اللوجستيات وتسهيل التجارة الدولية بوجود الموانىء الحديثة في العالم العربي

اللوجستية

ظهر مصطلح اللوجستية للمرة الاولى خلال الحرب العالمية الثانية وكان يستخدم عسكريا بهدف ايواء و تحريك الجيوش بين مختلف المناطق التي تدور بها المعارك

التطور اللوجستي

طور رجال الاقتصاد في العالم هذا المفهوم و بداء استخدامة في جميع المجالات الاقتصادية و العلمية و اصبحت اللوجستيات فن و مادة مهمه تدرس بالجامعات الغربية و العربية ولتصبح عملية تخطيط و تنفيذ و مراقبة التخزين الفعال للبضائع و ما يتعلق بها من خدمات و معلومات في اقصر وقت . فهي عمليا دراسة كاملة لعملية النقل بكل سلاسله و من كل جوانبه

وعليه فان الاستراتيجية اللوجستية يحكمها اولاُ موقع البلد على الخريطة البحرية , وذلك للتنسيق جميع ما يتعلق بعملية النقل و الشحن و التخزين و ايصال البضائع بفاعلية عالية و مستوى متقدم تنافسي و متناغم بين الموانـي و المطارات و المناطق اللوجستية و القطارات

- أهم المناطق اللوجستية في الدول العربية
- هنالك اهم 10 مناطق لوجستية في الشرق الأوسط حيث يوجد تسعة في منطقة الخليج وواحدة في الأردن.

وقد حققت هذه المناطق دخل عالي و استثمارات في المشاريع المختلفة في مجال الخدمات اللوجستية بما في ذلك التخزين والنقل والتوزيع والتصنيع والتعزيزات للقطاع الصناعي وإضافة قيمة للبضائع عن طريق تقديم خدمات مثل التجميع والتصنيف والتعبئة والتغليف وإعادة التغليف وغيرها من الخدمات الأخرى المكملة والمساعدة.

- ومع حدة المنافسة وإتساع السوق العالمى والإلتجاء إلي تكثيف مبدأ إقتصاديات الحجم أصبح لإدارة اللوجستيات دور رئيسي فعال .

- وعليه فإن اللوجستيات تلعب دوراً أساسياً بالنسبة لتخفيض تكاليف الإنتاج والتوزيع. ولقد تبين أن التكاليف اللوجستية تصل في الدول العربية إلي أكثر من 40-60% من تكلفة المنتج النهائي عند نقطة الإستلام النهائي بالمقارنة بنسبة 8-10 % في الدول الصناعية الاوروبية المتقدمة.

المتطلبات الاساسية

- تعزيز التعليم اللوجستي
- تقديم منضومة مواصلات جادة
- اقامة عدة مناطق لوجستية
- فتح الاستثمار المحلى و العالمي
- متابعة مؤشر الاداء اللوجستي العالمي

تقرير الاداء اللوجستي:

قدم البنك الدولى معايير قياس للقدرة على الاندماج مع التجارة والأسواق العالمية، وذلك من خلال التعرف على معدلات الأداء اللوجستية لمجموعة من الدول عن طريق إستبيان تم بواسطة مشاركة من مرحلى بضائع وقائمين على شركات شحن ولوجستية دولية . وعلية يتم إصدار مؤشر الأداء اللوجستى. .

و يوضح هذا المؤشر مدى قدرة الدول على أداء الخدمات اللوجستية بكفاءة وفقا لمتطلبات الانتاج والتوزيع الدولى. وحيث أنه أصبح من المتطلبات اللوجستية وصول السلعة من الباب للباب فى الوقت المناسب والحالة المناسبة وبالتكلفة المناسبة فقد كان من الضرورى قياس أداء النقل الداخلى ونقاط إنتقال الشحنات من وسيلة نقل الى أخرى من موانى ومطارات ومعابر حدودية

ان مؤشر الأداء اللوجستى والذي يقيم أداء الدول المختلفة له محاور رئيسية تضم :

- كفاءة عملية التخليص الجمركى للبضائع و سرعه الفحوص المخبرية وبساطة الاجرات الجمركية .

- مستوى البنية الأساسية المتعلقة بالنقل والتجارة مثل الموانئ والسكك الحديدية والطرق وتكنولوجيا المعلومات.

- سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية.

- كفاءة ونوعية الخدمات اللوجستية المقدمة.

- نسبة الشحنات التى تصل المستلم فى الوقت المحدد أو المتوقع نتيجة أداء وسطاء الشحن و النقل والتخليص الجمركى.

- القدرة على تتبع وتعقب الشحنات من الوصول للتسليم .

تمهيد

- يعتبر النقل بمختلف أشكاله من أهم عوامل تنشيط التبادل التجاري، إقليميا ودوليا.

- تتناسب قوة قطاع النقل طرديا مع ما تملكه الدولة من موانئ برية وبحرية وجوية، وخطوط سكك حديدية وطرق ووسائل اتصال.

- لصناعة النقل أهمية عظمى في الإنماء الاقتصادي، وفي تسهيل التجارة الداخلية والخارجية للدول، وتعد جزءا هاما ومكملا للقطاعات الاقتصادية الأخرى. كما وتلعب دورا اساسيا في الأمن الغذائي والتنمية الاجتماعية.

خطة العمل

يتطلب تفعيل منطقة التجارة الحرة العربية مع التركيز على التجارة البينية وسبل توظيف صناعة النقل، وبما يتوافق مع موقع دول الإقليم من خلال إعداد مراجعة تفصيلية للخطوات الواجب تنفيذها على:

- المستوى الوطني
- المستوى الإقليمي
- المستوى العالمي

عناصر التطوير

- **أولاً**: هندسة صناعة النقل
- **ثانياً**: خدمة النوعية
- **ثالثاً**: التسعير الفعال
- **رابعاً**: أسس التسعير الفعال
- **خامساً**: تخطيط الدراسات
- **سادساً**: اعتماد نماذج موحدة للوثائق

- **سابعاً**: إعداد التشريعات الواجب توفرها بالهيئات ذات التصنيف العالمي، والخاصة بإجراءات الفحص والتصديق .
- **ثامنا**: تفعيل دور الجامعة العربية
- **تاسعاً**: الاهتمام بصناعة النقل والخدمات المساندة لها.
- **عاشراً**: الانفتاح على اسواق التجارة الإقليمية والدولية.

هندسة صناعة النقل

- الهندسة الصناعية تعنى بتصميم وتحسين وتشغيل الأنظمة الخاصة بالأشخاص والمعدات والطاقة، مع التركيز على المعارف والمهارات في العلوم الرياضية والفيزيائية والاجتماعية، ومبادئ التحليل والتصميم الهندسي لتقييم النتائج للوصول إلى عملية التنفيذ المنشودة.

- إعداد الدراسات اللازمة لتطوير التجارة البينية فورا، مع التركيز على دور الموانئ البرية والسكك الحديدية في خدمة متطلبات التجارة بين دول الإقليم من جهة، ودول العالم من جهة أخرى

خدمة النوعيّة

يجب عدم إهمال خدمة النوعية عند تسعير خدمة النقل.
ومن الملاحظ أنها مسقطة من القوانين والأنظمة المعمول بها في دول الإقليم.

التسعير الفعّال

يحدد السعر بتفاعل المهارات المشتركة للإقتصادي والمحاسب وعالم النفس وعالم الاجتماع والباحث في السوق والمحامي وذلك وفق مفاهيم:

- الاقتصاد
- المحاسبة
- التسويق
- التسعير القانوني

أسس التسعير الفعال

- نوعية الخدمة ومراقبة النوعية
- التكلفة
- تحسين الإنتاجية
- نمو الإنتاجية

تخطيط الدراسات

- القيام بعمليات تخطيطية موجهة نحو الإنتاج
- أن يشمل التخطيط على المدى القريب والبعيد
- أن يكون التخطيط على مستوى الإقليم
- أن يأخذ بعين الاعتبار الظروف الديناميكية والاقتصادية والاجتماعية والسياسية والتقنية في دول العالم
- دراسة إمكانيات الإقليم المستقبلية من لعب دور مهم في خدمة التجارة البينية

نماذج موحدة للوثائق

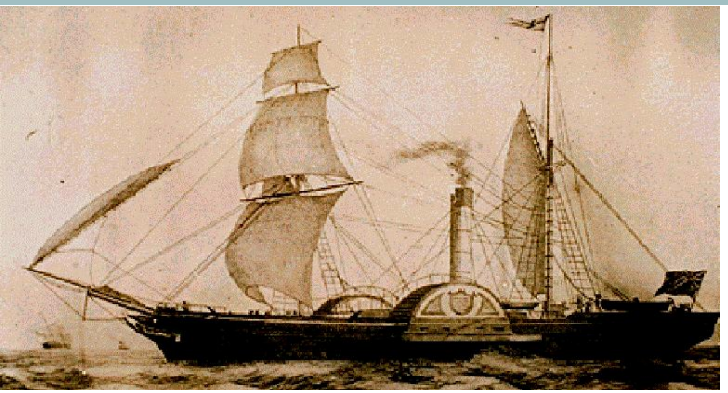
- طلب الشحن
- وثيقة النقل
- منافست الحمولة
- إقرار (شهادة) استلام البضاعة
- شهادة للتخزين
- بوالص الشحن (براً / بحراً)
- بوالص الشحن متعددة الوسائط
- شهادات التصديق على المتطلبات الإضافية للنقل والناقلين

تفعيل دور الجامعة العربية

- تأسيس هيئات خاصة على غرار FIATA و IATA
- تغذية الهيئات بالمتغيرات المؤثرة على التجارة الدولية
- وضع آلية لإدارة وثائق النقل وتنفيذ عقودها
- إصدار نظام تأمين حديث يخدم عقد النقل
- عقد اجتماعات دورية للوقوف على مشكلات التجارة البينية
- تنظيم إجراءات التخزين وتشريع قوانين خاصة بها
- تطوير خدمات النقل بالسكك الحديدية بين الدول الأعضاء
- وضع خطة طموحة لتطوير التجارة البينية وإدارة الإنتاج
- استحداث نظام تعبئة وتغليف يتوافق مع متطلبات التجارة الدولية
- اعتماد الشروط الدولية للنقل الآمن
- تفعيل دور الموانئ البرية

فوائد صناعة النقل والخدمات

- الأداء الاقتصادي للنقل
- التطوير في العمل
- توفير الاستهلاك
- الإبداع المبكر
- تعظيم الشفافية والتنبؤ
- تبادل تكنولوجيا المعلومات



أسواق التجارة الإقليمية والعالمية

- الانفتاح على الأسواق الدولية من خلال الالتزام بالقوانين الخاصة بالتأهيل والترخيص للناقلين دون الانتقاص من حقوق الغير

- تنويع الخدمات المساندة وتوفير الحلول اللوجستية المناسبة لها

التوصيات

أولاً: تفعيل منطقة التجارة الحرة العربية الكبرى مع التركيز على التجارة البينية وسبل توظيف صناعة النقل والارتقاء بها الى المستوى الدولي.

ثانياً: الاهتمام بعامل «زمن الرحلة»، وهو عنصر أساسي في كلف عملية النقل والعمل على تخفيضه لدعم قطاع النقل المتعثر.

ثالثاً: دعوة حكومات دول الإقليم إلى التخطيط للدراسات في المدى القريب بدلا من إهماله وذلك ليكون الأساس للرؤيا بعيدة المدى

رابعاً: دعوة الدول العربية للإعداد لدراسة عربية شاملة لتوحيد الأنظمة والتشريعات وتطويرها لخدمة قطاع النقل

خامساً: استحداث اتحادات او جمعيات عربية على غرار الاتحادات والجمعيات العالمية ترتبط فيما بينها باتفاقيات تعاون للعمل على:

- إيجاد وثائق شحن عربية
- تطوير أنظمة وتشريعات النقل المتخصص
- تطوير خدمات شهادات التدقيق والفحص
- تنظيم عمل الناقلين وتصنيفهم
- استحداث نظام تأمين يتوافق مع الدخل والكلفة
- تطوير المنافست العربي وإلزام الناقلين باستخدامه
- تثبيت دور المتخصص freight forwarder في خدمات متطلبات النقل بين دول الإقليم ودول العالم

سادساً: الموانئ البرية

سابعاً: خدمات السكك الحديدية

اجابة السؤال المهم

العالم العربي الان, و الي أين؟

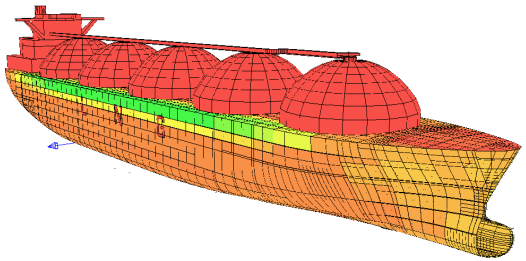
1- أنه من والواجب القيام بتحليل شامل لتاريخ صناعة النقل عموما و لميناء كل دولة تحديدا و ذلك على مدى العشر سنوات الماضية على أقل تقدير من أجل التوصل الى تفهم حقيقي وواقعي للأسباب التي أدت إلى التراجع الملحوظ و المحزن في نجاعة و إنتاجية صناعة النقل و فعالية الميناء بالمقارنة القرن السابق

2- أن تدعو السياسيين والإقتصاديين والمحاسبين والباحثين في السوق لدراسة السياسات الاقليمية المالية والمصادر الاقتصادية والأوضاع الاجتماعية والفنية للتوصل الى خطة مدروسة حول مستقبل صناعة النقل ضمن الأوضاع السياسية والاقليمية وأثارها على المنطقة .

3- لصناعة النقل أهمية كبرى وأثر كبير على تطور الاقتصاد وعلى تسهيل التجارة المحلية والخارجية . كما ان هذه الصناعة تلعب دورا جوهريا في ارساء تطور الأمن الاجتماعي ولها أكبر وأهم التأثير على ميزان المدفوعات الحكومي..

وبناء عليه يتحتم علينا البدء بتقدير أن الموانـي العربية في غياب التنسيق فيما بينها و ارساء مفهوم التكامل بدل المنافسة ستواجه في النهاية تنافسا اقليميا حادا من الموانئ البحرية الإقليمية التقليدية المتواجدة لتقديم الامدادات الأفضل والأهم اقتصاديا.

الغرض من هذه الورقة



بحث ومناقشة خصائص المتطلبات الاجتماعية الاضافية ضمن برنامج تفعيل دور الميناء في خدمت التجارة الوطنية والاقليمية , فاننا نؤكد على الحاجة الاستراتيجية على مستوى الوطن , آخذين بعين الاعتبار التفريق العلمي بين خصائص نقل البضائع وخدمات النقل , لأعداد دراسة وافية ومفصلة وتوضيح الخطوات الواجب اتخاذها على المستويات الوطنية والاقليمية والعالمية.

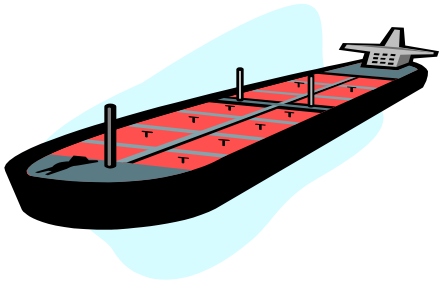
ومن أجل استثمار النتائج على الوجه الأفضل وعلى المدى الطويل والتي ستصبح هامة ومجدية عند دمجها معا يجب وضع العوامل التالية بنظر الاعتبار والاهتمام:

- **هندسة / صناعة النقل:**

ادخال مباديء الهندسة الصناعية والتي تهتم بتصميم وتحسين وتشغيل القوى البشرية و أنظمة المعدات والطاقة . وتركز على معارف ومهارات العلوم الرياضية والفيزيائية والاجتماعية ومبادئ واساليب التحليل الهندسي . وتعمل على تخطيط وتقرير وتوقع وتقييم النتائج المتوخاة من الأنظمة والسياسات التي أعدتها حكومات أقطار منطقتنا بالضافة الى حقيقة أن التخطيط والتنفيذ والمراقبة (مراقبة النوعية وتقدم العمل) تشكل جميعها الوسائل الرئيسية للاستراتيجيات المقررة.

- **خدمات النوعية :**

من الملاحظ أن خدمة النوعية ومراقبتها وأساليب تطويرها كانت مهملة تماما في الأنظمة والقوانين المطبقة في جميع دول الاقليم باستثناء بعض الدول المجاورة "خدمة النوعية"و " خدمة العملاء "يجب أن لا تكون مهملة في أي استراتيجية عامة على مستوى الوطن الهادفة لإعادة تفعيل الميناء.



- **السعرالفعال :**

هو نتيجة لعدة عوامل . فالسعر الفعال يهتم بالمهارات المتبادلة بين الاقتصادي والمحاسب، والباحث النفسي وعالم الاجتماع وباحث التسويق والمحامي حيث أن "الاقتصاد" و"المحاسبة" و"التسويق" و "مفاهيم التسعير القانوني" كلها تشكل المفاهيم والتصورات الأساسية لأي أسعار تنافسية أولا، ولخدمات النوعية ومراقبة النوعية ثانيا حول التكلفة التنافسية . تكلفة الوحدة الواحدة والعلاقة بين الحجم والتكلفة تحتاج الى اهتمام أوسع بتحليل الكلفة.فعلاقة الكلفة الحقيقية بحجم العمليات تأخذ الأولوية في تنفيذ صناعة النقل ويمكن استخدامها لتقرير كمية التكلفة .

أمور اساسية

وفي ذات الوقت فإن مثل هذه العلاقة تنقسم الى قسمين : "علاقة دائمة " و"علاقة متغيرة " , ولكن الأهم من ذلك بالنسبة لنا هي "العلاقة شبه المتغيرة " أي ايجاد قيمة التكلفة ,وتقديرات التكلفة , وسلوك التكلفة , وتحسين التكلفة , هي العناصر الأساسية لأي تخطيط ناجح للإستراتيجية وهي العلاج الأنجع لأي تطور ممكن لصناعة النقل بصورة عامة والميناء بشكل خاص.

وقد ازداد اهتمام الناقلين وتركيزهم على تحسين نتائج التشغيل . وأصبح مجرد البقاء هو الإهتمام الأكبر للكثيرين بينما تركز اهتمام الآخرين في الحفاظ على هامش الربح في حالات انخفاض الأسعار و/أو ازدياد السعر وعمل التعديلات المتعلقة بالزمن ولا تتشتت أو تضيع من خلال وسائل التنافس المنظم بكل حكمة حيال انكماشات الأسواق وازدياد التكلفة وحيال خدمات النوعية بكل تأكيد

إن المفهوم النوعي والكمي للإنتاجية هومعيار التوحيد والاستثمار للمصادر من أجل التوصل الى النتائج المتوخاة .(الانتاجية =النتائج المنجزة /الخدمات المستهلكة).

والأمرالأكثر أهمية على المدى القريب والمدى الطويل هو موضوع "نمو الانتاجية " فهو من غير شك المصدر الوحيد لنمو الثروة الوطنية والاستثمار الانتاجي الأمثل في منطقتنا لكي يتسنى التقليل من معدلات الخسارة والحفاظ على المصادر والموارد التي تؤدي التفعيل دور الميناء, وفتح آفاق جديدة أمام صناعة النقل

وبناء عليه فان التخطيط التقليدي يجب أن يتبعه دراسات تخطيط تهدف لحماية وتطوير دور النقل في خدمة التجارة الوطنية والإقليمية وتخطيط الدراسات الخاصة بالمنطقة في جوهرها هو الطريقة النظامية للتنظيم الصحيح والسليم من أجل التعامل مع المصادر الأوسع والأكبر , وهو الظروف والأحوال الديناميكية والاقتصادية المتنوعة مع الحالة الاجتماعية والفنية والسياسية في كل دولة وخاصة الدول المجاورة نحو الاقتصاد العالمي حيث يمكن رفع مستوى الأرباح من جراء زيادة حجم المبيعات وتخفيض التكاليف أوبتوظيف الأسلوبين معا بفعالية وكفاءة.

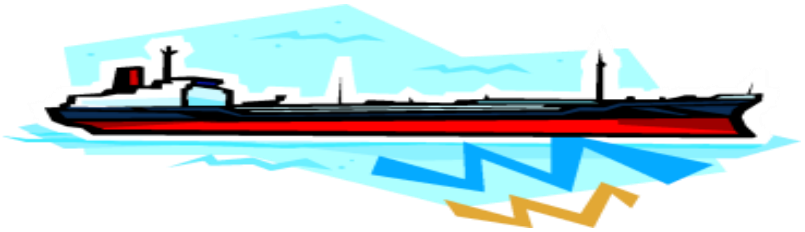
لذلك فإنه من الأهمية بمكان استخدام هذه النظريات ضمن التطورات الحالية السياسية والاقتصادية وبالطبع الامكانات المستقبلية في المنطقة حيث دورا حيويا في حماية وخدمة التجارة الداخلية فيجب علينا أن نتجنب بكل قوة وعزيمة الحلول القصيرة الأمد التي تأتي على حساب الحلول الطويلة الأمد /النتائج .

أن هذة الورقة يجب ان تكون ضمن إطار الإستراتيجية الوطنية التي أوجدها أرباب الصناعة كي يتسنى لهم خدمة وحماية مصالحهم القومية والاقليمية . وهذه الاستراتيجية يجب أن تضع في الحسبان الأمور التالية :

- حقيقة وقوة الميناء وأثره وهذه الحقيقة على قدرتها على التنافس
- حقيقة أن الميناء هو جزء من تنشيط السياحة
- حقيقة أن الدولة تقدم الخبرة في خدمات النقل (مثل اللوجستية والتسلسل الإداري في التموين وخدمة النوعية ومراقبة النوعية ....الخ) والتي هي قيمة كبيرة وأداة هامة في مهمة تحديد تكلفة مقدمي الخدمة.

- حقيقة ان القوانين والأنظمة – كما حددتها السلطات التشريعية– قد ساهمت فعلا في مخالفة وتناقض خدمات النوعية في الميناء اوأضرت بنمو الإنتاجية في أوقات حساسة وحرجة وثمينة بالنسبة لصناعة النقل.

- حقيقة أن صناعة النقل يجب اتاحة الفرصة لها للإستفادة من الظروف السياسية الصحية على الوجه الاكمل . وهذا ينطبق على الاستثمارات المضمونة في مفاهيم "الموانئ الجافة " لإرساء أساسات مناطق الحجز الجمركي في الترانزيت ضمن اطار عمل صناعة التقديم للإستثمارات الجريئة في المراسي الخاصة التي تقدم الحلول اللوجستية القريبة داخل الميناء (مثل التخزين بالمستودعات وتحميل وتفريغ السفن....الخ)



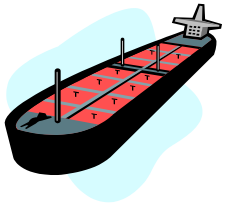
- حقيقة أن معظم الدول العربية تحتاج أن يتوفر فيها الاستراحات وان تحتضن صناعات تقديم الشحن ومؤسسات تقديم الشحن المستقبلية

- فرض صناعة النقل للتغلب على صعوبات الحاضر والمستقبل و تقويتها من خلال المبادئ الحقيقية "للموانئ الجافة " والحاجة الى الالتزام بمد شبكة خط سكة حديد كي يمكن مضاعفة الأرباح من النقل الاقليمي /التجارة العالمية .

أن تضع في الحسبان الأمور التالية عند القيام بدراساتها

- **الصادرات والواردات المشحونة فى الحاويات :**

وأوصي هنا ان تبذل عناية خاصة لوسائل النقل وطرق النقل أيضا حيث أن ازدياد او نقصان اعداد الحاويات الصادرة و الواردة عبر الميناء لها ارتباط كامل بسياسة الدولة فيما يخص التجارة وتوجه الدولة لجماية الميناء .



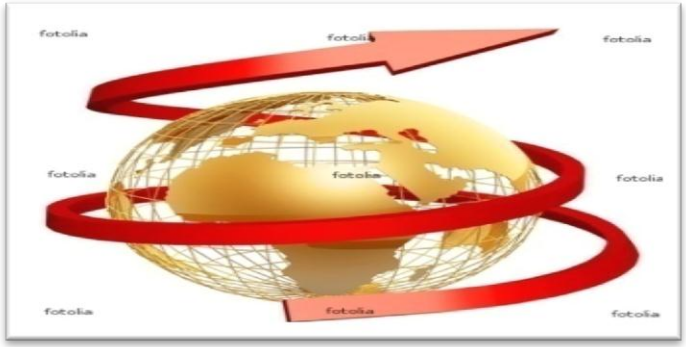
- **البضائع العامة والمشاريع الصناعية :**

لا يزال دور الميناء في خدمة البضائع العامة دورا هاما لا يمكن تجاهله وخاصة في مجال تناول المشاريع الصناعية التي تشمل النقل الثقيل والمختص. وبكل تأكيد نحتاج أن نستثمر في الروافع البحرية الثقيلة كي نتمكن من مضاعفة مستوى منافستنا. والتدهور الحالي على الأرقام الاحصائية ما هو الا مجرد نتيجة للمشاريع الصناعية العاملة حاليا في العالم العربي.

- **البضائع**

ومن المفاجئ أن هذه الناحية هي أكثر النواحي معاناة وصعوبات رغم أن الميناء هوالوحيد لخدمة استيراد البضائع بأفضل ما يمكن . علما بان تجارة البضائع تطلق العنان للإستثمارات بشحنات كبيرة وبهوامش ربحية منخفضة نوعا ما ,

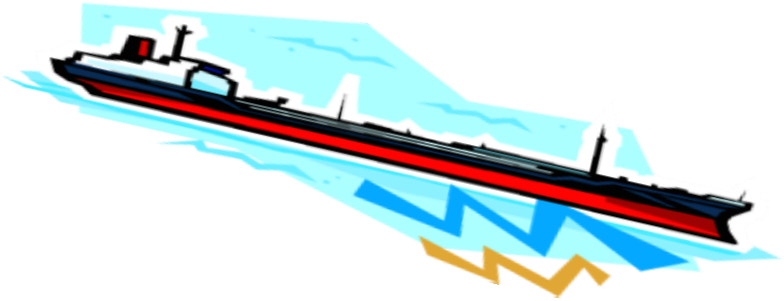
والأهم من ذلك هو تحليل الأسباب التي أدت لنجاح بعض الدول المجاورة في اجتذاب البضائع المشحونة خلالها



- **شحن RORO**

خدمة ال RORO فيما يخص الشحن المحلي لا تتأثر بتحديات النقل الوطني ولا الأقليمي . وستظل هذه هي الحال بالنسبة للاستيراد المحلي ولكن يجب أن نشمل الخدمة في تخطيط دراستنا البعيدة المدى وفي استراتيجياتنا أيضا .

مالم ناخذ كل هذة الامور مجتمعة بضائع وخدمة لوجستية وتدريب العنصر البشري والاستثمار الصحيح والتكامل بين الموانيء فمن الصعب جدا ان يكون لدينا ميناء ذكي قادر على الخدمة و المنافسة ,



شكراً لكم

كابتن محمد الدلابيح