



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



قسم: العلوم التجارية

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي

التخصص: مالية و تجارة دولية

بعنوان:

دور العمليات اللوجستية في تطوير منظومة النقل البحري للبضائع في الجزائر دراسة حالة: مؤسسة ميناء الجزائر.

الأستاذ المشرف:

- د. سميحة بن محياوي

إعداد الطالبين:

- أم النون مسعودي

- مراد قاسمي

نوقشت

أمام اللجنة المكونة من السادة:

رئيسا	أستاذ محاضر. أ	أ. حاجي فطيمة
مناقشا	أستاذة مساعد. أ	أ. بوعيطة عبد الرزاق
مشرفا	أستاذ محاضر. ب	أ. بن محياوي سميحة

السنة الجامعية: 2020-2021

شكر وتقدير

بسم الله وحده والصلاة والسلام على من لا نبي بعده

يقول الله تعالى: " رب أوزعني أن أشكر نعمتك التي أنعمت علي وعلى والدي وأن أعمل صالحا ترضاه وأدخلني برحمتك في عبادك الصالحين".

سورة النمل الآية (19).

نرفع شكرنا بداية لله عزوجل الذي وفقنا ويسر لنا طريق النجاح لإتمام هذه
المذكرة فله الحمد أولا وآخرا

ويقول رسول الله صلى الله عليه وسلم: " من لم يشكر الناس لم يشكر الله".

كما يسرنا أن نتقدم بجزيل الشكر إلى من شرفتنا بإشرافها على هذه المذكرة إلى

الدكتورة " بن محياوي سميحة" على توجيهاتها القيمة

كما نشكر كل أساتذتنا بكلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم

التسيير على ما أفاضوه علينا من معلومات

كما نتوجه بخالص الشكر إلى كل من ساعدنا من قريب أو من بعيد على إنجاز هذا

العمل خصوصا السيد نوي صدام الذي قدم لنا يد العون في ضبط عملنا.

إهداء

الحمد لله الذي بتوفيقه أتممت انجاز هذه المذكرة

الحمد لله وكفى والصلاة والسلام على الحبيب المصطفى وأهله ومن وفى وبعد :

بداية اهدي ثمرة جهدي إلى من لا يعوضهما الزمن أبدا ، إلى من وجودهما في الحياة

رحمة وغيابهما الم وظلمة ، إلى فقيديا في مسيرتي وحياتي

إلى روح أبي و أمي رحمهما الله و اسكنهما فسيح جناته

كما اهديها إلى جميع أحبتي

إلى من قاسمني مشقة البحث و التعب لإتمام هذا العمل الزميل والأخ مراد

إلى كل الزملاء بدفعتي

إلى كل من ساندني ودعمني ولو بكلمة طيبة

إهداء

بسم الله الرحمن الرحيم

الحمد لله الذي علم العلم ورفع العلماء فقال: "يرفع الله الذين آمنوا والذين أوتوا العلم درجات"

سورة المجادلة الآية : (11).

اللهم لك الحمد على عظيم فضلك وكثير عطائك وصلى الله وسلم على نبينا محمد الحبيب وعلى آله وصحبه وسلم .

أما بعد بأسمى معاني الحب والوفاء أهدي ثمرة جهدي هذا:

إلى الغاليتين على قلبي أُمي الأولى والثانية أطال الله في عمرهما.

إلى من تقاسمت معي متاعب الحياة ووقفت إلى جانبي وشجعني كثيرا زوجتي الغالية : سارة :

إلى الكتكوتة ابنتي الغالية : لين

إلى إخوتي وأخواتي و اخص بالذكر أخي العياشي وأختي بشرى التي ساعدتني و شجعتني كثيرا .

إلى من تقاسمت معها إنجاز هذه المذكرة الأستاذة: أم النون

إلى جميع أساتذة كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير

العلوم التجارية و بالأخص طلبة تخصص المالية و التجارة الدولية

" ماستر 02" دفعة 2020-2021.

الملخص

تهدف هذه الدراسة إلى إبراز دور العمليات اللوجيستية في تطوير منظومة النقل البحري للبضائع في الجزائر ، بأحد أهم وأكبر الموانئ الجزائر وهو مؤسسة ميناء الجزائر كدراسة حالة ، باعتباره المرآة العاكسة لواقع النقل البحري للبضائع بالجزائر، كما يُعد ميناءا رئيسيا تركز عليه معظم التبادلات الدولية بين الجزائر و العالم الخارجي، هذا وكانت فترة الدراسة محصورة ما بين 2012 و 2019 ، تمت معالجة الإشكالية من خلال فصلين ، الفصل الأول خصص للإطار المفاهيمي للمتغيرات الدراسة ، أما الفصل الثاني فقد خصص لمعالجة إشكالية الدراسة بميناء الجزائر .

وقد أظهرت النتائج أن للعمليات و الأنشطة اللوجيستية دور فعال في تطوير منظومة النقل البحري بشكل عام و نقل البضائع بشكل خاص ، غير أنه بالنسبة لحالتنا لاحتنا تأخر واضح في استخدام اللوجيستيات على مستوى الميناء ، حيث ورغم الجهود المبذولة لأجل جعله ميناءا لوجيستيا قادرا على مواكبة التطورات الراهنة تركز على استغلال كافة الطاقات المتوفرة و المتاحة من تكنولوجيا متطورة و كفاءات ومهارات اليد العاملة و الإطارات المؤهلة عبر سلسلة الإمداد بما يرضي أطراف التبادل ، إلا أنه لم يرقى إلى مستوى منافسة الموانئ الأجنبية ، وهذا راجع إلى جملة من المشاكل و العراقيل حالت دون تحقيق ما كان مرجوا من استخدام الوسائل و الأدوات اللوجيستية ، إضافة إلى السياسة الاقتصادية (سياسة التقشف) التي انتهجت من طرف الدولة خلال فترة الدراسة و ما نتج عن ذلك من انخفاض لحركة النشاط بالميناء .

الكلمات المفتاحية: سلسلة الامداد، العمليات اللوجيستية ، منظومة النقل البحري ، الموانئ اللوجيستية، ميناء الجزائر .

Abstract :

This study aims at highlighting **the role of logistical operations in the development of the shipping system in Algeria**, one of the most important and largest port of Algeria. The outside world, the study period was confined between 2012 and 2019, the problem was treated through

two chapters, chapter I allocated to the conceptual framework for the study variables.

The results have shown that logistical activities and activities are an effective role in developing the maritime transport system in general and the transfer of goods in particular, but for our situation we have observed a clear delay in the use of the port level, and despite efforts to make the port of Logistics able to keep pace with current developments It is based on the exploitation of all available energies and available from advanced technology, labor efficiency, labor skills and qualified tires through the supply chain to satisfy the parties to exchange, but has not yet reached the level of competition for foreign ports, and this is reviewed to a number of problems and obstacles prevent what was achieved Related from the use of logistical means and tools, as well as economic policy (austerity policy) which has been pursued by the State during the study period and resulting from a decrease of the activity movement at the port.

Keywords :Supply Chain, Logistics, Logistics System, Logistics Ports, Port of Algeria.

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

شكر وتقدير

إهداء

I

فهرس المحتويات

III

قائمة الجداول

IV

قائمة الأشكال

VI

قائمة الملاحق

أ-ز

مقدمة

الفصل الأول: الأنشطة اللوجستية و منظومة النقل البحري

تمهيد

03

المبحث الأول: العمليات اللوجستية

03

المطلب الأول: مفهوم اللوجستيات, نشأتها و أهميتها

10

المطلب الثاني: أنواع الأنشطة و العمليات اللوجستية في سلسلة الأمداد

22

المطلب الثالث: الاتجاهات الحديثة في العمليات اللوجستية

29

المبحث الثاني: منظومة النقل البحري

29

المطلب الأول: تعريف النقل البحري وأهميته

35

المطلب الثاني: مكونات منظومة النقل البحري

50

المطلب الثالث: استراتيجية النقل البحري

58

المبحث الثالث: النقل البحري للبضائع في ظل المنظومة اللوجستية

58

المطلب الأول: الموانئ اللوجستية

59

المطلب الثاني: المراكز اللوجستية

65

المطلب الثالث: النقل البحري في سلسلة اللوجيستيات

70

خلاصة

الفصل الثاني: استخدام العمليات اللوجستية على مستوى مؤسسة ميناء الجزائر

72

تمهيد

73

المبحث الأول: واقع النقل البحري في الجزائر

73

المطلب الأول: الموانئ في الجزائر

80	المطلب الثاني: تحليل اللوجستيك في الموانئ واستراتيجيات خدمة قطاع النقل البحري
89	المطلب الثالث: حركة التجارة الخارجية عبر قطاع النقل البحري
94	المبحث الثاني : نظرة عامة مؤسسة ميناء الجزائر
94	المطلب الأول: التعريف بمؤسسة ميناء الجزائر
99	المطلب الثاني : الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر
102	المطلب الثالث: مكونات ميناء الجزائر، آفاقه المستقبلية و تحدياته
107	المبحث الثالث: تقييم الأداء اللوجستي و التشغيلي لمؤسسة ميناء الجزائر
107	المطلب الأول : البنية و الأنشطة اللوجستية بمؤسسة ميناء الجزائر
116	المطلب الثاني: حركة الملاحة البحرية في ميناء الجزائر
122	المطلب الثالث: حركة البضائع العامة و الحاويات في ميناء الجزائر
133	المطلب الرابع : تقييم مؤشرات الأداء للميناء خلال الفترة (2012-2019)
141	الخاتمة
148	قائمة المراجع
	الملاحق

قائمة الجداول

رقم الجدول	عنوان الجدول	الصفحة
01	ابرز تطورات مفهوم اللوجيستيات	08
02	التطورات التاريخية في مهام الميناء البحري	38
03	الفرق بين الموانئ البحرية و الموانئ الجافة	41
04	أجيال سفن الحاويات	47
05	مقومات اختيار مراكز لوجستية	61
06	ملخص العوامل التي تؤثر في اختيار وسيلة النقل للبضائع	68
07	مؤشر قياس أداء الخدمات اللوجستية : كفاءة و جودة الخدمات اللوجستية خلال الفترة (2012-2018) .	83
08	مؤشر قياس أداء الخدمات اللوجستية : نوعية التجارة و البنية التحتية المتعلقة بالنقل (2012-2018) .	83
09	مؤشر قياس أداء الخدمات اللوجستية : كفاءة عملية التخليص الجمركي خلال الفترة (2012-2018) .	84
10	مؤشر قياس أداء الخدمات اللوجستية : القدرة على متابعة سير خطوط الشحنات و تتبع مسارها (2012-2018) .	84
11	مؤشر قياس أداء الخدمات اللوجستية : مؤشر قياس أداء الخدمات اللوجستية (2012-2018)	85
12	ترتيب الجزائر دوليا حسب الأداء اللوجيستي	86
13	حركة الميزان التجاري الجزائري	90
14	حركة مجموع الصادرات و الواردات عبر الموانئ الجزائرية خلال 2016	91
15	حركة مجموع الصادرات و الواردات للتجارة الخارجية الجزائرية	92
16	تطور حجم التجارة المنقولة بحرا في الجزائر	93
17	تطور حركة السفن الداخلة للميناء خلال الفترة (2012-2019)	117
18	تطور عدد المشغلين في الميناء خلال الفترة (2012-2019)	118
19	معدل انتظار السفن في الشعاع خلال الفترة (2012-2019)	119

121	معدل بقاء السفن على الرصيف خلال الفترة (2012-2019)	20
122	تطور حركة البضائع العامة على مستوى مؤسسة ميناء الجزائر خلال الفترة (2012-2019) .	21
124	تطور حركة البضائع العامة على مستوى مؤسسة ميناء الجزائر خلال الفترة (2012-2019) .	22
125	تطور حركة البضائع العامة على مستوى الميناء ككل خلال الفترة (2012-2019) .	23
126	تطور حركة الحاويات على مستوى مؤسسة ميناء الجزائر خلال الفترة (2012-2019)	24
128	تطور حركة الحاويات على مستوى موانئ دبي العالمية خلال الفترة (2012-2019) .	25
129	تطور حركة الحاويات على مستوى ميناء الجزائر ككل خلال الفترة (2012 - 2019)	26
134	تغيرات في أهم مؤشرات الانجاز خلال الفترة (2012-2017) .	27
135	مؤشر الحمولة المتداولة في اليوم لكل سفينة على الرصيف خلال الفترة (2012-2017) .	28
136	مؤشرات الخدمة خلال الفترة من 2012 - 2019	29
138	تطور إنتاجية ميناء الجزائر خلال الفترة (2012-2017)	30

قائمة الأشكال

رقم الجدول	عنوان الشكل	الصفحة
01	مفهوم سلسلة الامداد	18
02	بناء سلسلة الإمداد	21
03	الاتجاه العكسي للوجيستيات	23
04	مخطط الاختيار لموضع الأنشطة اللوجيستية	24
05	نظام المعلومات اللوجيستي	28
06	الأنشطة الرئيسية للموانئ البحرية حسب البنك الدولي	36
07	ملخص عمل الموانئ الجافة	42
08	أنواع المراكز اللوجستية	63
09	خريطة توزيع الموانئ الجزائرية	74
10	نسبة النقل الدولي للبضائع في الجزائر 2014	77
11	مخطط نشاط الصادرات و الواردات الجزائرية	90
12	مخطط الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر EPAL	99
13	تطور حركة السفن الداخلة للميناء خلال الفترة (2012-2019)	118
14	معدل انتظار السفن في الشعاع خلال الفترة (2012-2019)	120
15	معدل بقاء السفن على الرصيف خلال الفترة (2012-2019)	122
16	تطور حركة البضائع العامة على مستوى مؤسسة ميناء الجزائر خلال الفترة (2012-2019) .	123
17	تطور حركة البضائع العامة على مستوى مؤسسة ميناء الجزائر خلال الفترة (2012-2019) .	124
18	تطور حركة البضائع العامة على مستوى الميناء ككل خلال الفترة (2012-2019) .	126
19	تطور حركة الحاويات على مستوى مؤسسة ميناء الجزائر خلال الفترة (2012-2019)	127
20	تطور حركة الحاويات على مستوى موانئ دبي العالمية خلال الفترة (2012-2019) .	129

130	تطور حركة الحاويات على مستوى ميناء الجزائر ككل خلال الفترة (2012 - 2019)	21
131	تطور حركة الحاويات على مستوى ميناء الجزائر حسب البلدان لسنة 2018	22
132	تطور حركة الحاويات على مستوى ميناء الجزائر حسب البلدان لسنة 2019	23

قائمة الملحق

رقم الجدول	عنوان الملحق
01	حركة السفن الداخلة و عدد المشغلين على مستوى ميناء الجزائر خلال الفترة (2012-2019).
02	حركة البضائع العامة على مستوى ميناء الجزائر و موانئ دبي العالمية خلال الفترة (2012-2019).
03	حركة الحاويات على مستوى ميناء الجزائر و موانئ دبي العالمية خلال الفترة (2012-2019).
04	وقت الانتظار في الشعاع و البقاء على الرصيف على مستوى ميناء الجزائر خلال الفترة (2012-2019).

مقدمة

مقدمة

يعد قطاع النقل بأنواعه المختلفة بري كان أو بحري أو جوي احد الأسس و لركائز التي يقوم عليها اقتصاد أي بلد و هو الذي يعكس مستوى النمو لأي بلد متطورة أو نائية ، كما انه من المتعارف عليه و المؤكد لدى الجميع أن النقل و التجارة بنوعيهما الداخلية و الخارجية وجهان لعملة واحدة .

و يعد قطاع النقل البحري احد أنواع النقل ومن أهمها من حيث الاستخدام في عمليات التجارة الدولية حيث تقدر نسبة استخدامه 80 % من إجمالي استخدام وسائل النقل و هذا نظرا لما يتميز به عن باقي الوسائل من حيث التكلفة و أفضلية تعاطم الكميات و الأحجام المنقولة و غيرها من المميزات ، و مميزات الموانئ ، هذا و إن زيادة الطلب على خدمات النقل البحري مرتبط بانتعاش التجارة الدولية و التبادلات الخارجية نظرا لعدم قدرة وسائل النقل الأخرى على منافسته .

غير أن ما يلاحظ بالنسبة لعمليات تبادل البضائع أن تكلفة النقل تمثل اكبر نسبة من إجمالي تكاليف السلع وهو ما يعد نوعا من العرقلة للتجارة الدولية ، حيث أصبح مرهقا لإطراف التبادل الدولي ، كما أن بطئ حركة البضاعة بين الدول و الوقت المستغرق في ذلك أدى إلى خلق مشاكل سواء من وصول البضاعة متأخرة و في غير الموعد المتفق عليه او من حيث قلة مساحات التخزين لاستيعاب الكم الهائل من البضاعة المكدسة ، أيضا تلف البضاعة ، انتهاء صلاحية و غيرها من المشاكل .

هذا و قد شهد النقل البحري تطورات متعاقبة خصوصا في العصر الحديث من خلال تطور الموانئ و التي تعد اللبنة و القاعدة الأساسية لنشاط النقل البحري اذ تطورت من الجيل الاول الى الثاني ثم الثالث و الرابع فالخامس و السادس حيث أضاف كل جيل خدمات إضافية بالموانئ ايضا تطور السفن بما يتناسب و هذه الموانئ .

كل هذا التطور لا يمكن أن يقضي على المشاكل التي يتخبط فيها قطاع النقل البحري ما لم يدعم بأنشطة و بنية تحتية قادرة على الاستجابة لمتطلبات المرحلة و بما يحقق أفضل النتائج بأقل التكاليف و الإضرار نتيجة لذلك كان من الضروري التفكير في حلول لمعالجة هاته النقائص ، ومن بين هذه الحلول ظهور مصطلح اللوجيستيات و الذي هو عبارة عن تخطيط ، تنفيذ ورقابة التدفق و التخزين للسلع و الخدمات انطلاقا من مرتكز إنتاجها وصولا إلى المستهلك أو المستعمل الصناعي

هذا وقد قدم مفهوم اللوجستيات حلول جذرية لهاته المشاكل المرتبطة بالنقل البحري الدولي ، كما أدركت الشركات البحرية أهمية النشاطات اللوجستية و ما ينجر عن ذلك من تزايد للطلب عن النقل البحري ، ما ادى الى بروز قواعد جديدة للمنافسة الدولية و مقاييس للجودة اللوجستية

و الجزائر من بين الدول التي حاولت إعطاء أهمية لموضوع اللوجستيات في مجال النقل البحري للبضائع لأجل إعطاء دفع جديد لهذا المجال ، غير أن هناك عوامل ساهمت في عرقلة استخدام اللوجستيات بشكل فعال ما أدى إلى نسبية النتائج المحققة بنسب متفاوتة من سنة إلى أخرى لتطور النقل البحري للجزائر مع الأقطاب المختلفة للدول . من هنا ارتأينا اختيار عنوان بحثنا

دور العمليات اللوجستية في تطوير منظومة النقل البحري للبضائع في الجزائر

و ذلك من اجل إبراز الدور الذي يلعبه النشاط اللوجستي لأجل تطوير النقل البحري للبضائع بالجزائر

1 - الإشكالية الرئيسية :

تعد العمليات اللوجستية ركيزة أساسية في منظومة النقل البحري من هنا يمكننا طرح التساؤل الرئيسي التالي :

كيف تساهم العمليات اللوجستية في تطوير منظومة النقل البحري للبضائع في الجزائر؟ حالة مؤسسة ميناء الجزائر

ويندرج تحت هذا التساؤل الرئيسي التساؤلات الفرعية التالية :

1. فيما تتمثل العمليات اللوجستية ؟
2. كيف هو واقع قطاع النقل البحري للبضائع و النشاط اللوجستي في الجزائر ؟
3. هل هناك دور للعمليات اللوجستية ساهمت في تطوير حركة النشاط و تحسين الأداء على مستوى مؤسسة ميناء الجزائر ؟

ب - الفرضيات :

الفرضية الرئيسية : تساهم العمليات اللوجستية في تطوير منظومة النقل البحري من خلال الاستغلال الأمثل للإمكانيات المتاحة و أحسن استغلال من موارد مالية ، مادية ،

بشرية و قدرات تكنولوجية قصد تحقيق الأهداف المسطرة لكل من أطراف التبادل ، وذلك من خلال السرعة في التنفيذ ، تخفيض التكاليف ، إيصال البضاعة غالى المكان و الزمان المتفق عليه الخ ، وكل هذا يتطلب توفير منظومة لوجيستية مؤهلة لذلك من خلال المراكز اللوجيستية ، الموانئ اللوجيستية ، سلسلة إمداد فعالة

الفرضيات الجزئية :

الفرضية الجزئية الأولى : د العمليات اللوجستية هي الركيزة الرئيسية في تطوير عمليات النقل البحري للبضائع و ذلك من خلال التخفيف في حدة المشاكل المتعلقة بعمليات تدفق البضائع من إنتاجها وصولا إلى بيعها و العمل على معالجتها.

الفرضية الجزئية الثانية : شهد النقل البحري للبضائع في الجزائر مساعي حثيثة لتطوير هذه المنظومة غير أنها قوبلت بعدة عراقيل أدت إلى محدودية النتائج المراد تحقيقها و هذا بسبب عدم وجود بنية لوجيستية صلبة قادرة على مواكبة التطورات الحاصلة عبر العالم .

الفرضية الجزئية الثالثة : ساهمت العمليات اللوجيستية بميناء الجزائر في تحسين مستوى الأداء التشغيلي له و كذا تطور حركة السفن و البضاعة كما خفضت من مدة انتظار السفن في الميناء لأجل عمليات الشحن أو التفريغ.

ت - أهمية الدراسة :

تكمن أهمية البحث في إبراز الدور الذي تلعبه العمليات اللوجستية في تحسين الأداء بالنسبة للخدمات المقدمة على مستوى النقل البحري للبضائع بما يحقق رضا العميل من خلال إظهار مختلف الأنشطة اللوجستية التي تقوم بها المنظمة إثناء تقديم هاته الخدمات لعملائها انطلاقا من مقرها وصولا إلى المستعمل أو المستهلك النهائي ، بما يحقق أهدافها المسطرة من خلال رضا العميل و المساهمة في التنمية الاقتصادية للبلاد على أساس أن المبادلات التجارية الدولية بإمكانها إدخال العملة الصعبة للبلاد من خلال عمليات التصدير ، كما إنها توفر المواد اللازمة للعمليات الإنتاجية داخل البلاد عبر عملية الاستيراد .

_____ فتطور العمليات اللوجيستية بما يواكب التطورات الحاصلة عبر شتى القطار العالم من شأنه إكساب النقل البحري للبضائع ميزة تنافسية دولية بما يعود بالنفع على الاقتصاد الوطني .

— كما تكمن أهمية هذا البحث في محاولة تسليط الضوء على واقع استخدام اللوجيستيات بالموانئ الجزائرية من خلال ميناء الجزائر الذي يعد ميناء رئيسيا و بالتالي فهو يعكس واقع باقي الموانئ الوطنية من حيث أساليب تسييرها ، إظهار بنيتها و أنشطتها اللوجيستية بالميناء و مدى استخدام الوسائط المتعددة كدعم للنقل البحري و تسهيل مهامه حيث أن هذه الأنشطة تنعكس إيجابا او سلبا على منظومة النقل البحري للبضائع بالجزائر خصوصا وان هذا القطاع هو البوابة الأكثر استخداما في التعاملات مع العالم الخارجي .

ث – أهداف البحث :

تهدف هاته الدراسة إلى :

— إظهار تأثير استخدام اللوجستيك على تكلفة ال بضاعة من خلال تحديد اسس اختيار وسيلة النقل المناسبة .

— إبراز واقع النقل البحري بالجزائر و مدى تطور موانئها .

— إبراز الدور الفعال للعمليات اللوجستية في تحسين خدمات النقل البحري للبضائع من تخفيض للوقت و إيجاد الحلول المناسبة لمختلف التحديات التي تواجه قطاع النقل البحري في الجزائر

— التعرف عن قرب على مختلف المشاكل التي تتخبط فيها الموانئ الجزائرية و التي حالت دون قدرتها على كسب ميزة تنافسية .

— رغبة شخصية في التعرف و الاطلاع أكثر على هذا الموضوع لما له من أهمية و تأثير على مختلف الأنشطة و لمختلف أصناف المنشآت .

— لفت الانتباه للباحثين حول موضوع اللوجستيات الذي و رغم قدم ظهور أفكاره في القرن الماضي إلا أن الدراسات لازالت قليلة حول هذا الموضوع .

ج – المنهج المستخدم:

حتى نتمكن من الإجابة على تساؤلنا الرئيسي اعتمدنا على :

المنهج الوصفي : وهذا في القسم النظري من خلال وصف لمفهوم اللوجستيك و الأنشطة المكونة له و عملياته وفق سلاسل الإمداد , أيضا وصف لمنظومة النقل البحري وعلاقة تطوره بالعمليات اللوجيستية .

المنهج التحليلي : و هذا من خلال تحليل لواقع استخدام اللوجيستيك في منظومة النقل البحري على مستوى الجزائر ككل .

و أيضا في دراسة الحالة من خلال تحليل لمستوى الأداء التشغيلي لمنظومة النقل البحري على مستوى ميناء الجزائر في ظل الأداء اللوجيستي المتاح بهذا الميناء .

ح – مبررات اختيار الموضوع :

- رغبة منا في البحث في موضوع اللوجستيات كونه مازال مجهول لدينا بكل حيثياته ، خصوصا و ان النقل البحري يعد من أهم وسائل النقل الدولي للبضائع .

_ أهمية الموضوع خصوصا مع سعي الجزائر الى تطوير منظومة النقل البحري من خلال موانئها

_ ارتباط الموضوع بتخصصنا

خ – دراسات سابقة :

من أهم الدراسات التي تطرقت إلى موضوع اللوجيستيات

1 _ رصاع حياة ، أطروحة مقدمة للحصول على شهادة دكتوراه العلوم الاقتصادية جامعة وهران 2 ، 2018_2019 تحت عنوان دور اللوجيستيات في تطوير الموانئ البحرية ، دراسة مقارنة بين روتردام وميناء وهران ، وقد توصلت الباحثة إلى تحول الموانئ إلى مجرد محطات مائية برية لاستقبال السفن إلى صناعة عالمية معقدة و متشابكة تتداخل فيها الاستثمارات المالية بالمتطلبات التقنية و الإدارية و التشغيلية و تزايد الاتجاه نحو إقامة المجمعات الصناعية داخل الموانئ مما جعل منها قطاعا إنتاجيا لهذا أصبح مجال اللوجيستيات يؤثر بدرجة كبيرة و مهمة على أعمال الموانئ مما جعلها حلقة في سلسلة الإدارة الشاملة للوجيستيات و إدارة التكلفة الإستراتيجية لدعم القدرات التنافسية للموانئ البحرية ، ومن هنا يعد ميناء روتردام نموذجا لوجيستيا ناجحا في جذب مراكز اللوجيستيات و بهذا يعتبر ميناء تجاري كلاسيكي إمام تحديات تجارية عالمية متزايد.

2_ قلبازة أمال ، أطروحة للحصول على شهادة الدكتوراء تخصص تجارة دولية و لوجيستيك
 قسم العلوم التجارية جامعة عبد الحميد بن باديس ، مستغانم 2015_2016، تحت عنوان **لوجيستيات النقل الدولي للبضائع في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية ،** و قد خلصت إلى أن النقل البحري يساهم في تحريك العلاقات التجارية و هذا ينطوي على عدد المشاركين المتدخلين في هذا النظام المعقد ، بسبب استخدامه لتقنيات تكنولوجية متطورة في مجال صناعة النقل البحري (مناولة البضائع ، بناء السفن ، الإدارة) و الذي يتحقق بتوفر الظروف الملائمة له . و قد طالب البنك الدولي بضرورة تحسين سياسات النقل وزيادة المنافسة في مجال الخدمات اللوجيستية المتعلقة بالتجارة و عمليات الشحن و التفريغ و تطوير البنيات التحتية الأساسية ، و فد أصبح الأمر يتطلب إنشاء موانئ متخصصة و متميزة بموقعها الجغرافي كون أن المنافسة اشتدت على استخدام سفن الجيل الأخير لما تتميز به من تخفيض التكاليف ، الاستفادة من عامل الوقت في المناوبة ، إضافة إلى التجهيزات الحديثة و التسيير الفعال .

3 – أسمهان خلفي ، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراء في العلوم التجارية اخصص إدارة
 إعمال ، جامعة باتنة — 1 ، 2017/2018 تحت عنوان **استخدام تكنولوجيا المعلومات في الأنشطة اللوجيستية و أثرها في تحقيق ميزة تنافسية للمؤسسة ، دراسة حالة مجمع صيدال ، و**
 توصلت إلى أن بقاء المؤسسة في السوق مرهون بقدرتها على التنافس ، و الحفاظ على مكانتها في ظل منافسة شديدة ، و حيث أصبح الزبون يمثل مركزا اقتصاديا بسبب متطلباته في الوقت و المكان و الجودة و الكمية المناسبين وهو ما يحتم عليها اهتمام المنظمات بالإدارة الفعالة للأنشطة اللوجيستية بسبب دورها في تحسين مختلف التدفقات و تفاعلي الانقطاعات مع التنسيق بين هذه الأنشطة اللوجيستية من خلال تشجيع الاتصال و التعاون بين الأنشطة المترابطة لتقليل الجهود وتخفيض التكلفة و الوقت

الازم لانجاز الأنشطة مع ضرورة الاستثمار في مجال التكنولوجيات التي تدعم التواصل الداخلي و الخارجي و تبادل المعلومات ، فتبني بعض تكنولوجيا المعلومات المرتبطة باللوجيستيك بالمجمع ساهمت في تحسين لوجيستيته و دعم الميزة التنافسية التي يمكن تقليدها ، لكن بتقدير متوسط إلى ضعيف بسبب بساطة التكنولوجيا المستخدمة و عدم تعميمها في بعض الأحيان . .

4- حملوي ربيعة ، أطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الدكتوراه ، علوم اقتصادية ،

جامعة الجزائر ، 2008/2007 تحت عنوان **مردودية المؤسسات المينائية ، دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر .**

لقد عرفت الموانئ الجزائرية تطورات جديدة وذلك نتيجة التطورات الحاصلة في الاقتصاديات العالمية و ما تبعها من تعاضم دور النقل المتعدد الوسائط و اللوجيستيات و أهميتها نتيجة لعدد من التغيرات يأتي في مقدمتها سياسات تحرير التجارة ، و هذا أدى الى ضرورة الأخذ بمنظومة متكاملة تحقق وفرا في تكاليف الإنتاج و النقل و التوزيع و هو ما تحققه اللوجيستيات بدرجة كبيرة بالإضافة الى تحقيق عناصر السرعة و الكفاءة و المرونة ، يظهر في النهاية في اعلي مستوى من دورة المنتج و بسعر تنافسي و هو ما تتطلبه الظروف الحالية في الأسواق من منافسة شرسة ، أي أن الميناء لا يقتصر دوره على الوظائف التقليدية من تداول بضائع و تخزينها و إنما يتعدى إلى وظائف أوسع كالخدمات اللوجيستية و التوزيع كالنقل و التخزين و التعبئة و خدمات العملاء الخ إذ أن المؤسسات المينائية تهدف من خلال نشاطها ليس فقط الى تحقيق المرودية العالية و إنما الى تحقيق التميز التنافسي عن طريق وضع إستراتيجية تخفيض تكاليف الخدمات و الارتقاء بنوعية الخدمات المقدمة فأصبح من الضروري تخفيض تكاليف إدارة المخزون و المناولة و التغليف و التعبئة و خدمات التوزيع الشامل بحيث تكون المؤسسات قادرة على التكيف مع ظاهرة العولمة و ضمان مكانتها و تنمية حصصها السوقية على حساب منافسيها و انطلاقا من عرض الدراسات السابقة يمكن توضيح أوجه التشابه و الاختلاف بين الدراسة الحالية و الدراسات السابقة من خلال الجدول التالي :

أوجه الاختلاف	أوجه التشابه	
- تم تطبيق دراسة مقارنة بين روتردام و ميناء وهران	- في دراسة أهمية اللوجيستيات في الموانئ	الدراسة الأولى : - رصاع حياة، اللوجيستيات في

<p>- في حين كانت دراسة الحالة لأحد الموانئ الجزائرية ألا وهو ميناء العاصمة</p> <p>- التركيز على الموانئ البحرية ، بينما في حالتنا تخص منظومة النقل البحري بكافة عناصره</p>	<p>الجزائرية</p> <p>- إبراز الأنشطة اللوجيستية في سلسلة الإمداد</p> <p>- إبراز عناصر المنظومة اللوجيستية الحديثة</p>	<p>تطوير الموانئ البحرية ، دراسة مقارنة بين روتردام وميناء وهران</p>
<p>- التطرق للنقل الدولي بشكل عام ، بينما في حالتنا تم التطرق للنقل البحري فقط</p> <p>- دراسة اثر لوجيستيك النقل الدولي للبضائع و أثرها على التنمية الاقتصادية ، بينما في حالتنا فتطرقنا الى دور العمليات اللوجيستية في تطوير منظومة النقل البحري للبضائع في الجزائر</p> <p>- دراسة حالة تخص الموانئ الجزائرية بشكل عام ، بينما في حالتنا تم التركيز على مؤسسة ميناء الجزائر</p>	<p>- التطرق إلى لوجيستيك كمفهوم عام .</p> <p>- التركيز على النقل البحري للبضائع كأهم وسيلة في عمليات التجارة الخارجية</p>	<p>الدراسة الثانية : قلبازة أمال، لوجيستيات النقل الدولي للبضائع في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية</p>
<p>- التركيز على استخدام تكنولوجيا المعلومات في اللوجيستيك ، بينما في</p>	<p>- التطرق إلى اللوجيستيك و أهميته لدى أي منشأة و أثره</p>	<p>الدراسة الثالثة أسمهان خلفي استخدام تكنولوجيا المعلومات في</p>

<p>دراسة حالتنا فتركيزنا كان على العمليات اللوجيستية .</p> <p>- الدراسة تخص مجمع صيدال بينما دراسة الحالة بالنسبة لدراستنا فتخص مؤسسة ميناء الجزائر .</p> <p>- ربط تكنولوجيا المعلومات اللوجيستيك بالميزة التنافسية للمنشأة ، بينما دراسة الحالة فيما يخص دراستنا فربطناها بمنظومة النقل البحري للبضائع بالجزائر .</p>	<p>في تحقيق الأهداف المسطرة</p>	<p>الأنشطة اللوجيستية و أثرها في تحقيق ميزة تنافسية للمؤسسة ، دراسة حالة مجمع صيدال</p>
<p>- التطرق إلى كل العناصر المتدخلة و المؤثرة على مردودية الموانئ ، بينما في دراسة الحالة ركزنا على العمليات اللوجيستية فقط</p> <p>_____ الدراسة تخص الموانئ فقط</p> <p>بينما في دراسة الحالة تطرقنا لمنظومة النقل البحري بكل عناصره</p>	<p>- التطرق إلى أهمية استخدام اللوجيستيك في الموانئ</p> <p>_____ دراسة حالة تخص مؤسسة ميناء الجزائر</p>	<p>الدراسة الرابعة : حملوي ربيعة مردودية المؤسسات المينائية</p> <p>دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر</p>

د - - حدود الدراسة :

الحدود المكانية : اخترنا مؤسسة ميناء الجزائر ان تكون محل دراستنا من خلال تسليط

الضوء على الواقع اللوجستي ودوره في تحسين الخدمات المقدمة على مستوى الميناء

الحدود الزمانية : لأجل حصر بحثنا في إطار زمني معين اخترنا فترة الدراسة من

2012 الى 2019 .

ذ - صعوبات البحث :

أهم صعوبة واجهتنا في بحثنا هي الصعوبة ا في الحصول على الترخيص بالتربص

بمؤسسة ميناء الجزائر و هو ما أعاق بحثنا من حيث الحصول على المعلومة في الوقت المناسب لأجل

القيام بتشخيص الواقع اللوجستي و الأداء التشغيلي لميناء الجزائر

ر - تقسيمات البحث :

قسمنا بحثنا إلى قسمين :

القسم النظري : قسمناه إلى ثلاثة مباحث حول

المبحث الأول: تطرقنا إلى العمليات اللوجستية من إعطاء مفاهيم للوجيستيات ، اهدافها ،

التطور التاريخي للوجيستيات . أيضا تطرقنا إلى الأنشطة اللوجيستية الرئيسية و المساعدة ، العمليات

اللوjistية ثم بعد ذلك تطرقنا إلى العمليات اللوجيستية في ظل سلاسل الإمداد من خلال تعريف

سلسلة الإمداد وربطها بالأنشطة اللوجيستية .

المبحث الثاني:تضمن منظومة النقل البحري من خلال التعريف بهذه المنظومة ليتم بعد اشرح

مختلف العناصر المكونة لهذه المنظومة

اما المبحث الثالث : فتطرقنا إلى النقل البحري في ظل العمليات اللوجستية من خلال إبراز

مختلف الإضافات التي قدمها علم اللوجيستيات لمنظومة النقل البحري بما يسهم في تطوير هذه

المنظومة من مراكز لوجيستية ، الموانئ اللوجيستية و خدمة الأطراف الخارجة عن الاتفاق او ما يعرف بالطرف الثالث .

القسم التطبيقي: فقد تم تقسيمه إلى ثلاثة مباحث

المبحث الأول : تناولنا واقع النقل البحري للبضائع في الجزائر ، من خلال تبيان مكونات منظومة النقل البحري في الجزائر من موانئ و أسطول بحري و انتشارها عبر الوطن ، المشاكل التي حالت دون تطور هذه المنظومة ، تبيان البنية اللوجيستية للموانئ بالجزائر .

المبحث الثاني : تضمن تقديم لمحة على ميناء الجزائر ، وذلك بالتعريف بمؤسسة ميناء الجزائر و مراحل التطور التي مر بها الميناء بإبراز الشراكة مع موانئ دبي العالمية ، كما تطرقنا أيضا غالى الهيكل التنظيمي للميناء و الأفاق المستقبلية له

إما المبحث الثالث : تناولنا في تحليل لواقع استخدام اللوجستيات في مجال النقل للبضائع على مستوى ميناء الجزائر و إبراز دوره في مجال النقل البحري . حيث تناولنا بالتحليل الأداء اللوجيستي و التشغيلي للميناء و مستوى الإنتاجية على مستواه .

الفصل الأول

الأنشطة اللوجستية و منظومة النقل البحري

تمهيد :

يعد علم اللوجيستات من احدث المجالات المستخدمة في نشاطات النشأة حيث يشير مفهومه إلى أسلوب إدارة تدفق السلع و الخدمات التي تحتاج اليها المؤسسة و نظام المعلومات ، فنظام اللوجيستيات يمكن من مواجهة التحديات التي تواجه المنشأة .

من جهة أخرى يعد النقل البحري العصب الحساس في تطوير لتجارة الخارجية للدول حيث تعتمد عليه هذه الخارجية بنسبة تفوق باقي وسائل النقل الأخرى ، و قدعدمت المنشآت بمختلف نشاطاتها إلى محاولة دمج المفاهيم الأساسية للوجيستيات ضمن منظومة النقل عموما و النقل البحري بصفة خاصة من اجل القيام بنشاطاتها بشكل فعال بما يرضي العميل و يحقق الأهداف المسطرة للمؤسسة ،و لأجل تحديد العلاقة و التكامل بين العمليات اللوجيستية و منظومة النقل البحري قمنا بتقسيم هذا الفصل إلى ثلاث مباحث

المبحث الأول : سوف نتناول فيه عموميات خول العمليات اللوجيستية من خلال تحديد مفهومه، أنشطته المختلفة إضافة إلى سلسلة الإمداد و العلاقة التي تربط المفهومين .

المبحث الثاني : سوف نتناول فيه منظومة النقل البحري و كذا العناصر المكونة لهذه المنظومة إضافة إلى تحديد الأساسيات و الاستراتيجيات التي يقوم عليها نظام النقل البحري الدولي .

المبحث الثالث: سوف نتطرق فيه إلى النقل البحري في ظل المنظومة اللوجستية لأجل إظهار الإضافات التي قدمتها اللوجيستيات لعمليات النقل البحري و إبراز التحولات الضرورية و الواجبة لقطاع النقل البحري التي تحقق مواكبة التطورات الحاصلة في شتى القطاعات من اجل تقليل التكاليف ، السرعة في التنفيذ بما يرضي أطراف التعامل .

المبحث الأول: مفاهيم أساسية حول العمليات اللوجيستية

رغم تزايد الاهتمام بموضوع اللوجيستيات في السنوات الأخيرة إلا إن مفهومه مازال غامضا لحد كبير ، إذ لم يتم التوصل بعد إلى تعريف واضح و محدد ، فالبعض يمزج بين أنشطة النقل و التوزيع المادي والتوريد و بين مفهوم اللوجيستيات ، إلا أن مفهوم اللوجيستيات أكثر شمولاً حيث انه يجمع بين هذه العناصر في أن واحد فهو يهتم بالرقابة على جميع أنشطة الحركة و التخزين المساعدة على تدفق المنتج من مرحلة اقتناء المادة الخام وحتى مرحلة وصول المنتج في شكله النهائي الصالح للاستخدام أو الاستعمال .

المطلب الأول: تعريف اللوجيستيات , تطورها التاريخي و أهميتها

أولاً : تعريف اللوجيستيات

1 - التعريف اللغوي

تعرف كلمة لوجيستيك لغويا على أنها "فن السوقيات " وأصلها إلى اللغة الإغريقية القديمة (Logisticos) التي تعني فن الحساب و الاستنتاج (من المنظور الرياضي) كانت في البداية نشاطا عسكريا موجه للحصول على الجنود و الذخيرة على جبهة القتال في الوقت المناسب¹.

2 - التعريف الاصطلاحي :

للوغيستيات عدة تعاريف أهمها :

— لقد عرف مجلس إدارة الأعمال اللوجيستية فيالو.م.أعام 1960 الأنشطة اللوجيستية على أنها " تلك العملية الخاصة بالتخطيط و التنفيذ و الرقابة و التخزين الكفاء و الفعال للمواد الخام و السلع النهائية و المعلومات ذات العلاقة و ذلك من مراكز الإنتاج إلى مراكز الاستهلاك بهدف الوصول إلى رضا الزبون"
إن المفهوم الحديث يشير إلى كل الأنشطة المسؤولة عن حركة المواد الخام و الأجزاء من الموردين إلى الشركة ، و في داخل الشركة إثناء عملية الإنتاج ثم حركة المنتجات تامة الصنع إلى الأسواق و الزبائن المستهلكين و المستخدمين¹

¹- ثابت إدريس عبد الرحمان، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجيستية ، دار الجامعية،الإسكندرية ،مصر، 2003،ص21.

● هذا التعريف يظهر أن اللوجيستيك يجب أن يهتم بتدفق السلع المادية فقط و لكن الواقع يوضح عكس هذا ،حيث هناك العديد من الشركات التي تنتج خدمات وليس سلع مادية و تواجه العديد من المشاكل اللوجيستية،و من ثم فإنها يمكنها أن تستفيد كثيرا من الأنشطة اللوجيستية المستخدمة في المؤسسات الإنتاجية .

● كما يشير التعريف إلى إن الأنشطة اللوجيستية تتعلق بتدفق السلع من وإلى المؤسسة ،الأمر الذي الر اعتبار الإنتاج ضمن الأنشطة اللوجيستية، و هذا خاطئ حيث أن الأنشطة اللوجيستية لا تتعامل مع عمليات الإنتاج الفنية مثل الرقابة على جودة العمليات الإنتاجية ،و عمليات مراحل التصنيع وغيرها .

-هو نشاط يتعامل مع أنشطة تحريك المخزون بما يؤدي إلى تدفق المنتج بداية من مرحلة شراء المادة الخام و انتهاء عند مرحلة الاستهلاك النهائي ، بالإضافة إلى إطار المعلومات الذي يضمن توفير المنتج النهائي للعملاء بمستوى مقبول من الخدمة و بسعر معقول ، و لا يمكن أن تعتبر أنشطة النقل و التخزين مثلا من الأنشطة الحديثة ، إلا أن الاتجاه الإداري الحديث تمثل في الربط بينهما للتوصل إلى وظيفة متكاملة هي وظيفة اللوجيستيات² .

-اللوجيستيات هي الوظيفة التي تتمثل في تلبية الاحتياجات في ظل أفضل الظروف الاقتصادية للمنشأة ، ومستوى محدد من الخدمة ، وتستدعي اللوجيستيات العديد من التعاملات و المعرفة التي تساهم في إدارة و مراقبة التدفقات المادية و المعلومات و كذلك الموارد فاللوجيستيات هي عملية ، تصميم وإدارة سلسلة التوريد بأوسع معانيها حيث قد تشمل توريد المواد الخام اللازمة للتصنيع ، حيث تمر عبر إدارة المواد في مكان التصنيع و التسليم إلى المستودعات ومراكز التوزيع و الفرز و المناولة و التوزيع النهائي عند نقطة الاستهلاك و من أسباب الاعتماد على الخدمات اللوجيستية :

- عدم توافر الموارد البشرية و الرأسمالية اللازمة كي تؤدي الخدمات على المستوى المطلوب يدويا

- عدم توافر الوقت اللازم لتطوير قدرات الشركة في هذا المجال

¹-رصاص حياة ،دور اللوجيستيات في تطوير الموانئ البحرية، أطروحة دكتوراه، جامعة وهران، قسم العلوم الاقتصادية، 2018—2019 ، ص 27

² - نهال فريد مصطفى ،أسرار ديب ، إدارة اللوجيستيات، المكتب الجامعي الحديث ، الإسكندرية ، 2006 ، ص 17.

- دخول الشركة لميدان اعمال جديد تختلف احتياجاتها اللوجيستية اختلافا جذريا عن الاحتياجات اللوجستية للاعمال التي اعتادت ممارستها
- تأدية الخدمات اللوجستية من خلال طرف ثالث أفضل اقتصاديا عن العمليات اللوجستية المتكاملة¹

ثانيا : التطور التاريخي لمفهوم اللوجيستيات

رغم اعتراف العديد من الكتاب و الباحثين بأهمية نشاط اللوجيستيات بالنسبة لوظيفتي الإنتاج و التسويق إلا انه لم ينظر لإدارة اللوجيستيات كوظيفة متكاملة حتى خمسينات القرن الماضي و قد تطور مفهوم اللوجيستيات عبر مجموعة من المراحل الزمنية نلخصها كما يلي :

المرحلة الأولى² : ظهور مفهوم اللوجيستيات (1952 1965) بدا مفهوم اللوجيستيات كنشاط متكامل في الظهور وذلك للأسباب التالية

1- تطور مفهوم التحليل الكلي لعناصر التكلفة الذي يقوم على تحليل عناصر تكاليف الأنشطة المرتبطة ببعضها البعض و دراسة ا مكانية تخفيض التكاليف المختلفة بما يؤدي في النهاية للوصول إلى اقل تكلفة إجمالية ممكنة .

2- تطور مدخل الأنظمة : وذلك لإظهار أهمية العلاقات بين مجموعة من العناصر التي تكون النظام المتكامل (المنشأة في هذه الحالة) ، و قد ساعد تطور مدخل النظم على تقديم إطار تحليلي لدراسة أنشطة اللوجيستيات كون أن هذا المدخل لا يعتمد على التخصص كأساس لتكوين الوظائف الإدارية بل يعتمد على تجميع الأنشطة ذات علاقات الارتباط القوية ، ووفقا لمدخل النظم فان النظم المتكاملة تؤدي إلى مستويات أداء اعلي من النظم التي تشمل أنشطة غير مترابطة لكنها ذات طبيعة واحدة.

3- الاهتمام بالخدمة المقدمة للمستهلك : ففي منتصف الستينات تحول اهتمام الإدارة من دراسة و تحليل التكاليف إلى الاهتمام بمستوى الخدمات المقدمة للمستهلك ما أدى إلى تحول رجال

¹ رونالد اتش بالو ، تعريب تركي إبراهيم سلمان ، السامة احمد مسلم ، إدارة اللوجيستيات، دار المريخ السعودية ، 2008 ، ص 31

² نهال مصطفى فريد ، أسرار ديب ، مرجع سابق ، ص 26.

التسويق و الإنتاج نحو نظام اللوجيستيات لتقديم أفضل مستوى ممكن من الخدمة بأقل تكلفة إجمالية

4-الاهتمام بتنظيم قنوات التوزيع : خلال الفترة الأولى انتشرت الدراسات التي اهتمت بقنوات التوزيع و ما يرتبط بها من اعتبارات خاصة بالوقت و المكان و درجة الخطر . ساعدت الدراسات على إظهار أهمية توحيد و تجميع الجهود المرتبطة بتدفق السلع المختلفة سواء الواردة أو الصادرة من و إلى المنشأة بما يمكن من استخدام نفس قنوات التوزيع , و بالتالي القضاء على عملية ازدواج الجهود و ما يترتب عنها من زيادة في التكاليف .

المرحلة الثانية : فترة الاختبار (1965 1970)

كانت هذه الفترة بمثابة فترة اختبار للمفاهيم الأساسية المرتبطة بهذا النشاط و تركز اهتمام الدراسات على تقدير الفوائد الممكن التوصل إليها في مجالات التشغيل كنتيجة لتطور المفهوم المتكامل للوجيستيات الذي بدأت عدة شركات في الإيمان به ظهرت إدارة التوزيع كنشاط مشتق من مجال التسويق لكنه مرتبط بمجال اللوجيستيات , كما ظهرت إدارة المواد كنشاط مشتق من مجال الإنتاج و التصنيع لكنه مرتبط أيضا بمجال اللوجيستيات أو بالتالي تبلور مفهوم اللوجيستيات كنشاط متكامل يساعد تطبيقه على ارتفاع مستوى الأداء.

المرحلة الثالثة : ظهور أولويات جديدة (السبعينات)

تميزت هذه الفترة بعدم استقرار الظروف الاقتصادية على مستوى العالم ككل ، اذ شهدت ظهور مشاكل نقص مصادر الطاقة و ارتفاع أسعارها خصوصا البترول و مشتقاته ا (حرب أكتوبر 1973) و ما صاحبها من تغيرات سياسية و اقتصادية خطيرة على مستوى العالم ادى الى ارتفاع أسعار العديد من المواد و المنتجات المصنوعة منه ، و لقد القي ذلك بضلاله على اللوجيستيات التي أصبحت مطالبة بمسؤوليات جديدة من خلال العمل على توفير احتياجات المنشآت بأقل تكلفة ممكنة، إذ إن الأنشطة المرتبطة بالتوزيع و التخزين من أكثر الأنشطة استهلاكاً للطاقة داخل المنشأة .

هذه الفترة شهدت تغيراً في الأهداف و الأولويات التي كانت المنشآت تسعى إليها فبعد إن كان الهدف هو الطلب على المنتجات أصبح الاهتمام يدور حول الحفاظ على مصادر التوريد ما أدى إلى زيادة أهمية إدارة المواد و ظهور مبادئ جديدة تحكم عملية توفير احتياجات

المنشأة . وبالتالي ظهرت أساليب حديثة في إدارة المواد تمثلت في الاتجاه نحو الارتباطات طويلة الأجل و التخطيط المسبق بدلا من القيام بتخطيط عمليات التشغيل

المرحلة الرابعة : مرحلة تكامل أنشطة اللوجيستيات

منذ استقرار مفهوم اللوجيستيات أصبح الهدف هو تحقيق الترابط و التكامل ما بين أنشطة التوزيع المادي و أنشطة إدارة المواد التي تساعد كل في مجاله على تلبية احتياجات التشغيل و تحقيق أهداف المنشأة .

تهتم الدراسات الخاصة بموضوع اللوجيستيات في الوقت الحالي بتنمية نظام موحد يضمن كفاءة التخزين و فعالية تدفق المخزون من مصادر التوريد و خلال أنظمة التشغيل تحو مصادر التوزيع حتى يصل إلى المستهلك ، كما تهتم أيضا بدراسة و تحليل سلاسل التوريد .

أصبحت الإدارة المتكاملة لنشاط اللوجيستيات من الأساليب الإدارية الشائعة الاستخدام و ذلك للأسباب التالية :

1 – من أسباب تبرير دمج أنشطة التوزيع المادي مع أنشطة إدارة المواد

ارتفاع درجة التداخل بينهما ،فإتباع نظام واحد لتخزين و تحريك المواد و المنتجات بالمنشأة يساعد على تقليل الجهود ، تخفيض التكاليف و رفع كفاءة التشغيل و يرجع ذلك إلى أن تكامل كل من التوزيع المادي و التوريد يقلل من ازدواجية العمالة و التسهيلات اللازمة لانجاز كلا النشاطين.

2 – أن متطلبات الرقابة على كل من عملية التوزيع وعملية التوريد واحدة ،

كما أن عناصر التنسيق و الاتصال بين الأنشطة المكونة لكل منهما واحدة و هذا السبب أيضا من الأسباب المؤيدة لتكامل و اندماج وظيفتي التوزيع و التوريد .

3 – إن إدارة نشاط اللوجيستيات بشكل متكامل كنظام متداخل من الوظائف يساعد على الربط بين نشاط الإنتاج و نشاط التسويق ، و يرجع ذلك إلى أن عملية التصنيع تعتمد في معظم الحالات على إنتاج مجموعة متنوعة من السلع توقعا لحجم معين من المبيعات .

و يمكن من خلال نظام اللوجيستيات المتكامل التنسيق بين أهداف الإنتاج و أهداف التسويق¹

¹ - نهال مصطفى فريد ، أسرار ديب ، المرجع نفسه ، ص 29

الجدول (01) : ابرز تطورات مفهوم اللوجيستيات

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

المصدر : من إعداد الطلبة اعتمادا على المراحل التاريخية لمفهوم اللوجيستيات بالاعتماد على :
رونالد انتش بالو ، تعريب تركي إبراهيم سلمان، السامة احمد مسلم ، إدارة اللوجيستيات ، دار
المريخ السعودية ، 2008 ، ص 31 .

ثالثا: أهمية اللوجيستيات

تؤدي اللوجيستيات إلى إيجاد قيمة للمستهلكين و للموردين الذين يكونون على علاقة مع الشركة ،
، يتم التعبير في اللوجيستيات عن القيمة بدلالة الوقت و المكان¹.

و عليه فالمنظومة اللوجيستية تهدف الى تحقيق ما يعرف ب 7Rs:

Right Product المنتج الملائم

Right Quantity الكمية الملائمة

Right Condition الحالة الجيدة

Right Place المكان الملائم

Right Time الوقت المناسب

Right Customer المستهلك المناسب

Right Cost التكلفة المناسبة²

رابعا : أهداف اللوجيستيات :³

¹ - رونالد انتش بالو ، مرجع سابق ، ص 32

² - رصاع حياة، مرجع سابق ، ص 36

³ - رونالد انتش بالو ، مرجع سابق ، ص 44

في الإطار العام لأهداف الشركة فان أخصائي اللوجيستيات يبحث عن أهدافه التي تساعد في تحقيق أهدافها الكلية ، و يوجد بعدان لهذا الهدف :

- تأثير تصميم نظام اللوجيستيات على تحقيق العائد
- تكلفة التصميم .

حيث يجب على أخصائي اللوجيستيات أن يعرف حجم العائد الإضافي الذي سوف يتحقق من خلال التحسينات في جودة الخدمات المقدمة للعميل، و عكس العائد ، فان تكلفة اللوجيستيات التراكمية يمكن عادة تحديدها بدقة، بحيث يوجد نوعان من التكلفة : تكلفة التشغيل و تكلفة رأس المال و من المفترض أن تكون هناك معرفة لتأثير مستويات نشاط اللوجيستيات على عائد الشركة .

ويمكن صياغة الهدف المالي للوجيستيات كالتالي : هو تعظيم العائد السنوي على مدار الوقت (طبقا لمستويات الخدمة المقدمة للعميل) مع تخفيض تكاليف تشغيل نظام اللوجيستيات للاستثمار السنوي .

خامسا : أنواع اللوجيستيات

يجب التفرقة بين عدة أنواع من اللوجيستيات حسب الاختلاف بين أهداف المؤسسة و طبيعتها و نجد :

1- **لوجيستيك التموين**: « Logistique d'approvisionnement où la logistique amont » يسمح هذا النوع بتوفير المواد الخام اللازمة لأنشطة المؤسسة و مراكزها الإنتاجية .

2 - **لوجيستيك التموين العام** « Logistique d'approvisionnement général » يسمح هذا النوع بجلب المزداد المختلفة اللازمة لأنشطة المؤسسة الخدمية و الإدارات كمستلزمات المكاتب

3 **لوجيستيك الإنتاج** Logistique de production : يهتم هذا النوع بجلب المواد و المكونات الضرورية لعملية الإنتاج و تخطيط الإنتاج .

4 - **لوجيستيك التوزيع** « Logistique de distribution où la logistique aval » يتعلق بإمداد الزبائن النهائيين باحتياجاتهم من المواد و السلع من قبل الموزعين عن طريق محلات البيع الشخصية أو الأسواق التجارية الكبرى .

5 اللوجيستيك العسكري « Logistique militaire »: يهتم بتوفير المؤن و العتاد للجنود في ميادين المعارك

6 – لوجيستيك الدعم « Logistique de soutien »: ظهر هذا النوع أول مرة في الميدان العسكريغير انه امتد إلى مجالات أخرى ،و يقوم بتنظيم كل ما هو ضروري من اجل استمرار عمل نظام معقد.

نشاط خدمة ما بعد البيع « Activité dite service après vente »: يتشابه هذا المفهوم مع مفهوم اللوجيستيك الداعم غير إن الفرق بينهما يكمن في أن هذاالنشاط يتم على مستوى أسواق بيع المنتجات و تستعمله غالبا " إدارة الخدمات لتشير إلى قيادة هذا النشاط.

7 – اللوجيستيك العكسي « retro-logistique »:يتعلق هذا النوع بالتدفقات العكسية التي تكون من الزبائن إلى الموردين أو المنتجين ن، و المتمثلة في المواد المسترجعة ،او في العادة للتصليح ،إضافة إلى الفضلات التي يجب التخلص منها بصورة عقلانية¹

المطلب الثاني : الأنشطة و العمليات اللوجيستية و سلاسل الإمداد

أولا :الأنشطة اللوجيستية

ان الأنشطة اللوجستية تختلف من منظمة الى أخرى بحسب الهيكل التنظيمي الخاص بالمنظمة و آراء و وجهات نظر الإدارة العليا حول عناصر و مكونات العمل اللوجستي و أسلوب الادارة المتبع فيها ..

إن المفهوم الحديث للأنشطة اللوجيستية يشير إلى العمل الإداري المتعلق بالتخطيط الاستراتيجي لجهود المؤسسة و توجيهها والرقابة على استخدامها في برامج تستهدف الربح من جهة ، و إشباع متطلبات المستهلكين من جهة أخرى بما يضمن التنسيق بين الأنشطة بما في ذلك الإنتاج و التمويل والبيع في ظل نظام موحد ،و النشطة اللوجيستية تهدف إلى تسهيل المبادلات الخاصة بالسلع و الخدمات².

و تنقسم الأنشطة لأي نظام لوجستي الى قسمين حسب درجة أهميتها و هي الأنشطة الرئيسية الداعمة حيث ترتب حسب أهميتها و نجد :

¹ - قلبازة أمال , لوجيستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر و دوره في التنمية الاقتصادية ، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه ، قسم العلوم التجارية ، تخصص تجارة دولية و لوجيستيك ، جامعة عبد الحميد بن باديس ، 2016/2015، ص 12.

² - قلبازة أمال، المرجع السابق ، ص 6

1- الأنشطة الرئيسية (الأساسية) :

و هي أنشطة أساسية للعمل اللوجيستي تعد جوهره وتتمثل في

1-1 النقل : و تشمل

- اختيار نوع و أسلوب مسارات النقل .

- تحديد حمولات و سعر النقل¹

- تحديد مسار النقل .

- اختيار المعدات .

- تشغيل طلبات النقل²

و بصفة عامة نجد إن المشروع يكون إمامه ثلاثة بدائل عند اختيار أنظمة النقل

✓ **البديل الأول** : شراء أو استئجار أسطول نقل و شحن خاص بالمشروع

✓ **البديل الثاني** : إبرام عقود محددة مع بعض المنشأة المتخصصة في عملية النقل .

✓ **البديل الثالث** : الاتفاق مع شركات النقل كلما ظهرت الحاجة لهذا النوع من الخدمات .

و من وجهة نظر وظيفة الإمداد نجد أن اختيار هذه البدائل متوقفا على العوامل التالية :

● **التكلفة** : و التي تتكون من جزأين

الجزء الأول يتعلق بالنفقات الخاصة بحركات الشحن ما بين منطقتين جغرافيتين والجزء الثاني

يرتبط بتكاليف الاحتفاظ بالمخزون من المواد في مرحلة النقل ، و هنا لا بد من دراسة تكاليف

النقل من حيث علاقتها بالتكلفة الإجمالية للإمداد

● **السرعة** : يشير إلى الفترة الزمنية اللازمة لتحريك المواد من موقع لأخر ، و يرتبط عنصر

السرعة بعنصر التكلفة حيث كلما قصرت فترة النقل تناقصت التكاليف المرتبطة بالمخزون في

مرحلة النقل .

● **الالتزام و الدقة** : يشير إلى الدقة في عملية النقل من موقع لأخر ، و في بعض الحالات يعتبر

هذا العامل من أهم الاعتبارات التي يتم الاهتمام بها³

1-2 - معايير خدمة العميل :تحدد هذه المعايير من خلال :

¹ عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل و اللوجيستيات، المنظمة العربية للتنمية

الإدارية ، بحوث و دراسات ، مصر ، 2007 ، ص33

² رونالد اتش بالو، مرجع سابق ، ص 29

³ نهال فريد مصطفى ، أسرار ديب ، مرجع سابق ، ص 121

- تحديد احتياجات المستهلك .
- تحديد مدى استجابة العميل للخدمة .
- تحديد مستويات خدمة العميل¹ .

عند القيام بخدمة العميل بكفاءة فان ذلك يكون عاملا مهما في خلق الطلب على المنتج او الخدمة و كذلك الإبقاء على ولاء العملاء ، لتحديد مستوى خدمة العميل من الأهمية بمكان لتحقيق الأهداف الربحية للشركة و لوجيستيك خدمة العميل هي جزء من الخدمة المقدمة من الشركة ، و رضا المستهلك يبدأ بطلب الشراء و ينتهي بتوصيل البضاعة إليه و قد تستمر بتقديم خدمات ما بعد البيع .

فخدمة العملاء هي حلقة وصل ما بين التسويق و اللوجيستيات باعتبار عنصر المزيج التسويقي يتضمن المنتج و التسعير و المكان و الترويج ، و يستخدم المكان كأفضل مصطلح لتمثيل التوزيع المادي ، و الذي يعمل على خلق القيمة المكانية و الرمانية للعميل، فالخدمة اللوجيستية تلعب دورا مهما في الاحتفاظ بولاء العميل².

1 - 3 : إدارة المخزون³ : و تتمثل في :

-سياسات التخزين للمواد الخام و المنتجات النهائية

-عدد و حجم موقع نقاط التخزين

نظريا يمكن للمشروع ان يقوم بتخزين كل العناصر التي يحتاج إليها إلا ان هذه السياسة يترتب عليها حجم كبير من التكاليف و بالتالي فان إدماج نظام التخزين داخل النظام الكلي للإمدادات يساعد على الاحتفاظ بالحد الأدنى من العناصر كمخزون دون أن يؤثر ذلك على أهداف وظيفة الإمداد

السياسة الرشيدة في مجال التخزين تأخذ في الاعتبار العوامل التالية :

أ- التركيز على العملاء الذين يحققون للمشروع اعلي معدلات للربحية و ذلك من حيث جهود

الإمداد لخدمة هذه الفئة (نقل أسرع , مخزون متنوع)

ب- الاهتمام بالمخزون من السلع التي تحقق للمشروع اعلي معدلات للربحية

¹ - رونالد اتش بالو ، مرجع سابق ، ص 29

² - رصاع حياة ، مرجع سابق ، ص 50

³ - عبد القدر فتحي لاشين ، مرجع سابق ، ص 34

- ج- تتوقف تكلفة النقل على حجم الشحنات المنقولة لذلك فقد يمكن تخفيض إجمالي تكاليف الإمداد من خلال الاحتفاظ بحجم كبير من المخزون يسمح بنقل كميات كبيرة في المرة الواحدة .
- د- تتأثر سياسات التخزين و تؤثر في الاعتبارات الخاصة بالمنافسة . فقد يتم الاحتفاظ بالكميات التي تسمح باستمرارية عمليات التشغيل¹

1-4 تدفق المعلومات و تشغيل أوامر الطلب : تشمل

- الإجراءات البيئية في المبيعات و أوامر الشراء .
- طرق نقل و تحويل معلومات معالجة الطلبات
- قواعد الطلب²

1 - 4 - 1 تدفق المعلومات :

يقصد به مجموعة من العناصر المتفاعلة و المترابطة التي تتولى مهام جمع و تخزين البيانات ،إنشاء ملفات استرجاع و تحويل البيانات معالجتها و تحليل البيانات من خلال معالجتها و تحليلها باستخدام الأساليب الإحصائية و الرياضية لدعم عمليات اتخاذ القرار و التنسيق و الرقابة في المؤسسة .

لقد أثرت هذه الأمور في سير نظم المعلومات و تطويرها بوصفه عنصرا حيويا في نظام اللوجيستيكو لقد كان من الضروري وجود نظام معلوماتي لقراءة الطلب عند كل نقطة من قناة اللوجيستيات .

1 - 4 - 2 تشغيل أوامر الطلب :

يعبر هذا المصطلح عن النظام الذي تستخدمه الشركة للحصول على الأمر من العميل ، فتنفيذ أوامر الطلب تمر بمراحل عديدة بداية بإعداد الطلب و توصيله ثم إدخال الطلب و تنفيذه و في الأخير تقرير بحالة الطلب " كما أن زيادة سرعة تشغيل الأوامر يساعد على تقليل حجم المخزون " .

إن معالجة الطلب تتصل اتصالا وثيقا بتدفق المعلومات في النظام اللوجيستي للشركة .

¹ - نهال فريد مصطفى ،اسمرار ديب، مرجع سابق ، ص125

² - رونالد انتش بالو ،مرجع سابق ، ص 30

و بالرغم من ان الأنشطة المتعلقة بتشغيل أوامر الطلبيات تمثل تكلفة اقل مقارنة بتكلفة النقل و التخزين ، إلا أنها على درجة كبيرة من الأهمية بسبب علاقتها بالوقت الإجمالي المستغرق منذ الحصول على أمر الطلب من العميل وحتى استلامه للسلعو الخدمات المرغوب فيها¹

1-5 - التنبؤ بحجم الطلب المتوقع و هو يشير إلى الكميات المتوقع طلبها في فترة زمنية معينة و الخدمات المصاحبة لها وهذا يؤثر على خطط الشراء و الإنتاج و التوزيع للشركة²

2 الأنشطة المساعدة : و تشمل

2-1 المخازن : من خلال :

- تحديد مساحة المخزون و تنظيم و ترتيب المخازن و كذا أشكال المخازن .

2-2 مناولة المواد الخام

- اختيار المعدات ، و إجراءات تجهيز الطلبيات .

2-3 المشتريات :

- اختيار مصادر التوريد و توقيت الشراء و كميات الشراء الاقتصادية .

2-4 التعبئة والتغليف :

- تصميم العبوات لإغراض المناولة و لإغراض التخزين

- الحماية من الإضرار و الخسائر

2-5 صيانة المعلومات :

- تحليل المعلومات و الإجراءات الرقابية و تدفق المعلومات و الاتصالات الخاصة بالتوزيع³

2-6 التنسيق بين عمليات الانتاج من اجل :

- تحديد الكميات التجميعية ، تسلسل وقت و مخرجات الإنتاج⁴

¹ -رصاص حياة ، مرجع سابق ، ص 51

² -قلبازة امال ، مرجع سابق ، ص 10

³ - قلبازة امال ، المرجع نفسه ، ص 22

⁴ - عبد القادر فتحي ، مرجع سابق ، ص 34

ثانيا : العمليات اللوجيستية :

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

1 - إدارة المواد :

تتعلق بتلبية احتياجات المواد الأولية بالكميات و الأسعار المناسبة في المكان و الزمان المناسبين ، و بأقل التكاليف الممكنة ، و تهتم هذه العملية بتجميع الأنشطة اللوجيستية المعنية بإيصال المواد الأولية إلى مراكز التشغيل أو إيصال المنتجات إلى مراكز التوزيع. حيث تعمل على إدارة العلاقات المتبادلة بين عمليات المنظمة و مورديها ، و يمكن تقسيمها إلى عدة عناصر يختص كل منها بمشاط معين كالشراء ، تخزين المواد و يشمل عمل هذه الإدارة على القضايا التالية :

- تحديد كميات المواد المراد شراءها و مواقيت الاستلام اللازمة .
- وضع معايير لتقييم الموردين.
- تحديد المورد الملائم الذي يتوجب الشراء من عنده (الذي يقدم عروض تتوافق ومتطلبات المنظمة)
- اختيار تمط و نوع وسائل النقل و شركات النقل التي سيتم التعامل معها .
- تحديد أماكن تخزين المواد المراد توريدها لتحقيق الاستخدام الأفضل .

2 - إدارة حركة المخزون الداخلية :

تتعلق بنقل ، مراقبة ، مناولة وتخزين المنتجات النصف مصنعة بين مراحل الإنتاج المختلفة وصولا إلى مخزن المنتجات التامة للمؤسسة و تتميز هذه المرحلة بنوع من الاستقرار و إمكانية التحكم فيها من طرف إدارة المنظمة بسبب عدم خضوعها بشكل مباشر للمتغيرات الخارجية كتلك التي تتعرض لها إدارة المواد

تضطلع إدارة المخزون الداخلية بالعملية الإنتاجية بما في ذلك إعداد الخطة الإنتاجية و جدولتها مع ما يتطلبه ذلك من فعاليات مساندة ، و تهدف بشكل أساسي إلى تخفيض الزمن و التكلفة بين مختلف الأنشطة الإنتاجية .

3 إدارة التوزيع المادي :

تتمثل في حركة المنتجات التامة الصنع من مخازنها إلى غاية وصولها للمستهلك النهائي أو المستعمل الصناعي مرورا بعدة محطات (تحار الجملة و تجار التجزئة) حيث تختلف حسب طول سلسلة التوزيع ، و تعتبر هذه المرحلة من أهم المراحل المساهمة في تحقيق أهداف المنظمة بسبب ارتباطها المباشر بالمستهلك النهائي ، حيث أن توفير المنظمة للسلع بالكميات و النوعية و السعر المناسبين يعتبر من أهم الغايات التي تسعى إليها المنظمة الحديثة .

و تشمل هذه الإدارة على العديد من الأنشطة التي تهتم بإدارة العلاقات المتبادلة بين العمليات الإنتاجية و مراكز الاستهلاك ' و تتضمن التنبؤ بالطلب ، مخزون المنتجات النهائية و مراكز التخزين ، إضافة إلى تغليف و تعبئة المنتج و تحويل المعلومات المرتبطة بمتطلبات و توقعات الزبائن و خدمة العملاء و تحقيق أهداف إدارة التوزيع المادي على المنظمة ضبط القضايا التالية :

- إتاحة متطلبات الزبائن بالكمية الملائمة و في الوقت الملائم لتحسين مستوى خدمتهم .
- توفير شبكات التوزيع المناسبة لمستوى خدمة العملاء المراد تحقيقها بأقل تكلفة
- تحديد عدد المخازن الملائمة و الكميات التي يجب الاحتفاظ بها في كل مخزن من اجل تفادي الانقطاع في تزويد الزبائن بمتطلباتهم ، و أيضا تفادي تحمل تكاليف التخزين الزائدة عن الحاجة .

- تحديد وسائل النقل التي يتوجب استخدامها لتقييم خدمات النقل المناسبة¹

ثالثا : سلاسل الإمداد :

1 - تعريف سلسلة التوريد

هناك العديد من التعاريف التي قدمت حول سلسلة التوريد نستعرض أبرزها فيما يأتي :

تعريف ICCE (International Center for Compétitive excellence) سنة 1994

يركز على جانب المعلومات " إدارة سلسلة التوريد هي تكامل عمليات الأعمال من المستهلك النهائي إلى غاية الموردين الأصليين الذين يقدمون المنتجات ، الخدمات و المعلومات التي تضيف القيمة للزبائن " .

و بسرعة اقترح الفريق 1996 تعريفا يختلف قليلا عن التعريف السابق :

¹ - اسمهان خلفي ، استخدام تكنولوجيا المعلومات في الأنشطة اللوجيستية و أثرها في تحقيق الميزة التنافسية للمؤسسة ، أطروحة دكتورا ، جامعة باتنة 1 ، 2017-2018 ، ص 26

"إدارة سلسلة التوريد هي تكامل عمليات الأعمال المفتاحية من المستهلك النهائي الى غاية الموردين الأصليين الذين يقدمون المنتجات، الخدمات و المعلومات التي تضيف قيمة للزبائن و أصحاب المصلحة"و العنصر الذي ينبغي التأكيد عليه هنا هو الأهمية المسندة لمصالح العمليات، لإدارة سلسلة التوريد تتطلب الانتقال من تسيير الوظائف إلى تسيير العمليات المتكاملة، ويعرف ممدوح عبد العزيز الرفاعي سلسلة التوريد على انه تتابع من المنظمات، تسهيلات ووظائف و أنشطة تلك المنظمات و التي يتم تضمينها في الإنتاج و التسليم للسلعة و الخدمة ، حيث يبدأ التتبع من الموردين الرئيسيين للمواد الخام و يمتد نطاقه في كل الطرق حتى العميل النهائي فسلسلة التوريد تشمل بذلك على:

-التسهيلات للمخازن، للمصانع، مراكز التشغيل، مراكز التوزيع، مكاتب التجارة و التوكيلات .
-الوظائف والأنشطة :التنبؤ، الشراء، إدارة المخزون ،إدارة المعلومات ،تأكيد الجودة ،الجدولة، الإنتاج، التوزيع، التسليم ،و أخيرا خدمة العميل¹
- و حسب Wei and xiag إن إدارة الأنشطة في الوقت المناسب و بالكمية و الجودة المناسبين و في الدولة المناسبة و الموقع المناسب ،و هذا يتطلب رقابة سلسلة التوريد تشير إلى النظام الكامل للسلسلة و الذي يشمل التخطيط و التنسيق و التشغيل و الرقابة و تعظيم الاستفادة من مختلف الأنشطة و العمليات بغرض إنتاج المنتجات المناسبة و المطلوبة من قبل العملاء جيدة لتدفق المعلومات ورأس المال و الخدمات اللوجيستية في السلسلة ، و كذا الأنشطة الإدارية المستمرة و المرتبطة بشراء المواد الخام و تصنيع المنتجات الوسيطة و النهائية و المبيعات ،لكل من الموردين و المصنعين و الموزعين و تجار التجزئة و حتى العملاء النهائيين داخل هيكل شامل لسلسلة وظيفية

فإدارة اللوجيستيات ليست مجرد مصطلح مرادف لإدارة سلسلة الإمداد بل هي جزء من هذه الإدارة لتي تخطت التكامل بين الخدمات اللوجيستية مع الوظائف الأخرى للمنشأة الى التكامل مع الموردين و الوسطاء و الشركات القانونية الأخرى.

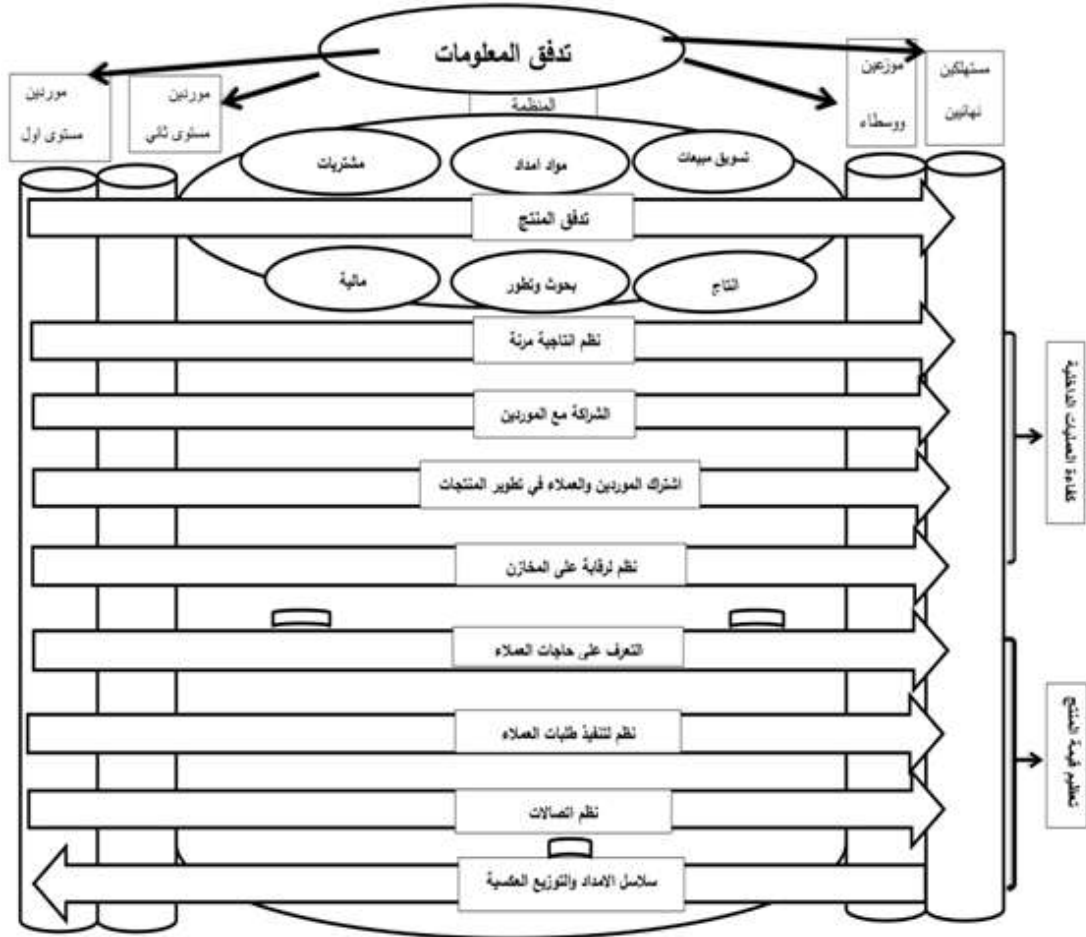
فمن خلال ما سبق نجد أن سلسلة الإمداد مفهوم اشمل و اعم من إدارة اللوجيستيات التي أصبحت جزء من إدارة سلسلة الإمداد. فرغم النجاح الكبير الذي حققته المنظومة اللوجيستية

¹ - وليد بو لغب ، دور سلسلة التوريد في تفعيل أبعاد التنمية المستدامة في المؤسسة الاقتصادية، رسالة ماجستير ، مدرسة الدكتوراء، إدارة الأعمال و التنمية المستدامة ، سطيف ، 2013—2014 ، ص ص

الفصل الأول : _____ الأنشطة اللوجيستية و منظومة النقل البحري

في المنشأة ، إلا أنه من ناحية أخرى لم يستطع توفير إطار عام تستعمله المنشأة للتنسيق و الربط بين وظائفها او بين الأطراف المشاركة في تدفق سلعتها وخدماتها¹

الشكل رقم (01) : مفهوم سلسلة الامداد



المصدر : من اعداد الطلبة اعتمادا على ، محمد حسان ، ادارة سلاسل الامداد و التوزيع ،
الدار الجامعية ، الاسكندرية ، 2015 ، ص 40 .

3- أهداف سلسلة الإمداد²: إدارة سلسلة الامداد هدفين رئيسيين تشترك في انجازها كافة وظائف المنظمة تؤدي إلى تعظيم قيمةمنتجاتها و خدماتها من وجهة نظر عملائها
أ-الهدف الأول: يقوم على تعظيم قيمة منتجات و خدمات المنظمة من وجهة نظر عملائها من خلال القيام بالأنشطة التالية :

¹ - رصاع حياة ، مرجع سابق ، ص 56

² - محمد حسان ، إدارة سلاسل الإمداد و التوزيع، الدار الجامعية الإسكندرية ، 2015 ص ص 47

الفصل الأول : _____ الأنشطة اللوجيستية و منظومة النقل البحري

أ-1 : التعرف بصورة منتظمة على حاجات و رغبات العملاء و ماهية العوامل المؤثرة في تلك الحاجات و أسباب التقلب في رغباتهم و احتياجاتهم للتخطيط في كيفية إشباعها .

أ-2 :وضع نظم تسمح بمتابعة تنفيذ طلبات العملاء داخل سلسلة الإمداد ، و تقوم بصورة أساسية على زيادة المنظمة لكفاءتها من إنتاج و توزيع و نقل منتجاتها في الوقت و المكان المناسب لعملاء المنظمة .

أ-3 : وجود نظم اتصالات مرنة تساعد على تدفق المعلومات من المنظمة إلى العملاء و العكس .

أ-4: قيام المنظمة بالتخطيط لإدارة التدفقات العكسية للمنتجات من العملاء إلى المنظمة (مردودات المبيعات ، المنتجات التالفة) و بنفس درجة كفاءة انتقال السلع من المنظمة إلى العملاء . و العمل على دراسة تخفيض ذلك النوع من التدفقات إلى ادني حد لذا على مدير الإمداد و التوزيع القيام بما يلي:

● التنسيق مع الجهات التي تتصل بالعملاء لتحديد . ماهية احتياجاتهم من المنتجات الجديدة او ماهية الخصائص المطلوب توفرها في المنتجات الحالية .

●الحرص على تصميم نظم إنتاجية مرنة قادرة على الوفاء بطلبات العملاء الجديدة بصورة جيدة

●الحرص على إشراك الموردين لتوفير المواد الخام و مستلزمات الإنتاج اللازمة لتنمية تلك المنتجات الجديدة

ب- الهدف الثاني : يتعلق بكيفية إدارة المنظمة لعملياتها الداخلية بكفاءة و بشكل يضمن تحقيق التكامل بين كافة الأطراف من سلسلة الإمداد من خلال :

ب-1 : قيام المنظمة بوضع أنظمة للرقابة على المخزون قادرة علة الموائمة بين طلبات العملاء و قدرات المنظمة الإنتاجية للوفاء بها .

ب-2: الحرص على توافر نظم إنتاجية مرنة تسمح بالاستجابة للتغيرات المستمرة في حاجات و رغبات العملاء

ب-3: تحول نظر المنظمة إلى الموردين العاملين في سلاسل إمدادها من مجرد منظمات تقوم بتدبير المواد الخام أو المستلزمات الإنتاجية إلى شركاء حقيقيين قادرين على تعظيم قيمة منتجات و خدمات المنظمة .

ب-4: حرص المنظمة على إشراك كل عملائها و مورديها في عملية تطوير المنتجات الحالية او تنمية منتجات جديدة لتقديمها في الأسواق .

4 – المبادئ لسبعة لإدارة سلسلة التوريد¹:

لإدارة سلسلة الإمداد سبعة مبادئ تقوم عليها و تتمثل في عليها:

4- 1 تقسيم العملاء إلى مجموعات متميزة اعتمادا على حاجاتهم للخدمة و تطوير سلسلة التوريد لخدمة هذه الشرائح المربحة بصورة أكثر كفاءة من حيث متوسط التكاليف و الربحية داخل و عبر شرائح العملاء .

4- 2 إعداد شبكة نظم الإمداد وفقا لاحتياجات الخدمة و ربحية شرائح العملاء حيث تأخذ الشركات منهج التناغم التقليدي لتصميم شبكة نظم الإمداد في تنظيم المخزون و المخازن و أنشطة النقل .

4- 3 إدراك إشارات السوق ،و تخطيط الطلب بصورة متطابقة عبر سلسلة التوريد ،محقق دقة التنبؤ و التخصيص الأمثل للموارد اعتمادا على سلسلة زمنية ،و على مستوى الأقسام المختلفة و التي قد تعمل بصورة مستقلة .

4-4 تحقيق التميز في المنتج بصورة كاملة للعميل و التحول السريع عبر سلسلة الإمداد :بين المنتج و أهداف الإنتاج اعتمادا على تقديرات احتمالية للطلب على المنتجات التامة و كذا المخزون الاحتياطي من تلك المنتجات مع الأخذ بعين الاعتبار أخطاء التنبؤ .

4-5 إدارة مصدر السلسلة بصورة إستراتيجية و ذلك لتخفيف التكلفة الكلية للمواد و الخدمات
4-6 تطوير سلسلة التوريد بإستراتيجية التوسع التكنولوجي و التي تساند المستويات المتعددة في اتخاذ القرار و إعطاء صورة واضحة لتدفق المنتجات و الخدمات و المعلومات لتدفق :مع استمرارية منهج إعادة هندسة العمليات و ذلك بالتخلي عن التوجه الوظيفي و التركيز على التوجه بالعمليات (كان تقوم بعملية الإحلال)

¹ - وليد بو لغب ، مرجع سابق ، ص 9

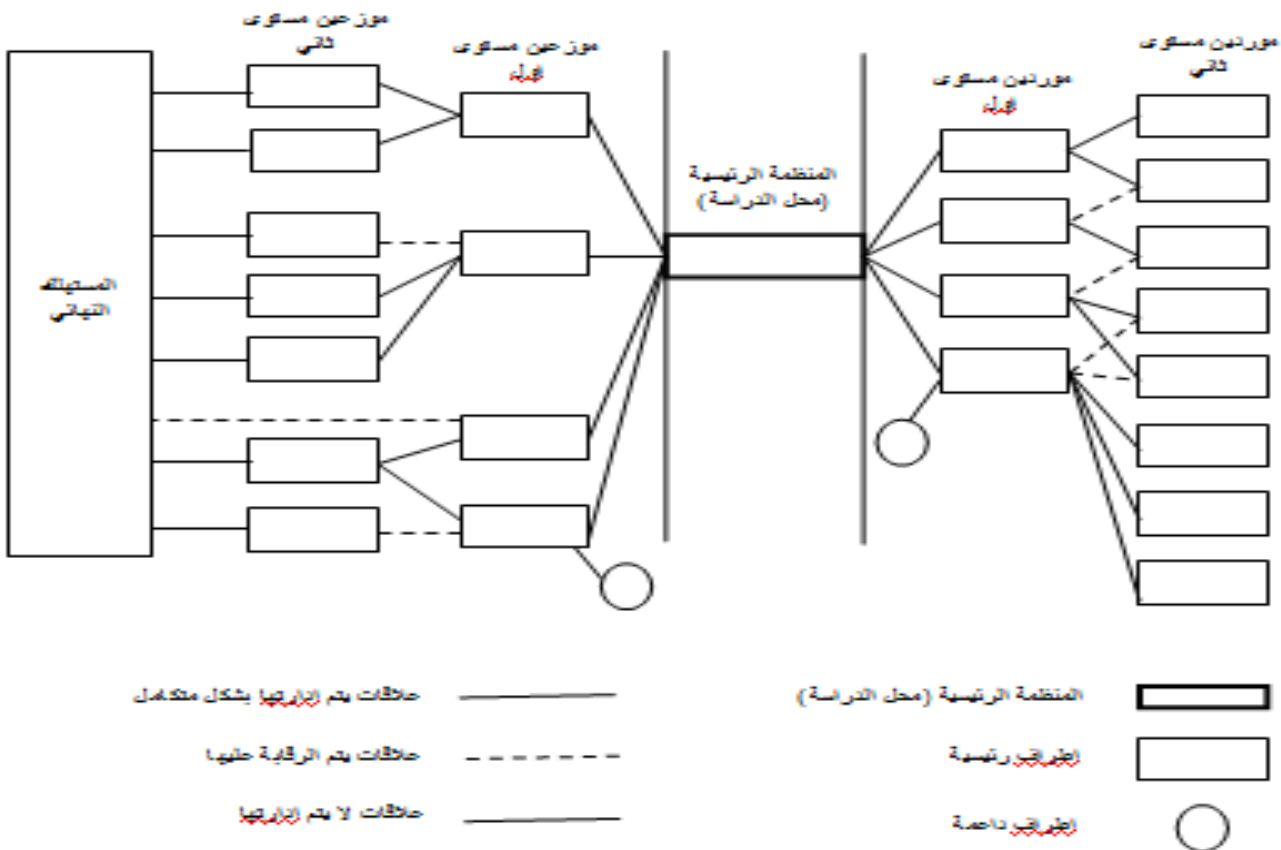
الفصل الأول : الأنشطة اللوجيستية و منظومة النقل البحري

4-7 تبني قناة تربط مقاييس الأداء لضمان نجاح الوصول إلى المستهلك أو المستخدم بكفاءة و فعالية من خلال :

-قياس مستوى أداء الخدمة بشروط اكتمال الأمر حتى يصل إلى إتمام الاتفاق ،التسعيرة و عدم تلف المحتويات ، الفاتورة سليمة ، حيث يرتبط التكامل من خلال نظرة العميل للأداء أيضا .
يحدد مدير سلسلة التوريد المتميزين الربحية الحقيقية للخدمة من وجهة نظرهم عن طريق تحديد التكاليف الفعلية و كذلك إيرادات الأنشطة و المحاسبة التقليدية تتجه لعمل اقنعة للتكاليف الحقيقية للسلسلة مركزة على نوع التكلفة اكثر من أنشطة التكلفة و تتجاهل درجة الرقابة لاي فرد او قصور الرقابة عبر مشتقات التكلفة .

و يعد التطرق للمفاهيم و المبادئ المتعلقة باللوجستيات و سلسلة التوريد ، نعرض نموذج لسلسلة التوريد كما هو موضح في الشكل الآتي :

الشكل رقم (02): بناء سلسلة الامداد



المصدر : من اعداد الطلبة اعتمادا على : محمد حسان ، ادارة سلاسل الامداد و التوزيع

،الدار الجامعية ،الإسكندرية ، ص 43

5- تحديد شكل سلسلة الإمداد : يتم تحديد شكلها من حيث :¹

1-5: طول سلسلة الإمداد و الذي يعبر عن عدد الحلقات التي تمر بها منتجات المنظمة في سلسلة امددها إلى أن تصل إلى المستهلك النهائي ، حيث تتميز بعض السلاسل بتعدد الأطراف الرئيسية (سلسلة إمداد طويلة) او قلة عدد الأطراف الرئيسية (سلسلة إمداد قصيرة) .

2-5: عمق سلسلة الإمداد : و الذي يعبر عن الأطراف في كل حلقة من حلقات السلسلة ، فقد تتعامل المنظمة في حلقة الموزعين مستوى أول مع أربع موزعين فقط بينما تتعامل في حلقة الموزعين مستوى ثاني مع سبع موزعين .

3-5: مكان المنظمة في سلسلة إمدادها : و التي تعبر عن موقعها كحل الدراسة ، هل هو قريب من مصادر المراد الخام او قريب من أسواقها النهائية أو في موقف يتوسط السلسلة

المطلب الثالث :الاتجاهات الحديثة في العمليات اللوجيستية

أولا :اللوجيستيات العكسية

من وجهة نظر المنظومة اللوجيستية فان دورة المنتج تنتهي بمجرد وصوله إلى المستهلك , غير انه قد يتعرض للتلف أو تم يكون هذا المنتج غير مطابق للمواصفات المتفق عليها لذلك يتم إعادته لأجل استبداله أو إرجاعه للحصول على ثمنه وهو ما يعرف باللوجستيك العكسي ويأخذ اللوجستيك العكسي اتجاهين :

الاتجاه الاول : يركز على ادارة المواد التي تغطي كافة الوظائف من الحصول على المادة الخام حتى الوصول الى المصنع

و تضيف اللوجستيات العكسية اتجاه ثالثا فهي تتعامل مع المناولة و التخزين و حركة المواد التي تتدفق عكسيا من المستهلك إلى المنتج ، و تتضمن عودة الوحدات المعيبة أو الصناديق و مواد التعبئة²

و يكمن دور اللوجستيك العكسي عندما يشتري العميل منتج أو سلعة ما من تاجر التجزئة ثم يجده ليس وفقا للمواصفات المتفق عليها أو به عيب يتحتم إرجاعه للتاجر لأجل استعادة ثمنه ،

¹ - محمد حسان ، مرجع سابق ، ص 45

² - رصاع حياة ، مرجع سابق ، ص 56

الفصل الأول : _____ الأنشطة اللوجيستية و منظومة النقل البحري

تاجر التجزئة بدوره يقوم بإرساله إلى مركز المرتجعات ، و تعد الفاتورة وسيلة للكشف عن الرمز العالمي للمنتج للتعرف عليه في قواعد البيانات بمركز المرتجعات التي تظهر بان المنتج قد تم إرجاعه ليتحمل المصنع تكلفة إرجاع المنتج .

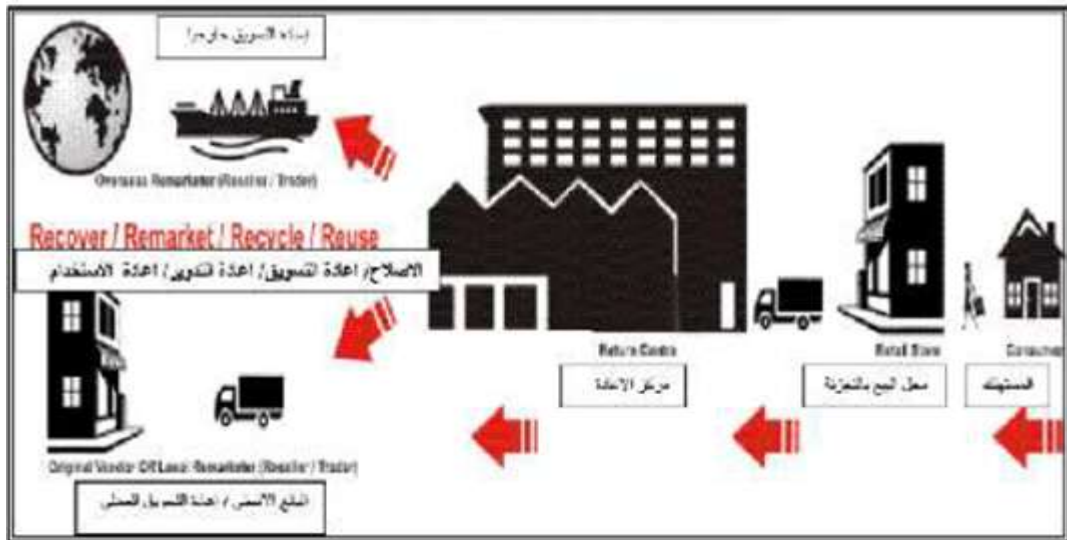
و بعدها يقوم التاجر باسترجاع تكلفة المنتج التالف ، و يقوم الصانع بفحصه في قاعدة بياناته ليقوم بعد ذلك بتصليحه و إرساله للبيع في سوق ذو درجة ثانية للحصول على قيمته .

فاللوجيستيات العكسية¹ : تشمل عودة المنتجات المعيبة ، و الحاويات و الصناديق ووسائل التعبئة فهي تهتم بالتخزين و المناولة و حركة المواد التي تتدفق عكسيا من الزبون إلى المورد ، تصرفات الشركات تجاه اللوجيستيات العكسية مختلفة ، فمنها من يتفادى تغليف السلع و نقلها دون تغليف او استعمال الحاويات التي يمكن استرجاعها ، او تعبئة السلع قرب الأسواق و إعادة تصميم العبوات .

اللوجيستيات العكسية تسمى بـ **لوجيستيات المسؤولية البيئية** لأنها تقوم بإعادة تصنيع المنتجات و المواد غير المستعملة كالزجاجات و العبوات ، جمع و تفكيك وإجراء العمليات على المنتجات المستعملة و أجزاء المنتجات للحفاظ على البيئة .

-قدر متوسط نسبة المردودات ما بين 5 و 10 % من إجمالي المبيعات ، و ترتفع إلى حوالي 35% في حالة البيع بالكاتالوك

الشكل رقم (03) : الاتجاه العكسي للوجيستيات



المصدر: رضاح حياة، دور اللوجيستيات في تطوير الموانئ البحرية، أطروحة دكتوراه، قسم العلوم الاقتصادية و العلوم التجارية و علوم التسيير ، جامعة وهران ، 2018-2019 ، ص 65

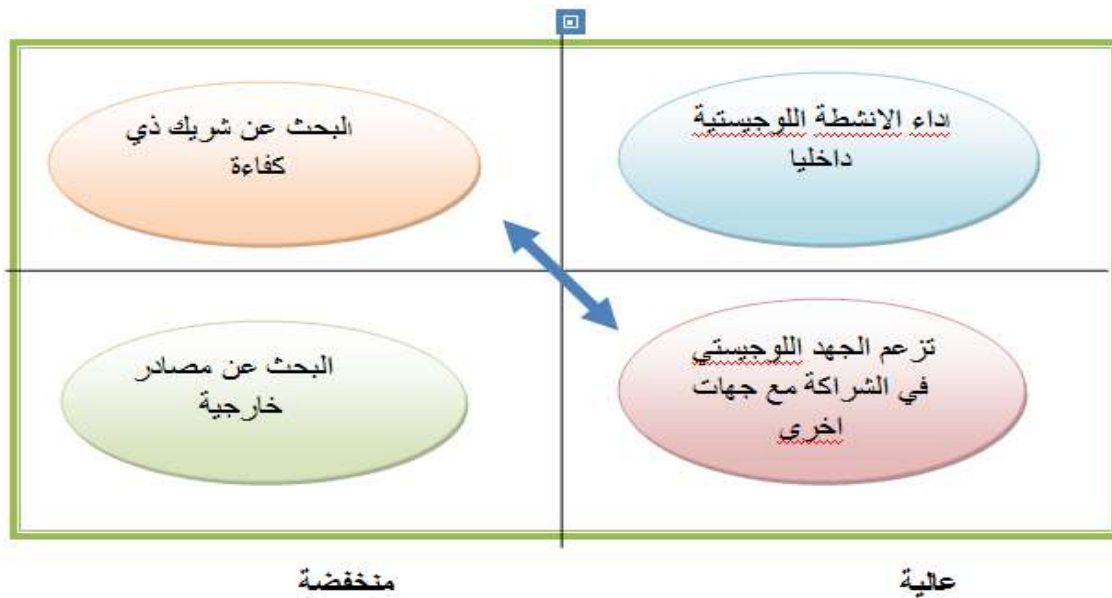
¹ -أيمن النحراوي، العمليات اللوجستية، دار الكتب المصرية، الإسكندرية، 2010 ، ص 106

ثانيا : تنفيذ اللوجستيات من خلال التحالفات و موردو الطرف الثالث

كبدل للحيازة المطلقة للقدرة اللوجيستية و الحاجة لوجود هيكل تنظيمي لوجيستي بديل , فان المؤسسات تختار المشاركة بقدراتها اللوجيستية مع مؤسسات أخرى , أو أن تتعاقد كي تؤدي الوظائف اللوجيستية بواسطة مؤسسات متخصصة في توريد مثل هذه الخدمات و التي تسمى موردو الطرف الثالث , وتقر العديد من المؤسسات بإمكانية تحقيق استراتيجيات و مزايا من وراء المشاركة اللوجيستية أهمها :

- تقليل التكلفة و متطلبات اقل لرأس المال .
- الدخول للتكنولوجيا و مهارات الإدارة .
- خدمة متطورة للعملاء.
- الميزة التنافسية من خلال اختراق أفضل الأسواق .
- تزايد الدخول للمعلومات لأغراض التخطيط .
- تقليل المخاطر و الغموض¹.

الشكل رقم (04) : مخطط الاختيار لموضع الأنشطة اللوجيستية



المصدر : من إعداد الطلبة ، اعتمادا على رونالد انتش بالو، تعريب تركي إبراهيم سلمان ، أسامة احمد مسلم ، إدارة اللوجيستيات ، دار المريخ ، دار المريخ ، السعودية ، 2008 ، ص

¹ رونالد انتش بالو ، مرجع سابق ، ص 793

1- الشراكة و التحالفات :

هناك بعض المؤسسات تختار المشاركة اللوجيستية مع منشآت أخرى بغرض الاستفادة من بعض المزايا الممكن تحقيقها ، كتخفيض التكاليف ، تقديم أحسن خدمة للعملاء، استخدام التكنولوجيا و تحقيق الميزة التنافسية ، تقليل المخاطر ، فالشراكة أو تكوين تحالف لوجيستي يعود بالفائدة على كلا الطرفين ، فالشركة التي لديها قناة لوجيستية قوية تكون قادرة على الإدارة اللوجيستية الداخلية و هذا راجع للجهود الذاتية المبذولة على المستوى الداخلي . و اتخاذ القرارات بشأن الوظيفة اللوجيستية يكون داخليا على مستوى المؤسسة و الذي يتوقف على موازنة عاملين هما :

مدى حيوية اللوجيستيات لنجاح المؤسسة ، و مدى كفاءة المؤسسة في إدارة الوظيفة اللوجيستية

و تلجا الشركات إلى التحالفات في الحالات التالية :

● إذا كانت الشركة تريد تقوية وضعها التنافسي و لكن لا ترغب في تكوين إدارة لوجيستية فتلجا إلى شركة اقوي منها لوجيستيا .

● إذا قامت الشركة باستثمارات ضخمة في معدات النقل و المخازن و تكنولوجيا اللوجيستيات فتبحث عن الشراكة لتخفيض التكاليف .

● إذا كانت اللوجيستيات ليست ذات أهمية بالنسبة لإستراتيجية المنشأة و لديها كفاءات قوية في الإدارة اللوجيستية فتسعى إلى البحث عن شركاء في النظام اللوجيستي لتقليل التكاليف، و يقوم التحالف الاستراتيجي على تقاسم المعلومات و الثقة المتبادلة مع وضع أهداف محددة لتحقيق مستوى اعل من الأداء اللوجيستي يفوق المستوى المحقق على المستوى الفردي ، مع وضع قواعد صارمة بالنسبة لكل شريك¹

و يقوم التحالف اللوجيستي على الثقة و تقاسم المعلومات التيس تنهض بالأداء اللوجيستي . مع وضع أهداف محددة لتحقيق مستوى أعلى من الأداء اللوجيستي يفوق المستوى الذي يتحقق على المستوى الفردي ، مع وضع قواعد صارمة بالنسبة لكل شريك مع نصوص تحكم الكيفية التي يجري بها لانهاء مثل هذه الشراكة

¹ - رصاع حياة ، مرجع سابق ، ص 65

الفصل الأول : _____ الأنشطة اللوجيستية و منظومة النقل البحري

- ورغم المزايا المحققة من هذه الشراكة إلا انه هناك بعض المخاوف لدى الشريك المستهدف بشأن الدخول في تحالف بعدما يتم اندماج قنوات الإمداد و التي من بينها و بشكل أساسي:
- فقدان السيطرة على القناة اللوجيستية .
 - الخوف من الاختفاء من الصورة اللوجيستية .
 - زيادة الخوف من الإخفاق اللوجيستي و عدم توافر طريقة مباشرة للتصرف في حالة حدوث مثل هذه الإخفاقات .
 - صعوبة التحديد لشكل الاقتصاديات المطلوب تحقيقها مقارنة بالتكاليف اللوجيستية الحالية التي يتكدها الشريك .
 - قيام نظام لعمل التقارير ، و الذي لا يماثل النظام الموجود لدى الشريك ، أو ظهور نظام لا يكفي لتقليل الغموض الناشئ.
 - صعوبة تحديد المزايا المطلوب اقتسامها مع الشريك ، خاصة اذا كان الشريك يتمتع بنوع من الملكية في النظام اللوجيستي ،
 - صعوبة إدراك الكيفية التي يمكن ان تحقق بها الثقة و النوايا الطيبة و التعاون في ظل هذه الترتيبات¹

2- تنفيذ اللوجستيات من خلال طرف ثالث :

- بالرغم من أن معظم المؤسسات تؤدي وظائفها اللوجيستية بنفسها إلا أن هناك تزايد في عدد الشركات التي تعتمد على المؤسسة المتخصصة خصوصا المؤسسة التي تفتقر إلى الكفاءة العالية في الإدارة اللوجيستية فتلجأ الى طرف ثالث يكون أكثر كفاءة في هذا الجانب لتنفيذ بعض أو كل الخدمات اللوجيستية، و الذي يعتبر وسيطا بين الطرف الأول وهو المورد والكرف الثاني وهو المستهلك أو المستعمل .
- و هي عبارة عن شركات لوجيستية خاصة و تسمى بالشركات اللوجيستية المتكاملة أو موردي الطرف الثالث أو أخصائي التعاقدات اللوجيستية .
- حيث تقوم ببيع خدمات لوجيستية متكاملة عوض القيام بالتحالفات مقابل سعر متفق عليه في العقد ، و بالتالي فهي تدير العمليات اللوجيستية للمؤسسة العميلة .

¹ - رونالد اتش بالو ، مرجع سابق ، ص 797

حيث تركز المؤسسات على أنشطتها الرئيسية و تترك لموردي الخدمات اللوجيستية عمليات النقل و التخزين .. و باقي الأنشطة اللوجيستية بغية تخفيض التكاليف و تقديم أحسن خدمة للمستهلك و كذا تعزيز الوضع التنافسي .

و هكذا يقوم موردو الخدمات اللوجيستية بالتجميع بين عدة شركات لتقديم خدمات أفضل و بسعر أقل ، و مؤسسات الخدمات اللوجيستية منها من يقدم جميع الخدمات اللوجيستية و منها من يتخصص في البعض منها حيث تنقسم هذه المؤسسات إلى ثلاث أنواع :

أ- مؤسسات تقوم بتوزيع السلع مرتفعة القيمة .

ب- مؤسسات تقدم خدمات النقل .

ج- مؤسسات تقدم الأنشطة اللوجيستية الداخلية بشكل متكامل .

و هناك بعض الصناعات تتحول إلى التعاقد مع شركات لوجيستيات الطرف الثالث أكثر من الأخرى ، فمثلا صناعات التكنولوجيا المتقدمة و الالكترونيات تستخدم شركات لوجيستيك الطرف الثالث على نطاق أوسع من صناعات السيارات و الكيماويات و تجارة التجزئة¹ و تنفيذ الخدمات اللوجستية من خلال طرف خارجي يتطلب المرور بأربعة مراحل :

المرحلة الاولى : يتم تحديد الخدمة اللوجستية التي يتم اسنادها الى مورد خارجي و تشمل

- تحديد الخدمات اللوجستية المطلوب اسنادها لمورد خارجي

- تحديد احتياجات العميل للخدمات اللوجستية التي سيؤديها الطرف الثالث

المرحلة الثانية : تحديد و اختيار الموردين من خلال :

- عن طريق البحوث و الانترنت و التي يتم من خلالها تحديد الموردين المحتملين و

اعداد قائمة بأسمائهم لتأدية الخدمات اللوجستية

- يتم اختيار عدد من الموردين للقيام بالخدمة اللوجستية و ذلك حسب احتياجات

المؤسسة و بناء على تقييم العروض المقدمة من الموردين و الاستفسارات و

الزيارات الميدانية

المرحلة الثالثة : يتم فيها التعاقد و التنفيذ من خلال :

- ابرام العقد الذي يتضمن الخدمات اللوجستية المطلوبة ، السعر ، طريقة الدفع ، مدة

العقد و طريقة الغاء العقد .

¹ - رصاع حياة مرجع سابق ، ص 68

المرحلة الرابعة : الإدارة و التوجيه :

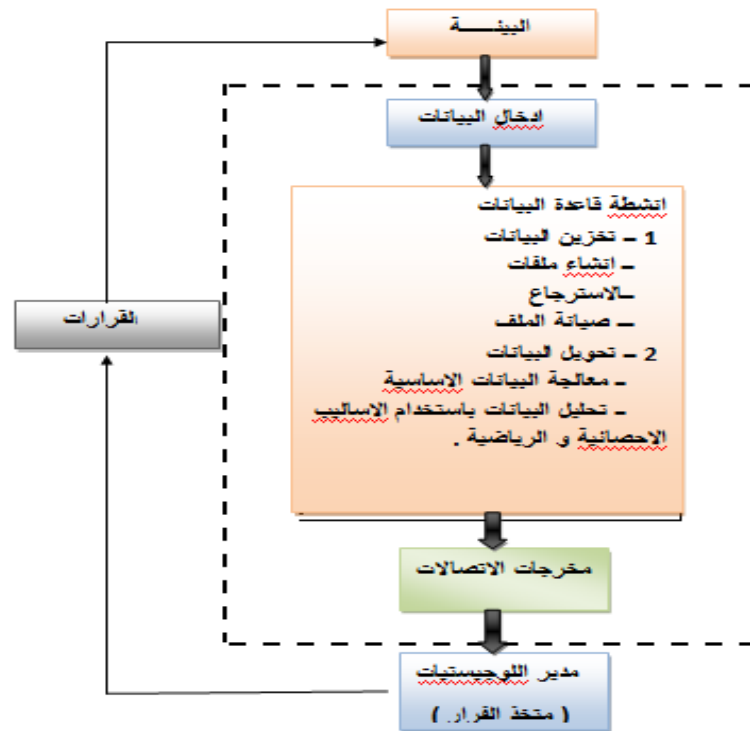
يتم في هاته المرحلة قياس اداء كل من المورد و الشركة حسب الشروط المدونة في العقد من خلال الاجتماعات او التقارير .

ثالثا : نظام المعلومات اللوجيستي : يتم تجميع المعلومات و الاحتفاظ بالبيانات و معالجتها من اجل اتخاذ القرارات الإستراتيجية و كذا التنفيذية و بتوفر الحاسبات عالية السرعة و زيادة طاقة تخزين البيانات . و أساليب تناول البيانات فهذا يولد نظام معلومات في ذلك المجال .

و نظام المعلومات اللوجيستي يعتبر جزءا من نظام المعلومات الكلي للمنظمة , حيث يوجه إلى المشاكل الخاصة باتخاذ القرارات اللوجيستية¹

و يمكن تمثيله كالتالي :

الشكل (5): نظام المعلومات اللوجيستي



! = = = !

حدود نظام المعلومات

المصدر : من إعداد الطلبة ،اعتمادا على ، رونالد اتش بالو ، تعريب تركي إبراهيم سلمان ،أسامة احمد مسلم ، إدارة اللوجيستيات ، دار المريخ ، دار المريخ ، السعودية ، 2008، ص

. 14

¹ - رونالد اتش بالو ، مرجع سابق ، ص 147

المبحث الثاني : منظومة النقل البحري

يتعد منظومة النقل البحري العنصر المحرك و المشجع لعمليات التبادل سوء بيم الدول أو داخل الدولة الواحدة نظرا لما يكتسبه من فعالية قادرة على التأثير على حجم المبادلات التجارية على اعتبار ان النقل البحري من أكثر الوسائل استخداما ، هذه المنظومة تتكون من عناصر ضرورية في هيكل النقل البحري من موانئ ، حاويات و سفن الخ و قد عرفت هذه المنظومة تطورات مستمرة مواكبة بذلك تطور التجارة خصوصا الخارجية و أيضا لأجل المساهمة في تطوير هذه المبادلات ، و نظرا للأهمية التي يكتسبها قطاع النقل البحري في مجال التجارة على المستوى المحلي و الدولي باعتباره يمثل الوسيلة الأكثر استخداما مقارنة بباقي وسائل النقل لما يمتلكه من مميزات تؤهله عن غيره كي يكون الأداة الفعالة في المبادلات التجارية، سوف نسلط الضوء على انشأة وتطور النقل البحري ، تحديد تعريف النقل البحري لنقوم بعد ذلك بالتطرق إلى مكونات منظومة النقل البحري كل عنصر على حدى .

المطلب الأول: نشأة النقل البحري ، تعريفه وأهميته

يعدّ النقل البحري منذ القدم و حتى في وقتنا الراهن الأهم بين وسائط النقل المختلفة باعتباره الوسيلة الأساسية و الأهم و الأرخص في مجال النقل و يساهم حاليا بنسبة 85 % من حجم التجارة الدولية .

أولا :نشأة و تطور النقل البحري :

تعد وسائل النقل البحري من أقدم الوسائل التي استخدمها الإنسان في نقل و تحريك احتياجاته ، فلو رجعنا بالتاريخ للوراء حيث كان الإنسان الأول يصطاد حيوانا و يضعه فوق جذع شجرة عائم كانت تحمله المياه في اتجاه التيار فأستغل هذا الجذع و بعد ذلك قام بربط جذعين أو أكثر بحبل من لحاء الأشجار و هكذا استطاع الإنسان أن يستخدم الطبيعة من حوله و نجد ان القارب قد ظهر إلى الوجود و استعمله الإنسان لينقل عليه قبل استعمال الحيوانات لنقل الحمولات ، و قد استخدمت الأنهار و غيرها من المجاري المائية في النقل منذ زمن بعيد لهدوء مياهها و تحركها في اتجاه واحد و بصورة بطيئة شبه منتظمة مما شجع الإنسان على ركوبها منذ قديم العصور¹.

و كان ركوب البحر في العصور القديمة يشكل مغامرة غير محمودة العواقب لعدم معرفة خصائصه و امتداده> اللانهائي فكان البحر عقبة في طريق التنقلات آنذاك و بعد استخدام الأنهار و البحار في إطار

¹- علي احمد الامين ، اثر النقل البحري على النمو الاقتصادي في السودان ، اطروحة دكتوراه، كلية الاقتصاد ، جامعة السودان ، ، 2016، ص 24.

ضيق انتقل الإنسان إلى مرحلة أخرى و هي ركوب المسطحات المائية الضخمة ذات الأعماق الكبيرة و ما يعرف بالملاحة الساحلية و التي مكنته بعد ذلك من إتقان الفنون البحرية ، التي أهلته الى الانتقال إلى مرحلة الخروج إلى عرض البحار خاصة بعدما توافر للإنسان كل من الخبرة الكافية لبناء القوارب البحرية و الحافز لركوب المسطحات المائية ممثلاً ذلك في التجارة و تبادل السلع

و ظهرت أولى الروابط بين عملية النقل المائي و التجارة الدولية إلى حيز الوجود من خلال ظهور القوارب البدائية و التي خرجت منها بعد ذلك أساطيل السفن الضخمة و المتوسطة و التي عبرها تمكن الإنسان من اكتشاف مناطق في العالم و تبادل السلع و الخدمات معها و فتح مزيداً من الأفاق التي مكنته من إشباع رغباته في ارتياد الإسفار في المناطق البعيدة من أجل التجارة و المعرفة الإنسانية و يشكل البحر الأحمر و خليج عدن و البحر الأبيض و بحار اليابان و جنوب شرق الصين و المحيط الهندي و النطاقات البحرية التي شهدت أولى الرحلات و التجارب الرائدة في مجال ركوب البحر و اكتساب فنون الملاحة البحرية ، فهذه المسطحات تطل عليها أوطان الحضارات البشرية القديمة الممثلة في مصر و الصين و الإغريق و الرومان¹ .

اليوم أصبحت البحار و المحيطات من أهم الطرق البحرية في مجال التجارة الدولية و تطورها و ازدهارها و أضحت السفن تعمل في هذا المجال و تجد منافسة قوية من قبل وسائل أخرى تستخدم لنقل البضائع دولياً مثل الطائرات و تنافسها كذلك طرق النقل البري بنظام السكك الحديدية و الشاحنات .

فالبحر و العمل عليه من خلال إقامة الموانئ أو امتلاك السفن يعد من مقومات التطور الاقتصادي و الاجتماعي للدول، و مازال صاحب الريادة في تطور و تقدم التجارة الدولية حيث انه جل حجم التجارة الدولية و كذلك حجم البضائع المتداول ينقل بحراً .

ثانياً : تعريف النقل البحري

لنقل البحري عدّة تعاريف نذكر منها ما يلي:

1- هو منظومة متكاملة لإدارة و إجراء عملية نقل الأفراد و البضائع بواسطة السفن عبر البحار و المحيطات من ميناء إلى ميناء آخر في الوقت المحدد و بالشروط و السعر المتفق عليه² .

¹ - علي احمد الأمين ، نفس المرجع ، ص 25 .

² - ايمن النحرابي ، اقتصاديات و سياسات النقل البحري، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، 2015، ص 25.

2- صناعة النقل البحري هي النشاط الذي يتعلق بالسفينة و ما يترتب على وجودها من هيئات و مؤسسات و إدارات و ووكلاء و خدمات و غيرها مما يرتبط عملها بالنقل البحري¹.

3- النقل البحري هو صناعة اقتصادية تعتمد على نظام تكنولوجي دقيق يتحدد فيه مستوى صناعة منتجات النقل و مستوى تشغيل هاته المنتجات كيفية إدارتها لتحقيق الفائدة العظمى لقطاعات الاقتصاد الأخرى، أي انه نشاط إنتاجي من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية - مكانية و زمانية - و ذلك بنقله من مكان إلى آخر ، كما يعد نشاطا توزيعيا نظرا لدوره الأساسي في عملية التبادل و التوزيع للسلع و الخدمات على كافة المستويات المحلية و الإقليمية و الدولية ، كما يمكن تعريفه أيضا من خلال المحاور الرئيسية التي تسهم في تقديم خدمات النقل البحري و تشمل السفينة و ساحات بنائها و السمسرة الذين يعملون في مجال تقديم خدمات النقل البحري ، فضلا عن الموانئ و شركات الشحن و التفريغ و ما يرتبط بنشاطها من خلال نقل و تخزين إضافة إلى شركات التأمين البحري².

ثالثا : أهمية النقل البحري

يشكل النقل البحري جزءا لا يتجزأ من اللوجستيات الدولية و يستأثر بنسبة أكثر من 80 في المائة من التجارة الدولية و في حين يتطلب بالتواصل المادي لحركة نقل البضائع استخدام منظم نقل متعدد الوسائط ، يظل النقل البحري العمود الفقري للتجارة الدولية.

يعد النقل البحري وسيلة هامة من وسائل النقل عامة و النقل الدولي بصفة خاصة، حيث له العديد من المميزات التي أكسبته أهمية اقتصادية كبيرة فبجانب إسهامه في انسياب حركة أساسيا في تحقيق عملية الإنماء الاقتصادي للدول التي تحظى بالبضائع والركاب نجده يلعب دورا بتوافر المقومات الطبيعية و الاقتصادية اللازمة لممارسة نشاط النقل البحري، و يرتبط النقل البحري بحركة التجارة الخارجية بعلاقة تبادلية وثيقة لأنه يمثل الركيزة الأساسية والقاعدة التحتية لتنمية وتطوير الصادرات والواردات بين مختلف دول العالم، وعليه فكلما تطورت وتحسنت وسائل النقل وموانئ الشحن والتفريغ ازدادت حركة التبادل التجاري بين دول العالم المختلفة، وتهيأ لها المزيد من الانتشار و إيجاد منافذ وأسواق جديدة . ويمكن اختصار جزء من أهميته في النقاط التالية³:

¹ خليل محمد ديب ياسين ، اقتصاديات النقل البحري وعلاقتها بالتجارة الدولية، رسالة ماجستير، كلية الاقتصاد ، 1991، ص 04.

² علي محمد الأمين ، مرجع سابق ، ص 26 .

³ علي محمد الأمين ، المرجع نفسه ، ص ص 28 - 29 .

4- إن نشاط النقل البحري يعد نشاطاً مكملًا لنشاط القطاعات الاقتصادية الأخرى (الصناعي، الزراعي، الخدمي، السياحي) فهو الذي يمدّها بمدخلاتها اللازمة كما يساهم في نقل مخرجاتها إلي الأسواق العالمية .

5- يتفاوت تأثير نشاط النقل البحري بين الدول وفقاً لمدى قدرتها على امتلاك أسطول تجاري وطني يسهم في توفير جانب كبير من العملات الأجنبية لخزينة الدولة والتي تستنزفها نفقات الشحن والتفريغ والتأمين وغيرها من الخدمات البحرية المتعلقة بالنقل البحري .

6- توفير وتحقيق إيرادات ضخمة للدولة التي تمتلك الأساطيل أو الموانئ إذا تم استغلال هذه القدرات باستخدامها بكفاءة عالية أو من خلال إيجارها للدول الأخرى .

7- تعد صناعة النقل البحري من المحاور الأساسية لتوطين الصناعات الأخرى وتحديد مواقع الإنتاج ومراكز التوزيع، حيث تلعب دوراً مباشراً في تحديد قيمة السلع والخدمات في جانبي العرض والطلب .

8- المساهمة في زيادة معدلات التكوين الرأسمالي "المادي والبشري" حيث تعمل خدمات النقل البحري على تسهيل عملية انتقال المعرفة التكنولوجية التي تسهم بدورها في رفع معدلات النمو الاقتصادي مما يرفع الطاقة الإنتاجية التي تعد من محددات التنمية الاقتصادية

9- تحسين مركز ميزان المدفوعات من خلال زيادة طاقة الدولة التصديرية وتحقيق مزيد من العملات الأجنبية للخزينة العامة بجانب توفير الواردات من السلع التي يوجه جانب كبير منها إلى الصناعات التي تخصص في إنتاج الصادرات من جهة وتوفير بدائل الواردات من جهة أخرى.

وعموماً يمكننا تقسيم أهمية النقل البحري على صعيدين :

1- على الصعيد الدولي :

يمكن إبراز أهمية النقل البحري على الصعيد الدولي في :

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

الفصل الأول : _____ الأنشطة اللوجيستية و منظومة النقل البحري

- صناعة النقل البحري ذات صبغة يغلب عليها الطابع الدولي و هي من أهم و أرخص وسائل النقل العالمي الخارجي للبضائع و الركاب و اتساع الأماكن التي يمكن أن يصل إليها خصوصا في ظل الاقتصاديات التي تعتمد على العولمة و تدويل الإنتاج واستخدام تكنولوجيا المعلومات و الاتصال الذي أدى إلى اتساع حجم التبادل التجاري الدولي و بالتالي زيادة في الطلب على خدمات النقل بصفة عامة و النقل البحري بصفة خاصة.¹

- يقود حركة التدفق السلعي في التجارة الدولية وقد زاد من هذه المكانة المتميزة للنقل البحري و انتشار النقل بالحاويات .

- يمثل الدعامة الأساسية لنمو التجارة الدولية من تأثير على تدفق و تسيير السلع و عنصر رئيسي في العلاقات الدولية .

- أصبح يقاس مدى تحضر الأمم بمدى تطور النقل و المواصلات بها كما صار هو المدخل الأساسي للولوج لبوابة القرن الحادي و العشرين في ظل العولمة .

- له دور في توسيع الأسواق و فتحها أمام مختلف الصناعات و تحسين أوضاعها و في عملية التخصص و التنوع.

- قطاع النقل يحتل حيز الزاوية في فعاليات الاقتصاد العالمي لتأثيراته الضخمة و مقدراته التي تفوق أدوار القطاعات الأخرى في جميع المجالات . و هو من العوامل الأساسية التي تؤثر على توطن الصناعة و اختيار مواقع الإنتاج و مراكز التوزيع .

- يلعب دورا فعالا في مرحلة نقل المواد الخام أو نصف المصنعة أو التامة الصنع من بلد الى اخر ، و عاملا هاما في نقل المعدات و الآلات و مستلزمات الإنتاج للمصانع التي تقوم بإنتاج تلك السلع

- إلغاء الحواجز الطبيعية بين القارات و يساهم في التكامل و الاتصال بين الشعوب مما أدى الى تقارب مستويات المعيشة العالمية من الشق الاجتماعي .

2- على الصعيد المحلي :

- يعد النقل البحري القائد لمسيرة التنمية الاقتصادية لدول المتقدمة و الدول النامية و ذلك بتحسين استخدام الموارد المتاحة و استغلال معظم المصادر للثروة و لتشابكه مع القطاعات الاقتصادية لأي دولة سواء كانت صناعية أو تجارية او زراعية فالخدمات التي يقدمها هي مكملة للنشاط الإنتاجي الذي تقدمه

¹- رصاع حياة ، مرجع سابق ، ص 4 .

القطاعات الاقتصادية الأخرى أو قطاعات النقل الداخلي كما يلعب قطاع النقل البحري دورا أساسيا في عمليات الأمن الغذائي و التنمية الاجتماعية¹.

- هو نشاط يتم من خلاله خلق المنفعة المكانية و الزمانية للبضائع فالمنفعة المكانية من خلال نقله للبضائع من المكان الذي تكون فيه قيمتها أو منفعتها منخفضة إلى المكان الذي تكون فيه قيمتها أو منفعتها أكبر ، إما المنفعة الزمنية فيتم توفير السلعة في وقت الاحتياج لها.

- يعتبر مولد للدخول و القيم المضافة باعتباره القطاع الاقتصادي الحيوي ، فالاستثمار في بناء و تدعيم الأسطول التجاري لخدمة التجارة الدولية يماثل عملية الاستثمار في الصناعات المنتجة لبدائل الواردات أو الصادرات و يحسن من شروط التجارة الدولية لدولة المالكة لذلك الأسطول و ارتفاع حجم تجارتها الخارجية و يحسن معدلات تدفق الواردات و الصادرات تماشيا مع حجم الطلب العالمي عليها و منه تقليل التكدس بالموانئ المحلية ، و من ثم إمكانية أسطول الدولة أن يحمل تجارتها الخارجية أي استخدام شرط تقليل التكدس بالموانئ الوطنية ، بالإضافة إلى إمكانية التأثير في المؤتمرات الملاحية و أسعار النوازل البحرية ، كما يؤدي زيادة فرص و مجالات العمل في مختلف الشركات و المنشآت العاملة في مجال النقل البحري ، و المجالات المكتملة لها ، و تحسين ميزان المعاملات الجارية ، و توفير العملة الصعبة من خلال ما تحصل عليه الموانئ من السفن الأجنبية مقابل ما تقدمه لها من خدمات تمويل السفن و إرشادها و إصلاحها و غيرها ، و أقساط التأمين التي تحصل عليها شركات التأمين من أصحاب السفن الأجنبية و ما تحصل عليه الدولة مقابل بيع أو تأجير السفن و العمال الوطنيين الذين يعملون على سفن أجنبية من مرتبات و أجور .

من ناحية الأهمية الاجتماعية إزالة الفوارق و تحسين و ربط العلاقات بين القبائل و كذا إخراج المناطق النائية من عزلتها كما ساهم في نشر الخدمات الصحية و الثقافية و يساهم في حل مشاكل التوزيع في الكثافات السكانية و مشكلة الضغط على الموارد المستخدمة في وقت واحد و تمثل مشروعات النقل بصفة عامة دورا بارزا في إعادة توزيع الخريطة السكانية .

¹- رصاع حياة ، نفس المرجع ، ص 5 .

المطلب الثاني : مكونات منظومة النقل البحري

تتكون منظومة النقل البحري من :

اولا :الموانئ

يمكننا تعريف الميناء على انه :

- المكان الذي تحتمي فيه السفن ، و موطن مرور البضائع المختلفة ، يتمثل نشاطه الرئيس في تجارة البضائع و السلع المختلفة¹.

- جزء من المرفأ يقع على اليابس و يحتوي على منشآت الشحن و التفريغ و الساحات و المخازن ، و يحتوي أيضا على خطوط النقل البري بالإضافة إلى الطرق المعبدة و السكك الحديدية ، و الأهم من ذلك أرصفة الميناء الواقعة مباشرة على خط المياه العميقة القادرة على تحمل غاطس السفن بكامل حمولتها ، و كلما ازداد تعداد الأرصفة و استخداماتها لآلات حديثة ازدادت حركة التجارة و النقل عبر الميناء².

ويمكن تقسيم الموانئ إلى موانئ بحرية و موانئ جافة :

1 الموانئ البحرية:

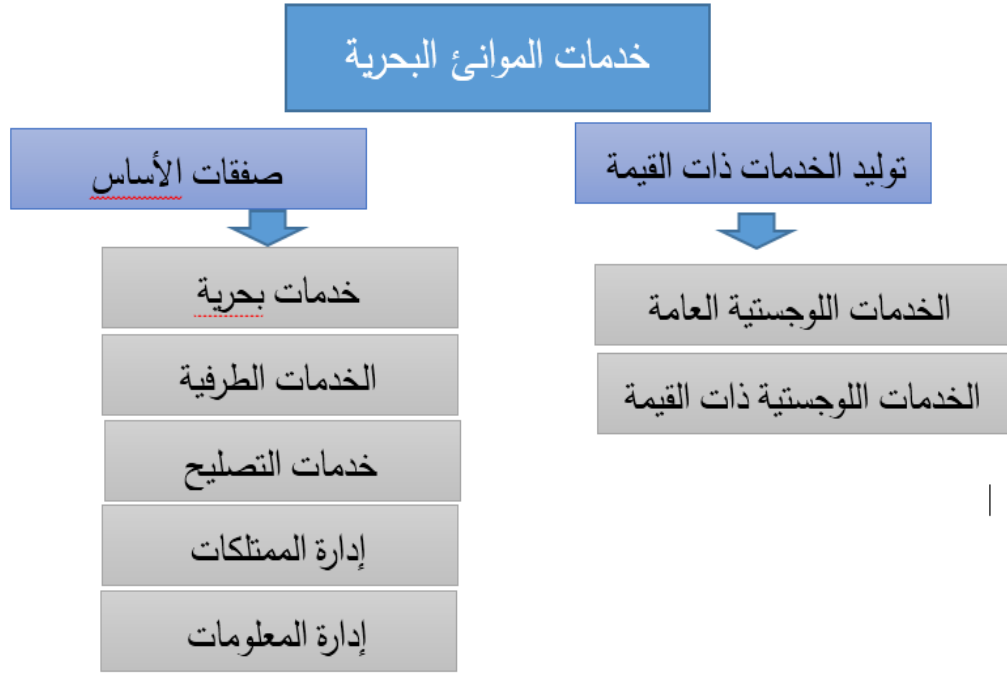
تعد الموانئ البحرية من أهم الدعامات التي تقوم عليها صناعة النقل البحري نظرا لدورها العظيم في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن فهي حلقة هامة في سلسلة النقل المتكامل و النقل المخترق و النقل متعدد الوسائط ، حيث تربط الموانئ بين التجارة الخارجية المنقولة بحرا و المنقولة برا ، و تتعدد و تتنوع التسهيلات التي تقدمها الموانئ البحرية حسب نوعية و طبيعة الموانئ و الوظائف التي تؤديها اتجاه النقل البحري³.

¹ -Bauchet:Le transport international dans l'economie mondiale ; Ed. Economica,1991, 2emeEdition, p245.

² -مجيد ملنيك السامرائي ،النقل و التجارة الدولية المعاصرة،المكتبة المركزية ، جامعة تكريت ، 2019 ، ص 26.

³ - علي محمد الأمين ، مرجع سابق ، ص 34 .

الشكل رقم (06): الأنشطة الرئيسية للموانئ البحرية حسب البنك الدولي .



Source: intégration et concurrence entre le transport et les activités logistique, OCDE, Forum International des Transports, Table ronde, 146. P78.

يمكن إبراز ظهور أجيال الموانئ البحرية من ناحية تطويرها لكي تواكب عمليات نقل الحاويات و في الاشتراك في منظومة النقل متعدد الوسائط في¹ :

1-1 موانئ الجيل الأول :

وهي جميع الموانئ التي أنشئت قبل ظهور الحاويات في الستينيات نم القرن العشرين ، و تتميز هذه الموانئ بالآتي :

- الميناء نقطة بداية أو نهاية للبضائع يتم فيه تغيير واسطة النقل .
- تتركز معظم الاستثمارات على الهياكل الأساسية للأرصفة .
- عمليات تقليدية (شحن ، تفريغ ، تخزين) .
- الأنشطة التسويقية محدودة للغاية .
- عمالة كثيفة و معدات التداول شبه نمطية .
- أنظمة المعلومات المستخدمة محلية و لا تصلح إلا للاستخدام داخل الميناء فقط .
- العلاقة بين الميناء و المستخدمين له علاقة سطحية .

¹- عبد القادر فتحي لاشين ، مرجع سابق ، ص ص ، 154-158.

- القيمة المضافة التي يحققها الميناء منخفضة جدا .

1-2 : موانئ الجيل الثاني :

ظهرت هذه الموانئ في الستينيات من القرن العشرين عقب ظهور الحاويات و سفن الحاويات المتخصصة التي تتطلب معدات غير نمطية لتتعامل معها مما أدى إلى ظهور مفاهيم جديدة في النقل البحري ، و تتميز هذه الموانئ ب :

- مركز نقل و تجارة و صناعة بالإضافة للأنشطة التقليدية .
- تصنيع تحويلي للبضائع بالإضافة إلى خدمات صناعية و تجارية ذات صلة بالسفن .
- زيادة في مساحة الميناء .
- وجود علاقة أوثق بين الميناء و المستخدمين .
- وجود علاقة قوية بين الميناء و المحافظة الموجود فيها .
- الخدمات التي يقدمها الميناء خدمات مركبة .
- القيمة المضافة التي يحققها الميناء أفضل من التي تتحقق في موانئ الجيل الأول .
- يتوسع الميناء أفقيا لإقامة خدمات صناعية و تجارية لا تتصل مباشرة بنشاط الشحن و التفريغ التقليدي .
- الاهتمام بالمرافق داخل الميناء لخدمة الصناعات القائمة به .

1-3: موانئ الجيل الثالث :

ظهرت هذه الموانئ في أواخر الثمانينيات من القرن الماضي بعد انتشار استخدام الحاويات في معظم دول العالم و البحث عن أفضل السبل لتحقيق اقتصاديات التشغيل باستخدام الطرق البحرية و الجوية و النهرية ، و تحقيق مفهوم من الباب إلى الباب و في الوقت المناسب و بأقل تكلفة ممكنة و بأفضل صورة و تتميز هذه الموانئ ب :

- يتم تنفيذ العمليات التقليدية بمعدات حديثة و إنتاجية عالية .
- أصبحت الموانئ مركزا لتوزيع البضائع و المعلومات بالإضافة للأنشطة اللوجستية .
- تحول الميناء إلى حلقة من حلقات النقل متعدد الوسائط و ليس له بداية و نهاية للبضائع .
- تنظيم أوسع للميناء .
- علاقة أوثق بين الميناء و المستخدمين له .
- الميناء يقدم مجموعة من الخدمات المتعددة و المتكاملة .
- الميناء يحقق قيمة مضافة كبيرة .

الفصل الأول : _____ الأنشطة اللوجيستية و منظومة النقل البحري

- يعتمد الميناء على تكنولوجيا متقدمة .

الجدول رقم (2) : التطورات التاريخية في مهام الميناء البحري

البند	الجيل الأول قبل 1960	الجيل الثاني بعد 1960	الجيل الثالث بعد 1980
معالم الأنشطة الإنتاجية	- ظهور نظام توزيع للبضائع . - الاعتماد على النظم الفردية في الإمداد و تقديم خدمات مبسطة . - القيمة المضافة محدودة	- التوسع في أنظمة التوزيع . - إعادة تشكيل البضائع - تقديم خدمات متنوعة و متشابهة . - ارتفاع القيمة المضافة	- انسياب حركة البضائع و المعلومات . - التوسع في النظم المعلوماتية في شبكات التوزيع . - التوسع في تقديم خدمات متنوعة للتوزيع - التوسع في القيمة المضافة .
العنصر الأساسي	العمال ، رأس المال	رأس المال	المعرفة ، التكنولوجيا

المصدر : من اعداد الطلبة اعتمادا على عبد القادر فتحي لاشين ، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل و اللوجيستيات ، المنظمة العربية للتنمية الإدارية ، بحوث و دراسات ، مصر ، 2007 ، ص 158 .
2 الموانئ الجافة :

2 - 1 تعريف الميناء الجاف:

يمكن تعريف الميناء الجاف على انه

- منشأة مجهزة تقام داخل البلاد بعيدا عن الموانئ البحرية يتم إقامتها لإتمام النقل متعدد الوسائط و لتحقيق المفاهيم اللوجستية ، و لمنع التكدس بالموانئ البحرية و الجوية و لتحقيق قيمة مضافة ، مع ضرورة ان يتوافر لها بنية أساسية متميزة تربطها مع وسائط النقل المختلفة و شبكة اتصالات عالية الكفاءة و تكون هذه المناطق خاضعة لسيطرة الجمارك¹ .

كما ان الميناء الجاف هو والاسم الحديث الذي أطلق على الملاحق الخارجية سابقا و المستودعات العامة حاليا ، و تكون أماكن إنشائها خارج الموانئ البحرية ، و انتشر فكرة إنشائها في السنوات الأخيرة ، و يكون بالميناء الجاف لجنة جمركية للإشراف على سير العمل ، و حراسة شرطة كما في حالة

¹ - عبد القادر فتحي لاشين ، مرجع سابق ، ص 174 .

المستودعات العامة ، و الفرق بين الميناء الجاف و المستودع الجمركي هو ان الميناء بنص عليه في بوليصة الشحن على انه الجهة النهائية عبر ميناء محدد¹.

2 - 2 - أهمية الموانئ الجافة²:

تكم أهمية الموانئ الجافة في

- التخلص من مشكلة التكدس للبضائع في الموانئ البحرية
- تخفيف تكاليف النقل
- ربط الموانئ البحرية بالمدن المجاورة
- تنظيم سلسلة النقل بأداء كل وسيلة نقل الدور المناسب لها و تعامل مع جميع وسائل النقل التي من شأنها تفادي الاختناقات المرورية من خلال تخفيف الحمولات على الطرق.
- زيادة القدرة التنافسية للميناء من خلال توفير المساحات التخزينية بالموانئ البحرية لزيادة عدد و حجم البضائع و الحاويات المتداولة .
- تأجيل دفع الرسوم الجمركية للبضائع المستوردة لحين تمام استلامها .
- تخزين الحاويات الفارغة .
- تسهيل عملية النقل متعدد الوسائط .
- سحب البضائع و الحاويات من الميناء البحري و تجميعها و تخزينها و من ثم رفع كفاءة و طاقة الميناء البحري في التعامل و من ثم تخفيف دورة السفينة ، مما يوفر تكاليف انتظار عالية قد تصل إلى عشرات الآلاف من الدولارات في اليوم الواحد
- تقوم الموانئ بدور هام في الربط بين أنماط النقل و هيكل تدفقات البضائع و تحسين نسبة امتلاء و سائل النقل .
- للموانئ أيضا دور هام في دعم لوجيستيات النقل و ربط الشبكات و سلامة توزيع البضائع على الوسائل و سرعة التخليص الجمركي .

¹- أيمن النحراوي منظومة النقل الدولي و اللوجيستيات ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، 2014 ، ص 211 .

²- رصاع حياة ، مرجع سابق ، ص 108 .

2 - 3 - مكونات الموانئ الجافة :

يتكون الميناء الجاف من مجموعة من المساحات المفتوحة بالإضافة لمحطة بضائع الحاويات و المرافق على النحو التالي¹:

- ساحات للحاويات الواردة المملوءة و الحاويات الصادرة.
- ساحات للحاويات الواردة الفارغة أو التي تم تفريغها بالإضافة إلى حاويات الترانزيت الفارغة التي تزيد على طاقة الميناء البحري و تطول فترات انتظارها عن المدة المحددة والمتعارف عليها.
- المكاتب الإدارية و مكاتب الجمارك و الاتصالات الالكترونية.
- ورش إصلاح و نظافة و تجهيز الحاويات.
- أماكن انتظار للسيارات.
- محطة تعبئة و تفريغ الحاويات: تسمى بمحطة بضائع الحاويات و هي عبارة عن جزء لا يتجزأ من الميناء الجاف ووظيفة هذه المحطة التعامل مع الحاويات أثناء شحنها وتفريغها.

2-4 خصائص الموانئ الجافة :

لابد أن تتوفر الميناء الجاف على عدة خصائص كي يؤدي دوره على أكمل وجه، ومن بين هذه الخصائص ذكر كل من Tsilingiris و Laguardia مايلي²:

- لابد أن تكون تكاليف مناولة الحاويات في الميناء الجاف اقل من تكاليف استغلال الأرض المستخدمة في إنشائه وتكلفة العمالة أيضا أقل.
- لابد أن تكون التكاليف النهائية لمناولة الحاويات و البضائع في الميناء الجاف اقل من تلك في الميناء البحري مضافا إليها تكاليف نقلها من الميناء الثاني إلى الميناء الأول.
- أن تتوفر على مساحات و مرافق واسعة مع تصميم متعدد الوسائط لتسريع العمليات المينائية و التي تؤدي إلى آثار نقدية ايجابية.
- ينبغي أن يكون الميناء الجاف في اتصال مباشر مع ميناء بحري إما عن طريق السكك الحديدية أو برا.
- يجب أن يتمتع الميناء الجاف بسهولة كبيرة في حركة النقل باستخدام أحدث التكنولوجيات.
- ينبغي للميناء الجاف أن يقدم نفس أنواع المرافق والخدمات التي يمكن تقديمها في ميناء بحري.

¹قلبازة أمال ، ،مرجع السابق ، ص 77 .

2 -قلبازة أمال ، نفس المرجع ، ص 78 .

الفصل الأول : _____ الأنشطة اللوجيستية و منظومة النقل البحري

بعد ذكر هذه الخصائص يمكن أن نذكر بعض أوجه الاختلاف بين مراكز التوزيع، الموانئ البحرية و الموانئ الجافة في الجدول التالي:

الجدول رقم (03) : الفرق بين الموانئ البحرية و الموانئ الجافة .

الميناء البحري	الميناء الجاف
مناطق ساحلية .	مناطق ساحلية و داخلية
وجود الإجراءات الجمركية .	وجود الإجراءات الجمركية
لا بد من توفر شروط العمل أمنيائي.	لا بد من توفر شروط العمل أمنيائي.
وكلاء الشحن ، الشاحنين ، الناقلين، الجمارك ، البنوك .	وكلاء الشحن ، الشاحنين ، الناقلين، الجمارك ، البنوك .
اتصال مباشر و مرن بالموانئ البحرية	اتصال مباشر و مرن بالموانئ البحرية و مراكز التوزيع .

المصدر : من إعداد الطلبة اعتمادا على قلبازةأمال، لوجيستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر و دوره في التنمية الاقتصادية ، أطروحة مقدمة لتيل شهادة الدكتوراه ، جامعة عبد الحميد بن باديس ، قسم العلوم التجارية، تخصص تجارة دولية و لوجيستيك ، 2015-2016 ، ص 78

2 - 5 وظائف الموانئ الجافة :

يهدف الميناء الجاف إلى تخفيف الضغط على الموانئ البحرية و تخفيف التكاليف المالية و الزمنية للتعاملات المينائية ، و يمكن تلخيص أهم الوظائف التي يقوم بها الميناء الجاف في سبيل الوصول إلى هذا الهدف فيما يلي¹:

- شحن البضائع و نقلها عبر السكك الحديدية

- وظيفة التخزين حيث يوفر الميناء الجاف مساحة أكبر للتخزين

- تقديم خدمات خاصة أهمها التخليص الجمركي و الرقابة و التفتيش من أجل تقليص وقت الانتظار .

- استكمال و ربط حلقات النقل متعدد الوسائط

- منع التكدس بالموانئ البحرية ففي ظل حرية التجارة و الازدياد الملموس في التبادل التجاري تحولت الموانئ من مناطق شحن و تفريغ و تخزين إلى منطقة عبور للبضائع فقط ن و دخلت الموانئ البحرية في

1 - قلبازةأمال ، المرجع السابق ، صص 79-80 .

الفصل الأول : _____ الأنشطة اللوجيستية و منظومة النقل البحري

سلسلة النقل متعدد الوسائط كأحد حلقاته ، و أصبحت تلك الموانئ لها مناطق خلفية لإتمام عمليات تخزين و تسليم البضائع و يوضح الشكل الموالي عمل الموانئ الجافة و ارتباطاتها بالموانئ البحرية /

الشكل رقم (07) : ملخص عمل الموانئ الجافة



المصدر: قلابزة أمال، لوجيستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر و دوره في التنمية الاقتصادية ، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه ، جامعة عبد الحميد بن باديس ، قسم العلوم التجارية، تخصص تجارة دولية و لوجيستيك ، 201/2015، ص 81 .

ثانيا: الحاويات

1- تعريف الحاوية :

الحاوية عبارة عن وعاء أو صندوق متنوع و عال السعة و الشكل يتم تصنيعه خصيصا لتجميع البضائع بداخله بغرض نقلها ن مكان إلى آخر¹.

و هي أيضا أداة للنقل ذات طابع دائم و هي صلبة بما يكفي ليتسنى استعمالها مرارا و تكرارا ، و هي مصممة خصيصا لنقل البضائع خلال واحدة أو أكثر من وسائط النقل من دون الحاجة إلى تحريك البضائع الموجودة بداخلها كما يتناسب تصميمها مع آليات المناولة ، إضافة إلى كونها مصممة بشكل يسهل عمليات التعبئة و التفريغ من جانبيه القضاء و في قرارات نادرة اعتبر الحاوية هي جزء من السفينة².

2- أنواع الحاويات :

هناك أكثر من نوع للحاويات عبر العالم نذكر منها³ :

¹- محمد الفقي تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات ، الدار الجامعية الجديدة ، مصر 2007 ، ص10 .

²- EMMANUELLE Bily, L'arrimage des conteneurs, these AIX-MARSEILLE , 2007, p 6 .

³- عبد القادر فتحي لاشين، مرجع سابق ، ص ص 230 ، 235 .

2 - 1 - الحاوية الطابقة لمواصفات المنظمة الدولية للتوحيد القياسي : isocontainer

حيث أوصت المنظمة الدولية للتوحيد القياس ISO بسلسلة من الأحجام الخارجية و الداخلية للحاويات ، و الحد الأقصى للأوزان الإجمالية للحاويات و يتم الالتزام بهذه الأحجام و الأوزان في الظروف الطبيعية لكن هناك بعض الاستثناءات من أكثرها شيوعا :

- رغم أن مستويات المنظمة تتضمن حاويات يبلغ ارتفاعها 8 إلى 8.5 أقدام من الداخل ، يقوم بعض المشغلين ببناء حاويات ارتفاعها اعلي من ذلك و يتم توزيعها بصورة متزايدة في عمليات النقل البحري -هناك اتجاه متزايد نحو بناء حاويات 20 قدم بأوزان تزين عن توصيات المنظمة الدولية للتوحيد القياسي ، إذ يبلغ أوزان الكثير من تلك الحاويات 24 طن -قد تكون المواد المستخدمة في صناعة الحاويات من الصلب أو الألمنيوم او الخشب الرقائقي أو الثلاثة معا و عادة ما تكون الأرضية الداخلية للحاوية من الخشب و عادة ما تكون جدران الحاويات من الألمنيوم مبطنة جزئيا أو كليا بالخشب الرقائقي ، و كل الحاويات تقريبا مزودة بنظام تريبط في الأرصفة و الجدران لتثبيت البضائع .

2 - 2 - حاويات البضائع العامة (النمطية) :

هي حاوية مخصصة لنقل البضائع العامة في صورها المختلفة ، حيث يمكن شحن الحاوية عن طريق الباب الموجود بها ، حيث يوجد نقاط تثبيت داخلية في أماكن مناسبة ، و هي تستخدم في نقل البضائع المعبأة في عبوات خاصة سواء كان بداخلها بضائع جافة او سائلة

2 - 3 - الحاويات العازلة :

يتميز هذا النوع من الحاويات بغلافه السميك المصنوع من مادة الفيبيرجلاس أو مواد أخرى تقلل الفقد الحراري، و تكون جوانب هذه الحاويات مبطنة بمواد عازلة ، و تستخدم لنقل بضائع ذات مواصفات خاصة ، و تكون أرضية هذه الحاوية من الألمنيوم ، و الأبواب من الصلب .

2 . 4 - الحاويات الثلجاة :

تبنى بنفس طريقة الحاويات العازلة و تكون لها نفس المواصفات و نفس السمك ولكنها تتميز عنها في وجود نظام تبريد مستقل خاص بها ، و باستخدام هذا النوع من الحاويات أمكن التغلب على الكثير من الصعاب التي كانت تواجه الحاوية العادية و حلت مشاكل نقل الكثير من المواد الغذائية الطازجة من الخضر و الفواكه.

2 5 - الحاويات مفتوحة السقف :

يتم بناء هذا النوع من الحاويات بحيث يمكن تدلية البضاعة من خلال كل من فتحتي الباب و السقف معا ، و يستخدم هذا النوع من الحاويات لنقل البضائع الضخمة و الثقيلة أو غير الملائمة لتحميلها بالطرق التقليدية ، و هذا النوع من الحاويات يناسب البضائع التي لا يخشى عليها من التلف بسبب الأمطار أو مياه البحر .

2 6 - الحاويات ذات الارتفاع النصفي :

يتم بناء هذا النوع من الحاويات بحيث يكون نصف ارتفاع الحاويات العادية أي 4 أقدام و تستخدم هذه الحاويات لتحميل البضائع الثقيلة و ذات الكثافة العالية .

2 7 - الحاويات ذات الجوانب المفتوحة :

في هذا النوع من الحاويات يمكن فك جدار من جدران الحاوية أو جدارين أو فك جميع الجدران ، و تبقى قاعدة الحاوية و أعمدة الأركان هذا حسبما تقتضي الحاجة لكي ترص عليها البضائع المراد شحنها ، و يناسب هذا النوع من الحاويات البضائع الخطرة و التي تحتاج إلى معاملة خاصة أثناء عملية وضعها داخل الحاوية .

2 8 - الحاوية المسطحة :

تكون الحاوية مسطحة و دون أي إنشاءات علوية عليها ، وهي تشبه الطبالي إلى حد كبير إلا أنها تأخذ أبعاد الحاويات غير أننا نجد صعوبة بالغة في تداول هذه الحاويات من اعلي .

2.9- الحاويات الصهرجية :

تحتوي هذه الحاوية على صهاريج ذات إطار قياسي بنفس الأبعاد القياسية للحاوية و قد تم بناء هذه الحاوية خصيصا لنقل السوائل كالزيوت و الحوامض او لنقل الغاز المضغوط او المسال و تكون على شكل خزانات معدنية محكمة الصنع ، و لها من القوة ما يستطيع تحمل الضغط العالي للغازات و السوائل

2 10: الحاويات ذات التهوية :

تحتوي هذه الحاويات على نظام تمرير الهواء داخل الحاويات بطريقة فنية و سليمة بحيث يتم مرور الهواء حسب تيارات الحمل ، حيث الهواء الساخن إلى اعلي و البارد إلى أسفل ، و بذلك تتم عملية دوران الهواء داخل الحاوية .

3- مزايا الحاويات :

ان شحن البضائع في الحاويات المطابقة لمواصفات المنظمة الدولية للتوحيد القياسي يحقق مزايا عديدة لعدة أسباب ، و تختلف هذه المزايا من حيث الأهمية طبقا للظروف ¹:

- خفض مدة بقاء السفينة في الميناء .
- استغلال الرصيف بطريقة أفضل .
- تحسين عمليات إعادة شحن البضائع و النقل الداخلي .
- خفض الوقت بين المنتج و المستهلك .
- خفض المناولة الفعلية للبضائع و بالتالي خفض الضرر المحتمل حدوثه للبضائع .
- رفع مستوى الأمن ، و خفض احتمالات سرقة البضائع .
- توفير حماية أفضل للبضائع من تقلبات الطقس و الأحوال الجوية السيئة . رفع مستوى مراقبة الجودة لإطالة مدة بقاء البضائع القابلة للفساد على الرفاف .
- تحسين سلامة الأفراد و البضائع و المعدات .
- خفض تكاليف تدوين بيانات الشحنة .

ثالثا : الأسطول البحري : و يتألف من السفن بمختلف أنواعها

1- تعريف السفينة : عرف المشرع الجزائري السفينة في نص المادة 13 من قانون النقل البحري على إنها { تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية ، أما بوسيلتها الخاصة و إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى او مخصصة لمثل هذه الملاحة . }

و السفينة تعد من المنقولات التي تحمل جنسية لدولة معينة وهي جسم عائم صممت بشكل هندسي و بمواصفات خاصة تضمن سلامتها و سلامة الحمولة و الأشخاص حيث تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية و لو لم تهدف إلى الربح و يجب أن يتوفر عنصران حتى تكتسب المنشأة وصف السفينة

العنصر الأول : صلاحية المنشأة للملاحة البحرية ، أي ضرورة أن تكون لديها القدرة الذاتية للسير في البحر و مواجهة المخاطر و بالتالي يخرج من قائمة السفن المنشأة العائمة التي تعمل داخل الموانئ و لا تغادر منها مثل الأرصفة العائمة و الرافعات العائمة

العنصر الثاني : تخصيص المنشأة للملاحة البحرية على وجه الاعتقاد ، و بالتالي لا يدخل في عداد السفن المنشأة العائمة التي خصصت للملاحة النهرية و لا تكتسب وصف السفينة حتى ولو قامت برحلة بحرية

¹ - عبد القادر فتحي لاشين ، المرجع نفسه ، ص 229 .

عارضة ، لكن تعد المنشأة سفينة أنها تقوم بالملاحة على وجه الاعتياد و لو قامت بالملاحة النهرية مرة نهرية أو أكثر .

و تعد السفينة العمود الفقري في منظومة صناعة النقل البحري حيث تتعد أنواع الأساطيل البحرية من أساطيل الصيد إلى الأساطيل التجارية و الأساطيل الحربية .

2 أنواع السفن التجارية :

هناك عدة أنواع لسفن الاستيراد و التصدير أهمها:

1-2: سفن نقل البضاعة¹: هذا النوع من السفن مخصص لنقل البضائع و تأخذ الأشكال التالية

2- 1- 1: **سفن البضائع العامة :** و هي سفن مصممة أساسا للعمل على الخطوط المنتظمة لنقل البضائع العامة ، عادة تكون ذات سطح مزدوج أو ثلاثة أسطح لتسهيل عملية الرص لان هذا النوع من الأكثر استخداما في نقل البضائع العامة المعبأة في كرتونات أو براميل الخ ، و تتميز هذه السفن بسرعتها و حيث صيانتها باعتبار عنصر الوقت أساسي كونها تعمل على خطوط منتظمة بجدول إبحار دقيقة .

2- 1- 2: **سفن نقل بضائع الصب :** هذا النوع مصمم خصيصا لنقل بضائع الصب و عادة ما تكون ذات سطح و هي أما لنقل الحبوب الصب بأنواعها كالكمح و الذرة و الشعير ، او لنقل الخامات الأخيرة مثل خام الحديد .

2- 2: سفن متخصصة : و تتمثل هذه السفن في

2- 2- 1: **سفن الدرجة:** مخصصة لنقل السيارات و مصممة خصيصا لأجلها بأنواعها و هي ما تعرف بتعرف باللغة الانجليزية اختصارا (RORO او ro-ro) و هي التي تقوم بنقل البضائع ذات العجلات كالقطارات و السيارات بمختلف أنواعها و عادة ما يتم تحميلها من مؤخرة السفينة (باب خلفي تدخل منه البضائع ، انشأ هذا النوع في القرن 19 و قد استخدمت في الحرب العالمية الثانية في نقل المدرعات .

2- 2- 2: **سفن المواعين و هي سفن مزودة بمواعين تتركز استخداماتها في نقل الحبوب حيث تعبأ المواعين و تجهز قبل وصول السفينة بحيث تكون جاهزة للشحن فور تراكبي السفن و هو ما يوفر الوقت و الجهد في الشحن و كذلك الأمر عند التفريغ**

2- 2- 3: **سفن الثلجات :** مخصصة لنقل البضائع سريعة العطب و التي تلتزم درجة تبريد معينة خلال الرحلة البحرية مثل الفواكه و الخضروات و اللحوم و الأسماك و مشتقات الألبان ، هذه السفن

¹ <http://www.sooqmasr.net>K consulte le 05/07/2021 a 09. 20 h .

الفصل الأول : _____ الأنشطة اللوجيستية و منظومة النقل البحري

مزودة بالآت تبريد و عنابر ذات حوائط ممهدة بمواد عازلة حيث تتفاوت درجة التبريد حسب نوع البضاعة .

2- 2-4 سفن نقل الماشية الحية : تتميز هذه السفن بتزود عنابرها بتهوية كهربائية كما أنها

تجهز بممرات خاصة ، وتقوم بنقل الحيوانات الحية .

2- 2-5 سفن الحاويات : هي سفينة بضائع تقوم بتحميل كامل حمولتها داخل حاويات بحجم

شاحنة في تقنية تسمى النقل بالحاويات و هي الأكثر شيوعا في نقل البضائع التجارية و هي أيضا

من احدث الوسائل في سفن الخطوط المنتظمة من حيث التفريغ فبواسطتها يمكن الحصول على كل

المزايا التي يمكن الحصول عليها في كل طرق النقل التقليدية و من ابرز مزاياها صلاحيتها

للاستخدام سواء بالسكك الحديدية أو بعربات النقل ، كما أنها تقلل التكدس سواء في الشحن أو التفريغ

فضلا عن تقليل نسبة الخسائر سواء التلف أو الفقد أو السرقة .

و الجدول التالي يوضح تطور سفن الحاويات عبر عدد من الأجيال :

الجدول رقم (04) : أجيال سفن الحاويات

الجيل	السفينة	الطول	الغاطس	الحاوية
الجيل الأول 1970 /1956	Converted cargo Vessel Converted tanker	135م 200م	9م 30م	500 800
الجيل الثاني 1980/1970	Cellular containership	215م	10 – 33م	1000 1500
الجيل الثالث 1988/1980	Panamax class	250م	11 – 12م 36 40م	3000 4000
الجيل الرابع 2000/1988	Pastpanamax	275م 305م	11 13م 36 43م	4000 5000
الجيل الخامس 2005/2000	Pastpanamax Plus	335م	13 14 43 – 46	5000 8000
الجيل السادس 2006	New panamax	397م	15,5 م 50	11000 14500

المصدر: من إعداد الطلبة اعتمادا على ، رصاع حياة ، اثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل

البحري العربي مدى التكيف معها، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير ، جامعة وهران 2، 2013 ، ص

2-3: الناقلات (سفن البترول) : تتميز بكونها مصممة على هيئة صهاريج بمواسير و آلات ضخ و مقسمة بقواطع طويلة تقلل من تحرك السوائل عند اهتزاز السفينة و تستخدم الناقلات في نقل السوائل النظيفة مثل الشحوم و الزيوت بأنواعها و هي مجهزة بوسائل تسخين لضمان سيولة الشحن و عدم تجمدها في ظروف جوية غير مواتية في نقل الشحنات الغير نظيفة مثل البترول الخام و مشتقاته و هذا النوع هو الأكثر استخداما في النقل و هذه الناقلات تقوم بوظيفتين الأولى النقل و الثانية عملية التخزين ، لمواجهة النقص في العرض او زيادة الأسعار في أي وقت .

و تنقسم سفن البترول الى ¹

2-3-1 ناقلات النفط الخام : تتم بنقل النفط الخام إلى المصافي الرئيسية كي يتم تكريره و عادة يتم شحن و تفريغ تلك الناقلات في منصات داخل البحر حيث لا تستطيع العديد من كموانئ العالم استيعابها لكبر غاطس بعضها ، الناقلات أو احدى تستطيع نقل 2 مليون برميل من البترول .

2-3-2 : ناقلات المنتجات البترولية : هي ناقلات ذات حجم اصغر من ناقلات النفط الخام ، تقوم بنقل مشتقات البترول سواء كان ديزل او زيوت بترولية و غيرها من منصات التكرير إلى جميع أنحاء العالم .

2-3-3 : ناقلات المواد الكيميائية : تتراوح الحمولة الوزنية لهذه الناقلات ما بين 5000 طن و 40000 ألف طن ، تحتوي على أنظمة متخصصة تتناسب مع طبيعة المادة المشحونة سواء كان لتبريد او تسخين البضائع ، و أيضا أنظمة تنظيف متقدمة لضمان تنظيف مخلفات الشحنات السابقة

2-4 : سفن الغازات : هذا النوع من السفن مخصص لنقل الغازات مثل الغاز الطبيعي من مناطق الإنتاج إلى المناطق الصناعية البعيدة لأنه من المعروف أن المناطق الصناعية قريبة من الإنتاج فيتم توصيل الغاز بأنابيب و إذا بعدت المسافة يتم نقله بواسطة هذا النوع من السفن ، كما هو الحال بالنسبة للغاز الذي ينتج بآبار الجزائر و يصدر إلى أوروبا و الولايات المتحدة .

2-5: سفن لإغراضمتنوعة . و هي سفن تجهز خصيصا لاستخدامها للغرض الذي انشأت لأجله و منها

سفن تحطيم الثلوج ، سفن الإنقاذ و الجر ، سفن الأرصاد الجوية ، سفن الأبحاث العلمية ، سفن الصيد ، السفن الحربية ، سفن النزهة ، سفن أسلاك البرق .

¹www.safinty.com.consulte le 12/07/2021a17 h

2-6: سفن الركاب: تختلف إجماعها حسب مناطق تشغيلها و الموانئ التي تتردد عليها و منها ما هو صغير لا يتجاوز حمولتها عدد محدود من الأشخاص ومنها عابرات المحيطات الضخمة المجهزة بكافة وسائل الراحة بوصفها وسيلة للسياحة و الرحلات أساسا هذا النوع يكاد يكون مدينة عائمة بما تحتويه من مرافق للراحة ، وكثير منها يكون بها فراغات للبضاعة و فراغات للثلاجات و أماكن مخصصة لشحن سيارات الركاب ، هذا النوع يسمى سفن مزدوجة¹

رابعا: خدمات النقل البحري:

تشمل خدمات النقل البحري عموما في:

1- خدمات شركات الشحن و التفريغ :

يتنوع نشاطها و يتعدد بين الشحن و التفريغ و النقل و التخزين ن خلال قيامها بعدة مهام تتمثل في² :

- القيام بعمليات الشحن و التفريغ للبضائع المختلفة من صادرات و واردات .
- نقل البضائع من المخازن التي تكون خارج المنطقة الجمركية إلى الأرصفة تمهيدا لشحنها على سفن الصادر أو العكس أي نقل البضائع من داخل المهام الجمركية لهذه البضائع .
- تقديم كافة التسهيلات المرتبطة بعمليات الشحن و التفريغ مثل إيجار الوحدات البحرية للغير و تأجير معدات الشحن للسفن.

2-خدمات التخزين :

تعتبر خدمات التخزين عملية مكتملة لعمليات الشحن و التفريغ و التجارة العابرة فيتم تخزين البضائع الصادرة حتى شحنها على متن السفن و البضائع الواردة لحين تسليمها لأصحابها على مستوى المخازن و الساحات الموجودة في الميناء أو الملحقة به ، و توفر هذه المخازن و المساحات في الموانئ يؤديها لتحقيق معدلات عالية للشحن و التفريغ و سرعة تداول البضائع .

3 _ خدمات القطر و الإرشاد :

تتلخص هذه الخدمات في إرشاد السفن للدخول و للخروج من و إلى الميناء بطريقة آمنة و سريعة

¹ <http://www.sooqmasr.net>K consulte le 05/07/2021 a 09. 20 h .

² - عبد القادر فتحي لاشين، مرجع سابق، ص 34

4-خدمات الصيانة و إصلاح السفن :

تعتبر هذه الخدمات احد أهم الأنشطة الصناعية و الخدمية التي تقدمها شركات متخصصة في عمليات إصلاح و صيانة السفن و تحطما .

5 -خدمات تمويل السفن :

تعني هذه الخدمات توفير احتياجات السفن الأساسية كالوقود و الزيوت و المواد

6-خدمات الوكالات الملاحية :

يعتبر الوكيل الملاحى ممثلا عن مالك السفينة فهو يختص بجميع الأعمال المرتبطة بها ، أو بالبضاعة المنقولة على متنها ، إجراءات دخول و خروج السفينة من و إلى الميناء ، إجراءات نقل البضائع و غيرها من الخدمات التي يقدمها قطاع النقل البحري ¹.

المطلب الثالث : إستراتيجية النقل البحري

أولاً: أساسيات النقل البحري

للاستثمار في مشروعات النقل البحري ميزة تختلف تماما عن الاستثمار في المشروعات الاقتصادية الأخرى، وهذا للميزة الخاصة التي يتمتع بها النقل البحري عن باقي أنواع النقل الأخرى، نظرا لارتفاع الكثافة الرأسمالية التي تمكنها من الصمود إمام القوى الطبيعية، بالإضافة إلى دقة المشروعات التي تضمن الإبحار السليم لسفن النقل البحري مختلفة الأحجام، بالإضافة إلى ضرورة توافر موانئ ذات أعماق ملائمة، و توفير التجهيزات اللازمة لعمليات الشحن و التفريغ. أن عدم توافر خدمة النقل البحري يؤدي دون شك إلى ظهور اختلال بين هذه القطاعات الأمر الذي يعكس أهمية التقييم السليم والدقيق لطبيعة الاستثمارات الضخمة في قطاع النقل البحري، تجنباً لتبديد رؤوس الأموال الطائلة، وتعطيل الطاقات الإنتاجية في القطاعات الاقتصادية التي تتأثر بدرجة كبيرة بالخدمات التي يقدمها هذا القطاع ، و هناك عدة مؤشرات يتم من خلالها تحليل أنشطة النقل البحري

1- خصائص النقل البحري:

وانطلاقا مما سبق يتضح أن مشروعات الاستثمار في قطاع النقل البحري تتميز بخصائص محددة يمكن حصرها فيمايلي:

¹ - حامد محمود ، عبد الرزاق حامد ، اقتصاديات النقل البحري البري و الجوي ، الدار الجامعية ، الإسكندرية ، مصر ، 2013 ، ص ص، 233، 234.

1 - 1 - ارتفاع الكثافة الرأسمالية لمشروعات صناعة النقل البحري:

تتميز الاستثمارات في النقل البحري بالكثافة الرأسمالية إذا ما قرناها بالاستثمار في أنواع النقل الأخرى وهذا نظرا لاعتمادها على فنون إنتاجية مكثفة رأس المال وذات دقة عالية، بالإضافة إلى كونها ذات مواصفات خاصة تجعلها تواجه عوامل تغير المادة المستخدمة في الصناعة، نظرا لتواجدها في المياه بصفة مستمرة، مع ضرورة إنشاء مخازن للبضائع المتداولة في الميناء.

ومن مظاهر ارتفاع الكثافة الرأسمالية في استثمارات النقل البحري¹:

ارتفاع التكلفة الرأسمالية لبناء الترسانة البحرية: تتميز استثمارات النقل البحري بارتفاع الكثافة الرأسمالية نظرا لكبير حجم الاستثمارات اللازمة لإنشاء الأماكن الخاصة ببناء السفن والبواخر وإصلاحها وكذا الأنشطة المكمل لها.

الارتفاع المستمر للتكاليف الرأسمالية الخاصة بإنشاء المراسي و الحاويات.

2-2: تعاضد استخدام التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري:

تعتمد صناعة النقل البحري على استخدام الوسائل و الأساليب التكنولوجية المتطورة، وقد انعكس هذا في تطوير وأساليب بناء البواخر و هيكلها. بالإضافة إلى تطوير طرق مناولة البضائع وتداولها في الموانئ البحرية والجافة. وتجدر الإشارة هنا إلى وجود ارتباط وثيق بين طبيعة صناعة النقل البحري كصناعة تعتمد على رأس المال الكبير من جهة، والتطور التكنولوجي المستخدم من جهة ثانية، حيث تعتمد الأساليب الأخيرة على الفنون الإنتاجية المكثفة لرأس المال وتتمثل أهمية التقدم التكنولوجي ودوره في رفع كفاءة وإنتاجية النقل البحري للبضائع.

إن التقدم التكنولوجي الذي عرفه مجال النقل البحري للبضائع، سواء من حيث التقدم في بناء البواخر وتسييرها أو من حيث وسائل مناولة البضائع. و تبرز أهميته من خلال:

- حل المشاكل الفنية لاقتصاد قطاع النقل البحري من خلال زيادة الطاقة الإنتاجية لأسطول النقل البحري عن طريق زيادة فترات التشغيل و تقليص مدة بقاء السفينة داخل الميناء للقيام مهمتي الشحن والتفريغ،

- كما يساعد في تسهيل تداول الشاحنات والوسائل ونقلها من مكان لآخر في اقل فترة ممكنة والتنوع في استخدام أساليب الإلية في إدارة وتشغيل السفن.

¹ - قلبازة أمال ، مرجع سابق ، ص 95 .

1 - 3: طول العمر الافتراضي لمشروعات صناعة النقل البحري:

تتميز مشاريع صناعة النقل البحري بطول فترة حياة المشروع حيث يتراوح العمر الافتراضي للسفن و البواخر في المتوسط بين 25 إلى 30 سنة. كما تصل فترة العمر الإنتاجي للموانئ البحرية والجافة و الممرات الملاحية إلى 100 سنة. وما من شك أن طول العمر الإنتاجي لمشروعات النقل البحري يترتب عليها مجموعة من الآثار، نذكر منها:

- صعوبة تقييم و مراجعة خطط الاستثمار الخاصة بهذا النوع من الاستثمارات الضخمة سواء خلال فترات إنشاء أو تشغيل المشروع
- توخي الحذر عند اتخاذ القرارات الخاصة بالتوسع في مشروعات النقل البحري مع ضرورة الأخذ بعين الاعتبار آثار عمليات التوسع في هذا النشاط على مستوى الاقتصاد الكلي خاصة وان نشاط النقل البحري ذو تأثير مع بقية الأنشطة الاقتصادية الأخرى.

1 - 4 تعاضم أهمية اختصار الزمن، و قيمة توافر المعلومات في صناعة النقل البحري:

فاختصار عنصر الزمن يحتل أهمية كبيرة في رفع كفاءة أداة خدمات النقل البحري، وزيادة إنتاجيتها، الأمر الذي ينبغي أخذه في الحسبان عند الدراسة و تقييم جدوى مشروعات تلك الصناعة و الفنون الإنتاجية المستخدمة فيها ، و لقد يتضح من اثر التطور اللوجستي في صناعة النقل البحري ، مدى أهمية اختصار عنصر الزمن بغرض خفض جانب التكاليف و هو ما أدى إلى استخدام السفن ذات سرعة عالية و التي لديها وسائل حفظ حديثة تزداد أهميتها في الحفاظ على سلامة نقل السلع غذائية و المستلزمات الطبية ، و لا شك أن تسهيل عمليات الشحن و التفريغ و خروج البضائع من الميناء بالسرعة المناسبة من شأنه و وصول البضائع إلى أماكن الطلب عليها بحالة سليمة من جهة ، و تجنب زيادة تكاليف نقلها من جهة أخرى

2- مؤشرات الأداء بالميناء : ¹

لا يوجد مقياس واحد فعال لقياس كفاءة عمليات تداول البضائع و الحصول على المعلومات التي تهمننا عن الأرصفة ، و لكن توجد مجموعة عوامل مختلفة تستخدم للقياس يطلق عليه مؤشرات الأداء في الميناء و لقياس أداء عمليات تداول البضائع في الميناء توجد أربعة مجموعات من مؤشرات الأداء و هي

¹ نعيمة بن عبد الرحمان ،ربيعة حملاوي،"تقييم الأداء التشغيلي لمؤسسة ميناء الجزائر خلال الفترة 2017/2009" ،مجلة المؤسسة ، 2020/01/09، تاريخ النشر 2020/06/25 ، مخبر إدارة التغيير في المؤسسة الاقتصادية ، كلية العلوم الاقتصادية و العلوم التجارية وعلوم التسيير ، الجزائر 3، الجزائر ، ص 248

1-2 : مؤشرات الإنجاز : يعتبر من أهم المؤشرات و من خلاله يتم السيطرة على المؤشر المالي بشكل جيد و يمكن تعريف الإنجاز بأنه كمية البضائع بالطن التي يتم تداولها في فترة زمنية محددة ، و هناك ثلاث أنواع رئيسية من مؤشرات الإنجاز :

2 -1-1:انجاز الرصيف : و هي عملية قياس الكمية الكلية من البضائع التي تم تداولها على الرصيف في فترة محددة و هي عادة سنة واحدة ، و توجد بعض العقبات بالنسبة لحساب انجاز الرصيف ، فمثلا البضاعة التي يتم تداولها أكثر من مرة أثناء الشحن و التفريغ ، أو البضاعة التي يتم نقلها للوصول إلى بضاعة أخرى أو يتم تحريكها لتجهيزها لمرحلة تالية في الرحلة .

2 -1-2:انجاز السفينة : مؤشر انجاز السفينة يقيس معدل تداول البضائع من و الى السفينة على الرصيف ، و هذا المؤشر يوضح مدى كفاءة عملية تداول البضائع ، و يتم التعبير عن انجاز السفينة بثلاث طرق مختلفة تعتمد على كل منها على الفترة الزمنية التي يتم خلالها قياس كمية البضائع التي تم تداولها كما يلي :

- عدد الأطنان التي تم تداولها للسفينة خلال ساعات العمل

- عدد الأطنان التي يتم تداولها للسفينة خلال ساعة على الرصيف

- عدد الأطنان لكل ساعة للسفينة في الميناء .

2-1-3:انجاز مجموعة العمال : هو متوسط عدد الأطنان للبضاعة التي يتم تداولها

بواسطة مجموعة من العمال

2-2 مؤشرات الخدمة : توجد مؤشرات كثيرة لقياس جودة و نوعية الخدمة التي يقدمها الميناء لعملائه ، و لكن من بين هذه المؤشرات المستخدمة ، هناك مؤشر وحيد يؤخذ في الاعتبار هو الوقت الكلي الذي تقضيه السفينة بالميناء :

2-2-1 وقت الانتظار : وهو الفترة ما بين وصول السفينة للميناء و بين رسوها على الرصيف .

2-2-2 الوقت على الرصيف : الجزء الثاني من الوقت في الميناء الذي تقضيه السفينة على الرصيف ، في عمليات الشحن و التفريغ أو بدون شحن أو تفريغ ، أي الوقت الكلي للسفينة سواء كانت تعمل أو لا تعمل ، و يقاس بالساعات أو الأيام ، و لتقليل الوقت على الرصيف هذا يتوقف على عاملين أساسيين هما نوع السفينة و نوع البضائع المتداولة .

2-3: مؤشرات الاستخدام : وهي مقياس حقيقي وواقعي لكيفية استخدام تسهيلات الرصيف و الموارد الأخرى ، و يوجد مؤشرين مهمين هما :

2-3-1: أشغال الرصيف : وهي الفترة الزمنية التي يكون فيها الرصيف مشغول بالسفن

2-3-2: وقت العمل على الرصيف : هي الفترة الزمنية من وقت السفينة على الرصيف المجدولة

للعمل .

2-4: مؤشرات الإنتاجية : من خلال دراسة المؤشرات الثلاث السابقة نجد أنها تقدم لحد ما معلومات فعالة لنظام الإدارة و لكنها لا تقيس كفاءة و فعالية عمليات الرصيف ، و بالتالي لا توضح مدى كفاءة العمالة و المعدات و الإنشاءات التي تستخدم ، و المقصود بالكفاءة هنا هو النسبة بين الإنجاز الذي تم الحصول عليه و بين المجهود الذي بذل ، وفي الموائى فان القياس الذي يصلح للكفاءة بالنسبة لعمليات مناولة البضائع هو تكلفة تداول الطن الواحد من البضائع .

3- اختيارات الخدمة :

خدمة النقل هي مجموعة من خصائص الأداء يتم شراءها بسعر محدد . و يمكن النظر للخدمة الخدمة النقل بدلالة الخصائص الأساسية لهذه الخدمات و هي :

السعر ، متوسط وقت النقل ، إتاحة وقت النقل ، و الفقد أو التلف ، هذه العوامل من أهم الأشياء لمتخذ القرار¹.

السعر : يعتبر سعر خدمة النقل للشاحن هو معدل حمولة الخط للبضائع ، إضافة إلى تكاليف الخدمات الأخرى المقدمة .

فأسعار التي يدفعها اللوجيستي لخدمات النقل هي المفتاح الرئيسي لخصائص التكلفة لكل نوع من الخدمة ، حيث لكل خدمة خصائص تكلفة مختلفة و تحت مجموعة من الظروف ، ستكون هناك مزايا لوسيلة نقل ما قد لا تكون موجودة في الوسائل الأخرى ، و يكون استثمار رأس المال الأساسي الذي تصنعه الناقلات البحرية في معدات النقل و التسهيلات و بصفة عامة فان الناقلات البحرية هي اقل الناقلات تكلفة .

- التفاوت في وقت النقل :بينت الدراسات ان متوسط وقت التسليم يختلف حسب خصائص أداء خدمة

النقل، للإشارة فوقت النقل هو متوسط الوقت الذي يستغرقه الشحن من نقطة البداية إلى الجهة المطلوبة .

- الفقد و التلف : يختلف الناقلون في قدراتهم على نقل الحمولات بدون فقد أو تلف ،

¹ -رونالد اتش بالو، مرجع سابق ، ص 162

الفصل الأول : _____ الأنشطة اللوجيستية و منظومة النقل البحري

و بالتالي يصبح الفقد عنصر أساسي في اختيار وسيلة النقل ، و تكون المسؤولية اقل إذا كن التلف و الفقد بسبب خارجي

و بالرغم من أن الحاملات قد تكون سبب الفقد و التلف فهناك تكاليف محددة مرتبطة بذلك على الشاحن تداركها قبل اختيار وسيلة الشحن .

3-1: اختيار الخدمة الوحيدة: خدمة النقل البحري محدودة المجال لأسباب عديدة ،

و خدمة المياه المحلية تكون محصورة في نظام قنوات المياه الداخلية الذي يتطلب شاحنات تكون موجودة في قنوات المياه لاستخدام وسيلة أخرى إضافة إلى الماء ، و متوسط خدمة النقل البحري يكون اقل من السكك الحديدية .

و تكون الطاقة الاستيعابية للنقل البحري هائلة ، حيث تصل إلى 40000 طن و تزيد الإمكانيات كلما تم تطوير السفن ، و يتم تقديم خدمات النقل البحري بكافة الأشكال القانونية و بالنسبة للتلف و الفقد فإنه يعتبر اقل مقارنة بوسائل النقل الأخرى .

3-2: الخدمات المتداخلة :

عملية الشحن أصبحت لا تقتصر على وسيلة واحدة حيث توجد هناك توليفات مختلفة للخدمات النمطية و بالنسبة لما هو مرتبط بخدمات النقل البحري نجد :

- السكك الحديدية و النقل البحري .
- الشاحنات و النقل البحري.
- النقل البحري و الأنابيب .
- النقل البحري و النقل الجوي .

و يبقى هناك محدودية الاستخدام لبعض التوليفات كحالة السكك الحديدية مع النقل البحري.

3-3: خدمات خط النقل الخاص :

توفر الناقلات أحيانا خدمات خاصة بكلفة إضافية تضاف إلى فاتورة الشحن من بين هذه الخدمات نجد :

- تحويل المسار و الإرساليات : أي تغيير وجهة الشحنة بعد وصولها إلى الجهة الأصلية .
- خدمات من الباطن : الشركات الناقلة لا تخدم كلها كل المناطق و بالتالي فمن الممكن أن تأخذ شركة نقل شحنة و تعطيها لشركة أخرى تستطيع توصيلها إلى المكان المطلوب ، في هذه الحالة فان الشركة

الأولى تدفع للشركة الثانية لكن صاحب الشحنة يدفع للشركة الأولى ، و تكلفة الشحن الكلية يجب أن تتضمن ربح الشركة الأولى و الشركة الثانية¹.

● **خدمات المحطة:** و تتمثل في خدمات التسليم و التحويل و الحجز حيث تضاف تكاليف إضافية إلى فاتورة الشحم .

● **ملاحح المعدلات:** تشير إلى الأسعار التي تتحملها الناقلات لهذه الخدمات باستخدام معايير متعددة فيظل أسعار متنوعة و يرتبط المعدل بالحجم ، المسافة و الطلب .

- **معدلات مرتبطة بالحجم :** إي حجم الشحنة اذ يتم نقل الشحنات الكبيرة بمعدلات دائما اقل من الصغيرة الحجم و يتأثر الحجم بالمعدل الذي يتم تحديده مباشرة على حجم الكمية المشحونة و إذا كانت الشحنة صغيرة يكون العائد قليل للشركة فانه يتم تقدير معدل الحد الأدنى لها.

انتظام تصنيف الشحنات يسمح ببعض التجاوزات في الحجم حيث يكون الحجم الكبير مبرر لمعدلات خاصة على بضائع معينة وهذا يعتبر تجاوزا و انحرافا عن المعدلات العادية

أ - **معدلات منتظمة :** و هو وجود معدل نقل واحد لكل مسافات البداية و النهاية

ب- **المعدلات النسبية :** و هو وضع معدل تبسيطي يتناسب مع تكاليف الخدمة المقدمة .

ج- **معدلات متناقصة تدريجيا :** يتم بناء معدل عام على أساس مبدأ التناقص حيث يتبع التكاليف و زيادة المعدلات مع المسافات لكن بمعد متناقص .

د- **معدلات التغطية :** هو معدل فردي يغطي مساحة واسعة من البداية إلى النهاية و هذا لمواجهة معدلات المنافسين

هـ- **معدلات متعلقة بالطلب :** قد يحدد الطلب مستوى المعدلات التي تتحمل قليلا من تكاليف إنتاج خدمات النقل غير انه يوجد حد اعلي للمعدلات لا يمكن أن يزيد عنها إذا أراد المستأجر استئجار ناقلة حيث يوجد بعدان لهما هما قيمة خدمة النقل للشاحن و بدائل خدمات النقل المتاحة .

ثانيا : قرارات النقل:

و هي قرارات مرتبطة بعملية النقل البحري تتخذ من طرف مسئول النقل تسهيلا لعملية النقل و تقليل التكاليف و تتمثل هذه القرارات في, مسار الناقل , الجدولة و دمج الأنشطة

¹ -رونالد انش بالو، المرجع نفسه، ص 193.

1-مسار السفينة :

مصاريف النقل تتراوح بين ثلث إلى ثلثين من إجمالي تكاليف اللوجستيات الكلية , و بالتالي يجب تحسين الكفاءة بالاستغلال الأقصى لمعدات النقل و الأفراد و يعكس طول الوقت الذي تستغرقه البضاعة في النقل على عدد الشحنات الممكن نقلها خلال فترة معينة و على إجمالي تكاليف النقل لكل الشحنات , وتخفيض تكاليف النقل و تحسين خدمة العميل يجب إيجاد أفضل مسار على مسارات السفن

2 - دمج الأنشطة : في عملية النقل فانه تشجع الأسعار القليلة و حجم الشحنات الكبيرة ,

و الطريقة الأولية لدى مديري الشحنات الكبيرة لتقليل كلفة النقل للوحدة الواحدة هو دمجها مع الشحنات الصغيرة¹

و عملية النقل تكون من خلال دمج المخزون و بالتالي يتم نقل الحمولة كاملة أو إذا كانت الشحنة اقل من طاقة الشحن هنا يتم إضافة شحنات أخرى للوصول إلى نقل فعال .

وجود دمج مؤقت حيث يتم تجميع طلبات العملاء حتى تشحن كميات كبيرة في وقت واحد بدلا من عدد من الشحنات الصغيرة.

¹ - رونالد اتش بالو ، المرجع نفسه، ص 234

المبحث الثالث : النقل البحري للبضائع في ظل المنظومة اللوجيستية

سوف نتناول في هذا المبحث النقل البحري للبضائع من خلال محاولة إبراز الإضافات التي جاءت بها المنظومة اللوجيستية لقطاع النقل هذا و كيف ساهم في إحداث تطور في هذا المجال حيث حاولنا إبراز الموانئ اللوجيستية و الخدمات التي تقدمها ، وكذا المراكز اللوجيستية مبرزين أهميتها و دورها في تطوير القطاع ، لنتطرق بعد ذلك إلى أسس اختيار النقل البحري في ظل سلسلة اللوجيستيات.

المطلب الأول : الموانئ اللوجيستية

بدأ ظهور هذا الجيل مع بداية عقد الثمانينيات و مع نمو حركة التجارة العالمية ارتفاع نسبة التحوية العالمية و انتشار مفهوم النقل متعدد الوسائط .

و اعتمد هذا الجيل من الموانئ على الأرصفة المتخصصة و التي تعمل من خلال منظومات معلومات متطورة ، و تتميز سياسة و إستراتيجية هذه الموانئ بالحركية و الديناميكية .

إن الأنشطة و الخدمات في هذه الموانئ تتسم بالتخصص و التنوع و التكامل ، و تنقسم الأنشطة و الخدمات التي تتوفر بهذه الموانئ إلى الأربع فئات التالية¹ :

أولا تقديم خدمات الميناء التقليدية :

ان هذا الجيل مازال مستمرا في تقديم الخدمات التقليدية لموانئ الجيلين الأول و الثاني و مازالت الخدمات تعتبر عنصرا أساسيا في أنشطة الموانئ مع تطوير أساليب تقديمها حيث أصبحت تقدم من خلال المفاهيم اللوجيستية مراكز التوزيع .

ثانيا :الخدمات الصناعية و البيئية :

تشمل هذه الخدمات الأعمال الفنية مثل إصلاح و صيانة السفن و الخدمات الهندسية الأخرى ، و تعتبر هذه الخدمات عنصرا هاما في تكامل خدمات الميناء ، و توفير الضمان لمنظومة الإنتاج على الاستمرارية بما يعني خفض نسبة المخاطرة الاقتصادية للمعدات ووسائل النقل المختلفة .

¹ - رصاع حياة ، اثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي و مدى التكيف معها ، رسالة ضمن متطلبات نيل شهادة ماجستير في الاقتصاد تخصص اقتصاد دولي ، كلية العلوم الاقتصادية و علوم التجارية و علوم التسيير ، جامعة وهران ، 2012-2013،صص42-43 .

ثالثا : الخدمات الإدارية و التجارية :

يقدم هذا الجبل خدمات إدارية على درجة عالية من الكفاءة سواء من الناحية الإجرائية أو الإدارية أو المعلوماتية نتيجة لتعاظم حجم التجارة الدولية و ما نتج عنه من نقل كميات هائلة لنوعيات البضائع المختلفة على محاور نقل متعددة ما بين دول العالم المختلفة ، و لضمان انسياب حركة النقل بكل دقة .

و لم تعد هذه الموانئ تعترف بالحدود الزمنية لأعمال الميناء ، حيث أصبحت الخدمة ممتدة على مدى 24 ساعة يوميا و مستمرة خلال أيام الأسبوع ، كما عملت على تطوير الموارد البشرية التي أصبحت ضرورية للتعامل مع الأساليب الإدارية و أنظمة المعلومات .

المطلب الثاني : المراكز اللوجستية

أولا : مفهوم المراكز اللوجستية

يمكن تعريف المركز اللوجستي على انه :

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

- هو مكان يتم جمع فيه السلع الوسيطة و تامة الصنع و المكونات بهدف إجراء بعض العمليات عليها من فرز ، تعبئة ، تغليف ، معالجات صناعية ، لصق العلامة التجارية و إعادة شحنها إلى سوق المستهلك النهائي لتخفيض التكاليف الكلية الخاصة بهذه العمليات و الاستفادة من التخصص و تقسيم العمل .

و عليه المركز اللوجستي له مفهوم أكثر اتساعا من مراكز التوزيع حيث يقدم كافة أنشطة التوزيع المادي مع إجراء عمليات إنتاجية بسيطة تحقق قيمة مضافة للمنتجات ، أي يخرج المنتج من مركز اللوجستيات أكثر اقترابا من المستهلك و ذو قيمة أعلى ، و هذا مفهوم القيمة المضافة في تلك المراكز.²

نتيجة لتلك التطورات و المفاهيم الحديثة استحدث مفهوم مركز اللوجستيك ليشمل العديد من الأنشطة المتمثلة في :

¹ - ايمن النحرابي ،العمليات اللوجيستية، مرجع سابق ،ص 345 .

² - رصاع حياة ،أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي و مدى التكيف معها ،مرجع السابق ، ص 90.

- جميع أنشطة مراكز التوزيع
- أنشطة التجميع ، التعبئة ، رقابة الجودة و لصق العلامة التجارية ، التصنيع أو التعديل وفق لطلبات العميل ، اختيار المنتجات ، الإصلاح .
- توفر الأنشطة الخدمية مثل : التأمين ، الأعمال البنكية ، الأنشطة الترفيهية .
- الشروط التي يجب توفرها في المركز اللوجستي هو اتجاه الشركات العالمية إقامة هذه المراكز في إحدى الموانئ القريبة من أسواقها ، بحيث تتوفر فيها الشروط جودة العمل و الاستقرار و أهم هذه الشروط هي¹
- موقع جغرافي متميز .
- توفر بيئة تشريعية ملائمة للمفاهيم الاقتصادية الحديثة .
- استقرار سياسي لدولة الميناء و علاقات دولية متميزة .
- وجود المركز اللوجستي ضمن مناطق ميناء محوري .
- توفر مطار مجاور لخدمة المنطقة اللوجستية و تقديم خدمات النقل الجوي ،
- توفر العمالة الجاهزة و بأجور مناسبة .
- وجود نظم إدارية متطورة
- توفر شبكة طرق متطورة و بالمعايير العالمية .
- و يوضح الجدول الموالي مقومات اختيار مركز لوجيستي :

1- بوشول و آخرون ، "أهمية المراكز اللوجيستية في دعم و ترقية النقل البحري دراسة حالة الإمارات المتحدة العربية " ، ملتقى دولي بعنوان الاتجاهات الحديثة للتجارة الدولية و تحديات التنمية المستدامة نحو رؤى مستقبلية واعدة للدول النامية ، جامعة الشهيد حمه لخضر الوادي ، الجزائر ، 02 - 03 ديسمبر 2019.

الفصل الأول : _____ الأنشطة اللوجيستية و منظومة النقل البحري

جدول رقم (05) : مقومات اختيار مراكز لوجيستية :

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

المصدر : من اعداد الطلبة اعتمادا على ، أيمن النحراوي ، العمليات اللوجيستية ، دار الكتب المصرية ، الإسكندرية ، 2010، ص 366 .

ثانيا : أنواع المراكز اللوجستية

إن المراكز اللوجستية على اختلاف تخصصاتها نجدها متداخلة و متكاملة و متشابكة مع بعضها البعض من خلال تقديم الخدمات او الوظائف الموكلة الى كل نوع فهذا التداخل يجعل منها شبكة تقنية لا يمكن الاستغناء عن واحد او بعض من هذه الوظائف او الأنواع حتى يمكن تحقيق الأهداف اللوجستية و يمكن إبراز أنواع المراكز اللوجستية في

1- مراكز الموانئ التصديرية :

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

2- مراكز قرى الشحن :

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

3- مراكز التجهيز الداعمة للميناء :

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

4- مراكز الترانزيت للشحنات العابرة للسلع العادية :

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

5- مراكز الترانزيت للشحنات العابرة للسلع ذات طبيعة خاصة :

و هي تتعامل مع البضائع العابرة ذات مميزات خاصة كالبتترول .

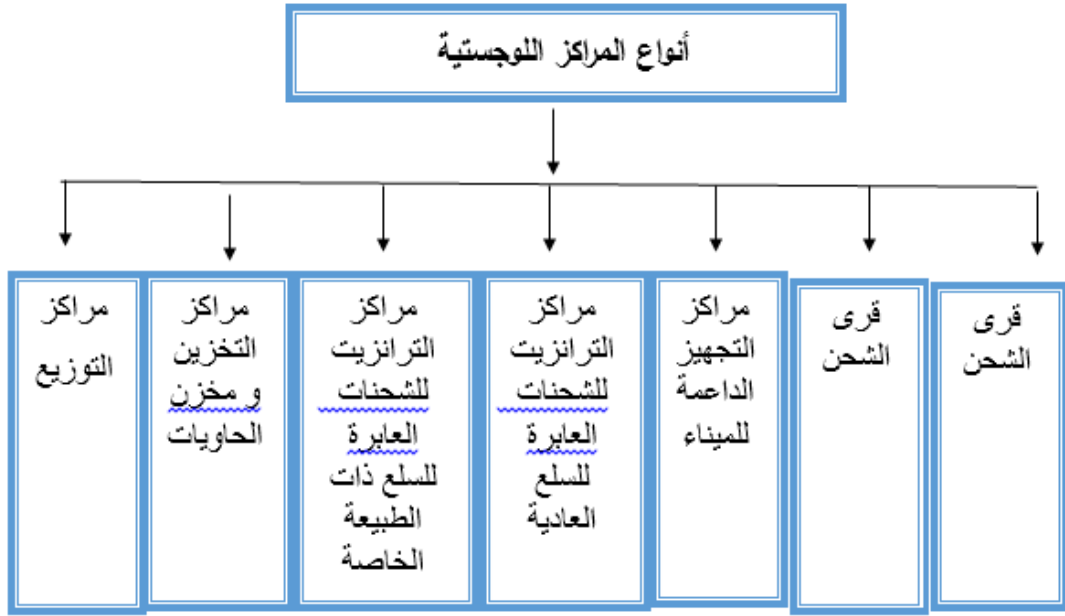
6- مراكز المخازن :

هي مراكز لتخزين المواد الخام و النصف مصنعة و هي نقطة وصل بين المصنع و المورد و هي مراكز اصغر من مراكز التوزيع .

7- مراكز التوزيع :

هي مراكز كبيرة الحجم عن مراكز المخازن و تتعامل مع البضائع التامة الصنع ذ

الشكل رقم (08) : أنواع المراكز اللوجستية :



المصدر : من إعداد الطلبة

ثالثا : أهم المتعاملين في المراكز اللوجستية

ما يتطلب لإقامة مراكز لوجيستية استثمارات ضخمة من أراضي و بني تحتية و بني أساسية و منشآت ذات مواصفات خاصة بالمراكز اللوجستية ، حيث يستوجب مشاركة كل من القطاعين العام و الخاص في رأس المال بنسبة مختلفة لإدارة و تشغيل هكذا نوع من المراكز و هي :

- الهيئات العامة و الجهات الحكومية .
- شركات السكك الحديدية .
- شركات و جمعيات النقل .
- الشركات الملاحية .
- الشركات الصناعية .
- شركات المستودعات و التخزين .
- البنوك .
- شركات التأمين .
- متعهدي النقل المتعدد الوسائط .
- شركات إصلاح و صيانة الشاحنات .

- شركات الخدمات العامة كنظم المعلومات و المطاعم و الفنادق¹ .

رابعاً: أهمية المراكز اللوجيستية

للمراكز اللوجيستية أهمية كبيرة حيث أنها²:

-تساهم في خفض سعر السلعة.

-تعزيز القدرة التنافسية للصناعة والتجارة واستدامة الاقتصاديات، وتزايد أهميتها في توليد الناتج المحلي الإجمالي.

-تساهم في زيادة الاستثمارات المحلية وتوفير العملات الأجنبية وفرص العمل في العديد من المجالات وتكوين إطارات عن طريق التدريب وخلق الخبرات الفنية والإدارية.

-تطوير شبكات الطرق المحيطة بالمركز اللوجستي.

-ربط الاقتصاد الوطني بالتطورات العالمية والمساهمة في التنمية الاقتصادية في زيادة الدخل القومي.

-تحقيق المنفعة الزمنية عند وصول البضائع لأسواقها في الوقت والمكان المحدد وبالحالة المناسبة وبأقل تكلفة.

-دخول صناعات جديدة.

-تقليل الفجوة الزمنية من وقت استلام أمر التوريد لغاية التنفيذ.

-منع التكديس بالموانئ البحرية.

- ربط الدولة بحلقات النقل متعدد الوسائط.

خامساً : أهداف المراكز اللوجيستية:

فالأهداف التي تسعى الدول إلى تحقيقها من وراء إقامة مراكز لوجيستية داخل الميناء أو بالقرب منه

تكمن في:

-تخفيض التكاليف وزيادة الجودة من خلال توفير الخدمات الفنية والإدارية والتشغيلية مما يؤثر إيجابياً

على المراكز التنافسية للمنطقة وجذب الاستثمارات الخارجية.

¹ - ايمن النحراوي، العمليات اللوجيستية، مرجع سابق ، ص 370 .

2 - رصاع حياة ، دور اللوجيستيات في تطوير الموانئ البحرية، مرجع سابق ، ص ص ، 97-98.

- دفع عجلة التنمية الاقتصادية من خلال تنشيط الواردات والصادرات وتحسين وضعية ميزان المدفوعات.
 - خلق منطقة لجذب رؤوس الأموال الأجنبية وإنعاش اقتصاد الدولة.
 - تطبيق التكنولوجيا الحديثة للاستفادة من التطورات العالمية.
 - توفير معدات المناولة الحديثة لزيادة حجم البضائع المحولة وبضائع العبور.
 - إقامة الصناعات التحويلية والصناعات الخفيفة.
 - زيادة القيمة المضافة من خلال ما تولده هذه المراكز من أنشطة صناعية وحرفية وتجارية جديدة.
 - المساهمة في خلق خبرات فنية وإدارية متطورة
- ومن بين أهداف الشركات العالمية أن يصبح مركز اللوجيستيك ذو تأثير قوي على نشاط وتطوير الميناء.

المطلب الثالث: النقل البحري في سلسلة اللوجيستيات

أولاً : أسس اختيار النقل البحري في سلسلة اللوجيستيات

عند تحديد الكيفية التي تنتقل بها البضائع بشكل عام نجد إمامنا اختيارات عديدة متمثلة في استخدام وسيلة نقل معينة ثم الاعتماد على وكلاء النقل المختلفين ليقدموا خدمة النقل لصاحب البضائع بعدها الاعتماد على مزيج من الوسائل المختلفة مثل استخدام أكثر من وسيلة أو وسيلتين نقل معا ز يحاول صاحب البضائع دوما عند اختياره لوسيلة النقل البحري ان يوازن بين الوسائل المختلفة يعتمد أساسا على مجموعة من المعايير و هي¹:

- معيار تكلفة الخدمة
 - معيار الزمن المستغرق في النقل من المصدر الى المصب
 - معيار مقدار التلف أو الفقد المتوقعين في البضائع خلال عملية النقل
 - معيار مدى التغير في الزمن المستغرق في النقل من المصدر إلى الهدف
- و نوضح في ما يلي ماتعنيه هاته المعايير و كيفية استخدامها عند اختيار وسيلة النقل البحري

1 _ تكاليف النقل :

تكلفة النقل البحري هي ببساطة إجمالي نقل البضائع من المصدر إلى الهدف بالإضافة إلى أية رسوم أو مصاريف أخرى مثل الرسوم التي تدفع في المحطات مقابل خدمات إضافية مقدمة ، ففي حالة الحصول

1- عبد القادر فتحيلاشين ، مرجع سابق ، ص 61 .

الفصل الأول : _____ الأنشطة اللوجيستية و منظومة النقل البحري

على الخدمة من مورد لخدمة النقل البحري (شركة نقل متخصصة) تكون التكلفة بالنسبة لصاحب البضائع المنقولة عبارة عن التسعيرة المفروضة على النقل بالإضافة إلى مصاريف التحميل التفريغ التامين و مصاريف تجهيز البضائع للشحن

2_ زمن النقل :

يعرف زمن النقل للبضائع انه الوقت الذي تستغرقه شحنة منقولة من المصدر إلى محطة الوصول النهائية و تختلف وسائل النقل فيما بينها من حيث الزمن المستغرق في النقل حسب خصائص كل وسيلة نقل

3_ مدى التغير و الثقة في زمن النقل :

يقصد به مدى الاختلاف الذي يحدث في زمن النقل من وقت لآخر نتيجة لظروف معينة و يرجع الاختلاف إلى الظروف الجوية المتغيرة و إلى ظروف أخرى طارئة و تختلف وسائل النقل فيما بينها في مدى التأثير بهذه الظروف و التي تؤثر في النهاية على الاختلاف و التغير في زمن النقل

4_ التلف و الفقد للبضائع :

قد تتعرض البضائع للتلف أو الفقد خلال عملية النقل ، و صاحب البضائع يحاول نقل بضاعته بحد ادنى من التلف و الضياع ، و ذلك لان التلف و الفقد يؤديان إلى خسائر مباشرة تقدر بقيمة البضائع التالفة و المفقودة و كذلك الخسائر غير المباشرة نتيجة لعدم وصول العدد الكامل للبضائع المنقولة إلى مصدرها النهائي مما قد يؤدي إلى عدم الوفاء باحتياجات العملاء ، و يؤدي هذا بدوره إلى خسارة مالية و تختلف وسائل النقل فيما بينها من حيث مقدار التلف و الضياع المحتمل في عملية النقل و من ثم فان صاحب البضائع يفاضل بين الوسائل على هذا الأساس

أما فيما يخص العوامل التي تؤثر في اختيار وسيلة النقل البحري فيمكن أن نوضح ذلك في الجدول التالي الذي يجمع العوامل المختلفة التي تتدخل في عملية الاختيار بين وسائل النقل المختلفة في نقل البضائع و هي مقسمة إلى ثلاثة أنواع و هي :

عوامل خاصة بالبضائع المنقولة، و عوامل خاصة بوسيلة النقل و عوامل خاصة بصاحب البضائع أي الشركة التي ترغب في نقل بضائعها

الجدول رقم(06) : ملخص العوامل التي تؤثر في اختيار وسيلة النقل للبضائع

عوامل متعلقة بالبضائع المنقولة	عوامل متعلقة بوسيلة النقل	عوامل متعلقة بالشركة صاحبة البضائع
وزن البضائع	السرعة في النقل	حجم الشركة
أحجام البضائع	مدى الاعتماد على الوسيلة	استراتيجيات التسويق بالشركة
قيمة البضائع	التكلفة	سياسة التخزين والتوزيع المتبعة
المعالجة المطلوبة لنقل البضائع	المدى الجغرافي الذي تغطيه الوسيلة	الهيكل الإداري للشركة
مدى انتظام الشحنات	مدى توافر معدات لنقل البضائع ذات الطبيعة الخاصة	
قابلية البضائع للكسر من عدمه	مدى الرقابة على البضائع في مرحلة النقل	
مدى قابلية البضائع للتلف	مدى الاستعداد لتقديم خدمات مكملة للنقل مثل التخزين	
نوعية التغليف اللازم	الدقة في تحرير مستندات النقل	

المصدر :.عبد القادر فتحي لاشين،المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل و اللوجيستيات، المنظمة العربية للتنمية الإدارية ، بحوث و دراسات ، مصر ، 2007 ، ص 64

ثانيا :أساليب تسعير خدمات النقل البحري في نظم اللوجستيات

قبل الحديث عن نظم و أساليب تسعير خدمات النقل البحري يجب أن نشير إلى الخصائص الرئيسية لتكاليف النقل ، و ذلك لان التسعير يرتبط ارتباطا وثيقا بالتكاليف و من ثم فان خصائص تكاليف النقل البحري تختلف من وسيلة إلى أخرى و يتبع هذا نظم التسعير قد تتأثر بذلك

1 _ أسس تسعير خدمات نقل البضائع : تأخذ هياكل أسعار نقل البضائع إشكالا عديدة و هناك أسس رئيسية يتم على أساسها تحديد أسعار النقل و هي ¹:

- ارتباط السعر بالحجم المنقول من البضائع
- ارتباط السعر بمسافة النقل
- ارتباط السعر بالطلب على البضائع المنقولة

2_ تحديد أسعار نقل البضائع :

بالاعتماد على الأسس السابقة فإن تحديد أسعار النقل البحري عمليا يتم في اغلب الأحيان وفقا لطريقتين هما :

2 – 1_ تحديد السعر وفقا لنوعية البضاعة المنقولة : تتبع معظم وسائل النقل بما فيها البحرية أسلوبا في تسعير نقل البضائع إلى فئات مختلفة حسب أنواعها و إعطاء كل فئة كودا معيناً متعارف عليه و من ناحية أخرى يتم وضع جدول للتعريف يحدد تعريفات نقل كل فئة من البضائع و هناك مجموعة من العوامل التي تؤخذ بعين الاعتبار عند وضع جدول التعريف و هي :

- مدى قابلية البضائع للتلف
- مدى قابلية البضائع للمخاطر مثل القابلية للاشتعال
- أسعار النقل للبضائع المثيلة
- مدى توافر وسائل نقل مناسبة
- النسبة بين وزن و حجم السلعة
- القيمة السوقية للسلعة

2 – 2_ تحديد السعر وفقا لحجم الشحنة المنقولة من البضائع : قد يتم تحديد سعر نقل البضائع وفق لحجم المنقول منها ففي و مثل هاته الحالة يتم تحديد حد ادني من الأوزان و يتم تحديد سعر نقل لهذا الوزن للمسافات المختلفة ، ثم يتم زيادة سعر النقل وفقا لزيادة الوزن ، ففي هذه الحالة يتم تحديد فئات مختلفة من الأوزان

¹ - عبد القادر فتحي ، المرجع نفسه، ص 71.

2-3: تحديد الأسعار وفق لكل حالة على حدى (البضائع ذات الطبيعة الخاصة) :

في كثير من الأحيان يكون هناك أنواع من البضائع ذات الطبيعة الخاصة و التي تحتاج إلى عناية خاصة في النقل البحري ، و تستلزم معدات شحن و تفريغ و مناولة خاصة ، هاته البضائع تسمى بضائع مستثناة من فئات التسعير العادية .

خلاصة الفصل :

من خلال ما تم التطرق إليه في محتوى الفصل الأول يمكننا القول أن علم اللوجيستيات أصبح المحرك الأساسي لشتى أنشطة المؤسسة لما جاء به من أسس تعد المحرك الأساسي للنشاط الفعال لأي مؤسسة حيث الم بالجوانب الضرورية و اللازمة للقيام بأي نشاط ، فاللوجيستيك هو تقديم المنتج المناسب للزبون أو العميل المناسب في الوقت المناسب ، بالسعر المناسب و في البلد المناسب .

و باعتبار عمليات النقل البحري نشاطا من بين هذه الأنشطة فقد استفاد من علم اللوجيستيات و ما قدمه من إضافات ساهمت و بشكل فعال في تطوير منظومة النقل البحري ، حيث وضعه في إطاره الصحيح بما يخدم أهداف المؤسسة ، كما وضع له إطارا يجب التقيد به عند تنفيذ عمليات النقل البحري بما يخدم ويطور التجارة الخارجية . فعلم اللوجيستيات قدم إضافات مهمة عملت على تطوير منظومة النقل البحري بما يضمن كفاءة الأداء سواء بالنسبة للموانئ أو السفن أو المناولة التي تلعب دورا هاما في التحكم بالوقت علاا الرصيف وغيرها .

كما ادخل النظام اللوجيستي مفاهيم جديدة على عمليات النقل كالمراكز اللوجيستية كآلية حديثة تساهم بشكل فعال في تحسين الأداء بما يحقق المرونة في التكلفة تخفيض زمن الأداء

الاستعانة بأطراف أخرى غير أطراف التعامل لآجل تسهيل الأداء الوظيفي في تنفيذ الالتزامات وهو ما قضى على كل حالات العجز بسبب الإمكانيات المالية أو الفنية على مستوى الطرف المنفذ لخدمة النقل،

تخفيض التكلفة اللوجستية للصادرات و الواردات من خلال سلسلة لوجيستيات التجارة و في كافة مراحل و وسائط النقل المختلفة و عليه فالعمليات اللوجيستية أصبحت عنصرا ضروريا و فعال في عمليات النقل البحري الدولي بما يضمن إرضاء أطراف التعامل

الفصل الثاني

استخدام العمليات اللوجستية على مستوى مؤسسة ميناء

الجزائر

تمهيد :

يعد النقل بمختلف أنواعه من بين معايير قياس التنمية الاقتصادية و التطور في أي بلد ، كما الركيزة الأساسية للعمليات التجارية الداخلية منها و الخارجية .

و النقل البحري احد هذه الأنواع ، حيث يعد اهم هذه الوسائل و الأكثر استخداما في عمليات التجارة الخارجية نظرا لما يتميز به عن باقي وسائل النقل الأخرى ، فهو الأكثر قدرة على الربط بين مختلف الدول و القارات ، كما يعد الأقل تكلفة إذا ما قورن بباقي وسائل النقل المستخدمة في عمليات التجارة الخارجية .

و الجزائر كباقي الدول عكفت على العمل اجل ل بناء أسطول بحري يستجيب لمتطلبات التجارة الخارجية و بما يخدم التنمية الاقتصادية للبلاد و هذا من خلال الموانئ المنتشرة عبر القطر الوطني و بما يتميز به كل ميناء عن الآخر .

و مؤسسة ميناء الجزائر إحدى هذه الموانئ حيث يعد ميناء رئيسيا في البلاد و ترتكز عليه كل النشاطات التجارية حيث يحتل مكانة هامة في قطاع الموانئ ووضعيته تعكس واقع الموانئ عبر القطر الوطني .

لأجل ذلك قسمنا الفصل إلى ثلاث مباحث :

المبحث الأول سنحاول التطرق فيه إلى واقع النقل البحري في الجزائر من خلال الحديث عن الموانئ بها و معوقات تطورها ، تحليل الأنشطة اللوجيستية لهذه الموانئ و حركة التجارة الخارجية عبرها

المبحث الثاني سنتناول فيه التعريف بمؤسسة ميناء الجزائر و مكوناته

المبحث الثالث : سنتطرق فيه لدراسة حالة بمؤسسة ميناء الجزائر من خلال تحليل الأداء

اللوجيستي للميناء و كذا الأداء الوظيفي لنشاط الميناء خلال الفترة من 2012 إلى 2019

المبحث الأول : واقع النقل البحري في الجزائر

تعتبر الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة البحرية وكذا المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين ممثلي قطاع النقل البحري في الجزائر ، حيث تعملان على نقل البضائع إلى جميع انحاء العالم وكذا نقل المسافرين الر مختلف الدول ، فمعظم الأنشطة التجارية الدولية تتم عن طريق النقل البحري

و يستحوذ قطاع النقل البحري في الجزائر على النصيب الأكبر من نشاط الاستيراد و التصدير ،مقارنة بالنقل الجوي للبضائع ليليه بعد ذلك النقل البري لذلك اكتسب النقل البحري أهمية بالغة في تطوير التجارة الخارجية بكل ما يلزمه من هياكل أساسية له .

المطلب الأول : الموانئ في الجزائر

أولا : نظرة في واقع الموانئ بالجزائر

تركز الجزائر استثماراتها على الموانئ النفطية و هي موانئ متخصصة لا تخدم سوى قطاعا واحدا من اقتصاد الدولة ،أما باقي الموانئ التجارية فبقيت تشكو من التأخر الكبير و المشاكل العديدة .

حيث تعاني الموانئ الجزائرية و التي تم إنشاء معظمها خلال الحقبة الاستعمارية من نقص كبير في التجهيزات اللوجيستية من وسائل شحن و تفريغ السلع وكذا تخزينها ،حيث تشهد تأخرا ملحوظا في انجاز هذه الفضاءات باعتبار أن القاعدة اللوجيستية في الميناء بمثابة العصب الرئيسي لقطاع الموانئ.قامت الدولة الجزائرية سنة 2004 بتحرير قطاع النقل البحري لتعزيزه فعالية و تنافسية موانئها ، و يعتبر ميناء بجاية أول ميناء يتم تسييره من طرف متعامل خاص {الشركة السنغافورية بورتكسPortex" مدة 20 سنة }

و قد تم الموافقة على المرسوم القانوني الخاص بالأنشطة التجارية في الموانئ الجزائرية في افريل 2006 ، هذه الأنشطة تتمثل في الصيانة ، الشحن و التفريغ و القطر .

و في سنة 2006 تمت خصخصة الموانئ الجزائرية ، تجلت في العديد من المناقصات على المستوى الدولي لتسيير ميناء العاصمة ، كما عملية الخصخصة لميناء وهران بدأت في جوان 2008 ، حيث تم اختيار الوكلاء الخواص الدوليين المهتمين بتسيير الميناء، و يسمح ميناء وهران باستقبال سفن الجيل الأخير مع مطلع 2017 بقدرة استيعابية تصل من 1,5 إلى 2 مليون حاوية في العام .

للإشارة ففي الوقت الراهن ، الموانئ الجزائرية تسمح بدخول السفن الحاملة ل 400 حاوية كحد أقصى، مما جعل خوصصة ميناء عنابة و مستغانم ضرورة حتمية لا بد منها في المستقبل القريب .

أهم الموانئ في الجزائر :

- تمتلك الجزائر عبر شريطها الساحلي عدد من الموانئ التجارية تقدر ب 11 ميناء موزعة حسب نشاطاتها وأحجامها إلى 3 أصناف كما هو موضح في الشكل أدناه .

الشكل رقم (09) :خريطة توزيع الموانئ التجارية الجزائرية



المصدر :محمد الشريف فاطمة لزهراء، رميني فوزية،"الموانئ الجزائرية تحول صعب في

تسييرها"،مجلة، اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد السابع، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف الجزائر، 2009، ص167.

1- الموانئ النفطية :و تتمثل في كل من ميناء اوزيو/بطينة، ميناء سكيكدة ، و ميناء بجاية و التي تستأثر بأعلى نسبة من صادرات الجزائر ممثلة في قطاع المحروقات الذي يفوق 97 %

2- الموانئ الرئيسية: و تتمثل في كل من ميناء عنابة م، ميناء الجزائر و ميناء وهران

3- الموانئ التجارية الأخرى :و تتمثل في كل من ميناء جن جن بجيجل ، ميناء دلس بيومرداس، ميناء تنس بالشلف ، ميناء الغزوات بتلمسان و ميناء مستغانم ، و هي موانئ استيرادية بالدرجة الأولى .

4- أسطول السفن البحرية بالجزائر¹ الأسطول البحري الجزائري عدد من السفن ذات تخصصات نشاطية موزعة عبر كافة موانئ الساحل الجزائري كما يلي : 47 سفينة بحرية منها 17 ناقلات للبتروول و 13 ناقلات للغاز السائل و 11 لنقل المواد الكيماوية و البترولية و 6 لنقل المسافرين من وإلى الجزائر و أوروبا و كذلك نقل البضائع .

5- العملاء الجدد في الموانئ الجزائرية²:

1-5:صاحب الامتياز السنغافوري PORTEK بميناء بجاية : يعتبر ميناء بجاية الأول الذي وقع عقد امتياز رصيف الحاويات مع الشركة السنغافورية PORTEK و الامتياز عقد سنة 2005 لمدة 20 سنة ، و استثمار أولي قدر [19 مليون دولار ، و المشروع هو عقد شراكة 51 % لمؤسسة ميناء بجاية و 49 % ل PORTEK هذه الأخيرة نشأت سنة 1988 و هي مشغل حاويات من الحجم المتوسط تسير أربع (4) أرصفة للحاويات في جاكرتا (أندونيسيا) ، فاليتا (مالطا) ، ليبرافيل (الغابون) و بجاية

6- 2: المجموعة الإماراتية Dubai Port World في ميناء الجزائر و ميناء جن جن : المجموعة الإماراتية التزمت بعقدين امتياز مع ميناء الجزائر و ميناء جن جن و التحدي هنا يتمثل في تحديث و تجهيز أرصفة الحاويات في ميناء الجزائر ، الميناء الأول على المستوى الوطني من حيث حركة البضائع (60 % من الحركة الكلية) ، إضافة إلى تجديد ميناء جن جن الذي يسعى أن يكون محور ميناء متوسطي في المستقبل ، و المجموعة الإماراتية العالمية تعتبر ثالث اكبر مشغل حاويات في العالم ، حيث تسير 49 رصيف ميناء في 27 دولة ، بدأت المفاوضات سنة 2006 ووقعت العقدين سنة 2009 .

¹(www.m.marefa.org.2020) (https://www.el-massa.com/dz.2020)26/05/2021, 10 :56

² - قلبازة امال ، مرجع سابق ، ص207

ثانيا : دور الموانئ التجارية في النقل الدولي للبضائع

1 نشاط الموانئ :

حققت الموانئ الجزائرية سنة 2007 حركة تقدر بـ 130 مليون طن من البضائع منها 126 مليون طن منها كانت عبارة عن سلع بترولية، الأمر الذي سمح بتسجيل رقم أعمال يقدر بـ 25,5 مليار دينار جزائري .

ومن حيث حجم الحركة ورقم الأعمال للموانئ التي حققت النسب الأكبر نجد .

- ميناء ارزيو 71 مليون طن برقم أعمال 7,4 مليار دينار جزائري
- ميناء سكيكدة 19,9 مليون طن برقم أعمال 3,5 مليار دينار .
- ميناء بجاية 14 مليون طن برقم أعمال 2,4 مليار دينار
- ميناء الجزائر 10,1 مليون طن برقم أعمال 7 مليار دينار جزائري .

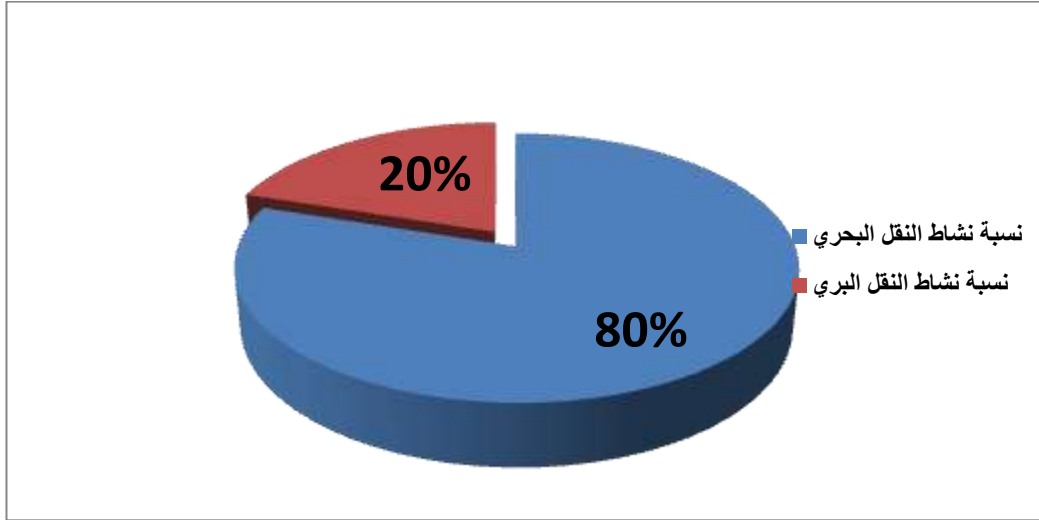
و توظف الموانئ الجزائرية ما يفوق 14000 موظف بشكل مباشر، ويعد ميناء العاصمة الميناء الرئيسي في الجزائر حيث يوظف لوحده ما يفوق 12000 موظف .

2 - معايير التفضيل في النقل الدولي للبضائع :

تتنوع معايير التفضيل في النقل الدولي للبضاعة بين معيار الوقت ، التكلفة، الأمان و القدرة الاستيعابية، ألا أن أهم التفضيلات تعتمد على معيار التكلفة و القدرة الاستيعابية في مجال التجارة الدولية التي تستهدف تخفيض التكاليف و تحقيق وفورات الحجم وهي المزايا الحصرية التي يتمتع بها قطاع النقل البحري للبضائع .

و الجزائر تولى أهمية كبرى للنقل البحري في تجارتها الخارجية ، ز هذا بسبب طابعها الجغرافي الاستراتيجي مغاربيا و إفريقيا حيث تطل على البحر الأبيض المتوسط في مواجهة القارة الأوروبية بشريط ساحلي من الشرق إلى الغرب شمالا بطول يزيد عن 1200 كم الشكل التالي يوضح أهمية النقل البحري في التجارة الدولية للبضائع في الجزائر

الشكل رقم 10 : نسب النقل الدولي للبضائع في الجزائر 2014



source: bulletin statistique, ministre des transports, annes 2014, p 5

يلاحظ من الشكل الخريطة نقل البضاعة الخاص بنشاط التجارة الدولية بالجزائر دون الأخذ بالنقل البري في الحسبان إلا أنه لازال لم يرقى إلى المستوى الواجب أن يحظى به من نسب في اعتماده في نقل البضاعة من وإلى الجزائر لذلك فالمفاضلة القطاعية للنقل تمت بين النقل البحري الذي فاقت نسبته 80 %، و النقل الجوي الذي حظي بنسبة تقارب 20 %، و بهدف تحسين وضعية ميزان مدفوعاتها من خلال تخفيض فاتورة الاستيراد قدر الإمكان اعتمدت الدولة الجزائرية على النقل البحري كونه يفي بذلك

ثالثا : مشاكل الموانئ الجزائرية¹

ركزت الجزائر في استثماراتها على الموانئ النفطية ، و هي موانئ متخصصة لا تخدم سوى قطاعا محددًا من اقتصاد الدولة ،إما باقي الموانئ التجارية فبقيت تعاني من تأخر كبير و مشاكل عدة أهمها

1 - موانئ من الجيل الأول : و هي موانئ قديمة تعود نشأتها إلى الحقبة الاستعمارية أين كانت تفي بمتطلبات تلك الفترة فقط ، حيث اكتفت السلطات المينائية الجزائرية بتسييرها فقط دون إجراء أي تحديثات تقنية عليها حتى تفي بمتطلبات النقل البحري الحديث .

¹ - فاطمة الزهراء محمد الشريف، مجلة شمال إفريقيا ، العدد السابع ، الجزائر ، 2009 ، ص ص 171

فبالنسبة لبنية هذا الإرث المينائي القديم فهو يتكون بشكل عام من أحواض صغيرة و ضيقة ، مخازن متقاربة المسافة ،أرصفت مينائية تفصل بينها حواجز ضيقة ، فعندما كانت السفن صغيرة و طريقة الشحن بسيطة لم تطرح مشاكل حول المبادلات .

أما اليوم فلم تعد تتماشى و المتطلبات الحديثة الناجمة عن التطور الكبير الذي شهده مجال النقل البحري ، حيث أصبحت السفن بمواصفات عالمية محددة و هذا ما حتم على المتعاملين مع الموانئ الجزائرية استخدام السفن الصغيرة الغير اقتصادية (60% منها حمواتها بين 2000 و 10000 طن) ، حيث تحول دون استفادة المصدرين الجزائريين من الفرص التي تقدمها موانئ الشحن حيث تفرض عليهم أسعار مرتفعة .

أما العمق النظري للموانئ فهو يتقلص باستمرار بسبب تكديس الطمي و الرمال لعدم القيام بعمليات التطهير و الكسح منذ 20 سنة و هو مالا يسمح بعملية رسو السفن التجارية الكبيرة به ، و قد تضطر السفن كبيرة الحمولة إلى تحويل وجهتها إلى موانئ أخرى، لإفراغ جزء من حمولتها لتعود بعد ذلك إلى الميناء و ما يترتب على ذلك من مشاكل الوقت عمل إضافي و تكاليف إضافية الشيء الذي يجعل السلطات المينائية بما تكفي بالاعتماد على السفن الصغيرة فقط ، وهذا ما يحول دون تحقيق التنمية الاقتصادية

2. نقص التجهيزات و الآليات الثقيلة : تعاني الموانئ الجزائرية من نقص كبير في الآليات

الثقيلة و ، إذ أن ميناء الجزائر هو الوحيد الذي يتوفر على رافعة ذاتية الحركة (300 طن) .
مع أن الجزائر تصنف ضمن الخمس دول الأكبر استيرادا للحبوب في العالم (12مليون طن سنويا)

الإين ميناء العاصمة هو الوحيد الذي يتوفر على أكبر خاص بالحبوب سعته 30الف طن و هذا غير كاف مقارنة بالمقاييس المعمول بها دوليا و وهو أمر يعيق عمل السفن حيث تضطر إلى الانتظار بالميناء مدة أطول (أحيانا تصل إلى 16 يوم) لأجل تفريغ الكميات الكبيرة من البضائع ، كما يفرض على الناقلين تعبئة الحبوب في أكياس وهي عملية مكلفة ناهيك عن ميناء وهران و عنابة وباقي الموانئ ابن تستعمل الأدوات التقليدية ما يؤدي إلى ضياع وتلف كميات معتبرة .

3 . ارتفاع عدد العمال :تعرف الموانئ الجزائرية فائضا في تشغيل العمال ، وهو الشيء

الذي يؤدي مسؤوليا للموانئ إلى فرض حلول مؤقتة كتحويل الفائض منهم وتوزيعهم على وظائف أخرى، أو منحهم التقاعد المسبق أو منحهم تعويضات ، و هو الأمر الذي يزيد من حدة البطالة .

4 ,تأخر عملية تداول الحاويات : أثبتت تقنية النقل بالحاويات كفاءتها و نجاحها بشكل متزايد في خدمة التجارة الدولية , حيث ما فتئت معدلات النقل بالحاويات ترتفع بشكل كبير و متسارع ، و هو ما دفع بالموانئ الجزائرية إلى اعتماد هذه التقنية عبر نشاطها التجاري (بلغ معدل تداول الحاويات بالجزائر 37,15 % ألا أنها مازالت تسجل تأخرا في هذا المجال إذا ما قورنت بالمعدل العالمي الذي بلغ 62 %، ما جعل مسؤولي الموانئ يتوجهون بالعمل على تجهيز ، تطوير و توسعة البنى التحتية للموانئ التجارية ,حيث يتم العمل على توفير مساحات إضافية كمحطات للحاويات و كذا إنشاء موانئ جافة لاستقبال هذه الحاويات .

5 سوء توزيع المهام بين الموانئ: فهناك توزيعا سيئا للمهام المنوط بكل ميناء ، فنجد مثلا ميناء الجزائر هو أهم ميناء على المستوى الوطني إذ يحتكر أكثر من 60 % من المبادلات التجارية الخارجية ، ما يجعله يعاني الاختناق و التكدس ، و هذا على حساب باقي الموانئ الثانوية التي يبقى دورها محصورا إقليميا فقط ، و الوزن الكبير الذي يحظى به ميناء الجزائر ليس إلا انعكاسا لسياسة المركزية التي تنتهجها الدولة

6 .انخفاض معدلات أداء الموانئ :هناك عدة أسباب تتداخل فيما بينها، ولعل أهمها هو توقف أنشطة الموانئ ليلا ، خصوصا ما يتعلق بمناولة السلع و البضائع .

7 - طول الإجراءات الإدارية :و تتمثل في الإجراءات المتعلقة بتفريغ البضائع تحديدا , و ما يتبعها من إجراءات الحجر الزراعي , فالحجر البيطري , ثم إجراءات الرسوم و الجمركةالخ

8 - اختناق الموانئ :من بين الأسباب في ذلك

عدم وجود عمل لوجيستي و خطة منسقة لتوقيت الاستيراد لدى بعض الهيئات المستوردة ، ما قد يتسبب في وصول سفن محملة بكميات كبيرة من السلع و المعدات المستوردة في وقت واحد ، و ما يترتب عن ذلك من تكاليف إضافية ضخمة تكلف خزينة الدولة العملة الصعبة جراء انتظار هذه السفن في عرض البحر و في الموانئ لتتمكن من تفريغ حمولتها و عند ارتفاع معدل استيراد مادة معينة بسبب انخفاض أسعارها في الأسواق الدولية و مثلما حدث سنة 2009 بالنسبة للحديد ابن شهدت عملية استيراده ارتفاعا كبيرا نتيجة انخفاض سعره في الأسواق العالمية حيث لم يسبق لميناء الجزائر العاصمة أن شهد اختناقا كما حدث في تلك الفترة ، حيث بلغ عدد السفن التي بقيت في عرض البحر تنتظر الإذن بالرسو في الميناء لتفريغ حمولتها 34 سفينة في يوم وتحد (6 / 4 2009)، و ما يترتب عن ذلك من خسائر إذا

علمنا أن كل سفينة تنتظر دورها في عرض البحر لدخول الميناء تكلف خزينة الدولة بيم 5000 و 20000 دولار في اليوم الواحد .

9- تواجد الموانئ في النسيج الحضري : و هي مشكلة أخرى تواجه الموانئ التجارية الجزائرية و هي تواجدها داخل المناطق الحضرية ، و ما يترتب عن ذلك من ضعف كفاءة الطرق التي تربكها بالداخل ما يجعل عملية التنقل و الحركة منها و إليها بالغة الصعوبة ، (فمثلا ميناء العاصمة تنتهي منافذ الخروج منه في محور المواصلات الرئيسي بالمدينة و المزدهم بالحركة) .

10- ضعف عملية استغلال الملاحة الساحلية (المساحلة) . فبسبب عدم وجود هيئات محلية بأقاليم الوطن تعمل على تحسسي المتعاملين بأهمية تعاملهم بالمساحلة ، لم يتم استغلال عملية الملاحة الساحلية، رغم انه بإمكان هذه الوسيلة تامين النقل بين الموانئ و كذا المساهمة في تخفيف الضغط على شبكة النقل البري ، التي تعاني هي الأخرى من نقائص كبيرة ، و ذلك بإدماجها في السلسلة اللوجيستية للنقل .

المطلب الثاني : تحليل اللوجيستيك في الموانئ واستراتيجيات خدمة قطاع النقل البحري

اعتمدت الجزائر خطة لدعم النمو الاقتصادي منذ 2004 ، حيث اتجهت بشكل خاص إلى قطاع النقل البحري بما يتعلق بالبنية التحتية وكذا الأسطول البحري نتيجة للدور الذي يلعبه في تطوير التجارة الخارجية و تنويع الاقتصاد

أولا : تحليل اللوجيستيك في الموانئ الجزائرية¹

مجهودات الجزائر في الاستثمار بالموانئ كانت موجهة منذ سنة 2000 ، حيث كانت الموانئ البترولية و الموانئ متعددة الوظائف موانئ من الجيل الأول ، التي تتميز بعدم الكفاءة اللوجيستية بسبب وجودها منذ الحقبة الاستعمارية ، إضافة إلى تناقضها مع التطور الحالي الذي شهدته السفن الكبرى ، و هو ما جعل ملاك السفن يستخدمون السفن الأقل حجما ، التي تعد غير اقتصادية نتيجة للخسائر الكبيرة للشاحنين الجزائريين ، كما أن مرد ودية الموانئ الجزائرية تعد الأضعف في البحر المتوسط بسبب سوء التجهيز للمحطات ، سوء تسيير المخزون ، و الفشل في إعداد لبنى فوقية كان له تأثير على مدة إقامة السفن في الميناء و لهذا تحتل الجزائر المرتبة 140 في الترتيب العالمي للموانئ ، رغم أن حركة النقل تجاه الجزائر عرفت ارتفاعا يقدر ب 50 % سنة 2012

¹قلبازة أمال ، مرجع سابق، ص 191

و يعد ضعف إمكانيات الشحن و التفريغ و البيروقراطية من الأسباب التي أدت إلى تدهور جودة الخدمات لهذا التأخير بدءا من ميناء العاصمة، الإنتاجية و التنافسية ، و حاليا نحاول الحكومة وضع حد ، حيث تجبر مستوردي البضائع الذين لا يستعملون الحاويات على القيام بعملية التفريغ في موانئ أخرى

هذا الإجراء لا بد أن يتبع بإنشاء مستودعات جمركية و حظائر لتخزين البضائع الخطيرة ، إضافة إلى الموانئ الجافة في الولايات المركزية (الجزائر ، بومرداس ، البليدة ، تيبازة ، و تيزيوزو) لجعل ما يقارب 40 كلم من الموانئ الجافة مستودعات و مناطق عبور مؤقتة (2007)

(و يبقى مهما أن تقوم الموانئ الجزائرية بتجديد نشاطها ، فرغم أن توزيع الأنشطة بين الموانئ غير عادل بسبب احتكار ميناء العاصمة لجزء كبير من الحركة ، إضافة إلى الطبيعة المركزية للدولة الجزائرية التي تعيق نشوء موانئ ثانوية .

هذا إضافة إلى الملاحة الساحلية المحلية غير المتطورة بالشكل الكافي ، الأمر الذي يكشف عن عدم كفاية شبكات النقل البري في سلاسل لوجيستيك النقل ، كما لا يوجد أي هيكل على الصعيد المحلي يمكن من تنشيط الموانئ الصغيرة .

إن وفورات الحجم على مستوى ميناء الجزائر أدت إلى توليد حركة كبيرة في العديد من الموانئ الثانوية أو المحيطية ، من جهة أخرى يجب الإشارة إلى أن المعدات المخصصة لمناولة السلع في الموانئ الجزائرية لا بد من تحديثها بشكل طارئ ، إضافة إلى أن التكامل بين القاعدة اللوجيستية و الهياكل القاعدية لا يزال مجرد مفاهيم غير مطبقة ، لذلك فإن إنشاء الموانئ الجافة يخفف من الاستعمال لمساحات كبرى للموانئ .

و لا بد من الإشارة إلى ضعف حضور العملاء الدوليين في الجزائر، إذ لا يمتلكون إلا مكاتب متواضعة إذا ما قورنت بمستودعات نفس العملاء في المغرب وتونس .

إذا فاللوجيستيك في الجزائر يستند إلى المؤسسات المحلية (الشاحنين السابقين)

كما أن الغلاف المالي المخصص لاستثمارات توسيع وتطوير البنى التحتية الخاص بالموانئ قد ارتفع إلى حوالي 507 مليون أورو في 2009 .

ثانيا :مؤشرات أداء الخدمات اللوجستية للموانئ الجزائرية للفترة بين 2012 إلى 2018 :

يشكل مؤشر أداء الخدمات اللوجيستية الذي وضعة البنك المركزي أداة قياس مرجعية الهدف منها مساعدة البلدان على تحديد التحديات و الفرص التي تواجهها في مجال اللوجيستيات التجارية ، و تحديد الإجراءات التي ينبغي أن تتخذها لتحسين أداءها في هذا المجال، و يقدم البنك الدولي تقريره عن مؤشر أداء الخدمات اللوجيستية مرة كل سنتين ، حيث يشمل المسح 321 بلد .

يتم استخدام ستة أبعاد أساسية لمعرفة أداء البلدان من خلال إعطاء كل من تلك الأبعاد تقييم من ادني درجة إلى اعلي درجة (من 1 إلى 5) ، و فيما يلي الأبعاد الرئيسية لقياس أداء الخدمات اللوجيستية (مؤشر الخدمات اللوجيستية)

- أساس كفاءة عمليات التخليص الجمركي .

- جودة البنية التحتية المرتبطة بمجالتي التجارة و النقل .

- سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية

- جودة الخدمات اللوجيستية .

- القدرة على متابعة خطوط سير الشحنات و تتبع مسارها .

- معدلات وصول الشحنات إلى أصحاب الشحنات في الوقت المحدد لها .

يقول جان فرانسوا رفيز ، كبير أخصائي التجارة و القدرة التنافسية بمجموعة البنك الدولي " إذا طالعنا الإصدارات السابقة من مؤشر أداء الخدمات اللوجيستية لتمكنا من أن نوضح لواقعي السياسات أن الخدمات اللوجيستية مهمة لجميع البلدان ، بغض النظر الى مستوى دخلها و الخدمات اللوجيستية اليوم معقدة على نحو متزايد ، حيث أنها تتضمن المزيد من المجالات مثل الخدمات اللوجيستية المراعية للبيئة أو فرص العمل أو توزيع المدن .

1- كفاءة و جودة الخدمات اللوجستية :

الجدول رقم (07): مؤشر قياس أداء الخدمات اللوجستية : كفاءة و جودة الخدمات اللوجستية خلال الفترة (2012-2018) .

وحدة القياس : نقطة

السنة	2012	2014	2016	2018
المؤشر	2.13	2.54	2.91	2.39

المصدر:تقرير البنك الدولي

<https://data.albankaldawli.org/indicator/LP.LPI.LOGS.XQ?locations=DZ>

من خلال الجدول أعلاه نجد أن الجزائر عرفت تقدم ملحوظ في ترتيبها الدولي من سنة 2012 إلى سنة 2016 من 2.13 نقطة إلى 2.91 ، لكن في السنوات الأخيرة عرفت تأخر في كفاءة و جودة الخدمات اللوجستية ب 2.39 نقطة .

2- نوعية التجارة و البنية التحتية المتعلقة بالنقل

الجدول رقم (08) : مؤشر قياس أداء الخدمات اللوجستية : نوعية التجارة و البنية التحتية المتعلقة بالنقل (2012-2018) .

وحدة القياس : نقطة

السنة	2012	2014	2016	2018
المؤشر	2.02	2.54	2.58	2.42

المصدر :تقرير البنك الدولي

<https://data.albankaldawli.org/indicator/LP.LPI.LOGS.XQ?locations=DZ>

من خلال الجدول نلاحظ أن الجزائر عرفت تقدم طفيف في مجال نوعية التجارة و البنية التحتية المتعلقة بالنقل لكن في السنوات الأخيرة عرفت تراجع طفيف ب 2.42 نقطة

3- كفاءة عملية التخليص الجمركي :

الجدول رقم (09): مؤشر قياس أداء الخدمات اللوجستية : كفاءة عملية التخليص الجمركي خلال الفترة (2012-2018) .

وحدة القياس : نقطة

السنة	2012	2014	2016	2018
المؤشر	2.26	2.71	2.37	2.13

المصدر: تقرير البنك الدولي

<https://data.albankaldawli.org/indicator/LP.LPI.LOGS.XQ?locations=DZ>

من خلال الجدول نلاحظ تقدم الجزائر في كفاءة عملية التخليص الجمركي من سنة 2012 بمعدل 2.26 نقطة الى 2.37 نقطة في سنة 2016 غير أن في سنة 2018 عرفت تراجعاً بفارق 0.24 نقطة .

4- القدرة على متابعة سير خطوط الشحنات و تتبع مسارها :

الجدول رقم (10): مؤشر قياس أداء الخدمات اللوجستية : القدرة على متابعة سير خطوط الشحنات و تتبع مسارها (2012-2018) .

وحدة القياس : نقطة

السنة	2012	2014	2016	2018
المؤشر	2.46	2.54	2.86	2.60

المصدر: تقرير البنك الدولي

<https://data.albankaldawli.org/indicator/LP.LPI.LOGS.XQ?locations=DZ>

من خلال الجدول نلاحظ تقدم الجزائر في القدرة على متابعة سير خطوط الشحنات و تتبع مسارها من سنة 2012 بمعدل 2.46 نقطة إلى 2.86 نقطة في سنة 2016 غير أن في سنة 2018 عرفت تراجعاً بفارق 0.26 نقطة .

5- مؤشر قياس أداء الخدمات اللوجستية :

الجدول رقم (11): مؤشر قياس أداء الخدمات اللوجستية : مؤشر قياس أداء الخدمات اللوجستية (2012-2018) .

وحدة القياس : نقطة

السنة	2012	2014	2016	2018
المؤشر	2.41	2.64	2.77	2.45

المصدر: تقرير البنك الدولي

<https://data.albankaldawli.org/indicator/LP.LPI.LOGS.XQ?locations=DZ>

من خلال كل ما سبق و من خلال الجدول السابق نلاحظ أن الجزائر تقدمت بمراتب عديدة حيث احتلت المرتبة 96 عالميا سنة 2014 ب 2.41 نقطة لتتقدم بعدها إلى المرتبة 75 في سنة 2016 غير ان هذا التقدم لم يدم حيث حققت 2.45 نقطة في سنة 2018 و بذلك احتلت المرتبة 116 عالميا في مجال أداء الخدمات اللوجستية و هذا لعدم مواكبة الموانئ الجزائرية لنظيراتها العالمية حيث أن اغلبها من الأجيال السابقة لا تتمتع بمقومات تنافسية في مجال اللوجستيات الحديثة

5- ترتيب الجزائر دوليا حسب الأداء اللوجستي

الجدول رقم (12) : مؤشر أداء الخدمات اللوجستية

الوحدة (1=منخفض إلى 5 = مرتفع)

السنة	الجمارك		البنى التحتية		الشحنات الدولية		الكفاءة اللوجستية		التتبع و التعقب		التوقيت	
	الرتبة	القيمة	الرتبة	القيمة	الرتبة	القيمة	الرتبة	القيمة	الرتبة	القيمة		
2007	148	1,6	139	1,83	139	2,00	139	1,92	108	2,27	103	2,82
2010	141	1,97	122	2,06	98	2,7	129	2,24	138	2,26	136	2,81
2012	117	2,26	139	2,02	89	2,68	145	2,13	114	2,46	116	2,85
2014	66	2,71	87	2,54	117	2,54	102	2,54	109	2,54	94	3,04
2016	108	2,37	80	2,58	77	2,8	59	2,91	72	2,86	91	3,08

المصدر : من إعداد الطالبين اعتمادا على بيان البنك الدولي ، مؤشر أداء الخدمات اللوجيستية

من خلال الجدول نلاحظ انه:

بالنسبة للجمارك في 2007 احتلت الرتبة 148 بـ 1,6 لتبدأ في تحسين رتبتها و تحسن مستوى الخدمات المقدمة و بشكل واضح حتى سنة 2014 أين احتلت الرتبة 66 بـ 2,71 و هو مؤشر ايجابي ، غير أنها تراجعت في الترتيب و في المؤشر سنة 2016 بـ 2,37 و يرجع ذلك إلى عدم استعمال التكنولوجيا الحديثة في معاملاتها التجارية بما يواكب التطورات العالمية في هذا المجال .

بالنسبة للبنى التحتية نلاحظ أنها في تطور مستمر من 2007 في الرتبة 139 بمؤشر 1,83 و هو مؤشر ضعيف إلى الرتبة 80 بمؤشر 2,58 و هو مؤشر فوق المتوسط و هو دليل على المساعي بإنشاء بنية لوجيستية متينة .

بالنسبة للشحنات الدولية نلاحظ احتلال الجزائر مرتبة متأخرة 139 سنة 2007 بمؤشر 2,00 ليتحسن تدريجيا عبر السنوات ليصل سنة 2012 إلى الرتبة 89 بـ 2,68 و هو مؤشر

مقبول لكن تراجع في الترتيب العالمي سنة 2014 لتحسن من ترتيبها في 2016 إلى الرتبة 2,8 ب 77

بالنسبة للكفاءة اللوجيستية تلاحظ ان هناك تحسن سنة بعد سنة في الترتيب و كذا الكفاءة اللوجيستية و هذا ما يفسر المساعي لتطوير الخدمات اللوجيستية و كذا توفير المعدات اللازمة لأجل تحسين الأداء ، حيث انتقلت من الرتبة 139 ب 1,92 سنة 2007 إلى الرتبة 59 ب 2,91 و هو تحسن جيد .

بالنسبة للتوقيت تلاحظ أن هناك تحسن في الترتيب و في مؤشر الوقت باستثناء سنة 2010 أين تراجع في الترتيب و المؤشر اما باقي السنوات فهي في تحسن و هذا يدل على تطور الأدوات المستعملة لعملية المناولة

وبصفة عامة فان هذا الجدول يوحي بان الجزائر لازالت تقبع في مراتب متأخرة عالميا و هو ما يفسر تدني مستوى الخدمات المقدمة على مستوى موانئها و هو ما ينعكس سلبا على حركة المعاملات التجارية الدولية لها مع العالم .

ثالثا : استراتيجيات خدمة قطاع النقل البحري¹

ووفقا لوزارة النقل فقد حددت نسبة الصادرات الجزائرية المستخدمة للنقل البحري ب 93 % من إجمالي الصادرات بما فيها المحروقات , و التي تقدر نسبتها أكثر من 97 % من إجمالي الصادرات الجزائرية و من بين أهم الاستراتيجيات المعتمدة نذكر :

1 - تحسين العلاقة مع الشركاء الأجانب : و ذلك من خلال :

- تزويد قطاع الموانئ الوطنية بنظام جديد لإدارة السلامة البحرية
- تبادل المعلومات بهدف تشجيع المتعاملين الوطنيين و الشركاء الأجانب لرسو قانوني دون أي ممارسات تمييزية بينهم و كذا تدفق بضائعهم بأمان و بأقل التكاليف .

2 - إدخال إدارة الموارد البشرية في الموانئ الجزائرية : حيث ازدهرت الأبحاث

الخاصة بالموانئ أهمية التقدم التكنولوجي في تحسين أدائها , ومع ذلك فانه يجب التنويه إلى ان جزءا كبيرا من قلة كفاءة ونجاعة الميناء هو نتيجة لسوء إدارة الموارد البشرية (كزيادة عدد

¹AissaniFaresyacine et BoutoumiMounie, **l'impact du transport maritime sur la croissance économique en Algérie**, Mémoire en vue de l'obtention du diplôme de Master, Option : Finance et Commerce Int, UNIV BEJAIA. Algerie.; , 2016-2017; p p 49 73 .

الموظفين أكثر من احتياجات مصالح الموانئ ، مع قلة كفاءتهم و مهاراتهم نتيجة لعدم إخضاعهم لسياسات التدريب و التكوين المناسب ، و هو ماتعمل الجزائر على تداركه .

3. تطوير شبكة الموانئ الجزائرية :تتطلب شبكة الموانئ إدراج نظام لوجيستي يهدف

إلى:

- تطوير و تحديث البنية التحتية للنقل و التواصل بين الموانئ و المدن الداخلية (السكك الحديدية)

- تطوير بنى الطرق و المحطات الداخلية ، و بالأخص تلك التي تعنى بحركة و طرق شحن الحاويات.

- اعتماد الاستراتيجيات التي تشجع تطوير وربط المناطق النائية مع المحطات و الطرق الداخلية .

- إنشاء مناطق خارج الميناء و التي تمثل شبكة من المنصات اللوجيستية في المدن الجزائرية ، بهدف شحن البضائع وفق المقاييس الدولية ،و التي قد تحتاج لفترات طويلة لأجل إجراءات شحنها ، هذه المناطق يمكن ان تقدم أيضا العديد من الخدمات اللازمة لتحسين سلسلة نشاطات الموانئ .

- قرب الانتهاء من انجاز ميناء تجاري جديد بين مدينتي دلس (بومرداس) و تنس (الشلف) .

4 مراجعة نموذج تسيير و إدارة الموانئ : تحتاج الجزائر إلى خدمات موانئ فعالة

حتى تتمكن من لعب دورها في تزويد القطاع بخدمات ذات قيمة مضافة تتوفر على قدر اكبر من المرونة الإدارية و المالية ، و عليه فإصلاح نموذج إدارة الموانئ بالجزائر أصبح جد ضروري و يبرز كتحدٍ للسلطات العمومية للدولة و حاليا أظهرت العديد من الدول توجهاتها بإقامة شراكات تجارية استثمارية تنافسية عادلة بين القطاعين العام و الخاص لتحسين خدمات و إنتاجية موانئها .

5 - الرجوع إلى التجارب الدولية في تطوير و تحديث الموانئ الجزائرية : طريق

تحديث الموانئ الجزائرية يمر بالضرورة بالتعاون مع الشركاء الأجانب، و الهدف من هذا التحديث هو تخليص من اعتمادها على الموانئ المجاورة لامتداداتها التجارية ، و من أهم الشراكات الدولية المهمة بهذه الشراكة الشركة الفرنسية البرتغالية ، الاسبانية و الصينية ، و كخطوة فعلية فقد أقرت وزارة النقل بفتح إدارة ميناء وهران للمشغلين الأجانب .

6 الاستثمار في إصلاح السفن : تغطي قدرات إصلاح السفن الوطنية حاليا :بين 10 و14 % فقط من الاحتياجات , و يتم تنفيذ معظم التدخلات لإصلاح التوقفات و الأعمال الفنية عبر شركات أجنبية، حيث بلغت فاتورة الإصلاح 50 مليون دولار خلال 2014.

لذلك بذات بالفعل قرارات حكومية تخول إعادة بناء الأسطول الوطني عن طريق منح الائتمان للشركة الوطنية لإصلاح السفن Erenav

بقيامها بتطوير و صيانة السفن و إمكانية العثور على شريك تكنولوجي من جهة , ومن جهة أخرى فقد أقرت الدولة تشجيع المشتغلين العموميين الوطنيين CNAN NORD CNAN (MED) من أجل تفضيل استخدام الجناح الوطني بمجال النقل البحري للبضائع حسب قدراته .

7 توسيع الأسطول البحري و تجديده : و ضمن الإستراتيجية التي سطرته السلطات العليا للبلاد لتزويد قطاع النقل البحري ب 28 باخرة و سفينة في أفق 2030 ، و قد دعم النقل البحري ب 7 بواخر جديدة من بينها باخرة لنقل المسافرين (صناعة المتدخل الصيني) قبل نهاية 2020 إلى جانب 6 بواخر جديدة لنقل البضائع و الحاويات .

هذا وقد تبنت الحكومة إستراتيجية تطوير النقل البحري مطلع سنة 2021 , تتمحور هذه الإستراتيجية المقترحة حول خطة تنموية تقوم سبعة (7) محاور تهدف بشكل خاص إلى :

- تأمين تزويد البلاد بالمنتجات الإستراتيجية .
- المشاركة بشكل كبير في نقل البضائع من و إلى الجزائر .
- الحد من تحويلات العملة الأجنبية إلى الخارج بعنوان الخدمات ، و لهذا الغرض تم اقتراح خطة عمل لإعادة تنظيم الشركات العمومية للنقل البحري للمسافرين و البضائع ، بالإضافة إلى اعتماد إجراءات تهدف إلى تأمين استيراد المنتجات الإستراتيجية من جهة و تعزيز شركة نقل المسافرين من أجل تكفل أفضل بالطلب و تنويع أنشطتها من جهة أخرى .

المطلب الثالث : حركة التجارة الخارجية عبر قطاع النقل البحري

اكتسبت خدمات القطاع البحري بالجزائر و المنشآت المينائية التجارية التي تعتبر حلقة محورية في سلسلة النقل ،الأهمية البالغة و النسبة العظمى في تأمين و تنويع نشاط الاستيراد و التصدير و تطور التجارة الخارجية .

أولا : حركة الميزان التجاري الجزائري 2016-2019

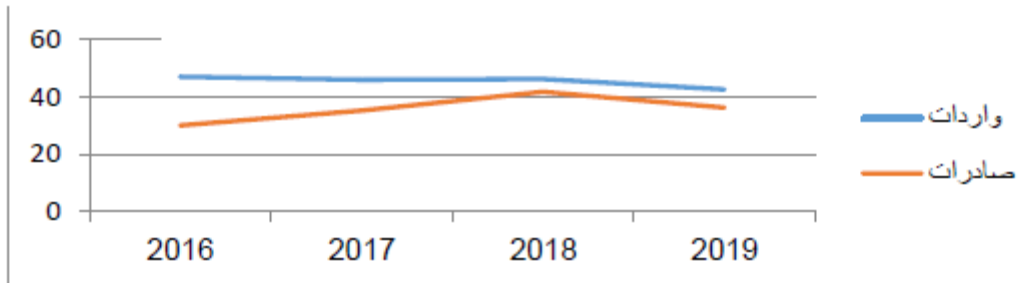
جدول رقم (13) : حركة الميزان التجاري الجزائري

الوحدة : مليار دولار

2019 شهر 11	2018 شهر 11	2019	2018	2017	2016	
38,372	42,009	42,634	46,271	46,059	47,089	الواردات
32,619	38,126	36,290	41,797	35,191	30,026	الصادرات
- 5,753	3,883	6,344	4,474	- 10,868	- 17,063	الميزان التجاري
85	90,75	85,12	90,33	76,4	63,76	% التغطية

Source : www.systeme d'information et de gestion automatisée des Douanes.2020

الشكل رقم (11) : مخطط نشاط الصادرات و الوارداتالجزائرية



المصدر : من إعداد الطلبة اعتمادا على معطيات الجدول

أهم ما تبينه القراءات الإحصائية المعبر عنها من خلال الشكل هو العجز المسجل في الميزان التجاري مع تحسن في هذا الميزان تدريجيا من 2016 إلى 2018 و هذا نتيجة للتدرج الايجابي لنسب تغطية الصادرات للواردات خلال هذه الفترة .

كما يبرز التراجع الملحوظ في نسب الواردات خلال الفترة ما بين 2016 - 2019 و لعل أسباب هذا التراجع تعود إلى إستراتيجية الدولة المعتمدة لأجل التقليل من نسب الواردات و العمل على تحسين مستوى أداء المنتج المحلي و دعمه من خلاله منحه عدد من الامتيازات كتخفيف معدلات الضريبة و الإعفاء منها أحيانا , الإعفاءات الجمركية الخ . لأجل رفع معدل الصادرات خارج القطاع الريعي ، و هو ما تجلّى من خلال الشكل حيث نلاحظ التدرج الايجابي في نسب الصادرات خلال الفترة بين 2016 2018 .

غير أن هذا التطور الملحوظ سجل تراجع خلال سنة 2019و يمكن إرجاع سبب ذلك إلى الظروف السياسية التي عاشتها الجزائر خلال تلك الفترة و التي انعكست أثارها على الاقتصاد

الفصل الثاني: - استخدام العمليات اللوجستية على مستوى مؤسسة ميناء الجزائر

الوطني حيث شهدت هذه السنة مظاهرات استمرت لأشهر كما عرفت اضطرابات عامة شلت كل الدولة ، و هو ما أدى و كنتيجة حتمية إلى ارتفاع في عجز الميزان التجاري إذا ما قورن بالسنة التي قبلها .

ثانيا : حركة الصادرات و الواردات عبر الموانئ الجزائرية خلال سنة 2016

الجدول رقم (14) : حركة مجموع الصادرات و الواردات عبر الموانئ الجزائرية خلال

2016

الوحدة : ألف طن

المرتبة	الواردات			الصادرات			المجموع			%	
	المجموع	خارج القطاع	قطاع المحروقات	المجموع	خارج القطاع	قطاع المحروقات	المجموع	خارج القطاع	قطاع المحروقات		
الجزائر 4	13555	9231	4324	2387	1204	1183	15952	6,86	21,43	10435	5507
عنابة 6	3676	3437	139	1537	1254	283	5213	0,53	9,84	4791	422
ارزيو 1	3017	627	2390	42462	2084	40378	45479	53,26	5,57	2711	42768
بجاية 3	11627	10597	1030	7890	808	7062	19517	10,10	23,42	11405	8112
جيجل 7	3881	3792	89	13	13	0	3894	0,11	7,81	3805	89
تلمسان 9	953	880	73	54	54	0	1007	0,09	1,92	934	73
مستغانم 10	986	905	81	20	20	0	1006	0,10	1,90	925	81
وهران 5	8227	7985	242	420	409	11	8647	0,31	17,24	8394	252
سكيكدة 2	4880	3955	925	22215	215	22000	27095	28,55	8,56	4170	22925
الشلف 8	1193	1126	67	0	0	0	1193	0,08	2,31	1126	67
المجموع	51995	42635	9360	76998	6061	70937	128993	100	100	48696	80297

Source : (AissaniFaresyacine et BoutoumiMounie, **I'mpact du transport**

maritime sur la croissance économique en Algérie, Mémoire en vue de l'obtention du diplôme de Master, Option : Finance et Commerce Int, UNIV BEJAIA. Algerie.; , 2016-2017, P70)

أهم القراءات الإحصائية البارزة للأرقام الموضحة في الجدول 2 تبرز أن قطاع الموانئ بالجزائر هو الشريان الرئيسي الذي يقوم عليه الاقتصاد الجزائري ، و تحديد قطاع المحروقات ، حيث بلغت كمية صادرات القطاع الربيعي المنقولة عبر مختلف الموانئ الجزائرية 70937000 طن ما يعادل نسبة 92,13 % من إجمالي الصادرات خلال 2016 و بالترتيب ميناء ارزيو ، ميناء سكيكدة ، ميناء بجاية و ميناء الجزائر التي تتوفر على الشروط اللازمة

و التي التحتية الضرورية لهذا القطاع , وهو الشيء الذي يؤكد التبعية المطلقة لاقتصاد الجزائر لقطاع المحروقات

ثالثا : حركة مجموعة الصادرات و الواردات للتجارة الخارجية الجزائرية خلال

2019 – 2018

الجدول رقم (15) : حركة مجموع الصادرات و الواردات للتجارة الخارجية

الجزائرية .

الوحدة : مليون دولار

11 شهر 2019		11 شهر 2018		المجموعات السلعية
واردات	صادرات	واردات	صادرات	
7317,77	380,46	7863,41	342,81	م1 سلع استهلاكية غذائية
1144,24	30256,30	1005,15	35450,39	م2 الطاقة و المحروقات
1790,70	87,39	1760,75	88,11	م3 + 4 مواد خام
9486,67	1781,32	9848,53	2128,55	م5 مواد نصف مصنعة
432,13	0,25	514,69	0,30	م6 سلع و تجهيزات زراعية
12245,55	79,07	14874,88	84,72	م7 سلع و تجهيزات صناعية
5955,22	34,17	6141,33	31,21	م8 سلع استهلاكية غير غذائية
36372,29	32618,96	42008,75	786 38128,08	المجموع

Source : système d'information et de gestion automatisée des douanes.2020

تبرز أهم الملاحظات الإحصائية للأرقام الموضحة في الجدول أن قيمة صادرات قطاع المحروقات قد بلغت 35,450 مليار دولار خلال سنة 2018 مقارنة بقيمتها 30,256 مليار دولار خلال 11 شهر من سنة 2019 . أي أنها سجلت تراجعاً بما قيمته 5,194 مليار دولار

أي ما يعادل نسبة 93,98% من نسبة الصادرات الإجمالية خلال نفس الفترة , وهو ما يؤكد الاعتماد الكلي للاقتصاد الجزائري على قطاع المحروقات .

- أما نسبة الصادرات خارج المحروقات خلال 11 شهر من 2018 فقد بلغت 2,676 مليار دولار, معتمدة بالترتيب ووفقا لأعلى نسبة مئوية للمجموعات على التوالي : المواد نصف مصنعة 5.58% ، السلع الاستهلاكية الغذائية 0.90% ، المواد الخام 0.23% ، السلع و التجهيزات الصناعية 0.22% ، السلع الاستهلاكية غير الغذائية 0.08% ، السلع و التجهيزات الزراعية 0.001% ..

ومقارنة بقيمة 2.363 مليار دولار خلال 2019 أي أنها سجلت تراجع بقيمة 313 مليار دولار خلال 2018.

الجدول رقم (16):تطور حجم التجارة المنقولة بحرا في الجزائر

وحدة القياس : ألف طن

السنة	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
الكمية المنقولةبحرا	765	787	802	748	749	795	763	743	640

المصدر : مصداق راضية ، بن ناصر عبد الحميد ، جمال شنوف ، " واقع النقل بالحاويات في الجزائر و دوره في النقل متعدد الوسائط في ظل المنظومة اللوجيستية " ، مجلة العلوم الاقتصادية و التسيير و العلوم التجارية ، المجلد 13 ، العدد 03 /2020 ، تاريخ النشر 2020/12/31 ، ص 875

من خلال الجدول نلاحظ أن كمية التجارة المنقولة بحرا عرفت ارتفاعا ملحوظا سنة 2012 لتصل إلى 802 ألف طن مقارنة ب 765 ألف طن سنة 2010 و ذلك تلبية لمتطلبات الاستهلاك الوطني ، لتعرف بعدها تذبذبا في الانخفاض تزامنا مع تذبذبات أسعار النفط التي تعتبر المصدر الرئيسي للدخل الوطني ، لترتفع سنة 2015 إلى 795 ألف طن ثم تبدأ من جديد في الانخفاض سنة 2016 و ذلك تزامنا و سياسة التقشف التي اعتمدها الدولة الجزائرية من خلال تخفيض استيراد المواد الكمالية لتصل الى 640 ألف طن سنة 2018 .

المبحث الثاني: نظرة حول مؤسسة ميناء الجزائر

تعتبر مؤسسة ميناء الجزائر من أهم المؤسسات المينائية في الجزائر باعتبار أن معظم الأنشطة التجارية تتركز في هذا الميناء حيث كان الاهتمام كبيرا من طرف السلطات به منذ الاستقلال إلى يومنا هذا و سنحاول من خلال هذا المبحث التطرق إلى مؤسسة ميناء الجزائر من خلال موقعه الجغرافي الاستراتيجي في خليج الجزائر العاصمة و كذا هيكله التنظيمي ، كما سنتطرق إلى مهام و دور و أهم الأهداف التي يسعى إلى تحقيقها و أيضا إلى المشاريع المستقبلية التي تسعى إليها وزارة النقل في محاولة عصرنه قطاع النقل البحري بصفة عامة و قطاع الموانئ بصفة خاصة .

المطلب الأول: التعريف بمؤسسة ميناء الجزائر

أولاً: نشأة و محتويات الميناء

تأسست مؤسسة ميناء الجزائر أو كما تعرف بايكوسيم الجزائر (جزيرة النورس) كمؤسسة عمومية ذات طابع اقتصادي بموجب مرسوم رقم 82-286 المؤرخ في 14 أوت 1982 و ذلك جراء عملية إعادة هيكلة قطاع الموانئ من خلال القيام بإدماج¹ :

- الديوان الوطني للموانئ .
- الشركة الوطنية للأملاك البحرية .
- المؤسسة الوطنية للمناولة (للشحن و التفريغ) .

أصبحت هذه المؤسسة ذات شخصية معنوية مستقلة في 23 سبتمبر 1989 تحت شكل شركة مساهمة ذات طابع اقتصادي قومي EPE/SPA، بلغ رأس مالها سنة 2008 ب 4200000000 دج كملك للدولة الجزائرية و لحيازتها في نفس الوقت مساهمات الموانئ ، حيث كانت مؤسسة ميناء الجزائر عبارة عن مؤسسة قابضة عمومية للخدمات لها سلطة تسيير ، استغلال و تطوير الهياكل المرفئية و كذا التحكم في النشاط التجاري ، من خلال مسؤوليتها عن العبور في أحسن الشروط و الآجال و بأقل تكلفة و كذا تقديم خدمات لزيائنها كاستقبال البواخر ، تفريغها تخزين البضائع و تسليمها إلى المستهلك النهائي .

¹ - حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية ، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر ، 2007-2008 ، ص

يقع ميناء الجزائر المفتوح على البحر الأبيض المتوسط في الجزء الشمالي الغربي من خليج الجزائر العاصمة , يمتد بين رأس كوكاسين غربا ورأس تانفوست شرقا، على خط العرض $36^{\circ} 50'$ خط الطول الشمالي $2^{\circ} 3'$ شرق الميناء ، يبلغ عرضه 18 كم ، يتربع على مساحة مائتة قدرها 184 هكتار ، و خط رصيفي بطول 7317 متر مربع .

نظرا للتأخر الذي عرفه الميناء على كل الأصعدة خصوصا وان الميناء كان يحتل مراتب متأخرة على المستوى العالمي كان لا بدى من العمل على تحسين وضعه و تطوير نشاطاته و هو ما تجلى من خلال عقد الشراكة مع شركة موانئ دبي العالمية حيث دام التفاوض بين مؤسسة ميناء الجزائر وشركة موانئ دبي العالمية مدة ثلاث (3) سنوات تمخض عنها عقد شراكة بتاريخ 15 فيفري 2009 كشركة مساهمة بنسب متساوية 50/50 % و برأس مال اجتماعي محرر قدره 188180000 دج .

و يمكننا عرض المخطط الهيكلي للميناء كما يلي :

1- الموانئ :يتم دخول السفن إلى الميناء من خلال :

الممر الشمالي : يسمح بالدخول إلى الميناء القديم الواقع بين الرصيف الشمالي و الرصيف الجنوبي بعرض 176 مترا و عمق 12 متر .

الممر الجنوبي : يتيح الوصول إلى حوض المصطفى الواقع بين المنحدر المستعرض لرصيف مصطفى و حاجز الأمواج الشرقية عرض 240 مترا و عمق 16 مترا .

2- بوابات الوصول :هناك 9 بوابات رئيسية للوصول إلى الميناء .

3- تنظيم المنطقة : ينقسم الميناء إلى ثلاث مناطق متفرقة :

المنطقة الشمالية : من الرصيف 5 إلى الرصيف 11

منطقة المركز : فيها محطة الحاويات من الرصيف 16 إلى الرصيف 25

المنطقة الجنوبية : تحدها محطة الحاويات و كاسر الأمواج الشرفي و تبدأ من الرصيف

30 إلى الرصيف 37 .

ثانيا :المراحل التاريخية التي مرت بها مؤسسة ميناء الجزائر¹

مرت مؤسسة ميناء الجزائر بعدة مراحل تاريخية يمكن إجمالها فيما يلي:

المرحلة الأولى 1962-1970:

بموجب المرسوم رقم 63 - 443 المؤرخ في 9 نوفمبر 1963 المتضمن تطبيق النظام الخاص بالموانئ المستقلة أصبحت الموانئ تتميز بتنظيم مستقل خصوصا الموانئ الأساسية للبلاد وهي ميناء الجزائر عنابة , وهران .

المرحلة الثانية . 1971 - 1981:

في سنة 1971 انشأت سلطة مينائية وطنية و هي الديوان الوطني للموانئ (onp) وهذا بموجب المرسوم 71 - 29 , وكذا الشركة الوطنية للمناولة (sonama) و الشركة الوطنية للعبور و المخازن العامة (sonatmag) هذه المؤسسات كانت تابعة لميناء الجزائر , حيث عملت السلطة المينائية على إدخال قطاع الموانئ ضمن القطاع العمومي و هذا بالنسبة للنشاطات التابعة للقطاع الخاص , ومنها ما يمارس من طرف متعامل أجنبي (القيادة , الإرشاد , التموين , العبور , المناولة , القطر الخ) وهذا يدخل ضمن إطار الإستراتيجية العامة للاقتصاد الوطني التي نصت عليها و حددتها المخططات الوطنية .

المرحلة الثالثة :1982- 2000 :

بهدف تحقيق اللامركزية في التسيير و تحقيق الانسجام بين كفاءة المؤسسة و حجمها تمت إعادة هيكلة المؤسسة العمومية سنة 1982 بحل الديوان الوطني للمواني و الشركة الوطنية للمناولة , و تم إدماج وحداتها المحلية ضمن عشر (10) مؤسسات مينائية فأصبحت المؤسسة العمومية مؤسسة اشتراكية ذات صبغة اقتصادية , سنة 1982 وهذا بموجب المرسوم رقم 82 - 283 إلى 290 المؤرخ في 14/04/1982 مهمتها :

- استغلال الوسائل و التجهيزات المينائية .
- القيام بأشغال الصيانة و الإصلاح .
- ممارسة احتكار القطر و المناولة .

¹ نعيمة بن عبد الرحمان ، ربيعة حملاوي، "تقييم الأداء التشغيلي لمؤسسة ميناء الجزائر خلال الفترة (2009--2017)" ، مجلة المؤسسة العدد 09 ، تاريخ النشر 2020/06/25 ، ص ص 245 - 246

و نتج عن ذلك توحيد مركز القرار بغية تسهيل حركة النقل بشكل دقيق خصوصا عند الاستيراد .

و بذلك تأسست مؤسسة ميناء الجزائر من خلال إعادة هيكلة الموانئ بعد ما كان يتكون من ثلاث مؤسسات . الديوان الوطني للموانئ , الشركة الوطنية للأملاك البحرية , و المؤسسة الوطنية للشحن و التفريغ (المناولة) .

المرحلة الرابعة: الخوصصة (ما بعد 2000) :

في إطار إصلاح الاقتصادي الشامل تم في هذه المرحلة إعادة صياغة القانون البحري و إنشاء السلطة المينائية و من بين ما تميزت به هذه المرحلة يلي :

- الفصل بين النشاطات العمومية و النشاطات التجارية.
- وضع إطار قانوني للعلاقات بين الدول و مستعملي الميناء
- إنشاء وحدات جديدة للسلطات المينائية الجهوية الشرق , الغرب و الوسط .
- تشجيع الخواص على القيام بالنشاطات التجارية المينائية من خلال إبرام عقود الامتياز ،الإيجار و تقديم رخص للمستثمرين الأجانب .

و قد تمخض عن هذا إبرام عقد شراكة بين مؤسسة ميناء الجزائر و شركة موانئ دبي العالمية يوم 15 فيفري 2009 ، تهدف هذه الشراكة إلى تنمية البنية التحتية للميناء , تخفيض التكاليف و مدة الانتظار في ميناء الجزائر

كما أن الهدف من هذه الشراكة هو زيادة مساحة الميناء إلى 18 هكتار بعد أن كانت 12 هكتار

رفع معدلا المناولة

— تكوين تاطير العمالة الجزائرية بميناء دبي العالمي

استحداث نظم للمعلومات .

فنظرا للموقع الاستراتيجي للجزائر فان ذلك حافزا لجعل موانئها كحلقة وصل بين الموانئ الإفريقية و الأوروبية .

ثالثا : مهام مؤسسة ميناء الجزائر

تولت المؤسسة المينائية مهام محددة خدمة للتنمية الوطنية من خلال ترقية المبادلات الخارجية للبلاد و تطوير المركبات المينائية عن طريق التسيير المحكم و الاستغلال العقلاني لمختلف الموارد و تتمثل هذه المهام في¹ :

- استغلال الأدوات و التجهيزات المينائية باسم الدولة .
- احترام قواعد النظافة و مكافحة التلوث .
- حماية استثمار المنشآت المرفئية الخاصة بالقطاع العمومي للميناء .
- تقوم بعملية التخزين ، الحفظ ، و تسليم البضائع .
- استثمار وتطوير الميناء .
- انجاز أعمال الصيانة وتهيئة وتحديث الميناء
- إعداد برامج بناء وصيانة وتهيئة البنية التحتية المينائية بالتعاون مع الشركاء الآخرين .
- مباشرة عمليات الشحن والتفريغ المينائية
- مزاولة عملية القطر ، القيادة، الإرساع وغيرها .
- القيام بكل العمليات التجارية، المالية، الصناعية والعقارية ذات الصلة المباشرة أو غير مباشرة بموضوع مؤسسة ميناء الجزائر
- كما تتسق مع مؤسسات وطنية معنية بمتابعة ملفات تطوير السطح المينائي للجزائر و هذا في مجال المحافظة على المرافق و التجهيزات المخصصة و الشبكات لاسيما إدخال الإعلام الآلي داخل النشاطات المينائية .
- السهر على تطبيق النصوص الجبائية والمالية والمحاسبية
- تحديد سياسة التمويل في المؤسسة وتطوير مخططاتها
- إعداد مخطط الخزينة وتسيير الميزانية السنوية ومتابعة تطبيقها
- ضمان متابعة النشاطات المالية المناسبة
- السهر على احترام القوانين والتنظيم المكلف بالوظيفة
- متابعة ارتباط ومراقبة تنفيذ مخطط الاستثمارات

¹ - حملوي ربيعة ، مرجع سابق ، ص 190 .

- متابعة المحاسبة على مستويات مركبات الأعمال داخل الميناء

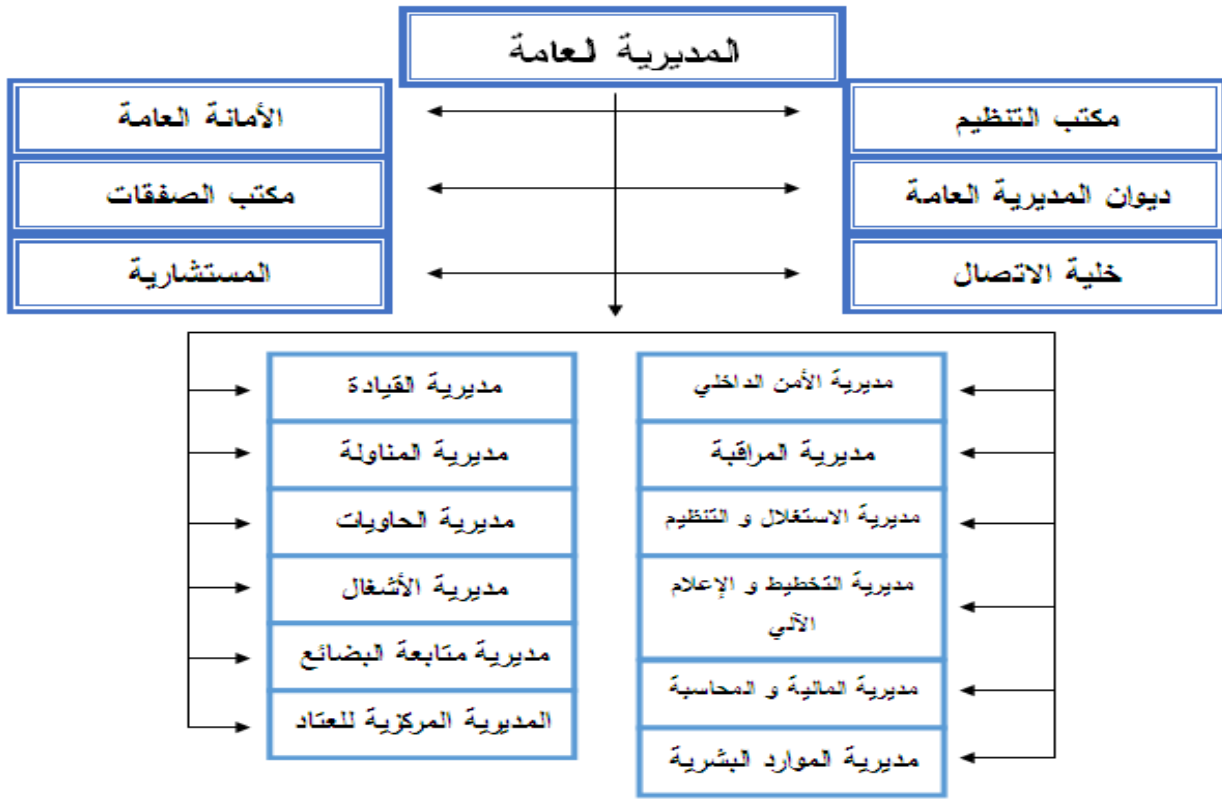
- مفاوضة شروط التمويل والتسديد

المسؤولية على توحيد الميزانيات

المطلب الثاني : الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر

اولا : الهيكل التنظيمي

الشكل رقم(12): مخطط الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر EPAL



المصدر : حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة ميناء الجزائر، أطروحة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير ، جامعة الجزائر ، 2007-2008 ، ص 193 .

ثانيا : شرح الهيكل التنظيمي

تعتمد المؤسسة المينائية عند القيام بنشاطاتها على عدة مديريات يقومون بالمهام الموكلة إليهم تحت رئاسة المديرية العامة و هذه المديريات هي كما يلي :

أ - المديرية الوظيفية : تقوم بالمهام التالية

- دراسة و استقبال و تدعيم إشغال البنايات و وحدات الخدمات التابعة لسلطتها المينائية .

- ضبط النشاط و التنسيق بين إجراءات الهياكل العملية الخاضعة لسلتهم التقنية .

- تحليل و تلخيص و توزيع المعلومات .

- تقديم المساعدة لجميع هياكل المؤسسة .

و تنقسم المديرية الوظيفية بدوها إلى المديريات التالية :

1- مديرية المالية و المحاسبة : تتكلف بالمهام المالية و المحاسبية

للمؤسسة و مهمتها تأمين المراقبة لتدعيم حسابات المؤسسة .

2- مديرية الموارد البشرية و الإدارة العامة :تتكلف بالمهام التالية :

- التكوين

- الإدارة العامة

- الموارد البشرية

- الوسائل العامة

- العلاقات المهنية الاجتماعية

فهي مكلفة بمراقبة الأجور و تحقيق مخطط تكوين المؤسسة بالتعاون مع مركز

التكوين ألمينائي للمؤسسة المينائية .

3- مديرية التخطيط و الإعلامالآلي : مكلفة بمتابعة الاستغلال و

الإحصائيات للمؤسسة و كذلك مراقبة التسيير ووضع على ارض الميدان

تطبيقات الإعلام الآلي و تسيير الشبكة .

4- مديرية الاستغلال و التنظيم : تتمثل مهامها في : ذ

- إعداد و تحديد القواعد المتعلقة بالمحافظة على الميادين المينائية

- التكفل بالقضايا القانونية و متابعة النزاعات .

- تسيير و استغلال الإمكانات المينائية .

5- مديرية المراقبة : و تتمثل مهامها في :

- إعداد و تنفيذ المخطط السنوي و مختلف العمليات المخططة للمؤسسة .

- تحليل و توجيه و مراقبة تقارير نشاط المديرية .

6- مديرية الأمن الداخلي : مهمتها الأساسية هي المحافظة على الأمن

داخل الميناء باستخدام مختلفة الوسائل المادية و البشرية .

ب - المديرية العملية : تتمثل مهمتها في تسيير و استغلال الوسائل المادية و البشرية كذلك ضمان الشروط القاعدية و التكفل بحماية و تطوير الميادين المينائية و النشاطات التجارية التي تقوم بها المؤسسة و هي تتكون من المديرية التالية :

1- مديرية القبطانية(القيادة) : مهمتها السهر على حماية الأملاك

العمومية فهي تعتبر مندوب السلطة المينائية و تلعب دور الشرطي في الميناء كما تسهر على الأمن و مخطط المياه و تؤمن أيضا تنظيم النقل البحري في حدود مساحة الميناء .

2- مديرية متابعة البضائع : وهي تعمل على تسيير البضائع المفرغة

او المشحونة مع حماية البضائع على كامل الفضاء المينائي و تسيير التأمينات المينائية .

3- مديرية محطات الحاويات :مهمتها التسيير و الاستغلال للمحطات

و الحاويات مع برمجة نقاط لتوقف السفن التجارية .

4- المديرية المركزية للعتاد: تتكفل بتسيير و استغلال العتاد و

التجهيزات اللازمة للنشاطات المينائية مع تنظيم و تسيير نشاطات مختلف الورشات .

5- مديرية المناولة :تقوم بوظائف شحن و تفريغ السفن و التكفل

بخدمات تغطية البضائع و تهيئة المرافئ مع القيام بعمليات تحسين الاتصال بين الأفراد و الجماعات و ضمان تطبيق القوانين .

6- مديرية الأشغال: تتمثل مهمة هذه المديرية في تحقيق الأشغال

الجديدة لتجهيزات البناء ، العتاد و صيانة المعدات المينائية ، و كذا القيام

بالدراسات التقنية لتطوير و تحديث الميناء كما تقوم بصيانة طرق النقل داخل الميناء .

المطلب الثالث: مكونات ميناء الجزائر، أفاقه المستقبلية و تحدياته .

أولاً: مكونات الميناء

يمكن أن نسرّد من الشمال إلى الجنوب مايلي¹:

1- محطة الحاويات :تم قبول محطة الحاويات عام 1998 ، و تغطي مساحة 30.3

هكتار ، تحتوي على رصيفين و لديها :

01 مركز تنقية وتجريد 4800 متر مربع

01 ورشة صيانة 2000 متر مربع

01 حديقة آلية 1000 متر مربع .

01 مبنى إداري بمساحة 2.400 متر مربع .

01 نقطة تفنيش.

يتم تشغيل محطة الحاويات في ميناء الجزائر من قبل الشركة الإماراتية شركة موانئ دبي

العالمية منذ عام 2009 .

2- المحطة البحرية :هذه المنشأة تقع في رصيف رقم 11 و التي تشغل مساحة 30000

متر مربع مخصصة لمناولة السيارات ، يتكون في الطابق الأرضي من ملعب مغطى لصعود

ركاب السيارات و الطابق العلوي مغطى أيضا لإنزال الركاب بالسيارات و بالإضافة إلى غرف

للمشاة في الطابق العلوي

¹ - <https://www.portalger.com.dz/26/05/2021, 08 :56> .

3- مرافق إصلاح السفن

هناك نوعان من الإشكال مخصصان لإصلاح السفن و يتم تشغيلها بواسطة erenav الذي يحتوي على مجموعة من ورش العمل في الرصيف رقم 16 ، يواجه هذان الهيكلان الرصيف رقم 13 الذي تديره البحرية الفرنسية بنفس طريقة رصيفي 14 و 15 .

4- محطة توليد الكهرباء :

توجد خلف الرصيف 26 و التي تديرها شركة سونلغاز ، تغطي هذه المنشأة و التي تزود العاصمة بالطاقة الكهربائية بمساحة 22400 م .

5- حديقة أعمال الصيانة :

هذا التركيب مخصص لأعمال صيانة البنية التحتية لميناء الجزائر تديره شركة ميديتيرام ، تقع في رصيف رقم 26 و تغطي ساحة الصخرة مساحة 20 الف متر و تحتوي على رصيف أعمال لرسو العوامات و الصنادل .

6- مكتب الإشارات البحرية :

مسؤول عن ترسيم الساحل الجزائري بالوسائل المرئية و الصوتية و الراديوية لدى المكتب ورش عمل و رصيف لمركباته في الرصيف 26 .

7- الوحدات الهيدروكربونية :

يوجد 3 وحدة بيومين موجودة داخل الميناء و متصلة بأنابيب أحواض الاستقبال رقم 26 و 36

8- مصانع الزيت :

تدير شركة COGRAL للدهون حاليا 3 وحدات إنتاج تقع خلف المنصات 32 و 36 ، تشغل هذه الوحدات الثلاث مساحة إجمالية قدرها 6.5 هكتار ، و هي متصلة برصيف رقم 36 باستقبال أنابيب لزيوت الطعام الخام

9- صومعة الحبوب العمودية :

تقع صومعة الحبوب في الرصيف 35 و تديرها منظمة التعاون الإفريقي ، و تبلغ طاقتها التخزينية 30 ألف طن و مجهزة ب 2 جسر مع مضخات شفط لتفريغ الحبوب و تحتل مساحة إجمالية قدرها 8500 متر مربع .

10- مناطق التخزين :

يحتوي ميناء الجزائر العاصمة على مناطق تخزين للبضائع أرضية صلبة يتم توزيع هذه المناطق بشكل رئيسي على طول الأرصفة و هي مخصصة لتخزين البضائع التي يتم تفريغها من السفن ، تبلغ السعة التخزينية الإجمالية في المخازن و المستودعات 270 ألف متر مربع

11 - الإدارات و الخدمات العامة :

بالإضافة الى التركيبات الرئيسية و مناطق التخزين ، يوفر الميناء للإدارات العامة مثل الجمارك الوطنية و الشرطة و البحرية و الحماية المدنية و غيرها ، المباني المخصصة للاستخدام المكتبي و غيرها التي تؤوي موظفيها و هي مرتبطة بحركة الموانئ .

ثانيا :الأفاق المستقبلية للميناء :

في إطار جهودها الرامية في تطوير منظومة النقل البحري تسعى الإدارة العامة لمؤسسة ميناء الجزائر إلى مواكبة التطورات الحاصلة في مجال النقل البحري و ذلك من خلال تبني العديد من الإصلاحات و المشاريع التي من شأنها رفع من الأداء اللوجستي لميناء الجزائر و جعله يواكب الموانئ الإقليمية بمر دودية اكبر و كفاءة اعلي و من بين هاته الجهود1:

- تخصيص من ميزانية المؤسسة لسنة 2021 حوالي 5 مليارات و 78 مليون دينار للاستثمار في الهياكل القاعدية و الفوقية و كذا المعدات.

- توفير مناصب شغل لأكثر من 3000 منصب لمختلف المتعاملين داخل الميناء سواءا كان في الأنشطة المينائيةو البحرية على غرار مؤسسة ميناء الجزائر الدولي التي توظف حوالي 800 عامل .

¹ - الإذاعة الجزائرية ، عرض السيد المدير العام السيد محمد بلعربي امام أعضاء لجنة النقل و المواصلات بالمجلس الشعبي الوطني ، تاريخ الاطلاع : 20-05-2021، 08:55 .

- الاستثمار في مختلف العتاد المتنوع من مختلف الأصناف سواء تعلق الأمر بعتاد الخدمات في مجال الملاحة البحرية (قاطرات ، زوارق ، قوارب إرشاد ...) و كذا عتاد المناولة كرافعات الحاويات و مضخات القمح و غيرها .
- تدارك الانخفاض في مجال رسو السفن على مستوى الميناء حيث سجل الميناء انخفاضا يقدر بـ 21ر73 % في سنة 2020 مقارنة بسنة 2019 ، هذا الانخفاض راجع بالدرجة الأولى إلى الوضع الاقتصادي العالمي المتأثر بجائحة كورونا
- فيما يخص حركة السلع حيث سجل الميناء شحن و تفريغ ما يعادل تقريبا 12 مليون طن من السلع بما فيها المنتجات البترولية و الحاويات المعالجة من طرف شركات دبي العالمية "و ذلك مقابل 14ر5 مليون طن سنة 2019 أي بانخفاض حوالي 2ر5 مليون طن مقارنة بسنة 2019 الأمر الذي أدى الى تبني سياسة إنعاشية مستقبلا مع العلم أن أهم السلع التي سجلت انخفاضا محسوسا تتمثل في الحاويات بنسبة 15 % و المنتجات البترولية بنسبة 36 %.
- تحسين و تطوير نشاط المؤسسة و تقديم خدمات ذات جودة لصالح المتعاملين الاقتصاديين و المواطنين على حد سواء.
- تجديد الجدار الخارجي للميناء و المداخل و إنشاء محطة بحرية جديدة مخصصة للمسافرين و تدعيم أرصيات الميناء بالإسمنت على مستوى الأرصفة و أراضي الميناء و غيرها من الأشغال.
- إنشاء ميناء الوسط الضخم في منطقة الحمدانية بشرشال بمواصفات دولية تؤهله لمنافسة اكبر موانئ منطقة البحر الأبيض المتوسط.
- انجاز الاستثمارات الموجهة لعمليات صيانة الأملاك المينائية تأمين الأملاك و البنية التحتية و اقتناء تجهيزات لتحسين مردودية المؤسسة و الخدمات المقدمة لزبائنها و تكوين العمال في مختلف المجالات

ثالثا : معوقات و تحديات مؤسسة ميناء الجزائر

- من بين المعوقات و التحديات التي تعيق تطور مؤسسة ميناء الجزائر في سبيل تطوير القدرات اللوجستية و مواكبة الموانئ الرائدة في مجال اللوجستيات ما يلي :
- انعدام المخابر التي تسهل عملية التفريغ و الشحن دون انتظار .

- انعدام فروع للبنوك داخل المؤسسة المينائية بالإضافة إلى ضرورة رقمته قطاع الموانئ لمواكبته التطور الحاصل.
- انعدام التأهيل و التكوين و التدريب على مستوى الطاقات البشرية
- تواجد الميناء داخل النسيج العمراني الحضري و هذا ما يحد من إمكانية توسيع الميناء
- اختناق الميناء الأمر الذي يؤدي إلى تكديس السلع و البضائع بسبب عدم و جود تنسيق جيد لتوقيت الاستيراد و أيضا ارتفاع معدل استيراد سلع معينة .
- عدم الاعتماد على الشباك الوحيد لإتمام جميع الإجراءات القانونية و الجمركية للسفن في الميناء ، الشيء الذي يؤثر سلبا على جلب الاستثمار الأجنبي .
- عدم الاستفادة من نظم الإعلام الآلي و على الرقمنة الأمر الذي يعيق حركة و انسيابية المعلومات .

المبحث الثالث: تقييم الأداء اللوجستي و التشغيلي لمؤسسة ميناء الجزائر

نظرا للمكانة التي تحظى بها مؤسسة ميناء الجزائر على المستوى الوطني و الذي يعتبر ميناء رئيسيا تتركز معظم النشاطات على مستواه فان الوضعية اللوجيستية و كذا التشغيلية بهذا الميناء تعكس المستوى العام لهذه الأنشطة على مستوى الوطن ككل و لأجل ذلك سوف نتطرق إلى تحديد البنية وكذا الأنشطة اللوجيستية على مستوى الميناء ، لنقوم بعد ذلك بتحليل مختلف الأنشطة التي تمت على مستواه للفترة بين 2012 و 2019 كفترة للدراسة

المطلب الأول : البنية و الأنشطة اللوجيستية بمؤسسة ميناء الجزائر

أولا : البنية اللوجيستية بمؤسسة ميناء الجزائر

تحوز مؤسسة ميناء الجزائر على عدد من المرافق اللوجيستية تساهم في دعم أنشطتها بشكل ملحوظ و من بين هذه المرافق اللوجيستية نجد

1 انجاز القاعدة اللوجيستية (الميناء الجاف الروبية) : في سنة 2018 تم

تدشين هذا الميناء الجاف بالمنطقة الصناعية الروبية ، هذه القاعدة اللوجيستية من شأنها فك الخناق عن ميناء الجزائر العاصمة ، حيث يساعد على تطوير عمليات التصدير و الاستيراد مع التحكم في التكاليف باعتبار أن تكاليف النقل تمثل حاليا حوالي 35% من التكلفة الإجمالية للمنتج ، كما أن الواردات الأقل تكلفة تعتمد على لوجيستيك يتماشى و المعايير الدولية . تقدر مساحة الميناء 51000 متر مربع و التي بإمكانها استيعاب 35000 حاوية تستجيب للمعايير الدولية في مجال تخزين منتجات الاستيراد و التصدير .

يتواجد الميناء الجاف الجديد وسط المنطقة الصناعية الروبية على مستوى محطة السلع التي يمكن الوصول إليها عبر الطريق الوطني رقم 5. تحتوي هذه القاعدة اللوجيستية على

- جهاز سكاير في حالة الاستغلال .

- رافعتين للتفريغ بسعة 3 طن .

- المنشأة متصلة بالمركز الوطني للإعلام الآلي و الإحصائيات التابع للجمارك .

2 - الوسائل البحرية : حيث تعزز الأسطول البحري على مستوى مؤسسة ميناء الجزائر

و تبعا للبرنامج الاستثماري الذي أدرجته الإدارة العامة للميناء في السنوات الأخيرة في خططها

الفصل الثاني: - استخدام العمليات اللوجستية على مستوى مؤسسة ميناء الجزائر

التنمية بخمس (5) قوارب رسو كما تم استلام 3 زوارق إرشادية عالية الأداء وفي الوقت الراهن تمتلك سلطة ميناء الجزائر أسطولا بحريا قادرا على تحسين الأنشطة و يزيد من معدل التعامل مع السفن .

كما تم التخطيط للإصلاح الفني للأجهزة القديمة بهدف إعادة تشغيلها في المواعيد المحددة ، و بالتالي بفضل هذه الوسائل الحديثة يمكن للميناء تلبية الطلب و تولي مسؤولية السفن في إطار زمني قصير .

ففي 20 فيفري 2017 تم إطلاق قوارب الإرشاد و قوارب الإرساء (البهجة ، محروسة و مزغنة) هذه المعدات تدخل في التشغيل التجاري .

يحدد قبطان مكتب رئيس الميناء ان مهامهم الرئيسية هي صعود الطيارين على متن السفينة، صعود أطقم السفن و النزول منها في البحر صعود الطعام و قطع الغيار عند الطلب و ربما نزول المرضى

كما تقرر تشغيل زورقين إرشاديين جديدين و الاحتفاظ بالثالث احتياطيا للزيارات .

3 المخطط المائي :

تبلغ مساحة الميناء المحمية بهذه الهياكل 184 هكتار مقسمة إلى 3 أحواض متتالية :

- حوض الميناء القديم 75 هكتار .

- حوض أغا 35 هكتار .

- حوض مصطفى 74 هكتار .

يبلغ عدد أحواض الإرساء للميناء 37 حوض متعاقبة تمتد من الغرب إلى أشرق يتراوح

عمقها من 5 إلى 10 أمتار ، يبلغ الطول الإجمالي لهاته الأرصفة 8352 م

غير أن ميناء الجزائر يتميز بأعماق ضعيفة لا تتماشى و تكنولوجيا صناعة السفن الحديثة ، حددت بين 8 و 11,5 متر ، بحيث تستقبل فقط السفن صغيرة الحجم بطاقة حمولة لا تتجاوز 400 حاوية و هي تحت المتوسط العالمي للحمولة .

كما أن ميناء الجزائر يتميز بمحدودية الأرصفة ، حيث لا يتجاوز طولها 300 متر و هي مؤهلة لاستقبال سفن الجيل الأول فقط ، إضافة إلى نقص مراكز التوقف ، حيث يصل عدد السفن التي تنتظر دورها في عرض البحر إلى أكثر من 7 سفن و لفترة أكثر من 10 أيام ، خاصة بالنسبة لسفن القمح و هذا حسب إحصائيات 2012 .

4 مكتب الإشارات البحرية :

مسؤول عن ترسيم الساحل الجزائري بالوسائل المرئية و الصوتية و الراديوية لدى المكتب ورش عمل و رصيف لمركباته في الرصيف 26 .

5- سياسة الجودة : حصلت شركة ميناء الجزائر على شهادة نظام إدارة الجودة العالمية ISO 9001 سنة 2015 و هذا نتيجة للهدف التي تسعى إليه من خلال :

- تحسين كفاءة عملياتها باستمرار

- تعزيز نهجها الموجه للعملاء مع معارفها و سمعتها التقنية لتنفيذ مهمتها في

المجالات التالية :

- قيادة السفن و رسوها مع سحب المياه و إعادة تعبئتها بالوقود
- تعامل مع الفرق و الآلات (الموارد البشرية و المادية)
- تفرغ البضائع المختلفة

هذه الوثيقة هي دليل على المعرفة و الأداء و التطوير بالميناء بناء على العمل المستمر في خدمة عملائها ، تطور ذهنيات الموظفين بما يتماشى مع المعايير و اللوائح الدولية السارية التي تحكم أنشطتها

- تطبيق مبدأ التحسين المستمر لتمكين الشركة كي تكون سباقة في سوقها
- تكامل نظام إدارة الجودة مع إستراتيجية الشركة من اجل ضمان كفاءة أعمالها , وتطور محاور تحديث سياسة الجودة جول ما يلي :

• تلبية متطلبات عملائها من حيث الخدمات البحرية / الموانئ و تلبية توقعات الأطراف الأخرى المهمة .

- الاستخدام الفعال و العقلاني للموارد البشرية و المادية للشركة .
- استمرار توفير التدريب و الترقية لموظفي الشركة .
- تعزيز التواصل الداخلي و ضمان افضل ظروف العمل و الصحة و السلامة لجميع

العمال

كما تحصلت المؤسسة على شهادة المواصفات الدولية iso14001 الخاص بأنظمة البيئة و سعي للمؤسسة و العمل على الحد من انبعاث و تسرب النفايات إلى كل من الماء الأرض و الهواء .

6 العنصر البشري (التدريب و التكوين) :

لأنشطة تدريب اليد العاملة أهمية بالغة بما ينعكس على مستويات الأداء و الكفاءة الإنتاجية حيث تساعد على الاستخدام السليم و الصحيح للمعدات و الوسائل بما يقلل من تكاليف الصيانة و يخفف حالات الإصابات أثناء النشاط .

و بمقتضى الشراكة بين مؤسسة ميناء الجزائر و موانئ دبي العالمية تم تدريب العمالة الجزائرية بعدد من الموانئ التابعة لميناء دبي بعدد من الدول غير أن ذلك غير كاف ، حيث يعاني الميناء من ارتفاع عدد اليد العاملة ، الغير مؤهلة على مستوى الميناء

7 معايير السلامة و الأمن على مستوى الميناء :

أقرت الحكومة في سنة 2018 تدابير جديدة لحماية الموانئ و السفن الحاملة للراية الوطنية لمواجهة التهديدات الأمنية ، حيث تقرر إنشاء هيئات جديدة و لجان أوكلت لها مهمة تقييم الإخطار و الأجهزة الأمنية الموضوعة ، و تنفيذ التدابير المستعجلة لمواجهة أي تهديد للموانئ أو السفن

وميناء الجزائر على غرار باقي الموانئ فقد استفاد من هذه التدابير فقد انشأت على مستواه لجنة للامت البحري و ألمينائي تتمثل مهامها في

_ تنسيق تنفيذ البرنامج الوطني للأمن البحري و ألمينائي

_ تقييم الإخطار و الأجهزة الأمنية الموضوعة بشكل دوري

_ إيداء الرأى في خطة امن المنشأة المينائية

_ التأكد من مراعاة التدابير الأمنية عند تهيئة الميناء

_ اقتراح كل إجراء من شأنه تعزيز جهاز ا

8 عمليات النقل من الباب الى الباب : تقدر نسبتها 30 % بالنسبة للميناء و بخسائر

تقدر بـ 3,2 مليار دولار سنويا بينما المعدل العالمي بين 15% و 16% . و هذا راجع إلى موقع الميناء في منطقة سكنية ، حيث ان هذه العملية تتطلب استخدام وسائل النقل الأخرى .

ثانيا : الأنشطة اللوجستية بالميناء

لفرع اللوجستيك علاقة مع المؤسسة الأصل هذه العلاقة ينظمها القانون التجاري ، بحيث تمارس الشركة المراقبة عن طريق أجهزة تسيير الفرع .

و من خلال ذلك نلاحظ انه ورغم تواجد أنشطة لوجيستية مكثفة و منظمة تحت فرع لوجستيك ، إلا أنها عبارة عن نشاطات مبعثرة تفتقد إلى التنسيق و التكامل بين العمليات ، و دقة الانجاز ، خاصة و أن ميناء الجزائر لم يصل بعد إلى مستوى الجيل الثالث ، باعتبار هذه الموانئ هي المؤهلة لاحتضان فروع لوجيستكية ذات قيمة مضافة (حسب ما أدلى به خبراء الموانئ)، وهذا رغم ما يتميز به الميناء من مميزات هامة وهي :

_ الموقع الجغرافي المتميز .

_ القوانين و التشريعات الملائمة نسبيا .

_ قرب الفرع من شبكة مواصلات برية و بحرية و جوية .

_ الاستقرار السياسي النسبي .

إلا انه و رغم ذلك تتقصه الكثير من العناصر التشغيلية الهامة الأخرى و التي يجب توفرها في الميناء حتى يصبح مركزا لوجيستيا متميزا يستفيد من تكثيف نشاطاته و من الدخول المتدفقة عليه ، فهذه العناصر تكون بمثابة نقائص واجب معالجتها و هي

1-الخدمات الفنية :

1 - 1 - المناولة :

تشمل المناولة المينائية عمليات شحت البضائع ، رصها و فكها و إنزاله و تسليمها لأصحابها ، وهي خدمات يوفرها الميناء باستخدام الآليات المتحركة و الثابتة و قد نص عليها المشرع الجزائري في المواد 912 و 919 من القانون البحري .

و نظرا لأهمية العملية فقد اشترط المشرع تنفيذها في إطار الكفاءة المهنية ، ووفقا للمادة 914 يجب توفر المعدات اللازمة للقيام بها أحسن وجه ، و هناك عدة أنواع من المعدات المستعملة لمناولة البضائع في الميناء منها الروافع الكبيرة (الأوناش) ، الرافعات الشوكية و الرافعات المتخصصة .

نظام العمل لتفريغ البضائع و تحميلها : تتم عمليات المناولة في أيام العمل من السبت إلى الخميس حيث يمكن إجراءها خلال الليل ليوم الجمعة و في أيام العطل الرسمية بناء على طلب العميل ووفقا لجدول العمل التالي

الفترة الصباحية من 7 صباحا إلى 1 ظهرا

فترة ما بعد الظهر من 1 ظهرا حتى 7 مساء

المناوبة الليلية الوردية الأولى من 19,00 إلى 1,00

تحصلت الشركة سنة 2014 على ست شاحنات نصف مقطورة جديدة و هو ما أعطى قفزة حقيقية لعمليات نقل الحاويات الر مناطق التخزين بالميناء .

تستخدم هذه الآلات الجديدة لنقل الحاويات التي تم تفريغها على رصيف الميناء إلى مناطق EPAL التخزين و العكس بالعكس ، كما توضح في معلوماتها الشهرية بعد كل عملية تفريغ للحاوية ، يتم نقلها بسرعة إلى منطقة تخزين لمسح الأرصفة

يتم تنفيذ عملية النقل هذه بواسطة شاحنة ذات حمولة كبيرة لدعم وزن حاوية 20 أو 40 قدما ، كما توضح ، كما تعززت الشركة ب 8 رافعات شوكيه سعة 32 طن ، ورافعة ميناء سعة 60 طنا ، ورافعة ذاتية الدفع 300 طن و مضختان للحبوب بحركة 180 طن / الساعة .

وعليه فقد تم تحقيق نتائج فعالة بفضل اقتناء معدات مناولة جديدة ، و بالتالي انخفض عدد السفن منذ بداية 2014 بنسبة 75% من عدد السفن في المرفأ و هذا بفضل الرافعات و معدات المناولة

ولأجل تنمية نشاطها وتحسين مردود الموانئ اقتنتت المؤسسة عدة تجهيزات عصرية على غرار ستاكارو ، الرافعات و الرافعات المتحركة الأوتوماتيكية كما تعزز الأسطول البحري سنة 2018 ب 15 جرار قاطرة بقدرة جر 45 إلى 70 طنا موجهة بأحدث التقنيات .

كما سيتم الحصول على 4 جرارات قاطرة أخرى خلال 2019 / 2020 ، إضافة إلى قنوات الإرساء و القوارب التجريبية .

غير أن هذه الإمكانيات غير كافية لأجل قيام الميناء بنشاطاته على أكمل وجه و بما يرضي أطراف التعامل خصوصا و أن هذه التجهيزات تستخدم بشكل كبير و أحيانا دون توقف .

و بصفة عامة فان الأجهزة و الوسائل الخاصة بالمناولة تتميز بالقدم و هو ما اثر سلبا على إنتاجية الميناء

هذا وان مؤسسة ميناء الجزائر (epal) من خلال إدارة الحاويات قد نفذت عملية ممتازة من حيث مناولة الحاويات ف يناير 2019 ، ه عملية تظل جوهر نشاط شركة ميناء الجزائر من خلال السفينة DIANE A التي يبلغ طولها 184 متر و المملوكة للعميل الذي يرفع العلم التركي ARKAS نحمل على متنها 818 حاوية موزعة على من عشرين الى أربعين قدما ، فمن النادر جدا أن تستقبل EPAL مثل هذه الشحنة الكبيرة في سفينة واحدة ، و هذا أمر جيد لمؤشرات النمو و إحصائيات الشركة على الرغم من الظروف الجوية السيئة في فصل الشتاء .

فوفقا للقاعدة لا تترك السفينة تنتظر في المرفأ حيث بمجرد الانتهاء من تفريغ هذه السفينة كان لدى فرق EPAL 940 حاوية مكافئة فارغة محملة

غير ان قدرات الميناء و هو أهم بنية تحتية لموانئ الجزائر سوف يصل إلى نقطة التشبع لذلك تفكر السلطات في إنشاء ميناء اخضر مساحته مفتوحة بعيدة عن المدينة ، تم الانتهاء من دراسة تحديد الموقع بين مدينتي دلس (بومرداس) و تنس (الشلف) وهذا حسب تصريح للوزارة ، حيث سيتم نقل بعض أنشطة الميناء تدريجيا إلى هذا الميناء .

1-2 التشوين :

و هو تداول البضائع و تحريكها و كذا معالجة البضائع أثناء عملية شحنها و رصها أو على مراجعة البضائع للتأكد من العلامات على الطرود و عدد هذه الطرود ، وزنها و ان كانت مطابقة لما ورد في تصريحات الشاحن

هذه المراجعة تتم طبقا للعرف السائد بالميناء و كذا طبقا للاتفاق المبرم بين طرفي عقد النقل بحسب ظروف الحال ، لحساب الشاحن أولا و البضاعة على الرصيف ن و لحساب الناقل ثانيا

على ظهر السفينة و قد تناوله المشرع في المادة 920 من القانون البحري { يشمل تشوين البضائع ، العمليات الموجهة لتأمين استلام و تأشير و التعرف في اليابسة على البضاعة المشحونة او المنزلة و حراستها إلى أن يتم شحنها او تسليمها إلى المرسل إليه .

1 - 3 ورش الإصلاح و الصيانة :

- يتوفر الميناء على ورش لإصلاح و صيانة السفن متى احتاجت إلى ذلك لأجل الحفاظ على مكانتها و أهميتها ، و حتى لا تنتقل السفن إلى موانئ أخرى لإصلاح إعطابها، إضافة إلى أن هذه الخدمات وجد مينائية تتعلق بسلامة الملاحة و استقبال السفن هي
- _ حاجز الأمواج : و هو جدار بحري متين البناء ، يشيد عادة من أغلفة إسمنتية مملوءة بالأحجار مغطس في البحر ، الهدف منه استقبال الأمواج العاتية عند اقترابها من الشاطئ و منعها من الوصول إلى الميناء .
 - _ الرصيف البحري : هو رصيف ممتد من البر يؤدي نفس غرض حاجز الأمواج ، و يستخدم أيضا في استقبال السفن و ربطها إليه .
 - _ مربط الميناء : عند رسو السفينة تلقى بمخاطفها في الماء كما تربط بإحكام في رصيف الميناء بواسطة كابلات تشد إلى مرابط و تكون الكابلات أو الحبال صلبة و متينة .
 - _ الأحواض : هو مكان تجمع لماء البحر يحيط به رصيفان أو أكثر
 - _ المرطم : هو الأرض الموجودة بين حوضين .

2 - التخزين :

- و هي الخدمات الرئيسية التي يوفرها الميناء ، توفير أماكن لتخزين أنواع البضائع و بالطريقة التي تتناسب مع كل نوع من البضائع ، و بالتالي حفظها و حمايتها من الضياع و السرقة و التلف و كذا عوامل الطبيعة
- سعة التخزين :تبلغ مساحة التخزين الإجمالية لميناء الجزائر 282 ألف متر مربع تمثل 24 بالمائة من المساحة الإجمالية موزعة بالتساوي بين المناطق الجغرافية الثلاث للميناء و تتسع للبضائع المختلفة :
- أرض صلبة 232 000 متر مربع .
 - 12 متجرا بمساحة 50000 متر مربع .
- تسمح هذه السعة بتخزين 120 ألف طن من البضائع ، في حين أن متوسط الحجم الذي يتم إنزاله شهريا هو 800 ألف طن
- _ غير ان ميناء الجزائر لا توجد لديه حظيرة لتخزين المواد الخطيرة و إن لم يتقدم الزبون في الوقت المحدد فان السفينة تبقى عالقة ، رغم الفرار الحكومي الصادر في 2009

الفصل الثاني: - استخدام العمليات اللوجستية على مستوى مؤسسة ميناء الجزائر

القاضي بإعادة توجيه السلع غير الموضوعة في حاويات إلى موانئ أخرى من غير ميناء الجزائر و كذا إنشاء مخازن للسلع تحت الرقابة الجمركية و حظائر لتخزين المواد الخطيرة .

3- الخدمات المقدمة على مستوى الميناء

هناك عدة خدمات تقدمها المؤسسة تتمثل في

3 1 - التزود بالوقود : توفر نفتال تزويد السفن بالوقود عن طريق صندلين

سعة 1100 طن و بمعدل تدفق يبلغ 200/300 متر مكعب في الساعة أثناء العمليات التجارية , مع تجنب أي انتظار للسفن

توجد موانئ التزود بالوقود أيضا في رصيفي 26 و30 بمعدل تدفق لكل ساعة يبلغ 100/200 متر مكعب .

3 - 2 - العبور المتخصص :يتم توفيرها من قبل الشركات العامة و الخاصة , شركات

الشحن / السمسرة العامة و ائسفن الخاصة , حيث أن أكثر من عشرين شركة خاصة تقدم خدمات بحرية متنوعة بميناء الجزائر .

3 - 3 الإمدادات الغذائية :يتم توفير الإمدادات الغذائية من قبل الشركات العامة و

الخاصة comarpex Algérie sp a

3 - 4 إمدادات المياه : يتم توفير إمدادات مياه الشرب عن طريق ميناء الجزائر

العاصمة

3 - 5 نفايات السفن : نشاط القمامة (جمع النفايات المنزلية و ما شابهها من السفن

المقيمة في أرصفة ميناء الجزائر و نقلها إلى مركز المكب الفني) تقدمه شركة ميناء الجزائر epal

3 - 6 الإرشاد البحري : عملية الإرشاد من أقدم النظم البحرية ، و قد عرفه القانون

البحري في المادة 171 على انه المساعدة المقدمة إلى الربابن من قبل مستخدمي الديوان الوطني للموانئ المرخص له من قبل الدولة لقيادة السفينة عند دخولها الموانئ و المياه الداخلية والخروج منها

3 - 7 - القطر البحري : و هو عقد تقوم بمقتضاه إحدى السفن بجر أو سحب سفينة أخرى

مقابل الحصول على أجره ، مع اشتراط أن تكون السفينة المقطورة مملوكة لشخص آخر ، أي

هو الاستعانة بقوى محرّكة خارجية و قد نصت المادة 864 من القانون البحري الجزائري على وجوب أن تتم خدمة القطر بالمهارة التي تتطلبها الظروف بدون توقف لا فائدة منه وتبرز أهمية تحديد وقت بدا عملية القطر ونهايتها من خلال تحديد نطاق المسؤوليات الناشئة عن العملية

4- نظم المعلومات و الإعلام الآلي :

يشهد النظام الإعلامي للتسيير الآلي للجمارك تعطلات و توقفات أثناء عملية الجمرّكة التقنية مما يعطل مصالح المتعاملين و تضرهم و انعكاس ذلك سيرورة السمة اللوجيستية ، حيث ان النظام مرتبط أساسا بشبكة الاتصالات العمومية مما يزيد من خطر القرصنة ، كما ان نظام الجمارك مفتوح 24/24 ساعة

تقييم الأنشطة اللوجيستية

و عموما يمكن القول أن النشاطات اللوجيستية بالميناء لم ترقى إلى المستوى المطلوب ، حيث أن القطاع لم تكن له الخبرة و الدور الكبيرين في زيادة الإنتاجية وتحقيق القيمة المضافة ، حيث أن الميناء غير مؤهل بعد لمثل هذه الأنشطة و بشكل كاف إضافة إلى ذلك غياب المنافسة على المستوى الداخلي و الخارجي خصوصا مع الدول المغاربية (تونس و المغرب على أساس أن التوجه بالنقل البحري نحو ميناء الجزائر يعد أكثر تكلفة بسبب الظروف السيئة للميناء و هو ما يصعب عملية تطبيق الأسلوب الراسي لتطوير الميناء و الذي يصلح فقط في بيئة مهياة لذلك .

المطلب الثاني: حركة الملاحة البحرية في ميناء الجزائر

أولا : حركة السفن الداخلة إلى الميناء :

يستقبل ميناء الجزائر كغيره من الموانئ الجزائرية مجموعة من السفن و هذا بالنظر لتعدد و اختلاف البضائع فيه ، سواء كانت مواد بترولية أو بضائع عامة أو غيرها، و لكل نوع من البضائع سفن متخصصة معينة تختلف في الأحجام و الأشكال يتم استقبالها في الأرصفة 37 لميناء الجزائر.

الجدول رقم (17): تطور حركة السفن الداخلة للميناء خلال الفترة (2012-2019)

وحدة القياس: سفينة

السنة	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
السفن الداخلة	2094	2222	2250	2250	2244	2102	1982	1974

المصدر: الملحق رقم (01)

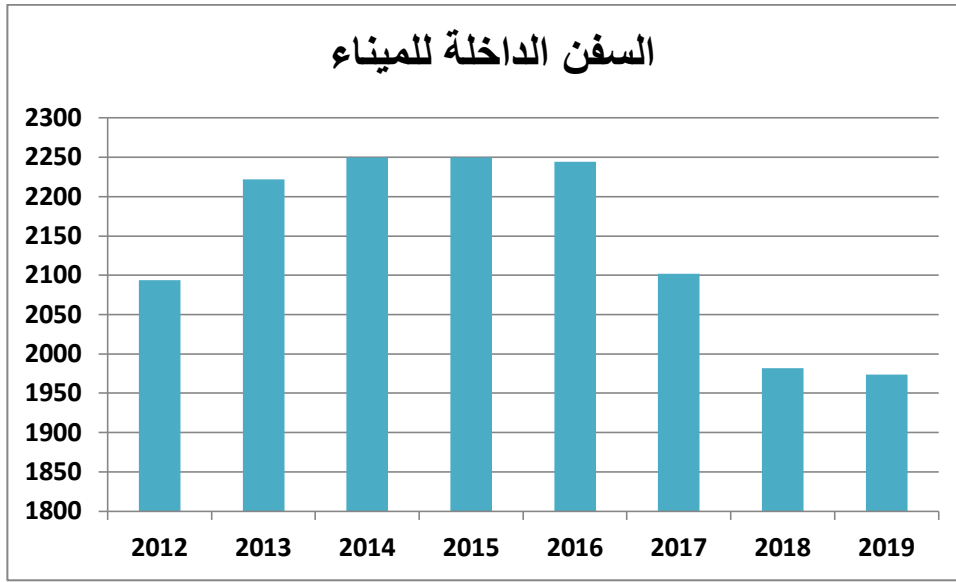
من خلال ملاحظتنا للجدول نلاحظ ان عدد السفن الراسية في ميناء الجزائر في سنة 2012 ، 2094 سفينة متنوعة و متخصصة و في سنة 2013 شهدت حركة السفن ارتفاعا بنسبة 6 % أي بزيادة قدرها 128 سفينة ، و تواصل معدل ارتفاع حركة السفن البحرية على مستوى الميناء في سنة 2014 بزيادة قدرها 28 سفينة ليستقر عدد السفن الوافدة عند معد ثابت في سنة 2015 ب 2250 سفينة .

ابتداء من سنة 2016 بدأت حركة السفن التي يستقبلها ميناء الجزائر في الانخفاض حيث سجل الميناء رسو 2244 سفينة في المقابل انخفاض ملحوظ في سنة 2017 ب 2102 سفينة أي انخفاض بنسبة 6 % عن السنة الماضية في حين شهد انخفاضا أيضا في سنة 2018 ب 120 سفينة أي بنسبة 5 % بينما نجد ان عدد السفن التي لمست ميناء الجزائر في شهر ماء من سنة 2018 هو 170 سفينة منها 165 متعامل اقتصادي ، مما يدل على انخفاض قدره (-) 7.61 % مقارنة بشهر جوان لعام 2017 أما الحمولة الإجمالية فقد نمت بنسبة 5.02 %، ارتفعت من 1 966 649 طن في شهر ماي 2017 إلى 2 065 371 طن عن نفس الفترة في سنة 2018

و في سنة 2019 شهدت حركة السفن البحرية انخفاضا طفيفا ب 8 سفينة عن سنة 2018 كما يوضحه الشكل الموالي

الملاحظ في حركة السفن التي يستقبلها ميناء الجزائر أن هناك انخفاض تدريجي محسوس من سنة 2016 و هذا الانخفاض المحسوس له أسبابه و التي أدت إلى الانخفاض في حركة السلع و البضائع أيضا و هذا راجع بالأساس الى السياسة الاقتصادية المنتهجة من قبل الدولة (سياسة تقشفية) ابتداء من 2016 حيث انعكست اثارها على انخفاض في حركة السفن على مستوى الميناء للسنوات اللاحقة على التوالي

الشكل رقم (13): تطور حركة السفن الداخلة للميناء خلال الفترة (2012-2019)



المصدر: الملحق رقم (01)

ثانيا :حركة المشغلين :

الجدول رقم (18): تطور عدد المشغلين في الميناء خلال الفترة (2012-2019) .

وحدة القياس: مشغل

السنة	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
عدد المشغلين	1967	2075	2138	2135	2147	1993	1864	1820

المصدر: الملحق رقم (01)

نلاحظ من خلال الجدول إن عدد المشغلين على مستوى ميناء الجزائر عرف منحى تصاعدي من سنة 2012 حيث كان 1967 مشغل في حين بلغ في سنة 2013 ، 2075 مشغل أي ارتفع بنسبة 5,5% ، ليواصل الارتفاع سنتي 2015 و 2016 سنة 2017 عاود الانخفاض من جديد ليستمر لسنتي 2018 و 2019 و يمكن إرجاع ذلك إلى السياسة التقشفية التي انتهجتها الدولة و انعكاساتها على المعاملات الدولية من تصدير و استيراد و هو ما نتج عنه تقلص حجم هذه المعاملات و بالتالي انخفاض حركة المشغلين .

ثالثا: انتظار السفن في الشعاع و بقائها على الرصيف

1- انتظار السفن في الشعاع او البندر :

إن استقبال السفن على مستوى ميناء الجزائر يتم وفق إجراءات و تدابير تنظيمية واضحة و دقيقة حيث أن بمجرد وصول الباخرة إلى حوض الميناء تقوم المصالح المختصة متمثلة في قاعة الضبط بتأمين رسوها في افصل الظروف بالرصيف المخصص لها وفق مناورات تتم باحترافية و إتقان اخذين بالاعتبار خصائص السفينة و حساب التصيب على مستوى الأرصفة ، قبل ذلك هناك مرحلة الرسو في البندر أو الشعاع حيث على مستوى ميناء الجزائر يقسم البندر إلى أربع مناطق مختلفة متباعدة ، واحدة لسفن البضائع العامة ، و الأخرى لسفن البضائع المصنفة خطيرة و منطقة ثالثة مخصصة لعمليات التموين و الملجأ أو تغيير الأطقم ، فيما توجد مرحلة رابعة توجع إليه السفن كملجأ في حالة التقلبات المناخية ، و في حالة استعجاله يعلن عنها من إحدى السفن أو على الرصيف طبيعة نداء استغاثة حينها يتم تفعيل مخطط للنجدة لتقديم المساعدة للسفينة المنكوبة .

الجدول رقم (19): معدل انتظار السفن في الشعاع خلال الفترة (2012-2019) .

وحدة القياس يوم

السنة	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
الانتظار في الشعاع	1,18	2,64	2,27	2,34	1,3	0,96	0,9	1,12

المصدر: الملحق رقم (04)

ما يمكن ملاحظته من خلال تحليلنا لمعطيات هذا الجدول حول مدة انتظار السفن بالشعاع و بصفة عامة هو التذبذب في هذه المدة بين ارتفاع و انخفاض وهو ما يفسر عدم وجود إستراتيجية واضحة في تسيير حركة السفن ، فخلال سنة 2013 لاحظنا ارتفاع في مدة الانتظار مقارنة بسنة 2012 بمقدار 1,46 أي ما يعادل 1 يوم و 11 ساعة و 3 دقائق أي ما يمثل ارتفاع بنسبة 123,73 % ، سنة 2014 شهدت انخفاضا في مدة الانتظار على الشعاع ليصبح 2,27 يوم أي ما يمثل 1 يوم و 6,5 ساعة بانخفاض قدر بـ 0,37 أي ما يعادل 9 ساعات وهو يقارب نسبة 14% كانخفاض و هذا بالرغم من أن عدد السفن المستقبلية في نفس العام شهد ارتفاعا و هذا ما يدل على ان هناك كفاءة في الأنشطة اللوجستية من شحن و تفريغ و

الفصل الثاني: - استخدام العمليات اللوجستية على مستوى مؤسسة ميناء الجزائر

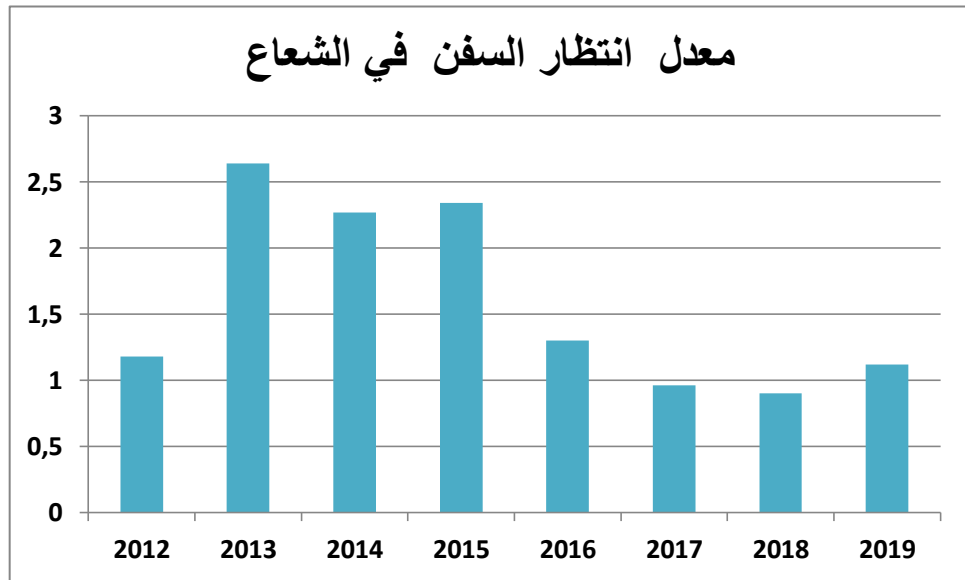
مناولة في اقصر وقت ممكن بتكاليف اقل , لتعاود الارتفاع بنسبة طفيفة سنة 2015 بمدة 2,34 لارتفاع يقدر ب 0,07 أي ما يمثل 1 ساعة و 41 دقيقة بارتفاع نسبته 3 %.

سنة 2016 شهدت انخفاضا ملحوظا في مدة انتظار السفن على الشعاع فبعد ان كان 2,34 سنة 2015 انخفض الى 1,3 سنة 2016 ما يمثل 1 يوم 7 و 12 دقيقة .

ليستمر في الانخفاض سنتي 2017 و 2018 بانخفاض يقدر على التوالي (0,34 = 8 ساعات و 10 دقيقة) , (0,06 يوم = 1 ساعة و 26 دقيقة) اي ما يمثل نسب انخفاض على التوالي 26,16 % , 06,25 % . هذا راجع بالأساس إلى انخفاض تدريجي في حركة السفن و الملاحه في هاته السنوات

في سنة 2019 شهدت ارتفاعا في مدة الانتظار على الشعاع من جديد لتصل 1,12 يوم إي ما يعادل 1 يوم 2 ساعة و 53 دقيقة وهو ما يمثل ارتفاع بمقدار 0,22 يوم ما يعادل 5 ساعات و 17 دقيقة و هو ما يمثل نسبة 24,44 % .

الشكل رقم (14): معدل انتظار السفن في الشعاع خلال الفترة (2012-2019) . يوم



المصدر: الملحق رقم (04).

2- بقاء السفن على الرصيف :

الجدول رقم (20): معدل بقاء السفن على الرصيف خلال الفترة (2012-2019) .

وحدة القياس: يوم

السنة	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
البقاء على الرصيف	3,6	4,37	4,04	3,95	3,95	2,93	2,93	3,29

المصدر: الملحق رقم (04).

من خلال جدول معدل بقاء السفن على الرصيف نلاحظ أن متوسط معدل البقاء على الرصيف لسنوات الدراسة يساوي 3,6325 يوم أي " أيام و 15 ساعة و 11 دقيقة .

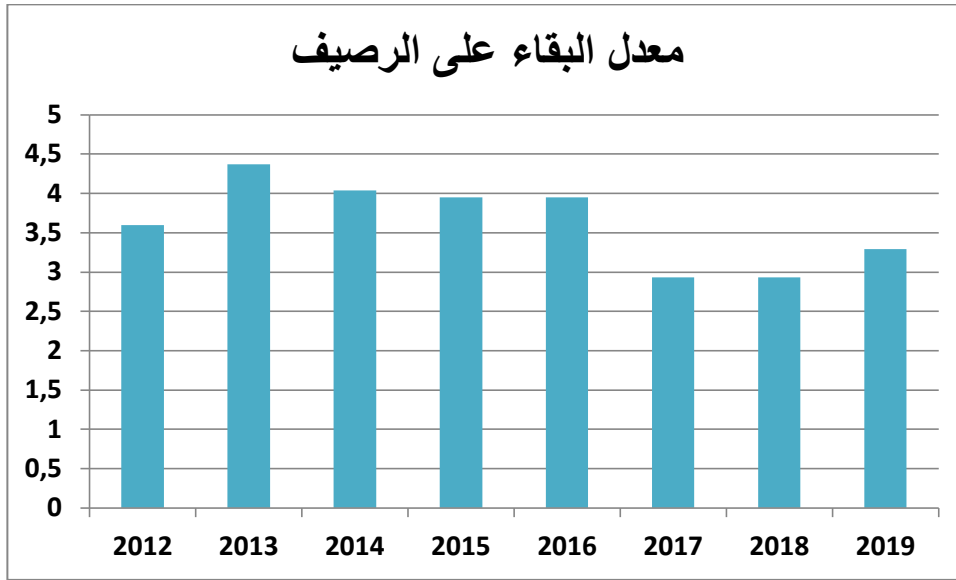
بالنسبة لسنة 2012 نلاحظ أن مدة البقاء على الرصيف يقارب المعدل المتوسط بما يعادل (3,6 يوم = 3 يوم و 14 ساعة و 24 دقيقة) و هذا بسبب ارتفاع حجم حركة الحاويات، في سنة 2013 شهد الميناء ارتفاعا في مدة الانتظار بما يساوي 0,77 اي ما يساوي 18 ساعة و 29 دقيقة و هو ما يمثل ارتفاعا نسبته 21,39% حيث في هذه سنة تم رسو 2222 سفينة ، سنة 2014 عرف الميناء تراجعاً في مدة البقاء على الرصيف بمقدار 0,33 = 8 ساعات و هو ما يمثل نسبة 07,55 % ،

في سنتي 2015 و 2016 عرف الميناء استقراراً في مدة البقاء مع انخفاضاً عن سنة 2014 بمقدار 0,09 و هو ما يعادل انخفاضاً ب 2 ساعة و 10 دقائق تقريبا و هو ما يمثل انخفاضاً نسبته 02,22% .

في 2017 شهد الميناء تراجعاً في مدة البقاء على الرصيف بمقدار 1,02 أي ما يعادل 1 يوم و 30 دقيقة بما يمثل نسبة 25,82 % وهي نسبة معتبرة و تطور جيداً إذا ما كانت حركة السفن تسير بشكل عادي ، هذا المعدل حافظ عليه الميناء في سنة 2018 و هو ما يمثل استقراراً على المستوى التسييري للميناء ، أما سنة الدراسة الأخيرة فقد عرفت ارتفاعاً ملحوظاً في مدة البقاء إذا ما قورن بالسنة التي قبله ، غير انه يبقى أقل من المتوسط السائد بالميناء بمعدل 3,29 ما يساوي 3 أيام و 7 ساعات بارتفاع قدره 0,36 = 8 ساعات و 38 دقيقة كزيادة في مدة البقاء ، هذه الزيادة تمثل نسبة 12,29 % .

و هذا ما يوضحه الشكل التالي :

الشكل رقم (15): معدل بقاء السفن على الرصيف خلال الفترة (2012-2019).



المصدر: الملحق رقم (04)

المطلب الثالث: حركة البضائع العامة و الحاويات في ميناء الجزائر

أولا : حركة البضائع العامة

1- حركة البضائع العامة على مؤسسة ميناء الجزائر

الجدول رقم (21): تطور حركة البضائع العامة على مستوى مؤسسة ميناء الجزائر

خلال الفترة (2012-2019).

وحدة القياس : طن

السنة	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
مؤسسة ميناء الجزائر	9363653	10289199	11311643	11890035	11547626	11397495	11427421	11674127

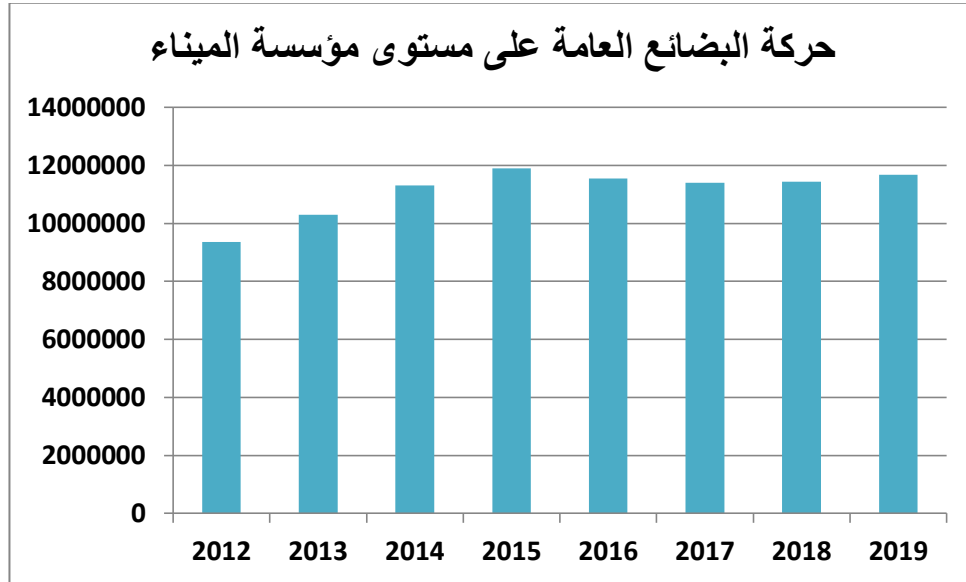
المصدر: الملحق رقم (02)

الجدول يمثل تطور حركة البضائع العامة على مستوى مؤسسة ميناء الجزائر فمن خلال قراءتنا له نلاحظ ارتفاع في عدد البضائع العامة في سنة 2012 مقارنة بسنة 2013 ب 925546 طن أي بنسبة 10 % هذا الارتفاع تواصل في سنة 2014 بزيادة قدرها 1022444

الفصل الثاني: - استخدام العمليات اللوجستية على مستوى مؤسسة ميناء الجزائر

طن أي بنسبة 10 % ، في سنة 2015 تواصل ارتفاع حركة البضائع أيضا بزيادة قدرها 578392 طن أي بنسبة 5 % و هو معدل ارتفاع منخفض مقارنة بالسنوات السابقة في سنة 2016 كان هناك انخفاض في حركة البضائع العامة مقارنة بالسنة الماضية حيث انخفضت حركة البضائع ب 342409 طن أي انخفاض بنسبة 2 % هذا الانخفاض تواصل أيضا في سنة 2017 بنسبة 1 % مقارنة بسنة 2016 أي ب 150131 طن . في سنة 2017 كان هناك ارتفاع طفيف في حجم البضائع العامة ب 29926 طن أي بنسبة ارتفاع 2 % مقارنة بسنة 2016 الأمر نفسه في سنة 2019 و التي شهدت ارتفاع محسوس في حجم حركة البضائع العامة فقد ارتفعت ب 246706 طن فعموما نلاحظ هناك منحى تصاعدي في حركة مناولة البضائع العامة من شحن و تفريغ على مستوى مؤسسة ميناء الجزائر و هو ما يوضحه الشكل التالي

الشكل رقم (16): تطور حركة البضائع العامة على مستوى مؤسسة ميناء الجزائر خلال الفترة (2012-2019) .



المصدر: الملحق رقم (02)

2- حركة البضائع العامة على مستوى موانئ دبي العالمية :

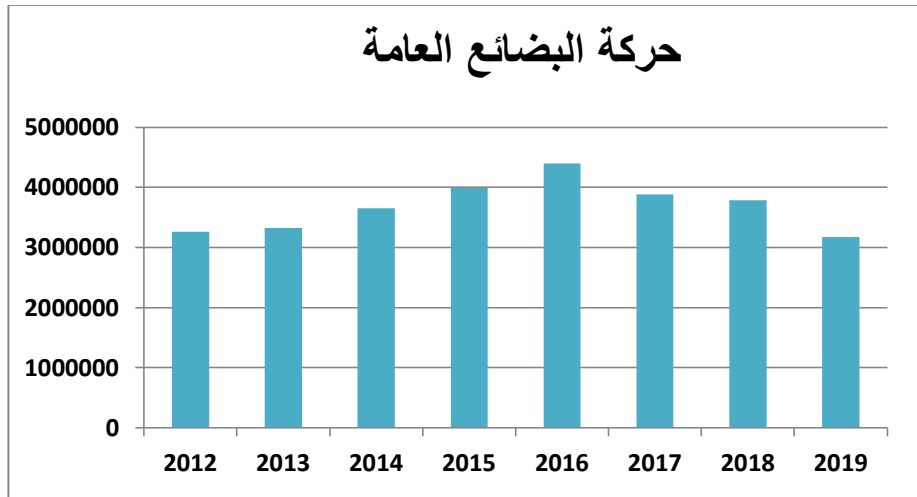
الجدول رقم (22): تطور حركة البضائع العامة على مستوى موانئ دبي العالمية خلال الفترة (2012-2019) .
وحدة القياس: طن

السنة	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
موانئ دبي العالمية	3260645	3327237	3652891	3984838	4394075	3882656	3783431	3169616

المصدر: الملحق رقم (02)

نلاحظ من خلال الجدول أن موانئ دبي العالمية على عكس مؤسسة ميناء الجزائر تشهد حركية اقل من ناحية حجم مناولة البضائع العامة المتداولة حيث في سنة 2012 تم مناولة 3260645 طن من البضائع و هو حجم يمثل 30 % فقط مما يتم تداوله في ميناء مؤسسة الجزائر في ذات السنة و نلاحظ على مستوى موانئ دبي العالمية أن هناك ارتفاع من سنة إلى أخرى على مستوى مناولة البضائع العامة حيث بشكل مستمر من سنة 2012 حتى 2016 لتتخفف تدريجيا للسنوات المتبقية 2017 و 2018 و 2019 و هذا راجع الى انعكاس اثار السياسة الاقتصادية على حركة البضائع العامة على كل الاطراف المتعاملة مع الموانئ الجزائرية و التي شهدت انخفاض في حركة الواردات بعد سنة 2016 و هو ما يوضحه الشكل الموالي

الشكل رقم (17): تطور حركة البضائع العامة على مستوى مؤسسة ميناء الجزائر خلال الفترة (2012-2019) .



المصدر: المصدر: الملحق رقم (02)

3- إجمالي حركة البضائع على مستوى الميناء :

الجدول رقم (23): تطور حركة البضائع العامة على مستوى الميناء ككل خلال الفترة

وحدة القياس : طن

(2012-2019) .

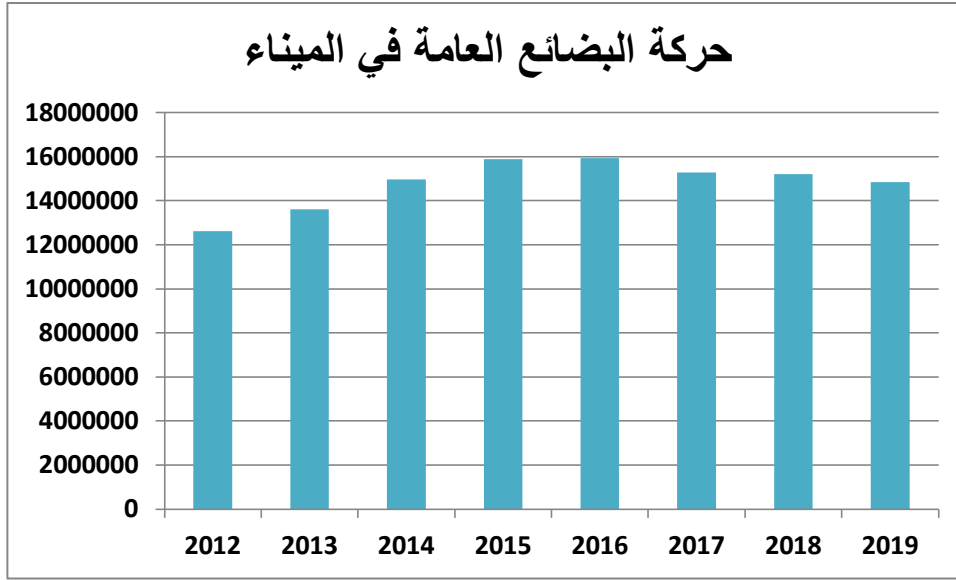
السنة	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
الإجمالي	12624298	13616436	14964534	15874873	15941701	15280151	15210852	14843743

المصدر: الملحق رقم (02)

من الملاحظ في الجدول رقم (24) و الذي يمثل تطور حركة البضائع العامة على مستوى ميناء الجزائر العالمي ككل أن هناك مستويان للتغير الأول هو الارتفاع من سنة 2012 إلى سنة 2016 و الثاني هو الانخفاض من سنة 2016 حيث ارتفع حجم البضائع المناولة في سنة 2013 بنسبة 7 % ليصل الارتفاع سنة 2014 بنسبة 9 % و في سنة 2015 ب 6 % مقارنة بالسنة الماضية .

شهدت سنة 2016 باعتبارها سنة الذروة للتجارة الجزائرية ارتفاعا طفيفا ب 0.4 % بعدها شهدت حركة البضائع العامة انخفاضا تدريجيا حتى سنة 2019 حيث انخفضت بمعدلات ضئيلة و يمكن إرجاع أسباب الانخفاض بالأساس منذ سنة 2016 إلى الانخفاض الحاد لأسعار البترول في سنتي 2015 و 2016 حيث بلغت نسبة الانخفاض لأسعار البترول ب - 55.1 % في سنة 2015 و هو انخفاض قياسي بالنظر للسنوات السابقة حيث تجاوز السعر عتبة 100 دولار للبرميل ما بين 2000 الى 2014 ليصل إلى 45 دولار للبرميل في 2016 الأمر الذي أدى إلى استنزاف الاحتياطي الصرف للبلد حيث انتقلت من 178.94 مليار دولار في سنة 2014 إلى 97.33 مليار دولار في سنة 2017 وفق ما جاء به التقرير السنوي للبنك المركزي سنة 2017 الأمر الذي أدى انخفاض أسعار الصرف ، و أدى أيضا الى انخفاض في الواردات من البضائع العامة بشكل تدريجي باعتبار أن الجزائر بلد مستورد بالأساس و هذا ما يوضحه الشكل ، الأمر الذي أجبر الحكومة إلى مراجعة السياسة التجارية للبلاد و تبني سياسة ترشيد الواردات و التخلي على البضائع و السلع الكمالية و إلى الرفع من القيود و الرسوم الجمركة لسلع معينة للحد من استيرادها و أيضا إلى التخلي عن منح رخص الاستيراد كل هذا للتخفيف من فاتورة الواردات .

الشكل رقم (18): تطور حركة البضائع العامة على مستوى الميناء ككل خلال الفترة (2012-2019).



الملحق رقم : (02)

ثانيا: حركة الحاويات في ميناء الجزائر

1 - حركة الحاويات حسب السنوات

1- 1 : حركة الحاويات على مؤسسة ميناء الجزائر

الجدول رقم (24): تطور حركة الحاويات على مستوى مؤسسة ميناء الجزائر خلال الفترة (2012-2019) . وحدة القياس : حاوية

السنة	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012
مؤسسة ميناء الجزائر	444621	387648	379819	375524	381197	418702	346866	312639

المصدر: الملحق رقم : (03)

من خلال قراءتنا لجدول حركة الحاويات على مستوى ميناء الجزائر خلال الفترة محل الدراسة نلاحظ ارتفاع وبوتيرة متزايدة لهذه الحركة بين 2012 و 2014 بالنسب على التوالي 10,95 % ، 20,71 % ، حيث سجلا زيادة ب 34227 بين 2012 و 2013 لترتفع بصفة مضاعفة بين 2013 و 2014 إلى 71836 .

في سنة 2015 سجل الميناء تراجع في حركة الحاويات ب 37505 أي ما يعادل نسبة 8,96 من 2014 لتستمر وتيرة الانخفاض في هذه الحركة في 2016 حيث سجلت انخفاض ب

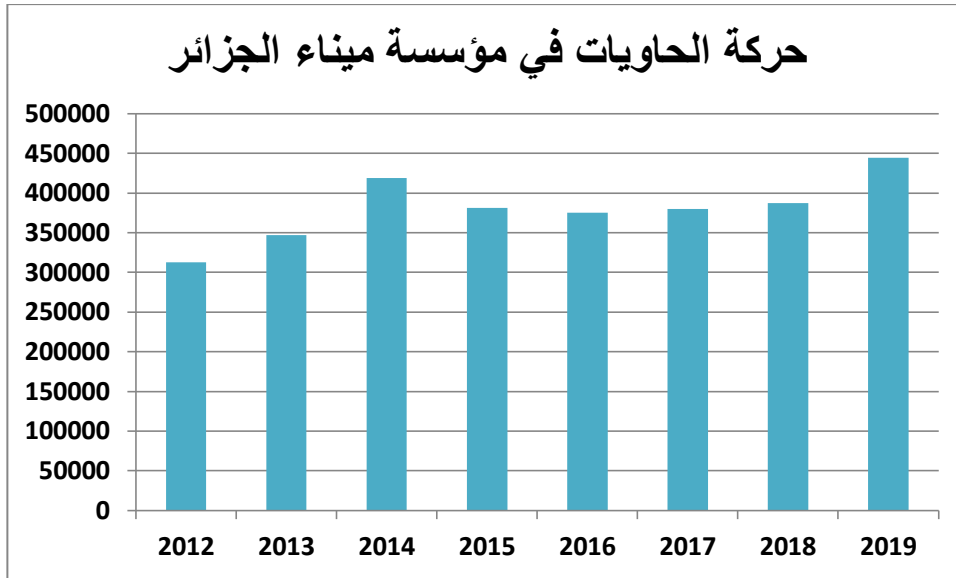
الفصل الثاني: - استخدام العمليات اللوجستية على مستوى مؤسسة ميناء الجزائر

5673 أي ما يعادل نسبة 01,5 % و هي نسبة منخفضة نوعا ما . لتبدأ هذه الحركة في الارتفاع من جديد ابتداء من 2017 وحتى 2019 بنسب و أرقام متفاوتة حيث كان الارتفاع في هذه الحركة بين 2017 و 2016 بـ 4295 بما يعادل 01,14 % لتستمر في الارتفاع بـ 7829 بنسبة 02,06%. أما بين 2018 و 2019 فتواصل ارتفاع هذه الحركة بنسبة 14,7 أي ما يعادل زيادة الحركة بـ 56973

و حسب وكالة الإنباء الجزائرية فقد بلغت حركة الحاويات في الاستيراد و التصدير 523186 بما يعادل عشرين قدم خلال الثلاثي الأول من 2019 مقابل 463394 معادل عشرين قدم خلال نفس الفترة من 2018 بارتفاع قدره 13 بالمئة هذه الحركة تمت أساسا بالميناء بنسبة 42% و يأتي هذا في إطار مواصلة الميناء لبرامج التنمية الخاصة بها من أجل دعم النمو في نشاطاتها و يتعلق الأمر باقتناء تجهيزات الحمولة قصد تحسين مردود الموانئ

الشكل رقم (19): تطور حركة الحاويات على مستوى مؤسسة ميناء الجزائر خلال

الفترة (2012-2019) .



المصدر: الملحق رقم : (03)

1-2 حركة الحاويات على مستوى موانئ دبي العالمية

الجدول رقم (25): تطور حركة الحاويات على مستوى موانئ دبي العالمية خلال

الفترة (2012-2019) . وحدة القياس : حاوية

السنة	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
الإجمالي	702936	737259	856595	851743	897655	843173	821861	812816

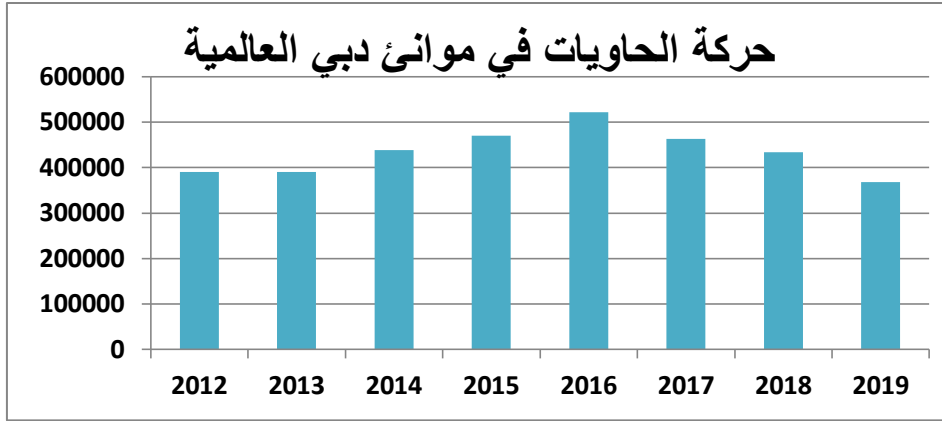
المصدر: الملحق رقم : (03)

من خلال ملاحظتنا للأرقام المسجلة عبر السنوات محل الدراسة لحركة الحاويات على مستوى موانئ دبي العالمي ، فقد شهد الميناء ارتفاع في وتيرة حركة الحاويات بين 2012 و حتى 2016 بالأرقام حسب تسلسل السنوات على التوالي 96 بزيادة نسبتها ضئيلة جدا 03,00 % ، 47446 بمعدل زيادة 12,15 % ، 32653 سنة 2015 بنسبة 07,46 % حيث نلاحظ انخفاض معدل نمو حركة الحاويات رغم الارتفاع بتراجع يقدر ب 4,69 % في سنة 2016 كانت ذروة ارتفاع حركة الحاويات للسنوات المدروسة حيث ارتفعت ب 51585 بما يعادل نسبة 10,96 %.

خلال سنة 2017 شهد الميناء تراجع في حركة الحاويات بما يقارب 59877 اي بمعدل انخفاض 11,47 % ليستمر في الانخفاض لسنتي 2018 و 2019 ب 28041 و 66018 على التوالي و بما يمثل نسبة 06,05 % و 15,20 % على التوالي أيضا حيث يلاحظ في السنة الأخيرة تسجيل أكبر انخفاض .

و يمكن ارجاع ذلك الى انخفاض كمية البضائع المستورة بعد 2026 و انحصار الصادرات الجزائري على المحروقات .

الشكل رقم (20): تطور حركة الحاويات على مستوى موانئ دبي العالمية خلال الفترة (2012-2019) .



المصدر: الملحق رقم (03)

1-3 إجمالي حركة الحاويات على مستوى الميناء :

الجدول رقم (26): تطور حركة الحاويات على مستوى ميناء الجزائر ككل خلال الفترة

(2012-2019) . وحدة القياس : حاوية

السنة	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012
الإجمالي	812816	821861	843173	897655	851743	856595	737259	702936

المصدر: الملحق رقم (03)

الجدول يمثل حركة الحاويات لإجمالي النشاط بالميناء حيث تمثل هذه الإحصائيات حركة الحاويات على مستوى مؤسسة ميناء الجزائر وكذا موانئ دبي العالمية مجتمعة و هذا بمقتضى الشراكة المبرمة بين الطرفين .

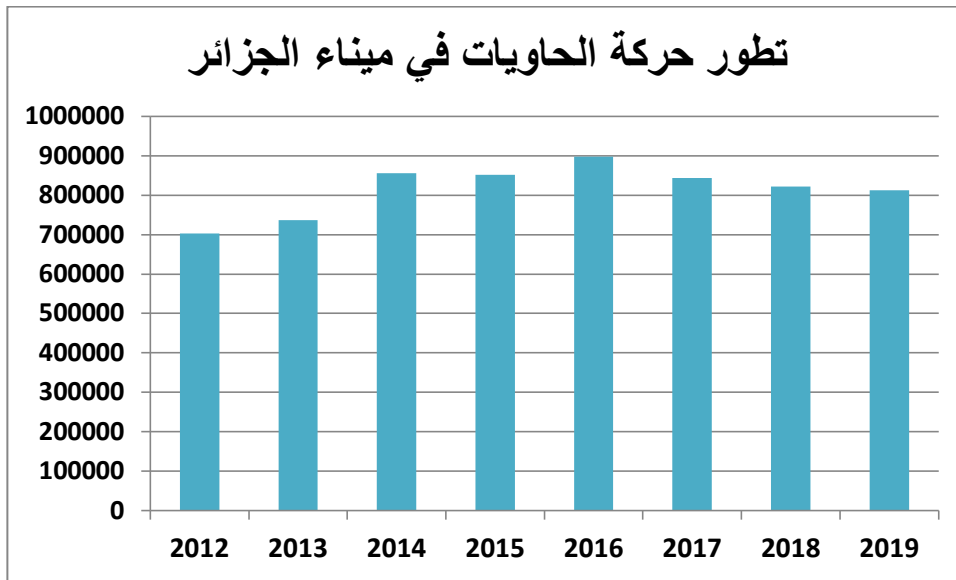
فمن خلال قراءتنا لإحصائيات الجدول نلاحظ ارتفاع في حركة الحاويات بين 2012 و 2013 ب 34323 أي ما يعادل 04,88 % وهو معدل مرتفع إذا ما قورن بحركة الحاويات على مستوى موانئ دبي العالمية و هذا الارتفاع راجع إلى الارتفاع السائد على مستوى مؤسسة ميناء الجزائر ليستمر الارتفاع سنة 2014 بمقدار 119336 ما يمثل نسبة 16,19 % و هي نسبة جد محفزة إذا ما كانت تخص التصدير و ليس الاستيراد ، في سنة 2015 انخفض حجم هذه الحركة بمقدار 4852 أي ما يعادل 00,57 % , لتعاود هذه الحركة في الارتفاع من جديد سنة 2016 بمقدار 45912 بما يمثل 05,37 % و اذا ما فصانا في هذه الزيادة خلال هذه السنة فقد شهدت انخفاضاً على مستوى مؤسسة ميناء الجزائر مع ارتفاع في حركة الحاويات على مستوى موانئ

الفصل الثاني: - استخدام العمليات اللوجستية على مستوى مؤسسة ميناء الجزائر

دبي العالمية . بداية من سنة 2017 بدت حركة الحاويات في الانخفاض المستمر للسنوات المدروسة لكن بوتيرة منخفضة وبما يقدر على التوالي حسب ترتيب السنوات 21312, 54482, 9045, و هو ما يمثل النسب على التوالي 06,07 % , 02,53 % و 01,10 % . ولعل من أسباب هذا الارتفاع و الانخفاض في حركة الحاويات السياسة الاقتصادية المنتهجة من طرف الدولة الجزائرية حيث حضرت استيراد السلع الكمالية مع استمرار حركة حاويات النفط و بشكل مستمر .

الشكل رقم (21): تطور حركة الحاويات على مستوى ميناء الجزائر ككل خلال الفترة

(2012-



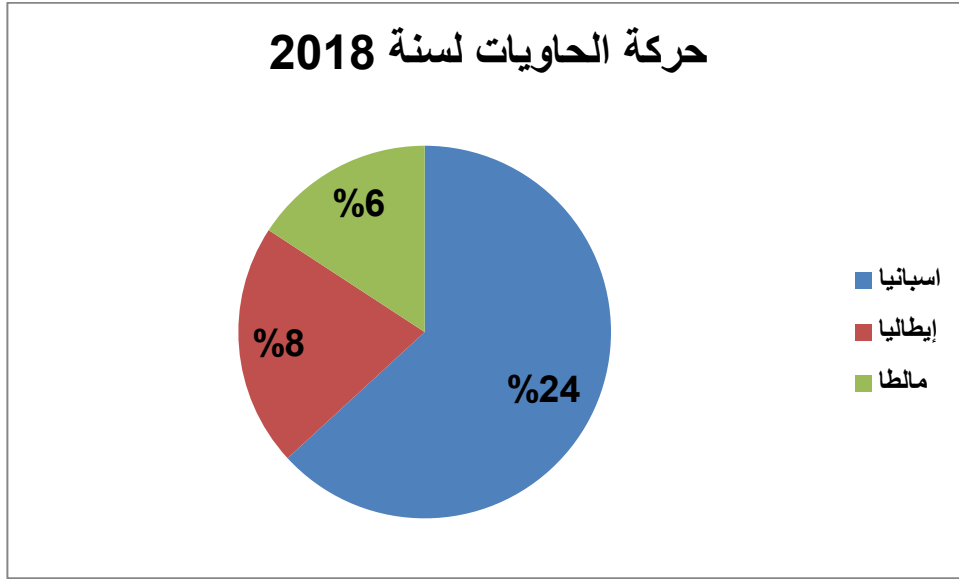
المصدر: الملحق رقم (03)

2- حركة الحاويات حسب البلدان

1-2 : حركة الحاويات حسب البلدان لسنة 2018

الشكل رقم (22): تطور حركة الحاويات على مستوى ميناء الجزائر حسب البلدان

لسنة 2018



المصدر: الملحق رقم (03)

من خلال معطيات الدائرة البيانية لحركة الحاويات على مستوى مؤسسة ميناء الجزائر وهذا حسب الدول الموردة او الممونة للجزائر عبر ميناء الجزائر نلاحظ الاستحواذ الاسباني على ذلك متجاوزة ايطاليا التي كانت في السنوات التي قبلها هي المتعامل التجاري الأول للجزائر , فحسب إحصائيات وزارة التجارة حول نشاط التجارة الخارجية لسنة 2018 كانت صادرات الجزائر إلى اسبانيا فيجاني 2018 تقدر ب 461 مليون دولار بما يمثل 13,6 % من إجمالي الصادرات الجزائرية متنوعة بالولايات المتحدة الأمريكية ب 419 مليون دولار (12,4 %) , بريطانيا ب 390 مليون دولار (11,5 %) , ايطاليا ب 384 مليون دولار (11,3 %) ثم فرنسا ب 315 مليون دولار بما يعادل (09,3 %) أما بالنسبة لأهم الممونين للجزائر خلال هذه الفترة فتاني الصين في المقدمة ب 464 مليون دولار (12,2 %) من الواردات الجزائرية متنوعة بفرنسا ب 414 مليون دولار (10,9 %) , ثم ايطاليا ب 365 مليون دولار (09,6 %) , لتليها اسبانيا ب 278 مليون دولار (07,3 %) ثم ألمانيا ب 245 مليون دولار (06,4 %) .

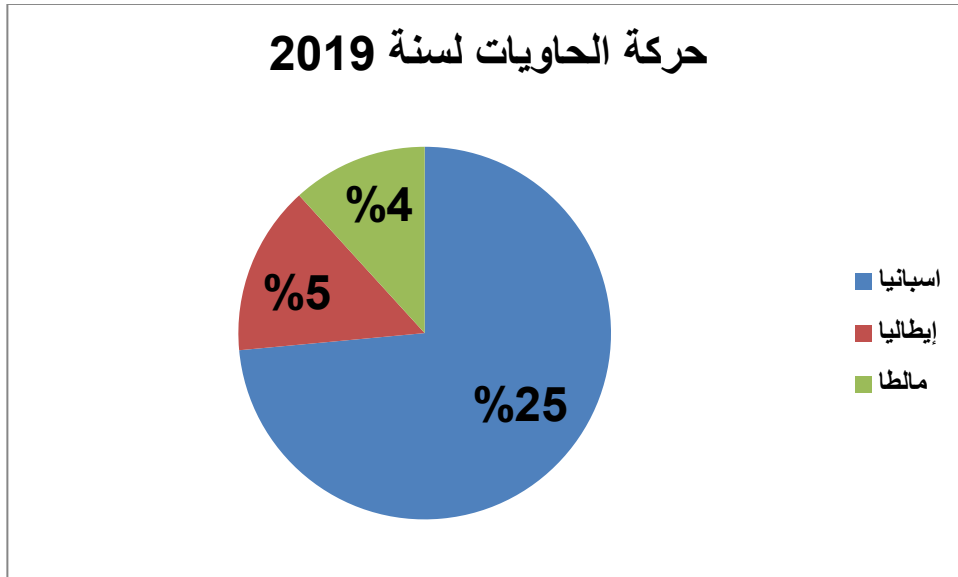
الفصل الثاني: - استخدام العمليات اللوجستية على مستوى مؤسسة ميناء الجزائر

من خلال هذه الإحصائيات يمكننا تفسير إحصائيات الدائرة البيانية على إن التعاملات الاسبانية مع الجزائر كانت تتم على مستوى ميناء الجزائر أين تحتل نسبة تعادل 24 % زهي نسبة معتبرة إذا ما قورنت بايطاليا التي كانت تحتل صدارة التعاملات مع الجزائر . بالنسبة لايطاليا فرغم الحركة المستمرة في المعاملات التجارية من استيراد و تصدير إلا أن التعاملات على مستوى ميناء الجزائر خلال هذه السنة كان منخفضا (8%) و هذا ما يدل على ان التعاملات كانت تتم أيضا على مستوى موانئ أخرى من القطر الوطني , لتأتي مالطا في الترتيب الثالث بالنسبة لحركة الموانئ على مستوى مؤسسة ميناء الجزائر ب 6 % رغم عدم احتلالها المراتب الأولى بالنسبة للمبادلات التجارية مع الجزائر وهذا ما يفسر أيضا على أن معظم أن لم نقل كل تعاملاتها مع الجزائر تتم على مستوى مؤسسة ميناء الجزائر فقط .

2-2 : حركة الحاويات حسب البلدان لسنة 2019

الشكل رقم (23): تطور حركة الحاويات على مستوى ميناء الجزائر حسب البلدان

لسنة 2019



المصدر: الملحق رقم (03)

من خلال قراءتنا للدائرة البيانية لحركة الحاويات على مستوى ميناء الجزائر لسنة 2019 نلاحظ إن المتعاملون الأكثر تداولاً على مستوى ميناء الجزائر هم أنفسهم من يحتلون المراكز الثلاثة الأولى للسنة السابقة , غير إن نسب تواجدهم على مستوى الميناء تغير بنسب طفيفة .

فالنسبة لاسبانيا بقيت تحتل الصدارة بالنسبة لحركة الحاويات سواء كانت استيراد أو تصدير حيث ارتفعت النسبة اللي 25% إي بزيادة تقدر بـ 1% و هو ما يؤكد استقرار التعاملات الاسبانية على مستوى الميناء , على عكس اسبانيا فقد شهدت حركة الحاويات بالنسبة لايطاليا على مستوى ميناء الجزائر تراجعاً ملحوظاً حيث أصبح 5% بعد أن كان السنة السابقة 8% إي ما يمثل انخفاضاً بمقدار 3%.

كذلك الأمر بالنسبة لمالطا أين سجلت سنة 2019 تراجعاً لحركة الحاويات على مستوى الميناء بمقدار 2% فبعد تم كانت 6% سنة 2018 أصبحت 4% سنة 2019 .
المطلب الرابع : تقييم مؤشرات الأداء للميناء خلال الفترة (2012-2019) .

أولاً: مؤشرات الانجاز:

يعتبر من أهم المؤشرات و من خلاله يتم السيطرة على المؤشر المالي بشكل جيد ، و يمكن تعريف الانجاز بأنه كمية البضائع بالطن التي يتم تداولها في فترة زمنية محددة ، و توجد ثلاث أنواع رئيسية من مؤشرات الانجاز .

1 - انجاز الرصيف : و هي عملية قياس الكمية الكلية من البضائع التي يتم تداولها على الرصيف في فترة محددة عادة ما تكون ستة واحدة ، و توجد بعض العقبات بالنسبة لحساب انجاز الرصيف ، فمثلاً البضاعة التي يتم تداولها أكثر من مرة أثناء الشحن او التفريغ ، أو البضاعة التي يتم نقلها للوصول إلى بضاعة أخرى ، أو التي يتم تحريكها لتجهيزها لمرحلة تالية من الرحلة .

2 انجاز السفينة : مؤشر انجاز السفينة يقيس معدل تداول البضائع من و إلى السفينة على الرصيف ، و هذا المؤشر يوضح مدى كفاءة عملية تداول البضائع ، و يتم التعبير عن انجاز السفينة بثلاث طرق مختلفة تعتمد كل منها على الفترة الزمنية التي يتم من خلالها قياس كمية البضائع التي تم تداولها . و نجد :

_ عدد الأطنان التي تم تداولها للسفينة خلال ساعات العمل .

_ عدد الأطنان التي تم تداولها خلال ساعة على الرصيف .

- عدد الأطنان لكل ساعة للسفينة في الميناء

3 - انجاز العمال : و متوسط عدد الأطنان للبضاعة التي يتم تداولها بواسطة مجموعة

من العمال في الساعة الواحدة .

و يتضمن

- مؤشر الحمولة المتداولة في اليوم لكل سفينة على الرصيف = حجم البضائع المتداولة لكل سفينة / الوقت على الرصيف

- مؤشر الحمولة المتداولة في اليوم لكل سفينة في المياه = حجم البضائع المتداولة لكل سفينة / زمن دوران السفينة

4- - قياس أداء الانجاز يتناول المؤشرات الرئيسية كما هي موضحة في الجدول

الجدول (27) : تغيرات في أهم مؤشرات الانجاز من 2012 حتى 2017

الوحدة : طن / اليوم

انجاز السفينة		انجاز الرصيف (طن)	المؤشرات السنة
الحمولة المتداولة لكل سفينة في الميناء (طن / اليوم)	الحمولة لمتداولة لكل سفينة على الرصيف (طن / اليوم)		
995,89	1322,33	9363653	2012
707,37	1134,7	10289199	2013
831,06	1298,02	11211643	2014
885.39	1409,9	11890035	2015
1106,68	1510,81	11547626	2016
1470,12	1951,80	11397496	2017

المصدر: من اعداد الطلبة اعتمادا على الملحق رقم (03 و 04)

ما يمكن ملاحظته من هذا الجدول أن إجمالي البضائع المتداولة على مستوى الميناء في تزايد مستمر من 2012 حتى 2015 حيث جلت هذه السنوات ارتفاعا بالنسب التالية على التوالي

5,05% , 9,88% , 8,97% و 6,05% و يرجع سبب هذا الارتفاع إلى

الجهود المبذولة من طرف مؤسسة ميناء الجزائر مع السلطات العمومية من اجل

استئناف الحركة التجارية لبعض البضائع .

العودة الفعلية أحركة بعض البضائع ابتداء من 2012 من فواكه , خضر , مواد البناء ,و

المنتجات المعدنية إلى ميناء الجزائر

الفصل الثاني: - استخدام العمليات اللوجستية على مستوى مؤسسة ميناء الجزائر

- بالنسبة لسنتي 2016 و 2017 الحجم الإجمالي للبضائع المتداولة من طرق مصالح مؤسسة ميناء الجزائر في انخفاض و يعود السبب إلى تحويل حركة مواد الحديد , الخشب , السيارات و كل البضائع غير المعبأة في الحاويات إلى موانئ أخرى

5- مؤشر الحمولة المتداولة في اليوم لكل سفينة على الرصيف

يقيس هذا المؤشر الحمولة المتداولة لكل سفينة على الرصيف لليوم الواحد و يحسب بقسمة حجم البضائع المتداولة على الوقت التي استغرقتها السفينة على الرصيف والجدول الموالي يوضح ذلك

الجدول رقم (28): مؤشر الحمولة المتداولة في اليوم لكل سفينة على الرصيف خلال الفترة (2012-2017) .

يقيس هذا المؤشر الحمولة المتداولة لكل سفينة على الرصيف لليوم الواحد و يحسب بقسمة حجم البضائع المتداولة على الوقت التي استغرقتها السفينة على الرصيف والجدول الموالي يوضح ذلك

الوحدة : طن / اليوم

النسبة	الوقت على الرصيف	حجم البضائع المتداولة	السنوات
367,31	3.6	1322,33	2012
259,66	4.37	1134,7	2013
321,29	4.04	1298,02	2014
356,94	3.95	1409,9	2015
382,48	3.95	1510,81	2016
666,14	2.93	1951,80	2017

المصدر: من اعداد الطلبة اعتمادا على الملحق رقم (02 و 03)

ما يمكن استنتاجه من خلال الجدول السابق نلاحظ أن المعدل انخفض من سنة 2012 الى سنة 2013 و هذا رغم أن معدل بقاء السفن في الرصيف كان مرتفع و في سنة 2014 بدأ هذا المؤشر بالارتفاع من سنة إلى أخرى و هو ما يدل على أن حجم البضائع المتداولة في اليوم في ارتفاع و دليل على كفاءة الأنشطة اللوجستية من تقليل في عمليات الشحن و التفريغ و هذا ما يعكسه وقت البقاء على الرصيف حيث انتقل من 4.37 يوم في سنة 2013 الى 2.93 يوم في سنة 2017 و حمولة مقدرة 666.14 طن لليوم الواحد .

الفصل الثاني: - استخدام العمليات اللوجستية على مستوى مؤسسة ميناء الجزائر

ثانيا - مؤشر الخدمة : توجد مؤشرات كثيرة تستخدم لقياس جودة و نوعية الخدمة التي يقدمه الميناء لعملائه ، لكن من بين هذه المؤشرات يوجد مؤشر وحيد يؤخذ بالاعتبار هو الوقت الكلي الذي تقضيه السفينة بالميناء .

1-وقت الانتظار: هو الفترة الزمنية ما بين وصول السفينة للميناء و بين رسوها على الرصيف ، هذا الوقت يكون كبيرا في حالة عدم وجود رصيف نية لتكدس الميناء بالسفن أو إذا كان بالميناء ظاهرة المد و الجزر ، و يمكن تقليل وقت الانتظار عن طريق تحسين معدل التداول ،زيادة أيام العمل و زيادة عدد الأرصفة .

2- الوقت على الرصيف : الجزء الثاني من الوقت في الميناء الذي تقضيه السفينة على الرصيف ن في عمليات الشحن و التفريغ أو بدون شحن أو تفريغ ، أي الوقت الكلي للسفينة على الرصيف سواء كانت تعمل أو لا تعمل ، و يقاس بالساعات أو بالأيام ، و لتقليل الوقت على الرصيف يتوقف على عاملين أساسيين هما : نوع السفينة (قديمة او جديدة ، مجهزة أو غير مجهزة بمعدات لتداول البضائع) ، إضافة إلى نوع البضائع المتداولة .

يقيس زمن دوران السفينة ، معيار نسبة انتظار السفن .

الجدول رقم (29) : مؤشرات الخدمة خلال الفترة من 2012 إلى 2019

الوحدة : يوم

معيار نسبة انتظار السفن %	زمن دوران السفينة			المؤشرات السنوات
	المجموع	الوقت على الرصيف	وقت الانتظار	
32,78	4,78	3,6	1,18	2012
60,41	7,01	4,37	2,64	2013
56,19	6,31	4,04	2,27	2014
29,24	6,29	3,95	2,34	2015
36,52	5,25	3,95	1,3	2016
32,76	3,89	2,93	0,96	2017
30,72	3,83	2,93	0,9	2018
34,04	4,41	3,29	1,12	2019

المصدر: من اعداد الطلبة اعتمادا على الملحق رقم (04)

نلاحظ خلال سنتي متوسط دوران السفن المعالجة على مستوى م 2012 و 2013 فان المردود المينائي كان مقبولا حيث عرفت معدلات الانتظار في البندر و المكوث على الرصيف ارتفاعا بنسبة 21,39% و يمكن إرجاع ذلك إلى - ارتفاع حركة الملاحة وحجم البضائع .

- تم في الثلاثي الرابع من سنة 2013 تمديد مدة مكوث السفن الناقلة للحبوب بالمياه بسبب التبخير , التي أصبحت إلزامية من طرف مصالح مراقبة الحدود من جهة , و تباطؤ تفرغ الساحة المينائية لأسباب تخص الديوان الوطني للحبوب من جهة أخرى, إضافة إلى توقيف استغلال السكك الحديدية رقم 85 .

مخالفة بعض أصحاب السفن حاملات الحاويات ذات الحجم و الغاطس الكبير و التي لا تستطيع الرسو إلا على مستوى ميناء الجزائر العالمي .

- نقص في وسائل المناولة و استغلالها المفرط لمواجهة تطور الحركة المينائية المسجل في 2013 وهي من الأسباب التي أثرت على السير الحسن لعمليات مناولة السفن .
خلال السنوات 2014 , 2015 , 2016 , 2017 سجلت معدلات الانتظار في البندر و المكوث في الرصيف انخفاضا وصل سنة 2017 إلى 26,15% و 25,82% بانخفاض إجمالي قدره 25,9% و يمكن تفسير هذا التحسن ب

- إدخال خط السكك الحديدية رقم 85 حيز الخدمة .

تراجع أحمالي البضائع المتداولة و كذا الحاويات

خلال سنتي 2018 و 2019 نلاحظ انخفاضا في وقت الانتظار و المكوث على الرصيف من جديد سنة 2018 و تعاود الارتفاع من جديد 2019 و هو يستدعي تدخل الإدارة لاتخاذ الإجراءات الملائمة لتحسين الوضع المينائي و تخفيض أوقات الانتظار , و التي لها تأثير على تخفيض التكاليف بالميناء و تحقيق الإيرادات .

ثالثا : مؤشر الاستخدام

و هو مقياس حقيقي وواقعي لكيفية استخدام تسهيلات الرصيف و الموارد الأخرى , و يوجد مؤشرين مهمين في هذه المجموعة هما :

1 - أشغال الرصيف : و هي الفترة الزمنية التي يكون فيها الرصيف مشغولا بالسفن

الفصل الثاني: - استخدام العمليات اللوجستية على مستوى مؤسسة ميناء الجزائر

2- وقت العمل على الرصيف : هي الفترة الزمنية من وقت السفينة على الرصيف
المجدولة للعمل (شحن ، تفريغ)
رابعا : مؤشرات الإنتاجية :

من خلال المؤشرات الثلاث السابقة تجد أنها تقدم لحد ما معلومات فعالة لنظام الإدارة ،
لكنها لا تقيس كفاءة و فعالية عمليات الرصيف ، و بالتالي لا توضح كفاءة العمالة و المعدات و
الإنشاءات التي تستخدم .

و المقصود بالكفاءة هنا هو النسبة بين الانجاز الذي تم الحصول عليه و بين المجهود
الذي بذل .

و في المواني فان القياس الذي يصلح للكفاءة بالنسبة لعمليات مناولة البضائع هو تكلفة
تداول الطن الواحد من البضائع .

كما يقيس الحمولة المتداولة بالأطنان خلال وحدة الزمن ، الشحنات المتداولة للرصيف
الواحد ، و الشحنات المتداولة لكل متر من الرصيف .

الجدول التالي يوضح أهم هذه المؤشرات :

الجدول (30) : تطور إنتاجية ميناء الجزائر خلال الفترة 2012 – 2017

الوحدة : طن / مركز الرسو الواحد ، طن / متر

الشحنات المتداولة لكل متر من الرصيف (طن / متر)	الشحنات المتداولة لمركز الرسو الواحد (طن / مركز الرسو الواحد)	المؤشرات السنوات
1658,81	267532,94	2012
1822,77	293977,11	2013
1986,19	320332,66	2014
2106,37	339715,29	2015
2045,71	329932,17	2016
2019,11	325642,74	2017

المصدر :المصدر: نعيمة بن عبد الرحمان ،ربيعة حملاوي، " تقييم الأداء التشغيلي لمؤسسة
ميناء الجزائر خلال الفترة 2017/2009 "،مجلة المؤسسة ، 2020/01/09، تاريخ النشر

2020/06/25 ، مخبر إدارة التغيير في المؤسسة الاقتصادية ، كلية العلوم الاقتصادية و العلوم التجارية و علوم التسيير ، الجزائر 3، الجزائر ، ص 253 .

يتضح من الجدول إن إنتاجية مركز الرسو متغيرة من سنة لأخرى نتيجة التغيير الحاصل في كميات البضائع المتداولة .

فبالرغم من التحسن الملحوظ في المؤشرات المذكورة خلال فترة الدراسة ، إلا أنها لا تزال منخفضة و هو ما يدل على انخفاض وتيرة المناولة التي يمكن تفسيرها بالعوامل التالية :

- عمليات التعبئة و التغليف و الرص غير المحكمة للبضائع .
- استئجار سفن قديمة لا تتجاوب مع البضائع المتقولة .
- اهتراء عتاد السفينة ووسائلها .
- بطئ ضعف و إعطاب متكررة لوسائل الرفع و المناولة .
- امتلاء مساحات التخزين خلال عمليات المناولة بالنسبة للحاويات و الطرود الكبيرة
- نقص في وسائل الرفع و مناولة السفن خصوصا بالنسبة للحمولات الكبيرة .
- أدت القيود المفروضة على من طول الأرصفة وعمق الغاطس إلى منع استقبال ناقلات الحاويات المتطورة و التي تم تنظيم دوراتها من خلال الأرضيات المينائية الوسيطة الخارجية و المتمثلة في الموانئ المحورية آ مراكز إعادة الشحن .

خاتمة

الخاتمة:

يحتل النقل البحري أهمية ومكانة كبرى في المبادلات التجارية بين الدول لما يمتلكه من صفات أهله عن باقي وسائل النقل ليكون الأكثر طلبا و استخداما في هذه المعاملات خصوصا الدولية ، حيث يعد الأقل تكلفة و الأكثر مرونة و تكيف مع كل الظروف الممكن ان تطرى سواء من حيث حجم الحمولة أو السرعة في تنفيذ الطلبات .

كما يعد الميناء أساس النقل البحري حيث يجب أن يساير مختلف التطورات الحاصلة بمحيطه و أن يتكيف معها سواء من حيث المعدات و الوسائل التي يملكها او من حيث مواصفاته من عمق و مساحة تستجيب و تتكيف مع السفن القادمة او الخارجة من نطاقه ، هذه السفن عرفت تطورات مستمرة عبر مختلف المراحل الزمنية و التي صنفت من الجيل الأول وحتى الجيل السادس هذه الأخيرة تمتلك مواصفات جد متطورة و هو ما يحتم ان يكون الميناء الذي ترسو فيه مستجيبا لهذا التطور حيث عرف هذا الأخير تطورات ايضا عبر عدة أجيال تزامنا و تطور الأسطول البحري .

كل هذا التطور المستمر الذي تشهده الموانئ إلا أن ذلك لا يمكن لوحده لن يستجيب لكافة متطلبات التعامل و المبادلات خصوصا الدولية و ما تشهده من سرعة في تنفيذ المعاملات بما يحمي البضائع و الطاقم البشري بالميناء ، حيث يجب توفر المعدات اللازمة و الكافية لإتمام عمليات الشحن أو التفريغ و بأقل التكاليف و في الوقت المناسب بما يحمي مصالح أطراف التبادل .

لأجل ذلك تم تطبيق اللوجيستيك و الذي من خلال عملياته يستطيع الميناء تحقيق أفضل النتائج و بأقل التكاليف و بما يرضي أطراف التبادل .

فالعمليات اللوجيستية تتطلب بنية مينائية تستجيب لذلك ، من موانئ لوجيستية ، مراكز لوجيستية تسهر على دعم الخدمات المينائية، و ما يميز الأنشطة اللوجيستية أنها تتم في شكل متكامل بين العناصر اللوجيستية بما يحقق السرعة و الجودة في التنفيذ و بما يقلل من التكاليف و يحافظ على تركيبة و جودة البضاعة محل التعامل ، وقد عمدت الجزائر إلى تكوين بنية لوجيستية صلبة قادرة على تسهيل عمليات النقل البحري لتحقيق النتائج المرجوة من القطاع و بما يخدم التجارة الخارجية

غير أن هذه المحاولات قوبلت بعراقيل عدة حالت دون تطورها حيث بقيت تحتل مراتب متأخرة في الترتيب الدولي لتطور الموانئ و بالتالي تحقيق نتائج سلبية لا ترتقي إلى المستوى المطلوب

وقد تمت معالجة وتحليل الإشكالية بأحد أهم وأكبر الموانئ الجزائرية و هو مؤسسة ميناء الجزائر الذي يُعد ميناء رئيسي تتركز كل العمليات على مستواه ، ومن خلال الدراسة الميدانية تبين أنه ورغم أهميته إلا انه لم يرقى إلى المستوى المطلوب لأجل استقبال السفن من مختلف الأجيال فالميناء مازال متأخرا و لا يمتلك التجهيزات الكافية و المعدات اللازمة لنشاطاتها اللوجيستية بما يخدم عمليات نقل البضائع مما أدى إلى استغراق مدة أطول في عمليات المناولة من تفريغ و شحن و تخزين ، كما أن موقعه لا يخدم أهدافه المسطرة نظرا لانحصاره في منطقة جغرافية تحيل دون توسعه .

أ- اختبار الفرضيات :

-الإجابة عن الفرضية الرئيسية :

العمليات اللوجستية مهمة بالنسبة لمنظومة النقل البحري للبضائع في الجزائر حيث تساهم في تخفيض تكاليف النقل و التخزين ، سرعة تنفيذ العمليات بإعطاء إستراتيجية واضحة من حيث التعامل مع أطراف التبادل بما يخدم مصالحهم و هي فرضية صحيحة

الاجابة عن الفرضية الجزئية الأولى :

العمليات اللوجيستية هي مجموعة من الأنشطة المتكاملة و التي من شأنها متابعة المنتج من مكان إنتاجه حتى وصوله إلى المستهلك النهائي أو المستخدم الصناعي عن طريق التخطيط و التنفيذ و الرقابة بما يضمن السرعة في التنفيذ ، تخفيض التكاليف ، الحفاظ على المنتج او البضاعة و بما يحقق النتائج المرجوة لأطراف التبادل ، و بالتالي فالفرضية صحيحة

الإجابة عن الفرضية الجزئية الثانية :

شهد النقل البحري للبضائع في الجزائر مساعي حثيثة لتطوير هذه المنظومة غير أنها قوبلت بعدة عراقيل أدت إلى محدودية النتائج المراد تحقيقها ، و هذا أمر واقعي فرغم المساعي الحثيثة لأجل تطوير منظومة النقل البحري بالجزائر، إلا أن ذلك قوبل بمشاكل

وعراقيل أحبطت كل محاولات التطور حال دون تكوين بنية لوجيستية صلبة قادرة على تقديم إضافة لهذا القطاع ، حيث أصبحت الجزائر تحتل مراتب متأخرة في الترتيب الدولي من حيث هذا النشاط . و بالتالي فالفرضية صحيحة
الإجابة عن الفرضية الجزئية الثالثة :

ساهمت العمليات اللوجيستية بميناء الجزائر في تحسين الأداء التشغيلي له و كذا تطور حركة السفن و البضاعة كما قللت من مدة انتظار السفن في الميناء لأجل عمليات الشحن أو التفريغ.

لاحظنا صحة هذه الفرضية في بعض سنوات الدراسة حيث زادت حركة البضاعة و السفن و قلة مدة الانتظار على الرصيف و كذا الشعاع غير أنه أحيانا لم يستطع التأثير في نشاط النقل البحري و غلب الواقع الاقتصادي و السياسة المنتهجة من طرف الدولة على كل تطور في الأنشطة اللوجيستية، و هو ما ينفي صحة الفرضية في بعض سنوات التحليل و صحتها في البعض الآخر

ب – النتائج :

من خلال بحثنا بقسميه النظري و التطبيقي توصلنا إلى النتائج التالية

- أن استخدام اللوجستيك يعد في الوقت الحاضر ضرورة ملحة لأي منشأة معاصرة تريد المنافسة على مكانتها السوقية .
- ساهمت العمليات و النشطة اللوجيستية بشكل كبير و بالاستخدام الأمثل في تطوير منظومة النقل البحري للبضائع خصوصا باستخدام المراكز و الموانئ اللوجيستية و بما يتطلب ذلك من توفر العنصر البشري الكفاء ، العنصر المادي و كذا استغلال التطور التكنولوجي .
- أن العمليات و الأنشطة اللوجيستية تتطلب معايير دقيقة في التخطيط و كذا التنفيذ بعيدا عن الارتجالية و التوقعات و أن النتائج الفعلية من سرعة في التنفيذ و المناولة ، تقليل التكاليف الخ لن يتأتى إلا من خلال الانضباط في تنفيذ المهام المبرمجة بما يحقق مصالح كل أطراف التبادل

ومن خلال الدراسة التطبيقية بمؤسسة ميناء الجزائر توصلنا الى ما يلي

- _ عدم توفر المرونة الكبيرة و ارتفاع في تكلفة الخدمات المينائية .
- _ ضعف التكامل بين الوسائط المختلفة للمتعاملين مع الميناء .
- _ ضعف انتشار أنشطة القيمة المضافة و سيطرة الأعمال الإدارية .
- _ نقص في استخدام التقنية المتطورة على مستوى الميناء (المناولة ، التشغيل ، الفحص ، المراقبة ،،، الخ) .
- _ ضعف ميكنة الإجراءات الجمركية حيث لا يمر للتفتيش او الرقابة من البضائع الا ما يقارب نسبة 40% .
- _ ارتفاع مدة تخزين البضائع و فترة توقف السفن للمناولة ، حيث كان متوسط مدة الانتظار على الرصيف خلال السنوات : 2003 (4,12 يوم) ، 2005 (4,16 يوم) ، 2006 (4,05 يوم)، أما متوسط مدة الانتظار في الميناء و لنفس السنوات كانت على التوالي 1,73 يوم ، 1,66 يوم ، 1,25 يوم مما يؤثر سلبا على طول السلسلة اللوجيستية و فقدان العملاء و المكانة في السوق.
- _ البيروقراطية و عدم وجود شبك موحد لتسهيل و تسريع المعاملات .
- _ تدني كفاءة الأسطول البحري التجاري و صغر حجم سفنه .
- _ تكديس البضائع و السفن بسبب قلة الطاقة الاستيعابية في الأرصفة و ساحات الحاويات و المخازن .
- _ تفتيش الحاويات بصورة تقليدية بفتح و معاينة كل حاوية في حيث هناك موانئ تطورت لتستعمل الأشعة السينية عند التفتيش و الكشف بدون عملية الفتح مما يسمح بالسرعة في الأداء .
- _ عدم إعطاء أهمية لعنصر الوقت و زيادة الإجراءات المتعلقة بعمليات الإفراج الجمركي عند وصول السفينة.

ج- الاقتراحات :

من خلال النتائج المحصل عليها من الدراسة التطبيقية توصلنا إلى أنه لا بد من العمل على توفير الشروط الضرورية حتى يصبح بالميناء مركزا لوجيستيا متميزا ، متطورا

و منافسا يخلق دخولا و مزايا أخرى تعود بالنفع على جميع المتعاملين في الميناء و من اجل تحقيق التميز التنافسي في الخدمات اللوجيستية يتطلب الأمر ضرورة التقيد بما يلي :

● فهم متطلبات و توقعات العملاء مع وضع إستراتيجية واضحة لمواجهة هذه المتطلبات و التوقعات .

● تصميم الأساليب و الأدوات الملائمة لقياس الجودة و الإنتاجية للخدمات اللوجيستية ، وتحديد مجالات التحسين في هذه الخدمات ، مع الاختيار بين البدائل المتاحة للتحسين و يكون ذلك على أساس الدراسة ، و المعلومات الدقيقة .

● وضع إطار عام لعملية التنفيذ المتعلقة بالتطوير و التحسين في الخدمات اللوجيستية .

● لا بد من الإسراع في تطوير الميناء تنظيميا ، تكنولوجيا و تجاريا حتى يمتلك القدرة التنافسية خصوصا على المستوى المغاربي و أن ميناء طنجة و تونس في تطور مستمر و تمتلكان قدرة تنافسية كبيرة تؤثر إيجابا على اقتصاد البلدين وبما يمكنها من السيطرة على الأسواق و تحقيق ميزة تنافسية .

● تحديد أهداف الخدمة باشتراك العملاء و التحديث المستمر في الخدمة مع التوجه بتوقعات و متطلبات العملاء .

● تبادل المعلومات بين الموردين ، و مقدمي الخدمة و التوجه بالأداء .

● التخطيط الطويل الأجل للخدمات اللوجيستية بالكامل .خاصة فيما يتعلق التخطيط التشغيلي المتعلق بالوظائف.

● القدرات المعلوماتية المتعلقة بالعملية التشغيلية و المعاملات و بالوظائف ذات العلاقة بالعملاء و الموردين .

● التحسين المستمر و المتعلق بالعمليات اللوجيستية ، بالاعتماد على الابتكار ، مع تحقيق التكامل بين الجودة و الإنتاجية .

● استخدام الأساليب العلمية في قياس قيمة الخدمات اللوجيستية كأسلوب تحليل التكاليف أو أسلوب رضا العملاء الخ .

● تحرير الأنشطة المينائية ، و تطبيق نظام الخصصة قصد خلق التنافسية في تقديم أحسن الخدمات و بأقل التكاليف من خلال خلق مراكز لوجيستية تموينية لخدمة الاقتصاد الوطني .

- تطبيق نظام الإدارة الآلية المتكاملة للميناء من خلال استخدام تجهيزات ذات تكنولوجيا متطورة ، و التبادل الالكتروني للبيانات و المعلومات المتعلقة بالنشاطات كدخول وخروج البضائع و عمليات التخزين ، و العمليات الجمركية و المالية و المراقبة الخ .
- إعداد هيكل تنظيمي ملائم يتناسب و طبيعة النشاط المينائي و حجمه ، مع خلق مصلحة متخصصة في البيئة و اختيار الأفراد الأكفاء المتخصصين في المجال البيئي مع تحديد السياسة البيئية الملائمة
- ضرورة تاطير اليد العاملة الملائمة من عمال تنفيذيين و إطارات متخصصة للقطاع ، بالإضافة إلى الحد من البيروقراطية و توحيد الشبائيك.
- يجب تزويد الميناء بالتقنيات المتطورة كنظام إدارة الحاويات، مع إضافة خطوط سكك حديدية جديدة لأجل المساهمة في نقل الحاويات خاصة بالموانئ.

د- أفاق الدراسة :

- بعد محاولتنا تغطية هذا الموضوع و الذي يعد من الدراسات المهمة ،يمكننا أن نقترح كمشاريع للبحث و الدراسة مستقبلا العناوين التالية :
- 1 - أهمية الموانئ الجافة في دعم سلسلة الإمداد.
 - 2 - دور المراكز اللوجيستية في تطوير منظومة النقل البحري للبضائع .
 - 3 - سبل تفعيل الأنشطة اللوجيستية بالموانئ الجزائرية .

قائمة المصادر

والمراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية

الكتب:

- 1- أيمن النحراوي ، العمليات اللوجيستية، دار الكتب المصرية ، الإسكندرية ، 2010.
- 2- أيمن النحراوي ، اقتصاديات و سياسات النقل البحري ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، 2015 .
- 3- أيمن النحراوي ،منظومة النقل الدولي و اللوجستيات ، دار الفكر الجامعي ، الطبعة الأولى،الإسكندرية ، 2014 .
- 4-ثابت إدريس عبد الرحمان، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجيستية، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر ، 2003.
- 5-حامد محمود، عبد الرزاق حامد، اقتصاديات النقل البحري و البري و الجوي ، الدار الجامعية ، الإسكندرية ، مصر ، 2013
- 6- رونالد اتش بالو، تعريب تركي إبراهيم سلمان، أسامة احمد مسلم ،إدارة اللوجيستيات، دار المريخ ، السعودية،2008 .
- 7- عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل و اللوجيستيات ، المنظمة العربية للتنمية الإدارية ، بحوث و دراسات ، مصر ، 2007
- 8- محمد حسان ، إدارة سلاسل الإمداد و التوزيع ، الدار الجامعية، الإسكندرية ، 2015.
- 9- مجيد ملك السامرائي ،النقل و التجارة الدولية المعاصرة ،المكتبة المركزية ، جامعة تكريت ، 2019
- 10-محمد ألقفي،تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات ، الدار الجامعية الجديدة ، مصر 2007 .
- 11- نهال فريد مصطفى ،إسرار ديب ،إدارة اللوجيستيات، المكتب الجامعي الحديث ،الإسكندرية، 2006

المذكرات و المطبوعات:

1. أسهان خلفي ، استخدام تكنولوجيا المعلومات في الأنشطة اللوجيستية و أثرها في تحقيق ميزة تنافسية للمؤسسة ، أطروحة دكتوراه، جامعة باتنة 1، 2017—2018 .
2. - حملوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية ،أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر ، 2007-2008 .
3. - خليل محمد ديب ياسين ، اقتصاديات النقل التحري و علاقتها بالتجارة الدولية ، رسالة ماجستير ، كلية الاقتصاد ، جامعة السودان ، 1991 .
4. - رصاع حياة ، دور اللوجيستيات في تطوير الموانئ البحرية، أطروحة دكتوراه ، قسم العلوم الاقتصادية، جامعة وهران ، 2018—2019 .
5. رصاع حياة ، اثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي و مدى التكيف معها ، رسالة ماجستير في الاقتصاد تخصص اقتصاد دولي ، جامعة وهران ، 2012-2013 .
6. -علي احمد الأمين ،اثر انقل البحري على النمو الاقتصادي في السودان ،أطروحة دكتوراه ،جامعة السودان ،2016 .
7. - قلبازة أمال، لوجيستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر و دوره في التنمية الاقتصادية ، أطروحة مقدمة لتيل شهادة الدكتوراه ، جامعة عبد الحميد بن باديس ، قسم العلوم التجارية، تخصص تجارة دولية و لوجيستيك ،2015/2016
8. - وليد بو لغب ، دور سلسلة التوريد في تفعيل أبعاد التنمية المستدامة في المؤسسة الاقتصادية ، رسالة ماجستير ، مدرسة الدكتوراه ،إدارة الأعمال و التنمية المستدامة ، جامعة سطيف ، 2013—2014 .

المقالات المنشورة:

- 1- دادان عبد الوهاب، تحليل المقاربات النظرية حول أمثلية الهيكل المالي- الإسهامات النظرية الأساسية-، مجلة الباحث، العدد 04، جامعة ورقلة، الجزائر، 2006؛
- 2- فاطمة الزهراء محمد الشريف ، مجلة شمال إفريقيا ، العدد السابع ، الجزائر ، 2009

3- نعيمة بن عبد الرحمان ، ربيعة حملاوي، " تقييم الأداء التشغيلي لمؤسسة ميناء الجزائر خلال الفترة 2017/2009 "، مجلة المؤسسة ، 09(01)2020، تاريخ النشر 2020/06/25 ، مخبر ادارة التغيير في المؤسسة الاقتصادية ، كلية العلوم الاقتصادية و العلوم التجارية وعلوم التسيير ،جامعة الجزائر 3

الملتقيات:

1- بوشول و آخرون ، "أهمية المراكز اللوجستية في دعم و ترقية النقل البحري دراسة حالة الإمارات المتحدة العربية " ، ملتقى دولي الاتجاهات الحديثة للتجارة الدولية و تحديات التنمية المستدامة نحو رؤى مستقبلية واعدة للدول النامية ، جامعة الشهيد حمه لخضر الوادي ،الجزائر ، 02 -03 ديسمبر 2019.

ثانيا: المراجع باللغة الأجنبية

Livres:

- 1- Bauchet:Le transport international dans l'economie mondiale ; Ed. Economica,1991, 2emeEdition,
- 2- EMMANUELLE Bily, L'arrimage des conteneurs, these AIX-MARSEILLE , 2007

Mémoires :

- 1- AissaniFaresyacine et BoutoumiMounie, l'impact du transport maritime sur la croissance économique en Algérie, Mémoire en vue de l'obtention du diplôme de Master, Option : Finance et Commerce Int, UNIV BEJAIA. Algerie, 2016-2017

ثالثا: المواقع الإلكترونية

- 1- <https://www.el-massa.com/dz.2020>
- 2- <https://data.albankaldawli.org/indicator/LP.LPI.LOGS.XQ?locations=DZ>
- 3- [www.systeme d'information et de gestion automatisée des Douanes.2020](http://www.systeme.d.information.et.de.gestion.automatisee.des.Douanes.2020)
- 4- <https://www.portalger.com.dz/>
- 5- <http://www.sooqmasr.netK> consulte

الملاحق

TRAFIC MARITIME

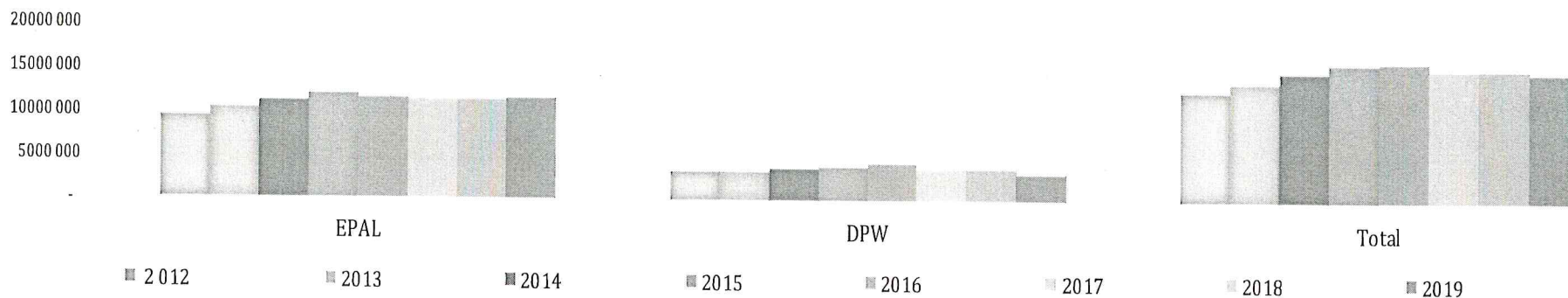
Années	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Navires Entrés	2 094	2 222	2 250	2 250	2 244	2 102	1 982	1 974
<u>INDICE (%)</u>	100%	106%	107%	107%	107%	100%	95%	94%
Nombre opérants	1 967	2 075	2 138	2 135	2 147	1 993	1 864	1 820
<u>INDICE (%)</u>	100%	105%	109%	109%	109%	101%	95%	93%
Taille TJB (1000 tonnaux)	19 807	21 298	22 241	23 557	24 687	24 499	25 399	26 494
<u>INDICE (%)</u>	100%	108%	104%	106%	105%	99%	104%	104%

2300
2200
2100
2000
1900
1800



TRAFIC GLOBAL DES MARCHANDISES (Tonnes)

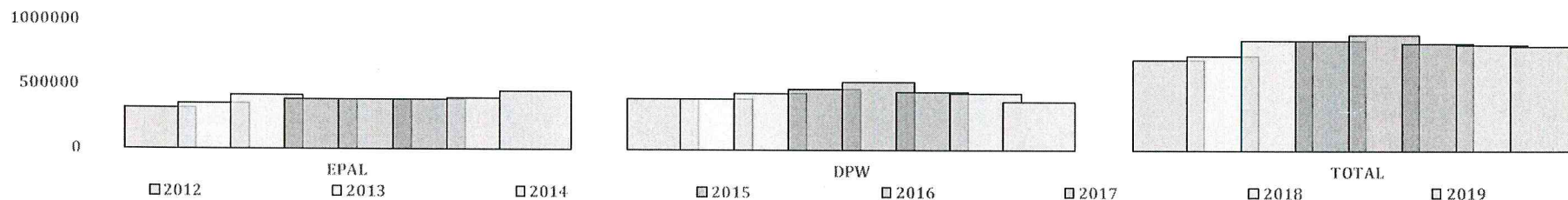
Années	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
EPAL	9 363 653	10 289 199	11 211 643	11 890 035	11 547 626	11 397 495	11 427 421	11 674 127
<u>INDICE (%)</u>	100%	110%	120%	127%	123%	122%	122%	125%
DPW	3 260 645	3 327 237	3 652 891	3 984 838	4 394 057	3 882 656	3 783 431	3 169 616
<u>INDICE (%)</u>	100%	102%	112%	122%	135%	119%	116%	97%
TOTAL	12 624 297	13 616 437	14 864 534	15 874 873	15 941 683	15 280 151	15 210 851	14 843 742



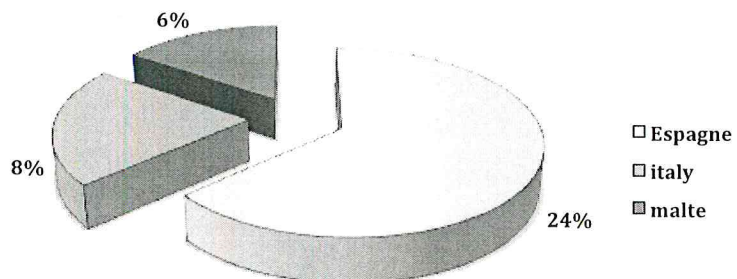
TRAFIC CONTENEURS (EVP ou TEU)

Années	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
EPAL	312 639	346 866	418 702	381 197	375 524	379 819	387 648	444 621
INDICE (%)	100%	111%	134%	122%	120%	121%	124%	142%
DPW	390 297	390 393	437 893	470 546	522 131	463 354	434 213	368 195
INDICE (%)	100%	100%	112%	121%	134%	119%	111%	94%
TOTAL	702 936	737 259	856 595	851 743	897 655	843 173	821 861	812 816

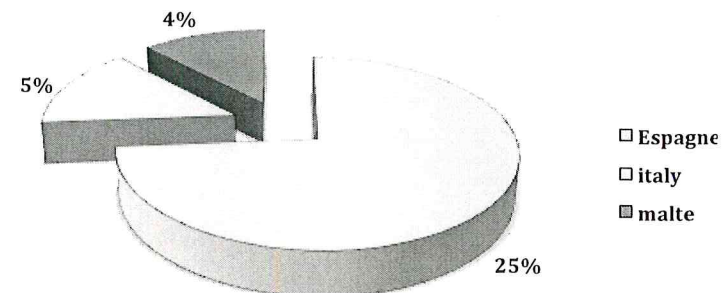
U: EVP



TRAFIC PAR PAYS 2018



TRAFIC PAR PAYS 2019



ATTENTE EN RADE ET SEJOUR A QUAI

ANNEE	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Rade	1,18	2,64	2,27	2,34	1,30	0,96	0,90	1,12
Quai	3,60	4,37	4,04	3,95	3,56	2,93	2,79	3,29

