



الأهمية الاقتصادية للنقل الدولي اللوجستي

إعداد

الباحث / محمد أحمد محمد أبوالمجد ربيع

مجلة حقوق دمياط للدراسات القانونية والاقتصادية - كلية الحقوق - جامعة دمياط

العدد الحادى عشر يناير-2025

الجزء الثانى

مقدمة:

إن أهمية النقل الدولي اللوجستي تظهر من خلال عمليات النقل البحري ودورها في التنمية الاقتصادية والعمليات الإنتاجية والتسويقية، ومساهمتها في تحسين ميزان المدفوعات، وعملها على توسيع دائرة السوق وتقسيم العمل الدولي، فاللوجستيات البحرية، باعتبارها كياناً منهجياً لنظام التكامل اللوجستي، تهتم إلى حد كبير بالتدفق الفعال والناجح لنظام اللوجستيات بأكمله، وفيما يتعلق بالوظائف الإدارية، فإن الخدمات اللوجستية البحرية لا تشمل فقط الأنشطة المتعلقة بالنقل البحري، مثل التعاقد والشحن والرحلات البحرية ونقل البضائع والتحميل/التفريغ، بل تشمل أيضاً خدمات لوجستية أخرى، مثل التجريد/الحشو والتخزين والمستودعات وإدارة المخزون وتوفير مركز توزيع ومراقبة الجودة والاختبار والتجميع والتعبئة وإعادة التعبئة والإصلاح والاتصال الداخلي وإعادة الاستخدام. فلا شك أن اللوجستيات البحرية سيكون لها دورها في تنويع العمالة وخلق فرص جديدة للعمل، سواء في صناعة النقل البحري اللوجستي، أو في الصناعات المغذية لها، فالصناعات البحرية هي صناعة ذات كثافة عمالية عالية، فهي إلى جانب الأسطول البحري نفسه تتطلب عملية بناء وإصلاح سفن

وخدمات ملاحه وتأمين وتوريدات وما إلى ذلك، كما أن مستوى التوظيف بشكل عام يزيد نتيجة التحسن في النشاط الاقتصادي وزيادة الدخل القومي.

كما أن امتلاك الدولة لأسطول بحري وطني يحد من المصاعب التي يمكن أن تواجه الدولة في أوقات الحروب والأزمات، ويحمي تجارتها من الخضوع لسيطرة الدول الأجنبية، فقد تقوم هذه الأخيرة بالامتناع عن تقديم خدماتها أو تعمل على رفع أسعار شحنها مثلا، حتى في أوقات السلم فإن ذلك يعني تقليل اعتماد الدولة على الغير اقتصاديا وتحقيقها للاستقلال السياسي والاقتصادي على حد سواء، والحقيقة التي لا يمكن إنكارها أن الاعتماد والسيطرة من قبل شركات الملاحه الأجنبية سيطرة كاملة أمر غير مرغوب فيه، فهي باعتمادها هذا تسخر جزء حيويا من ناتجها القومي لصالح ربحية شركات ملاحه أجنبية، هذا إضافة إلى أنه لن يصبح لديها أي رقابة مباشرة على النوالين البحرية أو الخدمات المقدمة، والأهم من ذلك التأثير السلبي على ميزان مدفوعاتها حيث تنخفض المتحصلات وتزيد المدفوعات.

ولذلك فعند تناول الأهمية الاقتصادية للنقل البحري اللوجستي يتعين إلقاء مزيد من الضوء على تأثير النقل البحري

اللوجستي على ميزان المدفوعات، ثم أهميته من حيث توطن الصناعة واتساع السوق وتقسيم العمل الدولي وذلك على النحو التالي:

هدف الدراسة:

يلاحظ أنه ليس من الممكن اليوم أن نتخيل اقتصادا في العالم يمكن أن ينمو بدون تجارة ملاحية، فقد أضحي للنقل الدولي اللوجستي عامة والنقل البحري اللوجستي خاصة دور حيوي وفعال في اقتصاد الدول المتقدمة والنامية على حد سواء، وذلك لما يقدمه للتجارة الخارجية من خدمات مهمة وما له من تأثير مباشر على النشاط الاقتصادي، والدخل القومي للدولة ، لذا سوف نتناول من خلال هذا البحث تعريف اللوجستيات والتنمية الاقتصادية، ثم نتناول دراسة النقل البحري اللوجستي وتأثيراته الاقتصادية.

منهج البحث:

فرضت طبيعة الموضوع اتباع المنهج الاستقرائي تعريف مفهوم اللوجستيات البحرية والتنمية الاقتصادية، وبيان تأثير النقل البحري اللوجستي على الصناعات المتوطنة والتوزيع المادي.

مشكلة الدراسة:

تواجه مصر العديد من التحديات والمشكلات منها العالمي ومنها الإقليمي تدفعها إلى الانغلاق وفقدان الميزة النسبية التنافسية لموقعها الجغرافي، فشهدت الموانئ العالمية تطوراً كبيراً في العصر الحديث حيث تطوّرت من العصر الأول الذي انحصر دوره في اعتبار الميناء مركز نقل وخدمات تجارية وصناعية وتداول البضائع الصادرة والواردة بدون أيّ نشاط إضافي، تم انتقال إلى العصر الثاني الذي اعتبر الميناء كمركز للنقل والخدمات التجارية والصناعية، وامتدّت رقعة الميناء إلى مناطق الظهر، ثمّ ظهر العصر الثالث مع انتشار التحوية والنقل متعدّد الوسائط ونمو التجارة البحرية اللوجستية حيث تحوّلت المناطق الخلفية للموانئ البحرية الدولية إلى مناطق اقتصادية تقدّم الخدمات اللوجستية وتحتوي على مراكز مالية وتجارية وتأمينية، لذا تحتاج مصر إلى تبنيّ نظم الإدارة اللوجستية في أداء وظائفها لرفع كفاءتها الإنتاجية ودعم قدراتها التنافسية خصوصاً في ظل المنافسة التي تشهدها في الموانئ البحرية التي تطل عليها.

خطة البحث:

وهو ما نتناوله من خلال التقسيم التالي "

الفصل الاول: مفهوم النقل اللوجستي الدولي والتنمية الاقتصادية.

المبحث الأول: التعريف اللفظي والاصطلاحي للنقل اللوجستي.

المبحث الثاني: مفهوم التنمية الاقتصادية وعناصرها.

الفصل الثاني: النقل البحري اللوجستي وتأثيراته الاقتصادية.

المبحث الأول: تأثيرات النقل البحري اللوجستي.

المبحث الثاني: النقل البحري الدولي اللوجستي والصناعات المتوطنة والتوزيع المادي

الفصل الاول:

مفهوم النقل اللوجستي الدولي والتنمية الاقتصادية

المبحث الأول: التعريف اللفظي والاصطلاحي لنقل اللوجستي

وسوف نتناول في هذا المبحث التعريف اللفظي والاصطلاحي للوجستيات كمطلب أول والتعريف الفقهي كمطلب ثاني.

المطلب الاول: التعريف اللفظي والاصطلاحي

أولاً: التعريف اللغوي:

يعود أصل كلمة اللوجستية إلى "اللغة الاغريقية القديمة وتأتي من كلمة لوجس وتعني نسبة، حساب، سبب، خطاب وكذلك الكلمة اللاتينية Logisticus التي لها نفس المعنى" وفي اللغة العربية يعني تعريف اللوجستية بأنه فن السويقات أي فن وعلم إدارة تدفق البضائع والطاقة والمعلومات (الامداد والتموين والمواد

الخري كالمنتجات والخدمات والمواد الغذائية والملابس والموارد البشرية من حيث الإنتاج والاستهلاك.

اما أصل اللوجستيات في اللغة الإنجليزية هي كلمة إنجليزية تتكون من مقطعي هما (lodge) تعني يؤوي (istic) يعني متعلق، وبضم القطعتين تصبح الكلمة (lodges tic) أي أمر متعلق بالإيواء، وتم فيما بعد تحويل الكلمة لتخفيف النطق فأصبحت logistic.

ثانياً: التعريف الاصطلاحي:

يعتبر الفيلسوف اليوناني أفلاطون أول من استعمل كلمة Logistikos (٤٢٨ - ٣٤٨ ق م)، والتي تعني Calculation and reasoning والحساب والاستنتاج من المنظور الرياضي^١. وكان أول ظهور لمصطلح اللوجستيات في المجال العسكري فيمكن توضيح التعريف العسكري أولاً الذي يعتبر الأصل لهذا المصطلح ثم التعريف الاقتصادي الذي تطرقت إليه العديد من المنظمات والجمعيات والعديد من المفكرين الاقتصاديين.

^١ د/شريف ماهر هيكل، استراتيجية مقترحة لتفعيل لوجستيات النقل المتعدد الوسائط بمصر والدول العربية، مرجع سبق ذكره، ص ٣٠٧

١. في المجال العسكري:

- "هي فرع/ شعبة من العلوم العسكرية يختص بتدبير وتوريد ونقل وصيانة الاحتياجات العسكرية وتزويد الوحدات العسكرية بالجنود والأعتدة وما يلزمها من المرافق والتسهيلات".^١

- في العمليات العسكرية تعني اللوجستيات "إيصال المؤن والمواد والمعدات إلى المكان المناسب في التوقيت المناسب".^٢

- "فن نقل الجنود وإيوائهم وتموينهم، أي إدارة تدفقات الأفراد والموارد لدعم المجهود الحربي عن طريق نقل الجنود والعتاد والمؤن والذخائر من المعسكرات والمستودعات في منطقة عسكرية معينة إلى ميادين القتال

١ . د/ سمير معوض، تعريف ومفهوم الإدارة اللوجستية، مجلة إنترناشيونال،

٢٠٠٧، ص ٨

٢ . المرجع السابق، ص ٨

في مواقع أخرى بعيدة، وذلك في أقصر وقت ممكن وبأقل تكلفة ممكنة.¹

٢. في مجال الأعمال:

ومع نهاية الحرب العالمية الثانية، انتقل هذا المصطلح إلى المجال الاقتصادي نتيجة النجاحات التي حققها في المجال العسكري، مما زاد الأمر صعوبة في وضع تعريف واضح ومحدد حيث كان هناك تداخل في التمييز بين تعريف اللوجستيات وبين القطاعات الأخرى كالنقل والتوزيع، بل أن الأمر يختلف عن ذلك، فمفهوم اللوجستيات أشمل وأوسع من ذلك لأنه يربط بين جميع هذه الأنشطة في آن واحد.

المطلب الثاني: التعريف الفقهي

ومن أهم التعريفات للوجستيات تعريفان لمؤسسة واحدة، وهي مجلس إدارة اللوجستيات أصلاً والتي كان يطلق عليها حتى

1 Wood, F, Donald, Murphy, R, Paul, « Contemporary Logistics, Pearson Education, INC, New Jersey, ٨th Edition, ٢٠٠٤, pp٥-٣.

* National Council of Physical Distribution Management.

عام ١٩٦٨ المجلس الوطني لإدارة التوزيع الطبيعي والمنشأ سنة
١٩٦٣.

والتعريف الأول للمجلس سنة ١٩٦٨ يذهب إلى أن اللوجستيات مصطلح يستخدم في الصناعة والتجارة مدى واسع من الأنشطة المتعلقة بنقل السلع تامة الصنع في نهاية خط الإنتاج إلى المستهلك، ويعني المصطلح أحيانا نقل المواد الخام من منشأها إلى بداية خط الإنتاج، وتشمل تلك الأنشطة: النقل، التخزين، تداول المواد، التعبئة، الرقابة على المخزون، اختيار موقع المصنع والمخزن، متابعة طلبات العملاء، التنبؤ بحالة السوق، خدمة العملاء.

وعرف مجلس إدارة لوجستيات الأمريكي عام ١٩٩١ اللوجستيات وأنشطتها بأنها عملية التخطيط والتنفيذ والرقابة الفعالة على تدفق وتخزين المواد الخام وتشغيلها، وكذلك السلع تامت

^١ د. مصطفى كامل خليل أحمد-الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية لإقامة منطقة لوجستية جنوب مصر .

^٢ د. عبيد علي أحمد الحجازي-اللوجستي كبديل للميزة النسبية-منشأة المعارف-إسكندرية-٢٠٠٠-ص ١١.

الصنع والمعلومات المتعلقة بها وذلك من مكان المنشأ حتى مكان الاستهلاك النهائي وهذا بغرض التأكد من مطابقتها لحاجات المستهلك، ويشمل التعريف أنشطة: خدمة العملاء، متابعة طلبات العملاء، اتصالات (نظام المعلومات)، الرقابة على المخزون، التنبؤ بالطلب، النقل، التخزين، اختيار موقع المصنع والتخزين للتوزيع، التداول، الحصول على مواد مشتراه وخدمات، خدمات ما بعد البيع للعملاء، العبوات والتعبئة، التخلص من الفاقد وإعادة التصنيع، التعامل مع البضائع المرتجعة.

ويلاحظ من مقارنة التعريفين أن مفهوم اللوجستيات بالتعريف عام ١٩٩١ جاء بخمس أنشطة لوجستية جديدة فرضتها عوامل التطور التي ركزت على المستهلك وهي الأنشطة الآتية:

- (١) الاتصالات.
- (٢) الحصول على المواد والمهمات المساعدة في عملية التصنيع.
- (٣) خدمات ما بعد البيع التي تقدم للعملاء.
- (٤) التخلص من المواد التالفة أو إعادة تدويرها.
- (٥) التعامل مع السلع المرتجعة من العملاء.

تلك الأنشطة الخمس هي الأعمال الاستراتيجية التي تركز على الاهتمام بالعميل والتي هي في واقع الأمر الاهتمام بالمجتمع الذي يتكون من مجموعة العملاء أو بمفهوم المصطلح الاقتصادي مجموعة قوى الطلب.

ورغم أن هذا التعريف الأخير قد أضاف العديد إلى العملية اللوجستية إلا أنه قد وجه له الانتقادات أهمها الاهتمام بحركة المواد والسلع المادية فقط دون الخدمات وإهمالها حتى العمليات التشغيلية والتوليف والمزج الأمثل للمدخلات، وهذا يخرج عن نطاق الأنشطة اللوجستية، وأصبح المفهوم العام لمصطلح اللوجستيات نقل وتوريد وتقديم المواد الخام ومستلزمات الإنتاج ومكونات المدخلات الإنتاجية، ثم تخزين ونقل السلع تامة الصنع حتى المستهلك النهائي، ويبرز الفكر اللوجستي أن التحرير الدقيق للمصطلح يتمثل في فن إحكام السيطرة على سلاسل الإمداد عبر العالم بتنشيط فعاليات النقل والتخزين والتوزيع وفقا لتكنولوجيا المعلومات للتخلص من معوقات مكونات السلسلة وتقليل الدورة

المستندية وروتين والمعوقات البيروقراطية باستخدام أبسط الأدوات والوسائل لضمان سرعة التدفق بأقل التكاليف وأعلى كفاءة^١

و**عرف مجلس إدارة اللوجستيات بأمريكا^٢ اللوجستيات** هي عملية كفاءة وفعالية التخطيط والتنفيذ والرقابة لتدفق وتخزين المواد الخام والمخزون قيد الصنع والبضائع النهائية والمعلومات المتعلقة من نقطة البداية إلى نقطة الاستهلاك، وذلك بهدف إرضاء المستهلك وتحقيق احتياجاته.

وفي تعريف آخر للوجستيات^٣: بأنها فن وعلم إدارة تدفق البضائع، والطاقة والمعلومات، والموارد الأخرى كالمنتجات والخدمات، وحتى البشر من منطقة الإنتاج إلى منطقة الاستهلاك،

^١ د. فاروق الباز - ممر التنمية والتعمير وسيلة لتأمين مستقبل الأجيال القادمة في مصر - دار العين للنشر - القاهرة - ٢٠١١ - الطبعة الثالثة - ص ١١٠.

^٢ ابراهيم سلطان، أسامة أحمد مسلم، إدارة اللوجستيات: تخطيط وتنظيم ورقابة سلسلة الامداد، ترجمة تركي رونالدو إنش بالو، دار المريخ، الرياض ٢٠٠٦، ص ٢٦

^٣ د/أمل مصطفى حسين عصفور، الدور المتكامل للوجستيات لتسويق الخدمات الالكترونية مدخل لوجستي لزيادة القدرات التنافسية للمنظمات، مؤتمر التجارة الالكترونية تجارة بلا حدود، ٥ - ٧ ديسمبر ٢٠١٠، الأردن، ص ٣

=

ومن الصعب أو حتى من المستحيل انجاز أية تجارة عالمية أو عملية استيراد/ تصدير عالمية أو عملية نقل للمواد الأولية، أو المنتجات وتصنيعها دون دعم لوجستي احترافي.

جمعية التقيس الفرنسية AFNOR¹ عرفت اللوجستيات

من خلال خمسة أبعاد متكاملة ومنسقة فيما بينها وتشمل: التموين والشراء، اللوجستيات داخل المؤسسة، ولوجستيات عملية الانتاج، خدمة ما بعد البيع واللوجستيات العكسية التي تقوم باسترجاع وإعادة تصنيع المنتجات المنتهية صلاحيتها.

وفي مجالات المعرفة الإدارية الحديثة تعرف اللوجستيات²

بأنها عملية التنسيق بين مجالات الإدارة التقليدية الأخرى مثل الانتاج والتسويق والتمويل بدلا من ممارستهم التاريخية السابقة بشكل منفصل مما يضيف قيمة للمنتجات والخدمات المقدمة للعملاء

=

* National Council of Physical Distribution Management.

¹ Gilles Pache et Thiery Sauvage, La Logistique- enjeux stratégique, 3ém Edition. Vuibert. 2004, P20.

² د/ ثابت عبد الرحمان إدريس، مقدمة في: إدارة الأعمال اللوجستية - الإمداد والتوزيع

المادي، الدار الجامعية للنشر، الاسكندرية، ٢٠٠٢، ص ٢٠

والتي تلعب في الحقيقة دورا أساسيا في تحقيق ما يعرف برضاء العملاء."

كما يذهب تعريف آخر إلى أن اللوجستيات¹ هي العلم الذي يدرس إدارة سلسلة تدفق المواد الأولية، والمنتجات الوسيطة والنهائية والمعلومات، بما يضمن استمرارية الإنتاج وتخفيض تكلفته، ويحقق ميزة تنافسية للمشروع، ويكفل رضا العملاء، وذلك من خلال إدارة أنشطة الشراء والتخزين والنقل والتوزيع والتغليف في إطار نظم المعلومات.

أما عن مفهوم "اللوجستيات البحرية"² فتعرف اللوجستيات البحرية بأنها عملية التخطيط وتنفيذ وإدارة حركة البضائع والمعلومات التي تنطوي عليها عمليات النقل البحري.

١ د/ شريف ماهر، تخطيط النقل وسياساته الفعالية وعوامل الجدارة، الدار الجامعية،

الاسكندرية، ٢٠٠٦، ص ١١

² Panayides, PM (2006) Maritime logistics and global supply chains: Towards a research agenda, *Maritime Economics and Logistics*, 8(1), pp 3–18

المبحث الثاني: مفهوم التنمية الاقتصادية وعناصرها

مقدمة:

التنمية الاقتصادية هي عملية معقدة تشمل تحسين الرفاهية الاقتصادية والاجتماعية للأفراد من خلال تحقيق نمو اقتصادي مستدام وتحسين جودة الحياة، تعد التنمية الاقتصادية موضوعاً محورياً في الدراسات الاقتصادية وتعتبر من الأهداف الرئيسية للحكومات والمؤسسات حول العالم. في هذا السياق، تم تطوير عدة نظريات لشرح وتحليل كيفية تحقيق التنمية الاقتصادية والتحديات المرتبطة بها. يتناول هذا البحث مفهوم التنمية الاقتصادية ونظرياتها الرئيسية، مع التركيز على النظريات الكلاسيكية، والنظريات الحديثة، والنظريات المفسرة للتنمية في سياقات مختلفة. سوف نتناول في ذلك المبحث تعريف مفهوم التنمية الاقتصادية لغويًا، واصطلاحياً، وعناصره.

المطلب الأول: تعريف مفهوم التنمية الاقتصادية

لغويا واصطلاحا

التعريف اللغوي للاقتصاد:

وفقا للتعريف الذي اختاره مجمع اللغة العربية بالقاهرة¹، يعتبر الاقتصاد بمثابة العلم الذي يبحث في الظواهر الخاصة بالإنتاج والتوزيع. كما أن لفظ الاقتصاد مشتق لغويا من مادة قصد. والقصد للطريق: الاستقامة، وفي الأمر: التوسط، وفي حكم: العدل، وفي النفقة: التوسط والاعتدال بين الإسراف والتقتير. ويقال اقتصد في أمره، أي توسط في ولم يفرط، ولم يفرط. واقتصد في النفقة أي لم يقدر ولم يسرف (يقتر).

التعريف اللغوي للتنمية:

جاء معنى التنمية في معجم المعاني الجامع أن كلمة تنمية: (اسم) مصدره نَمَى، سَعَى إِلَى تَنْمِيَةٍ تَجَارَتْهُ: أَي الرَّفْعُ وَالزِّيَادَةُ فِي أَرْبَاحِهَا وَرَأْسَمَالِهَا، التَّنْمِيَةُ الْاِقْتِصَادِيَّةُ: الرَّفْعُ مِنْ مُسْتَوَى الْإِنْتِاجِ وَالذَّخْلِ الْوَطْنِيِّ

¹ أنظر المعجم الوسيط، لجنة من أعضاء مجمع اللغة العربية بالقاهرة-الطبعة الثانية-دار إحياء التراث العربي-القاهرة-١٩٧٣-مجد ٢-ص ٨٩٨.

وهي ايضا تحويل الموارد الطَّبِيعِيَّة غير المُستثمَرَة إلى موارد مُنتجة مثل استصلاح الأراضى الصَّحراوية أو البور، إنشاء صناعات جديدة واجهت الحكومةُ المشاكلَ الأساسِيَّة لسياسة التَّنمية التَّنمية المُستثمَرَة: التَّنمية التي تتوفَّر لها مقومات ناجحة ثابتة تكفل لها الاستمرار

تعريف التنمية الاقتصادية اصطلاحاً:

تُعرَّف التنمية الاقتصادية بأنها العملية التي تركز على تحسين مستويات المعيشة في المجتمع، وتعزيز النمو الاقتصادي من خلال مجموعة من الإجراءات التي تشمل زيادة الإنتاجية، تحسين التعليم والصحة، وتطوير البنية التحتية. تختلف التنمية الاقتصادية عن النمو الاقتصادي، حيث إن النمو الاقتصادي يشير فقط إلى الزيادة في الناتج المحلي الإجمالي، بينما التنمية الاقتصادية تشمل جوانب أوسع مثل العدالة الاجتماعية، الاستدامة البيئية، وتحسين رفاهية الأفراد.

المطلب الثاني: عناصر التنمية الاقتصادية

تشمل التنمية الاقتصادية العديد من الأبعاد، منها:

١. النمو الاقتصادي :زيادة في الناتج المحلي الإجمالي للفرد، مما يعكس زيادة في الإنتاجية والكفاءة الاقتصادية.
٢. تحسين مستوى المعيشة :يشمل تحسين الوصول إلى التعليم، الرعاية الصحية، والرفاهية الاجتماعية.
٣. التنمية البشرية :التركيز على تنمية المهارات البشرية وتحسين الجودة الحياتية من خلال التعليم والتدريب.
٤. الاستدامة :تحقيق النمو بطريقة تحافظ على الموارد الطبيعية وتقلل من التأثيرات البيئية السلبية .
- ٥.

الفصل الثانى:

النقل البحرى اللوجستى وتأثيراته الاقتصادية

المبحث الأول: تأثيرات النقل البحرى اللوجستى

وسوف نتناول فى هذا المبحث تأثير النقل البحرى اللوجستى على ميزان المدفوعات كمطلب أول وتأثيرات نشاط النقل البحرى اللوجستى على ميزان المدفوعات بصفة عامة كمطلب ثانى.

المطلب الأول: تأثير النقل البحرى اللوجستى على ميزان المدفوعات

من الملاحظ أن تملك الدولة لأسطول نقل بحرى لوجستى يمكنها من نقل تجارتها الخارجية، ويوفر لها مبالغ بالعملات الأجنبية كانت ستدفعها إلى السفن الأجنبية لو أنها قامت بنقل تجارتها عليها، وفى الوقت نفسه تتمكن الدولة من نقل التجارة الخارجية لدول أخرى على أساطيلها الوطنية فتحصل على إيرادات بالعملة الأجنبية أيضاً، هذا يقود إلى القول بأن تأثير النقل البحرى اللوجستى على ميزان المدفوعات يجعل التوسع فى أنشطة النقل البحرى اللوجستية الوطنية ودعمها من الأهداف القومية للدولة، ومطلباً للاستقلال الاقتصادى والسياسى فيها.

كما أن الدول النامية تعتمد في نقل جزء كبير من تجارتها الخارجية على خدمات النقل البحري اللوجستي الأجنبي والتي تقدمها الدول المتقدمة ، فانعكس هذا الاعتماد على ميزان مدفوعات السلع غير المنظورة، لذا يؤيد الاقتصاديون ضرورة إنشاء الدولة لأسطول تجاري وطني قومي ومتكامل يوفر الكثير من العملات الأجنبية للدولة، ويحسن من ميزان مدفوعاتها، هذا وإن كان هناك من يعارض هذه الفكرة على اعتبار أنها تزيد من مصروفات الدولة على السفن الوطنية في الموانئ الأجنبية.

المطلب الثاني: تأثيرات نشاط النقل البحري اللوجستي على ميزان المدفوعات بصفة عامة

وللتعرف على مدى تأثير نشاط النقل البحري اللوجستي على ميزان المدفوعات، يتعين أن نلقي الضوء على ميزان المدفوعات وأقسامه وموقع الميزان الملاحى منه ومدى تأثيره فيه وذلك على النحو التالي:

يعد ميزان المدفوعات لأي الدولة سجل كامل لمعاملتها الخارجية، ومرآة تعكس نشاطها الاقتصادي مع العالم الخارجي، ويمكن تعريف ميزان المدفوعات بأنه: " مجموعة الحسابات التي توضح المعاملات الاقتصادية القائمة بين المقيمين في دولة،

والمقيمين في الدول الأخرى تصل خلال فترة زمنية معينة هي في الغالب سنة كاملة".

ويتكون ميزان المدفوعات من ميزانين أو حسابين فرعيين

هما:

١- ميزان المعاملات الجارية: ويشمل جميع المتحصلات التي حصلت عليها الدولة مقابل صادراتها من السلع والخدمات، وعلى جميع المدفوعات التي دفعتها مقابل وارداتها من السلع والخدمات، وينقسم هذا الحساب إلى:

أ. الحسابات المنظورة: وتخص الصادرات والواردات السلعية أو التجارة المرئية ويشكل ما يسمى بالميزان التجاري.

ب. الحسابات غير المنظورة: وتخص الصادرات والواردات من الخدمات المختلفة، خدمات السياحة والنقل والملاحة والبنوك وشركات التأمين وغيرها

٢- ميزان المعاملات الرأسمالية: ويتضمن جميع بنود التحويلات الرأسمالية التي تتم بين الدول وسائر دول العالم سواء قصيرة الأجل أو طويلة الأجل .

ولمعرفة أثر نشاط النقل البحري اللوجستي على ميزان المدفوعات في الدولة، يتعين تحليل عناصر الخدمات الملاحية الداخلة ضمن الحسابات غير المنظورة من الحساب الجاري في ميزان المدفوعات، ويشمل بند الملاحي في جانبه الدائم جميع الإيرادات التي تعود على الأسطول البحري الوطني والموانئ الوطنية وشركات التأمين الوطنية، من العملاء والركاب والسفن الأجنبية، في حين يتضمن الجانب المدين من البند أو الميزان الملاحي إجمالي المدفوعات أو المصروفات المدفوعة من قبل السفن والموانئ والركاب الوطنيين للسفن والموانئ الأجنبية.

ومما سبق يظهر لنا أثر النقل البحري اللوجستي على ميزان المدفوعات من خلال تأثير الميزان الملاحي على ميزان المعاملات الجارية، وكلما توسعت الدولة في أسطولها البحري كلما كان ذلك في صالح ميزان مدفوعاتها، حيث تعمل بذلك على الوفر استخدام العملة الأجنبية أو جلب العملة الأجنبية، فهي في حالة نقل التجارة الخارجية الوطنية بسفنها تعمل على توفير العملات التي

كانت ستدفعها لو تم ذلك النقل على سفن أجنبية، وهي تقوم بجلب عملات أجنبية عند نقلها لتجارة دول أخرى بواسطة أسطولها البحري الوطني الذي تمتلك.

ويلاحظ أن الدول النامية تعاني من عجز مستمر في موازين مدفوعاتها ونقص حصيلتها من العملات الأجنبية، وبذلك يعتبر مدى تأثير النقل البحري اللوجستي على ميزان المدفوعات أمر له أهمية خاصة بالنسبة لهدف الدولة من حيث أن العجز الذي تواجهه يضع قيوداً على درجة النمو الاقتصادي وله العديد من السلبيةات سواء من حيث تأخير برامجها التنموية أو اضطرارها للاقتراض من الخارج، وقد ثبت أن إحلال السفن الوطنية محل السفن الأجنبية في مجال نقل تجارة الدولة الخارجية له أثر إيجابي على ميزان المدفوعات، ولكن مدى هذا الأثر يتوقف على عدة نقاط نذكر منها على سبيل المثال:

١- يجب أن تكون مدفوعات وأثمان السفن المشتراة من الخارج تمحي أو تعادل المنافع التي تعود على ميزان المدفوعات من تشغيل السفن.

٢- مراعاة مدى تطبيق السفينة من العمالة الماهرة الوطنية
للنهوض بصناعة النقل البحري اللوجستي على الوجه
المطلوب.

٣- مراعاة مدى قدرة الدولة على القيام بالإصلاحات
الكبيرة للسفن، حيث أن عدم توافر الخدمات اللازمة
لمساندة الأسطول الوطني يجعل من الاستثمار في
السفن عملية مكتملة لعمليات استنزاف العملات
الأجنبية.

المبحث الثاني: النقل البحري الدولي اللوجستي والصناعات المتوطنة والتوزيع المادي

وسوف نتناول في هذا المبحث علاقة النقل البحري اللوجستي وتوطن الصناعات كمطلب أول والتوزيع المادي والنقل الدولي اللوجستي كمطلب ثاني.

المطلب الأول: علاقة النقل البحري اللوجستي وتوطن الصناعات

ويعتبر النقل اللوجستي من الاعتبارات الاقتصادية الهامة التي يجب أخذها في الاعتبار عند تحديد موقع الصناعة، فمن العوامل الأساسية المؤثرة في التوطن الصناعي ما يلي:

- (١) مدى القرب من مصادر المواد الخام.
- (٢) درجة توافر العمالة اللازمة.
- (٣) مدى القرب من مصادر الطاقة.
- (٤) قيمة تكاليف النقل.
- (٥) مدى توافر التجهيزات الأساسية من ماء وكهرباء.
- (٦) مدى القرب من الأسواق ومنافذ التوزيع.

وتؤكد النظريات المتعلقة بالتوطن الصناعي هذا الدور الهام للنقل اللوجستي، فنظرية الفرد وبر على سبيل المثال تقر بأن التوطن الصناعي إنما يعتمد على كل من تكلفة النقل اللوجستي وتكلفة العمل، وقوى تجميع، في حين تحصر نظرية ادجار هوفر تلك العوامل في عاملين فقط هما النقل والإنتاج.

فعملية النقل اللوجستي تضيف إلى السلع والمنتجات المنقولة منفعة اقتصادية تعرف بالمنفعة المكانية والتي عبارة عن القيمة الاقتصادية المضافة للسلع المنتجة، والناجمة عن عمليات نقلها من المكان الذي تكون فيه قيمتها أو منفعتها الاقتصادية منخفضة أو منعدمة إلى المكان الذي يكون لها فيه قيمة أو منفعة اقتصادية أكبر، وبذلك فإن النقل البحري اللوجستي يضيف إلى البضائع المنقولة تلك المنفعة والتي يمكن قياسها نقدا بالفرق بين سعر البضائع أو السلع في مكان إنتاجها وسعرها في المكان المنقولة إليه والمطلوبة فيه، وإذا كانت الصناعات تعتمد على الخدمات المستوردة فإنها غالبا ما تتركز بالقرب من موانئ استقبال هذه الخامات، وتنشأ الموانئ كمراكز للمواصلات ولخدمة عملية النقل والشحن والتفريغ في الموانئ المختلفة.

وهنا نجد أن للنقل البحري اللوجستي دوره الأساسي في نشأة الموانئ وتطورها وجعلها مراكز لنشوء الصناعات، فصناعة السفن بدون شك غالبا ما تتوطن في الموانئ، هذا إضافة إلى نشوء صناعات أخرى مكملة لها بالقرب منها، فقد تنشأ صناعة البتروكيماويات مثلا في موانئ استقبال ناقلات البترول الخام، أو صناعات النسيج بالقرب من موانئ استقبال النسيج... وهكذا، ووجود صناعة محددة في الميناء قد تجذب إليها صناعات أخرى متعلقة بها أو مكملة لها فتعمل على تطويرها ونموها وذلك أخذا بقاعدة الحد الأدنى من الاختلافات والتباينات والتي تنص على أنه متى نشأت صناعة معينة في إقليم لأي سبب من الأسباب فإنها تخلق الظروف المناسبة التي تجذب بدورها صناعات أخرى قد تكون مكملة لها أو مرتبطة بها مما يؤدي إلى نمو الإقليم وتطوره بشكل يشبه نمو الكرة الثلجية المتماسكة.

ويعمل النقل البحري اللوجستي على اتساع دائرة السوق،^١ وتعدد أنواع السلع والمنتجات المعروضة والمنقولة وزيادة كمياتها،

^١ فؤاد مصطفى محمود-دراسة السوق الخارجي-دار النهضة العربية-القاهرة-

وذلك بإتاحة فرصة نقل البضائع بأحجام كبيرة وأسعار منخفضة نسبيا، الأمر الذي يؤدي إلى انخفاض تكاليف الإنتاج ومن ثم انخفاض أسعار السلع المنقولة، وبذلك يساعد النقل البحري اللوجستي على تحقيق وفورات الإنتاج الكبير والذي يستلزم نقل المواد الخام والمنتجات إلى مناطق متباعدة ومختلفة وبأسعار منخفضة، وبدون شك فإن اتساع حجم السوق المحلي أو الدولي يزيد من التخصص الدولي وتقسيم العمل وما لذلك من مزايا كثيرة معروفة، كما أن النقل البحري الدولي اللوجستي عامة والنقل البحري اللوجستي خاصة بطبيعته يساعد على قيام التخصص الدولي وتقسيم العمل فالتجارة تقوم أساسا وفق المزايا النسبية، إيه تخصص كل دولة في إنتاج تلك السلع التي تتمتع بميزة نسبية في إنتاجها فتصدر الفائض من إنتاجها وتستورد احتياجاتها من الدول الأخرى، وبذلك تكون كل دولة سوقا لمنتجاتها ومنتجات دول أخرى، ولكن بدون وجود وسائل النقل تجد كل دولة نفسها مضطرة للاكتفاء الذاتي على ما تنتجه فقط، ولن يكون من مقدورها مبادلة الدول الأخرى بفائض إنتاجها، واستيراد ما يلزمها من تلك المواد، وعلى ذلك قد أدى التقدم في وسائل النقل وخاصة النقل البحري اللوجستي إلى انتقال العالم إلى نظام جديد للإنتاج يعتمد على الأقاليم المختلفة وأخيرا لا يمكن لأحد أن ينكر الأبعاد الاقتصادية الهامة

لأهمية خدمة من خدمات التجارة الخارجية وهي النقل الدولي اللوجستي بصفة عامة والنقل البحري اللوجستي بصفة خاصة باعتباره يقوم بنقل أكثر من ثلاثة أرباع التجارة العالمية، أي أن أكثر من ٧٥% من التجارة العالمية تنقل عن طريق النقل البحري^١.

المطلب الثانى: التوزيع المادى والنقل الدولى اللوجستى

يقصد بالتوزيع المادى سياسى النقل والتخزين، وقد ازدادت أهمية التوزيع المادى فى السنوات الأخيرة نتيجة للزيادة المستمرة فى نفقات النقل والتخزين ومناولة المواد ونتيجة لارتفاع أجور وتعريفات النقل والشحن واتجاه عدد كبير من العملاء نحو طلب كميات قليلة من الطلبية الواحدة، وترجع أهمية التوزيع المادى أيضا إلى أنه مجال لم يسبق القيام بدراسات تهدف إلى تطويره وتخفيض تكلفته كالدراستات التى أجريت فى عدد كبير من المجالات التسويقية كالإعلان والبيع الشخصى وتخطيط المنتجات، وأيضا فى مجالات الإنتاج وطبقا لإحدى الدراستات التى أجريت فى الولايات المتحدة الأمريكية تراوح تكلفة التوزيع ما بين ١٥%،

^١ سعاد الجوهري-إدارة التجارة الخارجية: نظم التصدير والاستيراد-جهاز نشر وتوزيع الكتاب الجامعى-جامعة حلوان-القاهرة-٢٠٠٠-ص٩٩-١٠٨

٣٠% من قيمة المبيعات، ويؤدي خفض هذه التكلفة إلى تحقيق وفورات كثيرة تنعكس على تحسين الخدمات المقدمة للعملاء وتخفيض أسعار المنتج.

شحن الأجزاء المصنوعة إلى مصنع بالقرب من السوق:

حيث اتبعت صناعة السيارات في الولايات المتحدة الأمريكية هذه الطريقة حيث كانت الصناعة تعتمد في أول الأمر على الشحن المباشر من المصانع في ديترويت إلى جميع أنحاء الولايات المتحدة الأمريكية، وقد أدى ذلك إلى ارتفاع أسعار السيارات خاصة في الولايات الغربية نتيجة لارتفاع نفقات الشحن بالإضافة إلى بطء التسليم، وقد أدى ذلك إلى أن اتبعت الصناعة طريق المخازن التي تقع في عدد من الولايات، ومع ذلك لم تؤدي هذه الطريقة إلى انخفاض نفقات الشحن تماما بالرغم من أنها عالجت مشكلة بطء التسليم.

وأخيرا لجأت الصناعة إلى شحن الأجزاء المصنعة بكميات كبيرة إلى مصانع التجميع في الولايات الغربية مما أدى إلى تخفيض نفقات الشحن وبالتالي تخفيض أسعار السيارات في هذه الولايات.

وقبل اتخاذ قرار نهائي بشأن اتباع هذه الطريقة يجب دراسة الوفورات في تكاليف الشحن والزيادة المرتقبة في المبيعات نتيجة لتعيين الموزعين ورجال البيع وأفراد المجتمع بصفة عامة في منتجات مصنع التجميع الذي أنشأ في مجتمعهم، ويجب دراسة النفقات الرأسمالية والإيرادية المتعلقة بشأن مصنع التجميع، ويجب أن تكون هذه الدراسة أساسها الأجل الطويل وليس الأجل القصير فقط.

إنشاء مصنع إقليمي:

قد تقوم الشركة بإنشاء مصنع إقليمي لخدمة عملاء السوق البعيدة عن مصنعها الرئيسي مما يجعلها في ميزة تنافسية تفضيلية، وقبل اتخاذ قرار بشأن ذلك يجب دراسة المنطقة من حيث مدى توفر القوى العاملة والقوى المحركة والمواد الخام والأرض ووسائل النقل وتكلفة كل منها وكذلك البيئة الاجتماعية والسياسية والقانونية فيها.

النظم البديلة للتوزيع المادي:

هناك عدد كبير من النظم البديلة للتوزيع المادي الذي يمكن أن يتبعها المشروع وفيما يلي عرضاً لأهم هذه في النظم:

أ. مصنع واحد وسوق واحدة.

يعتمد عدد كبير من الشركات في عدد كبير من الدول على امتلاك الشركة لمصنع واحد يعمل في نطاق سوق واحدة قد تكون مدينة أو محافظة أو دولة، وغالبا ما يتم اختيار موقع المصنع بالقرب من السوق وذلك توفيراً لنفقات نقل السلع كاملة الصنع التي تخل بالمركز التنافسي للمشروع في حالة ارتفاع هذه النفقات وبعد موقع المصنع عن سوق منتجاته، ومع ذلك فإن هناك عدد كبير من الحالات التي يتم فيها اختيار المصنع بالقرب من مصادر المواد الخام أو القوى المحركة أو القوى العاملة.... إلخ، ولكن بعد التأكد من أن نفقات نقل المواد الخام مثلا إلى موقع المصنع في حالة قربه من السوق.

ب. مصنع واحد وأسواق متعددة

هناك عدة نظم دولية للتوزيع المادي بالنسبة للشركة التي تمتلك مصنعا واحدا وتقوم بتسويق منتجاتها في عدد من الأسواق المتباعدة جغرافيا.

ويحقق هذا النظام بطء في تسليم هذه المنتجات للعملاء بالإضافة إلى أن تكلفته غالبا ما تكون عالية، وهناك صعوبة في اتباعه إذا كانت منتجات المشروع قابلة للتلف أو من الحجم الكبير أو الوزن الثقيل ومن ثم فإن طبيعة السلعة بالإضافة إلى السلع

المطلوبة في تسليم المنتجات وتكلفة الشحن وحجم أو وزن الطليبة العميل في المتوسط والمسافة الجغرافية بين المصنع والعملاء... إلخ، تعتبر كلها عوامل يجب أخذها في الحسبان قبل اتخاذ قرار بهذا الشأن.

ويلاحظ أن تكلفة الشحن المباشر إلى أسواق منتجات الشركة تختلف باختلاف الوسيلة المتبعة في الشحن (سكة حديدية أو عربات النقل أو وسائل النقل المائي أو طائرات) فالنقل الجوي أقل وسائل تكلفة إذا كان وزن الطليبة عشر أرطال في المتوسط، وأن النقل بالعربات أقلها تكلفة إذا ما تراوح الوزن بين ١٠ أو ٣٥ رطل، وأن النقل بالسكك الحديدية أقلها تكلفة إذا ما زاد الوزن عن ٣٥ رطل، وبالإضافة إلى دراسة التكلفة فإنه يجب دراسة الاختلاف في وقت تسليم الطليبة وذلك بين هذه الوسائل.

ج. الشحن بكميات كبيرة إلى مخزن بالقرب من السوق.

بدلاً من الشحن إلى السوق قد تمتلك الشركة مخزناً بالقرب من السوق حيث يتم شحن منتجاتها إلى المخزن والذي تطلب منه طلبات العملاء، وغالباً ما يؤدي ذلك إلى انخفاض التكاليف نظراً لأنه يتم شحن الكميات من المصنع إلى المخزن على أساس حمولة

العدد الحادى عشر يناير 2025 محمد أحمد محمد أبوالمجد ربيع

العربة الكاملة مما سيؤدي بالتالي إلى تحقيق وفورات كبيرة في تكاليف الشحن.

الخاتمة:

من خلال العرض السابق انتهى البحث إلى مجموعة من النتائج والتوصيات على النحو الآتي:

أولاً : النتائج:

- ١) أهمية النقل الدولي اللوجستي عامة والنقل البحري اللوجستي خاصة في التنمية الاقتصادية للتجارة الملاحية.
- ٢) النقل البحري اللوجستي يساعد على تعمير المناطق والتخطيط الإقليمي والتوسع في مشروعات الموانئ والترسانة البحرية.
- ٣) نشوء كثير من الصناعات المرتبطة بالنقل البحري اللوجستي في الموانئ وكذلك الصناعات المكملة لها.
- ٤) فاعلية النقل البحري اللوجستي ودوره الحيوي في اقتصاديات الدول المتقدمة والنامية على حد سواء، وذلك لما يقدمه للتجارة الخارجية من خدمات مهمة وما له من تأثير مباشر على النشاط الاقتصادي، والدخل القومي للدولة.
- ٥) أهمية توطن الصناعات في إضافة منفعة اقتصادية للسلع والخدمات.

ثانياً التوصيات:

- ١) يجب الاهتمام بتطوير الخدمات اللوجستية في الموانئ البحرية نظراً لأهميتها الاقتصادية وارتباطها بأنظمة النقل التي تدعم إدارة سلاسل التوريد والامداد العالمية.

٢) توفير شبكات طرق جيدة قياسية تربط ما بين مواقع الإنتاج والاستهلاك، والموانئ البحرية اللوجستية.

٣) ضرورة اصدار تشريع مصري مستقل ينظم عملية النقل متعدد الوسائط باعتبار أن عمليات النقل البحري اللوجستية الدولية تمثل جزء كبير من عمليات النقل والتي تعتبر كأحد أهم الخدمات اللوجستية المطروحة على الساحة حالياً.

٤) وعلى السلطات أن تعمل على رفع كفاءة الموانئ من خلال تحديثها وفقاً لمتطلبات الخدمات اللوجستية وعمليات النقل البحري الدولي المطلوبة

٥) تقديم المساعدات التي تعمل على خلق مناخ يشجع على قيام الأنشطة والمؤسسات الداعمة للمناطق الصناعية والنقل.

٦) . ضرورة التوسع في أنشطة النقل البحري اللوجستية الوطنية ودعمها.

٧) ضرورة إنشاء الدولة لأسطول تجاري وطني قومي متكامل.

٨) الاهتمام بتوطن الصناعات في أماكن تكون قريبة من خدمات الأنشطة اللوجستية المقترنة بالموانئ البحرية لتحسين الكفاءة اللوجستية والتنمية الاقتصادية

المراجع

أولاً: المراجع العربية:

- (١) د. ابراهيم سلطان، د. أسامة أحمد مسلم، إدارة اللوجستيات: تخطيط وتنظيم ورقابة سلسلة الامداد، ترجمة تركي رونالدو إنش بالو، دار المريخ، الرياض ٢٠٠٦.
- (٢) د. أمل مصطفى حسين عصفور، الدور المتكامل للوجستيات لتسويق الخدمات الالكترونية مدخل لوجستي لزيادة القدرات التنافسية للمنظمات، مؤتمر التجارة الالكترونية تجارة بلا حدود، ٥ - ٧ ديسمبر ٢٠١٠، الأردن.
- (٣) د. ثابت عبد الرحمان إدريس، مقدمة في: إدارة الأعمال اللوجستية - الإمداد والتوزيع المادي، الدار الجامعية للنشر، الاسكندرية، ٢٠٠٢.
- (٤) د. سعاد الجوهري-إدارة التجارة الخارجية: نظم التصدير والاستيراد-جهاز نشر وتوزيع الكتاب الجامعي-جامعة حلوان- القاهرة-٢٠٠٠.
- (٥) د. سمير معوض، تعريف ومفهوم الادارة اللوجستية، مجلة إنترناشيونال، ٢٠٠٧.

- (٦) د. شريف ماهر هيكل، استراتيجية مقترحة لتفعيل لوجستيات النقل المتعدد الوسائط بمصر والدول العربية، مرجع سبق ذكره.
- (٧) د. شريف ماهر، تخطيط النقل وسياساته الفعالية وعوامل الجدارة، الدار الجامعية، الاسكندرية، ٢٠٠٦.
- (٨) د. عبيد علي أحمد الحجازي-اللوجستي كبديل للميزة النسبية-منشأة المعارف-إسكندرية-٢٠٠٠.
- (٩) د. فاروق الباز -ممر التنمية والتعمير وسيلة لتأمين مستقبل الأجيال القادمة في مصر-دار العين للنشر-القاهرة-٢٠١١-الطبعة الثالثة.
- (١٠) د. فؤاد مصطفى محمود-دراسة السوق الخارجي-دار النهضة العربية-القاهرة-١٩٩٥
- (١١) د. مصطفى كامل خليل أحمد-الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية لإقامة منطقة لوجستية جنوب مصر.

ثانيا: المراجع الأجنبية:

- 1) Gilles Pache et Thiery Sauvage, La Logistique- enjeux stratégique, 3ém Edition. Vuibert. 2004.

- 2) Panayides, PM (2006) Maritime logistics and global supply chains: Towards a research agenda, Maritime Economics and Logistics, 8(1).
- 3) Wood, F, Donald, Murphy, R, Paul, « Contemporary Logistics, Pearson Education, INC, New Jersey, 8th Edition, 2004.