

الدور اللوجيستي ومدى تأثيره في عملية تطوير الأداء  
بالموانئ

دكتور

**عماد الدين محمود عيد**

دكتور نظم المعلومات الإدارية

أكاديمية الزرقا للعلوم والتكنولوجيا

ونظم المعلومات

دكتور

**محمد سعد خواسك**

دكتور الإدارة المالية والاقتصاد

أكاديمية الزرقا للعلوم والتكنولوجيا

ونظم المعلومات

## ١- مقدمة :

تعنى اللوجستيات عمليات توفير المواد الخام الأولية وتجهيزها ونقلها إلى المصنع للتصنيع ثم بيع المنتجات في السوق العالمى، فهي امتداد للتجارة الدولية، وهى تعتمد بشكل كبير على إسناد العمليات الغير أساسية إلى شركات متخصصة من الباطن، وتعرف اللوجستيات العالمية بأنها الطلب المشتق من عولمة جانبى العرض والطلب بما يخلق سلاسل توزيع عالمية شديدة التعقيد، وبما يتطلب خبرات لوجيستية متخصصة لتمكين المنتجين من تغطية أسواقهم بكفاءة وانتظام بأقل تكاليف، وتعتبر اللوجستيات كعلم وممارسة نظام شامل متكامل، نظمه الفرعية أدوات علم الاقتصاد والإدارة والتنظيم والتسويق والنقل وبحوث العمليات والتحويل والمحاسبة بأنواعها، وكما هو معروف فالنقل البحرى صناعة خدمات منتجاتها وتتكون هذه الصناعة أساساً من عدة نظم مختلفة للنقل بالسفن ومن جانب آخر الموانئ بأنواعها ووظائفها المختلفة، ويلاحظ أنه من خلال تطبيق المهارات والممارسات والمبادئ الإدارية الفعالة فى مجال اللوجستيات تتمكن مشروعات الأعمال من التوصل إلى مستويات مرتفعة من الكفاءة والفاعلية.

وترجع أهمية المفهوم الحديث للوجستيات إلى أن هذا المفهوم هو فى الواقع مفهوماً شاملاً يربط بين أنشطة متنوعة – مثل النقل والتخزين والشراء وتشغيل أوامر العملاء. بهدف إحكام الرقابة على جميع أنشطة الحركة والتخزين التى تساعد على تدفق المنتج من مرحلة اقتناء المادة الخام وحتى مرحلة وصوله فى شكله النهائى الصالح للاستخدام إلى العملاء والمستهلكين فى الوقت المناسب والمكان المناسب وبالشكل المناسب وبأقل تكلفة ممكنة وبتعريف آخر للوجستيات يمكن القول بأنها فن إدارة سلاسل الإمداد التى تغطى العالم عن طريق تجميع إدارة أنشطة النقل والتخزين والتوزيع وتكنولوجيا المعلومات فى إطار إدارة واحدة، فهى تعمل على إزالة الاختلافات فى مختلف أجزاء السلسلة وتعمل على تقليص الدورة المستندية والمعوقات البيروقراطية وتعمل على استخدام أنسب المعدات وإعادة توزيعها بما يضمن سرعة تدفق الإمداد بأقل تكلفة وأعلى كفاءة، وأصبحت اللوجستيات وسلسلة الإمداد كمجالات أعمال تنمو بسرعة مذهلة وتزايدت أهميتها مع اقتناع أصحاب الأعمال بأن الإدارة الكفئ للوجستيات وسلسلة الإمداد فى جميع المؤسسات لها تأثير على الربحية والنمو طويل الأجل ولقد زاد الإقبال على المتخصصين فى اللوجستيات وسلسلة الإمداد لمقابلة حاجة سوق العمل حيث لم تعد البرامج التدريبية التى تقوم بها الشركات للموظفين الجدد كافية لتغطية المهارات والمؤهلات المطلوبة،

وزاد هذا الإقبال عام بعد عام وحيث أن دور أى ميناء هو تقديم خدمات لوجستية إلى العملاء ، لذلك جاء هذا البحث للوقوف على أهمية الدور اللوجيستي فى عملية تطوير الأداء بالموانئ .

## مشكلة البحث :

تتمثل المشكلة فى انخفاض معدلات الأداء لعمليات التشغيل بالميناء لذلك تسعى كثير من الدول المتقدمة والنامية إلى تطوير موانئها لتواكب التطورات الحديثة فى تكنولوجيا بناء السفن وتداول البضائع وزيادة عدد الأرصفة وإعادة هيكلة الموانئ التى تعاني من انخفاض أداء الإدارة والتشغيل، حيث تشمل عمليات إعادة الهيكلة الخصخصة، التحرير وإشراك القطاع الخاص وغيرها من الأساليب الاقتصادية والتجارية التى تستخدم للارتفاع بمستويات الأداء فى الموانئ كما أن تشجيع تجارة الترانزيت وتطوير الدور اللوجيستي وإنشاء المراكز اللوجستية وتشجيع المناطق الصناعية والحررة بجوار الميناء والقرب منها وبالتالي زيادة حجم الطلب العالمى والإقليمى على خدمات الموانئ ومن آليات تطوير الأداء بتحسين الأداء المالى وتوسيع الميناء، جذب الاستثمارات الأجنبية، زيادة درجة المنافسة الداخلية، تطوير عمليات صيانة الأصول، إدخال التقنية الحديثة بالموانئ، ومن أهم المشاكل التى يمكن أن تؤثر فى عملية تطوير الأداء بالموانئ ما يلى :

- ١- المشاكل المتعلقة بمناولة البضائع، الشحن والتفريغ والعمل على تقليل مدتهما مما يساعد على خفض التكاليف وزيادة الطلب على السفن العابرة.
- ٢- المشاكل المتعلقة بالأنشطة اللوجستية التى تقدم بالموانئ منذ دخول السفينة إلى الميناء وحتى مغادرتها منه والوقت المستغرق فى عمليتي الشحن والتفريغ ومدى تأثيره فى عملية الأداء بالموانئ .
- ٣- المشاكل المتعلقة بإدارة التخزين وهى إحدى أنشطة إدارة اللوجستيات والتى تجمع أنشطة النقل والتخزين والتوزيع وتكنولوجيا المعلومات تحت سيطرة واحدة وإدارة واحدة.
- ٤- المشاكل المرتبطة بتجارة الترانزيت فى موانئ الدول النامية والعمل على جذب جزء من التجارة العالمية إلى موانئ هذه الدول للاستفادة من الفوائد التى تعود على اقتصاديات تلك الدول.

## أهمية البحث :

ترجع أهمية هذه الدراسة إلى الدور الذى تلعبه اللوجستيات فى الموانئ الحديثة ومدى جذبها لمعظم تجارة العالم فى الدول المتقدمة لذلك نلقى الضوء على مراكز اللوجستيات والعمل على إنشاء مراكز لوجستية فى موانئ الدول النامية لكى تساعدنا فى عملية تطوير الأداء وجذب جزء لا بأس به من التجارة العالمية تساعدنا فى دفع عملية النمو الاقتصادى بتلك الدول وهذه الدراسة توضح مدى الدور اللوجيستى وإدارة سلسلة الإمداد فى عملية تطوير الأداء بالموانئ، والتحديات التى تواجه شركات الملاحة وهيئات الموانئ، لذلك سوف تساعد نتائج هذه الدراسة فى النواحي التالية :-

- ١- تقديم الأنشطة اللوجستية للمتعاملين مع هيئة الموانئ وبأسعار منخفضة تساعد على جذب العملاء مما يساعد فى تطوير الأداء بها.
- ٢- أهمية الدور اللوجيستى وسرعة التركيز عليه يعمل على خفض التكاليف الكلية بالموانئ مما يساعد فى عملية تطوير الأداء ورفع الإنتاجية .
- ٣- تحويل الموانئ من محطة نهائية إلى وسيلة نقل ترتبط بسلسلة النقل متعدد الوسائط حيث يعتبر دور الميناء مركز مفصل أساسى فى سلسلة النقل المتكامل.
- ٤- أهمية أن تكون المراكز اللوجستية قريبة من الميناء لتلبية احتياجات العملاء والعمل على سرعة إنجاز العمل.

## أهداف البحث :

تهدف هذه الدراسة إلى ما يلى :

- ١- الارتفاع بمعدلات الأداء لعمليات تشغيل الميناء وإعادة هيكلة الموانئ لإحداث وفورات فى مستويات العمالة وتعديل مكونات الوظائف وارتفاع فى درجات الخبرة المطلوبة .
- ٢- إدخال النظام اللوجيستى المتكامل الذى يساعد فى عملية تطوير أداء الخدمات المقدمة من الموانئ للعملاء والعمل على سرعة تقديمها .
- ٣- سرعة تطوير الموانئ لتواكب التطورات الهائلة فى تكنولوجيا نظم المعلومات وتداول البضائع .
- ٤- تساعد هذه الدراسة فى تشكيل وتنويع الأنشطة اللوجستية بالموانئ وتعزيز المركز التنافس العالمى والإقليمى لها مع خفض تكاليف تقديم هذه الأنشطة اللوجستية .

## هيكل البحث : ويتضمن

- ١- مقدمة البحث .
- ١/١ ماهية اللوجستيات .
- ٢/١ الأنشطة التي تقدمها مراكز اللوجستيات بالموانئ .
- ٣/١ لوجستيات القيمة المضافة .
- ٢- صناعة اللوجستيات .
- ١/٢ الأسباب التي أدت إلى الاهتمام باللوجستيات فى إدارة الموانئ .
- ٢/٢ عناصر القوة والضعف فى الموانئ
- ٣/٢ العناصر التي تتحكم فى معدلات الأداء بالميناء
- ٣- وسائل الارتقاء بمعدلات الأداء لعمليات تشغيل الميناء .
- ١/٣ دور تجارة الترانزيت وأثرها على الارتقاء بعملية الأداء وتطويرها فى الموانئ
- ٢/٣ العوامل التي تساعد على تنشيط تجارة الترانزيت .

## ١-١ ماهية اللوجستيات :

حيث يمزج البعض ما بين أنشطة النقل والتوزيع المادى والتوريد وبين مفهوم اللوجستيات، إلا أن مفهوم اللوجستيات هو فى الواقع أكثر شمولاً وعمومية. فهو المفهوم الذى يربط بين جميع هذه العناصر فى آن واحد لأنه يهتم بالرقابة على جميع أنشطة الحركة والتخزين التى تساعد على تدفق المنتج من مرحلة اقتناء المادة الخام وحتى مرحلة وصوله فى شكله النهائى الصالح للاستخدام إلى العملاء والمستهلكين فى الوقت المناسب والمكان المناسب وبالشكل المناسب، وبأقل تكلفة ممكنة والتكلفة المناسبة، حيث يمكن القول بأن النظام المتكامل للوجستيات هو النظام الذى يهدف إلى تخطيط و تنظيم وتوجيه الرقابة على تدفق المنتجات والسلع من مراكز التوريد وحتى وصولها إلى المستهلك النهائى الذى تتعامل معه المنشأة، كذلك نجد أنه مع الاتجاه المتزايد من قبل المنشآت الاقتصادية نحو التخصص تظهر الفجوة الزمنية والفجور المكانية ما بين المواد الخام والإنتاج من ناحية وما بين الإنتاج والاستهلاك من ناحية أخرى.

(نهال مصطفى ، أسرار ديب) ٢٠٠٦

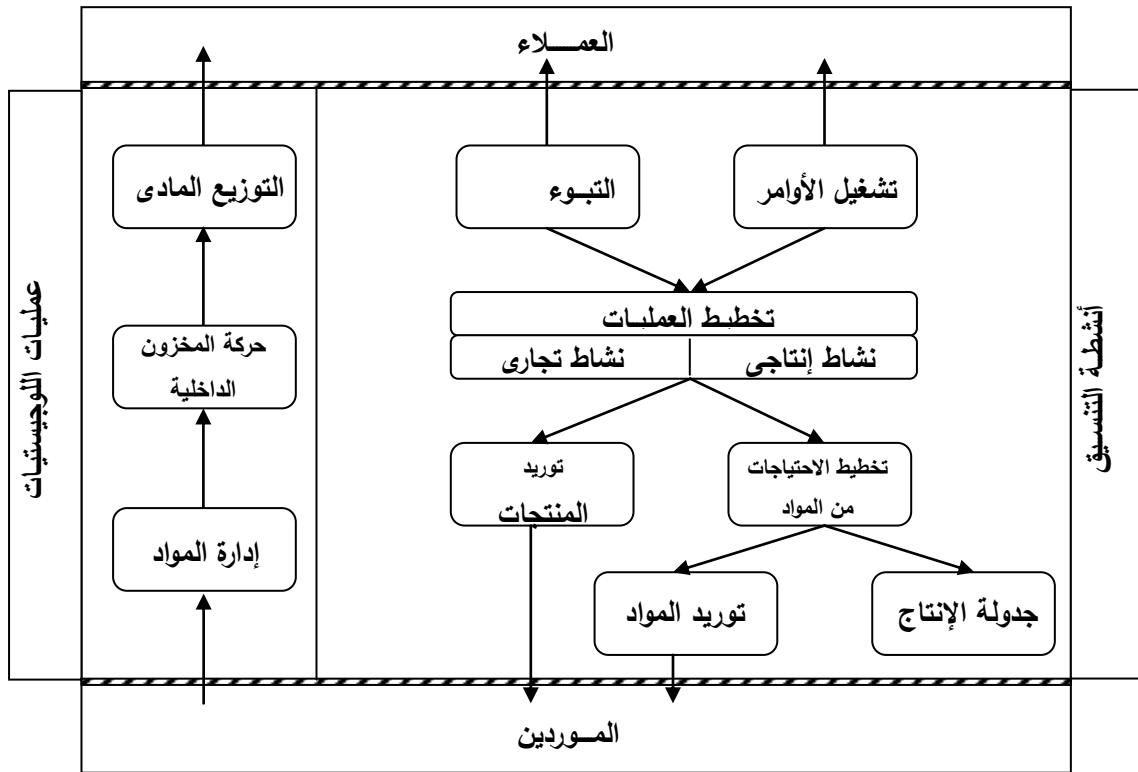
## المراكز اللوجستية :

هى المراكز التى تقدم أنشطة التوزيع المادى مع تحقيق قيمة مضافة للمنتج ويمكن تعريف مركز اللوجستيات كالاتى : أنه الموقع الذى يتم من خلاله تجميع السلع الوسيطة والمكونات وتامة الصنع بهدف إجراء بعض العمليات عليها من فرز وتعبئة وتغليف، ومعالجات صناعية، وتجميع ثم إعادة شحنها إلى سوق المستهلك النهائى وهذا كله بهدف تخفيض التكاليف الكلية.

## الهدف الرئيسي لمراكز اللوجستيات :

هو تحقيق أفضل وضع لتجميع ونقل وتخزين وتوزيع البضائع العامة، من خلال تنظيم سلسلة نقل متكاملة على نحو يكفل أداء كل حلقة مفردة من سلسلة الإمداد بأنسب الوسائط لها، والهدف هو تخفيض التكاليف الكلية لكل العناصر مجتمعة للمنتج مع تقليل فترة تداوله من مراكز الإنتاج وحتى وصوله إلى المستهلك النهائي.

وأن أحد أهداف إنشاء المراكز اللوجستية هي زيادة القيمة المضافة ، فقد أظهرت البحوث الاقتصادية أن الآثار غير المباشرة لمناولة البضائع تجاوز النتائج المباشرة لتشغيل الميناء بأكثر من ٢٠٠% من حيث القيمة المضافة، وما يقارب ٣٠٠% من حيث توفير العمالة لما تولده هذه المراكز من أنشطة صناعية وحرفية وتجارية جديدة لكي تصبح الموانئ الحديثة إحدى المتعلقات الرئيسية في سلسلة الإمداد المتكاملة . (ياسمين الميلادي) ٢٠٠٧



### النظام المتكامل للوجستيات

المصدر : إدارة اللوجستيات ، د. نهال فريد مصطفى ، د. أسرار ديب ، ٢٠٠٦

## ١-٢ الأنشطة التي تقدمها مراكز اللوجستيات في الموانئ :

### أ- أنشطة تتعلق بنقل البضائع Movement of Goods

- تجميع البضائع
- مستندات الشحن .
- النقل
- تعقيب ما بعد الشحن .
- التخزين
- إحلال المخزون .
- معالجة طلبات العملاء - التخليص الجمركي .

### ب- أنشطة الإدارة ، وإدارة تشغيل المركبات والحاويات :

- مكاتب إدارية
- تنظيف الحاويات .
- استراحات
- إدارة أساطيل النقل .
- إصلاح وصيانة المركبات
- الإمداد بالوقود .
- تأجير حاويات ومركبات .

### ج- أنشطة القيمة المضافة :

- التجميع Assembly - التعبئة Packing
- اختبار المنتجات Taste - رقابة الجودة Quality Control
- التصنيع أو التعديل مرفق طلبات العميل Customising
- الإصلاح Repair

## ٢٠٠١ (Stock James)

وكذلك يخلق مراكز اللوجستيات العديد من الأنشطة الصناعية أو التجارية والخدمية التي تساعد في تطوير الأداء بالموانئ منها الآتى :-

- نقل الحاويات بين الوسائط المختلفة من خلال توفير مكاتب لمتعهدي النقل.
- مراكز للتخزين، مع توفير مستودعات مغلقة أو مفتوحة أو مبردة للتخزين المؤقت أو الفترة للحاويات والبضائع.
- شحن وتفريغ البضائع (تعبئة وتفريغ الحاويات).
- صيانة وإصلاح الحاويات.
- تجميع بضائع الحاويات غير معبأة بالكامل LCL داخل الحاويات .
- إصلاح وصيانة السفن وإمدادها باحتياجاتها .

- إعداد الفواتير .
- الرقابة على المخزون.
- التخليص الجمركى على البضائع .
- خدمات بنكية وتأمينية .

ولكى تحقق الموانئ الدور المطلوب منها لتطوير أداء التشغيل بها يجب أن ينشأ داخل هذه الموانئ مراكز لوجستية تساعد على تحويل دور الميناء البحرى من مجرد محطة نهائية لوسيلة نقل إلى مركز مفصلى أساس فى سلسلة النقل المتكامل .. والآن معظم الموانئ البحرية تحولت إلى مراكز خدمات عالمية لتوزيع الحاويات من خلال الارتقاء بمستوى الخدمات التى كانت تقدمها الموانئ فى الأعوام السابقة .

(David Fredrick) ١٩٩٩

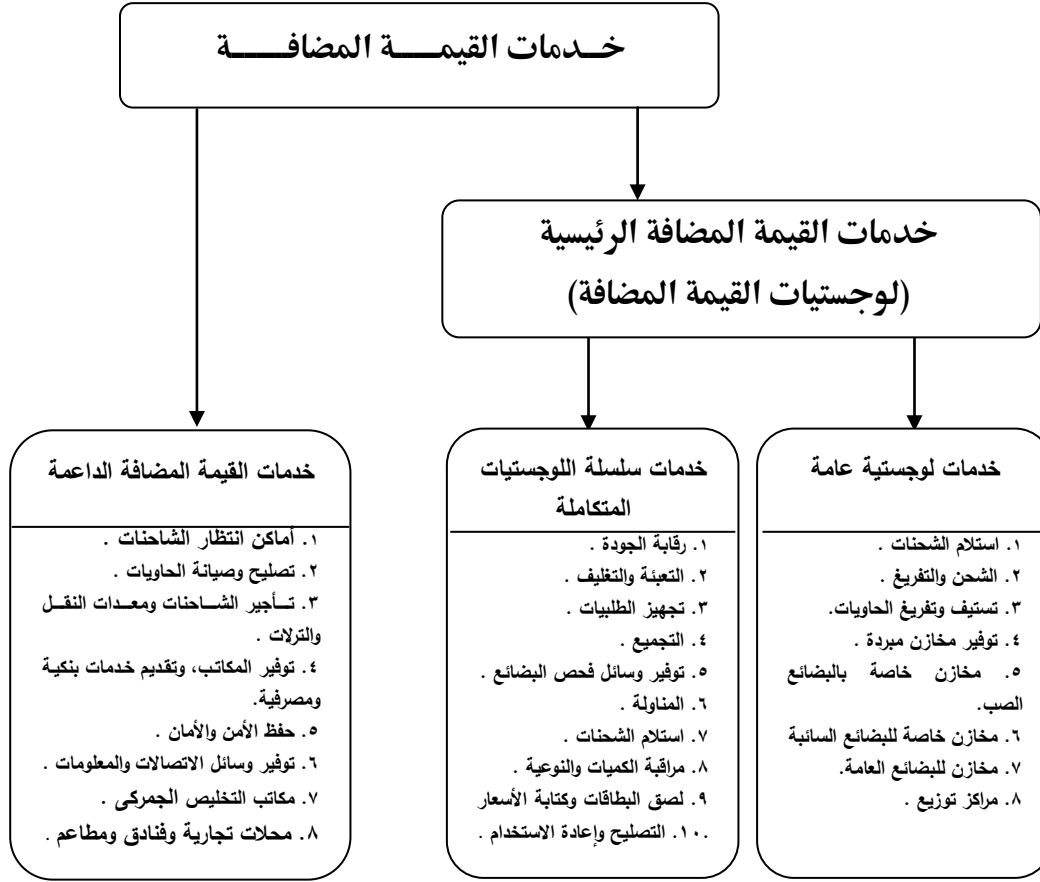
ويحقق مركز اللوجستيات مجموعة من الأهداف منها ما يلى :

- أ- تخفيض التكاليف.
- ب- سرعة تنفيذ طلبات العملاء.
- ج- زيادة الجودة .

وتعتبر هذه الأهداف هى الأهداف الرئيسية للشركات العالمية، وذلك نتيجة لازدياد حدة المنافسة العالمية، ونتيجة لاتساع مفهوم اللوجستيك أصبح مركز اللوجستيك له تأثير فعال فى نشاط وازدهار الميناء، وكذلك ازدهار النقل المشترك (بحرى - برى) مما استوجب وجود ميناء لخدمة مركز اللوجستيات كما أصبح لمركز اللوجستيات أثر كبير فى تطوير شبكة الطرق التى تربط المدن والدول المحيطة بمركز اللوجستيات حيث تعتبر هذه المراكز اللوجستية مناطق جذب لرؤوس الأموال الأجنبية واستقدام نظم التكنولوجيا الحديثة، وكذلك تخلق فرصاً للعمالة وتساهم فى خلق خبرات فنية وإدارية متطورة نتيجة للاحتكاك بالخبرات العالمية، وربط الاقتصاد المحلى بالمتغيرات والتطورات العالمية، والمساهمة فى زيادة الدخل القومى، وأصبحت سلسلة الإمداد الكونية شديدة التعقيد .

(محمد شفيق ميرا) ٢٠٠٤





**المصدر : أنشطة القيمة المضافة بالموانئ ودور مقدمى الخدمات اللوجيستية**

أ/ ياسمين محمد سالم الميلادى ٢٠٠٦

تعتمد على شبكة حديثة شديدة التنظيم للنقل والتوزيع ، تتميز بالسرعة مع ضمان السلامة والأمن وفى الوقت نفسه المحافظة على انخفاض التكلفة الكلية للإمداد.

### **٣-١ لوجستيات القيمة المضافة :**

تنقسم لوجيستيات القيمة المضافة إلى خدمات لوجيستية عامة مثل التجميع، التخزين، التوزيع والشحن والتفريغ وإلى خدمات سلسلة اللوجيستيات المتكاملة مثل رقابة الجودة على المنتج وإعداد وتجهيز الطلبات ولصق البطاقات والتعبئة والتغليف وفحص المنتج ووضع خطوط الشفرة وعلامات الأسعار وأخيراً التجمع النهائى للمنتج.

## لوجيستيات القيمة المضافة الداعمة :

تعتبر خدمات مكملة للخدمات الرئيسية مثل توفير أماكن لانتظار الشاحنات، وتاجير الشاحنات ومعدات المناولة وصيانة وإصلاح الحاويات وتنظيم الحاويات وتوفير التسهيلات البنكية والتأمينية وتوفير المكاتب الإدارية (لتسهيل إنهاء الخدمات الخاصة بحركة البضائع وإعداد الفواتير، التسويق ، التخليص الجمركي) وأيضاً توفير المعلومات ووسائل الاتصالات بين مقدمي الخدمات والشاحنين، لذلك تطورت الخدمات التي يقدمها الميناء .

### **٢٠٠١ (Stock James)**

لمستخدمي الميناء من مجرد مركز لحركة نقل وتداول البضائع إلى مركز لتقديم أنشطة لوجستية متكاملة وخلق قيمة مضافة لعملائه ومن هنا تحولت موانئ كثيرة إلى مراكز خدمات، أصبحت الموانئ إحدى الحلقات الرئيسية في سلسلة الإمداد المتكاملة وتنقسم الموانئ إلى نوعين:

## الموانئ المنقصة للقيمة Value Subtracting :

وهي الموانئ التي تقدم الخدمات التقليدية من شحن وتفريغ والمساعدات الملاحية (إرشاد قطر، مناولة بضائع ، بناء وإصلاح سفن ، تموين وقود) كما تتميز الأنشطة داخل الميناء بأنها مستقلة عن بعضها غير مترابطة مما يخلق مشاكل لوجيستية لعملائها.

## الموانئ الخالقة للقيمة Value Creating Ports :

فجانب الأنشطة الرئيسية تقدم الموانئ الخالقة للقيمة لعملائها قائمة متكاملة من خدمات لوجيستيات القيمة المضافة وتشمل الأنشطة الصناعية مثل الصناعات التمويلية التجميعية والأنشطة التجارية كذا تعمل كمراكز توزيع للمعلومات والبضائع من أجل خلق علاقات من الثقة والشفافية والمشاركة الفعالية مع المتعاملين مع الميناء والفرق بين النوعين هو الإحساس بمتطلبات العميل والاتجاه نحو تلبية احتياجاته ورغبات العملاء في سهولة ويسر وفي ظل العولمة وشدة المنافسة العالمية، فقد اتسعت الوسائل والأشكال لخلق القيمة الإضافية للموانئ الحديثة بشكل هائل، فتميزت الموانئ الحديثة بأنها أصبحت مركزاً للإنتاج الصناعي، ومركزاً لأنشطة القيمة المضافة ، ومركزاً للتوزيع ، ومركزاً للتخزين وقاعدة مركزية لتبادل المعلومات إلكترونياً فهي عبارة عن نقطة التقاء للأنشطة اللوجستية المتكاملة وأصبح الميناء الحديث عبارة عن نقطة لوجيستية مجمعة واحدة تلبى جميع احتياجات الناقلين والشاحنين وجميع مستخدمي الميناء.

### **٢٠٠٢ (Toskco Cooperation)**

## ٢- صناعة اللوجستيات :

صناعة اللوجستيات هي مثال لتطور الصناعة الحيوية الجديدة المبنية على أساس الخدمة والتي تحولت من مفهوم أعمال النقل إلى ذلك الخاص بخدمة الاحتياجات اللوجستية للعملاء، واللوغستيات تختص بتدفق المواد والخدمات والمعلومات حتى العميل النهائي، وهي واضحة في كل الموائئ الحديثة والمؤسسات اعتماداً على طبيعة مجال الأعمال والصناعة، وهي تحيط كل مكان في المؤسسة سواء كان قرار حول السلعة أو الخدمة المطلوب تصنيعها إلى قرار المواد الأولية وعمليات التصنيع والمنتجات تامة الصنع والتسليم للعميل وخدمة ما بعد البيع وتحولت اللوجيستيات من الدور الداعم للوظائف الأساسية مثل التسويق والإنتاج وامتدت لتغطي أنشطة النقل والشراء والتخزين واختيار المواقع وما إلى ذلك حتى الوصول إلى خدمة العميل .

والأكثر أهمية أن اللوجيستيات تطورت تدريجياً من وظيفة غير فعالة في المؤسسة ومستوعبة للتكلفة إلى عامل استراتيجي وآلية أساسية تقدم ميزة تنافسية من خلال خلق قيمة للعميل وتسهيل مرونة العمليات وتخفيض التكاليف، والاستراتيجية اللوجيستية الجيدة تعتبر المحور الرئيسي في الحفاظ على استمرار الشركة مركزه على أهداف السوق من خلال التوفيق بين متطلبات العملاء والقيود التشغيلية للشركة وإمكانياتها.

(د. سهير الحلفاوى ، د. محمد على إبراهيم) ٢٠٠٧

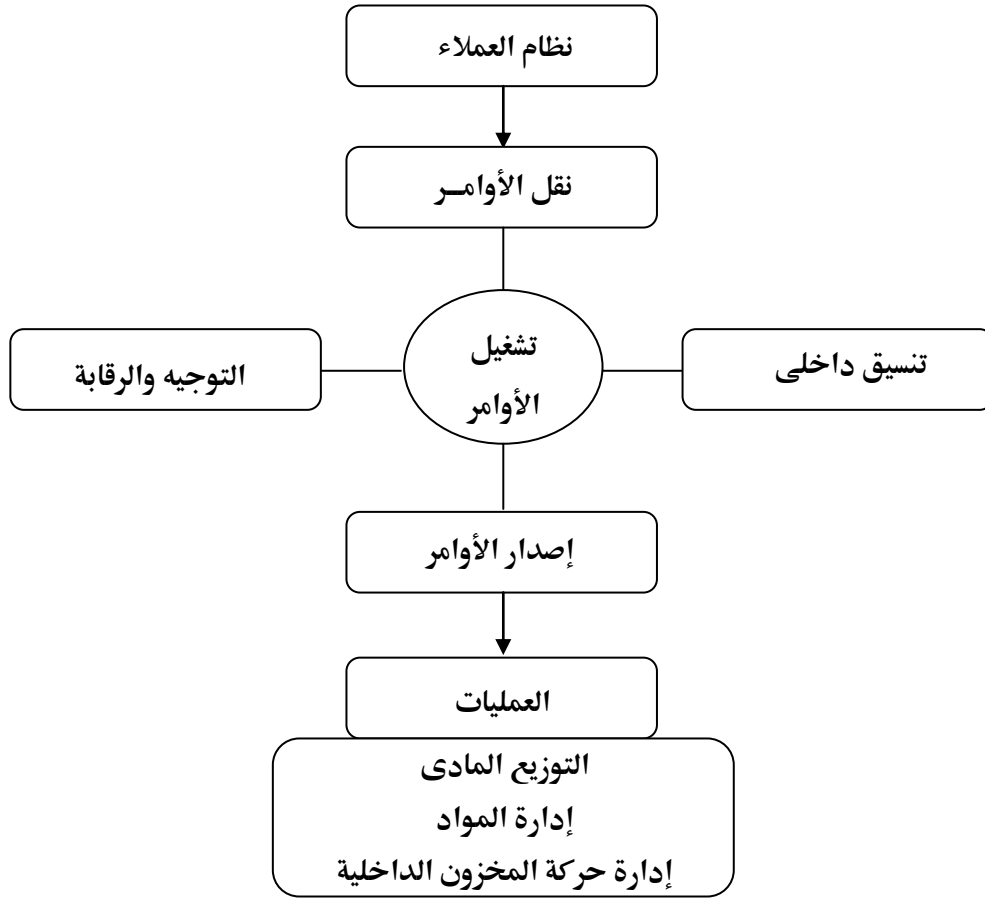
## إدارة سلسلة الإمداد :

هي فلسفة أعمال جديدة تتضمن تكامل عمليات أعمال رئيسية لتخليق المنتجات والخدمات والمعلومات بين جميع الأطراف في السلسلة بدءاً من مصادر التوريد حتى الاستهلاك النهائي لخلق أعظم قيمة للعملاء وعلمياً فإن الاختلاف بين اللوجيستيات وإدارة سلسلة الإمداد يتمثل في كون اللوجيستيات تختص بالمهام خلال الميناء، ولكن إدارة سلسلة الإمداد تتعدى هذا المفهوم في الشبكة الأوسع لموردين ومستهلكين وعملاء الموائئ، أى يكون هناك تركيز أكبر على السوق، ولقد بدأت إدارة سلسلة الإمداد في أن تكون الاستراتيجية التنافسية الأولى للمشروع حيث أنها تقدم الأساس المفاهيمي الذي تتمكن بموجبه الشركات المنفصلة المكونة لشبكة سلسلة الإمداد من أن

تتنافس كوحدة تنافسية موحدة وهذا يعنى أكثر من مجرد مشاركة فى سجلات المخزون وتبادل البيانات إلكترونياً .

وإدارة سلسلة الإمداد تدعم التقاء أنشطة وخطط اللوجيستيات الفردية التى تتم خلال كل مؤسسة إلى نظام سلسلة إمداد مترابط ومتماسك بطريقة تؤدي إلى تحسين القيمة المضافة والاستجابة بشكل قاطع للحاجات المتغيرة بسرعة فى ساحة السوق، وتمتد أنشطة إدارة سلسلة الإمداد من إقامة تحالفات خلال السلسلة وتكنولوجيا الاتصالات والمعلومات حتى التنبؤ بالأعمال المشاركة فى تصميم المنتج والتسعير والترويج وتخطيط العرض والطلب والحصول على الموارد والإنتاج واللوجيستيات والهدف هو خلق نظام أعمال بهذه السلسلة يقدم طرق جديدة وكذلك توليد حلول مبتكرة وأسواق جديدة لتلبية متطلبات العملاء .

٢٠٠٣ (Chapman, Roos & Soosay)



### نظام المعلومات الإدارية فى مجال اللوجيستيات

المصدر: إدارة اللوجيستيات ، د. نهال فريد مصطفى ، د. أسرار ديب ، ٢٠٠٦

## ٢- ١ الأسباب التى أدت إلى الاهتمام باللوجيستيات فى إدارة الموانئ :

### أولاً: التحديات :

هناك تحديات نتج عنها أسباب عديدة للاهتمام باللوجيستيات وهذه التحديات تتمثل فى

الآتى :

#### ١- عولمة التجارة :

لقد دخلت العولمة جميع الأنشطة الإنتاجية والخدمية، وبدأت السلع، والخدمات والمعلومات والثقافة والعمالة والاستثمارات فى التحرك عبر حدود الدول بحثاً عن أكبر عائد بأقل مخاطر وتواجبت بالتالى الحاجة المتزايدة إلى أهمية القرارات ذات الصلة باللوجيستيات مثل المواقع ، المرافق ، النقل وما إلى ذلك .

## ٢- تحرير التجارة فى السلع والخدمات :

لقد أثرت كل من الاتفاقيات الخاصة بتحرير التجارة الدولية فى ضرورة أن تتكيف هيئات الموائى مع المتغيرات العالمية الجديدة من حيث الارتقاء بالخدمة المقدمة للعملاء وكذلك التحديث المستمر للموائى لإسكان الصمود فى سوق المنافسة.

## ٣- الثورة المعلوماتية :

انعكست هذه الثورة على اللوجيستيات فأوجدت ضرورة لوجود نظم معلومات لوجيستية متكاملة لتقديمها إلى العملاء والشاحنين فى التوقيت المطلوب مستخدمة فى ذلك تكنولوجيا المعلومات لإمكان التبادل الإلكتروني للبيانات وتحقيق التواصل مع العملاء والشاحنين .

## ٤- التحالفات الاستراتيجية :

ظهرت فى البيئة الصناعية والخدمية بعض التحالفات الاستراتيجية مثل شركات صناعية بين الشركات بعضها البعض وتواجدت ضرورة لبناء علاقات طويلة الأجل وهو ما يعرف بالتحالفات الاستراتيجية .

## ٥- الاندماج والاستحواذ :

إعادة تنظيم الشركات أو المؤسسات بسبب الاندماج أو الاستحواذ وظهور المشروعات الكبيرة تطلب إعادة تصميم السلاسل الخاصة باللوجيستيات الداخلة ولوجيستيات الإنتاج واللوجيستيات الخارجة وتطويعها بشكل يتلاءم والأوضاع الجديدة للشركات .

٢٠٠٦ (UNCTAD)

## مقدمى الخدمات اللوجيستية :

اللوجيستيات هى مفهوم استراتيجى يقوم على فهم وإدارة تدفق الأنشطة المختلفة من المورد إلى المستهلك النهائى مع إضافة قيمة المنتج وتهدف إدارة اللوجيستيات إلى التخلص من الفاقد فى المواد المادية والبشرية والزمنية للنشاط الاقتصادى مما يؤدى إلى تخفيض التكاليف الكلية، وإرضاء العملاء، وتعظيم الأرباح وذلك من خلال دمج جميع الأنشطة اللوجيستية فى سلسلة واحدة هى سلسلة الإمداد، وتعتمد إدارة اللوجيستيات بشكل كبير على المقاولين من الباطن للقيام بأنشطة نوعية أو مساعدة للعملية الإنتاجية الأساسية للشركة والخدمات اللوجيستية يمكن أن تقدم بواسطة شركات النقل عموماً، والبحرى خاصة التى تقدم خدمات القيمة المضافة امتداداً لنشاطها البحرى الرئيسى والهدف النهائى من مقدمى الخدمات اللوجيستية هو إيصال المنتج

النهائى إلى المكان الصحيح فى الوقت المحدد بأقل تكلفة ممكنة أو بعد مقدمى الخدمات اللوجيستية بمثابة أخصائيون فى إيجاد الحلول عالية المستوى والكفاءة لأى مشاكل فى سلاسل الإمداد ومن الأسباب الرئيسية التى تدفع أى مؤسسة للتعاقد مع الطرف الثالث من الباطن هو البحث عن مصدر خارجى لتوريد بعض أو جميع أنشطتها اللوجيستية بكفاءة وتميز وانخفاض للتكاليف وكذلك تلبية رغبات العملاء حتى يتحقق التميز التنافسى، ويجب أن يكون لمقدمى الخدمات اللوجيستية مهارات تتوافر فيهم كرد فعل للتطورات التى حدثت فى هذا المجال وذلك كما يلى :-

- تغيير مفهوم الربح فبدلاً من التركيز على هامش الربح أصبحت الشركات تبحث عن الاستغلال الأمثل للموارد والأصول والتركيز على العائد على الاستثمار وهذا بالتالى يتطلب مهارات فى الرقابة على التكاليف وإدارة الأموال.
- أصبحت خدمة العميل هى الهدف الأساسى وأصبح على القائمين بهذا العمل أن يدركوا أهمية خدمة العميل .
- تدفق المواد بين الشركة وأسواقها ومورديها أصبح يدار كنظام متكامل وبالتالي انعكست هذه المهارات على القائمين بهذا العمل (UNCTAD) ٢٠٠٥

## ٢-٢ عناصر القوة والضعف فى الموانئ :

### أولاً: عناصر القوة :

- خدمات اللوجيستيات
- ارتفاع كفاءة فريق العمل.
- الأنظمة الحديثة لتبادل المعلومات
- التسهيلات الحديثة لتداول الحاويات.

### ثانياً: عناصر الضعف :

- أمن الميناء
- تجهيزات الأمن بمحطات التداول
- الإجراءات الجمركية
- رسوم ومصاريف الميناء
- نوعية تسهيلات التراكى.

## ٣-٢ العناصر التى تتحكم فى معدلات الأداء بالميناء :

- مواقع الأسواق التى تنقل البضائع منها وإليها .
- مواقع الطرق الملاحية .
- نوعيات وكميات البضائع المتداولة .

- نوعيات حلقات الربط بين الميناء والمنطقة الخلفية .
- رسوم التداول بمحطات الحاويات.
- الإجراءات الجمركية .
- خدمات الأقطرمة (خدمات الترانزيت المباشر للحاويات) .
- نوعية الخدمة المقدمة لإصلاح الحاويات .
- الإجراءات الأمنية .
- السيطرة والرقابة على عمليات التخطيط والإدارة والتشغيل .
- مستوى الأداء التشغيلي .
- ساعات العمل .
- الاتفاقيات المبرمة مع محطة الحاويات .
- عدد الأرصفة .
- التسهيلات المتاحة على الأرصفة .
- إجراءات حجز الأرصفة .
- معدلات مناولة الحاويات .
- تكنولوجيا تداول الحاويات .
- أنظمة تبادل المعلومات .
- تسهيلات تداول الحاويات .
- رسوم الميناء .
- سرعة دوران السفينة .
- طاقة الميناء / القوانين الداخلية .

(سمية بدوى) ٢٠٠٣

### ٣- وسائل الارتقاء بمعدلات الأداء لعمليات تشغيل الميناء :

فى سبيل الارتقاء بمعدلات الأداء لعمليات تشغيل الميناء تسعى حكومات العديد من الدول المتقدمة والنامية إلى تطوير موانئها لتواكب التطورات الحديثة فى تكنولوجيا بناء السفن وتداول البضائع. كما تنهج بعض الدول الأخرى سياسات لإعادة هيكلة الموانئ التى تعاني من انخفاض أداء الإدارة والتشغيل، وتشمل عمليات إعادة الهيكلة الخصخصة، التحرير والتجارية وغيرها من



الأساليب الاقتصادية والتجارية التي تستخدم للارتفاع بمستويات الأداء في الموانئ. كما تتجه بعض الأساليب الأخرى إلى تشجيع تجارة الترانزيت بهذه الموانئ لغرض زيادة حجم الطلب العالمي على خدماتها. وتتمثل أهداف إعادة هيكلة الميناء في تحسين الأداء المالي للميناء وتوسيع الميناء، جذب الاستثمارات الأجنبية، زيادة الإيرادات الحكومية، زيادة درجة المنافسة الداخلية للميناء، تطوير عمليات صيانة الأصول ، منع حدوث الازدواج الوظيفي ، تعزيز الاتجاهات التعاونية بين أنشطة الميناء، إزالة الحواجز التنظيمية بالميناء وزيادة الدور اللوجيستى ، تعزيز الموقف التنافسى لخدمات الميناء، إدخال التقنية الحديثة بالميناء، ويلزم أيضاً أن تأخذ إدارة الميناء .

(أحمد عبد المنصف) ٢٠٠٢

فى اعتبارها أن قرار استخدام الميناء يقوم باتخاذ صاحبه البضاعة أو شركة الملاحة القائمة بعملية النقل البحرى ولا ينصب ذلك القرار على تكلفة استخدام الميناء فحسب، ولكن يتم اتخاذ القرار على أساس تقليل تكلفة نقل البضائع بالبحر، ومن ثم فإن تكلفة استخدام الميناء تعتبر جزءاً من تكلفة نقل البضائع ومن أجل ذلك يبحث أصحاب البضائع والناقلون عن الوسائل البديلة والطرق البديلة لنقل البضائع والتي تتعدد باختلاف درجة المنافسة .

ويمكننا القول بأن هناك نوعين من المنافسة تواجه الميناء، النوع الأول تواجه الميناء بمنافسة مباشرة من الموانئ الأخرى أو الوسائل الأخرى للنقل داخل وخارج الدولة التي يقع بها الميناء أو النوع الثانى فتواجه الميناء بدرجة من المنافسة من قبل القطاع الخاص الذى يقوم ببعض الخدمات التي يقدمها الميناء مثل خدمات الشحن والتفريغ والتخزين والنقل الداخلى والإرشاد والقطر، لهذا فإن أسعار تلك الخدمات التي يقوم بتحديد القطاع الخاص يكون لها تأثير هام على معدلات الأداء بالميناء، وعند تحليل المركز التنافسى للميناء فإنه يلزم أن يؤخذ فى الاعتبار ليس فقط أسعار الخدمات المماثلة لتلك التي يقدمها ذلك الميناء ولكن يؤخذ فى الاعتبار أيضاً مستوى الكفاءة التي تقدم بها تلك الخدمات، وبذلك تؤثر درجة مرونة الطلب على خدمات الميناء والتي تتأثر بدورها بدرجة المنافسة التي تواجهها الميناء من الموانئ الأخرى على قدرة الميناء على زيادة تعريفه الخدمات التي يقدمها، وبعد أن تقوم إدارة الميناء بتحديد أهدافها التسويقية فإنه يلزمها أن تضع سياسة تسعيرية مقارنة لخدمات الميناء وذلك بعد تحديد نوع الخدمات التي تقدمها الموانئ الأخرى المنافسة، وكذلك الأسعار النسبية التي تقدم بها هذه الخدمات ويمكن لإدارة الميناء أن تحصل على تلك البيانات من التعريفات التي يتم إعلانها لخدمات هذه الموانئ وصور فواتير

العملاء وفواتير الشحن، ويلى ذلك قيام إدارة الميناء بقياس درجة مرونة طلب المتعاملين مع الميناء .  
(صالح عبد الواحد) ٢٠٠٥

ويلزم ذلك توافر البيانات عن الخدمات التى تقدم فى الموانئ المنافسة، الاتجاه العام لمستوى استخدام الخدمات المنافسة بالإضافة إلى الخبرة التسويقية واللوجيستية لإدارة الميناء والمتعلقة بدراسة التغيرات المسبقة فى الطلب كنتيجة للتغيرات فى مستوى الخدمة اللوجيستية.

ويلزم أن تقوم إدارة الميناء بتصنيف الخدمات التى تواجه بعدد كبير من المنافسين فى إطار الخدمات الأكثر تأثراً بالتغيرات فى أسعار الخدمات بينما يتم تصنيف الخدمات التى تواجه بعدد قليل من الخدمات المنافسة بأنها أقل الخدمات تأثراً بالتغيرات التى تحدث فى مستوى التعريف، إن درجة تأثر هذه السلع بالتغيرات التى تحدث فى تكلفة خدمات النقل وخدمات الميناء يمكن تحديدها عن طريق إجراء مقابلات مع المصدرين والمستوردين لاستطلاع آرائهم فى تكلفة هذه الخدمات وكذلك أسعار التخزين المحلية للواردات وتحديد المعلومات اللازمة عن المركز المالى للشاحنين وكذلك مستلمى البضائع، ويلزم أن تتمشى السياسة التسعيرية لخدمات الميناء مع درجة المنافسة وكذلك سلسلة الإمداد اللوجيستية لهذه الميناء مقارنة بالموانئ الأخرى المحلية منها والأجنبية كذلك يجب أن تتمشى السياسة التسعيرية لخدمات الميناء مع الأهداف اللوجيستية التى وضعت من أجلها وهى الأهداف التشغيلية لرفع وتطوير الأداء بهذه الميناء، بحيث تحقق الأهداف التشغيلية التشغيل الاقتصادية الأمثل لهذه العناصر، وأيضاً تحقق الأهداف المالية للميناء والمتمثلة فى تحقيق مستوى معين من الأرباح بالإضافة إلى الأهداف التسويقية لخدمات الميناء والمتمثلة فى رفع مستوى الطلب على خدمات الميناء بما يحقق التعامل مع مستوى عرض هذه الخدمات، حتى يتلافى الميناء حدوث أى خلل فى عمليات التشغيل وأيضاً تحقيق الأهداف اللوجيستية من خلال سلسلة الإمداد التى سوف تدخل الميناء فى تحقيق السلسلة المتكاملة لعملية النقل والنهوض بعملية الأداء والسير بهذه الميناء إلى الموانئ الحديثة المتكاملة لتطوير عملية الأداء التشغيلى بهذه الميناء.

٢٠٠٥ (Manganjohn & Christopher)

## المراكز اللوجيستية العالمية :

من أهم المراكز اللوجيستية ذلك التي تنشأ داخل الموانئ حيث تحول دور الموانئ البحرية من مجرد محطة نهائية لوسيلة نقل إلى مركز مفصلي أساس في سلسلة النقل المتكامل فتحوّلت معظم الموانئ البحرية إلى مراكز خدمات والتي تعمل كمركز عالمي لتوزيع الحاويات من خلال الارتقاء بمستوى الخدمات التي كانت تقدمها الموانئ في الأعوام السابقة، وقد اتجهت بعض الموانئ الحديثة إلى إنشاء مراكز لوجيستية عالمية بداخلها أو بالقرب منها ومن أمثلة هذه المراكز العالمية الآتى :

### جبل على :

لقد بلغ عدد الشركات العالمية التي تمارس نشاطها في جبل على حتى الآن ٥٠٠٠ شركة عالمية وإقليمية من ١٢٠ دولة وحوالي ٤١.٩٨% من دول الخليج ، الشرق الأوسط وأفريقيا وحوالي ٢٠.٤% من أوروبا، حوالي ٢٩.٤% من آسيا والباسفيك وأخيراً ٧.١٥% من أمريكا و ١% من دول أخرى، تنقسم أنشطة هذه الشركات إلى ثلاثة قطاعات حوالي ٧٤% من الشركات تعمل كشركات تجارية، ٢٢% من الشركات تعمل كشركات صناعية وأخيراً ٤% من الشركات تعمل كشركات خدمية .

### ميناء روتردام :

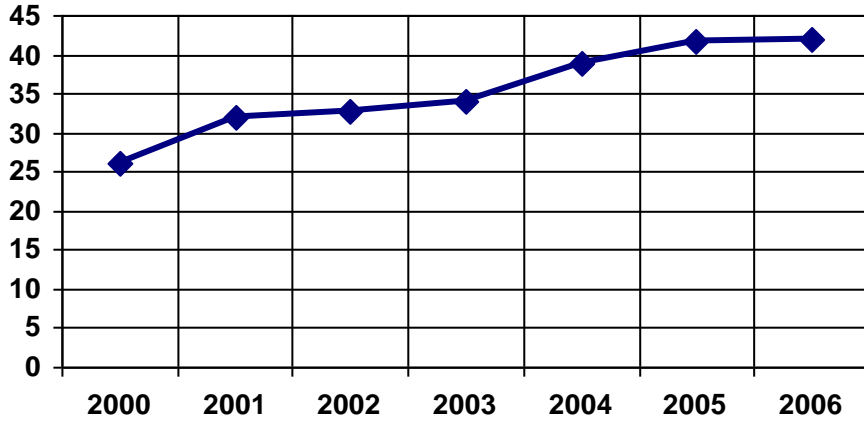
يتميز ميناء روتردام بموقع استراتيجي في قلب أوروبا ، فهو المعبر الرئيسي لأوروبا حيث يتم تداول ٩.٣٠ مليون حاوية بالميناء عام ٢٠٠٦ ويذكر أن أكثر من ٧٠% من الحاويات المتداولة داخل الميناء متوجهة إلى دول أوروبية أخرى غير هولندا. هناك ثلاثة مراكز لوجيستية في ميناء روتردام تخدم حوالي ٧٨٠ مليون حاوية ووجود هذه المراكز يؤدي إلى تخفيض حوالي ١٥% إلى ٢٠% من تكاليف اللوجيستيات الكلية كما ينخفض حوالي ٣٠% إلى ٤٠% من إجمالي المخزون، ومن خلال الأنشطة الصناعية وأنشطة التوزيع المادي التامة يحقق ميناء روتردام سنوياً قيمة مضافة قيمتها حوالي ٦٠ بليون جيلدر حيث تعادل كل مائة جيلدر حوالي ٤٠.٦٩٦ دولار وهي تمثل أكثر من ١٠% من إجمالي الناتج القومي، حيث يمثل ميناء روتردام منصة عالمية لخدمات القيمة المضافة .

(ياسمين الميلادي) ٢٠٠٧

## مؤشرات الأداء بميناء الإسكندرية

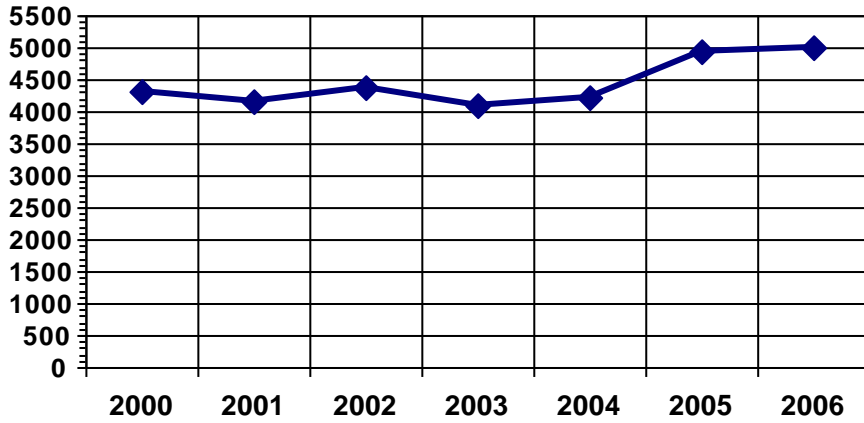
إجمالي البضائع المتداولة من عام ٢٠٠٠ حتى عام ٢٠٠٦ م

أعوام	٢٠٠٠	٢٠٠١	٢٠٠٢	٢٠٠٣	٢٠٠٤	٢٠٠٥	٢٠٠٦
الإجمالي	٢٦.١٦٧	٣٢.٠٥٤	٣٢.٦٦٠	٣٣.٩٧٩	٣٨.٩٨١	٤١.٦٩٤	٤٢.٠٠٠



إجمالي عدد السفن المترددة على ميناء الإسكندرية من عام ٢٠٠٠ حتى عام ٢٠٠٦ م

أعوام	٢٠٠٠	٢٠٠١	٢٠٠٢	٢٠٠٣	٢٠٠٤	٢٠٠٥	٢٠٠٦
الإجمالي	٤٣٠٧	٤١٤٢	٤٣٧٩	٤٠٨٠	٤٢٣٣	٤٩٤٤	٥٠٠٠



المصدر: وزارة النقل ، الهيئة العامة لميناء الإسكندرية ، ٢٠٠٦  
تقرير سنوى

## مركز يوكاهاما اللوجيستي :

يعد مركز يوكاهاما اللوجيستي من أكبر مراكز اللوجيستيات الشاملة تقدماً في البيانات، ويقع هذا المركز على خليج Daikoku في مكتب ميناء يوكاهاما التي تعتبر من أكبر محطات تداول الحاويات في اليابان ويقوم هذا المركز بتقديم كافة أنشطة اللوجيستيات المختلفة التي تتراوح من تخزين، تداول ، اتصالات، نقل كما يحقق قيمة مضافة من خلال العديد من الأنشطة كالتجميع ، التوزيع ، التعبئة رقابة الجودة ، التصنيع ، لصق علامة تجارية، إصلاح ، وتأجير الحاويات ، وهذا المركز قادر على تداول ٤.٢٥٠.٠٠٠ طن من البضائع سنوياً، ويتصل مركز يوكاهاما اللوجيستي بشبكة الطرق الرئيسية حيث يتصل بجسر يوكاهاما وبالطريق السريع المتجهة إلى العاصمة طوكيو فهو يتمتع بشبكة طرق حديثة، مما عمل على زيادة تدفق البضائع الواردة مباشرة إلى العملاء بأقل تكاليف توزيع مع ضمان السرعة والأمان .

(ياسمين الميلادى) ٢٠٠٧

## ميناء الإسكندرية :

يعد ميناء الإسكندرية هو الميناء الرئيسى لجمهورية مصر العربية ويمر به أكثر من ثلاثة أرباع التجارة الخارجية لجمهورية مصر وقد تم تطويره بنظام إدارة إلكترونية لزيادة القدرة التنافسية ومواكبة آخر التطورات التكنولوجية العالمية ومساعدة أعضاء مجتمع العاملين مع الميناء في تخطى الحواجز الإلكترونية والاقتصادية في نظم تبادل المعلومات، والمستندات وكذلك تم إنشاء عدد ثلاثة مراكز لوجيستية بميناء الإسكندرية لمساعدة المتعاملين مع الميناء على سرعة إنهاء الإجراءات والمساعدة في تطوير الأداء ومن مؤشرات الأداء لإجمالى البضائع المتداولة بميناء الإسكندرية عام ٢٠٠٦ حوالى ٤٢٠٠٠ طن بضائع سنوياً وكذلك إجمالى عدد السفن المتردد على ميناء الإسكندرية عام ٢٠٠٦ حوالى ٥٠٠٠ سنوياً وعدد السائحين المترددين على ميناء الإسكندرية خلال عام ٢٠٠٦ حوالى ١٣٥٠٠٠ سائح سنوياً.

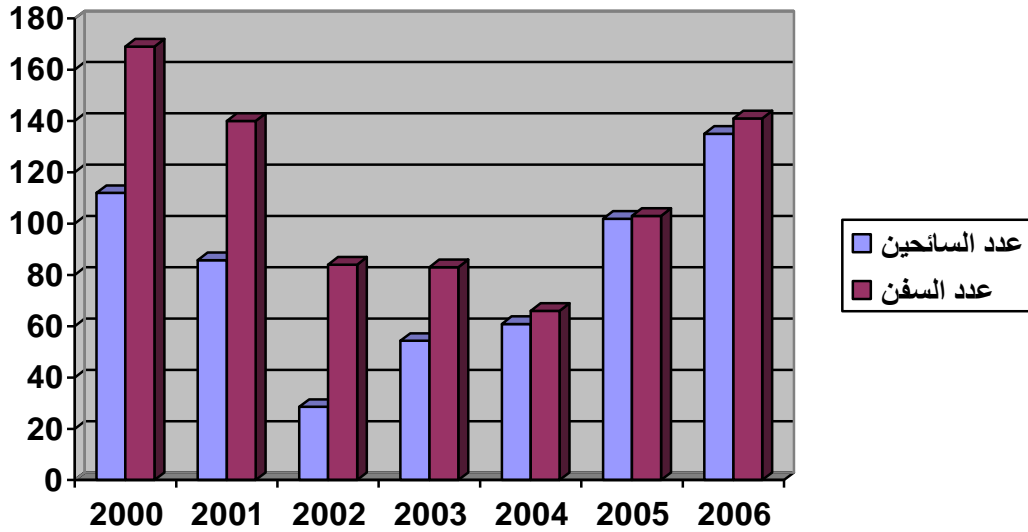
وبالمقارنة بين ميناء روتردام ويوكاهاما مع ميناء الإسكندرية نلاحظ مدى تخلف ميناء الإسكندرية عن مواصلة التنافس مع هذه الموانئ فيجب على ميناء الإسكندرية العمل على محاولة تطويره التطوير الأمثل لمواكبة تطورات هذه الموانئ والتقرب من الأرقام التي تقدمها لنا سنوياً من خلال الحلول المطروحة لتطوير الأداء داخل الميناء.

(www.apa.gov.eg)

## ميناء الإسكندرية

حركة السياحة خلال الفترة من ٢٠٠٠ إلى ٢٠٠٦

البيان	٢٠٠٠	٢٠٠١	٢٠٠٢	٢٠٠٣	٢٠٠٤	٢٠٠٥	٢٠٠٦
عدد السفن	١٦٩	١٤٠	٨٤	٨٣	٦٦	١٠٣	١٤١
عدد السائحين	١١١.٩٧١	٨٥.٧٤٤	٢٨.٥٢٢	٥٤.٢٦٨	٦٠.٨٨٣	١٠١.٨٨٣	١٣٥.٠٠٠



المصدر: وزارة النقل، الهيئة العامة لميناء الإسكندرية، ٢٠٠٦

### ٣-١ دور تجارة الترانزيت وأثرها على الارتقاء بعملية الأداء وتطويرها في الموانئ:

تطورت في الآونة الأخيرة تجارة الترانزيت وأصبحت لها سياسات وتنظيمات ونظم إدارية واستراتيجيات تسويقية ولقد واجهت معظم الدول النامية تحديات عديدة في مجال إعداد موانئها حتى تتمكن من جذب ولو جزء من تجارة الترانزيت العالمية إلى موانئها، وتعرف تجارة الترانزيت على أنها تلك البضائع التي ترد إلى الميناء بغرض إعادة نقلها مرة أخرى وليس بغرض استهلاكها في الدولة التي يقع بها هذا الميناء ويمكن تقسيم تجارة الترانزيت إلى نوعية بضائعها فهي على سبيل المثال ما يلي :-

#### أ- تجارة ترانزيت البضائع الصب السائل :

وبصفة خاصة البترول، حيث يتم تداول البترول بأسلوب تجارة الترانزيت فى ميناء " روتردام " حيث يتم تخزين البترول فى خزانات ضخمة ثم يعاد شحنه بالسفن أما باقى البلاد المستهلكة.

#### ب- تجارة ترانزيت بضائع الصب الجاف :

من حبوب و مواد جافة وتوجد موانئ عديدة تعتمد على تجارة ترانزيت بضائع الصب الجاف منها بعض موانئ دول شمال أوروبا وموانئ فى أمريكا وكندا.

#### ج- تجارة الترانزيت للبضائع العامة والحاويات :

وتتمثل فى تخزين البضائع العامة من السلع التموينية المتنوعة فى مناطق حرة بالميناء ثم يعاد توزيعها على المستهلكين بمختلف وسائل النقل البحرى والمتعدد الوسائط أما الحاويات فهى متطورة جداً وتقدر بملايين الحاويات.

#### د- خدمات ترانزيت الركاب " سياحة الترانزيت " :

وهى خدمات تقدم للسائحين عند الوصول إلى الميناء المقصود زيارته من خرائط مساعدة وأماكن انتظار ومحلات تجارية وسوق حرة متطورة ومركز تجارى ترفيهى .

#### هـ- تجارة الترانزيت فى الدول النامية :

أدى النمو الكبير فى حجم التجارة العالمية المنقولة بحراً لترانزيت بين موانئ العالم تشجيع الدول النامية على جذب جزء من تلك التجارة للتداول بموانئها بهدف الاستفادة من الفوائد العديدة التى تعود على اقتصاديات تلك الدول سواء من زيادة فى أعداد السفن المترددة على الموانئ أو من العائد من النقد الأجنبى المترتب على تلك التجارة، أو زيارة السفن للموانئ وبذلك يكون هناك عائد اقتصادى جيد للاقتصاد القومى، ولقد وجدت معظم الدول النامية أن وسيلة تحويل موانئها إلى موانئ ترانزيت يعود على الاقتصاد القومى بها بفوائد عديدة لا يقل عن دخول تلك الدول النامية فى مجال التنمية الصناعية الحديثة مع قلة الاستثمارات المطلوبة لموانئ الترانزيت بالمقارنة بالاستثمارات المطلوبة للمشروعات الصناعية ويوجد كثير من الدول الجنوب شرق آسيوية التى اتجهت إلى هذه التجارة واستفادت منها عن طريق استغلال النمو المتزايد فى تجارة هذه المنطقة المنقولة بحراً ونمو الصادرات من البلاد الآسيوية المتقدمة مع حسن موقعها الجغرافى وتحسين الخدمة فى موانئها فى جذب جزء من تجارة الترانزيت إليها وكذلك فى منطقة

البحر الأحمر تسعى كل من جيوتى واليمن إلى إنشاء تسهيلات جديدة فى موانئها لجذب تجارة الترانزيت بها أما منطقة البحر المتوسط فيوجد موانئ قبرص وتركيا واليونان ومصر هم أهم البلاد النامية التى دخلت موانئها تجارة الترانزيت .  
(سمية بدوى) ٢٠٠٣

### ٢-٣ العوامل التى تساعد على تنشيط تجارة الترانزيت :

#### أ- التسويق :

يعرف تسويق خدمات الترانزيت بالموانئ بأنه مجموعة من الإجراءات اللازمة لتوضيح إمكانيات الموانئ ومحطات تداول الحاويات أمام شركات الملاحة، كما تساعد تلك الإجراءات على إظهار مدى التنافس الجيد للموانئ ومن أهم هذه الإجراءات:

١. القيام بحملة إعلامية عن كافة التيسيرات المقدمة بالموانئ لتجارة الترانزيت.
٢. الاشتراك فى مؤتمرات خاصة بتجارة الترانزيت .
٣. إرسال نشرات دورية إلى جميع الخطوط الملاحية العالمية موضحاً بها كافة التفاصيل والتسهيلات المتاحة بالميناء ومميزاتها والموقع الجغرافى لها.

#### ب- تطوير الخدمات اللوجيستية بالميناء :

يجب تطوير عمليات سير العمل بالموانئ وبمحطات تداول الحاويات بغرض تحقيق عامل الاقتصاد فى الوقت لسفن البضائع الترانزيت المترددة على الميناء وذلك بتوفير عدد من الأرصفة لتراكي هذه السفن، وإعطاء سفن الترانزيت الأسبقية فى التراكي على أرصفة الميناء، ويراعى تقليل فترة بقاء سفينة الترانزيت على الرصيف لتخفيض التكاليف على ملاك هذه السفن ويلزم تطوير العمل بمحطات تداول الحاويات بالميناء ليساير مستوى إنجاز الأعمال بالمحطات العالمية لتداول الحاويات وبصفة خاصة الترانزيت من حيث سرعة ودقة تجهيز خطط الشحن والتفريغ للسفينة، كما يلزم تطوير النظم الجمركية بالموانئ والتعميق المستمر لها لكى تحافظ هذه الميناء على الغاطس المعلن لها.

#### ج- تطوير خدمات سفن الروافد بالميناء :

ولتنشيط تجارة الترانزيت وتطوير خدمات سفن الروافد بالموانئ يوجد عدد من الأنماط لتشغيل هذه السفن منها :



١. التشغيل عن طريق ناقل خاص ويجرى العمل به فى موانئ الدول النامية ومن ضمنها مصر.

٢. التشغيل عن طريق ناقل خاص مشترك .

٣. التشغيل عن طريق الناقل العام ويتواجد فى موانئ الترانزيت الرئيسية .

#### **د- إنشاء مناطق لوجيستية خدمية مجاورة للميناء :**

من العوامل التى تساعد على تنشيط تجارة الترانزيت بموانئ الدول النامية قيامها بإنشاء مناطق لوجيستية وتوفير كافة التسهيلات والبنية الأساسية اللازمة بأسعار رمزية أو تخزين بالمناطق الحرة وذلك بجوار موانئ الترانزيت حيث يساعد ذلك على تنشيط هذه التجارة.

#### **هـ- وضع سياسة تسعيرية مرنة لهذه الخدمات :**

معظم موانئ الدول النامية والموانئ المصرية تضع تسعير للخدمات ولا تشجع إعطاء تخفيضات أو أسعار خاصة طبقاً لعدد الحاويات المتداولة على العكس المتواجد فى موانئ الدول الأوروبية لذلك فإنه يجب إعطاء مجالس الإدارات فى الموانئ سلطة المفاضلة والمرونة فى تسعير الخدمات للمساعدة فى تنشيط تجارة الترانزيت. (Van Hoek) ٢٠٠١

## النتائج والتوصيات

### نتائج البحث :

من استعراض ما احتوى عليه هذا البحث تم التوصل إلى النتائج التالية :

١. إن الحلول المتكاملة للمشكلات اللوجيستية لسلاسل الإمداد الكونية تساعد إدارة الميناء فى تطوير الأداء بها.
٢. يستلزم تطوير الأداء عن طريق إنشاء سلسلة إمداد متكاملة الأنشطة .
٣. أن تدفق المعلومات فى اتجاهات متعددة من وإلى مختلف الشركاء يؤدى إلى خلق الشفافية بين جميع الأطراف .
٤. إن نقطة مجمعة واحدة لوجيستية تلبى جميع احتياجات العملاء.
٥. إن تطوير الأداء التشغيلى للميناء الوطنى هو مطلب قومى وسياسى بقدر ما هو مطلب اقتصادى وأدراك الدولة لأهمية تحقيق استغلالها الاقتصادى والسياسى ومدى خطورة سيطرة خدمات النقل البحرى الأجنبى هذا يبرر اهتمام الدولة بتطوير الأداء وسرعة التركيز على سلسلة الإمداد اللوجيستية بدرجة كبيرة فى الموانئ المصرية والتي تساعد على خفض التكاليف الكلية بها.
٦. إن إعادة التخصيص استجابة لتغير الظروف والمستجدات الدولية يأتى بمنفعة أو عائد اقتصادى ممكن .
٧. سهولة القضاء على المشاكل المتعلقة بمناولة البضائع من خلال السلسلة اللوجيستية لهذه العملية ومدى سرعة تقديم الخدمة وسهولتها.
٨. تقدم الحلول المتعلقة بالخدمات اللوجيستية التى تقدمها الموانئ لعملائها.
٩. تساعد اللوجيستيات من تحويل دور الميناء البحرى من مجرد محطة نهائية لوسيلة نقل إلى مركز مفصل أساسى فى سلسلة النقل المتكامل.
١٠. تساعد تجارة الترانزيت على زيادة الدور اللوجيستى للميناء والمساعدة فى عملية التنمية الاقتصادية للدولة.
١١. إن تطور الموانئ أدى إلى زيادة المنافسة لتحقيق قيمة مضافة وبالتالي تحولت الموانئ إلى مراكز لوجيستية للأنشطة التى تحقق قيمة مضافة للميناء.

١٢. إن الثورة اللوجيستية استطاعت تخفيض التكاليف بتقليل زمن نقل المواد الخام والمنتجات تامة الصنع مع خفض المخزون منها لأدنى سعر عن طريق النقل بكميات كبيرة (اقتصاديات الحجم الكبير).

١٣. إن تطوير الدور اللوجيستى فى الموانئ المصرية يساعدها على تطوير وتنمية معدلاتها التشغيلية وتحقيق كفاءة اقتصادية تساعدها فى نموها الاقتصادى.

### توصيات البحث :

١. يجب العمل على حل المشكلات اللوجيستية والتي تساعد فى تطوير الأداء بالميناء .
٢. مواكبة التكنولوجيات الحديثة وثورة المعلومات عن طريق تحديث الموانئ بنظم معلومات حديثة متطورة تواكب تكنولوجيا السفن الحديثة والتعامل معها.
٣. العمل على إنشاء مراكز لوجستية داخل الميناء لخلق القيمة المضافة للموانئ.
٤. العمل على أن يصبح الميناء الحديث نقطة لوجيستية مجمعة واحدة تلبى جميع احتياجات جميع مستخدمى الميناء.
٥. الاهتمام بإعداد البحوث والدراسات التى تتناول المشكلات اللوجيستية فى الموانئ وإلقاء الضوء على الحلول المقترحة بها.
٦. الاختيار الأمثل للأطراف اللوجيستية (المقاولون من الباطن) (المنسق اللوجيستى) لتقديم حلول شاملة متكاملة لسلسلة الإمداد.
٧. التخصيص اللوجيستى الأمثل للمخازن والتجهيزات.
٨. تطوير وظيفة الميناء لتصبح أكثر شمولية وقدرة على استيعاب الخدمات اللوجيستية الجديدة وإتباع التكنولوجيا المتطورة.
٩. اهتمام أكبر بالعملية الإدارية والتسويقية والتعريف بالميناء وخدماته اللوجيستية محليا ودوليا فى ظل المنافسة لإيجاد قاعدة أوسع من العملاء مما يتيح زيادة تدفقات السفن وبالتالي زيادة الإيرادات.
١٠. العمل على تشجيع تجارة الترانزيت للدور الذى تلعبه فى عملية تنشيط الأداء التشغيلى للموانئ وكذلك دورها فى عملية التنمية الاقتصادية.
١١. الاهتمام بتطوير الدور اللوجيستى وإنشاء مراكز لوجيستية فى الموانئ المصرية للارتقاء بمعدلات التشغيل فى هذه الموانئ.

١٢. تحديث الموانئ عن طريق بناء منطقة صناعية ومناطق حرة يلعب فيها الدور اللوجيستي دوراً هاماً في سرعة تسليم واستلام البضائع وتكون بجوار هذه الموانئ ولتكن في المنطقة الخلفية " الظهر " .

١٣. يجب أن تكون مراكز اللوجستيات نقطة واحدة مجمعة تلبية لجميع احتياجات العملاء وسرعة إنجاز عملية الأنشطة التجارية للعملاء والتي تساعد في خفض التكاليف وخفض الفجوة المكانية والزمانية عن طريق توريد المواد الخام إلى مراكز التصنيع ومنها إلى أسواق الاستهلاك .

## المراجع العربية

### أولاً : الكتب العربية :

١. د. نهال فريد مصطفى، د. أسرار ديب " إدارة اللوجيستيات " ، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية ، قسم إدارة الأعمال ٢٠٠٦ .
٢. د. سمية بدوى " اقتصاديات وإنشاء وتطوير تشغيل الموانئ فى ظل المنافسة العالمية " كلية التجارة ، جامعة الإسكندرية ٢٠٠٣ .
٣. د. محمد شفيق الصاوى ميرا " دور اللوجيستيات المعاصرة " الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى ٢٠٠٤ .
٤. د. سميرة إبراهيم محمد أيوب " اقتصاديات النقل " كلية التجارة – جامعة الإسكندرية ٢٠٠٢ .

### ثانياً: المؤتمرات العلمية والمقالات :

٥. د. أحمد عبد المنصف " فرص الدور النامية فى صناعة النقل البحرى فى ظل العولمة " المؤتمر البحرى الدولى السادس ، ماركون، سويسرا ٢٠٠٢ .
٦. الانكتاد " النقل المتعدد الوسائط والفرص التجارية " UNCTAD/ SDD/MT/5 .
٧. اللواء . صالح عبد الواحد " الموانئ الجافة " برنامج الإدارة اللوجيستية فى قطاع النقل البحرى، المنعقد بفندق رمادا – الإسكندرية ٧ سبتمبر ٢٠٠٥ .
٨. د. سهير عبد الحميد الحلفاوى، د. محمد على إبراهيم " تعليم اللوجيستيات بالمؤسسات الجامعية " المؤتمر العلمى السنوى الدولى الثالث والعشرون، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، جامعة المنصورة ، الإسكندرية ٨ يوليو ٢٠٠٧ .
٩. د. ياسمين محمد سالم الميلادى " أنشطة القيمة المضافة بالموانئ ودور مقدمى الخدمات اللوجيستية " المؤتمر الثالث والعشرون للموانئ الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى – الإسكندرية ٢٠٠٧ .

## المراجع الأجنبية

### أولاً: الكتب الأجنبية :

1. Christopher, Martin (1998) Logistics and Supply Chain Management – Pitman Publishing – London.
2. Ross, David Fredrick (1999) – Competing Through Supply Chain Management – London: Kluwer Academic Publishers.

3. Task co, Cooperation “E-Logistics Services, From Warehouse To Logistics Service Center, 2002.
4. Stock, James R and Lambert, Douglas M. (2001) – Strategic Logistics Management – McGraw Hill.

ثانياً: المؤتمرات العلمية والمقالات :

5. UNCTAD – Maritime Review 2006.
6. Chapman, Ross & Soosay Claudine & Kandonpully jay (2003) – “Innovation in Logistic Services and the new business model : A conceptual framework” – Managing Service Quality- Vol. 12 – n-6 – pp 358 – 371.
7. Lancioni Richard & Forman Howard & Smith Michael F. (2001a) “ Logistics Programs in universities: Stovepipe Vcrossdisciplinary” International Journal of Physical Distribution & Logistics Management Vol. 31 No. 1 P.P. 53-64.
8. Mangan John & Christopher Maritime (2005) “Management Development and the Supply Chain Management of the Buture” the International Journal of Logistics Management Vol., 16. No. 2 P.P 178 – 191.
9. Sum chee – Chuong & Teo Chew – Been NG kwan – Kee (2001) Stratigic Logistics Management in Singapore – International Journal of Operations & Production Management – Vol- 21 no- 9pp 1239 – 1260.
10. Van Hoek Remko 1 – (2001) “Logistics Education Achieving market & Research Driver Skill Development “ International Journal of Physical distribution & Logistics Management Vol. 31 No. 718 p.p 505-519.

11. [www.poriofrotterdam.com](http://www.poriofrotterdam.com)

12. [www.apa.gov.eg](http://www.apa.gov.eg)