



دراسة وتحليل مدخل إدارة التكاليف اللوجستية ومدى ملائمة استخدامه في التسعير المتوقع لخدمات ميناء شرق بورسعيد

هبه أحمد محمد علي البغدادي*

كلية النقل الدولي للوجستيات الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري - مصر

Received: 7/11/2018 ; Accepted: 16/12/2018

المخلص: لتحقيق التشغيل الاقتصادي الأمثل وسرعة الأداء لها، واستعراض الخصائص الرئيسية التي تميز الاستثمار في قطاع الموانئ، وإبراز أهمية موقع ميناء شرق بورسعيد ودوره كميناء محوري ومركز لوجستي عالمي، وأجرى ذلك البحث لدراسة وتحليل مدخل التكلفة اللوجستية ومدى ملائمة استخدامه لتسعير خدمات ميناء شرق بورسعيد الجديد لتطوير نظم التكاليف المطبقة في البيئة التقليدية الحالية لصناعة النقل البحري، وكانت أهم النتائج التي توصل إليها البحث: توافر القدرة التنافسية للموانئ المصرية ومنها ميناء شرق بورسعيد وقدره الميناء على التعامل مع وظائفه بدلاً من خسارة فرص السوق، وإن استمرار تطبيق أسلوب التكاليف اللوجستية في تسعير خدمات ميناء شرق بورسعيد وإعادة الهيكلة المالية مطلب ضروري للمنافسة الحقيقية بين موانئ العالم، وإن تطوير الموانئ أدى إلى زيادة المنافسة لتحقيق قيمة مضافة وبالتالي تحولت إلى مراكز لوجستية للأنشطة التي تحقق قيمة مضافة للميناء، ولرفع كفاءة أداء النقل والشحن والتفريغ يجب تحويل الميناء إلى ميناء محوري يعتمد على اللوجستيات ليكون الميناء مركز مفصلي أساسي في سلسلة النقل المتكامل، وإن تطوير الأداء التشغيلي الوطني هو مطلب قومي بقدر ما هو مطلب اقتصادي وأدراك مدى خطورة سيطرة خدمات النقل البحري الأجنبي ويبرر هذا اهتمام الدولة بتطوير ميناء شرق بورسعيد وتحويله لمركز لوجستي عالمي.

الكلمات الإسترشادية: إدارة، التكاليف اللوجستية، التسعير، ميناء بورسعيد.

المقدمة والمشكلة البحثية

تلعب الموانئ دوراً هاماً في الاقتصاد المصري، فمن خلالها تحصل الدولة على الواردات المتنوعة من آلات ومعدات وسلع مختلفة تسهم بصور متعددة في دعم وتطوير الاقتصاد المصري، وعن طريق الموانئ تقوم الدولة بتصدير السلع المتنوعة إلى مختلف دول العالم مما يؤدي إلى حصولها على النقد الأجنبي اللازم لدعم وتمويل المشروعات في مختلف القطاعات الاقتصادية وللموانئ دورها المتميز في دعم المناطق الصناعية التي تشمل المشروعات المختلفة والتي يمكنها استغلال طاقات الموانئ في تصدير منتجاتها المتنوعة فضلاً عن استيراد احتياجاتها الإنتاجية اللازمة، ولا شك أن مثل هذه المناطق الصناعية تساهم في خلق المزيد من فرص العمل لأبناء مصر فضلاً عن الحصول على النقد الأجنبي اللازم لدعم النهضة الاقتصادية بجمهورية مصر العربية وكذلك إمكانية استخدام تلك المناطق كإحدى القنوات الهامة لنقل واستيعاب التكنولوجيا في القطاعات الإنتاجية والخدمية المتنوعة. كما أن تجارة الترانزيت التي تساهم في توفير فرص عمل متنوعة وموارد ضخمة من النقد الأجنبي لا

يمكن الحصول على النصيب الملائم منها إلا عن طريق إنشاء وتشغيل الموانئ المتطورة التي تساهم في التطور التكنولوجي العالمي في قطاع الموانئ (ذكي، 2014).

مشكلة الدراسة

- 1- المشاكل المرتبطة بدور المحاسب التقليدي ومحاسب التكاليف في تخطيط وتسعير الخدمات ومن هذه المداخل مدخل التكلفة اللوجستية.
- 2- بطء الإجراءات المستخدمة وتعدد تدخل الاختصاصات كما أن معدات الشحن والتفريغ قديمة لا تتناسب مع المحولات الجديدة للسفن.
- 3- الإدارة المركزية تؤدي إلى إضعاف روح المنافسة بين هذه الموانئ مما يؤثر على كفاءة أداء التشغيل والتطوير.

- 4- المشاكل المرتبطة بالتمويل لتطوير الميناء كما هو الحال في ميناء شرق بورسعيد والذي قدرت تكلفته تطويره بحوالي 380 مليون جنيه مصري عام 2015.

أهداف الدراسة

- 1- عرض الخصائص الرئيسية التي تميز الاستثمار في قطاع الموانئ.

* Corresponding author: Tel. : +201151113122

E-mail address: Heba_2000@yahoo.com

البعد الاقتصادي لقرار التسعير

تتناول النظرية الاقتصادية موضوع قرار التسعير من خلال دراسة الاقتصاد أى الاقتصاد فى المنشآت داخل الدولة Micro Economic .

والقانون الطبيعي للطلب يقضى بأن الوحدة الاقتصادية تحدد سعر بيع وحدة المنتج أو الخدمة على أساس علاقة السعر بمستويات مختلفة من الخدمات المباعة وبالتالي فإنه كلما انخفض سعر البيع زادت كمية الخدمات المباعة والعكس صحيح (أحمد، 2012).

وطبقاً لقانون الطلب فإن السعر الأمثل يتم تحديده باختيار هدف تسعيرى محدد وتجميع المعلومات اللازمة عن تكاليف الخدمة المباعة ويرى Monroe أنه من الزاوية الاقتصادية فإن أهم أهداف التسعير تكون على النحو التالى:

تعظيم الربح فى الأجل القصير. - تعظيم الإيرادات. - تعظيم كمية الخدمات المباعة بالميناء.

ويرى الاقتصاديون أن أفضل سعر ممكن هو السعر الذى يحقق أكبر فائض بين إجمالى الإيرادات وإجمالى النفقات للميناء ككل (منصور، 2016).

البعد المحاسبى لقرار التسعير

ناقش المحاسبون موضوع تسعير المنتجات. واعتبروا أن تحديد التكلفة هو نقطة البداية التى يتحدد على أساسها سعر بيع الخدمة، حيث تضاف نسبة مئوية للتكلفة كنسبة ربح، بحيث تمثل التكلفة مضافاً إليها نسبة الربح سعر بيع الخدمة. ثم اختلفوا بعد ذلك فى تحديد مفهوم التكلفة، وقد عرض المحاسبون لأسلوبين عند تحديد التكلفة. أولها التكلفة الكلية للخدمة المباعة والثانى التكلفة المتغيرة للخدمة المباعة.

أسلوب التكلفة الكلية Absorption Costing

Method

يتعرض هذا الأسلوب لكيفية تحديد سعر البيع للخدمة على أساس التكلفة الكلية. ويقصد بها تحديد نصيب الخدمة المنتجة من التكاليف المتغيرة. فضلاً عن نصيب عادل محمل من التكاليف الثابتة. ومن ثم يضاف نسبة مئوية إلى إجمالى تكاليف الوحدة الكلية كنسبة ربح (Jeon and Amekudzi, 2005).

أسلوب التكلفة المتغيرة Variable Costing

Method

يعتمد هذا الأسلوب على التكلفة المتغيرة بدلاً من التكلفة الكلية. مع تجاهل التكاليف الثابتة فى تحديد سعر بيع الخدمة. ويتميز هذا الأسلوب بأنه يمكن تجنب بعض المشاكل الناجمة عن الاستعانة بالأسلوب الأول مثل مشكلة

2- أبراز أهمية موقع ميناء شرق بورسعيد ودوره كميناء محوري ومركز لوجستي عالمي.

3- المساعدة فى تعظيم الإيرادات وزيادة أرباح الميناء وخفض التكاليف للوصول لتحقيق التشغيل الأقتصادي الأمثل وسرعة الأداء لها.

4- دراسة وتحليل مدخل التكلفة اللوجستية ومدى ملائمة استخدامه لتسعير خدمات ميناء شرق بورسعيد الجديد لتطوير نظم التكاليف المطبقة فى البيئة التقليدية الحالية لصناعة النقل البحرى.

أهمية الدراسة

1- تعد هذه الدراسة امتداداً لجهود الباحثين بشأن تطوير عمليات الشحن والتفريغ والتي تساهم فى تحقيق الاستخدام الأمثل للموارد التى تمتلكها الموانئ.

2- العمل على رفع كفاءة استخدام الرصيف "مؤشرات استخدام الأرصفة" وهناك مؤشران:

أ- نسبة إشغال الرصيف "هى الفترة التى نقضيها السفينة على الرصيف منسوبه للوقت الكلى للرصيف نفسه وفقاً للمقياس السنوي أو الشهري.

ب- مده عمل الرصيف وهو جزء من بقاء السفينة على الرصيف الذى يفترض أن يجرى فيه العمل وقت التشغيل الفعلي للسفينة على الرصيف.

دراسة وتحليل مدخل إدارة التكاليف اللوجستية ومدى ملائمة استخدامه فى تسعير خدمات الميناء

تلعب قرارات التسعير دوراً هاماً فى نشاط الموانئ حيث تشكل بعداً حيوياً يتعلق بتخطيط وتنفيذ الاستراتيجية الشاملة للميناء وتتميز قرارات التسعير بتداخل وتشابك الأبعاد والمحاور المؤثرة فيها والتي يمكن تبويب أهمها على النحو التالى:

أ- البعد الاقتصادي لقرار التسعير.

ب- البعد المحاسبى لقرار التسعير.

ج- البعد التسويقي لقرار التسعير.

د- البعد القانونى لقرار التسعير.

ولا شك أنه مهما تعددت المفاهيم والأبعاد لقرارات التسعير، يظل الاعتماد على البيانات والمعلومات المحاسبية والتكاليف هى حجر الزاوية فى اتخاذ قرار التسعير (بدوى، 2012).

أبعاد قرارات التسعير للمنافسة العالمية

فيما يلي يتم تناول كل بعد من أبعاد قرارات التسعير باختصار كما يلي:

ويتضح مما سبق أن وظيفة التسعير تلعب دوراً هاماً في إتمام نجاح الوظيفة التسويقية وذلك لإرتباط سعر المنتج أو الخدمة بالجهود المبذولة في تصميم الخدمة وكيفية توزيعها ونوعية سياسات الترويج الخاصة بها. وعلى الرغم من أن المكونات الأساسية لسياسة التسعير (التكاليف، المنافسة، الطلب) تعتبر متماثلة في مختلف أنواع المنظمات إلا أن المزج الأمثل لهذه المكونات في الموائى يتوقف على العوامل التالية (Abdellah, 2001):

- طبيعة منتجات وخدمات كل ميناء.
- طبيعة أسواق الميناء.
- الأهداف العامة للميناء.
- نوعية الميناء (محورى أو رافدى).
- الموائى الأخرى المنافسة للميناء.

مصادر التعريف بخدمات الموائى

أ- قرار اختيار العمل للميناء الذى يتعامل معه يخضع لعوامل كثيرة مؤثرة فيه، أهمها دوافع استخدامهم لهذا (الميناء) ومصادر تعريفهم بهذا الميناء.

ب- تأتى الاتصالات التى تبدأ من جانب إدارة الميناء فى مقدمة وسائل التعريف بالميناء، تليها الاتصالات من قبل العملاء أنفسهم.

ج- كما تأتى المؤتمرات الملاحية ونوادرى الملاحية ووسائل الإعلان التقليدية فى المرتبة الثانية بعد اتصالات إدارة الميناء والعملاء (خواسك، 2009).

د- ثم تأتى الوسائل الحديثة للإعلان عن الميناء من خلال التقنيات الحديثة مثل الإعلان عن الميناء وأسعار خدماته على شبكة الإنترنت ونقاط التجارة الإلكترونية الدولية.

وتعتبر عملية الإعلام التسويقى للميناء من أهم بل لب التسويق ذاته، وبالإضافة إلى ما سبق فإن هناك عدة طرق للإعلان عن خدمات الميناء مثل:

- 1- الإعلان بالصحف الملاحية المتخصصة.
- 2- عقد الندوات الدولية بالميناء والحرص على وجود ممثلين للميناء بالندوات المتخصصة بالخارج.
- 3- إصدار النشرات والكتيبات والأفلام التليفزيونية لشرح مزايا وخدمات الميناء والتعريف بجميع أنشطته (Boukhatmi, 2002).

4- عقد اتفاقات شاملة (Package deals) مع الشركات الضخمة لضمان حد أدنى من الحركة سنوياً مع تخفيض فى الأسعار المقدمة لها.

5- ملاحقة الاتصال المستمر بالشركات الملاحية الكبرى بذكاء.

تحميل التكاليف الثابتة وتحديد معدل التحميل. ويفضل لى نستفيد من مميزات هذا الأسلوب أن يتوافر لدى إدارة المنشأة تقدير دقيق ومقبول لحالة الطلب فى السوق. حتى يمكن تطبيق أسلوب التكلفة المتغيرة الذى يتحدد على أساسها السعر الذى يحقق الحد الأقصى للأرباح الذى يرغبه الميناء.

وتتبع أهمية المعلومات المحاسبية بصفة عامة والمعلومات المحاسبية الإدارية بصفة خاصة فى إمكانية استخدامها فى تطبيق طرق التسعير المختلفة التى منها ما يلى:

- طريقة إضافة نسبة إلى التكلفة.
- التسعير وفقاً لحجم التعادل.
- تسعير المنتجات الجديدة.
- التسعير على أساس معدل العائد عن الأموال المستثمرة.
- التسعير على أساس التكاليف المتغيرة.
- تسعير خطوط إنتاج الخدمات المينائية.
- تسعير قنوات التوزيع.

ولا شك أن استخدام التكاليف اللوجستية كعنصر هام من عناصر تخفيض تكاليف النقل والتوزيع والإمداد تساعد فى قرار التسعير لخدمات الميناء بشكل أفضل من الطرق التقليدية (خواسك، 2009).

البعد القانونى لقرار التسعير

فى بعض الدول الأوروبية وكذلك فى الولايات المتحدة الأمريكية توجد العديد من سياسات واستراتيجيات التسعير التى قد تبدو مغرية ومربحة ولكنها تعتبر غير قانونية وتؤدى إلى فرض عقوبات شديدة على الشركات التى تنتجها ومن أمثلة هذه السياسات ما يلى:

- سياسة تثبيت السعر.
- سياسة التمييز السعري.
- سياسة الأسعار غير العادلة.
- سياسة الأسعار غير المعلنة.

البعد التسويقى لقرارات التسعير

يتفق معظم خبراء التسويق على أن الوظيفة التسويقية الشاملة تتكون من العناصر التالية:

- تخطيط المنتج أو الخدمة المطلوب تسويقها.
- تسعير المنتج أو الخدمة.
- سياسات التوزيع الخاصة بالمنتج أو الخدمة.
- سياسات الدعاية والترويج.

ساعات العمل وتقل بنقص عدد هذه الساعات (منصور، 2016).

السياسة الخاصة باتفاقيات استخدام الأرصفة

تستخدم هذه السياسات في حالة الأحجام الكبيرة من البضائع حيث لا تطبق سياسات الرسوم العادية. وهذه الطريقة لها ميزات لكل من إدارة الميناء وعمالها حيث يتم توقيع اتفاقيات خاصة بالسفن النظامية وكبار التجار المصدرين والمستوردين وتتضمن الإتفاقيات تحديد فئات الرسوم وشروط دفعها خلال فترة زمنية معينة وشروط ميسرة لهم (زرزور، 2006).

أثر قرار التسعير على تنافسية الموانئ البحرية

بناء على ما سبق فإنه عند تحديد قرار التسعير المناسب لخدمات ميناء شرق بورسعيد يجب مراعاة العناصر التالية (العملاء - نمط الخدمة المينائية- التكاليف - المنافسة - والأسواق الدولية):

العملاء Customers هم محور اهتمام إدارة الميناء

ويجب أن تدرس مشاكل التسعير من وجهة نظر العملاء. نظراً لأن أي زيادة غير مخططة جيداً لأسعار الموانئ سوف تؤدي إلى رفض العملاء لخدمات الميناء. واتجاههم إلى خدمات موانئ المنافسين. كما يجب دراسة قرار العميل نفسه، هل يسدد ثمن الخدمة بنفسه أم ينقل إلى آخرين، وهل يمثل المبلغ المدفوع لسداد قيمة الخدمة نسبة مؤثرة من إجمالي تكاليف العملاء، وهل هناك علاقة بين ارتفاع السعر وارتفاع مستوى الجودة في سوق الخدمات المينائية الدولية.

الخدمة المينائية

- هل يتحمل العميل تكاليف كبيرة في البحث عن خدمات الموانئ المنافسة.
- هل يشكل توقيت أداء الخدمة عامل مؤثر بالنسبة للعميل.
- هل هناك قدرة للعميل على مقارنة مستويات أداء الأسعار للخدمات البديلة؟
- هل يتمتع العميل بحرية استبدال مؤدى الخدمة (الميناء) بدون تحمل تكاليف كبيرة أم أن خدمة الميناء احتكارية (Abdellah, 2001).

المنافسة والأسواق الدولية

- مدى اختلاف الخدمة المينائية المقدمة عن الخدمات الموانئ المنافسة.
- العوامل غير الملموسة التي تؤثر على قرار التعامل مع الميناء وتلقى الخدمة (مثل شهرة الميناء).

6- عقد دورات تدريبية على المستوى العالمي للعملاء الحاليين والمستقبليين عن كيفية التعامل مع أنشطة الميناء.

سياسات التسعير لخدمات الموانئ

ومن العرض السابق يتضح أن هناك عدة طرق لتحديد سياسات تسعير خدمات الموانئ من أهمها الآتي:

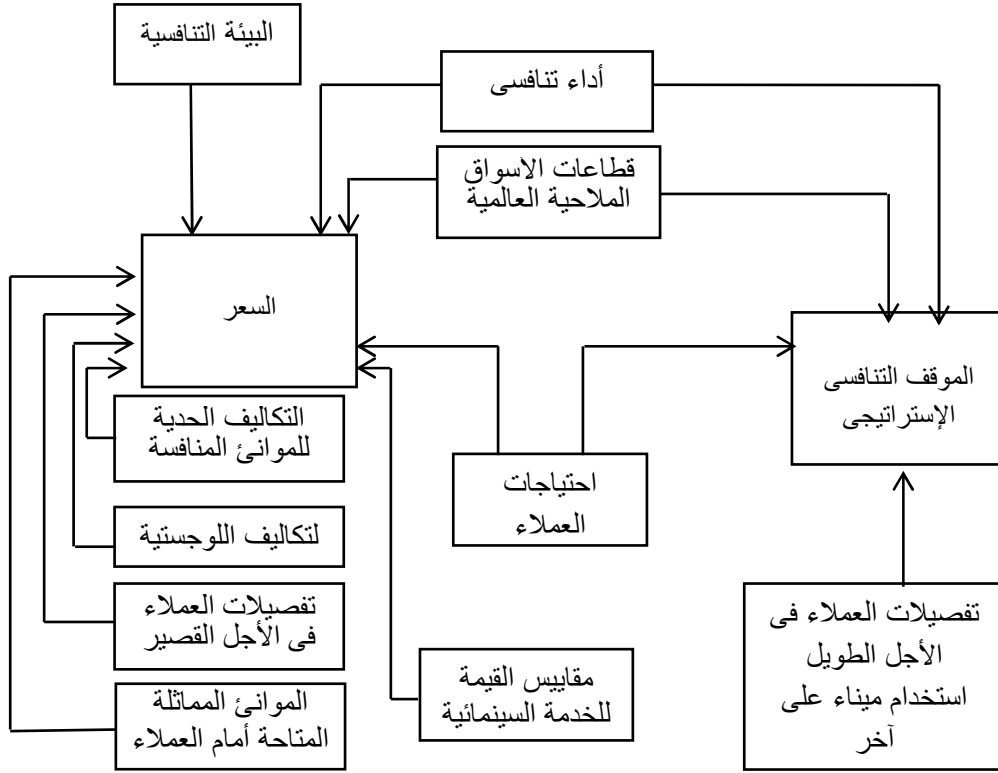
سياسة التعريفات المنشورة

من الضروري لأي ميناء أن يقوم بنشر تعريفه مجموعة الخدمات التي يمكن أن يقدمها على عملائه وأن يوضح للعملاء أساس فرض هذه الرسوم وتمثل الأسعار المنشورة لكل وحدة تكلفة، الحد الأعلى للسعر لتوضيح أن الخدمات قد تم تسعيرها بطريقة صحيحة. وهناك هدف هام للتعريف وهو التأثير على تداول حركة البضائع. وعلى سبيل المثال فإن تسعير خدمات التخزين بالميناء تكون على أساس الفترة التي تقضيها بضائع العملاء (مكوئها) بمخازن الميناء، ومن المنطقي ترتيب التعريفات بنفس طريقة وحدة التكلفة للسماح بالتوسع السليم للإيرادات طبقاً للخدمات التي تقدمها إدارة الميناء حيث تعكس التعريفات السياسة المالية للميناء. ويجب أن تكون هناك معايير لهيكل التعريفات تفضل بين الصادرات والواردات. بالإضافة إلى ضرورة وجود شروط خاصة بالسفن الخطية ويجب أن تغطي هذه الرسوم كافة الخدمات المقدمة الأمر الذي يساعد على توفير إيرادات مستمرة لتطوير الميناء (عيسى، 2005).

السياسة الخاصة بالتكلفة والرسوم

ويتم طبقاً لهذه السياسة تحديد الرسوم على أساس تحديد السعر بالساعة سواء لعمالة الميناء أو لمعداتهما ويشمل هذا السعر تكلفة التشغيل بالإضافة إلى هامش ربح. وبضرب عدد ساعات العمل المطلوبة للخدمة في سعر الساعة يتم الحصول على تكلفة الخدمة المطلوبة. وباستخدام هذه السياسة يتم خفض الخطر بالنسبة لسياسة تشغيل الميناء كما يمكن تنفيذ العمل المطلوب خاصة في الأوقات الإضافية لتشغيل الميناء طالما أن سعر تقديم الخدمة يشمل تكلفتها وهامش من الربح وخاصة في وجود تصور من جانب العملاء فإن ذلك قد يؤثر على هيكل التكلفة للميناء.

أما عيوب استخدام هذه السياسة، فلا توجد حوافز للإنتاجية حيث يتم ربط الرصيد والمعدات لفترة أكبر من الفترة الضرورية فكما كان تدفق العمل بطريقة أبطأ كلما زاد الدخل، كما أن العميل ليس لديه أساس ثابت لحساب الرسوم المطلوبة منه حيث يحسب الرسوم على أساس عدد الساعات التي تستغرق في عمليات الشحن والتفريغ والتخزين، هذا بالإضافة إلى أن إيرادات الميناء تعتمد بشكل كبير على ميول العملاء فتزيد الإيرادات بزيادة عدد



شكل 1. العلاقة بين السعر والموقف التنافسى للميناء

المصدر: من إعداد الباحثة، 2017

- 1- التكاليف وقرارات التسعير.
- 2- السعر التوازنى وسعر التعادل.
- 3- مرونة الطلب الخارجى.
- 4- أسعار الصرف.
- 5- معدل الاستيراد ونفقات التطوير.
- 6- الضرائب والرسوم الجمركية.
- 7- التدخل الحكومى فى الأسعار.

التكاليف

فمن الأهمية دراسة سلوك التكاليف، والتعرف على دوالها، ونماذجها، وأثرها على الدخل خاصة فى حالات وجود مزيج متعدد من أسعار الخدمة المباعة. أما الخدمات التى تسعر أساسا بأقل من تكلفتها، فتكون بكميات محدودة من موارد الميناء وفى ظل الأسواق العالمية التى تتصارع فيها المنافسة، حتى تقبل الأسعار التى تتحدد من قبل القوى التنافسية. أما فى الأسواق العالمية الأقل منافسة فللمديرين

وأما المتنافسين Competitors فهم لا يقلون أهمية عن العملاء حيث يجب أن يهتم الميناء بالقوى التنافسية فى السوق، ومدى قدرتها على تخفيض الأسعار حتى تصل إلى مستوى الأسعار التنافسية، فلا شك أن العمل بدون منافسين rivals سوف يؤدي إلى ارتفاع الأسعار. لذا فمن الضروري التعرف على معلومات عن تقنية المنافسين. وطاقة الميناء والسياسات التشغيلية، والقدرة على تقرير تكاليف المنافسين. ومن البديهي أن الميناء يجب أن يتمتع بنظرة شمولية "كونية" تشمل المنافسين المحليين والعالميين عند اتخاذ قرارات التسعير. لذلك فمن المهم الاستعانة بمفهوم التكلفة المستهدفة (TC) لما لها من دور فعال فى تحليل قدرات المنافسين.

وأما ما يتعلق بالأسواق الدولية فنجد أن التسعير فى ظل الأسواق الدولية المنافسة يختلف عن التسعير للأسواق المحلية. ففي ظل التكتلات الدولية والعولمة وانتشار العديد من الموائى المحورية المنافسة فى منطقة البحر الأبيض المتوسط، يجب أن يراعى التسعير لميناء شرق بورسعيد كميناء محوري دولي ما يلي:

ولذلك فالهدف الرئيسى من إنشاء الموانئ (المحورية مثل ميناء شرق بورسعيد) هو:

1- خفض تكلفة الخدمات التى تؤدى للسفن بهذه الموانئ مما يودى إلى اجتذاب العديد من الخطوط الملاحية للعمل بها وخاصة سفن الحاويات وسفن البترول وسفن الصب الجاف وغيرها.

2- خفض تكلفة تداول البضائع وتخزينها مما يشجع العديد من أصحاب البضائع للعمل من خلال هذه الموانئ. بالإضافة إلى.

3- خفض التكلفة الاستثمارية للشركات العاملة داخل هذه الموانئ مما يودى إلى اجتذاب العديد من الشركات الأجنبية والاستثمارية.

4- توفير أحداث المعدات وبأقل الأسعار

5- خفض تكلفة الخدمات بها سواء بالنسبة للسفن أو البضائع على السواء.

6- الإقلال من فترة مكوث السفن بهذه الموانئ مما يزيد من سرعة دوران السفن.

7- تعاضد الأنشطة المكملة للخدمات مثل تموين السفن بالوقود والمياه والمواد الغذائية.

8- إصلاح السفن والحاويات وتأجير السفن والمعدات والحاويات.

9- الأشغال البحرية بأنواعها المتعددة مما يودى فى النهاية إلى تدفق العملات الصعبة واستيعاب الأعداد الغفيرة من العمالة فى هذه المجالات المختلفة.

وبالتالى يكون من المهم لسلطة الميناء التعرف على التكاليف الخاصة بتقديم التسهيلات والخدمات لعملاء الميناء. ومعرفة هذه التكاليف خاصة إذا كان الهدف وضع سياسة تسعير لخدمات الميناء تقارن بين الرسوم التى يتقاضاها الميناء من العملاء نظير استخدام التسهيلات وتكاليف استخدام هذه التسهيلات لخفض هذه التكاليف إلى أدنى حد ممكن مما يساعد فى خفض تسعيرة خدماتها كما يوضح شكل 2.

ويمكن تقسيم تكاليف الميناء إلى تكاليف تشغيل وتكاليف لا تخص التشغيل. وترتبط تكلفة التشغيل بالخدمات التى تقدم إلى عملاء الميناء. أما التكاليف التى لا تخص التشغيل فهى عبارة عن الخدمات التى لا تقدم مباشرة إلى عملاء الميناء مثل التكاليف الإدارية. كما يمكن تقسيم التكاليف إلى تكاليف ثابتة لا تتأثر بحجم الإنتاج وتكاليف متغيرة تتأثر بحجم الإنتاج. وعند احتساب التكلفة الكلية للتشغيل تؤخذ بنود التكلفة الآتية فى الاعتبار:

بعض الأدوار فى أعداد الأسعار. حيث تعتمد قرارات التسعير، على وجهة نظر العملاء فى تقويم المنهج، واستراتيجيات التسعير لدى المنافسين، وتكاليف المنتج/الخدمة، والتكاليف اللوجيستية والنماذج الاقتصادية للتسعير التى تحدد سعر المنتج والتفاعل بين العرض والطلب حيث يؤثر العملاء على الطلب، من ثم الأسعار، كما يؤثر المنافسون على العرض، ومن ثم الأسعار أيضا (Jeon and Amekudzi, 2005).

المدخل المقترح للتسعير باستخدام التكاليف اللوجيستية

سبق القول أن مشروع الميناء يتطلب مشاريع فرعية أخرى يجب أن تواكبه للتكامل معه وتسهم فى نجاحه ويمكن تحديد أهمها فيما يلى:

1- إنشاء ميناء محوري بالمكان المحدد له بشرق تفرعة قناة السويس بكل مشتملاته.

2- القيام بتطوير مينائى دمياط وبورسعيد.

3- القيام بإنشاء منطقة اقتصادية وصناعية كبرى تتمتع بامتيازات خاصة.

4- إنشاء شبكة النقل متعدد الوسائط.

5- إدخال أنظمة اللوجيستيات (سلسلة الإمداد Supply Chain).

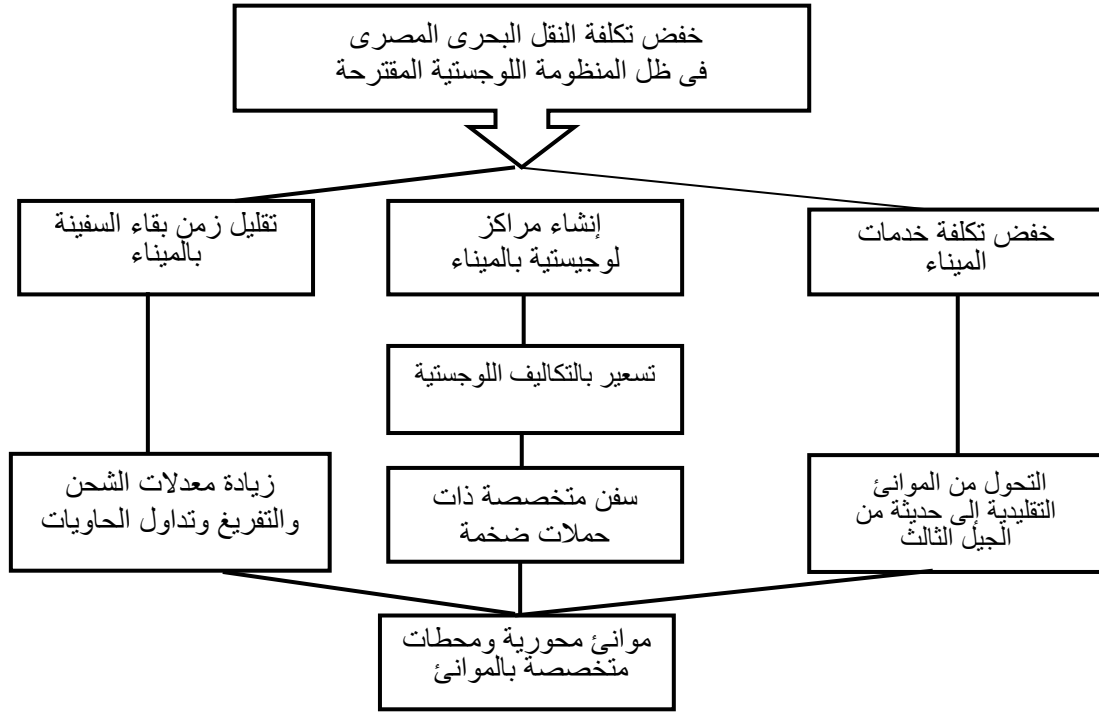
6- إدخال نظم الاتصالات ونظم المعلومات المتقدمة.

ويشتمل على عدة عناصر هى كما يلى:

خفض تكلفة خدمات الميناء

حيث تعتبر خدمات الميناء الرئيسية هي العمود الفقري للموانئ مهما تقدمت وتنحصر فى عمليات الشحن والتفريغ والتخزين وتداول الحاويات، ولذا نجد أن هذه الخدمات فى موانئ الجيل الثالث تتم باستخدام معدات حديثة متقدمة تكنولوجيا لزيادة إنتاجية الميناء وتقليل زمن بقاء السفن بالأرصعة (خواسك، 2009).

وهو ما يتضح فى هذا الميناء حيث نجد أن الاتجاه إلى كثافة رأس المال بدلا من الكثافة العمالية هو الاتجاه السائد فى الموانئ الحديثة. ونظرا لتغير أنماط التخزين بعد استخدام الحاويات أصبح الاهتمام بالمخازن المسقوفة غير ذى جدوى والاتجاه نحو إنشاء الساحات المكشوفة ذات المواصفات الخاصة لتستيف الحاويات بارتفاعات كبيرة هو الاتجاه السائد بالموانئ حيث أمكن على مساحات محدودة- نسبيا - تخزين آلاف الأطنان - بل ملايين الأطنان - مما أدى إلى ضرورة ربط الميناء بمراكز المعلومات العالمية والموانئ الأخرى باستخدام تبادل المعلومات الإلكتروني (EDI) Electroni Data Interchange بالإضافة إلى الخدمات اللوجيستية (Abdellah, 2001) Logistics.



شكل 2. فى ظل منظومة لوجستية متكاملة

المصدر: من إعداد الباحثة

- 1- التكلفة الرأسمالية الخاصة بالفائدة والإهلاك.
 - 2- تكاليف الصيانة.
 - 3- التكاليف الإدارية.
 - 4- تكلفة التشغيل الخاصة بالأجور والمرتببات والقوى والوقود.
- وتتحدد أهداف حساب تكلفة استخدام تسهيلات الميناء فى الآتى: (بدوى، 2012).
- 1- التعرف على تكلفة استخدام تسهيلات الميناء وتكلفة الخدمات التى يقدمها لعملائه.
 - 2- الرقابة على بنود هذه التكاليف.
 - 3- تقديم بيانات ومعلومات تهم الإدارة فى رسم سياستها الخاصة بتسعير خدمات الميناء.
- ومعنى ذلك أن وضع نظام محاسبية تكاليف مفصل عن العمالة والمعدات والتكاليف الإدارية يؤدي إلى تسهيل اتخاذ القرارات الرشيدة خاصة فى المجالات الآتية: (أحمد، 2012)
- 1- تحديد ما إذا كان العمل فى الوقت الإضافى اقتصادياً من عدمه وتحديد المنافع الناتجة من تشغيل وريديات إضافية.
- 2- التعرف على نتائج التغيير فى التكلفة نتيجة اقتراح تشغيل جديد.
 - 3- تحديد السياسة المثلى لإحلال المعدات.
 - 4- التعرف على تكلفة الصيانة للمعدات.
 - 5- التعرف على ما إذا كانت هناك عمالة زائدة.
- كما تنقسم التكاليف الخاصة بتسهيلات وخدمات الميناء إلى نوعين:
- أ- تكاليف خاصة بالتسهيلات والخدمات البحرية وهى أما تكاليف عامة للتسهيلات مثل حاجز الأمواج أو للخدمات البحرية مثل المساعدات الملاحية وأما تكاليف محددة للتسهيلات مثل الأهوسة أو للخدمات مثل الإرشاد.
 - ب- تكاليف خاصة بالتسهيلات والخدمات البرية وهى أيضاً أما تكاليف عامة للتسهيلات البرية مثل خدمات الطرق أو للخدمات مثل مكافحة الحريق. وأما تسهيلات محددة. وتنقسم إلى تكاليف خاصة بالتسهيلات مثل المخازن الأمامية أو تكاليف خدمات مثل مناولة البضائع.
- وتعتمد كل مداخل التسعير أساساً على تكاليف خدمات الميناء ولا شك أن تخفيض تلك التكاليف سوف يؤدي حتماً

مراكز التخزين والتوزيع الرئيسية في أوروبا كما أوردته مجلة اللويدز LLOYD'S PORT MANAGEMENT، فقد قام ميناء هامبورج بإنشاء علاقات مع بعض الشركات متعددة الجنسية العاملة في مجال المنتجات الاستهلاكية مثل شركات ارنيكو/ايكيا، فوجي، كلوازاكي، أوتو-فرساند، باناسونك، ريبوك، شارب، سيمنس، تيبش - كيبسك، ياماها، فولفو وآخرين كثيرين.

وقد نجحت هذه المراكز اللوجيستية في تخفيض التكاليف إلى أدنى حد ممكن عن طريق اتباع نظام التزامن المحكم وضبط الوقت وتعد مجموعة فولفو أحد أهم العملاء الحاليين للشركة، ويقوم قسم النقل البري بها باستخدام شركة (HLD) لتخزين الأجزاء والمكونات، وإمدادها في الوقت المناسب (JIT) إلى مصانعها في السويد، هذا بالإضافة إلى التوزيع العالمي للمنتجات المصنعة بالسويد، وتتعامل الشركة أيضا في السلع الخفيفة كالبن والتوابل والتبغ، وبضائع أخرى عامة وعادية. والشركة مرخصة من بورصة لندن للسلع والتمتع ويمكنها إصدار التفويضات، وكل هذا أدى إلى تخفيض التكاليف بهذه الشركات، حيث أنهم فعلوا كل ما بوسعهم حيال التحكم في التكاليف، ويستدعي الآن إجراء توفير أكبر في الموانئ والتحكم في تكاليفها لهم.

جودة المنتج بسعر تنافسي، وهو ما تتطلبه الظروف الحالية في الأسواق من منافسة ضاربة، تتطلب مثل هذه المنظومة اللوجيستية المتكاملة للموانئ البحرية (بدوي، 2012).

المستخلصات

1- توافر القدرة التنافسية للموانئ المصرية ومنها ميناء شرق بورسعيد وقدره الميناء على التعامل مع وظائفه بدلا من خسارة فرص السوق.

2- إن استمرار التكاليف اللوجيستية في تسعير خدمات ميناء شرق بورسعيد وإعادة الهيكلة المالية مطلب ضروري للمنافسة الحقيقية بين موانئ العالم.

3- إن تطوير الموانئ أدى إلى زيادة المنافسة لتحقيق قيمة مضافة وبالتالي تحولت إلى مراكز لوجيستية للأنشطة التي تحقق قيمة مضافة للميناء.

4- لرفع كفاءة أداء النقل والشحن والتفريغ يجب تحويل الميناء إلى ميناء محوري يعتمد على اللوجيستيات ليكون الميناء مركز مفصلي أساسي في سلسلة النقل المتكامل.

5- إن تطوير الإداء التشغيلي الوطني هو مطلب قومي بقدر ما هو مطلب اقتصادي وأدراك مدى خطورة سيطرة خدمات النقل البحري الأجنبي ويبرر هذا اهتمام الدولة بتطوير ميناء شرق بورسعيد وتحويله لمركز لوجستي عالمي.

إلى تخفيض تعريفات خدمات الموانئ، ولكن كيف يمكن تخفيض تكاليف خدمات الموانئ (Abdellah, 2001).

إن هذا الهدف يحتاج إلى عنصرين هامين هما:

أ- إيجاد وعى تكاليفي لدى جميع العاملين بالميناء.

ب- اتخاذ إجراءات رقابية معينة للتحكم في التكاليف.

أما الوعي التكاليفي للعاملين بالميناء فلن يتأتى إلا إذا تغيرت مفاهيم عديدة، وأهمها أنه ليس من الضرورة أن يحقق الميناء أرباحا سنوية، وأن الميناء ما هو إلا مصلحة حكومية، هذا المفهوم يجب أن يتغير ويصبح على عكس ذلك بالضبط فالميناء يقدم خدمات عليها طلب، والميناء ما هو إلا مشروع اقتصادي يجب أن يحقق عائدا على الاستثمارات المالية المستثمرة فيه بما لا يقل عن عائد الفرص البديلة في المجتمع. الأرباح تتحقق عن طريق زيادة استغلال طاقة الميناء لتحقيق أكبر إيراد ممكن، بأقل تكاليف ممكنة، أما من حيث الإجراءات الرقابية لتخفيض التكاليف بالميناء فيجب أن تبدأ أولا بتحليل الأنشطة في الميناء واستبعاد الأنشطة التي لا تحقق قيمة مضافة أي التي يمكن الاستغناء عنها دون أن يتأثر نشاط الميناء الإيرادي بها. فهذه الأنشطة غير الهامة تستهلك موارد اقتصادية دون ميرر ومن ثم يجب استبعادها.

كذلك يمكن ترشيد الأنشطة الضرورية لتحقيق الإيراد: يتم هذا عن طريق التشغيل الجيد للعمالة والمعدات، والتحكم الجيد في الحركة بالميناء. بعض الكتاب يرى أنه يمكن ضمان التشغيل الجيد والكفاء للتسهيلات المختلفة في الميناء إذا فرضت كل رسوم الميناء على السفن (دون البضاعة) مما يجعل لدى ملاك السفن حافزا على سرعة الشحن أو التفريغ وعدم البقاء طويلا على الأرصفة وبالتالي يزيد معدل استخدام التسهيلات المتاحة، وتزيد الإيرادات لكل فترة زمنية (Boukhatmi, 2002).

هذه السياسة تم إتباعها مؤخرا في ميناء "ملبورن" في استراليا، فقد أسفرت هذه السياسة عن ارتفاع الكفاءة لكل رصيف (مقاسة بعدد الأطنان لكل سرعة- رصيف) كما انخفض متوسط وقت أشغال الرصيف لكل سفينة، وزاد معدل المناولة للحاويات لكل ساعة/ ونش (ذكي، 2014).

وهذا يؤدي حتما إلى تخفيض التكلفة لكل وحده نشاط منتجة. وضرورة اتباع استراتيجية جديدة في تسعير هذه الخدمات باستخدام منظومة اللوجيستيك التي تضم التكاليف اللوجيستية، كما يمكن إبراز أهمية إنشاء مركز لوجيستي بميناء شرق بورسعيد يشمل منظومة اللوجيستيك ككل التي من أهم روافدها، نظام التكاليف اللوجيستية عن طريق التحليل التالي:

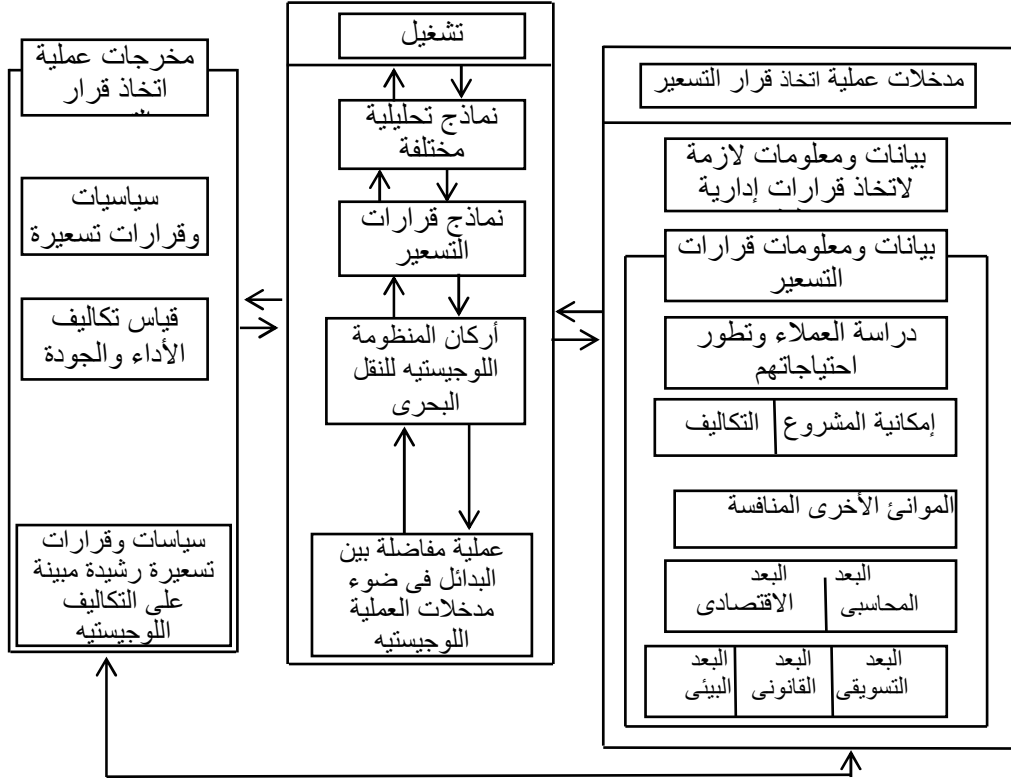
وهذا التحليل يدعم مركز لوجيستيك الميناء ويجعله على غرار مراكز اللوجيستيك الأوروبية التي اتسع دورها بشكل متزايد وإزداد أهمية دور اللوجيستيات كواحدة من

جدول 2. تحليل الفرص والتحديات ونقاط القوة والضعف لمشروع المركز اللوجستي في ميناء شرق بورسعيد SWOT analysis

البيئة الداخلية للمشروع Internal Environment	
نقاط القوة (S) Strengths	نقاط الضعف (W) Weaknesses
<ul style="list-style-type: none"> • موقع فريد لا نظير له. • سلعة متوفر ظهور فرضى متسع • وجود في منطقة ميناء محوري • عدم وجود انحراف عن خط السير الملاحي. • نقل مركز التجارة لمصر إليه. • الاستقرار السياسي في مصر. • تزايد حركة الإصلاح الاقتصادي. • وقوعه على قناة السويس 	<ul style="list-style-type: none"> • ضعف النظم الإدارية. • ضعف النظم • عقبات مالية تعوق الاسراع في التنفيذ. • ضعف الاهتمام بمفهوم النقل متعدد الوسائط (بحري- جوى). • رغم تميز موقع مصر • ضعف معدلات الأداء بالموانئ الحالية.
البيئة الخارجية للمشروع External Environment	
الفرص Opportunities	التحديات Threaten (T)
<ul style="list-style-type: none"> • ازدياد الاهتمام العالمي بالمفاهيم الحديثة للوجستيك. • ازدياد سعة سفن الحاويات من الأجيال الحديثة. • ازدياد الاهتمام بتكاليف التزامن المحكم (Just - in - time) • ازدياد مدى سفن الروافد وبذلك يمكن للمركز خدمة شرق ووسط البحر المتوسط، وشرق أفريقيا والبحر الأحمر بسفن الروافد. • تزايد كبير في حركة التجارة بين الشرق الأقصى – أوروبا. 	<ul style="list-style-type: none"> • وجود عديد من المراكز اللوجستية في المنظمة. • اتجاه عدد من الموانئ المحور المنافسة في البحر المتوسط. • إقامة مراكز لوجستيك فيها مثل جويًا تاورو في إيطاليا. • عدم صدور التشريعات المصرية الداعمة للنقل متعدد الوسائط. • عامل الوقت.

المصدر: بتصريف اعتمادا على:

Johnson, James C. and Wood, Donald F., Contemporary Logistics, Fifth Edition, Macmillan Publishing Co



شكل 3. يوضح العلاقة بين عوامل قرار التسعير المبنى على التكاليف اللوجستية لخدمات ميناء شرق بورسعيد
المصدر: من إعداد الباحثة

زرزور، محسن السيد (2006). متطلبات المساعدات الملاحية لميناء شرق بورسعيد، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.

خواسك، محمد سعد (2009). الدور اللوجيستي ومدى تأثيره في عملية تطوير الأداء بالموانئ، كلية التجارة، جامعة الزقازيق، مجلة البحوث التجارية، 31.

ذكي، سامي عوض (2014). تخطيط وإدارة الموانئ، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر.

عيسى، حسين محمد (2005). إطار مقترح لإستخدام هندسة المحاسبة الإدارية في ترشيد قرارات التسعير، تجارة عين شمس، مصر.

منصور، محمد حسين (2016). العقود الدولية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر.

Abdellah, A. (2001). L'execution du contrat de transport maritime de marchandises en droit marocain et en droit francais, Litec, paris, 2001.

Boukhatmi, F. (2002). Le contrat de transport de marchandise par mer endroit algerien. Le phare N° 39Juillet.

Johnson, James C. and Wood, Donald F., Contemporary Logistics, Fifth Edition, Macmillan Publishing Co

Jeon, C.M. and A. Amekudzi (2005). Addressing Sustainability in Transportation Systems: Definitions, Indicators, and Metrics. J. Infrastructure Systems.

التوصيات

1- ضرورة استكمال منظومة الخدمات اللوجيستية في ميناء شرق بورسعيد بالتكامل مع الموانئ المصرية الأخرى القريبة منه.

2- دراسة وحل مشكلات الموانئ المصرية، وسرعة تحويلها من موانئ تقليدية إلى موانئ لوجيستية متكاملة من الجيل الثالث.

3- إلغاء الدور الحكومي في تسعير خدمات الموانئ المصرية بقرارات سيادية وزارية أو جمهورية وإنما تترك للمنافسة الحرة.

4- ضرورة إعطاء الموانئ المصرية الحالية نفس أسس ومقومات وآليات المنافسة الحرة المتنافس مع الموانئ المحورية المنفذة بنظام الـ BOT.

5- توصي الباحثة بضرورة طرح مجموعة من السيناريوهات المختلفة عند تسعير خدمات الموانئ الحديثة، لمواجهة المنافسة العالمية.

6- ضرورة الاهتمام بالإعلام عن خدمات الموانئ المصرية بالطرق الحديثة ومنها استخدام شبكة الانترنت والويب (WWW) وكذا المؤشرات الملاحية العالمية وغيرها.

المراجع

أحمد، مروة عبد المنعم (2012). الميزة التنافسية للموانئ البحرية بالتطبيق على ميناء شرق بورسعيد، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، رسالة دكتوراه، مصر.

بدوى، عصام الدين على (2012). تطوير النقل الدولي متعدد الوسائط، جامعة الدول العربية، الإسكندرية، مصر.

STUDY AND ANALYSIS OF THE ENTRANCE OF LOGISTICS COST MANAGEMENT AND ITS SUITABILITY IN THE EXPECTED PRICING OF EAST PORT SAID PORT SERVICES

Heba A.M.A. Al-Baghdadi

Fac. Int. Transport of Arab Acad. Logistics for Sci., Technol. and Maritime Transport, Egypt

ABSTRACT: To highlight the importance of the East Port Said Port, its role as a pivotal port and a global logistic center, and to study and analyze the entrance of the logistics cost and the appropriateness of using it to price the services of the new East Port Said Port to develop the cost systems applied in the current traditional environment of the shipping industry. The most important results of the research: The availability of competitiveness of Egyptian ports, including East Port Said Port and the port capacity to deal with their jobs rather than losing market opportunities, and the continuation of logistical costs in the pricing of East Port Said Port services and financial restructuring is a necessary requirement to the real competition between the ports of the world, and that the development of ports led to increased competition to achieve value added and turned into logistics centers for activities that add value to the port, and to improve the efficiency of the performance of transport and shipping and unloading port must be converted to a logistics-based port to be enamel articular essential center in the integrated transport chain, and the development of operating performance of the National is a national demand is as much demand for economic and understand the gravity of the control of foreign shipping services and justify the state's interest in developing East Port Said Port and turn it into a center for global logistic.

Key words: Management, logistics cost, entrance, port said port.

المحكمون:

1- أ.د. أحمد محمود أبو الروس
أستاذ الاقتصاد الزراعي- كلية التكنولوجيا والتنمية- جامعة الزقازيق.

2- أ.د. أنور على مرسى لبن
أستاذ الاقتصاد الزراعي- كلية الزراعة- جامعة الزقازيق.