

واقع اللوجستيات في موانئ الوطن العربي

رصاع حياة - طالبة دكتوراه - جامعة بلقايد - وهران.
أ.د. فقيه عبد الحميد - جامعة وهران

ملخص :

يهدف هذا البحث إلى معرفة مدى تطبيق العمليات اللوجستية في الموانئ البحرية العربية وانعكاس ذلك على الأنشطة التجارية وحجم المعاملات الاقتصادية، وأنها ليست أنشطة تكميلية للأنشطة التقليدية الخاصة بالميناء. وقد خلصت الدراسة بأن الموانئ البحرية العربية لم تتطور بنفس التطور العالمي وأنها لا تزال تطبق المفاهيم القديمة باستثناء بعض الموانئ في دول الخليج. الكلمات المفتاحية: الميناء، الموانئ البحرية العربية، اللوجيستيات

Résumé :

Nous vison dans la présente recherche à connaitre l'effet de la mise en application des opérations logistiques dans les ports maritimes arabes et son impact sur les activités commerciales et le volume des traitements économiques, en s'exprimant que ce n'est une activité traditionnelle fait part les activités des ports.

Il en résulte de cette étude que les ports arabes est loin d'être adopté de telle opération et demeure compté sur les anciennes conceptions excepté quelques ports au niveau des pays des golfes.

Mots clés : ports, ports maritimes arabes, logistiques,

مقدمة:

في عصرنا الحديث نجد الموانئ ومحطات الحاويات هي المجالات الأكثر استخداما لتطبيقات صناعة اللوجستيات لأن النقل البحري كان هو المحور الأهم لميلاد صناعة اللوجستيات ثم انتقلت إلى باقي ميادين النقل الأخرى البرية والنهرية والسكك الحديدية والجوية، وتطورت صناعة اللوجستيات مع تطور تجارة الحاويات نقلا وتوزيعا وتشتيفا وتفريفا وإنزالا بما في ذلك من صيانة وحماية وتأمين ما تحتويه من البضائع، وبهذا نجحت صناعة الخدمات اللوجستية في أن تخلق تحالفات وتشابكات عملياتية وتجارية واقتصادية عالمية لجعل التجارة الدولية تستفيد من مزايا الخدمات الموفرة للوقت والجهد والنفقة. أهمية الدراسة:

ومع هذه التغيرات الاقتصادية التي يشهدها العالم وفي ظل تحرير الخدمات ووحدة المنافسة واتساع السوق والالتجاء إلى تكثيف مبدأ اقتصاديات الحجم أصبح، لإدارة اللوجيستيات دور رئيسي وفعال لمواجهة التحرير من خلال ما تلعبه من دور أساسي في خفض تكاليف الإنتاج، بالإضافة إلى ظهور ما يعرف بسلسلة الإمداد وهي الإدارة الجيدة لأنظمة النقل على طول سلسلة النقل مما يؤدي إلى تخفيض التكاليف بالإضافة إلى كثافة رأس المال والإنتاج والحجم الكبير والمعاملات التجارية والمالية كما ظهرت المنافسة بين هذه الشركات الكبرى

إشكالية الدراسة: مامدى تطبيق العمليات اللوجستية في الموانئ العربية؟ وتأثيراتها على التجارة الخارجية
فرضيات الدراسة: في ضوء مشكلة البحث والموضوعات التي تمت دراستها يمكن صياغة الفروض العلمية التالية
يؤدي تطبيق العمليات اللوجيستية في الموانئ البحرية إلى زيادة كفاءة التشغيل وتحقيق تكلفة النقل.
المنظومة اللوجيستية أداة مهمة لتطوير النشاط التجاري للموانئ والحد من الحواجز الغير جمركية.
هناك علاقة إيجابية بين ضرورة تطوير الموانئ وبين زيادة طاقتها الاستيعابية وقدرتها التنافسية.

أولاً: مفهوم اللوجستيات ومركز اللوجستيك:

1- مفهوم اللوجستيات

"أوضح الكاتب أن تعريف اللوجستيات، تعريف قديم منذ عام 1901"⁽¹⁾، بينما أوضح البعض الآخر "أن علم اللوجستيات علم حديث الظهور، ويذكر أن أول تطبيق للوجستيات كان في المجال العسكري بواسطة الفرنسيين في الحرب العالمية الأولى"⁽²⁾. ثم انتشر تطبيقه أثناء الحرب العالمية الثانية، عندما كان يراد مثلاً توصيل الجنود بمعداتهم وذخائرهم ووحداتهم المعاونة إلى مكان معين، في توقيت محدد وتنظيم مخطط وبأقل خسائر ممكنة.

وتعرف اللوجستيات في المجال العسكري بأنها:

"تعني اللوجستيات إيصال المؤن والمواد والمعدات إلى المكان المناسب في التوقيت المناسب"⁽³⁾.

وبعد ذلك تم سحب هذا التعريف إلى مجال الاقتصاد وإدارة الأعمال ويقصد به:

"تعني اللوجستيات إدارة تدفق المواد الخام وعمليات الإنتاج والتوزيع وما يرتبط بذلك من عمليات النقل والتخزين في المستودعات ثم عمليات النقل إلى أسواق الاستهلاك، وذلك بأقصر وقت وبأقل تكلفة ممكنة"⁽⁴⁾.

وعرف مجلس إدارة اللوجستيك بأمريكا اللوجستيك بأنه: "عملية تخطيط وتنفيذ وتطبيق التحكم والرقابة على التدفق والتخزين الفعال والمؤثر للسلع والخدمات والمعلومات، ابتداءً من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك، وذلك بغرض تحقيق متطلبات العملاء"⁽⁵⁾. كما يعرفها البعض الآخر بأنها: "فن إحكام السيطرة على سلاسل الإمداد التي تغطي العالم عن طريق تجميع إدارة أنشطة النقل والتخزين والتوزيع وتكنولوجيا المعلومات تحت سيطرة واحدة وإدارة واحدة، فهي تعمل على إزالة الاختناقات في مختلف أجزاء السلسلة، وتعمل على تقليل الدورة المستندية والمعوقات البيروقراطية، وتعمل على استخدام أنسب المعدات وإعادة توزيعها، بما يضمن سرعة تدفق الإمداد بأرخص تكلفة وأعلى كفاءة"⁽⁶⁾.

ومفهوم اللوجستيات في النقل والتجارة الدولية: "هو التكامل والاندماج بين النقل والتجارة الدولية بالكمية اللازمة في زمن محدد وإلى مكان محدد وبأقل تكلفة just in time delivery"⁽⁷⁾.

ويقصد أيضاً بـ لوجستيات النقل تكامل عملية النقل مع الأنشطة الأخرى كإدارة المخزون، والتعبئة والتغليف، والعلامة التجارية، والتأمين والعمليات المصرفية والمستندية والتي تعمل على تحسين مستوى الخدمة وتطويرها وزيادة الجودة وتقليل التكاليف باعتبارها تحقق وتضمن عناصر هامة مثل المرونة والسرعة والمصداقية.

2- مركز اللوجستيك:

أولاً يجب توضيح الفرق بين مراكز التوزيع ومركز اللوجستيك.

أ- مراكز التوزيع Distribution Centers و القيمة المضافة:

يقصد بها "الأماكن التي يتم نقل البضائع إليها بهدف التخزين بجانب الأسواق النهائية ثم إعادة التوزيع إلى أسواق المستهلك دون إجراء أي عمليات إضافية لها وبالتالي فهي المراكز التي تحقق مفهوم المنافع الزمنية دون مفهوم القيمة المضافة"⁽⁸⁾، أما القيمة المضافة عندما يضاف إلى المنتج خصائص جديدة تجعله أكثر قيمة وجاذبية من وجهة نظر المستهلك.

ب- مركز اللوجستيات Logistic Center:

يتم فيه تجميع السلع الوسيطة وتامة الصنع والمكونات بهدف إجراء بعض العمليات عليها من فرز، تعبئة، وتغليف، معالجات صناعية، لصق العلامة التجارية ثم إعادة شحنها إلى سوق المستهلك النهائي لتخفيض التكاليف الكلية الخاصة بهذه العمليات والاستفادة من التخصص وتقسيم العمل.

وعليه مراكز اللوجستيات "مفهوماً أكثر اتساعاً من مراكز التوزيع حيث تقدم كافة أنشطة التوزيع المادي مع إجراء عمليات إنتاجية بسيطة تحقق قيمة مضافة للمنتجات، أي يخرج المنتج من مركز اللوجستيات أكثر اقتراباً من المستهلك وذو قيمة أعلى، وهذا مفهوم

القيمة المضافة في تلك المراكز" (9)، نتيجة لكل التطورات والمفاهيم الحديثة استحدث مفهوم مركز اللوجستيك ليشمل العديد من الأنشطة المتمثلة في:

"جميع أنشطة مراكز التوزيع.

أنشطة القيمة المضافة والتي تشمل كلا من: التجميع، التعبئة، رقابة الجودة لصق العلامة التجارية، التصنيع أو التعديل وفقا لطلبات العميل، اختبار المنتجات، الإصلاح.

توفر الأنشطة الخدمية مثل: التأمين، الأعمال البنكية، الأنشطة الترفيهية" (10).

الجدول رقم (1): الوظائف والتسهيلات التي يمكن أن يقدمها مركز اللوجستيك

النشاط	تصنيف النشاط
التخزين معالجة طلبات العملاء إحلال المخزون تجميع البضائع تعقب ما بعد الشحن النقل التخليص الجمركي مستندات الشحن	أنشطة تتعلق بنقل البضائع Movement of cargo
إدارة أساطيل النقل تأجير حاويات ومركبات إصلاح وصيانة المركبات إمداد بالوقود تنظيف الحاويات استراحات ومكاتب إدارية	أنشطة إدارية - إدارة تشغيل المركبات والحاويات Management
إعادة التعبئة لصق العلامات التجارية رقابة الجودة تجميع واختبار المنتجات إصلاح	أنشطة ذات قيمة مضافة Value added activities

المصدر: أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009، ص 172.

فالهدف من المركز اللوجستي تحقيق الأهداف التالية: خفض التكاليف الإجمالية للمنتج الى اقصى حد، سرعة تنفيذ طلب الزبون، زيادة الجودة، "وتهدف الشركات العالمية إلى أن يصبح المركز اللوجستيكي ذا تأثير فعال في نشاط وازدهار الميناء، وكذلك ازدهار النقل المشترك (البري، البحري) مما استوجب وجود مطار لخدمة مركز اللوجستيك، كما أصبح لمركز اللوجستيك أثر كبير في تطوير شبكة الطرق التي تربط المدن والدول المحيطة بالمركز" (11).

تعمل الشركات العالمية جاهدة لإقامة مراكز لوجستيك في مناطق قريبة من أسواقها، تتوافر فيها الشروط التالية: "موقع جغرافي متميز، بيئة تشريعية ملائمة، استقرار سياسي، وجوده ضمن مناطق ميناء محوري، توافر مطار لخدمته، وجود عمالة ماهرة، ربط جيد بوسائط النقل المختلفة، ضرورة وجود نظم إدارية متطورة توفر نظم اتصال حديثة، توافر شبكة طرق متطورة طبقا للمعايير العالمية" (12). فالهدف الاقتصادي من إنشاء مراكز لوجستيك هو: "جعلها منطقة جذب لرؤوس الأموال الأجنبية، استخدام نظم تكنولوجية حديثة، إيجاد فرص عمل، المساهمة في إيجاد خبرات فنية وإدارية متطورة نتيجة الاحتكاك بالخبرات العالمية، المساهمة في زيادة الدخل القومي، ربط الاقتصاد المحلي بالمتغيرات والتطورات العالمية، دعم فرص المنافسة في الأسواق الخارجية وتنشيط حركة الأسواق المحلية" (13).

"إن المناطق الحرة التجارية والصناعية هي مرحلة أدنى من مرحلة تطبيق المفهوم اللوجستي فالمراكز اللوجستية تتميز عن خصائص المناطق الحرة بالدرجة العالية في تنوع الأنشطة." (14)

ثانياً: مكونات السلسلة اللوجستية وأهدافها

1- مكونات السلسلة اللوجستية

سلسلة الإمداد Supply chain: "هي الإدارة الجيدة لأنظمة النقل على طول سلسلة النقل بما يؤدي إلى تخفيض تكاليف سلسلة الإمداد الخاصة بالشركة المنتجة فالعملاء يريدون شراء خدمات نقل ذكية في انسياب كامل وسهولة وهذا يتطلب من مقدمي خدمات النقل العمل على تحسين الخدمة عن طريق تتبع البضائع طوال رحلتها، والسيطرة على انسيابها دون عوائق وضغط التكاليف إلى أدنى حد ممكن وأهم من كل ذلك إدارة المعلومات وذلك بالاستثمار في أحدث نظم المعلومات وأكثر الطرق لإدارة هذه النظم." (15)

تتكون السلسلة اللوجستية من 3 أنواع من سلاسل الإمداد:

- سلسلة الإمداد الخاصة بنقل المواد الخام والنصف مصنعة إلى المصنع.
- سلسلة الإمداد الخاصة بنقل المواد داخل عملية الإنتاج ذاتها المنتشرة جغرافياً فيما بين مراكز الإنتاج والتوزيع والتخزين.
- سلسلة الإمداد الخاصة بنقل البضائع تامة الصنع إلى يد المستهلك من خلال تاجر الجملة ثم تاجر التجزئة ثم إلى يد المستهلك عن طريق النقل البري والبحري والمواني.

واللوجستيات: "هي عملية تعتمد على مقاولي الباطن، للقيام بأنشطة فرعية أو مساعدة للعملية الإنتاجية الأساسية للشركة، والعملية اللوجستية عملية مشتقة من عوامة جانبي العرض والطلب، والخدمات اللوجستية إما أن تقدم بواسطة متعهدي النقل المتعدد الوسائط أو بواسطة شركات النقل البحري التي تقدم خدمات القيمة المضافة امتداداً لنشاطها البحري الرئيسي." (16)

2- أهداف السلسلة اللوجستية:

فالهدف الأساسي من اللوجستيات هو التخلص من الفاقد المادي والبشري والزمني للنشاط الاقتصادي لـ :
خفض التكاليف وزيادة الكفاءة.

تقديم خدمات نقل رخيصة وسريعة ذات جودة عالية.
التوسع الكبير في استخدام اقتصاديات الحجم باستخدام المستحدثات التكنولوجية المتقدمة.
التجاوب السريع في الإنتاج حسب رغبت المستهلك.
التواجد الزمني والمكاني للمنتج تبعاً لطلب المستهلك، وهذا ما يسمى بتقديم خدمات التزامن المحكم just in time.

ثالثاً: تحقيق المفاهيم اللوجستية:

"أدى تطور الأنشطة وعمليات التجارة الدولية إلى تطور صناعة اللوجستيات بمستوياتها الإدارية والفنية، وتعددت القنوات اللوجستية logistic channels مكونة شبكة متجانسة ومتداخلة الآليات ومتوازنة الأهمية براً وجواً وبحراً وتخطيطاً، وسياسات وتنفيذاً ومسارات وأهدافاً." (17)

تشمل صناعة اللوجستيات البنية الأساسية والبنية التحتية:

"فالبنية التحتية تشمل الأرصفة والأحواض ومحطات الحاويات، والمخازن، وشبكات الطرق، كما يعتبر الاستقرار السياسي والاجتماعي من ضمن مكونات البنية التحتية التي بدونها تقل فرص ازدهار هذه الصناعة، أما البنية الأساسية فتشمل الجوانب المادية مثل الأجهزة والمعدات والآلات والجوانب الغير المادية مثل: القوى العاملة، المهارات والابتكارات الذهنية." (18)

لقد امتدت أنشطة الميناء لتشمل خدمات أخرى غير شحن وإفراغ وتخزين الحاويات كالخدمات الهندسية والفنية والمالية والتجارية والقانونية.

ان ظهور سفن الحاويات فرض على الموانئ أن تنتقل من استخدام الأرصفة المينائية في عمليات تداول وتخزين الحاويات إلى بناء ساحات للحاويات containers yards إلى تصميم وإنشاء محطات للحاويات containers terminals.

وبالنسبة للتجهيزات والمعدات الفنية المستخدمة على أرصفة الحاويات نجد "الأوناش creans تطورت من المستوى التقليدي إلى مرحلة الأوناش post panamax ثم إلى الأوناش الحديثة العملاقة Super post panamax".⁽¹⁹⁾

كما ان قلة استخدام الصناعة اللوجستية في الموانئ ومحطات الحاويات تؤدي إلى انخفاض معدلات نموها وتراجع مواقعها على خرائط العالم البحرية والتجارية، لان مدى تغلغل أنشطة اللوجستيات في عملياتها أصبحت المعيار الذي تخضع الموانئ ومحطات الحاويات لمقاييسه.

فصناعة اللوجستيات تقوم باختصار الأعمال الورقية Paper work والإجراءات الروتينية والبيروقراطية. "يدخل العنصر البشري عالي المهارة في العديد من أنشطة صناعة اللوجستيات سيما في مجال التعامل مع حمولات السفن شحنًا وتفريغًا والنقل البري والبحري والجوي، والسكك الحديدية، وكذلك العمالة الإدارية والفنية والتنفيذية الماهرة في ساحات وأحواض بناء السفن وإصلاحها وصيانتها، وكذلك أطقم السفن البحرية والطائرات والسكك الحديدية والشاحنات البرية".⁽²⁰⁾ فمع ازدهار ثورة التحويلة عاد النقل بالسكك الحديدية يشق طريقه بقوة ليصبح إحدى وسائل النقل الدولي التي تدخل في حسابات المعادلات اللوجستية إذ يحتل المرتبة الثانية بعد النقل البحري.

"بعد النقل الدولي المتعدد الوسائط Multi modal transportation من أهم العناصر المساهمة في تشكيل صناعة اللوجستيات الدولية وهو الذي يحقق لها نسبة دخول كبيرة بالمقارنة بمحاور صناعة اللوجستيات الأخرى".⁽²¹⁾ كما يدخل في نطاق شبكة اللوجستيات شركات الصيانة ووكلاء قطاع الغيار من خلال أدائها دور الحفاظ على الأجهزة والآلات والمعدات سواء على مستوى التقدم الزمني أو التقدم التكنولوجي.

ان اللوجستيات الإلكترونية لها دور كبير في صناعة النقل البحري حيث تقوم برمجياتها بإظهار جداول مواقيت وصول وإنحار السفن وشبكات الموانئ والخطوط التي تعمل ما بينها وعليها، ونظم حجز الفراغات وخرائط تحديد المسارات وتتبع رحلات وتحركات السفن إلى جانب ذلك طريقة الاستعلام عن عروض أسعار النوايل والخدمات.

ان أجهزة الفاكس وأجهزة التليكس والأنترنات والبريد الإلكتروني والبرمجيات المتعددة والمحمول تعد من المكونات الهامة في صناعة اللوجستيات.

تعتمد صناعة اللوجستيات على ركيزتين أولهما التكنولوجيا البرمجية وثانيهما تكنولوجيا التجهيزات والمعدات والآلات ومن المعروف أن التقدم التكنولوجي يتم بمعدلات أسرع بكثير من التقدم الزمني مما جعل صناعة اللوجستيات "تتميز بسرعة التغيرات التكنولوجية التي تقتضي بالتالي تدريباً عالي المستوى لكوادر البشرية أي أن التقدم العالي في مجال الأجهزة والمعدات يتطلب تطويراً سريعاً وكثيفاً في مجال البرمجيات والإدارة والتشغيل مع كثافة الإفادة من نمو القدرات البشرية بما لا يوجد فجوة ما بين الثروات الذهنية والثروات المادية".⁽²²⁾ "تعد البنوك هي البوابات المالية اللوجستية التي تدخل عبرها وتخرج من خلالها عمليات المبادلات التجارية الدولية فالتحويلات النقدية والتسويات المالية، ونقل مستندات الشحن وملكية البضائع من الأقطار المصدرة إلى الأقطار المستوردة لا يمكن أن تؤديها بكفاءة سوى البنوك العاملة في الخدمات اللوجستية التجارية بمستوى دولي".⁽²³⁾

لقد تخطى دور صناعة اللوجستيات خدمات النقل والتسهيلات الأخرى ليشمل العمليات الإنتاجية من حيث التخطيط لجعل المنتجات وعمليات تغليفها منمطة تميّطاً يسمح باستغلال المساحات والفراغات سواء داخل الحاويات أو على سطح السفن. لا يقتصر دور الخدمات اللوجستية على الياقة اي الموانئ ومحطات الحاويات بل تجاوز ذلك بحار السفن في اعالي البحار والمياه الدولية.

"تعتبر صناعة اللوجستية صناعة صديقة للبيئة لأنها تعتمد على العناصر التكنولوجية والإلكترونية غير الملوثة للبيئة non polluting".⁽²⁴⁾

"فالهدف الأول والأساسي لهذه الصناعة هو اختزال وضغط جميع الخطوات الضرورية اللازمة للمبادلات التجارية بكل مراحلها في حيز مكاني وحيز زمني قليلين إلى أقصى حد." (25)

رابعا: واقع اللوجستيات في الوطن العربي:

تتضمن اللوجستيات 14 نشاطا هي: النقل، التخزين، خدمة العملاء، متابعة متطلبات العملاء، نظام المعلومات، الرقابة على المخزون، التنبؤ بالطلب، اختيار موقع المصنع والتخزين للتوزيع، التداول، الحصول على مواد مشتراة وخدمات، خدمات ما بعد البيع للعملاء، العبوات والتعبئة، التخلص من الفاقد، وإعادة التصنيع، التعامل مع البضائع المرتجعة. نجد أن النقل يأتي على رأس القائمة بل والعديد من الأنشطة يرتبط ارتباطا وثيقا بعمليات النقل كالتخزين ونظم المعلومات والتداول والتعبئة.

تمثل لوجستيات النقل البحري حوالي الثلثين من تكاليف لوجستيات النقل الكلي التي تقدر بحوالي 10,5% من الإنتاج العالمي، "ولقد أدركت الدول المتقدمة أهمية اللوجستيات فقد استطاعت دولة متقدمة كاليابان معروفة بارتفاع معدلات الأجور فيها المحافظة على قدرتها التنافسية من خلال عدة عوامل من بينها لوجستيات الإنتاج والنقل والتخزين وطريقة التسليم في الموعد المحدد just in timeJIT" (26)

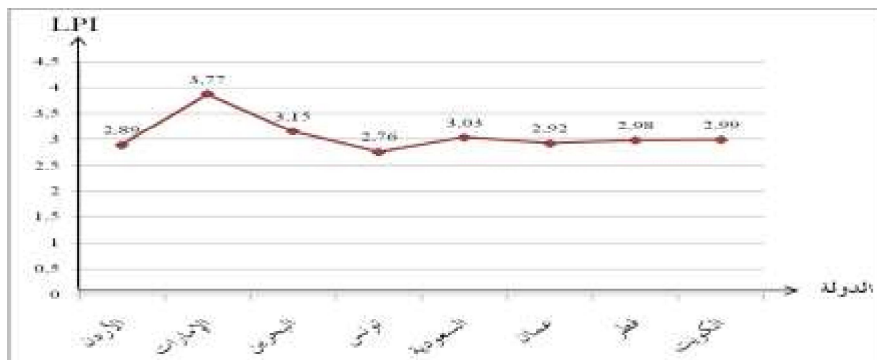
لقد أثبتت إحدى الدراسات فيوم. أن التكاليف اللوجستية تصل إلى حوالي 21% من الناتج القومي الإجمالي، وبشكل النقل حوالي 46% من تلك النسبة، وبشكل التخزين 28%، وتكاليف إحضار المواد 20% والنواحي الإدارية 6%، هذا فضلا عن أن 19% من الثروة القومية يستثمر في الأنشطة اللوجستية وهذه الأنشطة تستخدم حوالي 13% من قوة العمل ولكن الدول العربية معظمها لم تنتبه بعد إلى خطورة عدم الكفاءة اللوجستية، باستثناء بعض الدول مثل الإمارات، البحرين، قطر، عمان، الأردن، تونس، السعودية، الكويت.

احتلت دولة الإمارات المرتبة الأولى عربيا والعشرين عالميا ضمن مؤشر جديد للبنك الدولي يضم أفضل أداء على صعيد الخدمات اللوجستية، واستحققت الإمارات تقدير 3,73 نقطة من أصل 5 نقاط. وجاءت الإمارات في المرتبة 20 عالميا من حيث الخدمات الجمركية بتقدير 3,52 نقطة، واستحققت المرتبة 18 عالميا من حيث البنية التحتية لقطاع الخدمات اللوجستية بتقدير 3,8 نقطة. حصلت الإمارات على المرتبة 13 عالميا من حيث خدمة الشحنات الدولية البحرية بتقدير 3,68 نقطة. وجاءت الإمارات في المركز 20 من حيث مستوى الخدمات اللوجستية بتقدير 6,73 نقطة. وفي المرتبة 23 عالميا من حيث متابعة حركة الشحن بتقدير 6,13 نقطة.

كما حصلت على المرتبة 17 عالميا من حيث الالتزام بالمواعيد المحددة، إلا أنها جاءت في المركز 98 عالميا بتقدير 2,8 نقطة من حيث تكلفة الخدمات اللوجستية المحلية. كما أكد التقرير البنك الدولي أن الرسوم المفروضة على حاوية نمطية 40 قدما في الإمارات تصل إلى 291 دولارا (للتصدير) و298 دولارا (للاستيراد) مقارنة بحوالي 150 دولارا في بلغاريا، وتصل نسبة التفتيش المادي إلى 3% ما يوازي المستوى نفسه في سنغافورة في حين يحتاج إتمام المعاملات الخاصة بإخراج شحنة من الجمارك 0,9 يوم في الإمارات مقابل 1,1 يوم في سنغافورة و0,8 في سلوفاكيا وبريطانيا. أما الأيام اللازمة لنقل الشحنة الواردة من الميناء إلى منصة التفرغ فتصل في الإمارات إلى 2,2 يوم مقابل 1,2 في سنغافورة و1,4 في تايلان، و10 أيام في أوغندا و14 يوما في زيمبابوي، هذا بالنسبة للواردات أما الصادرات فتستغرق معاملات التحميل 3,5 يوم مقابل 2,4 في سنغافورة ويومين في تايلان و14 يوما في أوغندا.

"ومن حيث احتمال الخضوع لمراجعة الإجراءات وصلت النسبة في الإمارات إلى 71% مقابل 67% في سنغافورة، وصفر في فنزويلا وتايلاندا، و100% في أوغندا و33% في سويسرا. وجاءت البحرين في المركز الثاني عربيا (36 عالميا) ضمن مؤشر أداء الخدمات اللوجستية بتقدير 3,15 نقطة وتلتها السعودية في المركز 41 عالميا، ثم الكويت 44 وقطر 46 وعمان 48 والأردن 52 وتونس 60 وتصدرت سنغافورة المؤشر بتقدير 4,19 نقطة تلتها في المرتبة الثانية هولندا بتقدير 4,18 نقطة." (27)

الشكل رقم (2) : مؤشر أداء الخدمات اللوجستية في الدول العربية



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

الجدول (3): مؤشر أداء الخدمات اللوجستية LPI

الدولة	عدد النقاط من 5	التصنيف العالمي	التصنيف العربي
الأردن	2,89	52	7
الإمارات	3,73	20	1
البحرين	3,15	36	2
تونس	2,76	60	8
السعودية	3,02	41	3
عمان	2,92	48	6
قطر	2,98	46	5
الكويت	2,99	44	4

المصدر: معتر عبد المعبود، المرجع السابق، ص 70.

الجدول (4): مؤشر أداء الخدمات اللوجستية LPI

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

المصدر: معتر عبد المعبود، المرجع السابق، ص 70.

مؤشر جديد للبنك الدولي خاص بالترتيب التصنيفي لـ 150 بلداً بتحديد الأماكن المتميزة بسهولة أو صعوبة شحن ونقل البضائع فيما بين البلدان، وحركة دخول وخروج السلع والبضائع من الموانئ وعبر الحدود طبقاً لسبعة معايير لتسهيل الشحن وستة معايير لأداء الخدمات اللوجستية.

خامساً: اللوجيستيات والتجارة الدولية.

لقد شهد النظام التجاري الدولي العديد من التطورات وأدخلت عليه مجموعة من المتغيرات التي ساهمت في تحول طبيعة النظام وأحكامه التي تدار بها أنشطة التجارة الدولية بهدف توفير السلع المطلوبة بالكميات المحددة في المكان والوقت المحددين، وتكلفة معقولة ومن هنا ظهرت النظم اللوجيستية⁽²⁸⁾ كحلقة وصل بين الموانئ والأنشطة التجارية كدعامة رئيسية لنجاح التنمية الاقتصادية والرفع من مستوى الناتج الوطني

الخاتمة

لقد تخطى دور صناعة اللوجيستيات خدمات النقل والتسهيلات الأخرى (الموانئ ومحطات الحاويات) ليشمل العمليات الإنتاجية (لجعل المنتجات وعمليات تغليفها مخططة تخطيطاً يسمح باستغلال المساحات والفراغات داخل الحاويات وعلى سطح السفينة)، وإبحار السفن في أعالي البحار والمياه الدولية، وتعتبر صناعة صديقة للبيئة، فالمعيار الذي باتت الموانئ ومحطات الحاويات تخضع لمقاييسه هو مدى تغلغل أنشطة اللوجيستيات في عملياتها، ورغم هذا فالكثير من الدول العربية لم تنتبه بعد إلى خطورة عدم الكفاءة اللوجيستية.

نتائج الدراسة

أوضحت هاته الدراسة أن قطاع النقل البحري العربي في معظم الدول العربية لم يتطور بنفس التطور العالمي في هذا القطاع، وأنه لا يزال يطبق مفاهيم قديمة لا تواكب التطور العالمي باستثناء بعض الموانئ في دول الخليج. حيث لا تتعدى مساهمة الأسطول العربي في نقل تجارته الخارجية بشقيها الصادرات والواردات 5% من إجمالي التجارة الخارجية على حين 95% يتم نقله على سفن أجنبية، وهذا يوضح المساهمة المتواضعة للأسطول العربي أمام الأساطيل الأجنبية بسبب تواجد قصور سواء في نوعيات سفن الأسطول.

وافتقاره إلى وجود أساطيل نقل من سفن الحاويات تدعم حركة تجارته الخارجية. كما أنه بمقارنة الحمولة الإجمالية لسفن الأسطول البحري العربي بالحمولة الإجمالية للأسطول العالمي نجد أنها تمثل نسبة ضئيلة لا تتفق مع الوزن النسبي للدول العربية.

إن الموانئ العربية إجمالاً لم تتطور التطور المأمول في معظم الدول العربية باستثناء دول الخليج العربي والعقبة الرئيسية التي تواجهها هي الاستثمارات المطلوبة لتنمية الموانئ والبنية الأساسية مع تحديث الإدارة. أما موانئ دول الخليج كميناء دبي، ميناء جدة وصلالة والعقبة والإسكندرية شهدت تطورات كبيرة في مجالات الطاقة وتوفر المعدات وفي أساليب الإدارة والأخذ بالوسائل التكنولوجية الحديثة التي تحد من تعدد الإجراءات والتوقعات وتقدم المعلومات اللازمة في الوقت المناسب.

تعتبر أطوال الطرق العربية محدودة. أما النقل بالسكك الحديدية ففتقر له نصف الدول العربية بالإضافة إلى استخدام السفن ذات تكنولوجيا قديمة في الوطن العربي كل هذا ينعكس على حلقات النقل متعدد الوسائط.

اقتراحات

أقامة هيكل وطني يشرف على اللوجيستيات بين الوزارات والادارات المعنية لربط السياسات والاستراتيجيات ومتابعة تنفيذها وتحليل المعلومات وتطوير اللوجيستيات. توحيد المواصفات والمصطلحات والتبويات والخرائط لضمان سهولة تنقل البضائع. اتباع سياسيات تكميلية لا تنافسية بين وسائل النقل المختلفة.

تسهيل إقامة مناطق للخدمات اللوجستية عند الحدود لعبور البضائع بين الدول.
بناء موانئ من الجيل الحديث وتقديم خدمات ذات جودة عالية.

الهوامش:

- 1)- LAMBERT, DOUGLAS M & STOCK James R. "Strategic management", Boston, IRWIN, 1993, P.4.
- 2)- DONALDF. Wood, James C. Johnson, "Contemporary transportation", 4th edition, Macmillan Republishing Company, New York, 1993, P. 3.
- 3)- سمير معوض، تعريف ومفهوم الإدارة اللوجستية، مجلة أترناشيونال، العدد 1428، 2007، ص 55
- 4)- عبيد احمد الحجازي ، مشكلات النقل العربي البيني للبضائع (دراسة تحليلية-تطبيقية)، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2000، ص 164.
- 5)- Ahmed Abdel-Monsef, the future of Egypt global logistics free trade zone in Suez Canal, the 20th international port conference, 11/01/2004, Alexandria, P.18.
- 6)- فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، مكتبة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ص 48.
- 7)- محمود حاتم عبد الحليم القاضي، دور السكك الحديدية والموانئ الجافة في تفعيل نشاط النقل متعدد الوسائط في الوطن العربي، المعرض الدولي للنقل ومستلزماته (إيتركس)، دمشق، 2005، ص 3.
- 8)- د/ أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص 67.
- 9)- المرجع السابق، ص 48.
- 10)- زيزي حسن محمد زيدان، أثر الإدارة اللوجستية في تحقيق الميزة التنافسية للموانئ (دراسة حالة ميناء اسكندرية وبرشلونة)، مرجع سبق ذكره، ص 41.
- 11)- شهاب راشد أحمد شهاب، الدور المستقبلي للموانئ البحرية في ظل التطورات الراهنة في صناعة النقل البحري، رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2007، ص 26.
- 12)- رباب فتحي عبد العزيز نجم، أثر العولمة على صناعة النقل البحري في الدول العربية، مرجع سبق ذكره، ص 78.
- 13)- د/ عبد الحليم البسيوني، ندوة حول إستراتيجية النقل في خدمة التنمية، مرجع سبق ذكره، ص 4.
- 14)- شهاب راشد أحمد شهاب، الموانئ البحرية الخليجية التحديات المستقبلية، مرجع سبق ذكره، ص 40.
- 15)- د/ أحمد عبد المنصف، نحو تطوير صناعة النقل البحري في العالم العربي، مجلة أترناشيونال، نوفمبر 2004، ص 53.
- 16)- د/ أحمد عبد المنصف، نظرة متكاملة على النقل البحري العربي خلال ربع قرن من 1975-2000، مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، عدد 50، يوليو 2000، ص 63.
- 17)- د/ سمير معوض، اللوجستيات في الموانئ ومحطات الحاويات، مجلة أترناشيونال، أوت 2001، ص 20.
- 18)- د/ أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، 2009، ص 292.
- 19)- د/ سمير معوض، اللوجستيات في الموانئ ومحطات الحاويات، مجلة أترناشيونال، ديسمبر 2001، ص 20.
- 20)- د/ أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، مرجع سبق ذكره، ص 283.
- 21)- د/ سمير معوض، اللوجستيات في الموانئ ومحطات الحاويات، مجلة أترناشيونال، أكتوبر 2003، ص 20.
- 22)- د/ سمير معوض، اللوجستيات والنقل الدولي متعدد الوسائط، مجلة أترناشيونال، أبريل 2001، ص 10.
- 23)- د/ سمير معوض، اللوجستيات في الموانئ ومحطات الحاويات، مجلة أترناشيونال، أكتوبر 2003، ص 21.
- 24)- د/ سمير معوض، اللوجستيات في الموانئ ومحطات الحاويات، مجلة أترناشيونال، سبتمبر 2003، ص 20.
- 25)- د/ أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، مرجع سبق ذكره، ص 432.
- 26)- Ronald H. Ballou, « Basic Business Logistics », Prentice-Hall international, INC 1987, P 14.
- 27)- مؤشر البنك الدولي للخدمات اللوجستية والمركبة، مجلة الموانئ العربية، العدد 1 أبريل 2008، ص 67.
- 28)- عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل و اللوجستيات ، المنظمة العربية للتنمية الإدارية ، مصر ، ط2، 2009، ص 05.

قائمة المراجع:

- 1- أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009

- 2- إيهاب النحراوي، موانئ الخليج العربي القدرة التنافسية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008.
- 3- أحمد عبد المنصف، نحو تطوير صناعة النقل البحري في العالم العربي، مجلة أترناشيونال، نوفمبر 2004.
- 4- أحمد عبد المنصف، نظرة متكاملة على النقل البحري العربي خلال ربع قرن من 1975-2000، مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، عدد 50، يوليو 2000.
- 5- أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، 2009.
- 6- سمير معوض، اللوجستيات في الموانئ ومحطات الحاويات، مجلة أترناشيونال، أوت 2001.
- 7- سمير معوض، اللوجستيات في الموانئ ومحطات الحاويات، مجلة أترناشيونال، ديسمبر 2001.
- 8- سمير معوض، اللوجستيات في الموانئ ومحطات الحاويات، مجلة أترناشيونال، أكتوبر 2003.
- 9- سمير معوض، اللوجستيات في الموانئ ومحطات الحاويات، مجلة أترناشيونال، سبتمبر 2003.
- 10- سمير معوض، اللوجستيات والنقل الدولي متعدد الوسائط، مجلة أترناشيونال، أبريل 2001.
- 11- عبد الحليم يبسوني، ندوة: نحو إستراتيجية للنقل في خدمة التنمية، جريدة الأهرام، عدد 41388، 2001/03/31.
- 12- رباب فتحي عبد العزيز نجم، أثر العمولة على صناعة النقل البحري في الدول العربية، رسالة ماجستير، كلية الاقتصاد، جامعة عين شمس، 2005.
- 13- زيزي حسن محمد زيدان، أثر الإدارة اللوجستية في تحقيق الميزة التنافسية للموانئ (دراسة حالة ميناء اسكندرية وبرشلونة)،
- 14- سمير معوض، تعريف ومفهوم الإدارة اللوجستية، مجلة أترناشيونال، العدد 1428، 2007.
- 15- شهاب راشد أحمد شهاب، الدور المستقبلي للموانئ البحرية في ظل التطورات الراهنة في صناعة النقل البحري، رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2007.
- 16- عبيد احمد الحجازي، مشكلات النقل العربي البيني للبضائع (دراسة تحليلية-تطبيقية)، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2000.
- 17- فاروق ملش، النقل المتعدد الوسائط، مكتبة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري،
- 18- مؤشر البنك الدولي للخدمات اللوجستية والجمركية، مجلة الموانئ العربية، العدد 1 أبريل 2008.
- 19- محمود حاتم عبد الحليم القاضي، دور السكك الحديدية والموانئ الجافة في تفعيل نشاط النقل متعدد الوسائط في الوطن العربي، المعرض الدولي للنقل ومستلزماته (إيتركس)، دمشق، 2005.

المراجع باللغة الأجنبية:

- 1- Ahmed Abdel-Monsef, the future of Egypt global logistics free trade zone in Suez Canal, the 20th international port conference, 11/01/2004, Alexandria,
- 2- DONALDF. Wood, James C. Johnson, "Contemporary transportation", 4th edition, Macmillan Republishing Company, New York, 1993,
- 3- LAMBERT, DOUGLAS M & STOCK James R. "Strategic management", Boston, IRWIN, 1993,
- 4- Ronald H. Ballou, « Basic Business Logistics », Prentice-Hall international, INC 1987,