النقل والإمداد الدولي

مطبوعة محكمة موجهة لطلبة السنة الثانية ماستر مالية وتجارة دولية

إعداد الدكتور:

محمد رضا توهامي

سلسلة المطبوعات الجامعية المحكمة
2025-2024

بسم الله الرحمن الرحيم

فهرس المطبوعة

محتـــــــوى المطبـوعـــة	الصفحـة
- فهرس المطبوعة	03
- مقدمة	04
- المحور الأول: مقدمة في الإمداد الدولي.	06
- المحور الثاني: النقل متعدد الوسائط.	12
- المحور الثالث: إدارة سلاسل الإمداد	21
- المحور الرابع: مستندات النقل الدولي.	31
- المحور الخامس: تكاليف النقل الدولي.	36
- المحور السادس: تأمين النقل الدولي.	47
- المحور السابع: التغليف الدولي والحاويات.	58
- المحور الثامن: النقل البحري.	69
- المحور التاسع: النقل الجوي الدولي.	77
- المحور العاشر: النقل البري الدولي العابر.	85
- المحور الحادي عشر: معايير اختيار وسائل النقل.	90
- قائمة البحوث	98
- أسئلة متنوعة للمراجعة	99
- خاتمة	101
- قائمة المراجع	102

مقدمة:

تهدف هذه المطبوعة إلى إعطاء الطالب قدرا ملائما من المعلومات الأساسية فيما يتعلق بالموضوعات المختلفة حول النقل والامداد الدولي، وقد حاولنا عرض الأفكار الأساسية بأسلوب واضح وبسيط بعيدا عن التعقد، من أجل إعطاء طالب السنة الثانية ماستر مالية وتجارة دولية أساسيات اللوجيستيك في الوقت المحدد له؛ ومساعدته في نفس الوقت على تكوين الخلفية الضرورية التي تمكنه من التوسع أكثر في هذا المجال.

و تحقيقا لهذه الأهداف وتماشيا مع المقرر الوزاري تم تقسيم هذه المطبوعة إلى أحد عشر محورا ، خصص المحور الأول منها لتوضيح المفاهيم الأساسية للإمداد الدولي والنقل الدولي ، أما المحور الثاني فقط تناولنا فيه النقل متعدد الوسائط ؛ بينما خصص المحور الثالث لدراسة ادارة سلاسل الامداد ثم مستندات النقل الدولي وتكاليفه وتأمين النقل الدولي في المحور الرابع والخامس والسادس؛ ليتم التطرق الى التغليف الدولي للحاويات في المحور السابع وفي المحاور الثلاثة الموالية تمت دراسة النقل البحري والجوي والبري على التوالي لتختم المطبوعة بالمحور الحادي عشر حول معايير اختيار وسائل النقل.

تمهيد:

شهد النظام التجاري الدولي الجديد العديد من التطورات وأدخلت عليه مجموعة من المتغيرات في هدف توفير السلع المطلوبة بالكميات المحددة في المكان والوقت المحددين وبتكلفة معقولة؛ ومن هنا فقد ظهرت أهمية الامداد الدولي الذي يعرف بأنه عملية تخطيط وتنفيذ ومراقبة التدفق والتخزين الكفؤ الفعال للبضائع وما يتعلق بها من خدمات ومعلومات بأقل تكلفة بداية من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك، بغرض تحقيق متطلبات العملاء؛ ومن ثم فإن الامداد أو اللوجستيات تتضمن في جوهرها عناصر النقل والتخزين والتوريد والتوزيع وغيرها.

تعد سلاسل الامداد أبرز مظاهر تطوير الاعمال لمواكبة الأسواق والتحسين من جودة تجربة العميل؛ وذلك عبر إدارة الأهداف والنتائج مرورا بمراقبة الجودة وادارتها واعادة هندسة الأعمال بما يتوافق مع متطلبات العملاء ومشاركة المعرفة مع الموردين والعملاء، ونتيجة لذلك تزيد قيمة الخدمات والمنتجات المقدمة من الشركات والمؤسسات التي تضبط سلاسل الامداد بكفاءة عالية لتقديمها قيمة تلامس مصالح كل من العملاء والموردين وتدير المخاطر أيضا، وتحسن القيمة المضافة وهامش الربح نتيجة لذلك مما يزيد من فرص النجاح لها ولعملائها ولمورديها، ومن أجل الوصول إلى أعلى كفاءه في تنفيذ عمليات سلاسل للإمداد والتوريد يلزم فهم كل مرحله من مراحلها وما يترتب عليه وينتج عنه بعد تصور أولي للعملية كاملة.

كما يعتبر النقل والامداد أو اللوجستيك وظيفتين متداخلتين ومتكاملتين؛ فالنقل يدخل ضمن السلسلة اللوجستية بينما تلعب الأنشطة اللوجستية المختلفة دور المنسق والمكمل لوظيفة النقل ولذلك لا يمكن لأي منهما الاستغناء عن الأخر، فأصبح من الضروري إتباع كل الطرق والوسائل الممكنة لتقديم أفضل الخدمات بهدف إرضاء العملاء وتلبية الطلبات المتزايدة، فوظيفة النقل هي الوظيفة التي تؤدي إلى تحقيق الترابط ما بين المؤسسات وبين الأسواق المحلية والدولية؛ لذلك فإن حجم الانفاق على خدمات النقل والشحن يمثل أكبر نسبة انفاق في مجال اللوجستيات، وترجع أهميه وظيفة النقل إلى أنها تساعد على إضافة المنافع الزمنية والمكانية للسلعة؛ حيث تتحدد سرعه انتقال المنتجات من نقطة إلى أخرى على كفاءه هذه الوظيفة، فاذا لم يتوفر المنتج المعين في المكان والزمان اللذان تظهر فيهما الحاجة إليه فإن المؤسسة قد تعاني من العديد من المشاكل ذات التأثير السلبي على الأرباح مثل الغاء الطلبيات والفشل في كسب ولاء العملاء وبالتالي فشل سلسلة الامداد بشكل كلي في تحقيق أهدافها.

المحور الأول:

مقدمة في الإمداد الدولي

الأهداف التعليمية
◉ الهدف الأول: التعرف على مفهوم الامداد الدولي وأهميته،
◉ الهدف الثاني: معرفة أنواع الامداد وأشكاله؛
◉ الهدف الثالث: التعرف على ماهية النقل الدولي؛

تعددت تعاريف الإمداد كثيرا وتطورت مفاهيمه بتطور المنظور الذي ينظر منه إلى الإمداد كوظيفة لها أهميتها في التجارة الدولية، وقد ظهر مصطلح الإمداد واللوجستيات بظهور المنظمات العسكرية أثناء الحرب العالمية الثانية؛ حيث يشير الى قدرة الوحدات العسكرية على مواصلة القتال في المعارك لمدة طويلة مع المحافظة على قوتها؛ وذلك باستمرار تدفق الأسلحة والمؤونة إليها وعدم انقطاعها، فالإمداد العسكري يهدف إلى تأمين وصول الجنود والعتاد والمؤن والذخائر والأوامر في الوقت الملائم وبأفضل طريقة ممكنة من المعسكرات إلى ميادين المعارك، وقد استخدم مصطلح الامداد بكثافة أثناء الحرب العالمية الثانية حيث كان أحد عوامل انتصار جيوش الحلفاء، وما أن وضعت الحرب العالمية أوزارها حتى بدأ ظهور دراسات ترمى إلى تطبيق الامداد واللوجستيات في مجال الأعمال فيما عرف باسم Business Logistics.

ينصب دور اللوجستيات على الربط بين عناصر النقل والتوريد المادي والتوزيع المادي الذي يمارسه المشروع الإنتاجي؛ بمعنى أن اللوجستيات تهتم بتنظيم ورقابة كافة أنشطة الحركة والتخزين التي تؤدي إلى سهوله تدفق المنتج منذ مرحله اقتناء المادة الخام وحتى مرحله وصولها في صورته النهائية وبحالة جيدة وصالحة للاستخدام غلى العملاء والمستهلكين في الوقت المناسب والمكان المناسب وبالشكل المناسب وبأقل تكلفة ممكنة.

ويمكن القول أن اللوجستيات تتضمن في جوهرها نظاما متكاملا يهدف إلى تخطيط وتنظيم مراقبة تدفق المواد الخام من مصادر التوريد إلى منشأت المشروع؛ حيث تخضع لعمليات التصنيع ثم نقل المنتجات في صورتها المصنعة النهائية إلى مواقع التوزيع والاستهلاك، ولن يتيسر ذلك بكفاءة الا في ظل تدفق كبير من المعلومات والبيانات التي تهم المشروع وتؤدي إلى اتخاذ القرارات الصحيحة.

أولا: أصل كلمة لوجستيك (Logistic).

تعود كلمه لوجستيك إلى الكلمة الإغريقية لوجيستيكوس logistikos والتي تعني Calculation and Reasoning (الحساب والاستنتاج) من المنظور الرياضي.

يقول بعض المؤرخين إن الجيش الروماني كان يستخدم اللوجستيات، ولكن أول ظهور لتلك الكلمة في العصور القريبة كان في القرن 17 بفرنسا في عام 1670؛ حيث اقترح أحد مستشاري الملك لويس الرابع عشر حلا للمشاكل الإدارية المتزايدة التي ظهرت للجيش في تلك العصور، وكان الاقتراح بعمل رتبة جديدة تسمى مارشال جنرال دو لوجي (Marechal General de Logis) وكانت مسؤولياته عباره عن التخطيط واختيار المواقع وتنظيم التنقلات والإمداد.[1]

[1] - عبد القادر فتحي لاشين وأخرون، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، منشورات المنظمة العربية للتنمية الإدارية ، القاهرة، 2007، ص31.

أما في القرن 19 فقد بدأت كلمة لوجستيك Logistics في الظهور وذلك عام 1836 حينما تم تقسيم الجيش إلى خمسة قطاعات وهي الاستراتيجي، التكتيكي، اللوجيستي، الهندسي، التكتيكات الصغيرة، وفي تلك الفترة كان تعريف اللوجستيات هو فن تحريك الجيوش.

أما في القرن 20 وبالتحديد خلال الحرب العالمية الثانية كان هناك طلب كبير وسريع لتحريك الجيوش وامدادها وبذلك عادت اللوجستيات إلى الظهور مره أخرى وبشدة؛ وبالأخص في الجيش الأمريكي، وبعد انتهاء الحرب العالمية الثانية أصبحت كلمه اللوجستيات كلمه رسمية لجميع الجيوش.

وبعد انتهاء الحرب العالمية الثانية بدأت تظهر دراسات ترمي إلى تطبيق اللوجستيات في مجال الأعمال فيما عرف باسم (Busniess Logistics) ،حيث تبين من الدراسات التي أجريت في هذا المجال أن نحو 40% من تكلفة إنتاج أي سلعه في الدول المتقدمة يمكن ردها إلى الأنشطة اللوجستية.

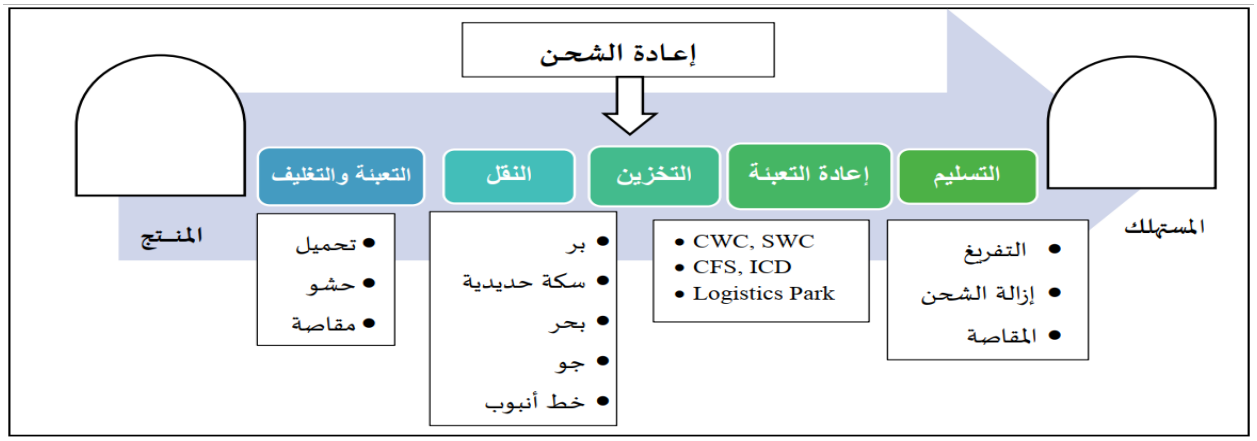
ثانيا: تعريف اللوجستيك (Logistic).

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

ويمكن تعريف الاعمال اللوجستية بأنها تلك العملية الخاصة بتخطيط وتنفيذ ورقابة التدفق والتخزين الكفؤ والفعال للمواد الخام والسلع النهائية والمعلومات ذات العلاقة؛ وذلك من مكان الإنتاج إلى مكان الاستهلاك بغرض تحقيق متطلبات إرضاء العملاء.

يعرف مجلس إدارة الأعمال اللوجستية بالو.م.أ (1991) اللوجستيك على أنه : " عملية تخطيط وتنفيذ ورقابة التدفق والتخزين الكفء والفعال للمواد الخام، والسلع النهائية والمعلومات ذات العلاقة من مكان الإنتاج إلى مكان الاستهلاك بغرض تحقيق متطلبات إرضاء العملاء". [1]

ويمكن القول أن اللوجستيك هو توفير السلع والخدمات للزبائن المستهدفين حسب حاجاتهم ورغباتهم بالكمية المناسبة والجودة المطلوبة بأحسن الطرق وأكثرها كفاءة من حيث الوقت والمكان المناسب والأمان المطلوب؛ مع تحقيق درجة عالية من المساهمة في تحقيق أهداف المؤسسة في إرضاء العملاء وزيادة الإنتاجية والربحية وخفض التكاليف.



[1] - صلاح الدين جيلح، محاضرات في النقل والامداد الدولي، المحاضرة الأولى، جامعة بسكرة، 2025/2024، الصفحة 02.

ثالثا: سلاسل الامداد (Supply Chain) .

تشير سلاسل الامداد إلى شبكة متكاملة ومترابطة من مجموعة كبيرة من العناصر، إذ تتكون من مجموعة من المؤسسات، والأفراد والمصادر، والتقنيات التكنولوجية، والأنشطة، وهي عناصر تشارك في تصنيع وبيع المنتجات. وتتضمن مجموعة من المكونات الأساسية (الشركات المُصنعة، الموردون، المستودعات. مراكز التوزيع، النقل، تجار التجزئة، العملاء وغيرهم)

تبدأ سلاسل الإمداد بتسليم المواد الخام من المورد إلى الشركة المصنعة، وتنتهي بتسليم المنتج النهائي أو الخدمة إلى المستهلك النهائي، أي أنها الخطوات التي تتخذها المنظمات لتوصيل المنتج أو الخدمة من حالتها الأصلية وصولاً إلى العميل النهائي.

ومن خلال التعاريف السابقة يمكن القول أن الأعمال اللوجستية تشتمل على مجموعة متكاملة من الأنشطة الوظيفية المتكررة لمرات عديده من خلال قنوات محدودة؛ وذلك اثناء تحويل المواد الخام إلى منتجات نهائية مع اضافة قيمه ملموسه لهذه المنتجات في عيون العملاء الذين يحصلون عليها، لذلك فإن الأنشطة اللوجستية تتم بشكل متكرر ولعدة مرات قبل وصول المنتج إلى ساحة السوق؛ ومن هنا أطلق على الأنشطة اللوجستية المتكررة تسمية سلسلة الامداد.[1]

رابعا: مزيج الأنشطة اللوجستية.

تنقسم الأنشطة اللوجستية إلى أنشطة لوجستية وأخرى مساعدة للعملية اللوجستية كالتالي:

1- الأنشطة اللوجستية:

- **معايير خدمة العملاء:**
  - ✓ وضع مستويات لخدمة العملاء.
  - ✓ تحديد احتياجات ورغبات العملاء.
- **النقل:**
  - ✓ اختيار نوع وأسلوب مسارات النقل.
  - ✓ تحديد حمولات وسعر النقل.
- **إدارة المخزون:**
  - ✓ سياسات التخزين للمواد الخام والمنتجات النهائية.
  - ✓ عدد وحجم موقع نقاط التخزين.

[1] - عبد القادر فتحي لاشين وأخرون، مرجع سابق، ص33.

2- الأنشطة المساعدة:

- **المخازن:**
  - ✓ تحديد مساحة المخزون وتنظيم وترتيب المخازن.
  - ✓ شكل المخزن.
- **مناوله المواد:**
  - ✓ اختيار المعدات.
  - ✓ اجراءات تجهيز الطلبات.
- **الشراء:**
  - ✓ اختيار مصادر التوريد.
  - ✓ توقيت الشراء وكميات الشراء.
- **التعبئة:**
  - ✓ تصميم العبوات لأغراض التخزين.
  - ✓ الحماية من الخسائر والأضرار.
- **التنسيق بين عمليات الانتاج من أجل:**
  - ✓ تحديد الكميات التجميعية.
  - ✓ تسلسل الوقت ومخرجات الإنتاج.
- **صيانة المعلومات:**
  - ✓ تدفق البيانات.
  - ✓ الاجراءات الرقابية.

خامسا: وظيفة النقل.

يعتبر النقل الدولي عصب التجارة العالمية وأحد الدعائم الرئيسية لها ولقد كان للنقل الدولي أهميته وأبعاده الاقتصادية في الماضي؛ لا سيما مع اكتشاف الطرق الرئيسية في العالم وتنامي حركه الكشوف الجغرافية، ومع ظهور الثورة الصناعية وزيادة الانتاج زادت أهمية النقل الدولي في القرن 19 لتزداد أكثر مع بدأيه منتصف القرن العشرين وتوسع التجارة الدولية وظهور النقل الجوي ومساهمته في عمليات نقل السلع والأفراد. ومع دخول الألفية الجديدة وبداية القرن الواحد والعشرين ودخول عصر العولمة وزيادة حركة

السياحة العالمية والتجارة الدولية ليس فقط في السلع ولكن في الخدمات أيضا؛ كل ذلك شكل طلبا متزايدا على عمليات النقل الدولي بأنواعه المختلفة.[1]

يعتبر النقل من الأنشطة اللوجستية الأساسية؛ حيث إنه لا يمكن أن نتصور أن هناك منظمة ما يمكن أن تمارس الأنشطة الخاصة بها بدون توفير الحركة اللازمة للمواد الخام التي تحتاجها أو للمنتجات النهائية التي ترغب في تسويقها وفي توفيرها لعملائها في السوق.

ويعرف القانون الجزائري نشاط النقل كالتالي: يعد نقلا في نظر القانون كل نشاط ينتقل بواسطته شخص طبيعي أو معنوي أشخاص أو بضائع من مكان إلى مكان آخر على متن مركبة مهما كان نوعها ويعد نقلا عموميا كل نقل يتم مقابل أجر ولحساب الغير يقوم به أشخاص طبيعيين أو معنويين مرخص لهم لهذا الغرض.[2]

ويعرف أيضا على أنه عملية تحريك البضائع والأفراد كل منهما باتجاه هدفه والتي يكون بعض من هذه الأهداف اقتصادية أو غير اقتصادية.[3]

ومع التطور التكنولوجي والعلمي الحاصل في هذا الزمن؛ لم يعد النقل يقتصر فقط على السلع والخدمات المادية والعينية فقط بل تطور ليشمل نقل المعلومات والأموال الالكترونية وغيرها ولعل التعريف الاتي يعتبر أكثر شمولا من التعاريف السابقة حيث يعرف النقل كالتالي: هو نشاط ديناميكي يهدف إلى زياده المنافع عن طريق حمل الأفراد والمتاع والسلع والمعارف والتقنيات ورؤوس الأموال وغيرها من موضع لأخر باستخدام وسائل ووسائط مختلفة النوع والسرعة والسعة عبر المسافات والأبعاد المتباينة وفق أقصر الطرق وأيسرها وأقلها تكلفة وفي أقل وقت ممكن.[4]

[1] - محمود حامد محمود، اقتصاديات النقل واللوجستيات، حميثرا للنشر والتوزيع، القاهرة، 2017، ص11.

[2] - الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، المادة 16 و17 من القانون 17-88 المؤرخ في 10 مايو 1988.

[3] - Fromm،Gary ،Transport Investment and Economic Development 2nd ،ED Washington ،The Brookings Institution ،1966،p 18

[4] - بن محياوي سميحة، نقل وإمداد دولي، مطبوعة جامعية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير ، جامعة محمد البشير الابراهيمي ببرج بوعريريج،ص15.

المحور الثاني:

النقل متعدد الوسائط

الأهداف التعليمية
◉ الهدف الأول: التعرف على ماهية النقل متعدد الوسائط؛
◉ الهدف الثاني: تحديد مسؤوليات ومهام متعهدو النقل؛
◉ الهدف الثالث: دراسة إيجابيات وسلبيات ومخاطر النقل المتعدد؛

يعتبر النقل متعدد الوسائط من أهم المفاهيم الحديثة في مجال اللوجستيات والنقل، حيث يهدف إلى دمج وسائل النقل المختلفة مثل البرية والبحرية والجوية في نظام واحد متكامل. يسعى هذا النظام إلى تحقيق كفاءة أعلى في نقل البضائع من نقطة المنشأ إلى وجهتها النهائية، مع تقليل التكاليف وتحسين سرعة وجودة الخدمات.

أولا: تعريف النقل متعدد الوسائط

تقوم فكرة النقل الدولي متعدد الوسائط على أنه نظام مادي متكامل للنقل الدولي للبضائع ويخضع لنظام قانوني خاص ومحدد؛ ويهدف إلي تيسير التوسع المنتظم للتجارة العالمية من خلال تقليل الوقت والفاقد في عمليات النقل والالتزام بالوقت الحقيقي وخفض التكلفة الإجمالية لمراحل النقل ورفع مستوي أداء الخدمة واختصار عبء الوثائق الورقية والاجراءات الإدارية والفنية للنقل.

ولقد أوضح مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) مفهوم النقل متعدد الوسائط وأرسى قواعده عام 1980 وعرفه على أنه: نقل بضائع بواسطتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل على أساس عقد نقل متعدد الوسائط من مكان ما في بلد ما؛ يأخذ فيه متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط البضاعة في حراسته إلى المكان المحدد للتسليم في بلد أخر مقابل أجر متفق عليه وفي ظل بوليصة تامين واحدة. [1]

الغاية من نظام النقل متعدد الوسائط هي تحسين كفاءة التجارة الدولية من خلال ترشيد عمليات النقل بهدف:

- ✓ . تحقيق وفورات في التكلفة الإجمالية لنقل البضاعة؛
- ✓ . اختصار الوقت المستغرق في عمليات تداول ونقل البضاعة؛
- ✓ . إنجاز نقل وتسليم وتوصيل البضاعة في الوقت المحدد؛
- ✓ . توفير مزيد من الحماية والأمان وتقليل احتمالات حدوث الاضرار للبضاعة أثناء الرحلة الإجمالية؛
- ✓ . ضمان أعلى كفاءه في نقل البضاعة سواء عن طريق اختيار أفضل الطرق لحركة سيرها أو أنسب وسائل النقل لحملها.

[1] - تقرير مؤتمر الامم المتحدة لوضع اتفاقية للنقل الدولي المتعدد الوسائط-الدورة المستأنفة (جنيف, 8- 24 أيار/ مايو 1980)

جدول: مقارنة بين النقل الأحادي والنقل متعدد الوسائط[1]

النقل متعدد الوسائط	النقل احادي الواسطة
خدمة مباشره وميسرة للشاحن	تعدد مرات الشحن وتعقدها
خدمات التزامن المحكم	صعوبة ضبط الوقت
الترشيد في اختيار وسيلة نقل وخط سير الرحلة	جمود في اختيار وسيله النقل
تكاليف عمليات النقل بأقل تكاليف	تعدد عمليات النقل مع زيادة التكاليف
التعامل مع متعهد واحد للنقل	التعامل مع ناقلين متعددين
مسؤولية واحده في مواجهة الشحن	تعدد المسؤولية بتعدد وسائل النقل
وثيقة نقل واحدة	تعدد وثائق النقل
نولون اجمالي واحد	تعدد النوالين بتعدد وسائل النقل
تقليل تلف وضياع البضائع	كثرة ما تتعرض له البضائع من التلف والخسارة والضياع
تحقيق مبدأ سرعة تسليم البضائع	طول زمن رحله البضائع حتى تصل الى يد المستهلك النهائي

ثانيا: شروط تحقق النقل متعدد الوسائط

من أجل اعتبار عملية النقل ضمن عمليات النقل متعدد الوسائط لابد من توفر أحد الشروط التالية:

- أن يتم النقل باستخدام واسطتي نقل مختلفتين على الأقل مثل بحريه وسكك حديدية؛ أو بحرية وجوية؛ أو طرق برية وجوية؛
- أن يكون النقل دوليا؛ أي بين مكانين في دولتين مختلفتين؛
- أن تصدر وثيقة نقل واحدة بمعرفة متعهد النقل (مرحل البضائع لتغطي كافة مراحل النقل وتحتوي على شروط عقد النقل متعدد الوسائط)؛
- أن تنعقد المسئولية عن البضائع خلال مراحل النقل جميعها لشخص واحد يتولى تنظيم وتنفيذ النقل بصفته اصيلا، وهو مسؤولا أمام أصحاب البضائع عما قد يصيبها من الهلاك أو التلف أو التأخير في تسليمها طوال مدة وجودها في حراسته؛

[1] - رصاع حياة، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، رسالة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير ، جامعة وهران، 2013، ص80.

- أن يحصل متعهد النقل على أجرة نقل شامله تغطي كافة مراحل نقل البضاعة.

ثالثا: متعهدو النقل متعدد الوسائط

يعرف متعهد النقل متعدد الوسائط بأنه الشخص الذي يأخذ على عاتقه تنظيم عمليات النقل من الباب إلى الباب باستخدام أكثر من وسيلة نقل بموجب مستند نقل واحد يغطي كافة مراحل الرحلة، وهناك فئتان من متعهدي النقل متعدد الوسائط:[1]

1- متعهدو النقل متعدد الوسائط ملاك السفن:

مع انتشار النقل بالحاويات، امتدت خدمات ملاك السفن لتشمل عمليات النقل من الباب إلى الباب، فصار ملاك السفن يمتلكون أسطول من الشاحنات وأحياناً عربات السكك الحديدية، وأصبح بإمكانهم تقديم خدمات متكاملة للنقل متعدد الوسائط باستخدام الشاحنات والسكك الحديدية والسفن، في إطار تنظيم إداري عال الكفاءة باستخدام المتابعة الإلكترونية لمسارات الحاويات لضمان السيطرة على تحركاتها.

2- متعهدو النقل متعدد الوسائط من غير ملاك السفن:

متعهدو النقل من الفئة الثانية لا يمتلكون أي وسيلة، ولكنهم يمتلكون المرونة الكافية في اختيار التوليفة المثلى من وسائل النقل المختلفة، واختيار المسارات الأكثر ملاءمة، بما يحقق في النهاية خفض تكاليف النقل وخفض زمن الرحلة.

3- مقومات متعهدو النقل متعدد الوسائط:

-تتوافر لديه شبكة دولية من الفروع أو الوكلاء على المسارات التي يخدمها في الدول المختلفة ويتبادل معهم البيانات الكترونياً.

-الإلمام بأوضاع سوق النقل بكافة وسائله من أسعار شحن، تكاليف المناولة، الاتفاقيات الدولية والتشريعات الداخلية.

-توافر المقدرة المالية التي تمكن من مواجهة حالات الطوارئ التي قد يتعرض لها نتيجة فقد أو تلف أو تأخر البضاعة.

[1] - عبد القادر فتحي لاشين، مرجع سابق، ص346.

رابعا: مسئوليات ومهام متعهدو النقل متعدد الوسائط

1- المسؤوليات:

تبدأ مسئولية متعهد النقل من لحظة استلام البضاعة إلى وقت تسليمها ويسأل عن فقد أو تلف أو التأخر في تسليمها.

بمجرد أن يسلم الشاحن البضاعة لمتعهد النقل يفض يده من أي مهام وإجراءات تتصل بعملية النقل، فلا شأن له بخط سير وسائل النقل ولا بعقود الشحن والتفريغ ولا بالتخزين ولا بعمليات التأمين والتخليص الجمركي.

2- المهام:[1]

- اختيار أنسب مسارات ووسائط للرحلة بما يحقق السرعة والأمان وأقل تكلفة؛
- تأجير السفن أو حجز مساحات؛
- تجميع الشحنات / الحاويات إلى أن تصبح حجم اقتصادي؛
- متابعة شحنات الترانزيت وتسهيل خروجها من الميناء؛
- الحصول على بوليصة تأمين؛
- حجز مساحات في المخازن؛
- تحضير شهادة المنشأ؛
- الحصول على ترخيص التصدير؛
- تحمل الأعباء القانونية والمادية المتعلقة بنقل البضائع واستلامها وتسليمها؛
- القيام بكل المهام بصفته أصيلا وليس وكيلا عن صاحب البضاعة.

خامسا: ايجابيات وسلبيات النقل متعدد الوسائط

1- ايجابيات النقل متعدد الوسائط:

- تحقيق وفورات في التكلفة من خلال خفض التكلفة الإجمالية لنقل البضاعة؛
- اختصار الوقت المستغرق في عمليات تداول ونقل البضاعة مما يؤدي الي تقليل زمن الرحلة؛[2]

[1] - عبد القادر فتحي لاشين، مرجع سابق، ص346.

[2] - محمد محرز إسماعيل، الاتجاهات الحديثة في إدارة الموانئ البحرية دراسة ميناء اللاذقية، رسالة ماجستير، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا النقل البحري، الاسكندرية، 2004، ص82.

- انخفاض السعر الإجمالي للنقل؛
- يحسن بدوره القيمة المضافة ويزيد الربحية ويقدم خدمه أفضل للمصدر والمستورد؛
- توفير مزيد من الحماية للبضائع المنقولة وتقليل الاضرار والخسائر التي قد تلحق بالبضاعة اثناء نقلها وتداولها؛
- إنجاز عمليات النقل في الموعد المضبوط بفعل كفاءة تنفيذ خدمات النقل متعدد الوسائط؛
- تقليل رأس المال المستثمر من خلال تقليل المخزون مما يؤدي الى خفض تكاليف الانتاج في النهاية؛
- الانخفاض النسبي لقسط التأمين على البضاعة نظرا لان كفاءة متعهد النقل تطمئن شركة التأمين؛
- إجراءات التأمين أكثر بساطه؛
- إمكانية تتبع واقتفاء أثر البضاعة أثناء مراحل الرحلة وسهولة الاستدلال على الشحنات المفقودة؛
- تجنب غرامات تعطيل الحاويات؛
- السلامة وتوصيل البضائع الى محطتها النهائية في حالة جيدة دون فقد أو تلف وهذا يؤدي أيضا الى تبسيط إجراءات التأمين؛[1]
- التحكم بشكل أفضل في سلسلة النقل وتكاليفها؛
- تعجيل التخليص الجمركي؛ تقليل المستندات المطلوبة؛
- تقصير وقت المرور العابر أو التأخير في نقاط الترانزيت؛
- يساعد على تطبيق نظام اللوجستيات والتقريب بين البائع والمشتري.

2- سلبيات النقل متعدد الوسائط:

- التكاليف الأولية العالية:

إنشاء وتطوير البنية التحتية للنقل متعدد الوسائط يتطلب استثمارات كبيرة في البداية، مما يمكن أن يكون تحديًا للدول أو الشركات ذات الموارد المالية المحدودة.

تكلفة بناء وتحديث الموانئ والسكك الحديدية، والطرق المتصلة يمكن أن تكون باهظة.

[1] هشام الجندي ، مبادئ النقل، بدون دار نشرن بدون تاريخ نشر ، ص149.

- تعقيد التنسيق والإدارة:

النقل متعدد الوسائط يتطلب تنسيقا دقيقا بين مختلف وسائل النقل، مما يمكن أن يزيد من تعقيد العمليات اللوجستية.

الحاجة إلى نظام إدارة متكامل وقوي لضمان انتقال سلس للبضائع بين وسائل النقل المختلفة.

- اعتماد كبير على التكنولوجيا :

- يتطلب النقل متعدد الوسائط استخدام تقنيات حديثة ومتطورة لإدارة العمليات والتنسيق بين وسائل النقل.

- يمكن أن تكون هناك تحديات تقنية وصعوبات في تبني التكنولوجيا المناسبة وتكاملها مع الأنظمة الحالية.

- الحواجز التنظيمية والقانونية:

تختلف اللوائح والتشريعات المتعلقة بالنقل بين الدول والمناطق، مما يمكن أن يعوق التكامل السلس لوسائل النقل المختلفة.[1]

الحاجة إلى تنسيق بين الحكومات والمؤسسات المختلفة لضمان توافق اللوائح والسياسات.

- التحديات البيئية والاجتماعية:

بعض وسائل النقل المتعددة الوسائط مثل الشحن البحري يمكن أن تساهم في التلوث البيئي إذا لم يتم استخدام تقنيات نظيفة.

. التأثيرات الاجتماعية على المجتمعات المحلية بسبب تطوير البنية التحتية الجديدة مثل النزوح أو التغيرات في نمط الحياة.

- مخاطر الأمن والسلامة:

تنقل البضائع عبر وسائل نقل متعددة يمكن أن يزيد من مخاطر الفقدان أو السرقة إذا لم يتم تأمينها بشكل كاف.

[1] -عبد القادر فتحي لاشين، مرجع سابق، ص348.

سادسا: المخاطر المهددة للنقل متعدد الوسائط

1- التغيرات الاقتصادية العالمية:

- تقلبات أسعار النفط والمواد الخام يمكن أن تؤثر على تكاليف التشغيل والصيانة لوسائل النقل المختلفة.
- الأزمات الاقتصادية العالمية قد تؤدي إلى تقليل التمويل والاستثمارات في مشاريع النقل.

2- عدم الاستقرار السياسي:

- النزاعات السياسية وعدم الاستقرار الأمني يمكن أن يعوق حركة البضائع بين الدول ويؤثر على سلاسل الإمداد.
- القيود التجارية والعقوبات الاقتصادية يمكن أن تعرقل التعاون الدولي في مجال النقل متعدد الوسائط.

3- المخاطر البيئية والكوارث الطبيعية:

- الكوارث الطبيعية مثل الزلازل والفيضانات يمكن أن تدمر البنية التحتية للنقل وتوقف عمليات النقل.
- التغيرات المناخية قد تؤدي إلى تغيرات في الأنماط اللوجستية، مما يتطلب تعديلات في البنية التحتية والاستراتيجيات.

4- التحديات التقنية والأمن السيبراني:

- الاعتماد المتزايد على التكنولوجيا يمكن أن يزيد من خطر الهجمات السيبرانية التي تعطل عمليات النقل.
- التحديات التقنية في تكامل الأنظمة الجديدة مع الأنظمة القائمة قد تؤدي إلى مشاكل في الكفاءة التشغيلية.

5- المنافسة الشديدة:

- المنافسة الشديدة بين الدول والمناطق لجذب الاستثمارات في قطاع النقل قد تؤدي إلى ضغوط على الموارد والبنية التحتية.
- الشركات اللوجستية الكبيرة قد تسيطر على السوق، مما يقلل من فرص الشركات الصغيرة والمتوسطة.

6- التشريعات واللوائح الصارمة:

- التغيرات في اللوائح البيئية والصحية يمكن أن تزيد من تكاليف الامتثال وتؤثر على عمليات النقل.

7- التحديات المالية:

- تقلبات الأسواق المالية وصعوبة الحصول على التمويل قد تعوق تنفيذ مشاريع البنية التحتية الكبيرة.
- ارتفاع التكاليف يمكن أن يؤثر على القدرة التنافسية ويقلل من الفوائد الاقتصادية المتوقعة.

8- التفاوت في التنمية الاقتصادية:

- التفاوت في مستويات التنمية الاقتصادية بين الدول والمناطق يمكن أن يؤدي إلى تفاوت في القدرة على تبني وتطوير النقل متعدد الوسائط.
- الدول الفقيرة قد تواجه صعوبة في مواكبة الدول المتقدمة في تطوير البنية التحتية اللازمة.
- تغيرات الطلب والسوق؛
- التغيرات في أنماط التجارة العالمية قد تؤثر على الطلب على وسائل النقل المختلفة.
- التحولات في سلوك المستهلكين والتوجهات السوقية قد تتطلب تعديلات سريعة ومكلفة في البنية التحتية للنقل.

المحور الثالث:

إدارة سلاسل الامداد

الأهداف التعليمية

- **الهدف الأول: التعرف على إدارة سلاسل الامداد ومكوناتها؛**
- **الهدف الثاني: تحديد أهداف وأهمية إدارة سلاسل الإمداد؛**
- **الهدف الثالث: الاستراتيجيات والتقنيات المستخدمة في إدارة سلاسل الامداد.**

تعد إدارة سلاسل الإمداد من المجالات الحيوية في عالم الأعمال والتجارة؛ فهي عملية تشمل التخطيط والتنسيق والإشراف على جميع الأنشطة المتعلقة بتدفق المواد الخام، وتخزين المنتجات، وتوزيعها حتى تصل إلى المستهلك النهائي. وقد اكتسبت أهمية كبيرة في ظل التطورات التكنولوجية والتحديات التي فرضتها العولمة وزيادة المنافسة بين الشركات

تعمل إدارة سلاسل الإمداد على تحسين كفاءة وفعالية العمليات اللوجستية، بما يضمن تقليل التكاليف وتحسين جودة المنتجات وزيادة رضا العملاء. وتشمل عدة جوانب، منها إدارة المخزون، والنقل، وتوريد المواد، وتحليل البيانات، والابتكار في التقنيات اللوجستية. من خلال دمج تقنيات متقدمة مثل الذكاء الاصطناعي وإنترنت الأشياء وتحليل البيانات الكبيرة، أصبحت الشركات قادرة على تحقيق أداء أفضل في سلاسل الإمداد، مما يساعدها على التكيف السريع مع متغيرات السوق.

أولا: تعريف ادارة سلاسل الإمداد

هي عملية التخطيط والتنفيذ والإشراف على تدفق المواد والمعلومات والخدمات من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك، بهدف تحقيق التوازن بين العرض والطلب وتقليل التكاليف وتحسين الأداء الكلي للمنظمة. وهي تشمل مجموعة من الأنشطة المتكاملة التي تهدف إلى تنسيق العمليات عبر مختلف الجهات التي تسهم في إنتاج وتوزيع المنتجات والخدمات.

الاختلافات الرئيسة بين مصطلح ادارة سلاسل الامداد واللوجستيات:[1]

فيما يلي بعض نستعرض بعض الاختلافات الرئيسة بين المصطلحين، والتي تساعد على تجنب الخلط بينهما:

[1] -تقرير سلاسل الامداد، مركز التواصل والمعرفة المالية، مبادرة وزارة المالية السعودية، www.cfkc.gov.sa. ص07.

- ✓ تعد إدارة سلاسل الإمداد والتوريد مفهوماً شاملا يربط بين العمليات الرئيسة المتعددة داخل الشركات وعبرها لتحقيق ميزة تنافسية، بينما تشير اللوجستيات إلى حركة وتخزين وتدفق السلع والخدمات والمعلومات داخل سلاسل الإمداد والتوريد الشاملة.
- ✓ ينصب التركيز الرئيس لسلاسل الإمداد والتوريد على ميزة تنافسية، بينما ينصب التركيز الرئيس للخدمات اللوجستية على تلبية متطلبات العملاء.
- ✓ اللوجستيات مصطلح موجود منذ فترة طويلة، ظهر من جذور عسكرية، في حين أن إدارة سلسلة الإمداد مصطلح جديد نسبياً.
- ✓ اللوجستيات ليست إلا نشاطاً ضمن سلاسل الإمداد والتوريد.

ثانيا: مكونات إدارة سلاسل الإمداد.

إدارة سلاسل الإمداد تتألف من عدة عناصر رئيسية تشمل:

1. **التخطيط:** يتم في هذه المرحلة وضع استراتيجيات لتلبية الطلبات المستقبلية مع مراعاة المتطلبات والموارد المتاحة ويشمل ذلك توقع الطلب وتحديد مستويات المخزون المناسبة.
2. **المشتريات:** تشمل عملية شراء المواد الخام والمكونات الأساسية التي تحتاجها الشركة لتصنيع منتجاتها.
3. **الإنتاج:** هي عملية تحويل المواد الخام إلى منتجات نهائية، مع التركيز على الكفاءة والجودة.
4. **التوزيع واللوجستيات:** تشمل نقل المنتجات النهائية من مواقع الإنتاج إلى أماكن التخزين أو نقاط البيع.
5. **إدارة المخزون:** تهدف إلى التحكم في مستوى المخزون لتلبية الطلب بأقل تكلفة، مع تجنب وجود فائض أو نقص في المواد.
6. **خدمة العملاء:** تركز على تلبية احتياجات العملاء وتوقعاتهم، بما يشمل توفير المعلومات وإدارة الطلبات والشحن والتسليم.

وعموما فإن تطبيق إدارة سلاسل الامداد أو إدارة الأعمال اللوجستية تحقق ما يعرف 7RS:[1]

1. المنتج الملائم Right Product
2. الكمية الملائمة Right Quantity
3. الحالة الجيدة Right Condition
4. المكان الملائم Right Place
5. الوقت المناسب Right Time
6. المستهلك المناسب Right Customer
7. التكلفه المناسبة Right Cost

ثالثا: أنواع وأهداف إدارة سلاسل الإمداد

عند الحديث عن أنواع الامداد نجد أن هناك العديد من الأنواع والأشكال وذلك حسب الاختلاف بين أهداف المؤسسة وطبيعتها ونذكر من هذه الأنواع:[2]

1. **لوجستيك التموين:** وهو الذي يسمح بتوفير المواد الخام اللازمة لأنشطه المؤسسة ومراكزها الإنتاجية.
2. **لوجستيك التموين العام:** هو الذي يسمح بتوفير وجلب المواد المختلفة اللازمة لأنشطه المؤسسات الخدمية والإدارة العمومية.
3. **لوجستيك الإنتاج:** وهو الذي يختص بعملية الإنتاج وتخطيط الإنتاج.
4. **اللوجستيك العسكري:** وهو الذي يهتم بتوفير المؤن والعتاد الحربي للجنود في ميادين المعارك.
5. **لوجستيك التوزيع:** ويتعلق بإمداد الزبائن النهائيين باحتياجاتهم من المواد والسلع من قبل الموزعين.
6. **لوجستيك ما بعد البيع:** وهي الخدمات التي تضمنها المؤسسات لعملائها بعد شراء المنتجات؛ كتوفير الصيانة وقطع الغيار وخدمات ما بعد البيع.
7. **اللوجستيك العكسي:** ويتعلق هذا النوع بالتدفقات العكسية التي تكون من الزبائن إلى الموردين أو المنتجين وتسمى أيضا بـ: "الخدمات اللوجستية الرجعية" أو حتى "الخدمات اللوجستية العائدة"،

[1] - عبد القادر فتحي لاشين، مرجع سابق، ص32.

[2] - Yves Pimor et Michel Fender, LOGISTIQUE :(Production • Distribution • Soutien), l'usinenouvelle DUNOD , 5éme édition , paris, 2008, pp 04-05.

وهي مثل استعادة المنتجات التي لا يريدها العميل أو التي يرغب في القيام بإصلاحها أو حتى المواد المسترجعة كعلب التغليف وقنينات الزجاج والكراتين لإعادة تدويرها أو التخلص منها أو معالجة النفايات الصناعية وغيرها.

تهدف إدارة سلاسل الإمداد إلى تحقيق عدة أهداف رئيسية، من أبرزها:

1. **زيادة الكفاءة:** من خلال تحسين تدفق المنتجات والمعلومات للحد من التكاليف والتقليل من الهدر.
2. **تحسين الجودة:** رفع مستوى المنتجات من خلال الرقابة والتحكم في كافة مراحل الإنتاج.
3. **تقليل المخاطر:** الحد من المخاطر الناتجة عن تعطل سلاسل الإمداد أو تأخير الشحنات.
4. **تحقيق رضا العملاء: من** خلال تلبية احتياجات العملاء بالسرعة والجودة المطلوبة.

بصفة عامة تهدف إدارة سلسلة الإمداد والتوريد إلى تقليل أو تخفيض التكاليف الكلية، وتحسين الجودة الكلية، وتعظيم خدمة العميل، وزيادة الربحية. وتوجد عدة أهداف رئيسة لسلسلة الإمداد والتوريد، منها:[1]

- ✓ الحصول على المنتج الجيد في المكان والوقت المناسبين، وبأقل التكاليف.
- ✓ جعل المخزون أقل ما يمكن وتقديم أفضل خدمة للعميل.
- ✓ تخفيض وقت دورة الإنتاج.
- ✓ تقليل المخاطر في سلسلة الإمداد والتوريد؛ لذلك يكون هناك شعور إيجابي حول مستويات المخزون، والعمليات، ومستويات خدمة العميل النهائي.
- ✓ التركيز في سلسلة الإمداد والتوريد يكون على مثالية النظام.
- ✓ تحقيق ما يسمى باستراتيجية الأصفار الخمسة وهي: صفر مخزون، صفر أجال، صفر أوراق، صفر أخطاء، صفر أعطال.[2]

رابعا: أهمية إدارة سلاسل الإمداد

تلعب إدارة سلاسل الإمداد دوراً حيوياً في تحسين أداء الشركات وجعلها أكثر تنافسية، حيث أنها:

1. تساعد على تقليل التكاليف من خلال تحسين العمليات وتقليل المخزون الفائض.
2. تساهم في تحسين خدمة العملاء بتسليم المنتجات في الوقت المحدد وبالجودة المطلوبة.
3. تمكن من اتخاذ قرارات استراتيجية أفضل اعتمادًا على البيانات المتعلقة بسلسلة الإمداد.

[1] - تقرير سلاسل الامداد، مركز التواصل والمعرفة المالية، مرجع سابق. ص10.

[2] - بن محياوي سميحة، مرجع سابق، ص13.

خامسا: التحديات التي تواجه إدارة سلاسل الإمداد

تواجه إدارة سلاسل الإمداد العديد من التحديات، من أبرزها

1. **التغيرات في طلب العملاء:** من الصعب التنبؤ بدقة بمستوى الطلب مما قد يؤدي إلى خلل في المخزون.
2. **الاعتماد على الموردين:** إذا واجه المورد مشاكل في الإنتاج أو النقل، فقد يؤثر ذلك على سلسلة الإمداد.
3. **التطور التكنولوجي السريع:** يتطلب تحديثات دائمة في الأنظمة والتكنولوجيا المستخدمة.
4. **التحديات البيئية والقانونية:** تتطلب من الشركات الامتثال للمعايير البيئية والقوانين المحلية والدولية، مثل اللوائح المتعلقة بالتلوث والنفايات.

سادسا: التقنيات المستخدمة في إدارة سلاسل الإمداد

تستخدم العديد من التقنيات المتقدمة لدعم إدارة سلاسل الإمداد، ومنها:

1. **نظم تخطيط موارد المؤسسة:** توفر أدوات لدمج البيانات عبر جميع عمليات الشركة
2. **التحليلات الكبيرة:** تستخدم لتحليل كميات ضخمة من البيانات لتحسين التوقعات واتخاذ القرارات.
3. **إنترنت الأشياء:** تساعد أجهزة الاستشعار المتصلة عبر الإنترنت على مراقبة وتتبع المنتجات في الوقت الفعلي.
4. **الذكاء الاصطناعي والتعلم الآلي:** لتحسين دقة التوقعات وزيادة كفاءة العمليات.

سابعا: استراتيجيات ادارة سلاسل الامداد

تتضمن استراتيجيات إدارة سلاسل الإمداد العديد من الأساليب التي تساعد المؤسسات على تحسين كفاءتها التشغيلية وتقليل التكاليف وتلبية احتياجات العملاء. وفيما يلي أبرز الاستراتيجيات المستخدمة:[1]

1-استراتيجية التركيز على العملاء:

جميع المؤسسات والشركات دون استثناء، تضع طلبات وتوقعات العملاء أولوية هامة لديها، وبالتالي بات التركيز على احتياجات العملاء من أهم الوظائف في إدارة نظام سلسلة التوريد.

[1] - https://bakkah.com

ولذلك، يتعين على الشركات فهم متطلبات العملاء من خلال جمع البيانات المنظمة وغير المنظمة، ثم تستقي منها الشركات معلومات دقيقة حول تحليل نقاط البيع وعدد الطلبات ورسائل البريد الإلكتروني وأنشطة وسائل التواصل الاجتماعي، فجميع تلك البيانات تمكّن من تحسين الأداء العام واتخاذ أفضل القرارات.

2-استراتيجية الأعمال التنبئية:

هناك العديد من الأدوات التنبئية التي تستعين بها الشركات لإدارة الشحنات وضبطها طبقًا لعدة عوامل ومنها الطقس أو حركة المرور، إذ تمكّن هذه الاستراتيجية من اكتشاف الاضطرابات قبل وقوعها.

ومن الأدوات التنبئية المستخدمة تقنيات مثل التوائم الرقمية، والتي تبني الشركات على أساسها العديد من الشبكات، إذ توفر إطار عمل بين أنظمتها ومستشعرات إنترنت الأشياء، ومن خلالها تحقق رؤية كاملة لمعدات ومنتجات تلك الشبكات.

3-استراتيجية الأتمتة الذكية

تعد الأتمتة الذكية من الاستراتيجيات التي تستعين بها الشركات لتحقيق فوائد متعددة مثل تخصيص المنتج وتطوير عمليات التسليم والتوزيع. فمن خلال التكنولوجيا المتطورة يمكن جعل تنفيذ العمليات بين الأنظمة والعاملين البشريين والروبوتات يتم بشكل أكثر سهولة.

4-استراتيجية التكيف مع التوقعات:

قد تقع العديد من الأحداث غير المتوقعة، التي يتعين على الشركات أن تكون على أهبة الاستعداد لها، مثل تأخير الشحن أو الحوادث، فالاستجابة لتلك التغييرات تحافظ على مكانة الشركة في السوق التنافسي، وتساعدها على تلبية متطلبات العملاء.

وما يساعد على استعداد الشركات لتلك الحوادث، هو إعداد خططا للطوارئ مثل: التعاون مع العديد من الشركات المصنعة، تعدد مراكز تخزين المخزون، الدمج بين التكنولوجيا والتخزين الذكي.

5-استراتيجية تعزيز الشراكات:

من استراتيجيات سلسلة التوريد، تعزيز الشراكات والعلاقات مع الموردين والشركاء، وهو ما ينتج عنه إنشاء سلاسل توريد تنافسية دون قيود، إضافة إلى تقليل دورات تطوير المنتجات وتحسين خدمة التوصيل والجودة.

وتواصل الشركات بصورة مستمرة مع الأطراف المذكورة، يحسن من تبادل بيانات الطلب والذي ينعكس بالإيجاب على عملية صنع القرار، ومن ثم ضمان التحسين المستمر.

6-استراتيجية جمع البيانات:

أكثر ما يساعد الشركات على تحسين عملية صنع القرار هو جمع أكبر قدر ممكن من المعلومات من خلال تحليلات سلسلة التوريد، وذلك باستخدام الطرق الكمية والنوعية، وليس فقط الاعتماد على البيانات التقليدية، ولكن بتطبيق الأساليب الإحصائية التي تمكن من إنشاء رؤى جديدة.

7-استراتيجية الاستعانة بالأمن السيبراني:

خلال السنوات الأخيرة، واجهت العديد من الشركات بجميع أنظمتها هجمات إلكترونية خطيرة هددت مكانتها في السوق، الأمر الذي جعل من وضع الأمن السيبراني في الاعتبار أمرا حتميا، لحماية سلسلة التوريد والحفاظ عليها آمنة. ، ويتعين على الشركات في الوقت الحالي الاستعانة بأحدث تقنيات أمان الشبكة، ضمن خطتها في الاستثمار في استراتيجيات الأمن السيبراني.

اضافة إلى الاستراتيجيات السابقة هناك العديد من النماذج والاستراتيجيات الاخرى تستعين بها الشركات، والتي تعد بمثابة أطر تتطور من خلالها استراتيجية سلسلة التوريد، ووفقا لأهداف عمل الشركة وطبيعة منتجاتها وطلبات السوق يتم اختيار النموذج الأمثل الذي يحقق أهداف المؤسسة والزبائن في نفس الوقت؛ ومن بينها ما يلي:

1-استراتيجية الاستجابة السريعة:

- تعتمد على الاستجابة السريعة لاحتياجات السوق وتغيراته؛

- تُستخدم بشكل خاص في الصناعات ذات الطلب المتقلب مثل الأزياء والتكنولوجيا؛

- تساعد الشركات على تجنب المخزون الزائد وتلبية طلبات العملاء في وقت قياسي.

2-استراتيجية التصنيع الرشيق:

- تركز على تقليل الهدر وزيادة كفاءة العمليات؛

- تشمل تحسين سلسلة التوريد لتقديم منتجات عالية الجودة بأقل تكلفة ممكنة؛

- تُطبق هذه الاستراتيجية على الإنتاج باستخدام التقنيات الحديثة مثل التحليل المستمر وتحسين التدفقات.

3-استراتيجية التوريد المستدام:

تهدف إلى إدارة سلسلة الإمداد بشكل مسؤول وصديق للبيئة؛

تركز على استخدام المواد القابلة لإعادة التدوير وتقليل انبعاثات الكربون؛

تساعد الشركات على تحسين سمعتها وزيادة رضا العملاء المهتمين بالاستدامة البيئية.

4-استراتيجية الشراكات والتعاون:

- تعتمد على بناء علاقات طويلة الأمد مع الموردين والشركاء؛

- تُسهم في تحسين الشفافية وتبادل المعلومات بشكل فعّال؛

- تساعد الشركات على تحسين استقرار سلسلة التوريد وتقليل التأخيرات.

5-استراتيجية الاستعانة بالمصادر الخارجية:

- تعتمد على التعاقد مع أطراف خارجية لأداء بعض الأنشطة في سلسلة الإمداد؛

- تُستخدم لتقليل التكاليف وتبسيط العمليات، خاصة إذا كانت الموارد غير متوفرة داخليًا؛

- تتيح للشركة التركيز على الأنشطة الأساسية وتعزيز كفاءتها.

6-استراتيجية التنبؤ والتحكم:

- تعتمد على استخدام تقنيات التنبؤ مثل البيانات الضخمة والذكاء الاصطناعي للتنبؤ بالطلب؛

- تُستخدم لتحسين إدارة المخزون وضمان توفر المنتجات في الأوقات المناسبة؛

- تساعد على تقليل التكاليف المرتبطة بتخزين المخزون المفرط أو نقصه.

7-استراتيجية التوريد العالمي:

- تعتمد على البحث عن الموردين في الأسواق العالمية للاستفادة من التكلفة المنخفضة أو التخصص؛

- تُسهم في توسيع قاعدة الموردين وزيادة مرونة سلسلة التوريد؛

- تُواجه تحديات مثل التغيرات الاقتصادية والسياسية واللوجستية.

8-استراتيجية التكنولوجيا الرقمية والتحول الرقمي:

- تعتمد على دمج التقنيات الحديثة مثل إنترنت الأشياء الذكاء الاصطناعي وسلسلة الكتل؛

- تُسهم في تحسين الشفافية والرؤية عبر سلسلة التوريد؛

- تتيح تتبع المنتجات في الوقت الفعلي وتحسين إدارة البيانات؛

كل استراتيجية يمكن أن تكون أكثر فعالية اعتمادًا على طبيعة الشركة وقطاعها الصناعي، كما يمكن دمج أكثر من استراتيجية للوصول إلى أفضل أداء ممكن لسلسلة الإمداد.

المحور الرابع:

مستندات النقل الدولي

الأهداف التعليمية

- الهدف الأول: التعريف بمستندات النقل وأنواعها؛
- الهدف الثاني: توضيح أهمية مستندات النقل؛
- الهدف الثالث: تحديد البيانات الأساسية التي تحتويها مستندات النقل؛

تعتبر مستندات النقل جزءًا أساسيًا من العمليات اللوجستية والتجارية، حيث تمثل الوثائق التي يتم استخدامها لتوثيق نقل البضائع والخدمات بين الأطراف المختلفة. تلعب هذه المستندات دورًا حيويًا في ضمان سير العملية بسلاسة وتقليل الخلافات أو الأخطاء. في هذا المحور سنستعرض أهم أنواع مستندات النقل وأهميتها والمعلومات التي تحتويها.

أولا: تعريف مستندات النقل

مستندات النقل هي الوثائق الرسمية التي يتم استخدامها خلال عملية نقل البضائع بين الموردين والعملاء، أو بين الشركات وبعضها البعض. الهدف الأساسي من هذه المستندات هو تقديم دليل قانوني وتنظيمي على حركة البضائع والتأكد من توافق الأطراف على الشروط المرتبطة بالنقل.

ثانيا: أنواع مستندات النقل

1- سندات الشحن (Bills of Lading):

مسند الشحن أو بوليصة الشحن هي الوثيقة التي يصدرها الناقل لإثبات استلامه بضاعة معينه بغرض نقلها من مكان إلى أخر مقابل أجر معين وتسليمها لمن له حق استلام البضاعة تبعا لنوع السند. وتعتبر من أهم مستندات النقل وتستخدم في الشحن البحري والبري والجوي.[1]

وبذلك يعتبر سند الشحن وثيقة باستلام الناقل للبضاعة نوعا ووزنا أو عددا أو بهما معا ووصفا أي حاله البضاعة وقت الشحن.

ويترتب على ذلك التزام الناقل بتسليمها إلى الجهة المرسل اليها بذات الكم والكيف اللذين تسلم بهما؛ وأنه مسؤول عن ذلك جميعه، وقد جرت العادة على وجود نماذج مطبوعة لسندات الشحن حسب نوع وسيله الشحن؛ وهذه النماذج تعتبر من قبيل عقد الاذعان أي أن الأطراف يوقعون عليها بقبول الشروط الواردة بها دون تعديل لهذه الشروط.

[1] - محمود حامد محمود، مرجع سابق، ص16.

أطراف سند الشحن:

هناك مجموعه من الأطراف في عقد الشحن المتمثل في سند الشحن وهذه الأطراف هي:

الناقل:

وهو الشخص الطبيعي أو المعنوي الذي يتعهد بالقيام بعملية النقل؛ وقد يكون هو المالك لوسيلة النقل أو المستغل لها أو وكيل عن أي منهما يطلق عليه Carrier.

الشاحن:

وهو الشخص الذي يسلم البضاعة للناقل بغرض نقلها؛ وقد يكون صاحب البضاعة أو وكيلا عنه يسمى Shipper .

الشحنة:

وهي البضاعة موضوع النقل والتي يجب أن تحدد تحديدا كاملا من حيث الوزن أو العدد والعبوات وكافة الأوصاف اللازمة والضرورية وهي Cargo.[1]

ونظرا لأهمية وخطورة سندات الشحن والدور المهم الذي تقوم به فقد وجدت معاهده خاصة دوليه عن سندات الشحن وهي معاهده بروكسل عام 1924 والتي عدلت فيما بعد عام 1974.

تشمل بوليصة الشحن المعلومات التالية:

- وصف البضائع وعددها ووزنها.
- جهة الشحن والوجهة.
- اسم الناقل وتوقيعه.
- شروط الشحن والتسليم.

2- وثيقة النقل البري(Road Transport Document) :

تُستخدم في عمليات النقل البري، وتحتوي على معلومات مثل:

- اسم المرسل والمستلم.

[1] - محمود حامد محمود، مرجع سابق، ص17.

- بيانات المركبة المستخدمة للنقل.
- وصف البضائع وعددها.

3- وثيقة النقل الجوي(Airway Bill) :

هي وثيقة تُستخدم عند نقل البضائع عبر الطائرات. تشمل البيانات التالية:

- اسم شركة الطيران.
- وزن وحجم البضائع.
- بيانات الشاحن والمستلم.

4- وثيقة النقل البحري(Sea Waybill) :

تشبه بوليصة الشحن البحري، لكنها تستخدم عندما لا تكون هناك حاجة لتسليم مستندات أصلية للحصول على البضائع، وغالبًا ما تستخدم للشحنات بين الشركات المتعاقدة.

5- وثيقة النقل الدولي(International Transport Document) :

تُستخدم عند نقل البضائع عبر حدود الدول وتشمل جميع التفاصيل القانونية الخاصة بالاتفاقيات الدولية للنقل مثل اتفاقية CMR للنقل البري.

6- وثيقة الشحن السريع (Courier Document):

تُستخدم عند شحن الطرود الصغيرة والمستعجلة عبر شركات الشحن السريع، مثل DHL أو FedEx.

تتضمن:

- تفاصيل المرسل والمستلم.
- نوع الطرد وزنه وحجمه.
- رقم تتبع الشحنة لمتابعة التسليم.

ثالثا: أهمية مستندات النقل

1- **توثيق العمليات التجارية :** تساعد المستندات على توثيق البضائع وشروط النقل، مما يحد من النزاعات بين الأطراف.

2- **التوافق القانوني :**تضمن هذه المستندات الالتزام بالقوانين واللوائح المحلية والدولية الخاصة بالنقل.

3- **إدارة العمليات اللوجستية :**تسهل التخطيط والتنظيم لتسليم البضائع في الوقت المحدد.

4- **حماية الأطراف المتعاقدة:** توفر مستندات النقل دليلًا على الحقوق والمسؤوليات لكل طرف، مما يقلل من المخاطر المالية والقانونية.

رابعا: البيانات الأساسية التي تحتويها مستندات النقل

1. تفاصيل الشاحن والمستلم.
2. نوع البضائع ووصفها.
3. الوزن والحجم.
4. طريقة النقل (بري، بحري، جوي).
5. تكلفة الشحن.
6. توقيعات الأطراف المعنية.

تلعب مستندات النقل دورا أساسيا في العمليات اللوجستية وتسهيل حركة التجارة العالمية. فهي ليست مجرد أوراق، بل أدوات تنظيمية وقانونية تضمن الحقوق والمسؤوليات. لذلك، فإن فهم أنواعها واستخدامها الصحيح أمر بالغ الأهمية لكل من يعمل في مجال النقل والتجارة.

المحور الخامس:

تكاليف النقل الدولي

الأهداف التعليمية

- **الهدف الأول: التعرف على أنواع تكاليف النقل؛**
- **الهدف الثاني: تحديد طرق حساب تكاليف النقل؛**
- **الهدف الثالث: أساليب توفير التكاليف؛**

تتطلب الإدارة الاستراتيجية لتكاليف النقل بصفه عامة ضرورة تناول وتحليل عناصر تكلفة النقل من مصروفات ورسوم وعناصر تكلفة مختلفة، كذلك فحص ودراسة طبيعة مكونات كل عنصر من عناصر التكلفة ومحرك التكلفة الذي يحرك ويحدث هذه التكلفة ويؤثر فيها، ومن المعروف أن التكاليف بصفه عامة تنقسم إلى تكاليف ثابتة ومتغيرة؛ تكاليف التأسيس وتكاليف التشغيل وتختلف هذه التكاليف باختلاف طبيعة النشاط والعناصر الداخلة فيه.

أولاً: تكاليف النقل الأساسية:

1- تكاليف النقل البحري:

يعتبر النقل البحري أكثر أنواع النقل شيوعاً واستعمالا؛ حيث يحوز على أكبر حصة في سوق النقل الدولي للبضائع بسبب الميزات التي يوفرها كنقل البضائع الكبيرة والضخمة لمسافات طويلة مع انخفاض تكاليفه مقارنة مع أنواع النقل الأخرى.

أ- أنواع النقل البحري:

- ✓ **الحاويات الكاملة :(FCL)** يتم شحن حاوية كاملة (20 أو 40 قدم) مملوءة بالبضائع الخاصة بالمستورد.
- ✓ **الشحن المشترك :(LCL)** يتم مشاركة الحاوية بين عدة مستوردين، حيث تحسب التكلفة بناء على حجم ووزن البضائع.
- ✓ **أنواع نقل أخرى:** مثل نقل المواد السائلة ونقل الحبوب والحيوانات وغيرها.

ب .العوامل المؤثرة على التكلفة:

يمكن أن تنقسم تكاليف النقل البحري في محملها الى ثلاثة فئات رئيسية وهي:

تكلفة رأس المال، تكاليف التشغيل، تكاليف الرحلة.[1]

والعامل الأول الذي يؤثر في هذه التكاليف في النقل البحري هو موقف تشغيل السفينة الذي ينقسم الى أربعة انواع وهي: تشغيل السفينة بواسطة المالك، المالك يؤجر سفينة عارية، المالك يؤجر سفينة مجهزة لمدة سنة، وأخيرا تشغيل السفينة بواسطة المستأجر.

[1] - محمد محمود يوسف وآخرون، الإدارة الاستراتيجية لتكاليف النقل ودورها في تنمية حركة التجارة العربية البينية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، داينامك للطباعة، القاهرة، 2003، ص24.

وهي عناصر ثابتة تتضمن التكاليف الرأسمالية من اهتلاك وأصول ثابتة للسفينة وتكاليف تجهيز السفينة التي تتضمن أجور الطاقم والعمال وتكاليف الصيانة.

أما العوامل الثانية فتتمثل في التكاليف المتغيرة وهي التي ترتبط بالنشاط مباشرة مثل تكاليف الوقود المتعلق بطول الرحلة وحمولتها ورسوم العبور والقنوات.

ويمكن تقسيم عناصر التكلفة الثابتة والمتغيرة للنقل البحري المحو الاتي في الجدول التالي:[1]

تكلفه حيازة الأصل (السفينة)	تكاليف الأصل	تمثل تكلفه ثابتة من وجهه نظر المالك أو المستثمر الرئيسي
تكاليف التشغيل	1. تكاليف الطاقم 2. الامدادات والمخازن 3. التأمين البحري 4. تكاليف الإدارة	-تعتبر تكلفة متغيرة تتأثر بعدد افراد الطاقم وجنسياته وشروط الخدمة، -تمثل تكلفه متغيرة في ضوء المخزون البحري؛ مخزون الآلات؛ مخزون الخدمة، مخزون الأطعمة، مخازن أخرى للتسلية أو الملابس وغيره. -ويمكن اعتباره تكلفه ثابته إذا ضل مستقرا لأغراض تغطية مخاطر محدده في بوليصة التأمين. -وتمثل تكلفة ثابتة للتشغيل من حيث الخدمات الإدارية وغمساك الدفاتر والحسابات.
تكاليف الرحلة	1. التكاليف العامة للرحلة 2. تكاليف الشحن والتفريغ 3. رسوم الموانئ 4. رسوم القنوات	- تعتبر تكاليف متغيرة كدالة في عمولة التوكيلات ورسوم الموانئ والقنوات ووقود الرحلة والتأمين على البضاعة وتكاليف متنوعة أخرى. - تتأثر بالسرعة التصميمية والاقتصادية وشكل بدن السفينة وأنواع الماكينات ومستوى الصيانة. - رسوم الموانئ ورسوم عبور القنوات وهي تكلفه متغيرة تتمثل في تكاليف الرسو، الرباط والقطر ورسوم الحجر الصحي ورسوم التذاكر وعمولة الوكالة البحرية. -وتعتبر تكلفه متغيرة حسب طبيعة الرحلة.

[1] - محمد محمود يوسف وآخرون، مرجع سابق، ص ص 27، 28.

2- تكاليف النقل الجوي:

يعتبر النقل الجوي أحد المجالات الرئيسية لعملية النقل الدولي؛ وبالرغم من الحداثة النسبية لهذا النوع من فروع النقل إلا أنه استمد أهمية خاصة نظرا لما يتمتع به من بعض المزايا والخصائص التي قد لا تتوفر في أي فروع النقل الأخرى، فهو يتميز بالكفاءة والسرعة والمرونة وتوافقه مع نقل كثير من البضائع ذات الخصائص والسمات المعينة؛ مثل البضائع سريعة التلف والبضائع الخفيفة ذات القيمة المرتفعة، لذلك تعتبر هذه الوسيلة من النقل غاليه الثمن مقارنه بوسائل النقل الأخرى.

تعتبر صناعه النقل الجوي صناعه كثيفة رأس المال فهي لا تشبه الأنشطة الخدمية الأخرى، فهي تحتاج إلى مزيد من الأرصفة والآلات والتجهيزات والتركيبات وأنظمة الاتصالات الحديثة، كما تتطلب أيضا كثيرا من التسهيلات والتجهيزات غالية الثمن وعلى درجه عالية من الكفاءة؛ كما تتطلب درجه عالية من التخطيط واداء العمليات الإدارية الاخرى ذات المهام العالية، والنتيجة المستخلصة من كل ما سبق هي أن صناعه الملاحة الجوية يمكن اعتبارها أنشطه كثيفه رأس المال العيني والنقدي بنوعيه المادي (رأس المال) والبشري (مهارة عنصر العمل)؛ومنه فإن الاحتياجات الرأسمالية الكثيفة التي تتطلبها تلك الخدمات تحتم ضرورة رفع العائد المتحصل من أداء تلك الخدمة فهي خدمه تتطلب دفع نقدي عالي.[1]

كما يلاحظ في قطاع النقل الجوي انخفاض هامش نسبه الأرباح؛ حيث نجد أن أنشطة الملاحة الجوية بصفه عامه تحصل على نسب أرباح خفيفة جدا مقارنة بهامش الأرباح في قطاع الخدمات الأخرى؛ وتعتبر قريبه من الحدود الدنيا لهوامش الأرباح؛ وذلك راجع كما سبقت الإشارة إليه إلى ارتفاع التكاليف الاستثمارية والتشغيلية لهذا القطاع؛ كما انها خدمات تتميز بالموسمية فيكون الطلب عليها غير مستقر خلال السنة ففي بعض الشهور يلاحظ ازدحام وتكدس الطلبات على الخطوط المختلفة؛ وعكس ذلك يلاحظ في أشهر أخرى، كما أن الغالب على نشاط النقل الجوي هو نقل الأشخاص على حساب نقل البضائع فمعظم عوائد خطوط النقل الجوي تأتي من عمليات نقل الأشخاص وليس نقل السلع والبضائع، فنجد أن أكثر من 75% من عوائل شركات النقل في الولايات المتحدة الأمريكية متأتيه من نقل الاشخاص و 15% الباقية من نقل السلع والبضائع والشحنات المختلفة وهذا ما يفسر الموسمية في الطلب على خدمات النقل الجوي.

تتعدد المعايير والاتجاهات المستخدمة في تصنيف وتبويب تكاليف النقل الجوي؛ وهو ما يؤدي الى اختلاف أنواع تلك التكاليف وفقا لتباين معايير التصنيف المستخدمة؛ وبصفه عامة يستند تصنيف تكاليف

[1] - محمود حامد محمود، مرجع سابق، ص230.

نشاط النقل الجوي إلى معيارين رئيسيين يعتمد الأول على المدخل التقليدي للتصنيف بينما يأخذ المعيار الثاني في بالمدخل الحديث في تقسيم تلك النفقات:[1]

1-2 المدخل التقليدي في تقسيم وتصنيف تكاليف النقل الجوي:

تنقسم تكاليف النقل الجوي وفقا للمعيار أو المدخل التقليدي إلى نوعين من النفقات وهي النفقات التشغيلية والنفقات غير التشغيلية:

النفقات غير التشغيلية: وتتضمن بنود النفقات المحددة وفقا لضوابط منظمة الطيران المدني الأمريكي وتشمل:

- ✓ الخسائر الرأسمالية الصافية الناتجة عن بيع أصول وممتلكات الشركة.
- ✓ الخسائر الناجمة عن ممارسه الأنشطة المكملة لنشاط النقل الجوي ومثلها الخدمات الجوية والاسواق الحرة.
- ✓ فوائد الائتمان الذي تحصل عليه شركة الطيران وخسائر عمليات الصرف الاجنبي.

النفقات التشغيلية:

وتشمل كافة أنواع التكاليف أو النفقات التي لا تندرج ضمن أنواع النفقات غير التشغيلية؛ ويلاحظ أن نفقات التشغيل تنقسم بدورها إلى نوعين:

تكاليف تشغيل المباشر:

- تكاليف طاقم الطائرة؛
- رسوم المطارات والطرق؛
- تكاليف الوقود والزيوت؛
- الصيانة والفحص
- مخصصات استهلاك الاصول؛

وتجدر الإشارة إلى أن نسبة تكاليف التشغيل المباشرة تقدر بنصف تكاليف الطيران الإجمالي.

تكاليف تشغيل غير المباشرة:

- خدمات الركاب؛
- تكلفه المبيعات والخدمات الأرضية والمصروفات الإدارية؛

[1] سميرة ابراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2002، ص195.

2-2 المدخل الحديث في تقسيم وتصنيف تكاليف النقل الجوي:

تقتصر تقسيمات التكاليف وفقا للمدخل الحديث على تصنيف نفقات التشغيل والتي تصنف وفقا لمعيار الثبات أو التغير النسبي في معدل تكرار التكلفة إلى تكاليف تشغيل متغيرة وأخرى ثابتة يتم تحليلها كما يلي:[1]

تكاليف التشغيل المباشرة المتغيرة:

- تكاليف الوقود؛
- تكاليف طاقم الطائرة المتغيرة؛
- تكاليف طاقم القيادة المتغيرة؛
- التكاليف الهندسية المباشرة؛
- تكاليف خدمه الركاب.

تكاليف التشغيل المباشرة الثابتة:

- المصاريف الثابتة للطائرات؛
- التكاليف السنوية الثابتة لأطقم الطيران؛
- المصاريف السنوية الثابتة لأطقم القيادة؛
- تكاليف المرافق الهندسية.

3-2 كيفية احتساب تكلفة السلعة المنقولة:

في عالم شركات الشحن يستخدم مصطلح الوزن الحجمي، وهو الوزن القائم على الأبعاد أي أبعاد الطرد لأنه يمكن أن تتأثر تكلفة نقل شحنة ما بمقدار المساحة التي تحتلها على متن الطائرة.

فيمكن أن يكون الوزن الفعلي للطرد صغيرا مقارنة بحجمه، أو طبيعة الشحنة وشكلها يجعل حجمها كبيرا، مما يعني إشغاله لحيز أكبر. وهذا يجبر شركات الشحن على أخذ شحنات أقل على متن الطائرة؛ لذلك يتم حساب الوزن الفعلي ومقارنته مع الوزن الحجمي (الأبعاد) للشحنة للتأكد من أيهما أكبر؛ وبناء على ذلك يتم استخدام الوزن الأكبر لحساب سعر الشحن والتكلفة النهائية لعملية الشحن.

يتم حساب الوزن الحجمي بضرب الطول × الارتفاع × العرض للطرد وقسمة النتيجة على العامل الحجمي. هذا العامل يختلف باختلاف وحدة القياس. فمثلا باستخدام الكيلوغرامات لحساب رسوم الشحن، تكون

[1] سميرة ابراهيم أيوب، اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية، الدار الجامعية، الاسكندرية، 2003، ص197.

المعادلة لحساب الوزن الحجمي كالتالي: الوزن الحجمي (كلغ)= (الطول (سم) × الارتفاع (سم) × العرض (سم)) / 5000.

مثال عن خطوات حساب الوزن الحجمي:

- أولا قياس طول وارتفاع وعرض الطرد باستخدام أطول نقطة على كل جانب. يجب أن تأخذ هذه القياسات في الاعتبار أي انتفاخات أو جوانب مشوهة. فهذه الانتفاخات والزوائد عن الحجم الطبيعي تدخل في حساب الوزن الحجمي.

-عند حساب الوزن الحجمي يتم تقريب الناتج لأقرب عدد صحيح.

- بعد ذلك يتم ضرب أبعاد الطرد للحصول على الحجم المكعب.

على سبيل المثال إذا كان الطرد: 20 سم، 30 سم، 15 سم. فإن حجم الطرد هو ناتج ضرب هذه القياسات ببعضها = 9000 سم.

أخيرا الحجم المكعب للطرد يتم تقسيمه على العامل الحجمي ويسمى (DIM) . وهذا العامل تحدده شركات الشحن العالمية مثل Fedex, UPS .

ففي إكمال المثال السابق ستقوم بتقسيم الحجم المكعب للطرد على العامل الحجمي: 9000 سم / 5000 = 1.8 كلغ.

وبتقريب العدد يصبح الوزن الحجمي = 2 كلغ.

كيفية قيام شركة الشحن بتحصيل رسوم الطرد في هذا المثال:

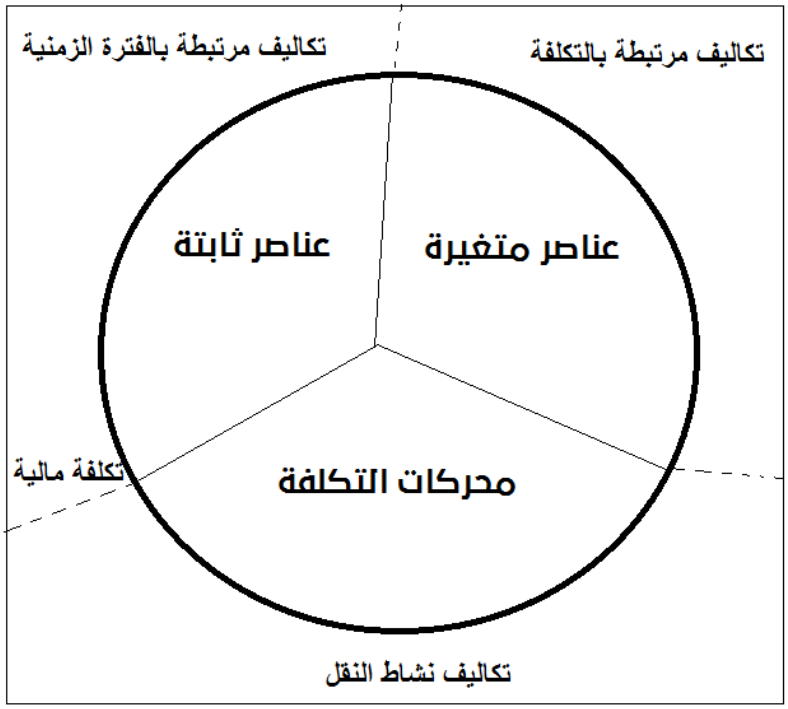
إذا كان الوزن الفعلي للطرد أقل من 2 كلغ -لنقل وزنه الفعلي 1 كلغ – فإن شركة الشحن ستطالب بتكلفة الشحن بناء على الوزن الحجمي باعتباره أكبر من الوزن الفعلي.

إذا كان الوزن الفعلي للطرد أكثر من 2 كلغ – على سبيل المثال، 3 كلغ – ، فسوف يعتمد تسعير الشحن على الوزن الفعلي ، وليس الوزن الحجمي (البعدي) ، نظرًا لأنهم يتقاضون أجرة الشحن بناء على العدد الأكبر.

وهناك عوامل أخرى تؤثر ايضا في تكاليف النقل كوجهة الشحنة؛ فبعض الوجهات تكون أعلى تكلفة بسبب قيود المطار أو قلة الرحلات. وكذلك نوع البضائع فلبضائع الخطرة أو القابلة للتلف تتطلب خدمات خاصة تزيد التكلفة.

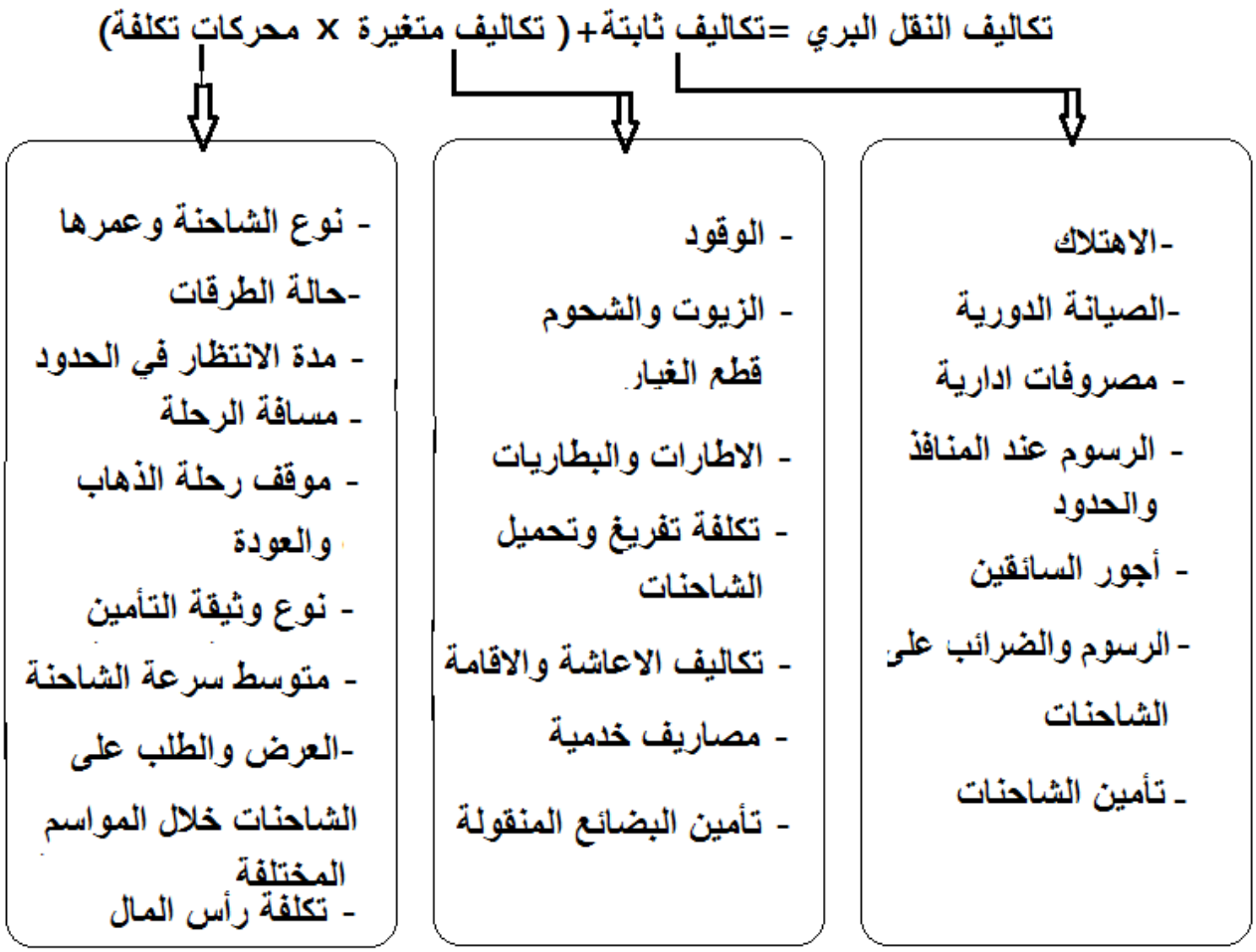
3- تكاليف النقل البري:

يستخدم النقل البري عادة لنقل البضائع بين الدول المتجاورة وعبر الحدود البرية باستخدام الشاحنات والسيارات وغيرها من وسائل النقل البرية، ويمكن التعبير عن التكاليف المحددة للنقل البري عبر الطرق في عناصر الشكل التالي:[1]



[1] - محمد محمود يوسف وآخرون، مرجع سابق، ص 44.

ويلاحظ من هذا الشكل أن عناصر تكاليف النقل يمكن التعبير عنها في شكل معادلة خطية تتضمن محورين أساسيين؛ الأول منهما يمثل تكاليف ثابتة والثاني يمثل تكاليف متغيرة تتغير في ضوء مجموعة من العوامل أو محركات التكلفة على النحو الأتي:[1]



إضافة إلى عوامل أخرى مثل:

- ✓ **المسافة**:كلما زادت المسافة، زادت التكلفة.
- ✓ **نوع الشاحنة**: شاحنات مبردة للبضائع القابلة للتلف. شاحنات كبيرة للبضائع الثقيلة.
- ✓ **حجم البضائع**:البضائع الكبيرة تحتاج مساحة أكبر وبالتالي تكلفة أعلى.

ثانياً: التكاليف المرتبطة بالموانئ والمناولة

1- **رسوم الموانئ**:تُدفع في ميناء التحميل وميناء التفريغ.

- ❖ قد تشمل رسوم تحميل وتفريغ الحاويات.

[1] - محمد محمود يوسف وآخرون، مرجع سابق، ص 45.

- رسوم تفتيش الجمارك، إذا تم اختيار الحاوية للفحص.

2- **رسوم التخزين:**

- إذا بقيت الحاوية لفترة طويلة في الميناء، تُفرض رسوم تخزين يومية.

3- **رسوم المناولة:**

- نقل الحاويات من السفينة إلى ساحة التخزين.
- قد تُفرض رسوم على إعادة ترتيب البضائع.

ثالثاً: الرسوم الجمركية والضرائب:

1- **الرسوم الجمركية:**

- تُحسب بناءً على قيمة الشحنة: (CIF)قيمة الشحنة + تكلفة الشحن + التأمين.
- تختلف النسبة حسب نوع البضائع وبلد الوجهة.

2- **ضرائب الاستيراد:**

- مثل ضريبة القيمة المضافة (VAT) المطبقة في بعض الدول.

3- **رسوم التفتيش:**

- رسوم تُفرض إذا كانت البضائع تحتاج إلى فحص أو تحاليل إضافية.

رابعاً: التكاليف الإدارية والتوثيق:

1- **رسوم بوليصة الشحن:**

- إصدار بوليصة الشحن هو جزء أساسي من عملية النقل.

2- **التخليص الجمركي:**

- رسوم يدفعها وكيل التخليص الجمركي لتسهيل إدخال البضائع.
- قد تشمل تكاليف الشهادات (مثل شهادة المنشأ).

3- **التأمين على الشحن:**

- تأمين اختياري يضمن تعويض قيمة البضائع في حالة التلف أو الفقد.

خامساً: رسوم إضافية قد تؤثر على التكاليف:

1- **رسوم الوقود:**

- ❖ تختلف حسب أسعار النفط العالمية ويتم تعديلها دورياً.

2- **رسوم الطوارئ:**

- ❖ تُفرض أحياناً في الأزمات العالمية أو الكوارث الطبيعية.

3- **رسوم خاصة بالبضائع الخطرة:**

- ❖ إذا كانت الشحنة تحتوي على مواد خطرة، يتم تطبيق رسوم إضافية.

سادسا: أساليب توفير التكاليف

1. **اختيار وسيلة النقل الأنسب** :البحر للبضائع الثقيلة، الجو للبضائع العاجلة.
2. **التخطيط المسبق** :تجنب أوقات الذروة وموسم الأعياد.
3. **الاستفادة من خدمات الشحن الجماعي** :لخفض التكاليف إذا كانت الكميات صغيرة.
4. **التفاوض مع شركات الشحن** :يمكن أن يقدموا خصومات على الشحنات الكبيرة أو المتكررة.

المحور السادس:

تأمين النقل الدولي

الأهداف التعليمية

- **الهدف الأول: التعرف على مفهوم التأمين؛**
- **الهدف الثاني: تحديد خصائص عقد التأمين؛**
- **الهدف الثالث: الاطلاع على مبادئ عقد التأمين؛**

كثيرا ما تقع خسائر أو أضرار أثناء عملية نقل البضائع أو تحميلها أو تنزيلها، وتضل احتمالات التعويض عن مثل هذه الخسائر محدودا نوعا ما، فشركات النقل الدولي تستطيع التخلص من المسؤولية في كثير من الأحيان بالاعتماد على القوانين والمواثيق الخاصة بالنقل الدولية كل هذا ساهم في تطوير تأمين النقل الدولي الذي يعتبر ضرورة حتمية لمواجهة هذه المشاكل؛ بحيث أصبح اجباري وجود غطاء تأميني للشحنة المنقولة؛ وأصبحت البنوك تجبر متعامليها عند فتح أي اعتماد أن تكون البضاعة مؤمن عليها ومن هنا فإن وثيقة التأمين عنصر هام في التجارة الدولية كما يعتبر التأمين البحري الأكثر شيوعا .

أولا: مفهوم التأمين

هو عبارة عن العقد بين المؤمن والمؤمن له فيلتزم الأول بدفع القسط والثاني بدفع مبلغ التأمين في حالة وقوع الخطر ويعتبر هذا الضمان جوهر العملية التأمينية وتحقيقه يبقى محتملا غير مؤكد وغير مستبعد في آن واحد.

ولقد عرّف المشرع الجزائري في المادة 619 من القانون المدني الجزائري: "التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدى إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغ من المال في حال وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين في العقد وذلك مقابل قسط أو أي دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن".

من خلال هذا التعريف يتضح أن العناصر الأساسية لعقد العملية التأمينية هي كالاتي:[1]

عقد التأمين: وهو عقد اتفاق بين المؤمن والمؤمن له؛ يتعهد فيه المؤمن بتعويض المؤمن له عن الخسائر المغطاة بموجب العقد ويكون هذا التعويض عينيا او ماليا مقابل قيام المؤمن له بدفع قسط التأمين عند ابرام العقد.

وثيقة التأمين (بوليصة التأمين): وهي المستند أو البينة التي تبرهن على وجود عقد التأمين وتحتوي على بيانات التأمين كاملة ومفصلة؛ ولإصدار وثيقة التأمين لابد من توفر كل المعلومات الأساسية.

المؤمن: وهو الشخص أو الشركة الذي يقوم بتغطية قيمة التأمين لطالب التأمين ضد الخطر المؤمن ضده.

[1] - عبد القادر لعطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، الأردن، 2009، ص04.

قسط التأمين: ويمثل التزام المؤمن له في عقد التأمين وهو المبلغ الذي يدفعه المؤمن له للمؤمن مقابل التزام الأخير بتحمل طبيعة الخطر.

مبلغ التأمين: وهو المبلغ الذي يلتزم المؤمن بدفعه للمؤمن له أو المستفيد عند تحقق الخطر المتوقع ووقوعه.

مده التأمين: يعتبر عقد التأمين من العقود الزمنية اي المرتبطة بمدة محدده تبينها وثيقة التأمين؛ ويكون خلالها عقد التأمين ساريا، وفي حال تأمينات النقل الدولي تكون المدة عادة الى غاية وصول البضاعة.

المؤمن له: طالب التأمين وهو الطرف (طبيعي أو معنوي) الذي يتعرض لخطر في شخصه أو ممتلكاته فيطلب خدمات التأمين ضد هذا الخطر من المؤمن.

ثانيا: خصائص عقد التأمين

عقد التأمين الدولي هو عقد يتميز بعدة خصائص تميزه عن غيره من العقود. هذه الخصائص تشمل ما يلي:

- ✓ عقد رضائي: عقد التأمين الدولي لا يحتاج إلى شكلية معينة لإبرامه، فهو يقوم بمجرد توفر إرادتين متطابقتين (المؤمن والمؤمن له) على مضمون العقد الذي يُشترط أن يكون مكتوبًا.
- ✓ عقد ملزم للطرفين: يلزم كلا الطرفين (المؤمن والمؤمن له) بتنفيذ التزامات محددة:
  - التزامات المؤمن له: دفع القسط المتفق عليه وتقديم البيانات الصحيحة والكاملة المتعلقة بالخطر المؤمن عليه.
  - التزامات المؤمن: تحمل الأضرار أو دفع التعويض عند وقوع الخطر المؤمن عليه، وفقًا لشروط العقد.
- ✓ عقد اذعان: ويعتبر هذا الأخير أنه عقد تعسفي لأن في عقد التأمين هناك الطرف القوي الذي يملي شروطه وما على المؤمن له إلا الرضوخ أو الخضوع لهذه الشروط أو رفضها باستثناء التأمينات الإلزامية.[1]
- ✓ عقد مُعاوضة: يتضمن تبادل منافع متقابلة بين الطرفين: المؤمن له يدفع القسط، والمؤمن يتحمل المخاطر ويمنح التعويض عند تحقق الخطر.
- ✓ عقد التأمين الدولي هو عقد قانوني: ويتمتع بالشرعية القانونية يعمل بها في حال وقوع نزاع أو خلاف.

[1] - ساخي بوبكر، أليات التأمين الدولي وإعادة التأمين، مطبوعة دروس بقسم العلوم الاقتصادية، جامعة البليدة2، 2020،ص 20.

ثالثا: مبادئ عقد التأمين:

مبادئ التأمين تعدّ الأساس الذي يقوم عليه أي عقد تأميني، وهي تُحدد الإطار الذي يعمل فيه المؤمن (شركة التأمين) والمؤمن له (المستفيد). تشمل المبادئ الأساسية للتأمين:[1]

- ✓ مبدأ حسن النية: يشترط أن يُبنى عقد التأمين على الشفافية والصدق الكامل بين الأطراف.
  - يلتزم المؤمن له بتقديم معلومات صحيحة وكاملة حول موضوع التأمين، مثل المخاطر المرتبطة بالممتلكات المؤمن عليها.
  - يلتزم المؤمن (شركة التأمين) بتوضيح كافة شروط وأحكام العقد بوضوح، بما في ذلك الحقوق والواجبات والتغطية والاستثناءات.
- ✓ مبدأ المصلحة التأمينية: يشترط في هذا المبدأ أن تقوم المصلحة التأمينية للمؤمن له والمؤمن وذلك باستبعاد عنصر المغامرة من عملية التأمين
- ✓ مبدأ التعويض: يهدف إلى إعادة المؤمن له إلى الحالة المالية التي كان عليها قبل وقوع الخسارة.
  - يطبق من خلال تعويض الخسائر بمبلغ مالي يُعادل القيمة الحقيقية للخسارة.
- ✓ مبدأ المشاركة: إذا كان هناك أكثر من عقد تأميني يغطي نفس الموضوع ونفس الخطر، فإن شركات التأمين تشترك في تحمل التعويضات.
  - يهدف إلى منع المؤمن له من الحصول على تعويضات زائدة عن قيمة الخسارة.
- ✓ مبدأ الحلول: وهو أنه يحق لشركة التأمين أن تحل محل المؤمن له في الرجوع إلى على الغير في الخسارة التي لحقت بالمؤمن له وتطالبه بالتعويض.

رابعا: تأمين عمليات النقل:

تأمين عمليات النقل البحري والبري والجوي الدولي تهدف إلى حماية البضائع والممتلكات التي يتم شحنها من المخاطر المحتملة أثناء عملية النقل. يتضمن هذا النوع من التأمين مجموعة من التغطيات التي تساعد الشركات والأفراد على تقليل الخسائر المالية في حالة وقوع حوادث غير متوقعة.

[1] - يوسفي صلاح الدين، التأمين الدولي، مطبوعة دروس، قسم العلوم التجارية، جامعة الجزائر، 03، 2022، ص ص 44، 45.

1- التأمين الجوي الدولي:

يعتبر تأمين الطيران من الأنواع الحديثة في التأمين إذ أنه بدأ في نهاية العقد الأول من القرن العشرين قبيل بدأ الحرب العالمية الأولى بسنوات قليلة.

واكتتبت أول وثيقة تأمين جوي من قبل هيئة لويدز عام 1911 وتوقفت شركة الاكتتاب في هذا النوع من التأمين سنة 1912 بعد استمرار سوء الأحوال الذي تسبب في حالات تحطم ترتب عنها خسائر، أما عن البداية الفعلية لمفهوم تأمين الطيران وانطلاقته الفعلية فتجسدت مع امضاء اتفاقية وارسو في 12 أكتوبر 1929 التي مثلت معاهدة دولية عالجت مشكلة مسؤولية الناقل الجوي أين تم بموجبها تثبيت بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي، وفي عام 1934 تم انشاء الاتحاد الدولي لتامين الطيران (IUAI).[1]

فيعرف عقد التأمين الدولي الجوي بأنه ذلك النوع من عقود التأمين الذي يغطي المخاطر التي تتعرض لها الطائرة أو الحمولة والناتج عن حوادث تشغيل أو صيانة أو اصلاح أو صنع الطائرات أو حوادث النقل الجوي والمسؤولية عنها.

- العواصف الرعدية، الأمطار الغزيرة، العواصف الثلجية، والرياح العاتية تؤثر بشكل مباشر على عمليات الطيران.
- مثل الأعاصير والانفجارات البركانية التي تنتج عنها رماد بركاني يهدد سلامة المحركات.
- فشل في المحركات أو الأنظمة الحيوية للطائرة مثل أنظمة الهبوط أو التحكم.
- عيوب في برامج الملاحة الجوية أو أجهزة الاتصال.
- الطائرات القديمة أكثر عرضة للعطل نتيجة تآكل المواد أو ضعف الصيانة.
- اضافة الى الأخطاء الناجمة عن سوء التقدير أثناء الإقلاع أو الهبوط وخطر الإرهاب والاختطاف.

كما تشير وثائق التأمين الجوي المتداولة في سوق التأمين إلى أن هذا العقد يغطي بصوره رئيسية الأخطار الأتية:

التأمين على جسم الطائرة: ويشمل الأضرار التي قد تلحق بهيكل الطائرة أثناء الطيران أو تجوالها أو وقوفها داخل المطار؛ حيث تتحمل شركات التأمين دفع تعويض محدد مسبقا في بنود عقد التأمين عن هذه الأضرار.

[1] - بالعجين خالدية، التأمين الدولي، مطبوعة دروس، قسم العلوم التجارية، جامعة تيارت،2021، ص 74.

تأمين المسؤولية المدنية تجاه الركاب: ويغطي الأضرار التي قد تلحق بالمؤمن له أثناء وجوده على متن الطائرة.

تأمين المسؤولية عن الشحنات الجوية: ويغطي المبالغ التي قد يلتزم الناقل الجوي بأدائها قانونا نتيجة أي فقد او تلف للشحنات الجوية بسبب حادث في أثناء عمليات التحميل والنقل او التفريغ من وإلى الطائرة.

تأمين المسؤولية المدنية تجاه الطرف الثالث: حيث يتم تعويض المؤمن له عن كل المبالغ التي يلتزم بسدادها قانونا بوصفها تعويض تجاه الطرف الثالث من غير ركاب الطائرة عما قد يلحق بهم من أضرار جسديه أو مادية بسبب حادث ناجم عن الطائرة سواء كان مباشرا أو نتيجة سقوط شيء منها.

تأمين المسؤولية المدنية لمشغلي المطارات: ويغطي هذا التأمين الأضرار التي قد تلحق بمشغل المطارات نتيجة التزامهم بالتعويض عن الأخطار التي قد تتسبب بها النشاطات المختلفة التي تتم في المطارات.[1]

2- التأمين البري الدولي:

التأمين البري الدولي هو نوع من التأمين الذي يغطي المخاطر المرتبطة بنقل البضائع أو الركاب عبر الطرق البرية بين الدول. يهدف هذا النوع من التأمين إلى توفير حماية مالية وتعويضات للمؤمن عليه ضد الخسائر أو الأضرار التي قد تحدث خلال عملية النقل البري الدولي.

أهم جوانب التأمين البري الدولي:

- التغطية التأمينية:
  - تغطي الأضرار التي قد تصيب البضائع أثناء النقل نتيجة الحوادث، السرقات، أو الكوارث الطبيعية.
  - يمكن أن يشمل التأمين الأضرار التي قد تلحق بمركبات النقل مثل الشاحنات.
- المخاطر المغطاة:
  - الحوادث المرورية.
  - الحرائق والانفجارات.
  - السرقات أو عمليات السطو.
  - التلف الناتج عن الظروف المناخية أو الكوارث الطبيعية.
  - الأخطاء البشرية أثناء التحميل أو التفريغ.

[1] - بالعجين خالدية، مرجع سابق، ص76.

ويمكن تقسيم التأمين البري إلى قسمين رئيسيين وهما:

التأمين على الأشخاص: ويقصد به التأمين من الأخطار التي تهدد الشخص في حياته أو سلامة جسمه أو صحته أو قدرته على العمل، وينقسم بدوره إلى التأمين على الحياة والتامين من الاصابات والحوادث.

التأمين على السلع: التأمين على البضائع يعد أفضل وسيلة لحمايتها من الأخطار التي قد تصيبها أثناء النقل داخل البلاد او خارجه، ورغم أهميته إلا أن الافراد لا يلجؤون إليه الا إذا اجبرتهم السلطات أو الجمارك على ذلك.

3- التأمين الدولي البحري:

ويتمثل في تأمين الخطر البحري الناشئ عن الملاحة البحرية ويشمل الخطر الذي تتعرض له السفينة أو ملحقاتها من أفراد، تجهيزات ومؤن وكذلك أي خطر تتعرض له البضائع المشحونة بشرط تحققه في عرض البحر ويجوز أن يمتد للخطر البري اذ يتضمن عقد التأمين الخطر المسجل والذي قد يلحق بالبضاعة قبل اجراء عملية الشحن أو بعد تفريغها في ميناء الوصول

تمثل المخاطر البحرية تهديدًا كبيرًا للنقل البحري والتجارة الدولية، إذ تنشأ عن مجموعة متنوعة من الأسباب الطبيعية والبشرية والفنية. نظرًا لتعدد هذه المخاطر، تُعد إدارتها والتأمين عليها من الأولويات لضمان استمرار العمليات بأقل خسائر ممكنة. فيما يلي تفصيل لهذه المخاطر:

- المخاطر الطبيعية (القوة القاهرة):

- العواصف والأعاصير: تعد العواصف البحرية الشديدة من أكثر التهديدات خطورة، حيث تؤدي إلى ارتفاع الأمواج بشكل كبير، مما قد يتسبب في انقلاب السفن أو غرقها.
- الزلازل والبراكين البحرية: الزلازل التي تحدث في قاع المحيطات قد تؤدي إلى حدوث أمواج تسونامي، مما يزيد من احتمالية غرق السفن أو تدميرها.
- الضباب الكثيف: يقلل الضباب من الرؤية، مما يزيد من مخاطر التصادم بين السفن أو ارتطامها بالصخور البحرية.

- المخاطر المتعلقة بالسفن والبضائع:

- غرق السفينة أو انقلابها: ينجم هذا الخطر عن عيوب في تصميم السفينة، أو الأحمال الزائدة، أو سوء توزيع الشحنة، بالإضافة إلى الظروف الجوية القاسية.
- الحرائق والانفجارات: تنجم عن أخطاء فنية مثل الأعطال الكهربائية أو عند نقل مواد قابلة للاشتعال دون اتخاذ الاحتياطات المناسبة.

- تلف البضائع أثناء النقل: تحدث الأضرار للبضائع نتيجة سوء المناولة أو استخدام معدات تحميل غير ملائمة، مما يؤدي إلى خسائر مالية كبيرة.
- التسربات: تواجه البضائع السائلة، مثل النفط، مخاطر التسرب أثناء النقل، مما يؤثر على قيمتها ويتسبب في أضرار بيئية جسيمة.
- المخاطر البشرية:
- القرصنة البحرية: لا تزال القرصنة تشكل تهديدًا رئيسيًا للنقل البحري، خاصة في المناطق ذات التوترات الأمنية مثل خليج عدن والمحيط الهندي. يقوم القراصنة باختطاف السفن واحتجاز الطاقم والبضائع مقابل فدية.
- الأخطاء البشرية: الأخطاء التي يرتكبها الطاقم أثناء القيادة، أو سوء تقدير المسارات، أو التعامل غير السليم مع الأحمال تعد من المخاطر المؤثرة على السفينة والبضائع.[1]
- السرقة والتخريب: غالبًا ما تحدث هذه الحوادث أثناء توقف السفن في الموانئ، حيث تصبح السفينة والبضائع عرضة للسرقة أو الأضرار الناتجة عن التخريب.

- الخسائر البحرية: الخسائر البحرية تعني الأضرار أو الفقدان الذي يصيب السفن أو البضائع أو حتى الأرواح أثناء العمليات البحرية. هذه الخسائر تُعد من المخاطر الأساسية التي تواجه النقل البحري، وتتطلب إدارة دقيقة للتقليل من آثارها.
- الخسائر الكلية: تتمثل في هلاك الشيء موضوع التأمين هلاكا تاما أو إذا أصبح عديم النفع لصاحبه أو إذا كان من الصعب استرداده؛ أو إذا كانت مصاريف إنقاذه تفوق قيمته الفعلية؛ ولهذا تنقسم الخسارة الكلية إلى نوعين هما:

-الخسارة الكلية الفعلية: ويقصد بها الهلاك التام للشيء موضوع التأمين أو فقده من نوعيته أو اذا أصبح المؤمن له في موقف غير القادر على استرداده والحصول عليه مثل غرق السفينة أو احتراق البضاعة

-الخسارة الكلية التقديرية: في هذا النوع من الخسائر لا يتعرض الشيء موضوع التأمين للهلاك المادي الكلي؛ ولكن يتخلى المؤمن له بسبب اعتقاده أن هناك خسارة كلية من الناحية التجارية مثل ترك السفينة والبضاعة بسبب زيادة مصاريف انقاذها عن قيمتها بعد الإنقاذ.

- الخسائر الجزئية: أي خسارة بخلاف الخسارة الكلية تعتبر خسارة جزئية وتنقسم إلى

[1] - بالعجين خالدية، مرجع سابق، ص79.

-الخسارة الجزئية العامة: وهي الخسائر البحرية التي تقع بشكل إرادي وتكون إما تضحية أو مصاريف استثنائية ولكن بقدر معقول في وقت الخطر العام بغرض تحقيق السلامة العامة مثل رمي بعض البضائع المشتعلة لإنقاذ باقي الشحنة.

-الخسائر الجزئية الخاصة: وهي أي خسارة جزئية للشيء موضوع التأمين نتيجة لخطر مؤمن ضده والتي لا تكون خسارة عامة ومن أمثلتها تعرض جزء من البضاعة التي يملكها أحد الأشخاص للحريق، الخسارة التي تنتج عن جنوح السفينة وغيرها من الخسائر التي تحدث بصفة عرضية.

- التغطيات التأمينية:

من المتعارف عليه عند التأمين دوليا على البضائع عند نقلها على أي وسيلة نقل أن يتم التأمين وفقا لواحدة من ثلاث مجموعات تسمى البنود المعهدية للشحن والتي طورها مجمع مكتتبي التأمين في لندن وكل بند يتكون من مجموعة من المخاطر تقبل التغطية التأمينية مع بعض الاستثناءات وتضم الفئات الثلاث تغطيات أساسية مشتركة فيما بينها وأوسع تلك الفئات تغطية هي الفئة "A" ثم تليها الفئة "B" ثم الفئة "C"

الشركة الجزائرية لضمان الصادرات CAGEX:[1]

نشأت الشركة في 10 جانفي 1996 بموجب الأمر 96-07 المتعلق بتأمين القرض الموجه للتصدير واعتمدت بمرسوم 26-235 في 20 جويلية 1996 والذي ينص على أن تأمين الصادرات يمنح الى الشركة المسؤولة عن الضمان والتي تعمل لصالح حسابها الخاص وتحت سيطرة الدولة وتتولى تأمين المخاطر التجارية والمخاطر المتعلقة بتأمين الصادرات وكذا المخاطر التي قد تنجم إثر حدوث كوارث طبيعية؛

تقوم الشركة بالمهام التالية:

- تأمين وائتمان الصادرات أي تغطية المخاطر التي قد تحدث خلال التصدير؛
- التأمين والائتمان الداخلي والذي يغطي الائتمان الداخلي للمؤسسة والقروض الخاصة بالاستهلاك؛
- تأمين المعارض؛
- بيع المعلومات المالية والاقتصادية؛
- تغطية الديون؛

[1] - https://www.cagex.dz/?page=1.

- التأمين المشترك واعادة التأمين.

المخاطر المغطاة:

تغطي السياسة الشاملة مخاطر الائتمان، أي عدم سداد الدين الناتج عن:

- عدم قدرة المشتري الخاص أو فشله في تحمل المخاطر التجارية.

- حدوث خطر سياسي أو كارثة طبيعية وليس نقل أو فشل المشتري العام تحت طائلة الخطر السياسي.

ضمانات إضافية:

الضمانات الإضافية هي موضوع تعديل عقد التأمين، بناء على طلب المؤمن له، وتغطي:

- مخاطر التصنيع.

- خطر انقطاع السوق.

الحصة المضمونة:

يتم تحديد معدل التغطية، المسمى بالحصة، عند:

- 80% من قيمة المبلغ غير المدفوع كخطر تجاري.

-90% من قيمة المبلغ غير المدفوع تحت طائلة المخاطر السياسية.

كيفية عمل الضمان:[1]

موافقة المشتري:

قبل التعامل مع المشتري الأجنبي، يقوم المؤمن له بتقديم طلب للحصول على موافقة مسبقة على أساس النموذج المقدم من قبل الشركة، والذي يسمى "طلب موافقة التصدير".

ويتبع طلب الموافقة مسح لقواعد البيانات المتاحة. عندما تكون التحقيقات إيجابية، تصدر الشركة للمؤمن عليه قرار موافقة يوضح فيه مبلغ السحب على المكشوف المضمون على المشتري الأجنبي، ومدة الصلاحية وشروط الدفع المطلوبة.

[1] - https://www.cagex.dz/index.php?page=2#lien_ass_exp.

يجب الإبلاغ عن أي مبلغ غير مدفوع للشركة في أقرب وقت ممكن وفي غضون ستين (60) يومًا من تاريخ الاستحقاق الأولي أو الممتد على أساس النموذج المعنون "إعلان التهديد بالخسارة" والمعروف أيضًا باسم "DMS".

يعد تأمين النقل الدولي عنصرًا أساسيًا في تعزيز التجارة الخارجية، حيث يوفّر حماية شاملة للبضائع من المخاطر المحتملة أثناء النقل، ويُخفف من الأعباء المالية الناتجة عن الحوادث أو الخسائر. كما يسهم في تعزيز الثقة بين الشركاء التجاريين، وضمان الامتثال للمعايير الدولية، ودعم استدامة الأنشطة التجارية من خلال تقليل التكاليف الطارئة؛ ويبرز التأمين كاستثمار استراتيجي يضمن استمرارية العمليات التجارية ويسهم في نموها على المستوى العالمي.

المحور السابع:

التغليف الدولي للحاويات

الأهداف التعليمية

- **الهدف الأول: التعريف بماهية التغليف الدولي؛**
- **الهدف الثاني: معرفة حاويات النقل الدولي وأنواعها المختلفة؛**
- **الهدف الثالث: التعرف على وحدة قياس الشحن بالحاويات؛**

أصبحت الشركات والمؤسسات تولي أهمية كبيره لتغليف منتجاتها خاصه مع زياد حدة المنافسة وظهور عدد كبير من المنافسين، فقد كان ينظر الى التغليف في الماضي على أنه مجرد عبوة أو علبة أو غلاف يوضع بداخله المنتج ليقوم بحمايته؛ إلا ان هذا المفهوم عرف تطورا وتغييرا كبيرا فقد أصبح رجال التسويق ينظرون إلى التغليف على أنه وسيله من الوسائل المهمة التي تتبناها المؤسسة من أجل أن تنتشر بين جمهورها لإعطائهم صوره جيدة عنها؛ مما أدى إلى إحداث تطور كبير في صناعه الغلاف؛ حيث أصبح الغلاف يجمع بين هدفين رئيسيين هما :حماية السلعة من المؤثرات الخارجية كالرطوبة والحرارة وحمايتها أيضا أثناء التنقل والاهتزاز والحركة أثناء الشحن وتفريغ والنقل، والهف الثاني هو حمله لصورة المؤسسة لأغراض تسويقية لجذب الزبائن والعملاء وتقديم صوره جيدة عن المؤسسة والمنتج.

أولا: **تعريف التغليف**

يعرف التغليف بأنه المادة الموجهة مؤقتا لاحتواء منتج أو مجموعة منتجات خلال عمليات مداولتها ونقلها وتخزنها أو عند عرضها للبيع؛ وذلك لحماية هذه المنتجات أو تسهل تلك العمليات، وأكثر من ذلك هو ضمان الحفاظ على البيئة؛ إذن الغلاف هو مجموعة العناصر المادية التي رغم أنها لا تنتمي إلى المنتج إلا أنها تباع معه لكي تسمح أو تسهل حمايته ونقله وتقديمه للتعرف عليه واستعماله من طرف المستهلكين.[1]

فالتغليف مفهوم شامل يتضمن كل الوسائل المستعملة في تجميع وحفظ وحماية المنتج وتسهيل مناولته وتخزينه ونقله بأمان من مكان إنتاجه إلى موقع استهلاكه، والتغليف يشمل كذلك التعبئة التي تعتبر جزءا من التغليف؛ يمكن القول أن للتغليف نفس معنى التعبئة بالنسبة للمنتج؛ فغالبا ما يستخدم مصطلح التغليف مكان التعبئة ولهما نفس الدور في الحماية والتداول والنقل وضمان العرض.[2]

1- مستويات التغليف:

يمكن تقسيم التغليف الى ثلاثة مستويات أساسية كالتالي:

الغلاف الأولي: وهو الحاوي لكل وحدة من المنتج ويكون على اتصال مباشرة بالمنتج، ويسمى كذلك بالتعبئة.

[1] - صلاح الدين جيلح، مرجع سابق، المحور 07. ص 01.

[2] - العيدوسي أحمد، دور التغليف في تصدير المنتجات، رسالة ماجيستير، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية ، جامعة يوسف بن خدة،2008،ص61.

الغلاف الثانوي: وهو الغلاف الذي يجمع عدة وحدات من المنتج ليشكل وحدة بيع، ويعمل على حماية المنتجات وحمل الرسالة الترويجية في نفس الوقت، وهذا المستوى من التغليف موجه لتأمين عملية التجميع والحمل والحزم، ويدعى كذلك بغلاف التجميع.

الغلاف الثالث: وهو الغلاف الذي يسمح بمناولة ونقل عدد من وحدات المنتج من المصانع إلى المستودعات أو نقاط البيع؛ مثل الصناديق التي تساعد في نقل المنتج من مراكز الإنتاج إلى مواقع الاستهلاك، ويهم الموزعين قبل المستهلكين النهائيين مثل علب الكرتون والصناديق والحاويات ويدعى كذلك بغلاف النقل، وله وظائف إمدادية ولوجستية أكثر من أن تكون له وظائف تسويقية وهو يهم الموزعين قبل المستهلكين.[1]

جدول الفرق بين التعبئة والتغليف

التعبئة	التغليف
التعبئة هي الغلاف المادي أو الحاوي الأول للمنتج أي تكون على اتصال مباشر مع المنتج. التعبئة احيانا ترتبط بفكرة تسهيل والمحافظة على السلعة. تشكل التعبئة وحدة بيع بالتجزئة.	التغليف هو جميع أنواع الأغلفة المستخدمة لغرض حماية المنتج وحفظ البضاعة حتى تتصل إلى يد المستهلك النهائي. هو مجموع العناصر المادية التي رغم أنها لا تنتمي إلى المنتج إلا أنها تباع معه؛ لكي تسمح وتسهل حمايته ونقله وتخزينه وتقديمه والتعرف عليه واستعماله من طرف المستهلكين.

2- أهمية استخدام التغليف:

- ✓ حماية البضائع: توفر خدمات تغليف البضائع حلول للحماية الفعالة للبضائع أثناء النقل. يمكن أن تقلل مواد وطرق التغليف المناسبة من مخاطر الاهتزاز والتأثير والأضرار للحفاظ على سلامة وجودة البضائع.
- ✓ تقليل الخسائر والأضرار: يمكن أن يقلل التغليف المناسب من الخسائر والأضرار أثناء النقل. قد تواجه البضائع مخاطر مختلفة، مثل الرطوبة والتغيرات في درجات الحرارة والضغط والاهتزازات. يمكن أن توفر خدمات تغليف البضائع المحترفة تدابير وقائية مقابلة بناءً على خصائص البضائع وبيئة النقل، مما يقلل من احتمالية الضرر.

[1] - يحي سعيد علي عيد، التسويق الدولي والمصدر الناجح، دار الأمين، ط1، القاهرة، 1997، ص157.

- ✓ تعزيز السلامة: تشمل خدمات تغليف البضائع تعبئة المواد الخطرة ووسمها، وتضمن التعبئة والتغليف الملائم للمواد الخطرة ووسمها الامتثال للوائح والمعايير ذات الصلة، وتقليل مخاطر الحوادث أثناء النقل وحماية سلامة الموظفين والبيئة.
- ✓ توفير الخبرة والتجربة: يتمتع موفرو تغليف البضائع بمعرفة وخبرة مهنية واسعة. يمكنهم توفير حلول تغليف مثالية بناء على خصائص البضائع ومتطلبات النقل.
- ✓ تحسين الصورة والسمعة: يدل استخدام خدمات تغليف البضائع بشكل احترافي التزام الشركة بسلامة وجودة البضائع، مما يعزز صورتها وسمعتها في السوق. حيث يترك التغليف الجيد انطباعا إيجابيا لدى العملاء والشركاء، مما يزيد من ثقتهم وولائهم للشركة.[1]

ثانيا: الحاويات في النقل الدولي

نشأت فكرة الحاويات أول مرة في النقل بالسكك الحديدية عام 1846 واستخدمت على شبكة السكك الحديدية البريطانية في العشرينات من القرن العشرين في نقل الشايp ولازال ينقل بنفس الطريقة إلى الأن، وقد استخدمت الحاويات لأول مرة في النقل البحري عام 1949 عندما قام جون وولام John Woolam بإرسال حاوية تحتوي على أدوات رياضية عبر البحر الايرلندي[2]، وفي سنة 1956 أسس الأمريكي مالكوم ماكلين (Lean MC Malcon) شركة ملاحة بحرية للنقل بالحاويات ، أرشدته خبرته واهتماماته في هذا المجال إلى أنّه يمكن نقل البضائع من المصدر إلى الزبون بسرعة أكبر وبتكلفة أقل في حال اختصرت عمليات الشحن والتفريغ، فتبين له أنّ ذلك يتحقق بتحميل بضائع كثيرة من أحجام وأنواع مختلفة داخل صندوق كبير تستوعبها الحاوية مما يوفر عمليات مناولة عدد كبير من الطرود، ويوفر استخدامها عددا كبير من اليد العاملة لتصبح شركته أكبر شركة حاويات في العالم.[3]

1- تعريف الحاوية:

عرفت اتفاقية سلامة الحاويات (CSC 1972) بجنيف بأن الحاوية وحدة من معدات نقل البضائع صالحة للاستخدام المتكرر ذات متانة تكفي للمناولة في الموانئ وعلى السفن مصمّمة خصيصا لنقل البضائع بوسيلة أو أكثر من وسائل النقل ودون عملية إعادة تحميل وسيطة لكي يجري رصها ومناولتها بسرعة، تكون مزودة بتجهيزات خاصة لهذه الأغراض.[4]

---

[1] - Kotler & Dubois « marketing Management » publie. Union Edition, Paris 1997, 11ème édition. P455.

[2] - عبد القادر فتحي لاشين، مرجع سابق، ص220.

[3] - https://fr.wikipedia.org/wiki/Malcom_McLean.

[4] - https://www-imo-org.translate.goog/en/OurWork/Safety/Pages/Containers-Default.aspx

تعريف المكتب الدولي للحاويات والنقل البيني (BIC): «الحاوية وعاء مصمم لاحتواء البضائع المجزأة أو قليلة التغليف والمخصصة لنقلها بدون مناولة وسيطة، أو انقطاع في الشحن»[1].

2- أنواع الحاويات:

هناك العديد من أنواع الحاويات حسب الحجم والاستخدام يمكن ذكرها كالتالي:

2-1-حاويات البضائع العامة:

تعتبر حاويات البضائع العامة تلك الحاويات غير المخصصة لنوع معين من البضائع؛ وتنقسم بدورها إلى عدة أنواع حسب أساسات الحاوية وطرق الوصول الى داخلها للتعبئة والتفريغ، ومن أهمها:

حاويات ذات الاستعمال العام: تكون هذه الحاويات مقفلة بشكل كامل، وصلبة في سقفها وجوانبها, وأن يكون في أحد جوانبها على الأقل باب، وهي مخصصة لنقل أنواع مختلفة من البضائع الجافة أو السائلة والتي تكون معبئة في علب كرتونية، معدنية أو بلاستكية.

[1] - www-bic--code-org.

2-2- حاويات السقف المفتوح:

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

3-2- حاويات البضائع السائبة (بضائع الصب):

وهي حاويات البقوليات والحبوب والطحين وغيرها، حيث يتم ملء وتفريغ الحاويات من فتحة خاصة فيها عن طريق الجاذبية أو الامالة أو ضغط الهواء.

2-4- حاويات مسطحة (المنصة):

تكون مسطحة ومنبسطة بدون جدران على الجوانب لها نفس مقاسات الحاويات العادية، مجهزة بزوايا لتسهيل مناولتها وبعضها بعجلات لتسهيل حركتها وتستخدم في نقل المعدات الثقيلة.

2-5- حاويات ذات جوانب مفتوحة:

تشبه هذه الحاوية الحاويات الجافة، لكن الفرق الأساسي يكمن في إمكانية فتح الأبواب على الجوانب.

تتيح الحاويات ذات الجوانب المفتوحة مزيداً من المرونة في الوصول إلى البضائع، مما يجعل عمليات التحميل والتفريغ أكثر سهولة، كما أنها توفر مساحة إضافية لنقل الشحنات التي يصعب وضعها في الحاويات الجافة التقليدية.

3- حاويات البضائع الخاصة:

وهي حاويات متخصصة في نقل نوع محدد من البضائع له خصوصية خاص به ومنها:

3-1- الحاويات المبردة (Refrigerated containers):

يمكنك استعمال هذا النوع من الحاويات في نقل البضائع التي تحتاج إلى مستوى معين من الحرارة كالفواكه واللحوم. فهي حاوية مزودة بجهاز مبرّد يضمن الاحتفاظ بالبرودة عند مستوى معيّن. وتعتمد على الطاقة الخارجية (سواء من الباخرة الشاحنة أو قاطرة الشحن) في تشغيل وحدة التبريد الخاصة بها.

3-2- حاويات نقل السوائل (الخزانات) (Cylindrical Tank Container):

يمكنك استخدامها في نقل الزيوت والحوامض أو لنقل الغاز المضغوط أو الغاز المسيل، وغالباً ما تكون على شكل خزانات معدنية محكمة الإقفال.

3-3- الحاويات المعزولة أو الحرارية (Insulated or thermal containers):

هي حاويات تأتي مع تحكم منظم في درجة الحرارة، ما يسمح لك بالحفاظ على درجة حرارة محددة لفترة طويلة داخل الحاوية، ويمكنك الاستفادة منها في نقل البضائع والمنتجات إلى مسافات بعيدة.

3-4- حاويات مسخنة (Thermal Container):

هي حاويات ذات مواصفات حرارية، مزودة بجهاز لرفع الحرارة إلى درجات محددة، ما يساعدك في نقل البضائع التي تحتاج إلى درجة حرارة عالية.

ثالثا: وحدة قياس الشحن بالحاويات

أصبحت بضاعتك جاهزة للشحن واخترت نوع الحاوية الذي يناسب البضاعة التي تسعى إلى شحنها، يبقى عليك قبل تحميل البضاعة إلى الحاوية معرفة حجم ووزن البضاعة الخاصة بك بالنسبة لحاوية الشحن.

بعد أن تصبح البضاعة جاهزة للشحن لابد من اختيار نوع الحاوية المناسب للشحنة، ولا بد من معرفة حجم ووزن البضاعة ومعرفة وحدة قياس الحاوية.

يساعدك معرفة وحدة قياس الشحن بالحاوية في تكوين صورة ذهنية تساعد على تحديد السعر المتوقع للشحنة، وبالتالي سيكون الزبون على أتم الاستعداد المادي لهذه الخطوة.

1- وحدة قياس الشحن بالحاويات:

تستخدم "وحدة قياس الشحن" في شركات الشحن والتخليص الجمركي، فعند شحنك للمنتجات عبر البحر بواسطة الحاوية (كونتينر)، يتم الاعتماد على وحدة قياس الشحن (CBM) (المتر المكعب) لحساب حجم تغليف المنتج بالمتر المكعب، ما يساعدك على اختيار الحاوية المناسبة للمنتجات.

وحدة "المتر مكعب" أو الـ CBM هي وحدة قياس البضائع التي يتم شحنها بحرياً؛ يمكن تعريف الـ CBM بأنها وحدة قياس حجم البضاعة التي تحدد مقدار المساحة التي ستشغلها حمولتك على متن سفينة أو شاحنة، وعلى أساسها يُحدد كم ستدفع على عملية الشحن.

2- طريقة حساب المتر المكعب الـ CBM:

إن الصيغة المستخدمة لقياس حجم الشحنة الخاص بالعملاء هي "متر مكعب" أو CBM. ويمكنك الحصول على قياس الشحنة عبر هذه المعادلة: CBM = الطول × العرض × الارتفاع

مثال توضيحي: إذا كان لدينا طرد وهو عبارة عن "كرتونة" طولها (2 متر) وعرضها (2 متر) وارتفاعها (2 متر). فحجم الـ CBM الخاص بهذه الكرتونة هو كالتالي:

حجم الشحنة: 2 × 2 × 2 = 8 متر مكعب (CBM).

أما إذا كان لديك أكثر من كرتونة وبأحجام مختلفة، فاحسب الـ CBM لكل كرتونة باستخدام نفس الصيغة وأضف المجموع في النهاية.

ثالثاً: أحجام و حمولة و مقاسات الحاويات بالمتر

في هذا المحور سنتعرف على أحجام ومقاسات وحمولة أهم حاويات الشحن البحري.

4- حاويات الاستخدامات العامة وهي 4 أنواع:

أ/ حاوية جافة 40 قدم :

طول الحاوية 12 متراً، وعرضها 2.5 متر، ويمكن أن يصل وزن البضاعة التي تستوعبها حتى الثلاثين طناً. أي كل حاوية 40 قدماً يمكنها استيعاب 56 (CBM).

ب/ حاوية 20 قدم :

طول الحاوية 6 أمتار، وعرضها حوالي 2.5متر، ويمكن أن يصل وزن البضاعة التي تستوعبها حتى 15 طناً. وكل حاوية 20 قدماً تتسع لـ 28 (CBM).

جـ/ حاوية 40 قدم هاي كيوب (High Cube′40) :

هي حاوية أعلى من الحاوية الجافة 40 قدماً العادية بحوالي 8 أمتار مكعبة، يمكن أن يصل وزن البضاعة التي تستوعبها حتى 68 (CBM).

د/ حاوية 45 قدم هاي كيوب :

هي حاوية أكبر من الحاوية 40 قدماً ذات الارتفاع هاي كيوب بقليل. ما يوفر لها إمكانية تحميل بضاعة تصل حتى 78 (CBM).

المحور الثامن:

النقل البحري

الأهداف التعليمية

- **الهدف الأول: التعرف على خصائص النقل البحري ومميزاته؛**
- **الهدف الثاني: تحديد تحديات النقل البحري وأهميته؛**
- **الهدف الثالث: تطور النقل البحري وأنواع السفن؛**

يعد النقل البحري من أهم وسائل النقل التي ساهمت بشكل كبير في تطور الحضارات الإنسانية منذ آلاف السنين، حيث كانت البحار والمحيطات الوسيلة الأولى للتجارة والسفر بين القارات المختلفة. مع تطور التكنولوجيا والاقتصاد العالمي، أصبح النقل البحري حجر الزاوية للتجارة الدولية، حيث يُمثل حوالي 90% من إجمالي حركة البضائع في العالم. في هذا المحور سنتناول بالتفصيل تعريف النقل البحري، أهميته، أنواعه، ميزاته، تحدياته، ودوره المستقبلي في الاقتصاد العالمي

أولا: تعريف النقل البحري

النقل البحري هو استخدام السفن والقوارب لنقل الركاب أو البضائع عبر المسطحات المائية، سواء كانت البحار أو المحيطات أو الأنهار. يتميز النقل البحري بقدرته على نقل كميات ضخمة من البضائع لمسافات طويلة بكفاءة اقتصادية وبيئية عالية.

ثانيا: الخصائص الأساسية للنقل البحري

التكلفة المنخفضة للمسافات الطويلة: يناسب النقل البحري الشحنات الضخمة والبضائع التي تتطلب تكلفة نقل منخفضة.

1- تعدد الأنواع: يشمل السفن المخصصة للشحن الجاف، السفن المخصصة لنقل الحاويات، والسفن المخصصة للركاب.

2- المرونة الجغرافية: يوفر وسيلة لنقل البضائع بين القارات أو الدول الساحلية.

ثالثا: أهمية النقل البحري

تنبع أهمية النقل البحري من دوره المركزي في الاقتصاد العالمي. ومن بين الأسباب التي تجعله حيويًا:

1- حجم التجارة الدولية:

يتم نقل حوالي 11 مليار طن من البضائع سنويًا عبر النقل البحري، بما في ذلك المواد الخام (كالنفط والغاز الطبيعي) والبضائع المصنعة.

أكثر من 80% من التجارة النفطية العالمية تتم عبر ناقلات النفط العملاقة.

2- دعم الصناعات المختلفة:

النقل البحري يتيح للدول استيراد المواد الخام التي لا تمتلكها، مما يساهم في تطوير صناعات مثل صناعة السيارات، الأجهزة الإلكترونية، والأغذية

3- تقليل التكلفة الاقتصادية:

عند مقارنة النقل البحري بالنقل الجوي أو البري، نجد أن تكلفته أقل بشكل كبير لنقل البضائع الثقيلة مثل المعادن أو الحبوب.

4- تقريب الأسواق العالمية:

يربط النقل البحري بين الاقتصادات المختلفة، مما يسهم في تحقيق التكامل الاقتصادي وتشجيع التعاون الدولي.

5- أهمية استراتيجية:

البحار والمحيطات تشكل حدودًا استراتيجية، حيث يتمتع النقل البحري بأهمية عسكرية وتجارية، خاصة بالنسبة للدول التي تعتمد على الموانئ البحرية.

رابعا: المحاور الرئيسية للنقل البحري

1- سفن النقل البحري وأنواع

النقل البحري يعتمد على مجموعة واسعة من السفن المصممة خصيصًا لتلبية احتياجات معينة. تشمل الأنواع الرئيسية:

أ. سفن الشحن الجاف:

تُستخدم لنقل المواد غير السائلة مثل الفحم، المعادن، الحبوب، والخشب.

ب. سفن الحاويات:

تنقل البضائع في حاويات معيارية، وهي أحد أعمدة التجارة العالمية الحديثة بسبب سهولة تحميلها وتفريغها.

ت. ناقلات النفط والغاز:

تُستخدم لنقل المنتجات البترولية والغاز المسال. السفن العملاقة مثل VLCC (ناقلات النفط الخام الكبيرة جدًا) تسهم في تلبية الطلب العالمي على الطاقة.

ث. سفن الركاب والسياحة:

تشمل السفن السياحية الفاخرة التي تُستخدم لنقل الركاب والترفيه

ج. السفن العسكرية والخاصة:

تستخدم لنقل المعدات العسكرية، البحث العلمي، أو الأغراض الخاصة مثل صيد الأسماك.

2- الموانئ البحرية:

تعد الموانئ البحرية من أهم الدعائم التي تقوم عليها صناعة النقل البحري نظر لدورها الهام في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن، وتتعدد تلك التسهيلات وتتنوع وفقا لاختلاف الموانئ البحرية من حيث طبيعتها الجغرافية وكذلك من حيث الوظائف المسندة لها:[1]

أ- **الموانئ البحرية حسب الطبيعة الجغرافية:** وتنقسم الموانئ البحرية من حيث طبيعتها الجغرافية إلى موانئ طبيعية؛ وهي التي تصلح لأعمال الملاحة البحرية دون الحاجة إلى إجراء تعديلات صناعية كبيرة عليها.[2]

موانئ شبه طبيعية: وهي التي يتطلب قيامها في أحد المواقع الساحلية المختارة ضرورة إعداد بعض الانشاءات والتجهيزات للقيام بأعمال الملاحة البحرية.

الموانئ الصناعية: ويتطلب اقامة مثل هذه الموانئ توفير الحواجز الصناعية لتحديد المواقع الملائمة التي يتم اختيارها لإقامة الميناء الصناعي وتهيئته لتأدية خدمات الملاحة البحرية.

ب- الموانئ حسب طبيعة الوظائف والخدمات:

الموانئ التجارية: وهي مجهزه بالتسهيلات اللازمة لعمليات المناولة والتخزين، وتسند إليها مهمة تقديم خدمات التحرك الملاحي والتجاري للسفن التجارية؛ ومن ثم تقوم بمهمة شحن وتفريغ تلك السفن وتزويدها بحاجتها من الوقود والمواد الغذائية.

موانئ النفط: وتحتوي على شبكه ضخمة من أنابيب نقل البترول من حقول اكتشافه أو معامل تكريره إلى الأرصفة؛ كما قد تقوم بمهمه ضخ البترول إلى ناقلات النفط مباشرة مما يتطلب تزويدها بمحطات الضخ اللازمة.

موانئ الخدمات: وهي التي تخدم عمليه التحرك الملاحي البحري بشكل مباشر وتضمن تأمينه من خلال تقديم خدمات الصيانة اللازمة للسفن ولا يدخل في نطاق وظيفتها أعمال الشحن والتفريغ.

[1] - بن جبار محمد وآخرون، قراءة في النقل البحري الدولي والشركات المشغلة للمحطات البحرية مجلة البناء الاقتصادي، جامعة الجلفة، العدد02، 2018، ص75.

[2] - سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، مرجع سابق، ص40.

موانئ التخزين: وتقوم بمهمه الوساطة التجارية بين الدول التي تشكل أطراف عملية التبادل التجاري الدولي؛ حيث تختص بتجميع وتخزين أنواع معينه من البضائع ثم تعيد تصديرها إلى مناطق الطلب عليها في الأسواق العالمية.

موانئ بضائع الصب الجاف: ويقصد ببضائع الصب الجاف خام الحديد؛ الفحم؛ البوكسيت الحبوب؛ الفوسفات؛ وتتميز هذه البضائع بحمولتها الضخمة ولذلك يتطلب نقلها بحرا مواصفات معينه في الموانئ التي يتم من خلالها عمليه النقل سواء من حيث اختيار موقع الميناء أو التجهيزات اللازم توفرها في تلك الموانئ.

موانئ الصيد: وهي الموانئ التي تخدم نشاط الصيد وتختلف مساحتها وأهميتها وفقا لتباين الوزن النسبي لنشاط الصيد في الدولة او المنطقة.[1]

3- شركات الشحن والتفريغ

ويتنوع نشاطها ويتعدد بين الشحن والتفريغ والنقل والتخزين ونقل البضائع من المخازن إلى الأرصفة؛ واستخدام سفن السحب للقيام بعمليات قطر السفن داخل الميناء وتقديم كافة التسهيلات المرتبطة بعملية الشحن والتفريغ وتأجير المعدات.

4- ترسانة بناء وإصلاح السفن

ويسهم نشاطها في الحفاظ على الطاقة الإنتاجية للسفن وضمان استمرار أداء مهامها في نقل الحمولات المختلفة؛ حيث يتنوع نشاطها بين بناء واصلاح السفن بنوعيها الخدمية والتجارية.

5- مشروعات توريد المعدات البحرية

وتختص بتقديم الخدمات البحرية مثل تزويد السفن باحتياجاتها من المواد التموينية، وتوفير خدمات الصيانة والنظافة وقطع غيار الأجهزة البحرية اللازمة.

6- مشروعات التوكيلات الملاحية

ويتبلور نشاطها في القيام بدور الوكيل عن أصحاب السفن الأجنبية وتجهيز كل ما يلزمها، وتولي القيام بالإجراءات القانونية للسفن الاجنبية لدى السلطات المحلية، وحجز تذاكر المسافرين وشحن البضائع التي يتم تصديرها وغيرها من المهام.

[1] سمية إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، مرجع سابق، ص43.

خامسا: مميزات النقل البحري

النقل البحري يتمتع بمزايا عديدة تجعله الخيار الأول للشحن الدولي:

1- التكلفة الاقتصادية المنخفضة:

يمكن للسفن نقل كميات ضخمة من البضائع بتكلفة منخفضة نسبيًا، خاصة لمسافات طويلة.

2- القدرة على النقل الشامل:

السفن قادرة على نقل ملايين الأطنان من البضائع في رحلة واحدة، مثل شحن الحبوب أو النفط.

3- التنوع:

يوفر النقل البحري خيارات واسعة لأنواع مختلفة من البضائع، بما في ذلك السلع السائلة، الصلبة، أو حتى المنتجات الحساسة.

4- الأمان:

مقارنة بالنقل البري أو الجوي، فإن النقل البحري يشهد معدلات أقل من الحوادث والتلف.

5- الاستدامة البيئية:

السفن الكبيرة تستهلك وقودا أقل لكل طن من البضائع، مما يجعلها أقل ضررًا على البيئة مقارنة بالطائرات أو الشاحنات.

سادسا: تحديات النقل البحري

1- التلوث البيئي:

السفن تتسبب في انبعاثات غازات الدفيئة وتلوث المحيطات نتيجة تسرب النفط أو استخدام الوقود الثقيل.

2- البطء النسبي:

الزمن المستغرق لنقل البضائع عبر السفن أطول من النقل الجوي، مما قد يؤثر على السلع الحساسة للوقت.

3- التكاليف الأولية المرتفعة:

تكلفة بناء السفن العملاقة وصيانتها تتطلب استثمارات ضخمة.

4- الاعتماد على الموانئ:

كفاءة النقل البحري تعتمد بشكل كبير على تطوير البنية التحتية للموانئ.

5- القرصنة البحرية:

القرصنة، خاصة في المناطق غير المستقرة سياسيًا مثل خليج عدن، تشكل خطرًا على السفن

6- تغير المناخ.

ارتفاع مستوى سطح البحر أو تغير الأحوال الجوية يؤثر على طرق الملاحة ويزيد من المخاطر.

سابعا: تطوير النقل البحري

شهد النقل البحري تطورات كبيرة نتيجة التقدم التكنولوجي:

1. السفن الذكية:

استخدام الذكاء الاصطناعي والأنظمة الآلية لإدارة السفن وتحسين كفاءتها.

2. الوقود البديل:

توجه نحو استخدام الوقود النظيف مثل الغاز الطبيعي المسال (LNG) لتقليل التأثير البيئي.

3. تقنيات التحميل والتفريغ:

تحسين عمليات الموانئ باستخدام الأتمتة والروبوتات لتقليل زمن التحميل والتفريغ.

4. التجارة الإلكترونية:

تزايد الطلب على النقل البحري لنقل البضائع المتعلقة بالتجارة الإلكترونية.

5. القوانين البيئية:

تطبيق قوانين صارمة للحد من التلوث، مثل لائحة المنظمة البحرية الدولية للحد من انبعاثات الكبريت.

ثامنا: النقل البحري ودوره في التنمية المستدامة

النقل البحري يمثل وسيلة نقل أكثر استدامة من الطرق الأخرى، ولكنه يحتاج إلى تحسينات لتحقيق أهداف التنمية المستدامة:

1. الحد من الانبعاثات الكربونية:

تبني تقنيات جديدة مثل الوقود الهيدروجيني والطاقة الشمسية.

2. تحسين كفاءة استخدام الوقود:

تطوير محركات جديدة تقلل استهلاك الوقود وزيادة كفاءة السفن.

3. إدارة النفايات:

معالجة النفايات التي تنتجها السفن لمنع تلوث المياه.

4. تعزيز العدالة الاجتماعية:

تحسين ظروف العمل للبحارة وتوفير الحماية الاجتماعية لهم.

سيظل النقل البحري جزءًا لا غنى عنه في الاقتصاد العالمي. وبفضل الابتكارات التكنولوجية والمبادرات البيئية، يمكن أن يواصل النقل البحري تحسين أدائه ويقلل من تأثيره البيئي. من الضروري أن تستثمر الدول في تحسين الموانئ والبنية التحتية البحرية لضمان استمرار دوره كحلقة وصل بين أسواق العالم المختلفة.

المحور التاسع:

النقل الجوي الدولي

الأهداف التعليمية

- الهدف الأول: التعرف على أهمية النقل الجوي؛
- الهدف الثاني: الاطلاع على مزايا وعيوب النقل الجوي؛
- الهدف الثالث: معرفة تحديات وافاق النقل الجوي؛

النقل الجوي هو وسيلة من وسائل النقل التي تستخدم الطائرات لنقل الأشخاص والبضائع عبر المسافات الطويلة بين المدن والدول. يتميز النقل الجوي بسرعته العالية وقدرته على الوصول إلى أماكن لا يمكن الوصول إليها بسهولة عبر وسائل النقل الأخرى مثل البرية أو البحرية. يعتبر النقل الجوي ركيزة أساسية في حركة السياحة والتجارة العالمية، حيث تسهم الطائرات في تسهيل التبادل التجاري وتعزيز الروابط بين الدول.

تتعدد أنواع النقل الجوي، بدءًا من النقل التجاري الذي تقوم به شركات الطيران الكبرى لنقل الركاب، إلى النقل الجوي الخاص والمنتظم للبضائع. يعتمد النقل الجوي على بنية تحتية معقدة تشمل المطارات وبرج المراقبة الجوية والشركات المتخصصة في الصيانة والعمليات الجوية. كما أن السلامة الجوية، والابتكارات التكنولوجية في مجال الطائرات، تلعب دورًا كبيرًا في تحسين هذا القطاع وجعله أكثر كفاءة وأمانًا.

أولا: تعريف النقل الجوي

النقل الجوي هو عملية انتقال الأشخاص والبضائع باستخدام الطائرات عبر الأجواء من مكان إلى آخر. يعتمد النقل الجوي على الطائرات المدنية التي تقوم بعمليات النقل عبر مسارات جوية محددة بين المطارات، ويتميز بسرعته العالية وقدرته على الوصول إلى أماكن بعيدة أو صعبة الوصول. يعتبر النقل الجوي من أهم وسائل النقل الحديثة التي تساهم في تسهيل حركة التجارة والسياحة وتعزيز التواصل بين الدول.[1]

ثانيا: تاريخ النقل الجوي.

تاريخ النقل الجوي يعود إلى بداية القرن العشرين، مع تطور الطائرات واستخدامها لأغراض النقل. إليك نظرة عامة على تطور النقل الجوي.

1 البدايات المبكرة: الطيران البشري: كانت أولى محاولات الطيران البشري في العصور القديمة، ولكن التطورات الكبرى حدثت في أواخر القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين. مع الأخوان رايت: في 17 ديسمبر 1903، نجح الأخوان ويلبر وأورفيل رايت في القيام بأول رحلة طيران ذات محرك ثابت في تاريخ البشرية، وذلك باستخدام طائرتهم "رايت فلاير" في مدينة كيتي هوك، ولاية كارولينا الشمالية.

[1] - محمود حامد محمود، مرجع سابق، ص225.

2. الطائرات التجارية الأولى: في العشرينيات والثلاثينات بدأت شركات الطيران بتطوير رحلات جوية تجارية بعد الحرب العالمية الأولى، وأصبح النقل الجوي أكثر شيوعا، وتأسست أولى شركات الطيران التجارية مثل شركة "Pan American Airways" التي قامت بتنظيم أول رحلة عبر الأطلسي في عام 1939.

3 ما بعد الحرب العالمية الثانية: بعد الحرب العالمية الثانية، شهد النقل الجوي طفرة كبيرة بفضل التقدم في تكنولوجيا الطائرات. تم تطوير طائرات أسرع وأكثر كفاءة، مما جعل السفر الجوي متاحا لجمهور أكبر، في عام 1952 تم إطلاق أول طائرة ركاب نفاثة تجارية، وهي طائرة "دي هافيلاند كوميت"، مما فتح الطريق لاستخدام الطائرات النفاثة في الرحلات الجوية المنتظمة.

في 7 ديسمبر 1944م تأسست اتفاقية الطيران المدني الدولي، والمعروفة أيضا باسم اتفاقية شيكاغو، لمنظمة الطيران المدني الدولي "الايكاو" (ICAO)، وهي وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة مكلفة بتنسيق السفر الجوي الدولي. وتضع الاتفاقية قواعد المجال الجوي، وتسجيل الطائرات وسلامتها، والأمن، والاستدامة، وتفاصيل حقوق الموقعين فيما يتعلق بالسفر الجوي. كما تحتوي الاتفاقية أيضا على أحكام تتعلق بالضرائب.[1]

4. الستينات والسبعينات: تم إطلاق طائرة كونكورد في عام 1976؛ وهي الطائرة التي كانت قادرة على السفر بسرعة تفوق سرعة الصوت، مما جعل السفر الجوي أسرع بكثير. كما ظهرت طائرات بوينغ 747 في السبعينات، والتي كانت أول طائرة ركاب ضخمة تتيح نقل عدد كبير من الركاب في رحلة واحدة.

5. العصر الحديث: في العقود الأخيرة أصبح النقل الجوي أكثر تطورًا ومرونة، حيث أدخلت تقنيات جديدة مثل الطائرات ذات المحركات الأكثر كفاءة، والطائرات المخصصة للسفر منخفض التكلفة. كما شهدت صناعة النقل الجوي تحسنًا في إدارة المطارات وتقنيات الأمان، مما جعل الرحلات الجوية أكثر أمانًا وسلاسة. اليوم، يعد النقل الجوي أحد الركائز الأساسية في الاقتصاد العالمي، ويسهم في تسهيل الحركة التجارية، السياحية، والإنسانية حول العالم

ثالثا: دور وأهمية النقل الجوي

النقل الجوي يلعب دورًا حيويًا في تعزيز الاقتصاد العالمي والمحلي من خلال مجموعة متنوعة من الفوائد والأنشطة التي تؤثر إيجابيًا على مختلف القطاعات. فيما يلي أهم أدواره وأهميته في الاقتصاد:

[1] - https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/AR/default.aspx

1. تسهيل التجارة الدولية: النقل الجوي يعتبر وسيلة فعالة وسريعة لنقل السلع والبضائع ذات القيمة العالية والوزن الخفيف، مثل الإلكترونيات، والأدوية، والزهور الطازجة. يساعد في تقليل زمن النقل، مما يعزز التجارة العالمية ويزيد من تنافسية الشركات.

2. . دعم قطاع السياحة: النقل الجوي يُعد عاملاً أساسيًا في تنمية قطاع السياحة من خلال تسهيل انتقال السياح بين الدول. يُسهم في زيادة الإيرادات السياحية، ما ينعكس إيجابيًا على الاقتصادات المحلية للدول. [1]

3. تحفيز الاستثمار: يسهل النقل الجوي الوصول إلى الأسواق العالمية، مما يشجع الشركات على الاستثمار في بلدان جديدة. يساعد في جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة بفضل الربط الجيد بين المدن والمراكز الاقتصادية.

4. خلق فرص عمل: النقل الجوي يُوفر ملايين الوظائف المباشرة في المطارات وشركات الطيران والصيانة. يساهم بشكل غير مباشر في خلق وظائف في قطاعات مرتبطة، مثل السياحة والتجارة والخدمات اللوجستية.

5. تعزيز التنمية الإقليمية: يربط المناطق النائية بالمراكز الحضرية الرئيسية، ما يدعم التنمية الإقليمية ويسهل وصول الخدمات والبضائع. يُسهم في تقليل الفجوة بين المناطق الحضرية والريفية.

6. استجابة أسرع للحالات الطارئة: النقل الجوي يُعدّ وسيلة فعالة في نقل الإمدادات الطبية والمساعدات الإنسانية خلال الكوارث الطبيعية أو الأزمات.

7. دعم سلاسل التوريد العالمية: النقل الجوي يُمكن الشركات من تلبية الطلب العالمي من خلال نقل المواد الخام والمنتجات النهائية بسرعة وفعالية.

8. التأثير على الناتج المحلي الإجمالي: يشكل النقل الجوي جزءًا كبيرًا من الناتج المحلي الإجمالي للدول التي تعتمد عليه كمصدر رئيسي للتنقل والتجارة.

9. تنبع أهمية النقل الجوي الدولي أيضا من كونه يسهم في نقل ما لا يقل عن 10% من حجم التجارة العالمية.[2]

[1] - سميرة إبراهيم أيوب، مرجع سابق، ص169.

[2] محمود حامد محمد ، مرجع سابق، ص227.

رابعا: مزايا النقل الجوي.

تتطلب هذه التحديات استراتيجيات مرنة وتحسينات مستمرة في الإدارة والتكنولوجيا لضمان استدامة النقل الجوي وتحقيق فعالية أكبر في المستقبل. النقل الجوي يعد من أكثر وسائل النقل فاعلية في العالم، ويتميز بالعديد من المزايا التي تجعل من استخدامه الخيار الأفضل في بعض الحالات. وهنا نذكر بعض المزايا الرئيسية للنقل الجوي:

1. السرعة: يعد النقل الجوي أسرع وسائل النقل المتاحة، حيث يمكن للطائرات قطع المسافات الطويلة بين الدول والقارات في وقت قصير مقارنةً بالقطارات أو السفن. على سبيل المثال، يمكن للطائرة السفر من نيويورك إلى لندن في حوالي 7 ساعات، بينما يستغرق السفر البحري أسابيع.

2. الوصول إلى أماكن نائية: يوفر النقل الجوي القدرة على الوصول إلى أماكن صعبة الوصول، مثل الجزر النائية أو المناطق الجبلية، التي قد تكون غير قابلة للمرور عبر الطرق البرية أو البحرية.

3. الراحة: تتميز الطائرات بتوفير مستويات عالية من الراحة للركاب، مثل المقاعد المريحة، وتوافر الخدمات الترفيهية داخل الطائرة، وحسن إدارة الطاقم لخدمة الركاب، مما يجعل الرحلة أكثر متعة وسلاسة.

4. أمان عالي: يعتبر النقل الجوي من أكثر وسائل النقل أمانًا. وفقًا للإحصاءات العالمية، فإن حوادث الطيران نادرة للغاية مقارنة بالحوادث في وسائل النقل الأخرى، ويعود ذلك إلى التكنولوجيا المتقدمة في مجال الطائرات وأنظمة السلامة.

5. المرونة في الجدولة: توفر شركات الطيران عددًا كبيرًا من الرحلات الجوية يوميًا بين العديد من الوجهات، مما يمنح المسافرين مرونة في اختيار مواعيد السفر. علاوة على ذلك، يمكن للطائرات تغيير المسارات بسهولة أكبر مقارنةً بوسائل النقل الأخرى.

6. دور أساسي في التجارة العالمية: يسهم النقل الجوي بشكل كبير في تسهيل حركة التجارة العالمية من خلال نقل البضائع بين البلدان بسرعة، وخاصة المنتجات الحساسة التي تحتاج إلى النقل السريع مثل الأدوية، المعدات الإلكترونية، والبضائع القابلة للتلف.

7. توفير فرص للسياحة الدولية: يعد النقل الجوي العامل الأساسي الذي يتيح للسياح السفر بين دول العالم بسهولة، مما يعزز من حركة السياحة ويوفر فرصًا اقتصادية للكثير من الدول.

تظهر هذه المزايا الدور الحيوي الذي يلعبه النقل الجوي في الاقتصاد العالمي والسفر الشخصي، بالإضافة إلى تأثيره الكبير في تحسين حياة الناس على الصعيدين الشخصي والتجاري.

خامسا: عيوب وتحديات النقل الجوي

على الرغم من المزايا العديدة التي يوفرها النقل الجوي، إلا أن هناك بعض العيوب والتحديات التي قد تواجه المسافرين وشركات الطيران على حد سواء. من أبرز عيوب النقل الجوي:

1. التكلفة المرتفعة: يعتبر النقل الجوي من أكثر وسائل النقل تكلفة، خاصة بالنسبة للرحلات الطويلة أو الفاخرة. تتضمن التكاليف العالية شراء التذاكر، بالإضافة إلى مصاريف التشغيل مثل الوقود، الصيانة، والأجور. وقد يؤثر ذلك على قدرة بعض الأفراد أو الشركات على الاستفادة من هذه الوسيلة.
2. التأخيرات والإلغاءات: يمكن أن يتعرض السفر الجوي للتأخيرات بسبب العوامل الجوية السيئة، مثل العواصف أو الضباب، أو بسبب الازدحام في المطارات. قد تؤدي هذه التأخيرات إلى إلغاء الرحلات أو إعادة جدولة الرحلات، مما يسبب اضطرابًا للمسافرين.
3. التأثير البيئي: يعد النقل الجوي من أكبر مصادر انبعاثات غازات الدفيئة مثل ثاني أكسيد الكربون، مما يساهم في تلوث الهواء وتغير المناخ. ورغم الجهود المبذولة لتحسين كفاءة استهلاك الوقود، إلا أن الطائرات تظل تُسهم بشكل كبير في التأثير البيئي السلبي.[1]
4. الازدحام في المطارات: مع تزايد حركة المسافرين، تعاني العديد من المطارات من الازدحام، مما يؤدي إلى تأخيرات في إجراءات التفتيش، صعود الركاب إلى الطائرات، وتسجيل الدخول. هذا يمكن أن يؤثر سلبًا على تجربة الركاب ويزيد من وقت الانتظار.
5. التعرض للمخاطر الأمنية: يعتبر الأمان من أبرز القضايا التي تواجه النقل الجوي. تتطلب مكافحة التهديدات الأمنية مثل الإرهاب والتسلل تقنيات متقدمة وإجراءات صارمة في المطارات، مما يمكن أن يؤدي إلى تأخيرات وإجراءات فحص إضافية للمسافرين.
6. القيود على الأمتعة: تفرض شركات الطيران قيودًا صارمة على وزن وحجم الأمتعة التي يمكن حملها، مما قد يتسبب في دفع رسوم إضافية للمسافرين الذين يتجاوزون الحصة المقررة. هذه القيود قد تكون مزعجة خاصة للمسافرين الذين يحملون أمتعة ثقيلة أو كثيرة.

[1] - IATA (International Air Transport Association). (2022). "The Benefits of Air Transport." International Air Transport Association. https://www.iata.org

7. الراحة المحدودة في بعض الطائرات: رغم التقدم التكنولوجي في تحسين راحة الركاب، إلا أن السفر الجوي قد يكون غير مريح في بعض الحالات. قد يعاني الركاب من مقاعد ضيقة، مساحات صغيرة للساقين، أو خدمات غير مرضية على الطائرات ذات التكلفة المنخفضة.
8. التأثر بالظروف الجوية: الطيران قد يتأثر بشكل كبير بالظروف الجوية السيئة مثل العواصف، الأمطار الغزيرة، والضباب، مما يؤدي إلى تعطيل الرحلات أو تغير مسارات الطيران. كما أن هذه الظروف قد تؤثر على سلامة الرحلات الجوية.
9. التقيد بالقوانين الدولية: النقل الجوي يتطلب التنسيق بين العديد من البلدان التي قد تفرض قوانين ومتطلبات مختلفة. قد يؤدي ذلك إلى تعقيد العمليات وتسبب مشاكل في التأشيرات، الجمارك، والتنقل بين الدول
10. الابتكار في صناعة الطائرات: رغم التطورات التي شهدتها الطائرات من حيث الكفاءة والتكنولوجيا، لا يزال هناك حاجة إلى ابتكار مستمر لتحقيق تقنيات جديدة لتقليل استهلاك الوقود، تحسين الراحة، وتقليل التكاليف التشغيلية.

تظهر هذه العيوب كيف يمكن أن يكون النقل الجوي محطّ اهتمام واسع في محاولة تحسين خدماته وتخفيف من تأثيره السلبي على الركاب والبيئة.

سادسا: مستقبل النقل الجوي

مستقبل النقل الجوي يتجه نحو العديد من التطورات المبتكرة التي تهدف إلى تحسين الكفاءة، تقليل التأثير البيئي، وتلبية احتياجات الركاب في ظل التحديات العالمية. من أبرز الاتجاهات التي يتوقع أن تشكل مستقبل النقل الجوي: [1]

1. الطائرات الكهربائية والطائرات الهجينة: من المتوقع أن تشهد صناعة الطيران تطورًا كبيرًا في مجال الطائرات الكهربائية والهجينة. هذه الطائرات ستكون أكثر كفاءة من حيث استهلاك الوقود وأقل تلويثًا للبيئة مقارنة بالطائرات التقليدية. كما أن الطائرات الكهربائية قد تصبح مثالية للرحلات القصيرة.
2. الطائرات ذات القيادة الذاتية: هناك جهود كبيرة لتطوير الطائرات بدون طيار أو ذات القيادة الذاتية، وهو ما يمكن أن يغير طريقة تشغيل الرحلات الجوية. يمكن أن تحسن هذه الطائرات الكفاءة التشغيلية، وتقلل من الحاجة إلى الطاقم البشري، مما يخفض التكاليف ويزيد من سلامة الرحلات.

[1] - Boeing. (2023). "The Future of Flight: Faster, Safer, and More Sustainable." Boeing. https://www.boeing.com

3. تقنيات الطيران الأسرع من الصوت: مع التطور المستمر في تكنولوجيا الطائرات، من المتوقع أن تظهر طائرات أسرع من الصوت التي يمكن أن تقطع المسافات بين المدن الكبرى في وقت قصير للغاية. هذه الطائرات قد تعيد تعريف السفر الجوي طويل المدى.
4. تحسين تجربة الركاب باستخدام التكنولوجيا: ستزداد تطبيقات الذكاء الاصطناعي والواقع المعزز في تحسين تجربة الركاب على متن الطائرات، مثل تحسين الأنظمة الترفيهية داخل الطائرة، وتخصيص الخدمات حسب تفضيلات الركاب باستخدام البيانات الضخمة، إضافة إلى تسهيل إجراءات الصعود إلى الطائرة باستخدام تقنيات مثل التعرف على الوجه.
5. الطيران التجاري في الفضاء: من المتوقع أن يفتح مجال السياحة الفضائية أسواقا جديدة في النقل الجوي، حيث بدأ عدد من الشركات، مثل "سبيس إكس" و"بلو أورجين"، بتطوير مركبات فضائية يمكنها نقل الركاب إلى الفضاء. هذا التطور سيغير بشكل جذري مفهوم السفر الجوي.
6. تقليل التأثير البيئي: من المتوقع أن تتجه صناعة الطيران نحو تقنيات أكثر صداقة للبيئة، مثل تحسين محركات الطائرات لتكون أكثر كفاءة في استهلاك الوقود وتقليل انبعاثات الكربون. كما ستتم تطوير بدائل للطاقة مثل الوقود الحيوي أو الهيدروجين للطائرات.
7. الطائرات الصغيرة للطيران المدني: ستُتاح في المستقبل طائرات أصغر وأكثر مرونة تستخدم للرحلات القصيرة والتنقل السريع بين المدن الصغيرة. هذه الطائرات ستكون قادرة على الإقلاع والهبوط على مدارج صغيرة، مما يزيد من الوصول إلى المناطق النائية.
8. الأنظمة الذكية لإدارة الحركة الجوية: ستشهد أنظمة المراقبة الجوية تطورًا هائلًا باستخدام الذكاء الاصطناعي والبيانات الكبيرة، ما يسمح بزيادة الكفاءة وتقليل التأخيرات. ستكون هناك قدرة أكبر على تنسيق الطائرات بشكل ديناميكي، مما يسهل التنقل عبر المجال الجوي المزدحم.
9. التوسع في الطيران منخفض التكلفة: من المتوقع أن يستمر نمو شركات الطيران منخفضة التكلفة التي تقدم رحلات بأسعار معقولة إلى عدد أكبر من الوجهات حول العالم، مما يجعل السفر الجوي أكثر قدرة على الوصول إلى مختلف فئات الناس

يعد النقل الجوي من أهم وسائل النقل التي أحدثت نقلة نوعية في حياة الإنسان، حيث ساهم في تقليص المسافات وربط مختلف أنحاء العالم بسرعة وكفاءة. بفضل التقدم التكنولوجي المستمر، أصبح النقل الجوي أداة حيوية لدعم الاقتصاد العالمي وتعزيز التواصل الثقافي والاجتماعي بين الشعوب. ورغم التحديات التي تواجهه، كارتفاع التكاليف وتأثيره البيئي، تبقى الجهود قائمة لتطويره بشكل أكثر استدامة وفعالية. لذا، يظل النقل الجوي رمزًا للتقدم البشري وإحدى الركائز الأساسية للحضارة الحديثة.

المحور العاشر:

النقل البري الدولي

الأهداف التعليمية

- **الهدف الأول: التعرف على النقل البري وأهميته؛**
- **الهدف الثاني: تحديد أنواع النقل البري؛**
- **الهدف الثالث: التحديات التي تواجه النقل البري؛**

يعتبر النقل البري أحد الأعمدة الرئيسية التي تقوم عليها الحضارات الحديثة، حيث يُمثل شريان الحياة الذي يربط بين المدن والدول، ويساهم بشكل كبير في حركة البضائع والأفراد. مع تطور التكنولوجيا الحديثة وتزايد الاحتياجات إلى تحقيق أهداف الخدمات اللوجستية، أصبحت كفاءة النقل البري عاملًا حاسمًا في تعزيز الاقتصادات العالمية وتحقيق التنمية المستدامة. وتتنوع وسائل النقل البري الى كل ما يستعمله الانسان في نقل الأشخاص والسلع على اليابسة؛ بدءًا من الشاحنات الكبيرة والقطارات التي تربط بين المدن وتنقل السلع والاشخاص، بالإضافة إلى الحافلات والسيارات التي تساهم في تنقل الناس يوميًا، كما أصبح النقل البري جزءًا لا يتجزأ من حياتنا اليومية. ولقد ساهم تطور هذه الوسائل في تعزيز الاقتصاد، تقليل المسافات وتيسير الوصول إلى مختلف الأماكن بكفاءة أعلى.

أولا: أهمية النقل البري.

يعتبر النقل البري من العناصر الأساسية التي تسهم في دفع عجلة الاقتصاد العالمي. فهو يمثل الوسيلة الرئيسية لنقل السلع والمواد الخام من مواقع الإنتاج إلى الأسواق المختلفة، مما يضمن تدفق التجارة بين الدول والمدن بشكل فعّال. بفضل شبكات الطرق الواسعة والبنية التحتية المتطورة، يُمكّن النقل البري الشركات من توصيل منتجاتها بسرعة وكفاءة، مما يقلل من تكاليف الشحن ويزيد من القدرة التنافسية في السوق.

بالإضافة إلى ذلك، يلعب النقل البري دورا محوريا في تعزيز النمو الاقتصادي من خلال خلق فرص عمل في مجالات مثل النقل، وتحقيق أهداف الخدمات اللوجستية، وصيانة الطرق. كما يسهم في تحقيق التنمية المستدامة من خلال دعم الصناعات المحلية والترويج للسياحة الداخلية. في النهاية، يبقى النقل البري هو العمود الفقري الذي يمكن الاقتصادات من التوسع والنمو، مع تأثيراته الإيجابية التي تطال جميع جوانب الحياة الاقتصادية والاجتماعية، ويتضمن النقل البري في العموم تقديم خدماته عبر وسيلتين رئيسيتين وهما النقل البري عبر الطرق والنقل البري عبر السكك الحديدية[1]

ثانيا: أنواع وسائل النقل البري.

تشمل وسائل النقل البري مجموعة متنوعة من الأنماط التي تلبي احتياجات مختلفة للأفراد والشركات على حد سواء. تتنوع هذه الوسائل بين النقل الشخصي والتجاري، ولكل منها دوره الخاص في منظومة النقل البري، فيما يلي أبرز أنواع وسائل النقل البري:

[1] - سميرو إبراهيم أيوب، مرجع سابق ص225.

1. **السيارات الشخصية**: تعتبر السيارات الوسيلة الأكثر شيوعًا للنقل البري، حيث توفر للأفراد حرية التنقل ومرونة الوصول إلى الوجهات المختلفة. سواء للاستخدام اليومي أو الرحلات الطويلة، تظل السيارات الخيار الأول للكثيرين.
2. **الحافلات:** تستخدم الحافلات لنقل مجموعات كبيرة من الناس على الطرق العامة، وتعد وسيلة فعالة واقتصادية للنقل الجماعي. تنتشر الحافلات في المدن والمناطق الريفية، وتُسهم في تقليل الازدحام المروري وتقليل الأثر البيئي.
3. **الشاحنات:** تستخدم الشاحنات لنقل البضائع والمواد على الطرق البرية. تتفاوت الشاحنات في أحجامها وأغراضها، من الشاحنات الصغيرة التي تنقل البضائع المحلية إلى الشاحنات الضخمة التي تنقل الحاويات عبر مسافات طويلة.
4. **الدراجات:** تعتبر الدراجات وسيلة نقل فعّالة واقتصادية في المدن المزدحمة. إلى جانب فوائدها الصحية، تُسهم الدراجات في تقليل انبعاثات الكربون والازدحام المروري.
5. **القطارات:** على الرغم من أن القطارات تعتبر وسيلة نقل تجمع بين البري والسكك الحديدية، إلا أنها تعد جزءا من منظومة النقل البري. تستخدم القطارات لنقل الركاب والبضائع عبر مسافات طويلة، وتعتبر وسيلة فعالة وموثوقة للتنقل بين المدن والدول.
6. هذه الوسائل المتنوعة تسهم مجتمعة في تلبية احتياجات النقل البري المختلفة، مما يجعلها جزءا لا يتجزأ من الحياة اليومية والاقتصاد العالمي.
7. **النقل بالأنابيب:** يعتبر الكثير من المختصين أن النقل بالأنابيب هو أحد أنواع النقل البري؛ وهو أحد أقدم أساليب نقل المواد التي طورها الإنسان باستخدام وسيط نقل مغلق"، يضمن السلامة المشتركة للمادة المنقولة والوسطين البيئي والبشري المحيطين. ويستخدم في نقل مواد مختلفة غازية أو سائلة وحتى مختلطة، من خلال أنابيب مصنوعة من مواد مختلفة وتحت شروط عمل من ضغط وتدفق تناسب شروط سلامة الأداء لمنع حدوث أي انفجارات أو تسربات[1]، وكذلك يلبي متطلبات التشغيل والخدمة التي أنشئ لأجلها، وذلك لمسافات طويلة قد تصل إلى آلاف الكيلومترات. ويعود تاريخ أول خط لنقل النفط إلى عام 1879 الذي أنشأته مجموعة من منقبي النفط في الولايات المتحدة الأمريكية.

[1] - بن محياوي سميحة، مرجع سابق ص46.

ثالثا: تحديات النقل البري.

يواجه النقل البري الدولي في العصر الحديث مجموعة من التحديات التي تؤثر على كفاءته واستدامته. هذه التحديات تتطلب حلولًا مبتكرة وتعاونًا بين الجهات المعنية لضمان استمرار دور النقل البري كعصب حيوي للاقتصاد العالمي. من أبرز هذه التحديات:

1. **الازدحام المروري:**

يعتبر الازدحام المروري من أكبر التحديات التي تواجه المدن الكبرى. يتسبب في تأخير وصول البضائع والركاب، ويزيد من استهلاك الوقود والانبعاثات الكربونية. مع تزايد أعداد السكان والمركبات، أصبح من الضروري تطوير حلول ذكية مثل إدارة المرور الذكية وتوسيع البنية التحتية.

2. **تدهور البنية التحتية:**

تحتاج الطرق والجسور إلى صيانة دورية وتحديث مستمر. ومع مرور الزمن، تتعرض البنية التحتية للتلف نتيجة للاستخدام المستمر والعوامل البيئية. عدم كفاية الاستثمارات في هذا المجال يمكن أن يؤدي إلى تعطيل النقل البري وزيادة حوادث السير.[1]

3. **التكاليف التشغيلية:**

تواجه شركات النقل البري تحديات مرتبطة بارتفاع تكاليف الوقود، الصيانة، والضرائب. هذه التكاليف المتزايدة تؤثر على أرباح الشركات وقدرتها على تقديم خدمات نقل بأسعار تنافسية.

4. **الأمان والسلامة:**

على الرغم من التطورات التكنولوجية، لا يزال النقل البري يعاني من مشكلات تتعلق بسلامة الطرق وحوادث السير. ارتفاع معدلات الحوادث يشكل خطرًا على الأرواح والممتلكات، مما يتطلب تعزيز إجراءات السلامة وتطبيق القوانين بصرامة.

5. **التنظيمات والقوانين:**

تختلف قوانين النقل البري بين الدول وحتى داخل الدولة الواحدة. هذا الاختلاف يخلق تحديات للشركات التي تعمل على مستوى دولي أو إقليمي، حيث يتعين عليها الامتثال لمجموعة معقدة من القوانين والتشريعات.

[1] - بلواضح الجيلالي، واقع قطاع النقل البري في الجزائر المعوقات والحلول، مجلة التنمية والاقتصاد التطبيقي، المجلد 04، العدد 02، جامعة المسيلة، 2020، ص09.

هذه التحديات تستدعي تضافر الجهود من قبل الحكومات، القطاع الخاص، والمجتمع المدني لإيجاد حلول مبتكرة ومستدامة، تضمن استمرار فعالية النقل البري في تلبية احتياجات المجتمع والاقتصاد.

6. الأثر البيئي:

يعتبر النقل البري أحد المصادر الرئيسية لانبعاثات الغازات الدفيئة وتلوث الهواء. تزايد استخدام المركبات التي تعمل بالوقود الأحفوري يفاقم من مشكلة التغير المناخي وتلوث المدن. يتطلب التعامل مع هذا التحدي التوجه نحو استخدام وسائل نقل أكثر استدامة مثل السيارات الكهربائية وتطوير شبكات النقل الجماعي.[1]

رابعا: محاور النقل البري

تعتمد صناعة النقل البري على ثلاثة محاور رئيسية وهي:[2]

1- وحدات النقل:

وهي الوحدات المتحركة وتشمل السيارات والحافلات ومركبات النقل السريعة والشاحنات وغيرها، وعادة ما يراعى تحقيق التوافق بين الطاقة التحميلية لهذه الوحدات وكل من تحسين أداء الخدمة وتخفيض تكلفة الوقود ومصاريف الصيانة وتكلفة الشراء الرأسمالية.

2- المحطات Terminal:

ويقصد بها أبعد نقطة تصل اليها وحدات النقل المتحركة وتستند اليها مهمة التجميع والتوزيع وتحويل خدمة النقل عبر الخطوط.

3- الطرق Roads:

وتعد الطرق والسكك المحور الأساسي والرئيسي لصناعة النقل وتختلف خصائصها الفنية من حيث الانشاء، الرصيف والتصميم الهندسي وذلك وفقا لتباين المواصفات الفنية لوحدات النقل المتحركة.

[1] - قندوز عائشة، التاوي عبد العليم، النقل المستدام في الجزائر (حالة النقل البري)،مجلة جديد الاقتصاد، المجلد 16 العدد 01، 2021، ص345.

[2] - سميرة إبراهيم أيوب، مرجع سابق، ص ص228-229.

المحور الحادي عشر:

معايير اختيار وسائل النقل

الأهداف التعليمية
◉ الهدف الأول: التعرف على المعايير الأساسية لاختيار وسيلة النقل الدولي؛ ◉ الهدف الثاني: كيفية المفاضلة بين وسائل النقل المختلفة؛ ◉ الهدف الثالث: كيفية التنسيق بين وسائل النقل الدولي؛

يعد النقل الدولي أحد العناصر الحيوية التي تسهم في تسهيل التجارة العالمية وتحقيق التواصل بين الأسواق المختلفة. تعتمد التجارة الدولية على نقل البضائع بين البلدان عبر وسائل نقل متعددة تشمل النقل البحري والجوي والبري والسككي.

في ظل تعدد هذه الوسائل واختلاف مزايا كل منها، يصبح من الضروري اختيار الوسيلة الأنسب وفقاً للمتطلبات المختلفة مثل التكلفة، السرعة، الأمان، والمسافة. ومن هنا يمكن البحث عن معايير اختيار وسيلة النقل الدولي، وكيف يتم المفاضلة بينها بناءً على تلك المعايير.

أولا: تعريف وسائل النقل الدولي.

تتعدد وسائل النقل الدولي وتختلف من حيث الأسلوب والمزايا وتشمل هذه الوسائل:

1- **النقل البحري:** يتم من خلال السفن التي تسافر عبر البحار والمحيطات لنقل البضائع بين الدول.

يعتبر هذا النوع من النقل الأكثر استخدامًا في نقل البضائع الثقيلة والكبيرة.

2- **النقل الجوي:** يتم عبر الطائرات لنقل البضائع.

يتميز النقل الجوي بسرعته العالية، مما يجعله الخيار المثالي للبضائع العاجلة أو ذات القيمة.

3- **النقل البري:** يعتمد على الشاحنات لنقل البضائع عبر الطرق البرية. ويعد هذا النوع من النقل مرنا وملائما للطرق القصيرة أو المتوسطة بين الدول المجاورة.[1]

4- **النقل السككي:** يعتمد على القطارات لنقل البضائع عبر السكك الحديدية؛ يعد هذا الخيار مناسبا للمسافات الطويلة داخل القارات، حيث يتمتع بتكلفة منخفضة مقارنة بالنقل الجوي.

ثانيا: المعايير الأساسية لاختيار وسيلة النقل الدولي.

عند اختيار وسيلة النقل الأنسب لنقل المنتجات من النقطة أ إلى النقطة ب، هناك عدة عوامل يجب مراعاتها. يعد اختيار وسيلة النقل المناسبة أمرا بالغ الأهمية للأعمال التجارية وإدارة الخدمات اللوجستية. فالاستخدام الفعال لمعدات ووسائل النقل يقلل تكاليف الشحن والخدمات اللوجستية بشكل كبير.

[1] - لحرش دعاء، لوجستيك النقل البري في الجزائر كآلية لترقية التجارة الخارجية نحو إفريقيا، مجلة البشائر الاقتصادية، المجلد 11 العدد 01، 2025، ص 413.

عند المفاضة بين أساليب ووسائل النقل المختلفة (بحري، نهري، جوي، طرقي، سكة حديد، أنابيب)، تستند المؤسسة على مجموعة من المعايير وهي كالتالي:

جدول : العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة النقل

عوامل متعلقة بالسلع المنقولة:	عوامل متعلقة بوسيلة النقل:	عوامل متعلقة بالمنظمة:
وزن السلع	التكلفة	حجم المنظمة وأهدافها
أحجام السلع	السرعة (الوقت اللازم للنقل)	استراتيجيات التسويق بالمنظمة
مدى انتظام الشحنات	مدى الاعتماد على الوسيلة	الهيكل الإداري للمنظمة
قابلية البضائع للتلف من عدمه	المدى الجغرافي الذي تغطيه الوسيلة	طبيعة المنافسة السائدة
نوعية التغليف	مدى الرقابة على السلع أثناء مرحلة النقل	
	الدقة في تحرير مستندات النقل	

1- التكلفة :

تكلفة النقل ببساطة هي اجمالي تكلفة نقل البضائع من المصدر الى الهدف بالإضافة الى اية رسوم أو مصروفات أخرى التي تدفع كمصاريف المحطات والتحميل والتفريغ والتامين والتغليف وغيرها، ولا يعتبر القرار الأمثل هو اختيار وسيلة النقل المنخفضة التكاليف، بل يجب على المؤسسة دراسة الوسائل البديلة من جهة تأثيرها على تكاليف الإمداد الأخرى، فعلى سبيل المثال قد يؤدي اختيار السكك الحديدية إلى تحقيق وفورات في تكلفة النقل، إلا انه قد يترتب عليه ارتفاع التكلفة الإضافية التي قد تشمل تكلفة النقل من محطات أو مخازن السكك الحديدية إلى مخازن الوسيط أو إلى الأسواق، وتكلفة التأمين أثناء النقل والمناولة...الخ، وهو ما يؤدي إلى ارتفاع تكلفة النقل الكلية ومن ثم قد يكون القرار المناسب هو استخدام الشاحنات وليس السكك الحديدية.[1]

لذلك يجب على المؤسسة أن تأخذ التكلفة الكلية للنقل، عند قيامها بالمفاضلة بين وسائل النقل المختلفة. وذلك بالتعرف على عناصر التكاليف المختلفة المتعلقة باستخدام وسيلة النقل المعينة، فعلى سبيل المثال، فإن قرار المؤسسة باستخدام النقل الجوي لتصدير سلعة إلى سوق خارجي معين، قد يترتب عليه

[1] - https://navata.com/cms/choosing-the-right-mode-of-transport/

تحمل تكاليف النقل الجوي المرتفعة، إلا أنه قد يمكن من ناحية أخرى من تحقيق وفورات ملموسة من حيث تقليل الحاجة إلى المخزون السلعي المحتفظ به لدى الموزعين، وكذلك لعدم الحاجة إلى استخدام نوعيات معينة من الأغلفة، بالإضافة إلى الاقتصاد في تكاليف النقل وغيرها من بنود التكاليف المتصلة بنقل السلعة إلى ذلك السوق.

2- الوقت (السرعة).

يعرف زمن النقل للبضائع بأنه الوقت الذي تستغرقه شحنة منقولة من المصدر إلى أن تصل إلى محطة الوصول النهائية، وهناك من وسائل النقل التي تستطيع النقل من الباب الى الباب والبعض الأخر يحتاج الى وسائل أخرى مكملة، ويشمل هذا الوقت:

الوقت المطلوب للتحميل والمناولة والتسليم والحركة بين نقط الشحن ومحطة الوصول، ويؤثر هذا الوقت على مقدرة المؤسسة على تقديم الخدمة الفعالة للعملاء، ومن الملاحظ أن هناك ارتباط بين طبيعة الوسيلة من حيث عامل (السرعة) وبين معدل الأجر(التكلفة). الذي يتقاضاه نظير أداء خدمة النقل. [1]

وتختلف وسائل النقل من حيث قدرتها على تحقيق الترابط السريع بين نقط النقل، لذا تتم مقارنة الفترة اللازمة للنقل من الباب إلى الباب، حتى ولو كان الأمر متعلق باستخدام أكثر من وسيلة نقل معا.

3- الثقة والاعتمادية:

يقصد بالتغير في زمن النقل مدى الاختلاف الذي قد يحدث في زمن النقل نتيجة لظروف معينة كالأحوال الجوية المتغيرة والازدحام المروري وغيرها، وتختلف وسائل النقل في التأثر بهذه التقلبات والتي تؤثر في النهاية على الاختلاف والتغير في زمن النقل فنجد مثلا أن السكك الحديدية اقل تأثرا بهذه العوامل، ويؤثر عامل الاعتمادية على تكلفة التخزين والفرص البيعية التي قد يتم فقدانها لعدم توافر السلعة في الوقت المطلوب، إضافة إلى تأثيره على مستوى الخدمة المقدمة للعملاء، ويؤثر ذلك في مجموعه على درجة كفاءة نظام النقل بالمؤسسة.[2]

4- تغطية السوق:

ويقصد بها قدرة وسيلة النقل على تحريك السلع إلى مناطق محددة بذاتها مثل المخازن أو الأسواق، وعليه فإن عدم وجود أنهار أو سكك حديدية أو مطارات في مناطق معينة، يعني صعوبة خدمة تلك المناطق من خلال تلك الوسائل، وهو ما يعني في ذات الوقت استبعادها كبدائل لخدمة هذه المناطق.

[1] - ثابت عبد الرحمن إدريس, مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية: الإمداد و التوزيع المادي, الدار الجامعية, الإسكندرية, مصر, .2004،ص268.

[2] - عبد القادر فتحي لاشين، مرجع سابق، ص63.

5- القدرات والتسهيلات:

وتعني مدى قدرة وسيلة النقل على توفير الإمكانيات والظروف المناسبة لنقل نوعيات معينة من السلع، فهناك بعض المنتجات التي تحتاج إلى درجات حرارة أو برودة معينة حتى تحتفظ بخواصها الأصلية، وهناك البعض الآخر الذي يحتاج إلى استخدام تسهيلات خاصة مثل المواد السائلة والغازات، فإذا لم تستطع وسيلة النقل توفير مثل هذه المتطلبات فإنها لا تعتبر مناسبة للغرض من عملية النقل.

6- التلف وفقد البضائع:

قد تتعرض البضائع إلى التلف أو الفقد خلال عملية النقل؛ وهذا يؤدي إلى خسائر مباشرة في البضاعة وغير مباشرة نتيجة لعدم وصول البضائع في الوقت المناسب إلى مصدرها النهائي، وعلى الرغم من أن البضاعة المنقولة قد يتم التأمين عليها سواء من خطر السرقة أو التلف أو الفقدان أو الكسر وغيرها، فإن حدوث هذه المخاطر قد يؤثر على العلاقة مع العملاء، كما قد يؤثر على تكلفة المخزون في حالة الاحتياط لهذه الظروف، وتتباين مشكلة الأمان بدرجة واضحة بين وسائل النقل المختلفة،[1] وكذلك بين المناطق التي تخدمها تلك الوسائل، وعلى سبيل المثال تعتبر مشكلة خطف الطائرات أحد العوامل التي تؤثر على عنصر الأمان لهذه الوسيلة.

7- خصائص السلعة:

يخضع اختيار وسيلة النقل بالدرجة الأولى إلى نوع السلع وخصائصها فمن غير المعقول أن تبحث المؤسسة على ناقلين غير متخصصين في نقل الغاز مثلا فهو يحتاج الى معدات خاصة للنقل، وهناك سلع تحتاج الى النقل على البارد أو الساخن؛ وهناك اسلع مرتفعة القيمة يكون صاحبها مستعدا لدفع أجرة نقل أعلى للحماية، كما تؤثر مرونة الطلب على السلعة وطبيعة المنافسة السائدة في سوق هذه السلعة والخدمات التي يتوقع أن يحصل عليها المستهلك من طريقة النقل.

فمثلا تفرض طبيعة النقل الجوي قيودا اقتصادية على نوعيات البضائع التي يمكن نقلها بالطائرات وهي:[2]

- ✓ مواد مطلوبة بصفة عاجلة: مثل بعض الأدوية ومواد وأجهزة الإسعاف والإغاثة والمستندات الطبية والقانونية والمالية والتجارية.

[1] - عبد العزيز بن قيراط, أداء و جودة الخدمات اللوجستية و دورها في خلق القيمة, مذكرة ماجستير, جامعة قالمة, 2010، ص34.

[2] - صلاح الدين جيلح، مرجع سابق، المحور 03. ص 02.

- ✓ أصناف تتدهور قيمتها بمرور الوقت أثناء نقلها أو تتعرض للهلاك والتلف مثل الفواكه، الزهور، الأسماك الطازجة والحيوانات الحية.
- ✓ المواد الوقتية مثل الصحف والنشرات الدورية والمجلات العلمية والفنية.
- ✓ المواد ذات القيمة العالية مثل الأعمال الفنية، المجوهرات، الساعات غالية الثمن.
- ✓ الأشياء التي يجب نقلها مع أو عقب سفر الركاب بالجو مباشرة، والتي لا يمكن حملها لكبرها أو ثقلها، مثل الحقائب والأمتعة الزائدة وعينات الأعمال.

وعموما فإنه أيا كانت المعايير التي يتم على أساسها اختيار وسيلة النقل، فإن المؤسسة يجب أن تبني سياستها في هذا المجال على أساس الموازنة بين هذه العوامل خاصة عوامل التكلفة والسرعة والانتظام، ومن المهم الإشارة في هذا المجال إلى أن تحقيق مثل هذا التوازن إنما يجب أن يتم في ضوء النظر إلى النقل على أنه مجرد عنصر من عدة عناصر يشتمل عليها النظام اللوجستي.

جدول ترتيب وسائل النقل من حيث معايير المفاضلة بينها:[1]

الترتيب	التكلفة	السرعة	الثقة والاعتمادية	وفرة التسهيلات	تغطية السوق	التلف وفقد البضائع
1	مائي	جوي	أنابيب	مائي	طرقي	أنابيب
2	أنابيب	طرقي	سكة حديد	سكة حديد	سكة حديد	مائي
3	سكة حديد	سكة حديد	طرقي	طرقي	جوي	سكة حديد
4	طرقي	أنابيب	جوي	جوي	مائي	جوي
5	جوي	مائي	مائي	أنابيب	أنابيب	طرقي

ثالثا: التنسيق بين وسائل النقل.

إن اختيار وسيلة النقل الدولي يتطلب دراسة شاملة لجميع المعايير والعوامل التي تؤثر في النقل، مثل التكلفة، السرعة، المرونة، والقدرة على تحمل الشحنات. كل وسيلة نقل لها مزاياها وعيوبها التي يجب مراعاتها عند اتخاذ القرار النهائي.

[1] - إسماعيل محمد السيد وأخرون، إدارة الامداد والتوزيع، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006، ص154.

في النهاية، يعد النقل البحري الخيار الأكثر كفاءة اقتصاديا للبضائع الكبيرة، في حين يعد النقل الجوي الخيار المثالي للبضائع العاجلة. أما النقل البري والسككي، فهما يوفران خيارات ملائمة حسب الظروف المحلية والبعيدة.

في الواقع فإن شركات النقل والشحن تمزج بين وسائل النقل المختلفة من أجل تقليل التكاليف وزيادة السرعة المتوسطة للوصول إلى المحطات النهائية للسلع، ويتم هذا المزج على حسب طبيعة السلعة وخصائصها ومكان انطلاقها ووصولها، وتواجه خطط النقل في العادة بعض المشاكل الناتجة بصفة أساسية عن عمليات التحميل والتفريغ في المواقع أو المحطات التي تتوقف بها وسيلة النقل، ولا تؤدي تلك المشكلات إلى ارتفاع تكلفة الأعمال اللوجستية فحسب، بل قد تتعرض المؤسسة لخسائر ملموسة نتيجة التأخر والتلف التي تتعرض لها البضاعة في مواقع الشحن والتفريغ المختلفة، وهذا ما أدى إلى استخدام الحاويات في النقل فلا يمكن فتحها أو أخذ بعض من محتوياتها، مما يضمن السلامة الكافية للبضاعة المنقولة، كما أن هناك أنواع من التنسيق بين وسائل النقل كنقل الشاحنات محملة بالبضائع على ظهر السفن والعبارات أو القطارات وغيرها.

نقل الشاحنات ببضائعها على أسطح السكك الحديدية: يعتبر أهم أشكال التنسيق بين وسائل النقل، فالمزج بين خدمة النقل بالسكة الحديدية والنقل بالشاحنات يساعد الشاحن على تحقيق ميزة انخفاض التكلفة والنقل السريع وهما ميزتان لا تتحققان لأي وسيلة منفردة، ويطلق على هذه الخدمة اصطلاح Piggy .back

أما الشكل الآخر من أشكال التعاون بين مؤسسات النقل يطلق عليه back-Birdy ، من خلالها فإن المركبات تقوم بنقل البضائع والطرود من وإلى المطارات، لتقوم الطائرات بعد ذلك بعملية نقلها لمسافات الطويلة والتي عادة ما تكون بين عدة دول.

سفن الدحرجة ((Ro-Ro) (Roll-on/Roll-off): وهذا الشكل للتعاون فيشمل خدمة نقل الشاحنات محملة بالبضائع على السفن وتسمى سفن الدحرجة (Ro-Ro) (Roll-on/Roll-off)، وهي سفن متخصصة تنقل البضائع ذات العجلات مثل السيارات والشاحنات والمقطورات والمركبات الأخرى. تحتوي هذه السفن على منحدرات مدمجة تسمح بقيادة البضائع أو دحرجتها داخل وخارج السفينة بشكل فعال، وعند الوصول إلى الميناء تنزل الشاحنات والمقطورات وتواصل رحلتها برا، ويطلق على هذا الشكل من التعاون Fishy-back .

يعد التنسيق بين وسائل النقل المختلفة أحد أكبر التحديات. حيث يتطلب الشحن المتعدد الوسائط تعاونا وثيقا بين شركات النقل المختلفة، مما قد يؤدي إلى تعقيدات إدارية وتأخيرات في حالة عدم التنسيق بشكل جيد. يتم حل تلك المشكلة كما يلي:

- ✓ استخدام نظام إدارة مركزي: يمكن تطوير نظام إدارة مركزي يجمع جميع الأطراف المعنية (مثل الموانئ، السكك الحديدية، شركات الشحن البري) على منصة واحدة لتسهيل التواصل والتنسيق فيما بينها.
- ✓ الاعتماد على تقنيات الذكاء الاصطناعي: حيث يمكن استخدام الذكاء الاصطناعي لتوقع المشكلات المحتملة واقتراح حلول بديلة قبل حدوث أي تأخير.
- ✓ تعيين مدير مشروع متخصص: يجب تعيين فريق أو شخص مختص يعمل كوسيط بين مختلف وسائل النقل لضمان سهولة التنسيق والتواصل.
- ✓ توحيد العمليات: وضع معايير موحدة لجميع وسائل النقل، مثل الحاويات الموحدة وأنظمة التحميل والتفريغ، لتقليل الوقت والجهد المبذول في التبادل بين الوسائل.

قائمة البحوث المقترحة:

قائمة البحوث	
البحث الأول	01/- التحديات التي تواجه المؤسسات في مجال اللوجيستيك.
البحث الثاني	02/- ادارة سلاسل الامداد.
البحث الثالث	03/- نظم المعلومات وعلاقتها بسلاسل الامداد.
البحث الرابع	04/- التمويل الرقمي وتقنية البلوكتشين
البحث الرابع	05/- التنظيم القانوني لعقود النقل الدولي
البحث السادس	06/- النقل الجوي.
البحث السابع	07/- النقل البري.
البحث الثامن	08/- النقل المائي.
البحث التاسع	09/- النقل متعدد الوسائط.
البحث العاشر	10/- معايير المفاضلة واختيار وسيلة النقل.
البحث الحادي عشر	11/- التأمين الدولي.
البحث الثاني عشر	12/- التغليف الدولي والحاويات.
البحث الثالث عشر	13/- سلاسل الامداد الخضراء.
البحث الرابع عشر	14/- تقنية البلوكتشين وسلاسل الامداد الحديثة
البحث الخامس عشر	15/- التنظيم القانوني لعقود النقل الدولي في الجزائر
البحث السادس عشر	16/- واقع قطاع النقل في الجزائر
البحث السابع عشر	17/- مصطلحات التجارة الدولية ودورها في تسهيل عمليات النقل الدولي

أسئلة للمراجعة:

1- حدد الاختلاف بين أنشطة النقل والتوزيع المادي وبين مفهوم اللوجستيات؟.

2- من بين أهداف أنشطه الامداد تحقيق ما يسمى بنموذج الأصفار الخمسة؛ وضحه؟

3- فيما تتمثل أهمية عمليات النقل في التجارة الدولية؟

4- وضح العلاقة بين النقل الدولي وأنشطة الامداد الدولي؟

5- ما هو الفرق بين اللوجستيك وإدارة سلسلة الامداد؟

6- ما هو الفرق بين الامداد المحلي والامداد الدولي؟

7- ما هي أنواع اللوجيستيك؟

8- كيف يتم اختيار وسيله النقل الأنسب؟

9- رتب وسائل النقل من حيث معايير المفاضلة بينها؟

10- حدد فيما تكمن أهمية اختيار معيار مناسب لوسيلة النقل المختارة؛ هل تعتبر التكلفة الأكثر أهمية والتي تحدد على أساسها وسيلة النقل المختارة؟

11- هل يكفي اختيار وسيلة نقل واحدة في عمليات النقل الدولي؟ وكيف يتم تحقيق تنسيق بين وسائل النقل؟

12-ماهي المعايير التي تعتمد عليه المؤسسة في اختيار وسيلة النقل؟

13- لماذا يعتبر النقل البحري أكثر أنواع النقل استخداما في التجارة الدولية؟

14- هل صحيح أن النقل متعدد الوسائط يؤدي إلى زيادة التكاليف؟

15-ما هي مسؤوليات ومهام متعهدو النقل متعدد الوسائط؟

16- ما أهمية النقل المتعدد الوسائط في التجارة الدولية؟

17-يحقق تطبيق إدارة سلاسل الامداد ما يعرف بـ 7Rs،حدده مع الشرح؟

18-حدد أنواع مستندات النقل الدولي؟

19-ما هي المعلومات التي يتضمنها سند الشحن الدولي؟

20- من هم المتدخلون الرئيسيون في النقل البحري الدولي؟

21-حدد أهم التكاليف المتعلقة بالنقل الدولي؟

22-حدد الفرق بين التعبئة والتغليف؟

23-أذكر أنواع الحاويات الموجودة في النقل الدولي؛ وخصائص كل نوع؟

24- ما هو دور الشركة الجزائرية لضمان الصادرات وما هي مهامها؟

25-ماهي العناصر الأساسية لعقد التأمين؟

خاتمة:

حاولنا من خلال هذه المطبوعة تقديم النقاط الأساسية لمقياس النقل والامداد الدولي لطلبة السنة الثانية ماستر مالية وتجارة دولية حسب البرنامج الوزاري المقرر، وقد جاءت المطبوعة في أحد عشر محورا؛ تناول المحور الأول منها مقدمة عامة في الامداد الدولي؛ من خلال التعرف على مفهوم الامداد الدولي وأهميته ومعرفة أنواع الامداد وأشكاله؛ وكذلك التعرف على وظيفه النقل وأهميته، في حين خصص المحور الثاني لدراسة النقل المتعدد الوسائط وتعريفه وتحديد مسؤوليات ومهام متعهدي النقل؛ ودراسة ايجابيات وسلبيات ومخاطر النقل متعدد الوسائط، أما المحور الثالث فقد خصص لدراسة إدارة سلاسل الامداد من خلال التعرف على ماهية إدارة سلاسل الإمداد ومكوناتها والفرق بينها وبين اللوجستيات؛ وتحديد أهداف وأهمية إدارة سلاسل الإمداد والاستراتيجيات والتقنيات المستخدمة في إدارة سلاسل الإمداد، وفي المحور الرابع تم دراسة مستندات النقل الدولي وتعريفها وتوضيح أهميه مستندات النقل الدولي والبيانات الأساسية التي تحتويها هذه المستندات؛ لننتقل في المحور الخامس إلى دراسة تكاليف النقل الدولي والتعرف على أنواع هذه التكاليف وتحديد طرق حساب تكاليف النقل الدولي وأساليب توفير التكاليف، أما في محور السادس فقد خصص لدراسة تأمين النقل الدولي والتعرف عليه خصائص عقد التأمين والاطلاع على مبادئ هذا العقد، وفي المحور السابع تم التطرق إلى موضوع التغليف الدولي للحاويات وماهيته ومعرفة النقل بالحاويات وأنواعها المختلفة والتعرف على وحده قياس الشحن بالحاويات، أما في المحور الثامن والتاسع والعاشر فقد خصص لدراسة النقل بأنواعه المختلفة البحري والبري والجوي والتعرف على خصائص كل منهما ومميزاته وإيجابيات وسلبياته وتحدياته؛ مع دراسة متطلبات كل نوع من أنواع النقل وفي المحور الأخير تمت دراسة معايير اختيار وسائل النقل ومعرفه المعايير الأساسية لاختيار وسيلة النقل الدولي الملائمة؛ وكيفيه المفاضلة بين وسائل النقل المختلفة مع تحديد كيفيه التنسيق بين وسائل النقل الدولي لتعظيم المنافع لكل الأطراف.

وفي نهاية المطبوعة أردفناها بقائمة لبعض البحوث المقترحة على الطلبة لزيادة الفهم والتوسع في موضوعات النقل والامداد الدولي، إضافة إلى مجموعة من الأسئلة المطروحة التي تمكن الطالب في حال الإجابة عنها من مراجعة المقياس وتثبيت المعلومات الواردة فيه.

وهذا كله لا يغني الطالب عن المزيد من البحث والاطلاع على الموضوعات المختلفة المتعلقة بالتجارة الدولية من خلال الكتب والبحوث العلمية.

في الأخير نأمل أن نكون قد وفقنا في تقديم هذه المادة لطلبة العلوم التجارية، على أمل أن نتدارك النقائص والأخطاء الموجودة في المستقبل إن شاء الله.

قائمة المراجع:

أولا: الكتب

1- إسماعيل محمد السيد وأخرون، إدارة الامداد والتوزيع، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006.

2- بالعجين خالدية، التأمين الدولي، مطبوعة دروس، قسم العلوم التجارية، جامعة تيارت،2021.

3- بلواضح الجيلالي، واقع قطاع النقل البري في الجزائر المعوقات والحلول، مجلة التنمية والاقتصاد التطبيقي، المجلد 04، العدد 02، جامعة المسيلة، 2020.

4- ثابت عبد الرحمن إدريس, مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية: الإمداد و التوزيع المادي, الدار الجامعية, الإسكندرية, مصر, .2004.

5- سميرة ابراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2002.

6- عبد القادر فتحي لاشين وآخرون، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، منشورات المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، 2007.

7- عبد القادر لعطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط1، الأردن، 2009.

8- محمد محرز إسماعيل، الاتجاهات الحديثة في إدارة الموانئ البحرية دراسة ميناء اللاذقية، رسالة ماجستير، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا النقل البحري، الاسكندرية،2004.

9- محمد محمود يوسف وآخرون، الإدارة الاستراتيجية لتكاليف النقل ودورها في تنمية حركة التجارة العربية البينية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، داينامك للطباعة، القاهرة، 2003..

10-محمود حامد محمود، اقتصاديات النقل واللوجستيات، حميثرا للنشر والتوزيع، القاهرة، 2017.

11-هشام الجندي ، مبادئ النقل، بدون دار نشرن بدون تاريخ نشر .

12-يحي سعيد علي عيد، التسويق الدولي والمصدر الناجح، دار الأمين، ط1، القاهرة، 1997.

ثانيا: القوانين والتقارير

1- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، المادة 16 و17 من القانون 17-88 المؤرخ في 10 مايو 1988.

2- تقرير سلاسل الامداد، مركز التواصل والمعرفة المالية، مبادرة وزارة المالية السعودية، www.cfkc.gov.sa.

3- تقرير مؤتمر الامم المتحدة لوضع اتفاقية للنقل الدولي المتعدد الوسائط-الدورة المستأنفة (جنيف, 8- 24 أيار/ مايو 1980).

ثالثا: الرسائل العلمية والمطبوعات والمقالات

1- بن جيار محمد وآخرون، قراءة في النقل البحري الدولي والشركات المشغلة للمحطات البحرية مجلة البناء الاقتصادي، جامعة الجلفة، العدد02، 2018.

2- بن محياوي سميحة، نقل وإمداد دولي، مطبوعة جامعية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد البشير الابراهيمي ببرج بوعريريج.

3- رصاع حياة، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، رسالة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة وهران، 2013.

4- ساخي بوبكر، أليات التأمين الدولي وإعادة التأمين، مطبوعة دروس بقسم العلوم الاقتصادية، جامعة البليدة2، 2020.

5- صلاح الدين جيلح، محاضرات في النقل والامداد الدولي، المحاضرة الأولى، جامعة بسكرة، 2025/2024.

6- عبد العزيز بن قيراط, أداء و جودة الخدمات اللوجستية و دورها في خلق القيمة, مذكرة ماجستير, جامعة قالمة, 2010.

7- العيدوسي أحمد، دور التغليف في تصدير المنتجات، رسالة ماجيستير، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية، جامعة يوسف بن خدة،2008.

8- قندوز عائشة، التاوي عبد العليم، النقل المستدام في الجزائر (حالة النقل البري)،مجلة جديد الاقتصاد، المجلد 16 العدد 01، 2021.

9- لحرش دعاء، لوجستيك النقل البري في الجزائر كآلية لترقية التجارة الخارجية نحو إفريقيا، مجلة البشائر الاقتصادية، المجلد 11 العدد 01، 2025.

10-يوسفي صلاح الدين، التأمين الدولي، مطبوعة دروس، قسم العلوم التجارية، جامعة الجزائر، 03،2022.

رابعا: مراجع باللغة الأجنبية

1- Fromm،Gary ،Transport Investment and Economic Development 2nd ،ED Washington ،The Brookings Institution ،1966.

2- Kotler & Dubois « marketing Management » publie. Union Edition, Paris 1997, 11ème édition.

3- Yves Pimor et Michel Fender, LOGISTIQUE :(Production • Distribution • Soutien), l'usinenouvelle DUNOD , 5éme édition , paris, 2008, .

خامسا: المواقع الالكترونية

1- Boeing. (2023). "The Future of Flight: Faster, Safer, and More Sustainable." Boeing. https://www.boeing.com

2- Fromm،Gary ،Transport Investment and Economic Development 2nd ،ED Washington ،The Brookings Institution ،1966.

3- https://bakkah.com

4- https://fr.wikipedia.org/wiki/Malcom_McLean.

5- https://navata.com/cms/choosing-the-right-mode-of-transport/

6- https://www.cagex.dz/?page=1.

7- https://www.cagex.dz/index.php?page=2#lien_ass_exp.

8- https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/AR/default.aspx

9- https://www-imo-org.translate.goog/en/OurWork/Safety/Pages/Containers-Default.aspx

10- IATA (International Air Transport Association). (2022). "The Benefits of Air Transport." International Air Transport Association. https://www.iata.org

11- www-bic--code-org.