجيستيات في مجال الأعمال فيما عرف باسم " Business Logistics".

ولما كانت معظم الشركات في تلك الدول تستخدم تقنيات إنتاجية متشابهة، أصبح من الممكن تحقيق الميزة التنافسية أو تعزيزها؛ إلا من خلال خفض تكلفة الأنشطة اللوجيستية، والتي تتكون من الأنشطة الداعمة للعملية الإنتاجية، سواء تلك السابقة على الإنتاج، مثل شراء المواد الأولية (أو استيرادها ونقلها وتخزينها، والتأمين عليها، والقيام بالعمليات البنكية اللازمة لها؛ أو الأنشطة التي تتم أثناء عملية الإنتاج، كعمليات المناولة الداخلية، أو تلك التي تتم بعد الانتهاء من العملية الإنتاجية، وتتمثل في التعبئة والتغليف والترويج والتخزين والنقل والتأمين وخدمات ما بعد البيع .. الخ.¹

ب-تعريف الأعمال اللوجستية:

تعتبر الأعمال اللوجستية أحد المجالات الحديثة لدراسة الإدارة المتكاملة، والتي تتمثل في مفهوم التنسيق والتكامل بين الأنشطة التقليدية المتعارف عليها في منظمات الأعمال.

ويمكن تعريف الأعمال اللوجستية بأنها: تلك العمليات الخاصة بالتخطيط وتنفيذ ورقابة التدفق والتخزين الكفاء والفعال للمواد الخام والسلع النهائية ذات العلاقة، وذلك من مكان الإنتاج إلى مكان الاستهلاك بغرض تحقيق متطلبات إرضاء العملاء.²

هناك تعريف آخر للوجيستيات

وهو تعريف مجلس إدارة اللوجيستيات (وهي منظمة محترفة لمديري ومعلمي وممارسي اللوجيستيات، تكون عام 1692 بغرض التعليم المستمر ودعم تبادل الأفكار).

التعريف هو:

اللوjistيات 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، لذا فإن رسالة اللوجيستيات تعني توصيل المنتج أو الخدمة المناسبة إلى المكان المناسب في التوقيت المناسب، بالصورة والحالة المناسبة مع تحقيق أعلى عائد للشركة.³

¹ - عبد القادر فتحي لاشين، المرجع السابق، ص 32.

² - نفس المرجع، ص 31-32.

³ - رونالد اتش بالو، إدارة اللوجيستيات تخطيط وتنظيم سلسلة الإمداد، دار المريخ للنشر، الرياض، 2008، ص 26.

وفي الأخير يمكن تعريف اللوجستيك باعتباره الأنشطة الضرورية لنقل المواد الاولية والنصف مصنعة من مواقع الانتاج إلى أسواق المستهلك داخل الحدود او غيرها كالنقل والتخزين والإجراءات الجمركية وذلك بأقل تكلفة ممكنة وفي الوقت والمكان المناسبين.

ثانيا: أهمية اللوجستيك:

أهمية اللوجستيات هي المقياس الذي يلبي فيه نظام اللوجستيات متطلبات العميل ويقلل من تكاليف الشركة، ويمكن تحقيق ذلك من خلال التنسيق الفعال لتدفقات المواد والمعلومات ومن خلال تقديم خدمات سريعة، بسعر معقول، وتعظيم خدمات العملاء وتقليل التكاليف، وهو ما يشكل مفهوم لوجستيات الأعمال.

بالإضافة إلى الأنشطة الرئيسية لقدرة موثوقية الخدمات اللوجستية للمنتجات النهائية للمستهلكين، والتي يتم من خلالها إنشاء وتعيين الموارد لإرضاء عملائها وبالتالي تعزيز أداء الخدمة، وتحقيق متطلبات العملاء يرتبط بالكفاءة التشغيلية والفعالية وجودة الخدمات، فمن المهم أن تصل البضائع المنقولة إلى المكان المناسب وفي الوقت المناسب، وتعد جودة الخدمات هي العامل الرئيسي للتأثير على سلوك العملاء من بين الشركات ذات التشابه العالي، كما يتطلب تحسين الخدمات من خلال مزيد من المرونة والاستجابة لمتطلبات العملاء.¹

إن الاهتمام الحاد بالأنشطة اللوجستية ، يعتبر تابعا من أهميتها والتي يمكن ذكر بعضها:²

- السرعة في الاستجابة للعملاء في السوق من خلال توفير السلع والخدمات التي تلبى احتياجاتهم كتدفق المعلومات، التعبئة، النقل، التخزين وغيرها.
- مساعدة المنظمات على زيادة مستوى دقة المعلومات والتخطيط الدقيق لأعمال الشراء.
- المساهمة في فعالية تخطيط الانتاج وتوفير الاحتياجات.
- توفير الامدادات بالمواصفات الفنية التي تلائم المعدات والأجهزة بخطط الانتاج وورشات الصيانة.
- تحقيق الأداء الاقتصادي الأمثل للمواد والإمكانيات من خلال شراء المواد والمستلزمات بأقل التكاليف مع عدم التضحية بالجودة المطلوبة.
- المحافظة على العلاقات المتميزة بين المنظمة والموردين مما يساعد على تحسين صورتها.

¹ - اكرام خبيلية ، دور اللوجستيك في تخفيض تكاليف النقل ، مجلة دراسات في الاقتصاد وإدارة الأعمال، المجلد 04، العدد 02 ديسمبر 2021، ص154- 155.

² - شريفي فتحة ، اللوجستيك ورفع أداء خدمات نقل البحري الدولي للبضائع ، مجلة الاقتصاد والبيئة، المجلد 05، العدد 02، (أكتوبر 2022)، ص486- 487.

- تقوية مركز التنافس للمنظمة وتنمية قدراتها على تحقيق الأرباح من خلال كفاءة وفعالية الأنشطة اللوجستية ومن ثم ضبط وترشيد تكاليف المشتريات والمخازن.

ثالثا: أهداف اللوجستيك:

يهدف اللوجستيك إلى تحقيق مجموعة من الأهداف تتمثل في:¹

- تخفيض المخزون من خلال سرعة دورانه.
- الرد المناسب والسريع على الطلب المتقلب.
- تحسين العلاقة بين المنتج والمستهلك والوصول إلى صفر عيب.
- الإدارة الجيدة للتدفقات اللوجستية تجنب الاختناقات والأعطال وضمان التدفق الأمثل للعمليات.
- تحقيق الربحية وزيادة القدرة التنافسية من خلال تخفيض تكاليف اللوجستيك وتقديم مستوى جيد من الخدمة.
- توفير المنتج الصحيح، بالكميات الصحيحة، بالحالة الصحيحة، في المكان الصحيح، في الوقت الصحيح وبالتكلفة الصحيحة.

رابعا: أنواع اللوجستيك

هناك عدة أنواع للوجستيك ويمكن التمييز بينها بحسب أهدافها وطريقة عملها:²

- 1- **لوجستيك المشتريات (التموين):** وهو إدارة الإمداد الخاصة بالتموين اللازم لتصنيع مواد تامة الصنع أو نصف مصنعة وهناك ثلاث طرق لإدارة التموين في المؤسسة.
 - **في الوقت المناسب:** أين يتم استلام التموينات المطلوبة عند الحاجة إليها لاكمال عملية الانتاج وليس قبل وهذا لتجنب عملية التخزين.
 - **متزامن مع الانتاج:** يتم التخطيط للإمداد لاستباق احتياجات الانتاج وبهذه الطريقة تعلم المؤسسة مسبقا آجال وكمية التموينات المراد استلامها.
 - **مخزون الأمان:** أي الاحتفاظ بمخزون إضافي من التموينات للتعامل مع تقلبات السوق والتأخير في الاستلام من الموردين.

¹ - بن قيراط عبد لعزيز ، اللوجستيك كرهان استراتيجي وتنافسي للمؤسسات الصغيرة و المتوسطة الجزائرية ، مجلة الدراسات المالية والمحاسبية والإدارة 9962-2352 ISSN - العدد السابع، جوان 2017، ص53.

² - قريد عمر، تقييم أداء قطاع اللوجستيك في الجزائر وفق منهجية مؤشر الأداء اللوجستي للبنك الدولي،المجلة الاقتصادية المالية البنكية وإدارة الأعمال المجلد 11، العدد 2022/01، ص15-16.

2- لوجستك الإنتاج: ويغطي جميع العمليات اللوجستية بدأ من شراء المواد الخام وصولاً إلى تصنيع المنتج.

3- لوجستك التوزيع: ويسمى أيضاً بلوجستك النقل ويهدف إلى ضمان التسليم السريع والفعال للمنتج للعميل حيث من غير المجدي امتلاك منتج جيد وعملي وبسعر جيد إذا لم يصل الزبون في الوقت والشكل والكمية المتفق عليها ويمكن أن تكون لوجستيات التوزيع.

- مباشر: الشركة المنتجة مسؤولة عن توزيع منتجاتها مباشرة للمستهلكين النهائيين.

- غير مباشر: وهنا يظهر المستوردون أو تجار الجملة والتجزئة كوسيط بين المنتج والمستهلك.

4- اللوجستك العكسي: يشير اللوجستك العكسي إلى جميع العمليات الهادفة لاسترداد وإرجاع المنتجات التي لم يرق للزبون شرائها ويميز ما بين لوجستيات المسترجعات وهي الأكثر شيوعاً بفضل التجارة الإلكترونية وهي تسمح بمعالجة الطلبات المسترجعة إلى مراكز التوزيع.

المطلب الثاني: مفاهيم حول الأنشطة اللوجستية

أولاً: مزيج الأنشطة اللوجستية

تنقسم الأنشطة اللوجستية إلى أنشطة لوجستية وأخرى مساعدة للعملية اللوجستية¹

أ- الأنشطة الأساسية:

1. خدمة العميل: هي طريقة وفلسفة الشركة في خدمة زبائنها ومستوى التكاليف التي سوف تتحملها من أجل الوفاء لطلبات المستهلك.

معايير خدمة العميل:

يتم التعاون مع إدارة التسويق من أجل:

- تحديد احتياجات المستهلك.

- تحديد مدى احتياجات العميل للخدمة.

- تحديد جميع مستويات خدمة العميل.

2. النقل:

التنبؤ بحجم الطلب المتوقع: وهو تحديد الكميات المتوقع طلبها في فترة زمنية ما من قبل العملاء والخدمات المصاحبة لها، وهذا يؤثر على الشراء والإنتاج والتوزيع للشركة

¹ - عبد القادر فتحي لاشين، مرجع سابق، ص 33-34 .

نشاط النقل: يمثل أحد أهم المكونات الهامة في التوزيع والإمداد، قد تصل كلفته من 35% إلى 65% من كلفة النظام الكلية، ومن أجل ذلك يجب:

- اختيار طريقة وخدمة النقل.
- تجميع حمولات الشحن.
- تحديد مسار النقل.
- جدولة الشاحنات.
- اختبار المعدات.
- تشغيل طلبات النقل.

3. إدارة المخزون: على المنظمة توفير مستوى معقول من منتجاتها ومستلزمات إنتاجها للقيام بالعملية

الإنتاجية وتلبية طلبات الزبائن لأنه من النادر أن يتم توفير ذلك بصورة فورية للشركة.

ومن أجل ذلك يجب:

- سياسات تخزين المواد الخام والمنتجات النهائية.
- التنبؤ بالمبيعات في الأجل القصير.
- مزيج المنتجات ونقاط التخزين.
- عدد وحجم ومكان نقاط التخزين.
- خطط الدفع والجذب والطلب الفوري.

4. إدارة المناولة: يشمل إدارة وحركة السلع والمواد الخام للشركة من مستودعاتها إلى مراكز إنتاجها أو

حركة التصنيع، ويشمل أيضا حركة السلع من مخازنها إلى أسواق زبائن

5. إدارة المستودعات: يتضمن إدارة المساحات المتوفرة للمستودعات واختيار مواقعها المناسبة والتنظيم

الداخلي وتحديد مناطق الشحن والفحص والإنتاج داخلها

6. التغليف: يضمن انتقال المنتجات والمواد الخام دون تعرضها للتلف أثناء عملية التوزيع والإمداد

والمناولة والشحن والنقل

7. احتياجات الإنتاج: يهتم بتوفير مواد ومستلزمات الإنتاج من حيث مواقعها ومصادر توليدها والكميات

المطلوبة ووقت الشراء والجودة المناسبة.¹

8. جدولة وتخطيط الإنتاج وتدقيقه للسوق: يتعلق بعملية التوازن بين العملية الإنتاجية والكميات والأنواع

المطلوبة من الزبائن من أجل توفيرها في زمان والمكان المناسبين.

¹- فريد عمر، مرجع سابق، ص16.

9. نظم المعلومات: ينبغي على الشركة التي تحرص على كفاءة التوزيع والإمداد أن تحرص على وجود نظم معلومات تعكس مستوى أداء تلك الأنشطة والتكاليف المرتبطة بها وسرعة توصيل هذه المعلومات.

10. نظم الاتصالات التسويقية: ينبغي على الشركة حرص على كفاءة التوزيع والإمداد بتوفير نظم الاتصالات تعكس مستوى أداء تلك الأنشطة والتكاليف المرتبطة بها وسرعة التوصيل.

11. التصميم العكسي لمنافذ التوزيع والإمداد: نظرا لوجود عيوب في المنتجات أو إمكانية تعرضها للتلف أثناء عملية الشحن والنقل والمناولة مرجعات المبيعات من العملاء التي قد تكون تكاليفها عالية وجب توفر قنوات عكسية للموردين.

12. تدفق المعلومات وتشغيل أوامر الطلب:

- الإجراءات البنائية في المبيعات وأوامر التخزين.
- طرق نقل وتحويل معلومات معالجة الطلبات.
- قواعد الطلب.¹

ب- الأنشطة المساعدة:

1- المخازن:

- تحديد المساحة المطلوبة.
- تنظيم وترتيب المخازن.
- مواصفات المخازن.
- كيفية وضع المخزون.

2- مناولة المواد الخام:

- اختيار المعدات.
- سياسات استبدال المعدات.
- إجراءات تجهيز الطلبات.
- تخزين البضائع واسترجاعها.

3- المشتريات:

- اختيار مصدر الإمداد.
- توقيت الشراء.

¹ - رونالد إتش بالو ، مرجع سابق، ص 29-30.

- كميات الشراء.

4- التعبئة والتغليف:

- تصميم العبوات من أجل المناولة.
- تصميم العبوات من أجل التخزين.
- الحماية من الفقد والتلف.

5- التعاون مع العمليات والانتاج:

- تحديد الكميات المجمعة.
- ترتيب وتوقيت مخرجات الانتاج.

6- صيانة المعلومات:

- جمع وتخزين ومعالجة المعلومات.
- تحليل البيانات.
- إجراءات الرقابة.¹

لقد تم فصل الأنشطة الأساسية المساندة لأن أي قناة لوجستية تتضمن أنشطة أساسية في حين أن الأنشطة المساندة تتوفر في قناة بالاعتماد على الظروف وحسب طبيعة عمل المنشأة، كما أن الأنشطة يمكن أن تكون مساهمة أساسية بالجزء الأكبر من تكاليف العمليات اللوجستية أو أنها حيوية وفعالة للتنسيق بين الأنشطة اللوجستية المختلفة وإتمامها.

وعند استعراض الأنشطة لابد من الإشارة إلى كلفتها العالية المربطة بمعايير خدمة الزبائن أولاً، حيث أن الالتزام بمستويات خدمة الزبائن عالية لأن نظام اللوجستية سيتحمل كلفة عالية وبذلك سيزداد عدد الزبائن، أما النقل والمخزون فهما المسببان الرئيسيان إلى زيادة كلفة العمليات اللوجستية الكلية، حيث قدرت بعض الدراسات أنها تصل إلى نصف أو ثلثي التكلفة للعمليات اللوجستية.²

¹- رونالد إتش بالو ، مرجع سابق، ص 31.

²- عبد السار محمد العلي الأولى، إدارة سلاسل التوريد، دار المسيرة للنشر والتوزيع، عمان، 2009، صفحة 45.

ثانيا: المهام الرئيسية للأنشطة اللوجستية وإدارة الاحتياجات

أ- الهدف:

القيام بتأمين احتياجات المنظمة من الخدمات والسلع من الانشاءات الرأسمالية والمستلزمات والأدوات والأجهزة والأعمال من خلال أسلوب الشراء المناسب والتعاقد السليم بما يوفر الاحتياجات في الأزمنة المحددة وبالكميات الاقتصادية وبالمواصفات الملائمة ومن أفضل مصادر التوريد وبدائل التعاقدات مع المقاولين بأقل تكلفة ممكنة، بما يساهم في الاستخدام الأمثل لموارد المنظمة ويحقق خططها وأهدافها.

ب- المهام الرئيسية:

- 1- المشاركة في إعداد الخطط طويلة المدى والخطط قصيرة المدى بالمنظمة وفي تطوير التنظيم الإداري ونظم معلومات الإدارة وتطبيق المعتمد منها في حدود اختصاصاتها وفي تقييم نتائجها.
- 2- تطبيق الأنظمة واللوائح وما يصدر من قرارات وتعليمات مالية وإدارية في حدود اختصاصاتها.
- 3- إعداد الخطط طويلة المدى والخطط قصيرة المدى للنشاط ومتابعة اعتمادها، ثم تنفيذها وتقييم نتائجها.
- 4- إعداد التعليمات والإرشادات والإشراف على تحضير نماذج تقدير الاحتياجات وتوزيعها على الوحدات ذات العلاقة بعد اعتمادها ومتابعة تعيبتها والاستجابة الملائمة للاستفسارات المرتبطة بها.
- 5- اقتراح أو تطوير نظام إدارة الأنشطة اللوجستية ووظيفة الاحتياجات ليشمل سياسات وإجراءات الشراء ونماذجها ومتابعة اعتمادها، وتطبيقه والتأكد من ملائمتها واتخاذ إجراءات تحديثية.
- 6- تحديد أدوات وأساليب جمع البيانات والمعلومات المطلوبة لإعداد موازنات الاحتياجات وتنفيذها والتأكد من ملائمة إجراءات انسياب البيانات والمعلومات الدقيقة وفي الوقت المحدد بما يمكنها من القيام باختصاصاتها.¹
- 7- دراسة الأساليب البديلة لتوفير الاحتياجات والمفاضلة بينها واقتراح أفضلها لتوفير الاحتياجات ومتابعة اعتمادها واتخاذ اجراءات تنفيذ موازنة وبرامج توفر الاحتياجات في ضوء المواصفات الفنية والرسومات والشروط المعتمدة.
- 8- توفير معلومات دقيقة ومتكاملة عن مصادر التوريد واتجاهات الأسعار والتقدم التقني في تصنيع الخامات والمستلزمات والأصناف البديلة ومدى ملائمتها وتزويد الوحدات الإدارية في المنظمة بها.²

¹ - مصطفى محمود أبو بكر ، وظيفة للاحتياجات وإدارة الأنشطة اللوجستية في المنظمات المعاصرة ،الدار الجامعية، الاسكندرية، 2004/2003، ص 68-69-70.

² - نفس المرجع ، ص70.

ثالثا: مبررات الاهتمام بالأنشطة اللوجستية

يرجع الاهتمام المتصاعد بالأنشطة اللوجستية وما تقدمه من خدمات إلى العديد من الأسباب منها:¹

- 1- تسعير المنتج وتأشير تكلفة الأنشطة اللوجستية على فرص وضع سعر تنافسي.
- 2- المفاضلة بين سياسية التصنيع الذاتي وسياسة الاعتماد على مصادر الإمداد.
- 3- أسس وضوابط العلاقة وإبرام العقود مع مصادر الإمداد.
- 4- اتجاهات المنظمة بشأن أساليب ومنافذ توزيع المنتجات ونطاق التعامل مع الموزعين والوسطاء.
- 5- توجهات المنظمة بشأن خدمة عملائها من حيث أماكن وتكلفة انتاجها بالنسبة للعميل وخدمات ما بعد البيع التي يتم تقديمها للعميل.
- 6- سياسية وحدود عملية التخزين من حيث الأماكن أو المواقع، والأزمنة، والكميات وما يرتبط بذلك من إمكانيات النقل والمناولة وأساليب التعبئة والتغليف وغيرها من متطلبات التخزين الكفاء والفعال.
- 7- فلسفة المنظمة بشأن استغلال ظروف الكساد أو الراج واتجاهاتها للشراء لأغراض المضاربة بالأسعار أو غيرها من الأهداف.

رابعا: موقع وأهمية نشاط النقل في سلسلة اللوجستيات:

يعتبر النقل أهم أنشطة سلسلة اللوجستيات، ويشكل النقل تقريبا من ثلث إلى ثلثي التكاليف الكلية لسلسلة اللوجستيات، وتأتي أهمية نشاط النقل من كونه الأداة الرئيسية التي يمكن بها تحريك السلع والمواد الخام من مكان انتاجها إلى مكان استخدامها، ولا يستطيع أي مشروع أن يعمل أو ينتج بدون نقل، فإذا لم تتوفر وسائل النقل في مشروع ما ستكون النتيجة هي عدم قدرة المشروع على خدمة الأسواق التي تعود أن يخدمها، بالإضافة إلى تكبد السلع المنتجة لديه وعرضها للتلف، هذا إلى جانب عدم القدرة على الحصول على المواد الخام وقطع الغيار اللازمة للإنتاج.

ومن ناحية أخرى فإن النقل يتواجد في جميع مراحل سلسلة اللوجستيات، فإذا تصورنا أن هناك مصنعا ما يعتمد على استخدام مواد خام وقطع غيار لإنتاج السلع النهائية، وأن هذه السلع يتم استخدامها من قبل العملاء مباشرة داخل حدود المدينة، وستكون أنشطة النقل التي يحتاجها هذا المصنع حتى تصل السلعة إلى المستهلك النهائي كالآتي:

- نقل المواد الخام وقطع الغيار من أماكن انتاجها إلى مراكز التجمع الرئيسية.

¹ - نفس المرجع، ص 25، 26.

- نقل المواد الخام وقطع الغيار من أماكن التجميع الرئيسية إلى المصنع.
- نقل السلع المصنعة من المصنع إلى مركز التخزين الرئيس.
- نقل السلع المصنعة من مركز التخزين الرئيس إلى مراكز التخزين الفرعية.
- نقل السلع المصنعة من مركز التخزين الفرعية إلى مراكز البيع.
- نقل السلع المصنعة من مراكز البيع إلى المستهلك النهائي أو العميل.¹

خامسا: جدول يوضح الأنشطة اللوجستية بالموانئ

الجدول رقم (01) الأنشطة اللوجستية بالموانئ

تصنيف النشاط	النشاط	نشاط / أهميته
أنشطة تتعلق بنقل البضائع Mangement et charge	التخزين معالجة طلبات العملاء إحلال المخزون تجمع البضائع تعقب ما بعد الشحن النقل الدولي التخلص الجمركي مستندات الشحن	أنشطة رئيسية
أنشطة الإدارة وتشغيل وإدارة التشغيل المركبات والحاويات Mangement	ادارة أساطيل النقل تأجير الحاويات ومركبات إصلاح وصيانة المركبات إمداد بالوقود تنظيف الحاويات اختراعات ومكاتب إدارية	أنشطة مساعدة
أنشطة ذات قيمة مضافة Valeur add activistes	إعادة التعبئة لصق العلامة التجارية رقابة الجودة تجميع واختيار المنتجات إصلاح وصيانة	أنشطة ذات قيمة مضافة

المصدر: مريم فرج محمد حامد، أثر اللوجستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورتسودان

(1995-2014)، رسالة دكتوراه، كلية الاقتصاد، جامعة السودان، 2015، ص 15.

¹ - عبد القادر فتحي لاشين، مرجع سابق، ص 57، 58.

تتم تحت مظلة نظم المعلومات حيث أن الرسالة الحقيقية للإدارة الفعالة للخدمات والانشطة اللوجستية تتمثل في توفير السلع والخدمات للعملاء في الوقت والمكان المناسب وفي أفضل حالة، مع تحقيق أعلى درجة من المساهمة في تحقيق أهداف الأعمال متضمنة ارضاء العملاء، وتقليل التكاليف الكلية وزيادة الأرباح.

سادسا: أهمية اللوجستيك في الموانئ لدعم التبادل التجاري الدولي:

- يمكن زيادة نجاعة التجارة الدولية وجعلها تستفيد من مزايا الخدمات الموفرة للوقت والجهد والنفقة، معتمدين في ذلك على الشروع في تنظيم وتطوير وتعزيز الإمكانيات اللوجستية في الموانئ ومحطات الحاويات وغيرها من وسائل النقل. وفي هذا الإطار نستعرض أهمية العمليات اللوجستية في الموانئ لتدعيم حركة النشاط التجاري:
- ✓ إن جودة وكفاءة خدمات اللوجستيك مهمة للتجارة الدولية لأن البنية التحتية اللوجستية والعمليات التشغيلية الضعيفة يمكن أن تشكل عقبة رئيسية أمام تكامل التجارة العالمية؛
- ✓ يمكن أن يؤدي تحسين الخدمات اللوجستية المتعلقة بالتجارة إلى جانب بيئة اقتصادية متحررة من زيادة حجم التجارة ووفرات الحجم والنطاق في أنشطة التوزيع والإنتاج؛
- ✓ يعتبر اللوجستيك جزءًا لا يتجزأ من حيث تسهيل التجارة الدولية لأنه يتيح للشركات إكمال واردات و صادرات السلع والخدمات بشكل فعال.
- ✓ يساعد اللوجستيك في الموانئ على تقليص الحواجز أمام المبادلات ويخفض أسعار النقل النهائي للعديد من المنتجات وبالتالي يخلق نظام نقل تنافسي وفعال .
- ✓ استخدام الصناعة اللوجستية في الموانئ يؤدي إلى ارتفاع معدلات نموها، وزيادة مواقعها على خرائط العالم البحرية والتجارية؛
- ✓ تعمل القدرات اللوجستية في تحسين الرقابة على سلسلة الجودة وعلى تكاليف النقل والتخزين؛
- ✓ يساهم في توفير يد عاملة متخصصة في الصيانة وتشغيل التجهيزات؛
- ✓ إن الاستثمار في إقامة شبكات لوجستية في الموانئ يساهم في تنشيط التجارة الخارجية من خلال توفير خدمة التكفل بت للسفن الظروف للمنتجات سريعة التلف من خلال احترام الشروط الحرارية ودرجة الرطوبة المناسبة، وغيرها وكلها عوامل تحدث نمو مشهود للمعاملات في قطاع التجارة الخارجية

المبحث الثاني: مفاهيم حول النقل البحري وتكاليفه

تمهيد:

يعتبر نشاط النقل البحري مقارنة بأنشطة النقل الأخرى أحد المقومات الرئيسية لجميع الدول سواء اكانت متطورة او سائرة في طريق النمو من أجل ممارسة التجارة الدولية، فالنقل بكافة أنواعه يلعب دورا إيجابيا فعالا . في اقتصاديات كل الدول ومن بين المسلمات التي يختلف عليها هو ان التجارة الدولية والنقل عبارة عن وجهان لعملة واحدة، فالنقل هو عصب التنمية الاقتصادية والاجتماعية ، وشريان الحياة للتبادل التجاري الدولي. والنقل البحري بصفة خاصة يساهم بشكل فعال في انعاش التجارة الدولية ويساهم بدوره في تزايد الطلب على السلع والخدمات لأنه في الحقيقة يعتبر طلبا تكامليا مع التجارة الدولية ، فمن غير الممكن لوسائل النقل الأخرى منافسة النقل البحري في تكلفة النقل و في افضلية تعاطم الكميات والأحجام المنقولة وغيرها.

المطلب الأول: أساسيات حول النقل البحري

من خلال هذا المطلب سنحاول إعطاء أهم الأساسيات المتعلقة بالنقل البحري

أولاً: ماهية النقل البحري

أ-تعريف النقل

1-لغة: وفي القرآن الكريم

نقل الشيء بمعنى حوله من موضعه إلى موضع آخر، أو التحول من مكان إلى آخر، ويعني النقل الطريق المختصر ويتم النقل عن طريق وسائل تسلك البر والبحر والجو، حيث ورد مفهوم النقل في القرآن الكريم بصفة مباشرة في 23 آية للنقل البري مقرنا في كثير من الآيات بالدواب، وأوضحت 25 آية ارتحال الطير وتحوله وتحليقه في السماء والفضاء الرحب باسطة أجنحتها، حيث تعلم واخترع الانسان الطيران للتحول وبسرعة من مكان لآخر.¹

2- اصطلاحاً: يعني النقل كخدمة اقتصادية هو حمل الأشخاص والمتاع والحيوانات والسلع والثروات والمعارف من موضع أو مكان لآخر، بالوسائل المتباينة النوع والسرعة والسعة، عبر المسافات والأبعاد المتباينة وفق أقصر الطرق الممكنة، وأيسر السبل وأقلها تكلفة، بسرعة ومرونة وأمان وأقل وقت، وفق المقومات المتاحة والمحددات الداعمة كتحديات.²

¹ - حمد سليمان المشوحي، اقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر العربي، القاهرة، 2003 ، ص21-23.

² - حمد سليمان المشوحي، نفس المرجع، ص 23.

ويهدف النقل إلى توليد وتعظيم المنافع الزمانية والمكانية والحضارية الاقتصادية الاجتماعية والسياسية العسكرية الأمنية، والثقافية المعرفية، ودعم الروابط والعلاقات الاقتصادية والانسانية الدولية، ويتضح من التعريف وجود ثلاث عناصر للنقل:

- 1- الناقل: ليدير وينظم ويتابع ليتم عملية النقل بالمقابل.
- 2- المنقول: وفق أنواع وأحجام وأوزان وخصائص محددة.
- 3- وسيلة النقل المناسبة والأكثر ملائمة للمنقول.¹

ويعرف النقل حديثا على أنه مجموعة منظمة من المؤسسات والخدمات التي تقوم بتوفير وتوزيع مجالات الوصول لمناطق محددة ومختارة في المنطقة الحضرية، وذلك أن مواقف الأفراد والأعمال في اختيار مواقع الفعاليات المتعلقة بهم، يتأثر لحد كبير بتنفيذ مقترحات النقل، كما تؤثر هذه المواقف على اختيار الموقع لتلك الفعاليات وبالتالي على كفاءة تأدية نظام النقل على المدى البعيد.²

ومن خلال التعاريف السابقة يمكن أن نستنتج ان النقل : هو نشاط ديناميكي يهدف إلى زيادة المنافع عن طريق حمل الافراد و المتاع و السلع و المعارف و التقنيات و رؤوس الأموال من موضع لآخر باستخدام وسائل ووسائط مختلفة النوع و السرعة والسعة عبر المسافات و الأبعاد المتباينة، وفق أقصر الطرق وأيسرها وأقل تكلفة وفي أقل وقت ممكن.

¹ - حمد سليمان المشوحي، مرجع سابق ، ص23.

² - شريقي فتيحة ، مرجع سابق، ص489- 489.

3- تعريف النقل البحري:

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

يعتبر النقل البحري من أهم أنواع النقل بصفة عامة والنقل الدولي بصفة خاصة، نظرا لانخفاض تكلفة مقارنة بوسائل النقل الدولي للبضائع والركاب الأخرى، ولا يخفى على أحد مساهمته في تفعيل حركة التبادل التجاري الدولي، كما أنه يكتسب أهمية خاصة في انجاز عملية الانماء الاقتصادي سواء في الدول النامية أو المتقدمة، والتي تحظى بتوافر المقومات الطبيعية والمالية اللازمة لممارسة نشاط النقل البحري.

النقل البحري صناعة خدمية تحول خدمة النقل البحري بعناصره (السفينة، البضائع، الميناء) إلى تغيير في شكل تلك الخدمة متميزة لصالح المنتج والمستهلك (مثل النقل المتعدد الوسائط واللوجستيات) مما يؤدي تغيير في شكلها (من المنتج إلى المستهلك) وتغيير في قيمة الخدمة (أكثر أمانا وسلامة وراحة لأطراف النقل البحري) ويتضح جهد العامل البشري اليوم من المنظمات المؤدية لهذه الخدمة اليوم من المؤسسات أو الشركات.

ثانيا: خصائص النقل البحري

1- الارتباط الوثيق بين النقل البحري والتجارة الدولية:

يرتبط النقل البحري بتجارة السلع والبضائع الدولية منذ القدم ارتباطا وثيقا وذلك بسبب خصائص العرض الجيد التي يتمتع بها النقل البحري، والتي يتمثل أهمها في المقدره العالية، حيث تنقل السفينة آلاف الأطنان من البضائع خلال الرحلة الواحدة، كما تنقل سفينة الركاب مئات الركاب في الرحلة الواحدة، وبذلك تتوزع التكاليف على عدد كبير من الوحدات المنقولة وبالتالي انخفاض وحدة التكلفة.¹

2- منظومة المعلومات الضخمة وخدمات المرور البحري:

تضم صناعة النقل البحري كما هائلا من المعلومات الضرورية لانتظام مسيرة منظومة النقل البحري سواء في الطرق الملاحية أو في الموانئ، وذلك ابتداء من المعلومات عن القارات والمناطق الجغرافية، و وحدات القياس وأنواع العملات، ثم بيانات عن الشركات الملاحية أو الوكلاء الدوليين والبضائع المنقولة، وكذلك بيانات

¹ - حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الاسكندرية للكتاب، الإسكندرية، بدون سنة، ص 410-412.

عن السفن وخصائصها، وأوقات الانتظار والحركة على الأرصفة، وفوائد هذه المعلومات هو توفير الجهد والوقت ومن ثم تنفيذ الأعمال بأقل تكلفة.

3- الملكية والتسجيل:

تتميز صناعة النقل البحري باختلاف جنسية مالك السفينة عن جنسية السفينة في العديد من الأحوال وذلك يعود إلى تجنب الضرائب المرتفعة في دول مالك السفينة.¹

4- تنوع الأساطيل البحرية:

تعددت أنواع الأساطيل البحرية من أساطيل الصيد إلى الأساطيل التجارية والأساطيل الحربية كما أن أساطيل متخصصة، حيث توجد ناقلات الفحم، ناقلات الحبوب، البترول.²

5- الموانئ البحرية:

تمثل الموانئ البحرية أحد أهم عناصر صناعة النقل البحري، إذ انها تمثل البوابات المجهزة لتقديم التسهيلات البحرية للسفن من جهة البحر والتسهيلات البرية لوسائل النقل الأخرى من جانب البر.

6- الطرق الملاحية البحرية:

تتميز الطرق البحرية من بحار ومحيطات بأنها طبيعة منحها الله للإنسان، ومن ثم فهي طرق محاادية على عكس الطرق البرية وتتميز خطوط الملاحة البحرية ب:

- خطوط ملاحية ساحلية
- خطوط ملاحية منتظمة تسير فيها السفن ذات الرحلات المنتظمة.
- خطوط ملاحية غير منتظمة وتقوم السفن الجواله بهذه الرحلات.
- خطوط أعالي البحار تحمل عليها السفن والناقلات العملاقة.

7- صناعة النقل البحري كثيفة الاستثمار:

لعله من الواضح لنا ضخامة الاستثمارات في النقل البحري على النحو الذي تبين لنا من خلال التعرض لخصائصه.³

¹- حمادة فريد منصور، نفس المرجع، ص 410-412.

²- حمادة فريد منصور، نفس المرجع، ص 421-426.

³- حمادة فريد منصور، نفس المرجع، ص 426.

ثالثا: خدمات قطاع النقل البحري

شهد العالم طورا كبيرا في منظومة النقل البحري من تطوير السفن والموانئ، وهو يمثل ضرورة لا غنى عنها للعالم، وله دور كبير ومهم في تسجيل عملية التجارة الدولية والنقل البحري شأنه شأن الوسائل الأخرى للنقل، أخذ في التغيير تكنولوجيا وفقا لمتطلبات السوق.

اكتسب النقل البحري أهمية كبيرة جدا قديما وحديثا، ويتضمن النقل العالمي عبر البحار والمحيطات حاليا نقل الأفراد (المسافرين، السياح، العاملين والجيوش)، ونقل البضائع الصلبة والسائلة والغازية وبكميات كبيرة جدا، سواء تلك المواد الطبيعية كالنفط الخام والغاز الطبيعي، أو المصنعة كالمكائن والآلات والمواد الانشائية كالإسمنت أو زراعية كالفواكه والحبوب، وينقل بالسفن والعائمات البحرية أكثر من ثلثي التجارة العالمية عبر المحيطات والبحار وتداولها شحنا ونقلًا وتفريغا سفن وموانئ صغيرة متخصصة وعملاقة حجما ووزنا ونمطا.¹

رابعا: المتدخلون في حلقة النقل البحري

إن عدد المتدخلين في النقل البحري للبضائع تضاعف بتطور التجارة الخارجية وفتح الأسواق الداخلية للمنافسة الخارجية، هذا التعدد نتج عنه تنوع في التسميات واختلاف في مهام المتدخلين في هذه الحلقة، والقاعدة تنص على أن أي عقد يضم ثلاثة أطراف على الأكثر "البائع، الوسيط والمشتري"، وفي إطار النقل البحري نجد: "الشاحن، الناقل والمرسل إليه"، وما دام تطور التجارة أدى إلى تعدد المتدخلين كما سبق الذكر، وحتى يتم تحديد نطاق ومكان وزمان تدخل هؤلاء المتدخلين المتعددين سيتم التطرق إلى كل متدخل على حدى انطلاقا من مجال تدخلهم قبل التكفل بالبضائع من طرف الناقل، خلال النقل البحري وبعد تسليم البضائع.

1- قبل التكفل بالبضائع من طرف الناقل

أ- المالك (Le propriétaire) :

إن المالك قد يكون الناقل (المجهز) أو أية وكالة لتأجير الحاويات، و المجهز حسب نص المادة 572 من القانون البحري الجزائري هو: كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه، إما بصفته مالكا للسفينة وإما بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة².

¹ - شريفي فتحة ، مرجع سابق ، ص 491- 492.

² أمر 80/76 المؤرخ في 1976/10/23 معدل و متمم بالقانون 98/05 المؤرخ في 1998/06/25 ، الجريدة الرسمية، 1998/47

بالقانون البحري الجزائري.

و يعتبر المجهز مسؤولاً عن أعماله و أعمال وكلائه في البر و في البحر الذين يساعده في استغلال السفينة أو السفن¹.

إن تنحصر مهمة المالك للحاويات في الوضع تحت تصرف الشاحن وبطلب من هذا الأخير، حاويات قصد استغلالها و استعمالها في النقل الدولي (خاصة البحري) و هذا تحت مسؤوليته.

ب- الشاحن (Le chargeur):

و هو مالك البضاعة محل البيع، كما قد يكون ممثله الشرعي² الذي يضع تحت تصرف الناقل هذه البضائع لإيصالها إلى المشتري.

إذا فإن مالك البضاعة هو كل شخص طبيعي أو معنوي يبرم شخصياً أو باسمه أو لحسابه عقد نقل البضائع بواسطة الحاويات ويلتزم الشاحن بتحرير وثيقة Le connaissance و التي تعتبر كوثيقة إثبات على استلام الناقل للبضائع التي ذكرت فيها بقصد نقلها عن طريق البحر وتعتبر أيضاً كسند لحيازة البضائع و استلامها (مشحونة)³ و كذا اسم السفينة وبيان وتاريخ التحميل.

ج- منظم النقل (L'organisation du transport):

و يسمى أيضاً وكيل النقل، و يتكفل باسمه و لكن لحساب المرسل أو المرسل إليه، حسب المصطلحات الدولية التجارية المستعملة Incotern في عقد البيع، إذ يضمن وتحت مسؤولية جميع الصلاحيات المفوضة له من طرف الشاحن، إذا فتدخله يكون قبل و أثناء و بعد عملية النقل، و يطلق عليه تسمية: مجمع المؤجر...

2- خلال النقل البحري

أ- الناقل (Le transporteur):

و هو كل شخص يلقي على عاتقه مسؤولية إيصال البضائع إلى المرسل إليه أو إلى ممثله الشرعي في الميناء المنفق عليه وقد تمتد هذه المسؤولية إلى الياوس عند احتواء عقد النقل على هذا الشرط.

إن فإن الناقل قد يعتبر مسؤولاً عن البضائع والحاويات التي يحملها إما طوال مدة النقل أو تمتد إلى غاية محل المرسل إليه، كما قد يكون مسؤولاً عن جزء فقط، وحسب نص المادة 738 من القانون البحري فإنه:

"يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة".

¹ -المادة 577 من القانون البحري الجزائري.

² Transitaire, compagnie consignataire.

³ المادة 749 من القانون البحري الجزائري.

إذا يعتبر التسليم تصرف قانوني يلتزم الناقل بموجبه بتسليم البضائع المنقولة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني مع إبداء قبوله لها ما لم ينص على خلاف ذلك في وثيقة الشحن (حسب المصطلح الدولي للتجارة المستعمل).

ب- ريان السفينة (Le capitaine du navire) :

يتولى قيادة السفينة ريان يعين من بين الأشخاص المؤهلين قانوناً، و تتمثل مهامه في تمثيل المجهز بحكم القانون خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية أو الفرع وذلك في إطار الاحتياجات العادية للسفينة والرحلة ويتعين عليه خلال الرحلة أن يعمل على حماية مصالح ذوي الحق في الحمولة و التصرف في هذا الميدان طبقاً لتعليمات المجهز، و يمثله إما القضاء بصفته مدعياً أو مدعياً عليه إلا إذا عين المجهز ممثلاً آخر عنه.

3- بعد عملية النقل:

أ- وكيل السفينة (L'agent consignataire) :

حسب نص المادة 609 من القانون البحري الجزائري فإنه: " يعتبر وكيل السفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يتلقى مقابل أجر وبموجب وكالة من المجهز أو الريان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة و لحسابها أثناء الرحلة والتي يقوم بها الريان شخصياً و كذلك بالعمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميناء".¹

و تشمل نشاطات وكيل السفينة العمليات المتعلقة باستلام و تسليم البضائع باسم الريان و العلاقات الإدارية للسفينة مع السلطات المحلية و إبرام عقود المعالجة و القطر و الإرشاد و إسعاف السفينة أثناء رسوها في الميناء و تمويل الريان بالمال اللازم و دفع الحقوق و المصاريف .

ب- الوكيل المعتمد لدى الجمارك / العابر (Le commissionnaire douane / Le transitaire) :

و يعتبر الوسيط بين المرسل (الشاحن) و المرسل إليه وكذا الناقل وممثله، وهو المكلف بالقيام بإجراءات الجمركة و منح الحاويات إلى الناقل في حالة التصدير التكفل بها مقابل كفالة في حالة الاستيراد.

و حسب نص المادة 621 من القانون البحري الجزائري " يعتبر وكيلاً للحمولة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر و بموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع باسم أو لحساب موكله و دفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة و توزيع البضائع بين المرسل إليهم" و يعتبر الممثل القانوني لزيانته و هو مسؤول عن الأخطاء التي يرتكبها خلال ممارسته مهامه أما قانون الجمارك فقد حصر مهمة الوكيل

¹ - المادة 749 من القانون البحري الجزائري، نفس المادة.

المعتمد لدى الجمارك في التصريح المفصل بالبضائع محل الاستيراد إذ جاء في نص المادة 78 منه: " يجب التصريح بالبضائع المستوردة أو المصدرة بصفة مفصلة من طرف ملاكها أو من طرف الأشخاص الطبيعيين أو المعنويين المعتمدين كوكلاء لدى الجمارك...".

ج- مؤسسة الميناء (L'entreprise portuale):

في الأصل لا يمكن لمؤسسة الميناء كمتدخل في الحلقة اللوجستيكية للنقل البحري للبضائع، إلا أن المهام والخدمات التي توفرها لبقية المتدخلين جعلها تلعب دورا كبيرا في الحلقة، وتتنحصر المهام الأساسية لمؤسسة الميناء في توفير و ضمان خدمات عمومية لفائدة الاقتصاد الوطني و لحد الآن ورغم اعتماد نظام اقتصاد السوق إلا أن مؤسسة ميناء الجزائر لا تزال تحتكر هذا المجال و النشاط إذ توفر ثلاث مهام أساسية تدخل ضمن صلاحيات السلطة العامة.

د- المرسل إليه (Le destinataire) :

و يعتبر آخر متدخل في الحلقة اللوجستيكية و هو صاحب البضاعة محل الاستيراد ويعمل على دفع أجر الوكيل المعمد لدى الجمارك الذي اخذ على عاتقه عمليات الجمركة و تحمل كافة المصاريف الأخرى كالنقل، الشحن والتفريغ... مضاف لها هامش ربحه..

المطلب الثاني: أساسيات حول تكلفة النقل البحري

أولاً: تعريف التكلفة

تعرف التكلفة عادة بأنها "مجموعة الأعباء المتعلقة بمرحلة معينة أو منتج مادي معين أو مجموعة منتجات أو خدمة أو مجموعة خدمات مقدمة في مرحلة معينة قبل المرحلة النهائية أي قبل وصولها للبيع".

كما تعرف بأنها "تضحية اختيارية بأشياء أو ممتلكات أو حقوق مادية أو معنوية، ويتحتم أن تكون ذات قيمة اقتصادية في سبيل الحصول على منفعة حاضرة أو مستقبلية، ويتحتم أن لا تقل في قيمتها وقت اتمام التضحية في سبيلها من قيمة التضحية".

كما عرفها باحث آخر أيضا "بأنها تضحية مادية اختيارية بهدف الحصول على منفعة مادية حاضرة أو مستقبلية" وعرفها البعض "بأنها ذلك القدر من النفقة الفعلية أو الافتراضية التي وقعت بسبب شيء معين أو قابلة لأن تتسبب إليه" أو الخدمة ويمكن قياس التضحية بواسطة النقدية أو الممتلكات المحولة أو الخدمات المؤداة".¹

¹ - Excellence Journal for community Humonity Sciences, Volume 2 Issue 1, jul 2021-P62.

وهذا التعريف سهل ومقبول بشكل عام في المحاسبة المالية ويستخدم مصطلح التكلفة في المحاسبة الإدارية بعدة طرق والسبب في ذلك يرجع إلى أنه هناك عدة أنواع للتكاليف وتبويب التكاليف بشكل مختلف حسب حاجة المدير الفورية أو العاجلة.¹

التعريف الشامل: من التعاريف السابقة يمكن أن نعرف التكلفة على أنها المبلغ الفعلي المدفوع نظير استخدام وسيلة نقل معينة إضافة إلى التكاليف الأخرى التي قد يترتب على استخدامها، مثل تكلفة التخزين، التغليف، الشحن.

ثانيا: مكونات تكاليف النقل البحري:

1: تكاليف الوقود:

تتأثر تكلفة الوقود بعنصرين هامين هو السرعة ونوع المحرك حيث وجد علاقة طردية بين تكاليف الوقود والسرعة، إذ كلما زادت السرعة زاد استهلاك الوقود، ويتعين لتخفيض تكاليف التشغيل ترشيد تكاليف الوقود.

2: تكاليف التجهيز البشري وطاقم السفينة:

تتوقف هذه التكاليف على عدد الطاقم البشري للسفينة وعلى جنسية هذا الطاقم، ومن جهة أخرى فإن التكاليف تتأثر ارتفاعا وانخفاضا بالمستوى الفني والإداري لطاقم السفينة.

3: تكاليف الإصلاح والصيانة

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 كما يتوقف هذا النوع من التكاليف على نوعية الخطوط الملاحية التي تسلكها السفينة وأيضا على الموانئ البحرية التي تتردد عليها من حيث التسهيلات المتاحة ورسوم الإصلاح والصيانة وتأتي أهمية نوعية المستوى الفني لطاقم السفينة في التأثير على هذه التكاليف ارتفاعا وانخفاضا.

4: تكاليف التأمين:

تقع أهمية العوامل المؤثرة في تكاليف التأمين في:

1- قيمة البضاعة.

2- شهرة الملاك أي بمعنى هل مالك السفينة معروف في أوساط النقل البحري؟ وما هي نوعية السمعة؟

¹ -Excellence Journal for community Humonity Sciences,P62

3- الأحوال العسكرية والأمنية على طول الطريق البحري حيث ترتفع تكاليف التأمين من حالات الحرب.¹

5: التكاليف الثابتة والأعباء الإدارية:

ويتوقف هذا النوع من التكاليف على حجم الأسطول

6: أقسط الإهلاك:

ترتبط تكلفة أقساط الإهلاك بنوع وحجم وأعمار قطع الأسطول البحري كما ترتبط بالتقادم الفني والأخطار البحرية وعلى هذا تمثل تكلفة أقساط الإهلاك نسبة عالية من تكاليف السفينة التي عمرها سبعة أعوام قد تصل إلى 15% أو يزيد.

7: رسوم الموانئ:

تتوقف رسوم الموانئ في جانب هام منها حجم الأسطول كما تتأثر بظروف المنافسة بين الموانئ القريبة والتي تمثل بدائل متاحة وبالتالي الرسوم التنافسية لجذب المزيد من السفن ومدى التسهيلات والإمكانيات المتاحة في الميناء وعلى هذا تتواجد معايير هامة تؤثر في تكلفة تشغيل السفينة يأتي في مقدمتها:

1- تكاليف المناولة.

2- معامل تحميل السفينة.

3- زمن مكوث السفينة في الميناء بهدف تخفيض زمن دورة السفينة.²

¹ - حمادة فريد منصور، مرجع سابق، ص 426-429.

² - مرجع سابق، ص 429.

خلاصة :

من خلال ما تم التطرق إليه في محتوى الفصل الأول يمكننا القول أن اللوجستيات أصبحت المحرك الأساسي لشتى أنشطة المؤسسة، لأنها عبارة عن التنسيق والتكامل بين العديد من الأنشطة الأساسية والفرعية من أجل الوصول إلى الرضا الأمثل للزبون.

وباعتبار عمليات النقل البحري نشاطا من بين الأنشطة فقد استفاد من اللوجستيات وما قدمه من إضافات ساهمت وبشكل فعال في تطوير منظومة النقل البحري.

الفصل الثاني: الإطار التطبيقي

تمهيد:

تعتبر مؤسسة ميناء "جن جن" المختصة في النقل البحري أحد أهم المؤسسات المينائية في الجزائر وكذا في ولاية جيجل،

بل وبرزت إقليميا على المستوى الوطني والإقليمي كذلك، وذلك بالنظر إلى مساعيها في تصدير السمك من الجزائر إلى السوق الخارجي وعملية شراء وتزويد السوق المحلية بالسلع الأجنبية.

المبحث الأول: تقديم مؤسسة ميناء جن جن

المبحث الثاني: البنية التحتية للميناء والأنشطة اللوجستية المستخدمة

المبحث الأول: تقديم مؤسسة ميناء جن جن

نظرا لأهمية المؤسسة في القطاع الاقتصادي الوطني المستدل عنها بتجربتها والتغيرات والتطورات التي تخضع لها كمثال عن ذلك شهادة الإيزو التي تم الحصول عليها، فقد قمنا باختيار المؤسسة المينائية جن جن لدراستنا الميدانية، حيث سوف نتعرف عليها من خلال هذا المبحث وذلك بالتعرض إلى: نشأتها، تطورها، موقعها، وطبيعة نشاطها والأهداف التي تسعى إلى تحقيقها.

المطلب الأول: نشأة وتعريف وموقع ميناء جن جن

أولاً: لمحة تاريخية عن ميناء جن جن:

كان منذ القدم ساحل ولاية جيجل منطقة إستراتيجية هامة، فقد حاز على اهتمام داخلي وخارجي واستطاع أن يكون منطقة هامة لعبور للسفن التجارية، وفي الحقبة الاستعمارية قررت السلطات الفرنسية بناء ميناء جديد لنقل البضائع والمتمثلة أساسا في منتجات الفلين والكروم التي سيطرت على نسبة كبيرة من الصادرات نحو الخارج وبالضبط إلى فرنسا وبلجيكا..

بعد الاستقلال، أصبح ميناء جيجل من بين الهياكل للدولة حيث كان تابعا لميناء بجاية إلى غاية 1984م تاريخ إعادة هيكلة هذه المؤسسة، حين أصبح الميناء منتقلا تحت لواء مؤسسة ميناء جيجل طبقا للمرسوم الرئاسي 84/173 المؤرخ في 21/07/1984 حيث أصبحت هذه المؤسسة ذات اسم بلغ رأس مالها حوالي 35 مليون دج¹. ويعد أكبر ميناء في شمال إفريقيا من حيث المساحة وعمق المياه. وانطلقت أشغال بناء جن جن في أكتوبر 1984 إلى غاية سنة 1990

نظرا لتزايد النشاط التجاري على المستوى الوطني والمساحة التجارية، أصبحت مدة الانتظار بالموانئ طويلة بالإضافة إلى عدم وجود موانئ خاصة بالبواخر كبيرة الحمولة أي ذات العمق الكبير تقرر بناء ميناء جديد بمنطقة أشواط بجيجل الذي اكتملت فكرة إنشائه بمشروع مصنع الحديد والصلب، حيث يقرر بناء هذا الأخير بمنطقة بلارة والذي كان من المتوقع تعاونه مع الميناء ب 3 مليون طن، أي ما يعادل 66.66% من الطاقة الإجمالية للميناء.

بدأت أشغال ميناء جن جن في 9/11/1984 وانتهت في نهاية سنة 1999 وقد أوكلت مهمة إنشائه إلى مجموعة شركات إيطالية وهولندية تترأسها شركة CONDOCTIE وقد بلغت تكلفة إنجازها حوالي 5.2 مليار دج وكانت ممولة من عدة أطراف هي: الدولة الجزائرية، الصندوق السعودي للتنمية، الصندوق العربي للتنمية الاقتصادية والاختصاصية والبنك الإسلامي للتنمية.

¹المادة 1 من المرسوم 84/173 المؤرخ في 22 شوال عام 1404 الموافق ل 21/07/1984 يتضمن إنشاء المؤسسة.

كانت أول باخرة رست في هذا الميناء، قبرصية في جويلية 1989 كانت تحمل معدات بناءه لحساب شركة كون دوتا، التي تتراس المجموعات الخاصة ببناءه وفي سنة 1993 أصبح ميناء يسمى بميناء جن جن في حين انتقل ميناء جيجل إلى البحرية الوطنية.

ثانيا : تعريف المؤسسة المينائية جن جن

مؤسسة ميناء جن جن هي مجموعة من الوسائل المادية والبشرية جمعت فيما بينها من أجل تحقيق هدف أو مجموعة من الأهداف، كما تعتبر البنية الأساسية لبناء دولة تسعى إلى مواكبة الركب الحضاري والمؤسسة التي نحن بصدد دراستها من بين المؤسسات التجارية التي نسأت لضرورة حتمية وهي تنمية Go الاقتصاد والتجارة الوطنية.

مؤسسة ميناء جن جن هي مؤسسة اقتصادية عمومية، وهي شركة ذات رأسمال حالي يقدر بـ 4000.000.000 دج، تقع هذه المؤسسة في الجهة الشرقية لجيجل في المنطقة المسماة أشواط .

ثالثا: الموقع

مؤسسة ميناء جن جن مؤسسة عمومية اقتصادية تابعة لمجمع الخدمات المينائية، حيث يعتر ميناء جن جن من أكبر الموانئ التجارية حيث يقع في الجزء الشرقي لعاصمة البلاد بين دائرتي عرض 36° 51° شمالا وطول 005° 54° جنوبا.¹

يبعد الميناء عن المنطقة الصناعية لبلارة 40 كلم ، عن مطار فرحات عباس 2 كلم 370 كلم عن الجزائر العاصمة ، عن ولاية قسنطينة بـ 140 ، على بعد 900 كلم من حاسي مسعود ، هذا ويتمتع ميناء جن جن بموقع استراتيجي على المحور البحري المتوسطي الرابط بين قناة السويس وجبل طارق حيث يبعد عنها بـ 50 ميلا.

تقدر مساحته بـ 140 هكتار مع إمكانية التوسيع بـ 30 هكتار بالإضافة إلى الفرص للاستمرار التي عليها الميناء، ومن أهم العمليات التجارية التي تتم على مستواه نجده يحتل المرتبة الأولى فيما يخص استيراد الحبوب، وهو الأول في : تصدير الملح والفلين، كما أن ميناء جن جن يعتبر أعمق ميناء على مستوى الوطن.

¹ <https://www.djendjen-port.com/>

المطلب الثاني: مهام المؤسسة المينائية وأهدافها

أولاً: مهام المؤسسة المينائية:

تتمثل مهام الميناء في مختلف الخدمات التي يقدمها، وتتمثل أساساً في التكفل بالبواخر من وصولها إلى خليج الميناء حتى خروجها، وذلك عن طريق:

- الإتصال بطاقم الباخرة قصد إعطائه الضوء الأخضر لدخول الميناء.
- المساعدة، عن طريق تقديم نصائح وإرشادات خاصة بالأحوال الجوية وكيفية الدخول إلى الميناء، ولتسهيل هذه العملية تقوم قيادة الميناء بتزويد الباخرة بضابط مينائي، وبالساحبات، والزوارق، والإرشادات، وهذا لتفادي وقوع أي خسائر مادية أو بشرية إثر وقوع أي حادث وتكرر نفس العمليات عند خروج الباخرة من الميناء.
- تسهر على حماية البضائع من التلف والسرقة، وذلك بوضعها في المستودعات.
- التأكد من مدى مطابقة البضائع للمواصفات الأمنية.
- تكفل الميناء بتفريغ و شحن البضائع.
- حراسة البضائع ليلاً ونهاراً لحين تسليمها.
- كراء مختلف المخازن والأماكن المخصصة للتخزين.

ثانياً: أهداف المؤسسة:

لكل مؤسسة أهداف وجدت من أجلها والذي تتفق عليه جميع المؤسسات الاقتصادية بطبيعة الحال هو الاستمرارية تحقيق الأرباح ، ويمكن حصر اهداف مؤسسة "ميناء جن جن" في أهداف داخلية وأخرى خارجية وهي:

1- الأهداف الداخلية:

- أ- الربح: أي المحاولة لتحقيق أكبر ربح ممكن.
- ب- النمو: أي زيادة رأس المال وكذا توسيع المؤسسة وذلك بفتح وحدات في أماكن أخرى .
- الزيادة في حجم التعاملات؛
- استمرار المؤسسة في نشاطها وذلك بتحسين الخدمات المقدمة وفق المقاييس المعمولة بها؛
- تخفيض مدة الانتظار داخل الميناء وخارجه.

2- الأهداف الخارجية:

- زيادة الدخل القومي؛
- توفير العملة الصعبة؛

- المساهمة في تنشيط حركة التجارة الخارجية للبلد، خصوصا في مجال الصادرات المنتطرة من المنتجات الصناعية المرشحة للتطوير مستقبلا؛
 - فك الخناق عن الموانئ الأخرى، خاصة ميناء الجزائر الذي يشهد ازدهاما شديدا.
- ثالثا : أهمية مؤسسة ميناء جن جن

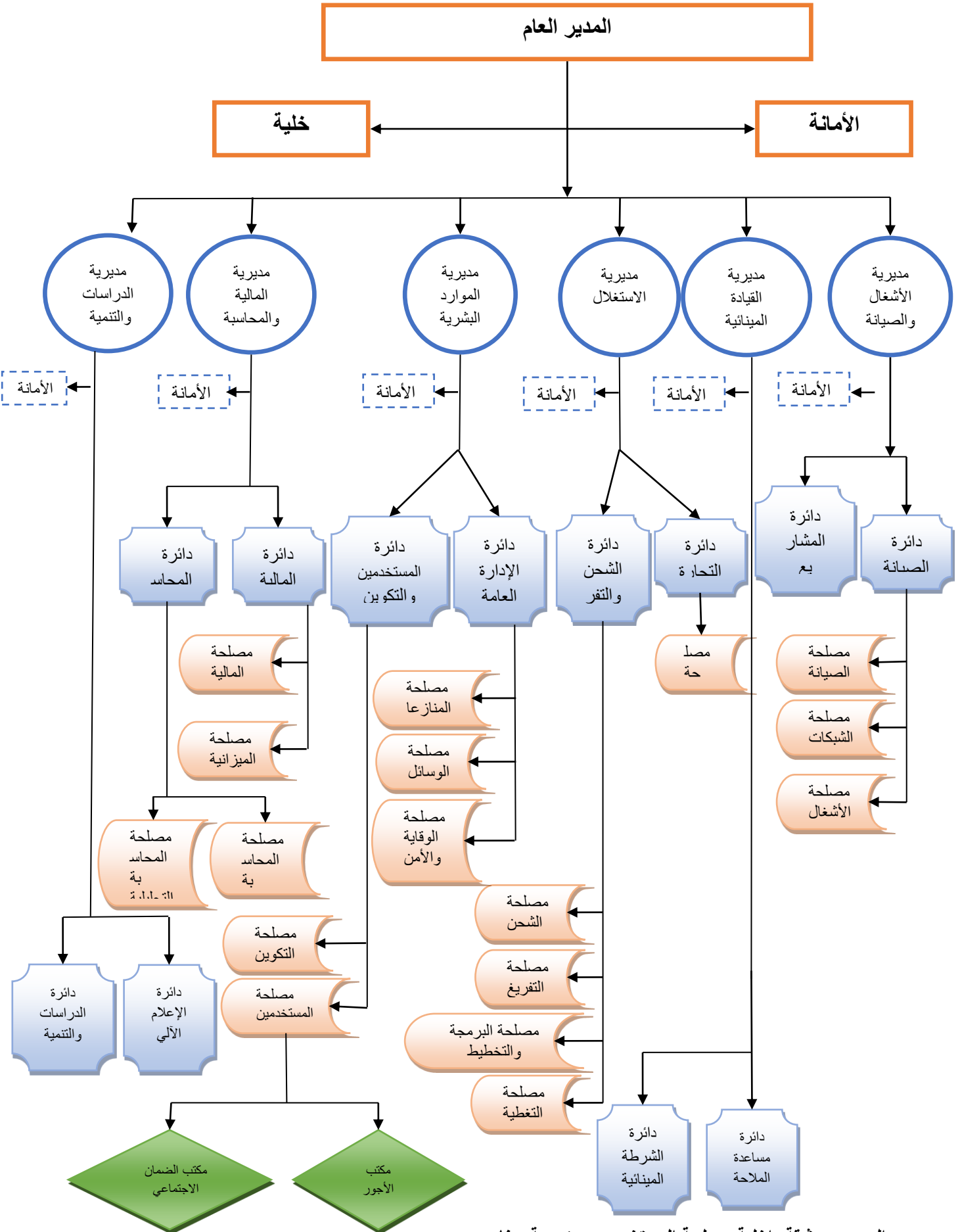
يكتسي مؤسسة ميناء جن جن أهمية بالغة تتجلى لنا من خلال النقاط التالية :

- يعتبر حلقة ربط بين افريقيا وأروبا والشرق الأوسط
 - يتمتع بموقع استراتيجيا على المحور البحري الذي يتوسط قناة السويس وجبل طارق .
 - جلب العديد من المتعاملين الاقتصاديين الوطنيين والأجانب .
 - يعتبر عصب الحركة التجارية للاستيراد والتصدير .
 - خلق عدد هائل من مناصب الشغل
- وتجدر الإشارة هنا تم اعتماد مؤسسة ميناء جن جن في نظام الإدارة المتكاملة (SMI) وفقا للعايير القياسية ISO9001، ISO14001، SO45001 ، يسمح هذا النظام للمؤسسات بتنفيذ نهج منظم في أنشطتها من أجل تحقيق أهدافها في مختلف النشاطات. إن الحصول على هذه الشهادات من قبل مؤسسة ميناء جن جن يمثل تنويجا لسنوات من الجهود التي بذلتها الشركة من خلال جدية و مشاركة جميع عملها وموظفيها وهذا من أجل إنجاز المهام الموكلة وإرضاء العملاء.

المطلب الثالث : الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء جن جن

لقد عرفت مؤسسة ميناء جن جن تغيرات كثيرة في هيكلها التنظيمي في السنوات الأخيرة وذلك حسب تطور نشاطها الاقتصادي، ويمكن تقسيم الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية إلى الشكل التالي:

الشكل رقم (01): الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء جن جن.



والهيكل التنظيمي هو عبارة عن تركيبة تنظم مختلف أجزاء المؤسسة من مصالح ومكاتب وفروع بهدف تحديد مهامها والعلاقة الموجودة بينها وتوزيع النشاطات، ويشكل الهيكل التنظيمي وسيلة قاعدية للتسيير والتنظيم من أجل تسريع حركة المعلومات وسهولتها بين مختلف مصالح ومكاتب المؤسسة.

شرح الهيكل التنظيمي العام لمؤسسة ميناء جن جن

1- **المديرية العامة:** تتكون أساسا من مكتب المدير العام الذي يعتبر الأمر النهائي ذو السلطة العليا حيث تنص المادة 11 من المرسوم رقم 84/173 المؤرخ في 22 شوال عام 1404هـ الموافق ل 21 جويلية 1984م يتضمن إنشاء مؤسسة ميناء جن جن، على مهامه الآتي:

- تنسيق ومراقبة مديريات المؤسسة.
- بمثابة حاسوب لكل التكاليف والمسؤول عن أي عقد وأي اتفاق تقوم به المؤسسة.
- يضبط تسيير المؤسسة ويحدد الترتيب الهرمي العمومي العمال ويعين الإطارات العليا.
- يمثل المؤسسة في جميع نشاطات الحالة المدنية.
- يقوم بفتح حسابات لدى المؤسسات المالية لتسهيل أي عملية مالية وذلك وفق الشروط المعمول بها.
- يكون مسؤول عن أي تذكرة أو صك خاص بالتبادلات أو مختلف الأعمال التجارية وتشمل المديرية بالإضافة إلى المدير العام، مساعد المدير العام والأمانة.

1.1 الأمانة: وتتخصص مهامها في:

- استقبال البريد الخاص بالمدير العام.
- استقبال الفاكسات والنكسات من خارج المؤسسة.
- تمرير المراسلات واستقبال المكالمات الهاتفية الخاصة بالمدير وتحويلها.
- ترتيب الوثائق في الخزان وترتيب مواعيد المدير.

2.1 مساعد المدير العام:

- تنسيق نشاطات هيكل المؤسسة بعرض تحقيق الأهداف المتعلقة بسياسة التنمية والتنظيم والتسيير في المجال التقني وفي مجال الاستغلال والأمن؛
- يعمل على نشر وإذاعة الأهداف المبتغى تحقيقها؛
- يترأس الاجتماعات بعرض تحقيق الأهداف المتعلقة بسياسة التنمية والتنظيم والتسيير في المجال التقني وفي مجال الاستغلال والأمن؛

- يراقب ويواجه المديرية؛
- إطلاع المدير العام على ما تم تحقيقه من السياسيات المتبعة من طرف المؤسسة.
- 2- مديرية الأشغال والصيانة:** ومن أهم مهام هذه المديرية ما يلي:
 - السهر على تطبيق القوانين المعمول بها؛
 - السهر على تطبيق قرارات المجلس الإداري؛
 - السهر على تطبيق صيانة المنشأة القاعدية والفوقية ؛
 - صيانة حوافز الخدمات والعتاد وباقي المنشآت داخل الميناء وتشمل هذه المديرية على دائرتين الصيانة والأشغال.

1.2 - دائرة الصيانة: تتمثل مهامها في:

- السهر على صيانة المنشآت الداخلية والخارجية
- التعبير عن مختلف احتياجاتها من مختلف قطع الغيار والأدوات؛
- التخطيط لسياسة المؤسسة في مجال النظافة؛
- المراقبة والربط بين عمال المصالح التابعة لهم؛
- اتخاذ الإجراءات التي تمكن من تأمين وحفظ الوسائل لمدة أطول من التلف، وتتكون دائرة الصيانة من ثلاثة مصالح مصلحة الصيانة، مصلحة الشبكات مصلحة الأشغال .

2.2 دائرة الأشغال:

- متابعة ومراقبة كل الصفقات والعقود التي تبرم مع مختلف المؤسسات؛
- تعيين النوعية ومطابقة الأعمال مع الإمكانية الممكنة؛
- اختبار خطة العمل الخاصة بالأشغال الممكنة للقيام بها ومتابعتها؛
- تقوم بإمضاء فواتير أعمال نهاية الشهر من أجل المصاريف.

3. مديرية القيادة المينائية: وأهم مهام هذه المديرية ما يلي:

- السهر على تطبيق القوانين المعمول بها؛
- السهر على تطبيق القوانين الخاصة بالنقل والتفريغ والشحن بالتنسيق مع مديرية الاستغلال؛
- مسؤولة عن مراقبة ومواجهة الحوادث التي قد تحدث؛
- تحديد أولوية السفن بالتنسيق مع مديرية الاستغلال في الميناء؛

- إعداد التقارير حول الحقائق والتطبيقات المعمول بها في جميع الميادين الداخلية للمؤسسة، وتحديد العراقيل ومعوقات العمل، وإعطاء حلول تقنية واقتراحات تصحيحية لبعض المشاكل، ويتفرع منها دائرتين هما: دائرة الشرطة والأمن، ودائرة المساعدات الملاحية.

1.3- دائرة المساعدات البحرية: وتتمثل مهامها في ما يلي:

- مكلف بتأمين حركة البواخر انطلاقاً من وصولها إلى الميناء حتى خروجها منه من أجل الاستعمال الحسن للرصيف المخصص لإرساء السفن؛
- تنظيم وتنسيق عملية الربط والإرساء والسحب من خلال:
- توفير الموارد البشرية والمادية اللازمة لمختلف عمليات المساعدة البحرية؛
- السهر على سلامة ونظافة الأجهزة المستعملة لمختلف مصالحه .

2.3 دائرة الشرطة والأمن:

- تقوم هذه الدائرة باحترام القوانين الداخلية فيما يخص الشرطة والأمن، وتتكون من عمال مؤهلين خصوصاً في المجال الأحسن استغلالاً للميناء بالإضافة إلى ذلك يحسن استغلال كافة المناطق التابعة لميناء جن جن، مكلفة بالوقاية ومساعدة الحماية المدنية، كما تقوم بحماية البواخر من كل الأخطار المتوقعة؛
- تقوم بتنفيذ القرارات الوزارية الصادرة عن الميناء.

4. مديرية المالية والمحاسبة : تشمل هذه المديرية دائرتين المالية ودائرة المحاسبة كما يقوم مدير هذه المديرية مسؤول عن :

- حث ومراقبة وتوجيه نشاط مختلف مصالحه من أجل تحقيق أهداف المؤسسة؛
- السهر على تطبيق قرارات المديرية العامة ومجلس الإدارة؛
- السهر على تطبيق القوانين والمواد السارية المفعول ؛
- التنسيق من أجل تحسين أداء ونوعية العمل لمختلف مصالحه؛
- مشاركة المدير العام في وضع الخطوط العريضة لسياسة المؤسسة من أجل تطوير وتنظيم وتسيير الخبرات التقنية والأمن واستغلال الميناء؛
- الإطلاع على كل التطورات التنموية المحققة في مجال تقنيات التنظيم واستيراد التكنولوجيا الحديثة التي لها علاقة بالنقل البحري وشحن وتفريغ السفن؛
- اقتراح حلول تقنية ومبادرات التسوية الضرورية لكل المشاكل العالقة؛

- تمثيل المدير العام أمام الجهة الوصية والمؤسسات الخارجية .
- 5. **مديرية الاستغلال:** وتشمل هذه المديرية دائرتين : دائرة التجارة، دائرة الشحن والتفريغ؛ تتمثل مهامها في:

- تنشيط ومراقبة وتوزيع نشاطات الهياكل للمسؤول عنها قصد بلوغ وتحقيق الأهداف المسطرة من طرف المؤسسة؛
 - يسهر على تنفيذ التعليمات والقوانين والنصوص التشريعية السارية المفعول؛
 - تحسين أداء الخدمات؛
 - السهر على الاستغلال الأمثل للإمكانيات المتوفرة في الميناء؛
 - دراسة طرق الاستغلال الحديثة، متابعة عملية استغلال إمكانيات المديرية المتمثلة في التجهيزات والمصالح المينائية المختلفة.
6. **مديرية الدراسات والتنمية:** ومن مهامه مديرها :

- إعداد إستراتيجية المعلومات الخاصة بالمؤسسة؛
- تطبيق القوانين المتعلقة بسير النشاطات المينائية السارية المفعول؛
- المبادرة في تحسين وتطوير سير الهياكل التابعة له في ميدان جودة ونوعية العمل المؤدى؛
- إعداد المخططات القصيرة المدى وأخرى متوسطة المدى في مجال تنمية المؤسسة؛
- وضع مخططات مستقبلية تتعلق بوتيرة العمل والإمكانية المتواجدة ونسبة المردود المحقق من قبل الهياكل المختلفة؛
- مراقبة تنفيذ الأهداف المسطرة في مخطط التنمية؛
- وضع إستراتيجية الإعلان والاتصال؛
- إعداد تقارير حول تنفيذ المخططات وتقديمها إلى المديرية ومجلس الإدارة وتقسيم هذه المديرية إلى دائرة الإعلام الآلي، دائرة الدراسات والتنمية.

7. **مديرية الموارد البشرية:** تهتم بإنجاز سياسة الشركة بخصوص شؤون الموظفين والعمال، وتتمثل مهامها في:

- الإشراف على تطبيق سياسة المؤسسة الخاصة بالموارد البشرية والمتمثلة في التوظيف، التكوين، الأجور، تسيير المستخدمين.

المبحث الثاني: البنية التحتية للميناء والأنشطة اللوجستية المستخدمة

من خلال هذا المبحث سنحاول التعرف على البنية التحتية للميناء، الذي يمكننا من تحديد تأثير البنية التحتية لمؤسسة ميناء جن جن البحرية على الأنشطة اللوجستية و فهم كيفية تقديم الأنشطة اللوجستية في الموانئ وتقييم أدائها. و تسليط الضوء لأهمية الأنشطة اللوجستية في رفع أداء الميناء زيادة تنافسيته من خلال زيادة الاستثمارات وخفض التكاليف لصبح أكثر قطبا لوجستيات حيويا يحقق ميزة تنافسية يساهم في تطور نهوض بالاقتصاد الوطني وتطوير التجارة الخارجية .

المطلب الأول: خصائص البنية الأساسية للميناء

أولاً: البنية التحتية للميناء

تشمل حواجز الحماية للميناء من أمواج البحر، والأرصفة المخصصة لرسو السفن والشحن والتفريغ، وكذلك الممرات المائية لدخول السفن إلى الميناء ونميز منها المنشآت الخارجية والمنشآت الداخلية.

1- المنشآت الخارجية:

يتكون ميناء جن جن من حوض فريد من نوعه بمساحة 180 هكتار محمي من الشمال والشرق بواسطة الأرصفة الممتدة.

- ممر الدخول الرئيسي للميناء: يقابل الجهة الشمالية الشرقية بعرض 250م؛
- قناة الاقتراب أو الدخول: بغاطس 19م؛
- حوض الاستدارة: بغاطس 18م ومساحة 18 هكتار.

2- المنشآت الداخلية:

يتكون ميناء جن جن من حاجزين للحماية والعديد من مراسي للرسو ذات طبيعية وخصائص مختلفة:

- حواجز الحماية:

جدول رقم (02): يوضح حواجز الحماية

Longueurs طول	Digue de protection كاسر الأمواج
3400م	Digue Nord Ouest السد الشمالي الغربي
900م	Digue Nord Est السد الشمالي الشرقي
100م	Epi

المصدر: المؤسسة المينائية جن جن.

- الأرصفة والمراسي: يحتوي الميناء على 4 أرصفة.

جدول رقم (03): يوضح الأرصفة والمراسي

عدد المراسي	مساحة الأرضية	الغاطس/عمق Profondeurs	عرض Largeur	طول Longueurs	الأرصفة الممتدة Jetées
04	15 هكتار	11 م	200 م	770 م	رصيف شحن العام Quai Général Cargo
02	7.5 هكتار	11 م	300 م	250 م	رصيف المختلط Quai Mixte
08	30 هكتار	ما بين 10.50 م و 18.20 م	300 م	1060 م	رصيف متخصص Quai Ouest
03	9 هكتار	11 م	03 منحدرات rampes	3 منحدرات	رصيف الدرجة Quai RO/RO
	78.5 هكتار	من 14 م إلى 17 م	-	1829 م	رصيف خاص بنهائي الحاويات (3) أرصفة متباينة

المصدر: المؤسسة المينائية جن جن.

- طول الإجمالي للأرصفة: 802 م

- مساحة الأرضية: 15 هكتار.

وجميع الأرصفة مرتبطة بخطوط السكة الحديدية التي تتصل بالشبكة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية عن طريق محطة فرز البضائع بازول الواقعة على بعد 500م من الميناء وتعتبر أكبر محطة في الشرق الجزائري بقدره 8 ملايين طن.

2- البنية الفوقية:

وتتمثل في جميع الهياكل المبنية داخل الميناء وتشمل¹:

- المباني الإدارية: وتضم جميع العمارات الإدارية، مقر الجمارك والشرطة الحدودية والمرور، عمارة قيادة الميناء، مركب الصحة.

¹ <https://www.djendjen-port.com/>

- محطة توليد الكهرباء: توزع الطاقة الكهربائية من خلال المحطة الرئيسية المتواجدة بالميناء تبلغ شدة قوتها 6300 كيلو واط، إضافة إلى 5 محطات ثانوية من مختلف القوات.
 - المستودعات: توجد ثلاثة مستودعات مبنية بمساحة 100م² لكل مستودع، كما يحتوي الميناء على هياكل في طور الإنجاز بالرصيف الغربي مساحتها الإجمالية 6000م².
 - مساحات التخزين: وتتكون من جميع المساحات المهيأة لاستقبال السلع وهي كالاتي:
 - المساحة الكلية لأرضية الميناء: 150 هكتار.
 - مساحة خارجية ملحقة بالميناء: 27 هكتار.
 - احتياطي عقاري خارج الميناء لإنشاء مناطق لوجستية بمساحة 350 هكتار.
- 3- المنشآت المتخصصة:

- أحواض الزيت بسعة 8000ل.
- خزانات الإسمنت بسعة 15000ل.
- خزانات الحبوب بسعة 280000طن.

4- المعدات:

- وسائل المناولة: ويمكن حصرها في الجدول التالي:

جدول رقم (04): يوضح وسائل المناولة

المعدات	العدد	سعة الحمولة
Chariot élévateur	34	من 3طن إلى 15طن
Chariot élévateur	02	38طن
Chariot élévateur	02	42طن/250طن/سا
Portique à céréales	02	250طن/سا
Grue portuaire mobile	03	64طن
Grue télescopiques automotrice sur pneus	01	120طن
Grue télescopiques automotrice sur pneus	02	90طن
Grue télescopiques automotrice sur pneus	02	60طن
Tracteur RO/RO-01 Chouleurs	02	40طن
Châssis portuaires	02	
Tracteur +semi remorque TB 400	05	

	06	Tracteur +semi remorque DAF
	06	Tracteur +semi remorque MERCEDES
	01	Camion a nacelle
	30	Retro chargeur
	04	Chargeur

المصدر: المؤسسة المينائية جن جن.

المعدات البحرية:

- 01 وحدة قطر بقوة 1700 حصان.

- 03 وحدات قطر بقوة 2750 حصان.

- 03 قوارب تجريبية.

- 04 قوارب الرسو.

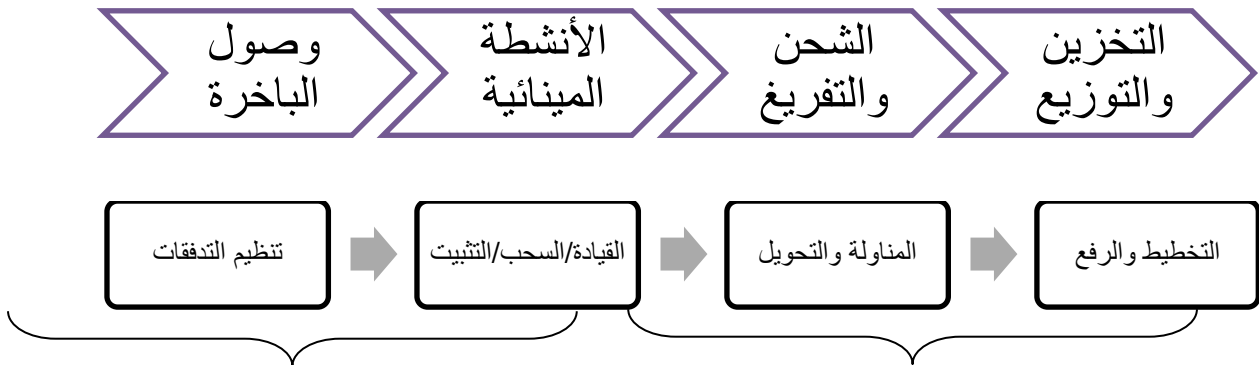
المطلب الثاني: الأنشطة اللوجستية لمؤسسة ميناء جن جن:

إن نظام تشغيل الميناء عبارة عن عمليات مترابطة ومتسلسلة فيما بينها ومحددة في الوقت فتعتبر مخرجات العملية مدخلات عملية أخرى تتداخل فيما بينها لتحقيق الهدف الأساسي وهو رضا العملاء والشكل التالي يوضح سلسلة الأنشطة اللوجستية المينائية.

أولا : عناصر سلسلة الأنشطة اللوجستية المينائية

يمكن توضيح عناصر سلسلة الأنشطة اللوجستية المينائية في الشكل التالي :

الشكل رقم (02) سلسلة الأنشطة اللوجستية المينائية



منطقة الرصيف والمحطة النهائية

أرضية التخزين

المصدر: من الوثائق المقدمة بالمؤسسة بتصريف من الطالبين .

- 1- المناولة: تشمل المناولة في الميناء عمليات تحميل وتفريغ البضائع وعمليات وضع واسترجاع البضائع على الأرضية أو في المخازن. تتم عمليات المناولة في الميناء بموجب عقدو تقضي بدفع المقابل.
- 2- الشحن: تتم عملية شحن البضائع على السفينة إما من وسيلة النقل مباشرة أو من الرصيف أو مكان التخزين إلى الباخرة ويتم ذلك بواسطة الآلات المناسبة لطبيعة السلعة.
- 3- الشحن والتفريغ: تشمل عمليات الشحن والتفريغ العمليات التي تهدف إلى ضمان استلام البضائع المحملة أو المفرغة على أرضية الميناء وتمييزها واستطلاعها وكذلك حراستها حتى صعودها أو تسليمها إلى الوجهة المقصودة.
- 4- القيادة والرشاد وتتمثل في:
 - مساعدة السفن في دخول الميناء والخروج منه.
 - إطلاع ربان السفينة على خصوصيات الميناء من حيث الملاحة
- 5- القطر: يتم التخطيط لما يلي كخدمة قطر :
 - العمليات التي تتمثل في سحب السفينة أو دفعها؛
 - مناورات رسو السفينة أو جرّها أو نزعها؛
 - النقل والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى في ملاحه السفينة؛
 - تتم عملية خدمة القطر بواسطة القاطرات المدفوعة.
- 6- نظام العمل في الميناء: يبلغ عدد عمال ميناء جن جن 1270 عامل، ويعمل الميناء على مدار 24 ساعة في اليوم بواقع 4 دوريات نوبة عمل 72/24 اثنان منها إجبارية.
- 7- التكوين والتدريب: يخصص ميناء جن جن ميزانية تقدر ب 2% من كتلة الأجور لتدريب وتكوين العمال من أجل رفع مستوى الكفاءة الإنتاجية بالميناء وكذا تخفيض مصاريف صيانة المعدات من خلال استعمالها بالطريقة الصحيحة¹.

¹ - documentary broadcast , January 28, 2023, on the public television channel "Canal algerie"

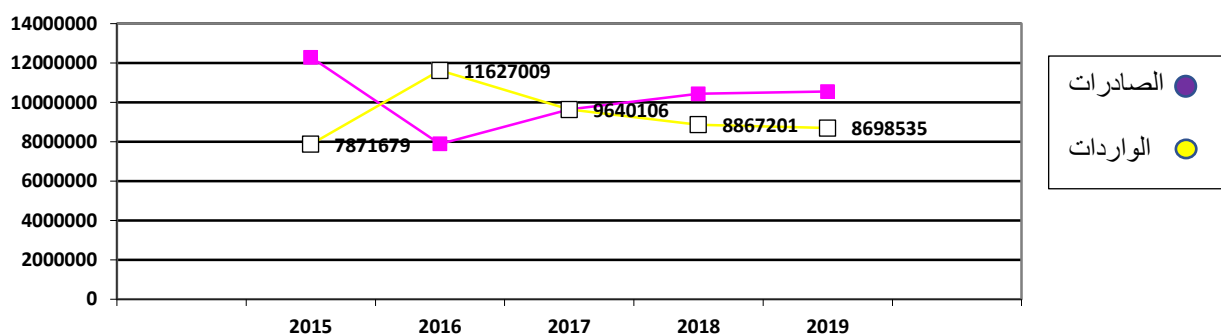
ثانيا : تداول البضائع بالميناء:

الجدول رقم (05): يوضح تداول البضائع للصادرات والواردات

السنوات	2015	2016	2017	2018	2019
الصادرات من البضائع/طن	4725732	3880475	2965560	2819093	3213140
الواردات من البضائع/طن	10575	12666	31612	553075	1242425
تداول البضائع الإجمالي	4736307	3893141	2997172	3372168	4455565

المصدر: المؤسسة المينائية جن جن.

الشكل رقم (03): يوضح تداول البضائع



المصدر: المؤسسة المينائية جن جن.

من خلال المنحنى أعلاه يظهر لنا أن حجم الواردات من السلع أكبر من حجم السلع المصدرة خلال فترة 2015-2019 مما يدل على أن ميناء جن جن استيرادي بالدرجة الأولى، إذ تمثل الواردات أكثر من 80% من مجمل المبادلات. كما عرفت سنة 2019 - 2018 ارتفاع في حجم الصادرات راجع إلى بداية تصدير مادة الكلينكر Clinker عبر ميناء جن جن.

حقق ميناء جن جن إنحدار بنسبة 11% في حركة البضائع في السداسي الأول 2016 (1897 طن إلى 632 طن) بالمقارنة مع منتصف الخمس سنوات الأخيرة من (2228 طن إلى 370 طن).

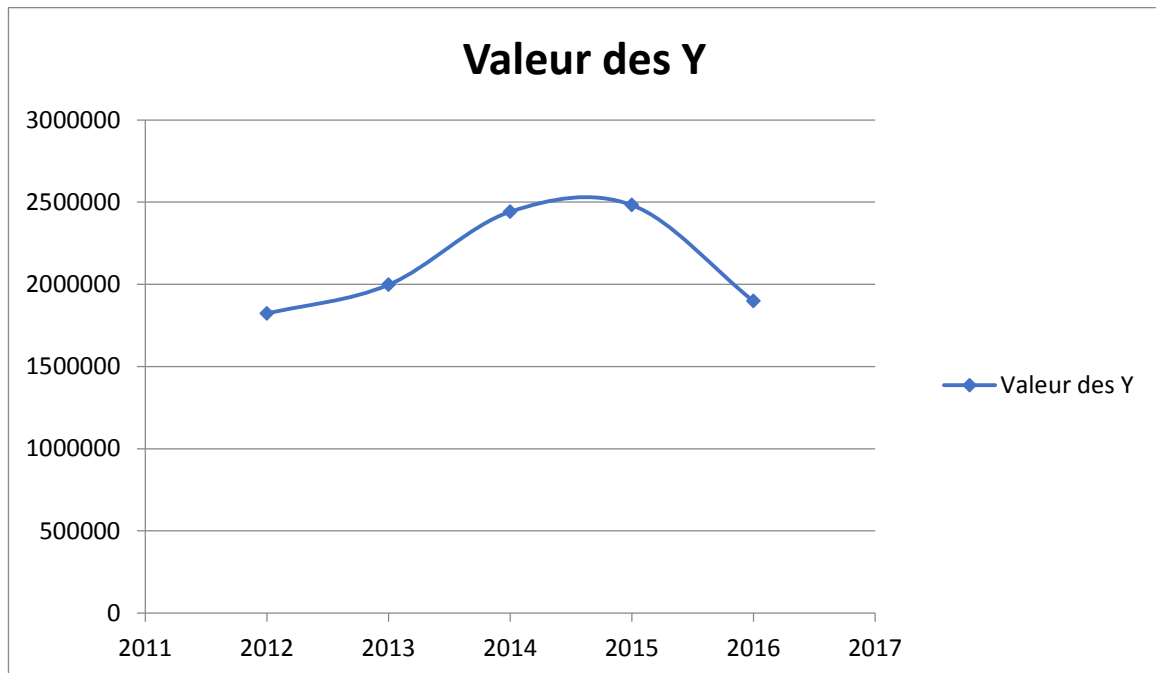
المصدر: من اعداد الطالبتين

الجدول رقم (06): يوضح حركة البضائع

السنة	النزول	الصعود	المجموع
في 30 جوان 2012	1819889	2700	1822589
في 30 جوان 2013	1992714	5000	1997714
في 30 جوان 2014	2429066	12875	2441941
في 30 جوان 2015	2474309	7667	2481976
في 30 جوان 2016	1897632	1457	1897632
المعدل بين 2012 إلى 2016	2122711	5940	2128370

المصدر : مجلة اخبار جن جن، العدد 13، الثلاثي الثاني، 2016، ص16-17.

الشكل رقم (04): يوضح حركة البضائع



المصدر : مجلة اخبار جن جن، العدد 13، الثلاثي الثاني، 2016، ص16-17.

الجدول رقم (07): تطور حركة البضائع حسب فئة المنتج في نهاية شهر جوان 2015/2016

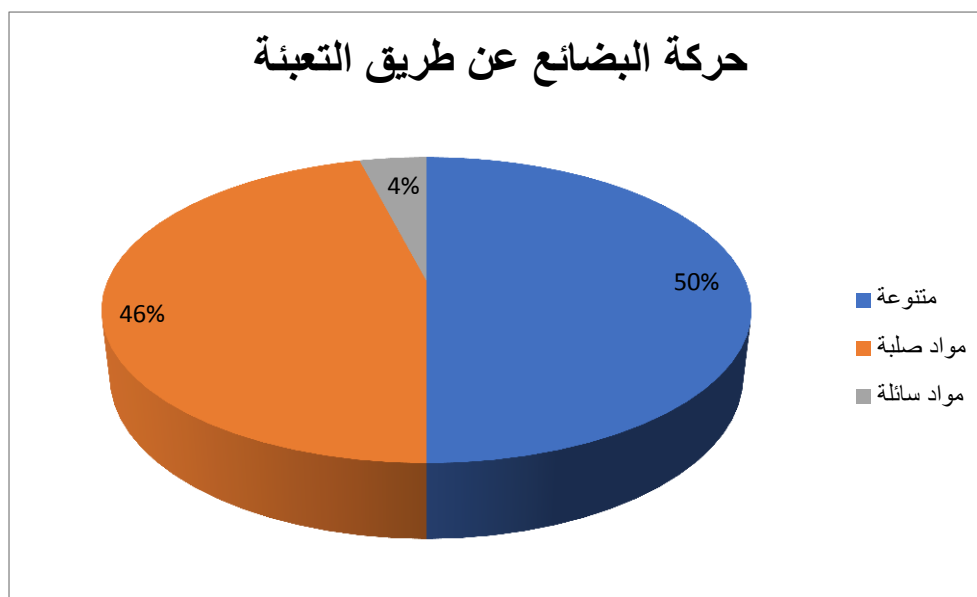
المنتجات	سنة 2015	سنة 2016	نسبة التفاوت	تنبؤات 2016	نسبة الإنجاز
المنتجات الزراعية/المواد الغذائية	947672	802223	-15%	684500	117%
القمح	553309	522754	-6%	490000	107%
حبوب أخرى	109070	29915	-73%	/	/
خشب	215327	201854	-6%	152000	133%
أوراق	/	/	/	2500	/
البذور الزيتية	59966	47700	-20%	40000	119%
سكر - منتجات نفطية	10000	0	-100%	/	/
الهيدروكربونات والمواد المكررة	35615	49774	40%	50000	100%
الخامات والمنتجات المعدنية	35615	49774	40%	50000	100%
معادن حديدية	406693	349368	-14%	497500	70%
المعادن ومواد البناء	606693	349368	-14%	497500	70%
الإسمنت	752852	555806	-26%	428200	130%
أخرى	668130	440632	-34%	350000	126%
الأسمدة والكيماويات	84722	115183	36%	78200	147%
منتجات كيماوية	9387	9070	-3%	6450	141%
بضائع متنوعة	9387	9070	-3%	6450	141%
المركبات ومعدات النقل	329757	129934	-60%	208000	63%
أخرى	337522	56814	-75%	123000	46%
أخرى	102235	74577	-27%	85000	88%
المجموع	2481976	1897632	-24%	1874650	101%

المصدر : مجلة اخبار جن جن، نفس المرجع.

الجدول رقم (08): حركة البضائع عن طريق طريقة التعبئة

النماذج	الهبوط من 30 جوان 2015 إلى 30 جوان 2016			الصعود من 30 جوان 2015 إلى 30 جوان 2016		
	2015	2016	نسبة التفاوت	2015	2016	نسبة التفاوت
كتل مائية	95581	97474	%2	0	0	-
كتل صلبة	1139349	1028381	%10-	0	0	-
بضائع متنوعة	1239379	770320	%38-	7667	1457	%81-
المجموع	2474309	1896175	%23-	7667	1457	%81-

الشكل رقم (05): حركة البضائع عن طريق التعبئة



الجدول رقم (09): حركة الإبحار في السداسي الأول 2016

نوع السفن	عدد السفن	الحمولة الإجمالية (الوحدة بالطن)	متوسط الإنتظار في الميناء (الوحدة/اليوم)	متوسط البقاء في الرصيف (الوحدة/اليوم)
مزارعي حبوب	17	407364	1.72	2.32
عمال الاسمنت	46	318485	1.44	5.74
سفن تحميل تفريغ	34	1260388	0.27	0.58
خشب	56	495535	0.85	2.61
أنابيب حديدية	71	764689	1.35	3.87
الحاويات	15	117838	0.23	1.29
سفن الشحن	74	446367	1.72	2.32
أخرى	19	185852	1.39	1.46
المجموع	332	3996518	1.74	3.09

المصدر : مجلة اخبار جن جن، نفس المرجع.

تحليل الأشكال والجداول السابقة:

هذا وقد كشف المدير العام لميناء جن جن عبد السلام بواب، عن الشروع في دراسة لتوسعة ثانية للميناء بساحة تبلغ 350 هكتارا، وإنشاء أرصفة تفوق 3 كلم مما سيسمح له باستيعاب طاقة أربعة ملايين حاوية.

و في تصريح للقناة الإذاعية الأولى، أكد المدير العام لميناء جن جن عبد السلام بواب الشروع في دراسة لتوسعة ثانية للميناء بساحة تبلغ 350 هكتار و أرصفة يفوق طولها 3 كلم، مما سيسمح له باستيعاب طاقة أربعة ملايين حاوية.

وفي سياق آخر أوضح المتحدث ذاته، تمكن المؤسسة من معالجة 3.5 مليون طن من البضائع خلال الأربعة أشهر الأولى من السنة الجارية، متوقعا بلوغ 8.5 مليون طن مع نهاية السنة.

هذا وفي ذات الفترة شهد اجتماع الحكومة برئاسة الوزير الأول، أيمن بن عبد الرحمان ، تقديم وزير الأشغال العمومية، كمال نصري، عرضاً حول مشروع توسعة ميناء جن جن (ولاية جيجل) بهدف ترقيته إلى

ميناء محوري، يهدف هذا المشروع إلى رفع قدرات ميناء جن جن وإدماجه في شبكة الموانئ الكبرى بالبحر الأبيض المتوسط¹.

ومع نهاية السنة المالية كانت أكثر من المتوقع بشهادة المتحدث السابق نتائج ايجابية وجيدة جدا والوصول الى معالجة 9.2 مليون طن خلال نهاية سنة 2022 هذه النتيجة الاستثنائية، ففي شهر ديسمبر فقط تمت معالجة 1.1 مليون طن، هذه النتائج المشجعة تعكس جميع الجهود المبذولة لحسين من أداء الأنشطة اللوجستية والبنى التحتية للمؤسسة والرفع من تنافسيتها من حيث المردودية وجودة الخدمات في عمليات الشحن والتفريغ وكذا العمليات البحرية².

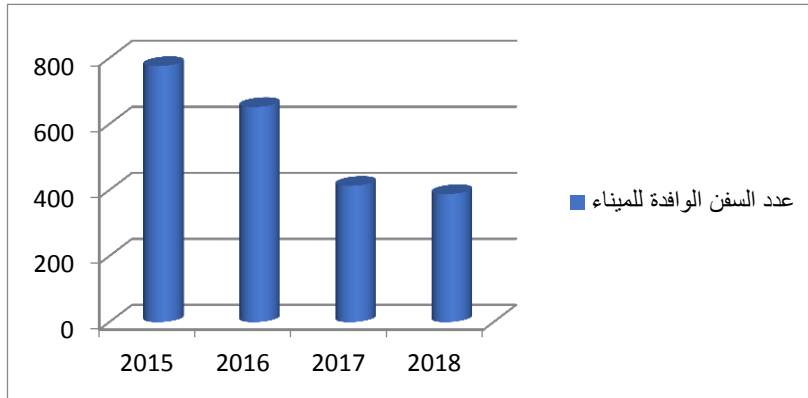
ثالثا: عدد السفن الوافدة للميناء

الجدول رقم (10): السفن الوافدة خلال فترة 2015-2019

التغيرات %				السنوات					السفن الوافدة/السنوات
2018 - 2019	2017-2018	2016-2017	2015-2016	2019	2018	2017	2016	2015	
31	-25	-239	-124	419	388	413	652	776	عدد السفن

المصدر: المؤسسة المينائية جن جن.

الشكل رقم (06): عدد السفن الوافدة للميناء



المصدر: من إعداد الطالبان بالاعتماد على معلومات الصفحة الرئيسية لميناء جن جن .

¹ - عبد السلام بواب، تصريح للقناة لإذاعية الوطنية الأولى، بتاريخ 25-05-2022

² - عبد السلام بواب، رسالة تقدير وعرفان موجهة الى عمال وعاملات المؤسسة، بمناسبة النتائج الجيدة لانقضاء سنة 2022

من خلال الجدول أعلاه يتضح لنا ن عدد السفن الوافدة للميناء سجل انخفاض ملحوظ حيث انتقل من 776 سفينة وافدة سنة 2015 إلى 413 سفينة وافدة في سنة 2017 أي بفارق قدره 363 سفينة، كما سجل استقرار عدد السفن الوافدة خلال فترة 2017 - 2019 وهذا راجع لانخفاض توافد سفن الايداء الخاصة بالسيارات بعد اتخاذ الحكومة قرار بعدم استيراد السيارات وتصنيعها في الجزائر .

أما ارتفاع في عدد السفن الوافدة خلال فترة 2018 - 2019 بـ 32 سفينة فراجع لبداية تصدير مادة الكلينكر عبر ميناء جن جن لتوفر البنية التحتية الملائمة مثل الأرصفة ومساحات التخزين مما يساعد على أداء الأنشطة اللوجستية.

الجدول رقم (11): يوضح أنواع السفن الوافدة

نوع السفينة	2018	2019	التغيرات%
ناقلات المسافرين Car-farries	-	-	-
سفن الشحن Cargos	223	262	17.49
ناقلات القمح Céréaliers	26	26	00
ناقلات الحاويات Porte conteneurs	70	73	4.29
سفن الايداء RO/RO	39	26	-33.33
حاملات الخشب N/Essence	1	2	100
حاملات الاسمنت Ciment/Cement carrier	-	-	-
ناقلات البترول Pétrolier	-	-	-
ناقلات البوتان Butaniers	-	-	-
ناقلات الزيوت Huiliers	-	-	-
سفن أخرى	30	29	-3.33
المجموع	388	416	17.22

المصدر: المؤسسة المينائية جن جن.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه ان سفن الشحن تحتل المركز الأول بمقدار 223 سفينة في سنة 2018 هذا وارتفع عددها من 223 الى 262 في سنة 2019 بنسبة 17.49% ، تليها ناقلات الحاويات بعد ماكانت 70 سفينة في سنة 2018، ارتفع عددها الى 73 بنسبة 4.29% ، الا أن سفن الايداء أو الدحرجة عرفت تراجع بما نسبته 33.33% ، في الأخير يمكن القول أن المجموع العام للعدد السفن ارتفع من 388 الى 416 سفينة بنسبة 17.22.

الجدول رقم (12): متوسط انتظار السفن في المرسى والرصيف خلال فترة 2018 – 2019

وحدة القياس: 1 يوم

متوسط انتظار السفن في الرصيف		متوسط انتظار السفن في المرسى			نوع السفن	
التغيرات %	2019	2018	التغيرات %	2019	2018	
-	-	-	-	-	-	ناقلات المسافرين Car-farries
56.12	3.06	1.96	42.57	1.44	1.01	سفن الشحن Cargos
-5.95	11.85	12.60	-22.34	7.44	9.58	ناقلات القمح Céréaliers
12.44	2.17	1.93	-3.57	0.27	0.28	ناقلات الحاويات Porte conteneurs
0.00	0.50	0.50	26.32	0.24	0.19	سفن الإيداء RO/RO
0.30	3.33	3.32	40.00	0.35	0.25	حاملات الخشب N/Essence
-45.80	2.71	5	420.37	2.81	0.54	حاملات الاسمنت Ciment/Cement carrier
-	-	-	-	-	-	ناقلات البترول Pétrolier
-	-	-	-	-	-	ناقلات البوتان Butaniers
-	-	-	-	-	-	ناقلات الزيوت Huiliers
6.08	1.57	1.48	64.71	0.56	0.34	سفن أخرى
16.85	3.26	2.79	0.85	1.18	1.17	المجموع

المصدر: المؤسسة المينائية جن جن.

من خلال الجدول أعلاه عرف معدل انتظار السفن في المرسى استقرار خلال 2018-2019 عرف معدل متوسط انتظار السفن في المرسى ارتفاع ملحوظ بالنسبة للسفن الاسمنت وهذا راجع لشغور الرصيف المخصص لها كما نلاحظ انخفاض متوسط انتظار السفينة في الرصيف لتوفر المعدات اللازمة لشحن وتفريغ السفن. أما بالنسبة لسفن الشحن نلاحظ ارتفاع مدة الانتظار في المرسى والرصيف أيضا راجع لعدم زيادة عدد السفن الوافدة للميناء وبذلك شغور الأرصفة وكذا المعدات وآلات المناولة.

رابعاً: حركة الحاويات لميناء جن جن

الجدول رقم (13): يوضح حركة الحاويات.

Débarqués/Inbounds تفريغ									الموانئ Ports
Tonnage net الحمولة الخام									
التغيرات % Variations	الحمولة الخام Tonnage net		مملوءة+ فارغة Pleins+vides TEU		فارغة Vides/Empty TEU		مملوءة Pleins/Full TEU		
	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	
13.16	309454	273470	23619	24256	0	0	23619	24256	تفريغ
17.51	74495	63392	24599	21699	22191	19480	2408	2219	شحن
13.98	383949	336862	48218	45955	22191	19480	26027	26475	المجموع

المصدر: المؤسسة المينائية جن جن.

من خلال الجدول أعلاه سجلت حركة الحاويات انخفاض في الواردات، كما سجل ارتفاع في الحمولة البضائع المحملة في الحاويات، غير أنها انخفضت سنة 2019 بسبب انخفاض الواردات.

1- المنشآت المتخصصة:

- نهائي الخشب
- مساحته 7 هكتار؛
- طول الرصيف: 300م طولي يحتوي على 02 مرأبين؛
- أعماق غاطس: 11.5م 12؛
- السعة الإجمالية: 19300م كومة (Fardeaux) على أربع مستويات.
- نهائي الحبوب :
- طول الرصيف 400م طولي يحتوي على:
- خزانات الحبوب OAIC بسعة 30000 طن؛
- خزانات الحبوب سيفيتال بسعة 120000 طن
- نهائي المواد البترولية
- طول الرصيف: 770 متر طولي متواجد في الميناء الأمامي ويحتوي على:
- أعماق الغاطس: 13.5م؛

- سعة الشحن: 16.8 مليون طن.

المطلب الثالث : عرض برنامج الاستثمارات المالية لتطوير الأنشطة اللوجستية 2017 - 2020

يمكن ان نوضح الاستثمارات المالية¹ لتطوير الأنشطة اللوجستية في مؤسسة ميناء جن جن .
و.ق: 1000 دج

الجدول رقم: (14): الإستثمارات المادية والمالية لتطوير الأنشطة اللوجستية في مؤسسة

البيان	الكمية (وحدة)	سنة 2017 (دج)	سنة 2018 (دج)	سنة 2019 (دج)	سنة 2020 (دج)
1- الدراسات	-	-	10000	-	25000
2- المنشآت والتجهيزات:					
- إعادة تأهيل الأراضي			100000		
- أشغال تهيئة ميناء جاف (الشادية)	5		50000		
- إصلاح تجهيزات الرصيف الغربي			200000		
- إعادة تأهيل شبكة السكة الحديدية					
مجموع (1)		50000	350000	560000	933500
2- الهياكل الضخمة:		250000			
- بناء مقر المؤسسة (بناية إدارية)			100000		
- إنشاء محطة للجر			80000		
- حيازة محطة لضخ المياه			60000		
- حيازة تجهيزات كهربائية (15ML)؛		50000	10000		
- تهيئة المدخل الرئيسي للمؤسسة؛		10000			
- تهيئة ورشة الصيانة		7000			
- تهيئة حظيرة ركن الآليات		4000			
- إنشاء مبنى لركن الآليات		2000			
- تهيئة مقر المديرية العامة (المبنى)					
- تهيئة مبنى دورة المياه					
- تهيئة مركز الأعمال (تحت					

¹ هذه الاستثمارات ستمول كلها بواسطة الموارد الذاتية للمؤسسة.

الفصل الثاني: الإطار التطبيقي

الأرض)					
609000	514000	124000	338000		مجموع الهياكل الضخمة :
					3- تجهيزات النقل والتفريغ:
			1150	1	- حيازة نظام التسجيل الالكتروني
			8000	1	للبضائع
		2000			- حيازة آلية من نوع
		20000		1	ECARTEUR
					- حيازة آلية من نوع PELLE
					HYDRAULIQUE
					- حيازة جرار (RORO 130T)
508845	619000	40000	9150	3	مجموع تجهيزات النقل والتفريغ
					4- آليات الجر:
		417183	413317	1	- حيازة آلية للجر من نوع 70T
		385640	381210	1	- حيازة آلية للجر من نوع 55T
		100000			- إصلاح آلية للجر من نوع NIL
			1600	2	II
			1200	4	- حيازة سفينة للجر من نوع RB6E
					- حيازة طوافة إنقاذ
116000	118240	902823	797327	8	مجموع آليات الجر:
					5- معدات الأمن:
		200		2	- حيازة معدات من نوع
		2000		1	VHF_GMDSS
					- حيازة معدات من نوع
					AIS (للقيادة المينائية)
1000	-	2200		3	مجموع معدات الأمن:
2193345	1811240	1429023	1194477		المجموع العام:

المصدر: مصلحة الميزانية.

يمثل الجدول أعلاه برنامج الاستثمارات للمؤسسة محل الدراسة خلال سنوات من 2017-2020 قامت المؤسسة بتخطيط برنامج الاستثمارات وذلك بعدما ساهم تحسن أداء الأنشطة اللوجستية في تخفيض التكاليف وزيادة الموارد المالية الذاتية لمؤسسة ميناء جن جن والتي حاول في السنوات القليلة الماضية تحقيق عدة أهداف نذكر أهمها في :

- تحسين كفاءة زيادة فعالية الميناء؛
- زيادة إنتاجية وربحية معدات المناولة؛
- الاحتفاظ وتعزيز ثقة ووفاء عملاء الشركة وجذب عملاء جدد؛
- السماح للميناء بزيادة حصته في السوق؛
- دعم أفضل لعمليات التصدير؛
- الميناء؛
- تمكين المؤسسة من رفع حصتها السوقية؛
- تحسين الإنتاجية والمردودية لوسائل النقل والتفريغ.... الخ.
- تحسين كفاءة السوق.

خلاصة الفصل الثاني:

لقد تطرقنا في هذا الفصل إلى التعريف بمؤسسة جن جن حيث ظهر من خلال الدراسة أن هذه المؤسسة وضعت برنامجا استثماريا لمواكبة الديناميكية خاصة منشآت التخزين، للحفاظ على نوعية المنتج وآلات الشحن الخاصة بالتصدير، هذه المعدات تسمح للمتعاملين الاقتصاديين باحترام التزاماتهم التعاقدية وتسمح بتقليص مدة مكوث الباخرة داخل الميناء وهذا مع زيادة سرعة الشحن وبالتالي ينجم عن هذه العمليات تخفيض في التكاليف.

الختامة

الخاتمة:

يعد النقل البحري أحد أهم القطاعات في التبادلات الخارجية لما يمتلكه من وسائل النقل الأخرى، هذا يعود إلى قلة تكلفته ومرونته وتكيفه مع كل الظروف التي يمكن أن تطرأ على حجم الحمولة أو السرعة في تنفيذ الطلبات.

كما يعتمد النقل البحري أساساً على الموانئ ومختلف التطورات الحاصلة بمحيطه من عمق ومساحة تستجيب وتتكيف مع السفن القادمة والخارجة منه.

لأجل ذلك تم تطبيق اللوجستك والذي من خلال أنشطة يستطيع الميناء تحقيق أفضل النتائج وبأقل التكاليف وبما يرضي أطراف التبادل.

فالأنشطة اللوجستية تتطلب موانئ لوجستية، مراكز لوجستية تسهر على دعم الخدمات المينائية، وما يميز الأنشطة اللوجستية أنها تحقق السرعة والجودة في التنفيذ ويحافظ على تركيبة وجودة البضاعة محل التبادل.

من هنا تم معالجة وتحليل الإشكالية بأحد أهم وأكبر الموانئ بالجزائر وهو مؤسسة ميناء جن جن، الذي يعد من أكبر الموانئ في قارة إفريقيا ويلعب دوراً هاماً في حركية النشاط الاقتصادي في الجزائر وله جميع المؤهلات بأن يلعب دوراً هاماً في الاقتصاد الوطني.

الإجابة عن الفرضية الرئيسية:

الأنشطة اللوجستية تساهم في تخفيض تكاليف النقل البحري ذلك عن طريق استخدام بنية لوجستية متطورة هذا ما يؤدي إلى إيصال البضاعة في الوقت والمكان المناسب، وهي فرضية صحيحة.

الإجابة عن الفرضية الجزئية الأولى:

الأنشطة اللوجستية أداة مهمة لتطوير الموانئ من خلال التخفيض من حدة المشاكل المتعلقة بتدفق البضائع من منتجها وصولاً إلى العملاء، الفرضية صحيحة.

الإجابة عن الفرضية الجزئية الثانية:

إن الأنشطة اللوجستية أداة إستراتيجية لتحقيق الميناء ميزة تنافسية حيث كلما طبقت هذه الأنشطة كلما طورت الموانئ وبالتالي تصبح تنافس الموانئ العالمية وبالتالي الفرضية صحيحة.

الإجابة عن الفرضية الجزئية الثالثة:

ساهمت الأنشطة اللوجستية بميناء جن جن في تحسين تطور حركة السفن وتخفيض مدة الانتظار في الميناء حيث باستخدام آليات ومعدات ومراكز تخزين نصل إلى الأهداف المرجوة وبالتالي الفرضية صحيحة.

النتائج:

من خلال بحثنا وتقسيمه النظري والتطبيقي توصلنا إلى النتائج التالية:

- إن اعتماد اللوجستيك في الوقت الحاضر يعد ضرورة ملحة لأي مؤسسة تريد أن تتنافس المؤسسات العالمية؛
- إن الأنشطة اللوجستية تتطلب معايير دقيقة وليست متوقعة وأن النتائج الفعلية من سرعة في التنفيذ والمناولة وتقليل التكاليف تأتي عن طريق الاستخدام الأمثل للأنشطة؛
- لقد ساهمت الأنشطة اللوجستية بشكل كبير في تطوير منظومة النقل البحري خصوصا باستخدام بنية تحتية لوجستية متطورة تواكب التطور التكنولوجي الراهن.
- ومن خلال الدراسة التطبيقية بمؤسسة ميناء جن جن توصلنا إلى ما يلي:
- كان الميناء يعمل على الاستيراد فقط لكن يعمل حاليا على الاستيراد والتصدير معا على مدار 24 ساعة ولمدة 7 أيام كاملة؛
- نقص في استخدام التقنية المتطورة على مستوى الميناء (المناولة)؛
- أن الميناء يحتل مساحة هائلة حيث توجد 210 هكتار مستغلة حاليا و350 هكتار يتم تهيئتها مستقبلا؛
- لعب ميناء جن جن دورا رئيسيا في التبادلات الاقتصادية بين البلدان الإفريقية خاصة مع دخول خط بحري جديد يربط بين جن جن - موريتانيا - السنغال في انتظار فتح خطوط جديدة مستقبلا، و يرجع الفضل في هذا إلى بنيته التحتية ومعداته وهياكله القاعدية.
- مع نهاية أشغال الطريق المنفذ جن جن -العلمة المنتظر استلامه سنة 2024، الرابط بين ميناء جن جن والطريق السيار شرق-غرب، سيصبح نقل البضائع الى البلدان غير الساحلية على وجه الخصوص النيجر ومالي عبر طريق الوحدة الإفريقية.
- وصول مشروع نهائي الحاويات، رصيف الخدمات البحرية (Port de servitude) ، نهائي المعادن و مشروع رصيف نهائي المعادن، خط ازدواجية السكة الحديدية، وحدة التخزين الخاصة بالسلع الموجهة للتصدير. لمراحل متقدمة من الإنجاز التي تعتبر حيوية لتطوير نشاط الميناء.

الاقتراحات:

- الاستثمار في البنية التحتية وإدخال التكنولوجيا في جميع المستويات من أجل تعديل الأداء اللوجستي للموانئ؛
- من خلال النتائج المحصل عليها من الدراسة التطبيقية توصلنا إلى أنه لا بد من العمل على توفير الشروط الضرورية حتى يصبح الميناء مركزا لوجيستيا متميزا ومنافسا يعود بالنفع على جميع المتعاملين؛
- وضع إطار عام لعملية التنفيذ المتعلقة بالتطوير والتحسين في الخدمات اللوجستية؛

- لا بد من الإسراع في تطوير الميناء تنظيميا، تكنولوجيا وتجاريا حتى يمتلك القدرة التنافسية خصوصا على المستوى العالمي؛

- اتخاذ الإجراءات اللازمة لتقليص مدة انتظار السفن في الميناء،

- الإسراع في تكملة الطريق السيار جن جن العلمة والذي من شأنه تطوير حركية البضائع وسرعة وصولها.

آفاق الدراسة:

بعد محاولتنا تغطية هذا أهم جوانب الموضوع والذي يعد من الدراسات المهمة في تخصص التجارة الدولية

واللوجستيك ، يمكننا أن نقترح كمشاريع للبحث مستقبلا نطرحها في الأفكار والاشكاليات التالية :

- دراسة لتقييم أداء التنافسي للخدمات والأنشطة اللوجستية في بعض الموانئ الجزائرية

- الخيارات اللوجستية لشحن البضائع والحفاظ على نوعيتها دراسة تجرية مجموعة المتعاملين من القطاعين

العام والخاص عبر ميناء جن جن.

- ترقية بعض المنتجات المحلية للتصدير خارج قطاع المحروقات دراسة حالة ميناء جن جن كمنصة ناجحة

لتصدير مواد البناء.

قائمة المرجع

أولاً: الكتب

- الدكتور عبد السار محمد العلي الأولى، إدارة سلاسل التوريد، 2009.
- الدكتور مصطفى محمود أبو بكر ، وظيفة للاحتياجات وإدارة الأنشطة اللوجستية في المنظمات المعاصرة ، الطبعة 2003/2004.
- حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، جامعة الاسكندرية، كلية التجارة مركز الاسكندرية للكتاب.
- رونالد اتش بالو، إدارة اللوجستيات تخطيط وتنظيم سلسلة الإمداد، طبعة () 2008.
- عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، طبعة () 2007.
- فريد عمر، خليل سنا ، مجلة الإقتصاديات المالية البنكية وإدارة الاعمال، المجلد 11، العدد01، 2022.
- حمد سليمان المشوحي، اقتصاديات النقل والمواصلات، القاهرة، دار الفكر العربي، 1420 هـ-2003 م.

ثانياً: الأطروحات و الرسائل الجامعية

- أم النون مسعودي، قاسمي مراد ، دور العمليات اللوجستية في تطوير منظومة النقل، مذكرة لنيل شهادة الماستر في العلوم التجارية جامعة محمد البشير الإبراهيمي، برج بوعريريج 2020-
- 2021 .
- آمال قلبازة، لوجستيك النقل البحري للبضائع، دراسة حالة الجزائر 2015.
- رصاع حياة، دور اللوجستيك في تطوير الموانئ البحرية، دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران، أطروحة مقدمة للحصول على شهادة دكتوراه في العلوم الاقتصادية جامعة وهران 2 - محمد بن أحمد، 2018-2019 .
- مخفي أمين، اللوجستيك ورفع أداء قطاع خدمات النقل البحري الدولي للبضائع دراسة حالة الجزائر الفترة 2010 -2020.

ثالثاً: المجلات والملتقيات العلمية

- مجلة دراسات في الاقتصاد وإدارة الأعمال، المجلد 04، العدد 02 ديسمبر 2021.
- مجلة الاقتصاد والبيئة، المجلد 05، العدد 02، (أكتوبر 2022).
- مجلة الدراسات المالية والمحاسبية والإدارة 9962-2352 ISSN - العدد السابع، جوان 2017.
- مجلة الاقتصاديات المالية البنكية وإدارة الأعمال المجلد 11، العدد 2022/01
- مجلة اخبار جن جن، العدد 13، الثلاثي الثاني، 2016.
- مجلة الاقتصاد والبيئة ، المجلد 05 (العدد 02 أكتوبر 2022).

رابعاً: التشريعات القانونية

- القانون البحري الجزائري.

- الأمر 80/76 المؤرخ في 23/10/1976 معدل و متمم بالقانون 98/05 المؤرخ في 25/06/1998
الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية، 47/1998 بالقانون البحري الجزائري.

خامسا: تقارير

- تقرير للمؤسسة العمومية للتلفزيون الجزائري، حول ميناء جن جن.
- عبد السلام بواب ، تصريح للقناة لإذاعية الوطنية الأولى ، بتاريخ 25-05-2022

المراجع باللغة الأجنبية

- Transitaire, compagnie consignataire
- Excellence Journal for community Humonity Sciences, Volume 2 Issue 1, jul 2021-
- ¹ - documentary broadcast , January 28, 2023, on the public television channel "Canal algerie"

المواقع الإلكترونية

<https://www.djendjen-port.com/>

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

الصفحة	العنوان
-	الإهداء
-	شكر وعرهان
I	ملخص الدراسة
II	قائمة المحتويات
III	قائمة الجداول
IV	قائمة الأشكال
V	قائمة الملاحق
أ-هـ	مقدمة
	الفصل الأول: الإطار النظري للدراسة
5	تمهيد
6	المبحث الأول : مفاهيم حول اللوجستيك والانشطة اللوجستية
6	المطلب الأول : مفاهيم حول اللوجستيك
6	أولاً :نشأة اللوجستيك
8	ثانياً :أهمية اللوجستيك
9	ثالثاً : أهداف اللوجستيك
9	رابعاً :أنواع اللوجستيك
10	المطلب الثاني : مفاهيم حول الانشطة اللوجستية
10	أولاً :مزيج الانشطة اللوجستية
14	ثانياً : المهام الرئيسية للأنشطة اللوجستية وإدارة الاحتياجات
15	ثالثاً : مبررات الاهتمام بالأنشطة اللوجستية
15	رابعاً : موقع وأهمية نشاط النقل في سلسلة اللوجستيات
18	المبحث الثاني: مفاهيم حول النقل البحري وتكاليفه
18	المطلب الأول : أساسيات حول النقل البحري

18	أولاً: ماهية النقل البحري
20	ثانياً : خصائص النقل البحري
22	ثالثاً: خدمات قطاع النقل البحري
22	رابعاً: المتدخلون في حلقة النقل البحري
25	المطلب الثاني : أساسيات حول تكلفة النقل البحري
25	أولاً: تعريف التكلفة
26	ثانياً: مكونات تكاليف النقل البحري
28	خلاصة
الفصل الثاني: الاطار التطبيقي	
30	تمهيد:
31	المبحث الأول: تقديم مؤسسة ميناء جن جن
31	المطلب الأول: نشأة تعريف - وموقعه
31	أولاً: لمحة تاريخية في ميناء جن جن:
32	ثانياً : تعريف المؤسسة المينائية جن جن
32	ثالثاً: الموقع
33	المطلب الثاني: مهام المؤسسة المينائية وأهدافها
33	أولاً: مهام المؤسسة المينائية
33	ثانياً: أهداف المؤسسة
34	ثالثاً : أهمية مؤسسة ميناء جن جن
34	المطلب الثالث : الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء جن جن
40	المبحث الثاني: البنية التحتية للميناء والأنشطة اللوجستية المستخدمة
40	المطلب الأول : خصائص البنية الأساسية للميناء
40	أولاً: البنية التحتية للميناء
43	المطلب الثاني: الأنشطة اللوجستية لمؤسسة ميناء جن جن
43	أولاً : عناصر سلسلة الأنشطة اللوجستية المينائية
45	ثانياً : تداول البضائع بالميناء

50	ثالثا: عدد السفن الوافدة للميناء
53	رابعا : حركة الحاويات لميناء جن جن
54	المطلب الثالث : عرض برنامج الاستثمارات المالية لتطوير الأنشطة اللوجستية 2017 - 2020
57	خلاصة الفصل
59	الخاتمة
63	قائمة المراجع
	فهرس المحتويات

الملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى إبراز دور الأنشطة اللوجستية في تخفيض تكاليف النقل البحري بأحد أهم الموانئ في الجزائر وهو ميناء جن جن، باعتباره المرآة العاكسة لواقع النقل البحري للبضائع في أحد أهم وأكبر الموانئ بالجزائر، ويلعب دورا مهما في حركية النشاط الاقتصادي، هذا وكانت الدراسة محصورة ما بين 2015-2022 تمت معالجة الإشكالية من خلال فصلين، الفصل الأول خصص للإطار المفاهيمي لمتغيرات الدراسة، أما الفصل الثاني فقد خصص لمعالجة إشكالية الدراسة بميناء جن جن. و التي أظهرت نتائج الدراسة أن للأنشطة اللوجستية لها دور فعال في تخفيض تكاليف النقل البحري.

الكلمات المفتاحية :

الأنشطة اللوجستية، النقل البحري ، تكاليف النقل البحري ، ميناء جن جن

Summary

This study aims to highlight the role of logistical activities in reducing the costs of maritime transport in one of the most important ports in Algeria, which is the port of Djen Djen, as it is a reflective mirror of the reality of maritime transport of goods in one of the most important and largest ports in Algeria, and plays an important role in the dynamics of economic activity. between 2015-2022

The problem was addressed through two chapters, the first chapter was devoted to the conceptual framework of the variables of the study, while the second chapter was devoted to addressing the problem of the study in the port of Jinn. The results of the study showed that logistical activities have an effective role in reducing shipping costs..

key words :

Logistics activities, sea transport, sea transport costs, Jan Jan port