

# تحقيق قيمة مضافة عند تحميل و/أو تفريغ البضاعة: المحطات اللوجيستية والموانئ

سنان علي الخير  
رئيس وحدة دعم القرار في وزارة النقل  
دمشق – سوريا، 2010/6/23

ترتبط اللحظة التي يحصل فيها كسر لسلسلة النقل، عند تحميل و/أو تفريغ البضاعة، بخلق قيمة مضافة بشكل وثيق. ففي الحقيقة، يمكن لكسر سلسلة النقل، والذي يمثل تكلفة في الزمن وتكلفة في أعمال المناولة تُحمّل على المُنتج، أن يعطي فرصة لشركات الخدمات للتدخل بغية إغناء المنتج من خلال معالجة البضائع وإعطاء قيمة لهذا الكسري السلسلة. هذا وتشكل الموانئ، والتي هي مركز لتحميل وإعادة تحميل البضائع، المكان المناسب لإمكانية إعطاء قيمة مضافة لهذه المنتجات. فما هو سوق اللوجيستيك؟ وكيف يمكن للموانئ أن تلعب دوراً في خلق القيمة المضافة؟

التكاليف على المستهلك النهائي (بشكل مباشر من خلال انخفاض في الأسعار أو بشكل غير مباشر كمكاسب تنظيمية وإدارية) أو دوراً في خلق قيمة معنوية للمُنتج النهائي تسمح بامتصاص التكلفة الإضافية المترامنة مع الخدمات الإضافية (تغليف، تخزين، تسنيف... ) التي تخلق قيمة مضافة. من جهة أخرى، يتجلى مفهوم القيمة المضافة أيضاً في عدد الاستثمارات والوظائف الإضافية التي يولدها هذا النشاط. فالتخصص في مهنة اللوجستيك يترافق مع استثمارات من نوع مختلف ومع خلق فرص عمل جديدة واستيعاب عمالة إضافية والمحطات المنتشرة في أرجاء المعمورة هي دليل على ذلك.

## خصائص السوق وظهور مفاهيم جديدة:

لايعتبر خلق القيمة المضافة عفويًا. فهو يتولد عن نية في التجاوب مع حاجات وطلبات الزبائن المتعددة والمتغيرة. حيث يطلبون تنوعاً مستمراً ودائماً في حزمة الخدمات والمنتجات المقدمة من جهة، وخصوصية وتميز معينين في هذه الخدمات من جهة أخرى. من هنا،

## تحميل و/أو تفريغ البضاعة على طول سلسلة النقل: قيمة مضافة واستثمارات:

يعتبر خلق القيمة المضافة، في بيئة تشد فيها المنافسة، وسيلة أساسية تمكن الشركات من التمايز والتنافس على توسيع حجم أسواقها المستهدفة ومن كسب زبائن جدد وتلبية متطلبات زبائن يبحثون عن حزمة خدمات متكاملة وغير مجزأة.

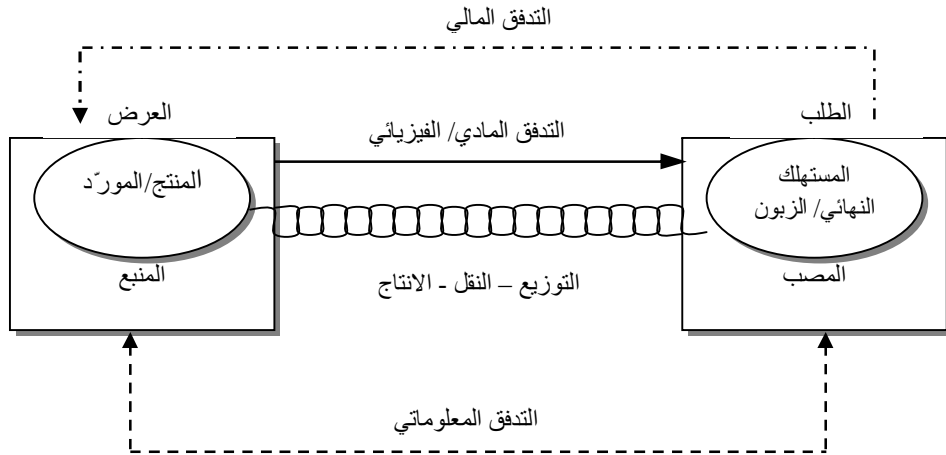
والقيمة المضافة هي تلك القيمة التي يتم تحميلها على المُنتج بعد الخدمة الأساسية التي يقدمها المنافسون وذلك بالسعر الأكثر انخفاضاً. وفي قطاع الخدمات اللوجيستية يتم التحصل على هذه القيمة عندما يذهب مزود خدمة النقل أو اللوجيستيك أبعد من عملية نقل البضائع إلى خدمات أخرى بهدف إعطاء البضاعة خصائص جديدة تُكسب المُنتج مزايا تنافسية في وجه المنتجات الأخرى. وعادة ما يقدم محترف هذه المهنة خدماته للصناعيين وينخرط ضمن الحلقة والدورة الصناعية الكلية. حيث يمارس ضمن هذه الحلقة دوراً مهماً في تخفيض

وكمية الماء الواصلة إلى المصب تعادل الكمية التي يوفرها المنبع. ترتبط هذه الكمية بموسم الشتاء وكمية الثلوج الهائلة فالمنبع يزود المصب بالماء دون مراعاة خصائص المصب وقدرة استيعابه. ومن الطبيعي القول أن الماء الفائض لن يُستفاد منه وسيذهب هدراً. بالعودة إلى الشكل 1، فإن تدفق البضائع يحاكي تماماً تدفق الماء من المنبع إلى المصب أي من المُنتج إلى المستهلك النهائي. إن التطور الذي طرأ على سلسلة الإنتاج - النقل - التوزيع هو أن منظمات الأعمال انتقلت من مفهوم **الإنتاج للإنتاج** إلى مفهوم **الإنتاج لتلبية للطلب**. بمعنى أن كمية الإنتاج وخصائصه أصبحت تتحدد حسب رغبات المستهلك النهائي، احتياجاته وطلبه وليس حسب قدرات، رغبات وعرض المنتج. و عليه نستطيع القول وباستخدام مفاهيم جديدة أننا انتقلنا من التدفق الفيزيائي المدفوع (برغبات المُنتج) إلى التدفق الفيزيائي المسحوب (بحاجات المستهلك).

أصبح لزاماً على الشركات الصناعية لمواكبة هذا التغيير تطبيق مفهوم جديد في الصناعة وهو "**التعريف الموجل للمُنتج**" و الذي بات يقوم على مبدأ التأجيل إلى أقصى حد ممكن في إعطاء المنتج صورته وخصائصه النهائية وإبقائه في حالته الأساسية التي منها يمكن البدء في إعطاء خصائص مختلفة للمنتجات حسب خصائص السوق المستهدف. وكنيجة لذلك ستعتمد بعض الشركات إلى إعادة تشكيل وتنظيم سلسلة "**الإنتاج - النقل - والتوزيع**".

أولاً، أصبحت سلسلة الإنتاج - النقل - التوزيع تتشكل حسب المصب أي حسب المستهلك النهائي كما يوضح الشكل 1 وهو شكل مبسط لسلسلة الإمداد مع اختصار العناصر، التي من الممكن أن تدخل ضمنها، إلى ثلاث عناصر: **المنتج، المستهلك النهائي و متعهد النقل بينهما**. ولفهم هذه السلسلة فإنه يجري تشبيهها بالنهر الجاري حيث يكون تدفق النهر من المنبع إلى المصب

الشكل 1:



تعددهم وتنوعهم على طول سلسلة الإمداد)، والذي بالنتيجة يستلزم اتقاناً كاملاً لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات. وهنا ينشأ عندنا مفهوم آخر وهو الـ **Efficient Consumer Response (ECR)**<sup>1</sup>

بناءً عليه، فإن إدارة سلسلة الإمداد (Supply Chain Management) تتطوي على تكامل وتفاعل تدفق المعلومات، تدفق المواد وتدفق التمويل على طول سلسلة الإمداد من المورد إلى الزبون. الأمر الذي يتحقق بإدارة شاملة للتدفقات التي تستلزم نجاح التكامل مع وبين الزبائن والموردين (مع الأخذ بعين الاعتبار إمكانية

<sup>1</sup> Efficient Consumer Response: تقنية تحقق التجاوب مع رغبات المستهلك بتزويده بما يريد بأفضل الأسعار بفضل اختصار

تتعامل معها كالجمارك مثلاً، قادرين على تقديم خدمات لوجيستية بقيمة مضافة مرتفعة على طول سلسلة الإمداد بامتلاكهم كل الأدوات التي تمكنهم من أخذ الوظيفة على عاتقهم ومن إحكام إغلاق السلسلة.

## النقل ضمن السلسلة اللوجيستية: من مفهوم

### الكلفة إلى مفهوم القيمة:

يعتبر النقل واحداً من العتلات الأساسية التي ترفع من مستوى السلسلة اللوجيستية. فاللوجيستيك عند المنبع (المُنتج) أي عند توريد المواد الأولية يشكل 29% من إجمالي تكلفة الخدمات اللوجيستية في حين أن هذه التكلفة أثناء العملية الانتاجية (ضمن المصنع) تشكل 7% أما الـ 64% المتبقية فإنها تعود للخدمات اللوجيستية عند التوزيع إلى زبائن في أماكن مختلفة (المصب). وأكثر من ذلك فإن 35% من التكاليف اللوجيستية يمكن ردها إلى مصاريف تعود لعمليات النقل<sup>3</sup>. وبذلك فإنه بات من الضروري التعامل مع كسر السلسلة، الاختياري أو الالزامي، كوسيلة لخلق قيمة مضافة وليس كمضيعة للوقت.

يمكن تحويل هذه الكلفة إلى قيمة من خلال الاعتماد على **مقاولين من الباطن** تلجأ إليهم الشركات بغية تركيزها على اختصاصها الأساسي (Business Core) حيث تقوم بتفويض وظائف النقل التي تحتاجها إلى مزودي خدمات نقل متخصصين الأمر الذي سيرفع من قيمة النقل ضمن السلسلة اللوجيستية، بارتفاع كفاءته، وبالتالي سيعود على الشركة بمزايا مختلفة يمكن تصنيفها إلى:

### مزايا استراتيجية:

- التركيز على الاختصاص الأساسي للشركة؛
- التكيف مع قصر دورة حياة المنتج (المرونة أثناء تطبيق مفهوم التعريف المؤجل للمنتج)؛

<sup>3</sup> حسب دراسة أجرتها BIPE/ASLOG

ويتجلى واضحاً عند تعقد سلسلة الإمداد بعبورها للحدود ودخول أكثر من طرف ضمنها، والذي يهدف إلى إعطاء تماسك للعملية اللوجيستية من خلال إعطاء كل المنخرطين ضمن السلسلة الفرصة للعمل سوية، بشفافية وبالتوازي على توقع حجم المبيعات، المنتجات الجديدة، عملية إطلاقها، التخفيف وغيره.

ثانياً، يعتبر ترشيد الموارد في إطار البيئة التنافسية مصدراً من مصادر التوفير والاقتصاد وبالتالي المنافسة. الأمر الذي يستوجب تخفيض المخزون (مواد أولية، مواد نصف مصنعة، منتجات تامة الصنع) وأكثر من ذلك إدارة المخزون المفترض توفره سواءً عند التوريد أو عند التوزيع، من خلال محاكاة فعلية للمخزون المطلوب، زمن نقله و توريده إلخ... حتى أن ترشيد الموارد أصبح أكثر عمقاً في هذه الأيام إذ من المهم والضروري مراقبة وتحليل التدفق العكسي أو العائد من السوق باتجاه الشركة (تغيير في التخفيف، بضائع غير مبيعة...) لمعرفة الآراء الارتدادية. وهنا أيضاً ينشأ عندنا مفهوم جديد وهو الـ **Just In Time (JIT)**<sup>2</sup>، والذي يلعب دوراً مهماً في تخفيض التكاليف نظراً لأن العرض يتحقق فقط عندما يتحقق الطلب المكافئ له وبالتالي تخفيض الفاقد أو الهدر إلى أكبر درجة ممكنة وترشيد الاستثمارات في المخزون. لذا، باتت السياسات التجارية التي تتيح للمستهلك رد المنتج وإعادةه هي التي تدفع إلى التركيز على سياسات الترشيح. ولمواجهة هذه الاحتياجات والتغيرات الجديدة فإن تكتيكاً جديداً يجب أن يطرأ على تنظيم سلسلة الانتاج – النقل – التوزيع. الأمر الذي يدفع بالشاحن أكثر فأكثر نحو أن يعهد بتنظيم سلسلته إلى وكلاء نقل ولوجيستيك استثنائيين ومحترفين، يتوضعون بين الشركة وزبائنهم والأطراف الأخرى التي

زمن تسليم البضائع الناتج عن الاستفادة من المحطات اللوجيستية.

<sup>2</sup> تقنية تفيد في ضبط التدفق الفيزيائي واختصار Just In Time: زمن الإمداد بحيث تتم عملية النقل ضمن وقت محدد سلفاً يتم احترامه، وتتجلى عند الانتاج النمطي وسلاسل النقل المتكررة.

- الاستفادة من كفاءة وخبرة مزود الخدمة.

### مزايا تنظيمية:

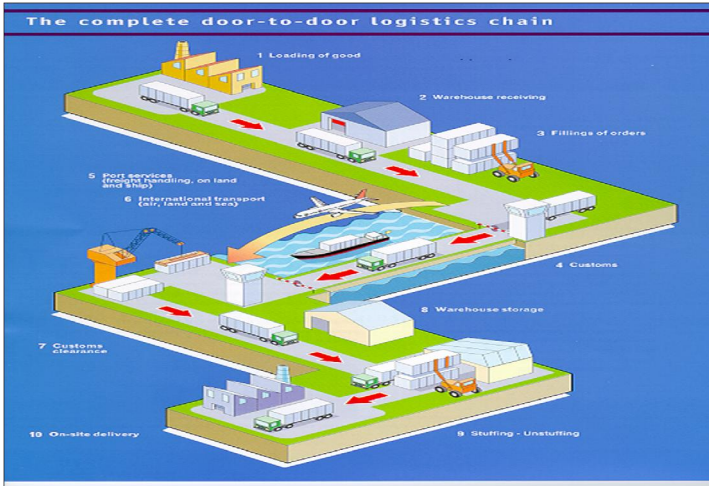
- تجميع التدفقات الفيزيائية ضمن مركز لوجيستي واحد (مركز توزيع، مستودع....)؛
- الاستعاضة عن الأماكن التي كانت مخصصة لخدمة اللوجيستيك بأماكن للإنتاج؛
- اقتصار الشركة الصناعية على عدد محدد من اليد العاملة لأغراض اللوجيستيك.

كما يتجسد خلق القيمة المضافة أيضاً بإضافة خدمات أخرى على البضاعة أثناء مرحلة تفويضها إلى الغير والتي يمكن رفعها عن كاهل الشركة الأم. وهذه الخدمات أيضاً متنوعة وفيمايلي بعضاً منها:

- عمليات النقل والأطراف المساعدة لإتمام النقل: وكيل النقل، الإمداد عند التوريد وعند التوزيع، إدارة مرآب الحاويات والخدمات الطرقية الإضافية؛
- مراكز استقبال وسائل النقل والعاملين في النقل: مواقف، محطات خدمة وأماكن استراحة للسائقين؛ أماكن التخزين ومستودعات المناولة؛
- معالجة البضائع والأعمال النهائية على المنتجات (Finishing): إدارة الإمدادات، مراقبة الجودة، اختبارات ما قبل البيع، الربط، التغليف، الفرز والتخريم؛
- العمليات ذات الطبيعة التجارية: تحرير الوثائق، الجرد، التسويق والإعلان؛
- العمليات الاليكترونية والمعلوماتية: EDI، إدارة المخزون رقمياً، Code Barres، RFID، ومراقبة تاريخ الصلاحية؛
- الإجراءات ذات العلاقة بالتجارة الدولية: الخدمات الجمركية والسياسات الضريبية (في حال أخذ هذا الغير على عاتقه أعمال التخليص الجمركي)؛

### مزايا تمويلية:

- تخفيض التكلفة اللوجيستية الإجمالية؛
- الاستفادة من مبدأ وفورات الحجم المقدم من مزود الخدمة بدمجه للشحنات والتدفقات؛
- تحويل التكاليف الثابتة إلى تكاليف متغيرة؛
- تخفيض حجم الاستثمارات (مستودعات، وسائل نقل....) والمخاطر المرافقة؛
- تجميع وعزل التكاليف اللوجيستية ضمن الشركة.
- الإجراءات ذات العلاقة بالتسليم النهائي: إيصال البضائع إلى المحطات التي يتم فيها التوضيب. ووضع البطاقات التعريفية بالبضاعة، إيصال البضاعة إلى مخازن باعة التجزئة وتستيف



البضاعة على الرفوف.

### إمكانية تطوير وتنمية الأنشطة اللوجيستية:

لقد بلغ هذا النوع من الأنشطة مراحل ذات أهمية في الدول المتقدمة حيث أن 90% من شركات الأعمال باتت تفوض الخدمات اللوجيستية لديها إلى طرف ثالث (مقاول من الباطن) بما يترك لها المجال التركيز على نشاطها الأساسي. حتى في منطقتنا لم يعد هذا المفهوم غامضاً وإن كان يحتاج إلى بعض الجهد والوقت ليصبح عميقاً وأكثر انتشاراً. كما ويمكن القول، من جهة أخرى، أنه ليس من الضروري للشركات أن تفوض

الأسعار المنافسة، نظام إدارة الجودة، احترام المهل والمواعيد وشفافية المعلومات.

وأثناء التفويض ولتجنب مشكلة عدم الكفاءة والأهلية يتم تقديم دفتر شروط تفصيلي يحدد الواجبات والشروط التي على المقاول من الباطن احترامها. حيث يتم فيه تحديد جملة من البنود حول طبيعة العمليات وشروط تنفيذها (الوسائل، الأدوات والأساليب الواجب إتباعها)، تكلفة هذه العمليات، الإجراءات المتبعة عند نشوء النزاعات والرقابة المزمع اتباعها من الشركة. بعد ذلك يجري متابعة منتظمة من قبل الشركة فتدخل جملة من الاختبارات والمراجعات حيز التنفيذ لمعالجة المشاكل عند وقوعها حيث يتم تطبيق معايير قياس مباشرة كنسبة عدم التطابق، التأخير، الرقابة عند الاستلام النهائي ومعدل دوران المخزون. يتم كل ذلك عبر زيارات دورية ومتكررة إلى المقاول وإلى الزبائن والاعتماد على وثائق تبين وتوثق مدى رضى المستهلك النهائي ووثائق أخرى تبين مراحل التتبع في معالجة المشاكل الناشئة.

### الموائى في مواجهة متطلبات اللوجيستىك:

تلعب الموائى دوراً في انسياب البضائع فهي بذلك تشكل المكان الطبيعي والأكثر ملائمة لقيام محطة لوجيستىة ولخلق قيمة مضافة للبضائع. ولكن بدورها تعتبر الموائى أيضاً حلقات حساسة ضمن سلسلة النقل الدولية عند النظر إلى متطلبات الشاحنين (الشركات) وإلى مزودي خدمات اللوجيستىك الملزمين بتقديم خدمات من دون أية عيوب. فبعد تهيئة البنية التحتية المناسبة يصبح الميناء، المكان الذي يحصل فيه عمليات تفريغ وشن البضائع لنقلها من نمط نقل إلى آخر، المكان الأكثر مثالية لتوضع شركات الخدمة اللوجيستىة ليس فقط لتقديم خدمات نقل بل أيضاً لتقديم خدمات للبضائع نفسها. وهذا ما فعلته شركة (Reebook) حيث أنشأت محطة لوجيستىة لها (Plat-form) في ميناء روتردام لتجميع مدخلات الإنتاج بالقرب من الميناء المحوري الأشهر في أوروبا لتقوم بعد ذلك بإعادة توزيع المنتج

كامل السلسلة اللوجيستىة إلى طرف ثالث ف 79% منها تفوض النقل، 33% تفوض التخزين، 13% تفوض طلبات التسليم، 11% تفوض أعمال المناولة، 9% تفوض التغليف و3% تفوض التوريد<sup>4</sup>. وبالنتيجة يمكن القول أن الاتجاه العام يسير نحو زيادة دور المحطات اللوجيستىة من خلال توجه الشركات نحو تفويض الخدمات اللوجيستىة إلى طرف ثالث والاستفادة من القيمة المضافة في تحقيق ميزة تنافسية على الشركات الأخرى، فالعديد من الدراسات التي قامت بها (Arther Anderson/ TN Sofre, Mercer Management Consulting) تثبت أن هناك ميلاً عند شركات الأعمال إلى تفويض هذا النوع من الخدمات. بدوره، يفرض هذا التوجه الجديد على شركات الأعمال إجراءات ومتطلبات جديدة لضبط هذا القطاع لتحافظ على سمعتها وكفاءتها. فالبرغم من أن هدف مقاول الباطن هو النجاح، فإن على شركات الأعمال أن تضع قيوداً وحوافز على عملية تفويض الخدمات اللوجيستىة لتصبح أكثر منهجية وقابلة للإشراف من قبلها مثل:

- الرقابة على السلسلة اللوجيستىة بكليتها وعلى التناغم بين التدفقات المالية، الفيزيائية والمعلوماتية؛
- انتقاء مقاولو الباطن والانتقال إلى تكامل أفقي معهم؛
- الرقابة على الموارد البشرية؛
- الرقابة على الجودة التي ستنتقل بدورها إلى الزبون؛
- الرقابة على وثوقية المعلومات وضبط الفاقد.

كل هذا يدفع من يفكر في تفويض خدماته، في المرحلة الأولى، إلى تحليل ضرورة وجود مقاول من الباطن ومدى ضرورة تفويض جزء أو كل سلسلته اللوجيستىة. يُدرس من خلال هذا التحليل جملة من المعايير مثل: القرب الجغرافي، المؤهلات التقنية، السمعة، المركز المالي، جودة شبكة الاتصالات،

<sup>4</sup> حسب دراسة أجرتها AFT-IFTIM.

- تتناغم الإجراءات الضريبية (ضريبة القيمة المضافة، النظام التعاقدى السائد، التفاوض بالتراضي على المعالجات الضريبية) ؛
- تسهيل إجراء المعاملات الجمركية والرقابة الصحية



والبيطرية.

ونجد هنا أنه من المشروع أن نطرح التساؤل التالي: وهو هل يمكن للموانئ الجافة أن تلعب دور مركز لوجيستي أو أن تكون حاضنة لمحطة لوجيستية؟ والجواب هو نعم سيما وأن الميناء الجاف هو عبارة عن ميناء بحري وضع في اليابسة. والحقيقة أن الميناء الجاف يقع عادة في الفناء الخلفي (Hinterland) للميناء البحري ليكون ظهيراً يخفف من التكديس الحاصل فيه ومتمركزاً عند عقدة مواصلات دولية برية مما يجعله يتم سلسلة النقل المتعدد الأنماط وفي نفس الوقت يقوم ببعض العمليات على البضائع لتحقيق قيمة مضافة. إذ أنه يقدم كافة الاختصاصات التي يقوم بها الميناء البحري من شحن وتفريغ، مناولة حاويات، توثيق وأعمال جمركية.

يبقى أن نقول أنه من الممكن التعريف بالعديد من الموانئ الأوروبية على أنها محطات لوجيستية تمتلك البنية التحتية اللازمة لأداء الأنشطة اللوجيستية. فميناء بريمن الذي يتعامل بالبضائع العامة والمحواة يعتر بكليته كمركز تخديم لوجيستي. كما وتشير الأرقام وحجم

النهائي إلى كل بلدان الإتحاد الأوروبي انطلاقاً من هذا المركز مستفيدةً من تطور الميناء ومن سلاسل نقل ذات كفاءة عالية. فبمجرد الوصول إلى الميناء يُفسح المجال لحاويات البضائع بغض النظر عن المحتوى (بضائع نصف مصنعة وتامة الصنع في مثالنا)، لتنساب دون إخضاعها لأية عملية إضافة ضمن حرم الميناء حيث يتلقاها ممثل عن الشاحن، المستلم أو مزود خدمة اللوجيستيك. لتبدأ بعد ذلك مرحلة أخرى من مراحل النقل والخدمات الإضافية لهذه البضائع لتصل في نهاية المطاف إلى مراكز البيع المنتشرة في أنحاء أوروبا. وبما أن للشاحن الخيار بين العديد من المسارات، فمن الضروري على مجتمع الموانئ بذل جهود حقيقية لتندمج في سلاسل الإمداد بغية الوصول إلى تناغم وتأزر حول مصالح مشتركة بين المشتغلين في هذا المجتمع لضمان الوثوقية والفعالية، خدمات مستمرة ومستوى جيد من الإنتاجية. حيث تعتبر كل من الفعالية والإنتاجية في قطاع النقل البحري مفاهيم جامعة للأطراف العديدة المتداخلة ضمن السلسلة.

ومن أجل تطوير المحطات اللوجيستية، فعلى الموانئ أن تعمل بالتزامن على مختلف الاتجاهات آخذة بعين الاعتبار البيئة التنافسية التي تتطور ضمنها تلك المحطات. ولذلك يجب مراعاة عدة شروط:

- الاستفادة من أثر المضاعف للاستثمارات المينائية؛
- التكامل المتنامي ضمن الشبكات البرية في العالم ؛
- تفهم احتياجات الزبائن (الشاحنون، شركات الملاحه...) والعمل على أساسها ؛
- الممارسات والإجراءات الحكومية لدعم مفهوم الاستثمار الخاص المستدام ؛
- وثوقية، كفاءة وتكلفة اليد العاملة في قطاع الخدمات اللوجيستية ؛

الموانئ تبحث عن الوسائل التي تسمح لها بمواجهة هذا التحدي محققة مصالحها ومصالح المشتغلين فيها من خلال توفير مستوى عالي ومستمر من الانتاجية يضمن لها التنافسية والنمو المستدام. وسوريا غير مستثناة من هذا التوجه إذ بإمكانها التخفيف من التكدس في مرافئها بإنشاءها محطات لوجيستية وموانئ جافة قرب المناطق الصناعية وعقد المواصلات.

عمليات الاستقبال، التوزيع والربط إلى أن بلجيكا وهولندا تتصدران بجدارة لتكونان مكاناً لمرکز العديد من المشغلين اللوجيستيين الدوليين. ومن أمثلة الموانئ الجافة ميناء ديسبورج الذي يخدم أكبر تجمع اقتصادي في أوروبا والذي يرتبط بمختلف أنواع البنى التحتية للمواصلات ويضم أكثر من 3000 شركة كبرى، 200 بنك و80 شركة تأمين. كذلك الأمر في أوروبا الجنوبية حيث نجد النشاط والفعالية في العديد من الموانئ الأمر الذي يعود إلى الإجراءات والإصلاحات الإدارية أكثر من عودته إلى فرض مرور عبر المحطات اللوجيستية. ولا ننسى أن نذكر أن سوريا بموقعها الجغرافي المميز تمتلك خاصية طبيعية يجب استغلالها تشجع على نشوء محطات من هذا النوع أو موانئ جافة الأمر الذي يتوقف على الخدمات التي نرغب تضمينها في كل من الميناء الجاف والمحطة اللوجيستية والتي يمكن أن تكون اختصاصاتها من ضمن اختصاصات هذا الأخير.

### الخلاصة:

لا تعدو المحطات اللوجيستية عن كونها مكاناً لخلق القيمة المضافة أثناء تكسر سلسلة النقل. فقد شكل قطاع الصناعة، الذي يعتبر الأرضية المناسبة، في الستينيات من القرن الماضي الإطار العام لخلق القيمة المضافة عند تكسر هذه السلسلة. كما بات الاتجاه العام للاقتصاد العالمي، مع الدخول في عصر العولمة، يقوم على مبدأ إعادة تمركز وتموضع الأنشطة الصناعية باتجاه الدول النامية وتحول الدول المتقدمة إلى دول مصدرة للخدمات. فظهرت مفاهيم جديدة في الصناعة وتغير شكل السلسلة ليبرز الدور الفعال لحلقة النقل في هذه السلسلة. من هنا ومن خلال المزايا التي تقدمها والخدمات التي توفرها للشاحنين، أصبحت محطات الخدمات اللوجيستية بالنسبة للمستقبل السوق الأكثر أملاً والأكثر نشاطاً. لتفسح بذلك المجال أمام الموانئ وأماكن عبور الحدود والتبديل من نمط نقل إلى آخر، لتكون حاضناً للمحطات اللوجيستية. من هنا باتت