المحاضرة الثانية: الخدمات اللوجستيات البحرية وقيمتها

1. تمهيد:

يتم تنفيذ النقل البحري باعتباره عنصرًا مركزيًا متكاملاً في الأنظمة اللوجستية العالمية، ليس فقط لتوفير الخدمات المتعلقة بالنقل، ولكن أيضًا الخدمات اللوجستية الأخرى ذات الصلة والأوسع نطاقًا بطريقة أكثر كفاءة وفعالية، وغالبًا ما يشار إلى نظام النقل البحري الذي يشارك بعمق في التدفقات اللوجستية بأكملها باسم "اللوجستيات البحرية"، وقد تم الاعتراف بالقيمة الرئيسية للخدمات اللوجستية البحرية على أنها تحقيق معدل عالٍ من الكفاءة التشغيلية (مثل تقليل المهلة الزمنية وتكاليف الأعمال)، وفعالية الخدمة (مثل المرونة والاستجابة والموثوقية في الخدمة)، وبالتالي، فإن تعظيم قيمة الخدمات اللوجستية البحرية ودمج قيمتها بنجاح في الخدمات اللوجستية العالمية، أصبح أهدافًا استراتيجية حاسمة للصناعة البحرية. على الرغم من أهميتها، إلا أن النهج المنهجي تجاه تحديد الخدمات اللوجستية البحرية وخلق قيمتها من وجهة نظر المتخصصين في الصناعة لا يزال دون تغيير نسبيًا.

2. أشكال الخدمات اللوجستية البحرية:

هناك مجموعة متنوعة ومتكاملة من الخدمات الملاحية التي تخدم نشاط النقل البحري، وسنورد أهم تلك الخدمات في النقاط الفرعية التالية:

أ. خدمة الإرشاد البحري maritime pilotage:

هو مساعدة (توجيه السفينة) يقدمها بحار متخصص للربان عند دخول ميناء أو الخروج منه، أو عند الإرساء، أو في بعض الممرات والأنهار والقنوات المائية، حيث يستعين الربان بالمرشد لأنه ملم بالميناء، من حيث المسالك، الحجارة المغمورة، تضاريس القاع، السفن الغارقة، وهذا حتى تتفادى السفينة الحوادث نتيجة جهل ربانها بهذه الأمور وبطبيعة الملاحة في مدخل الميناء، إلا أن وجود المرشد على السفينة لا يعفي الربان من واجباته حيال سلامتها، وعليه مساعدة المرشد مع متابعة تصرفاته، وتبقى المسؤولية على عاتق الربان ولو ارتكب المرشد خطأ.

ب. خدمة القطر البحري maritime towage:

عملية تتولاها قوارب متخصصة أو غير متخصصة (تسمى قارب قاطر) لسحب أو دفع أو إزاحة سفينة أخرى لمساعدتها أو تحريكها من مكان إلى آخر، كجرها من مدخل الميناء وحتى بجانب الرصيف أو إخراجها من الميناء، والقطر ضروري للسفن الكبيرة، حيث أنها لا تملك كوابح في الماء لتوقفها عند الضرورة، بل تتابع سيرها من دون إمكانية التحكم الكامل بها، مما قد يسبب التصادم البحري.

ج. خدمة التربيط البحري maritime mooring:

هو الحفاظ على وضع ثابت ومستقر للسفينة مقابل الرصيف، وذلك باستخدام مراسي (خطافات) وحبال طويلة من أقطار مختلفة، اعتمادا على حجم السفينة، بحيث تثبت إلى الرصيف بشمعات أو حلقات، وإلى السفينة من الأمام والخلف. ويقوم بالتربيط على المرسى بحارة الميناء Dockers، بالتعاون مع طاقم السفينة الموجود على متنها، وذلك بإنزال حبل (قاذف الخط)، وهو حبل ثقيل مرجح ببكرة لأول مرة إلى الرصيف، وفي نهايته يرتكز على عين الحبل نفسه، وبمجرد أن يتم شد الحبل، يتم تقويته بفضل روافع على سطح السفينة.

د. التستيف البحري maritime stowage:

هو حزم وتربيط الشحنات (حاويات، طبليات، صناديق مركبات) فوق سطح السفينة وداخل العنابر، حتى تبقى مستقرة ولا تتحرك مع حركات دحرجة وميل السفينة، وهذا باستخدام حبال أو قضبان الشد lashing، أو هياكل خشبية للإسناد docking.

كلما كانت هذه الخدمات (الإرشاد، القطر والتربيط والتستيف ... الخ) منتظمة وسريعة، كلما كان الدخول إلى الميناء والخروج منه يتم بطريقة آمنه وسريعة، وهذه الخدمات تتولاها إدارة الميناء أو هيآت خاصة.

هـ. خدمات المناولة البحرية:

تتمثل في شحن وتفريغ البضائع من وإلى السفن في الميناء، ويتعدد أسلوب تأدية هذه الخدمة طبقا لنوعية البضائع، وما إذا كانت عامة أو بضائع صب جاف أو صب سائل أو حاويات، لأن لكل نوع من هذه البضائع معداته الخاصة بكيفية تداوله، وتتحقق احتيجات هذه الأنواع من البضائع، كلما ارتفعت معدلات التداول وساهمت في خفض تكلفة تشغيل السفن، وهو عامل من عوامل جذب السفن إلى الموانئ، وإذا كان إزدهار تجارة إعادة الشحن والعبور، يحتاج لسرعة تداول البضائع، فإن تحديث معدات الشحن والتفريغ (الروافع الجسرية Gantry crane) وتطوير نظم المعلومات والإتصالات يصبح أمرا ضروريا لهذه الخدمة الهامة.

و. خدمات التخزين Storage والمستودعات Warehousing:

يتم تخزين البضائع المصدرة حتى شحنها، والبضاع الواردة لحين تسليمها لأصحابها، وتتم عملية التخزين في المستودعات والساحات الموجودة في الميناء أو الملحقة به، وتعتبر هذه الخدمة مكملة لعمليات الشحن والتفريغ وتجارة العبور، ولذا فإن توفير الساحات والمخازن الكافية لاستيعاب ما يتم شحنه أو تفريغه من بضائع، يسهم في تحقيق معدلات تداول عالية للشحن والتفريغ لكل نوع من البضائع وسرعة تداولها، وليس معنى ذلك أن تصبح الموانئ مناطق لتخزين البضائع، بل على العكس من ذلك، فإنه من المرغوب فيه أن تكون الموانئ طاردة للبضائع وليست جاذبة لها، أي أن تلعب دور أرضيات إمداد وليست مخازن (أرضيات الإمداد hup logistics هي مراكز مهيئة لتصلها البضائع بهدف إعادة شحنها إلى جهات أخرى في أقل من 24 سا).

ز. خدمات تموين السفن (التوريدات البحرية):

تعد من الخدمات الهامة، حيث يتم توفير احتياجات السفينة الأساسية من المواد الغذائية والوقود والزيوت والمياه وقع الغيار والمعدات اللازمة لها...إلخ، وتعتبر من أهم الخدمات التي لها مردود اقتصادي مرتفع إذا نفذت بأسلوب جيد وأسعار منخفضة، لذا فإن توافرها في الينماء بمستوى تنافسي يساهم في جذب السفن إليه.

ح. خدمات الصيانة والإصلاح (الأشغال البحرية):

وتشمل أعمال نظافة العنابر والدهان وإزالة الصدأ والإصلاحات البسيطة للحاويات وتقديم خدمة العائمات للسفينة وطاقمها وسحب النفايات والمخلفات من السفن إن توفر مثل هذه الخدمة والأنشطة في الميناء يجعلها مصدر جذب لخطوط الملاحة البحرية، وبالتالي تحقيق إيرادات إضافية لها، وتشغل موانئ دبي في الوقت الحاضر المركز الاول في منطقة الخليج في هذا المجال.

ط. خدمات النقل البري (طرقي وسكة حديد):

تعتبر خدمة أساسية لنشاط الموانئ، لأنها تسمح بوضول البضائع المطلوب شحنها إلى الميناء أو سحبها منه، لذا يجب أن تتناسب قدرات وطاقات النقل الداخلي من طرقي ونهري وسكة حديد مع طاقة الميناء وحجم التجارة الخارجية يه، مما يجنب تكدس البضائع داخل الميناء أو تأخر البضائع عن مواعيد شحنها، وما يستتبع ذلك من تكدس السفن في الميناءن وبالتالي إضطرار الشاحنين لدفع غرامات التأخير. كما أن الاهتمام بتقديم النقل البري يسمح بالتكامل بين النقل الداخلي والنقل البحري.

ي. مجهز السفينة (شركة الشحن) Armateur (Shipping company)

شخص يقوم باستغلال سفينة أو مجموعة سفن لحسابه في تقديم خدمات النقل البحري، ليس ضروريا أن يكون مالكا لها، فقد يكون مستأجرا لها لمدة محددة، يلتزم بجعل السفينة صالحة للإبحار من خلال توفير الطاقم، تجهيز السفينة بالعتاد والمؤن ووسائل السلامة... وكل ما يلزمها للملاحة، وقد يقوم بإصدار سندات الشحن، استلام وتسليم البضائع، شحنها وتفريغها عند الاتفاق مع الشاحن، مناولتها وتستيفها داخل السفينة.

ك. خدمات الوكالة الملاحية Shipping agent:

يختص عمل الوكيل الملاحي باعتبارها ممثلا ونائبا عن الناقل البحري (مالك أو مجهز السفينة) بجميع الأعمال المرتبطة بالسفينة والبضاعة المنقولة عليها داخل الميناء، ومن ضمن هذه الأعمال:

- القيام بالإتصالات اللازمة مع سلطات الميناء، لتسهيل دخول وإرساء السفينة، وتفريغ وشحن البضائع، وإخطار أصحاب البضائع الواردة بوصول بضائعهم.
- تحصيل الأجرة المستحقة وتحويلها للناقل البحري، وسداد كافة الرسوم المستحقة عليها، وإنها إجراءات تسفير السفينة إلى البحر، وترتيب إمدادها احتياجاتها التموينية المختلفة.
- استلام البضائع من الشاحنين أوكلائهم وتحرير، وتسليم سندات الشحن لهم، والمحافضة على البضائع حتى شحنها على السفينة.
- إنهاء الإجراءات اللازمة لأشغال الصيانة والإصلاحات التي قد تحتاجها السفينة، من خلال الإتصال والتعاقد مع الجهات المختصة بالميناء.

ومع التطور الحديث في أسلوب تنفيذ خدمة النقل من الباب إلى الباب، صارت التوكيلات الملاحية تقوم أحيانا بأنشطة متعهدي النقل متعهد الوساط (غير مالكي السفن)، وهذا حتى تلبي احتياجات وطلبات مشغلي السفن من تكامل وسائل النقل المختلفة. ولمزاولة أعمال التوكيلات الملاحية يجب الإعتماد على نظم معلومات وإتصالات متطورة للاستجابة الفورية إلى طلبات مشغلي السفن، وأيضا وسائل النقل المختلفة، إلى جانب العنصر البشري المؤهل لتنفيذ تلك الأعمال.

ل. خدمات وكلاء الشحن والعبور Transitaire (freight forwarder):

شخص وسيط مكلف تسلّم البضاعة من الناقل البحري وإعادة إرسالها بمعرفة ناقل آخر، بحري أو بري أو جوي(أو العكس)، لا يتجاوز مهمته الظرفية إطار ساحة الميناء أو النقطة الحدودية التي يتدخل فيها، أي أن عمل وكيل الشحن و العبور يتم في الفترة التي تفصل بين مرحلتي رحلة واحدة للبضاعة، حيث يجري جميع الأعمال القانونية والمادية والثانوية، لحساب موكله للوصل بين مرحلتي الرحلة الواحدة للبضاعة بغية وصولها غايتها النهائية.

يعتبر نشاط وكلاء شحن البضائع والعبور من الخدمات المساعدة للنقل البحري، ومن ضمن أعمالهم ما يلي:

- دراسة السوق الملاحي وشروط التعاقد مع مشغلي السفن للوصول إلى أفضل شروط التعاقد من حيث الالتزام بمواعيد الشحن و أسعار وشروط النقل التي تحقق مصلحة الشاحنين، وهو ما يتطلب من وكلاء الشحن امتلاك خبرة متخصصة في سوق النقل البحري وأساليب التفاوض وتفهم شروط التعاقد.
- استقبال وتسجيل طلبات الشاحنين، البحث عن وسائل النقل الملائمة للشاحنين من حيث خصائص البضاعة والآجال المطلوبة، إعداد المستندات والقيام بالإجراءات المتعلقة بعقد النقل والجمركة.
- استلام البضائع من الشاحنين والتكفل بتحميل البضاعة على السفينة، مع القيام بالتدابير اللازمة للمحافظة على حقوق صاحب البضاعة أمام الناقل.
- حجز فراغات على السفن لشحن البضائع، مع ما يتطلبه من اتصالات بالشاحنين والسوق الملاحي وإبرام عقود النقل البحري للبضائع.
- كما ينوب وكيل الشحن عن صاحب البضاعة في استلامها عند الوصول، ودفع أجرة النقل المستحقة عنها، واستلام سند الشحن من ربان السفينة أو الوكيل البحري.

م. الوسيط (السمسار) البحري ship broker:

شخص يقوم بالتقريب والتوفيق بين أطراف العقود البحرية، كأن يتوسط بين المجهّز والشاحن في عقد النقل البحري، والبائع والمشتري في عقد بيع السفينة، والمؤمِّن والمؤمَّن له في عقد التأمين البحري. وقد يكون متخصصاً لا يقوم إلا بأعمال الوساطة والتقريب، لكن لا يمنع أن يقوم بأعمال السمسرة شخص كوكيل السفينة أو وكيل الشحن، قادر بحكم صلاته وعلاقاته في الميناء الذي يعمل فيه، على القيام بالوساطة والتقريب بين ذوي الشأن في العقود البحرية.

3. الخدمات اللوجستية البحرية الرئيسية والداعمة:

نظرا لتنوع الخدمات اللوجستية التي تتطلبها البضائع والسفن في الموانئ، وتعدد أطراف اللوجستيات البحرية، فإنه يتم تقسيم تلك الخدمات إلى أساسية وداعمة، وتقسيم أطراف اللوجستيات البحرية إلى شركات الشحن (النقل البحر)، وكلاء الشحن والعبور ومشغلي الموانئ والنهائيات

الجدول (01): الأنشطة الرئيسية والداعمة في الخدمات اللوجستية البحرية

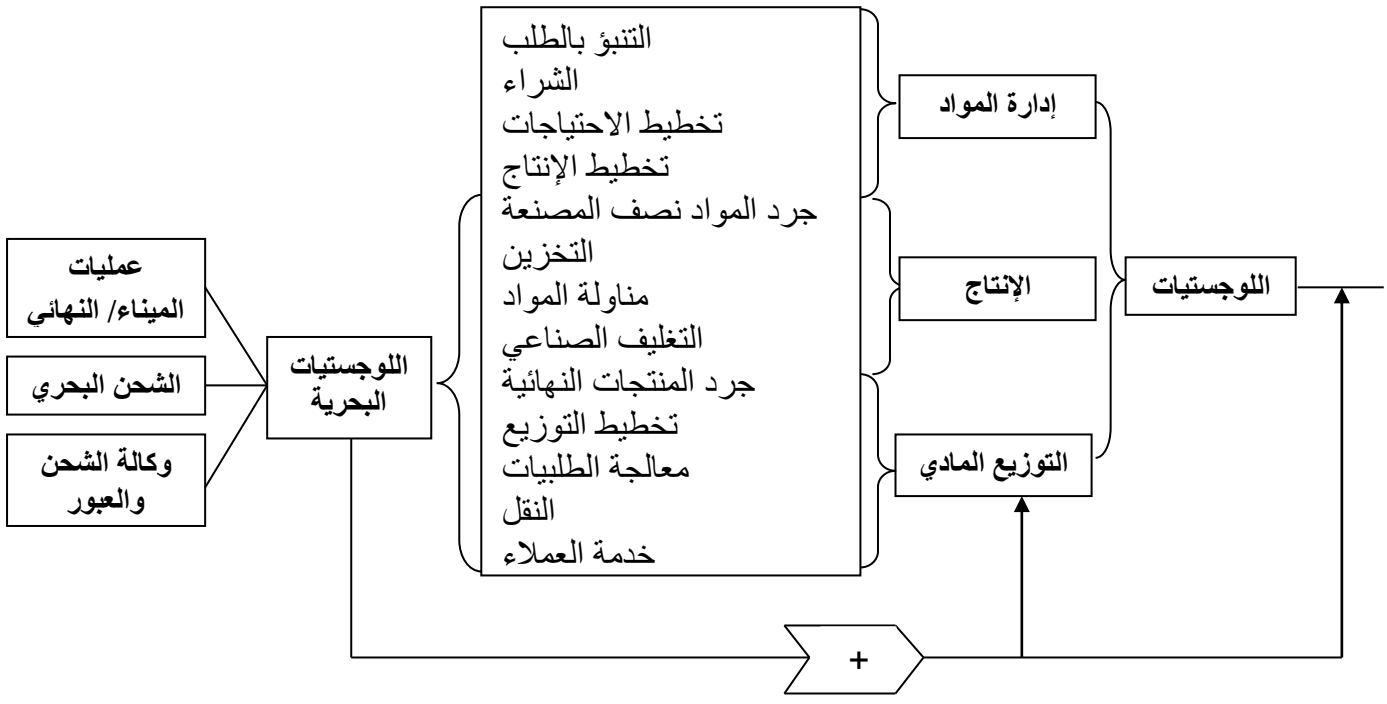
الأنشطة/ الأطراف	وكلاء الشحن والعبور	مشغلي الميناء/النهائي	شركات الشحن (النقل)
أنشطة أساسية	إبرام عقود النقل البحري؛ إعداد مستندات النقل والتجارة؛	استقبال السفن في الميناء؛ تحميل/ تفريغ البضائع؛ الربط بالمناطق الداخلية.	نقل البضائع بين الموانئ.
أنشطة داعمة	حراسة البضائع وتخزينها؛ التعبئة التغليف في الحاويات؛ إبرام عقد المناولة...	إدارة الساحات والمخازن؛ فحص واختبار البضائع؛ تجميع وتفكيك الحاويات؛ أشغال الصيانة والتصليح...	إصدار وثائق النقل البحري؛ تتبع الحاويات؛ المعلومات والاتصالات؛ خدمات متعددة الوسائط.

تتمثل الوظيفة الرئيسية لمنظومة النقل (الشحن) البحري في نقل بضائع الشاحنين من ميناء إلى آخر، كما توفر خدمات لوجستية أخرى من أجل دعم تدفق البضائع والخدمات اللوجستية بنجاح، مثل: الاستلام، الإخطار بالتسليم، مناولة خاصة للعملاء الذين يحتاجون إلى خدمات معينة، إصدار بوليصة الشحن (B/L)، تتبع الحاويات والمعلومات، والخدمات متعددة الوسائط...

وتتمثل الوظيفة الرئيسية لمشغلي الموانئ والمحطات الطرفية في تحميل/ تفريغ البضائع من/إلى السفن وإجراء الاستعدادات لتكون الشحنات جاهزة للتسليم إلى الوجهة النهائية للعملاء عبر النقل الداخلي، كما تتضمن خدمات القيمة المضافة كالتخزين فيالساحات والمستودعات والتعبئة والتغليف وترتيب وسائط النقل الداخلي.

وغالبا ما يشارك طرف ثالث (وكلاء الشحن والعبور) كوسيط في عملية النقل البحري لترتيب العمليات المعقدة للتجارة الدولية، فيقومون بحجز سفينة نيابة عن الشاحنين، إعداد مستندات النقل البحري (B/L)، مستندات التخليص الجمركي أو التأمين، كما يقومون بترتيب الخدمات اللوجستية الأخرى، مثل حراسة البضائع وتخزينها...

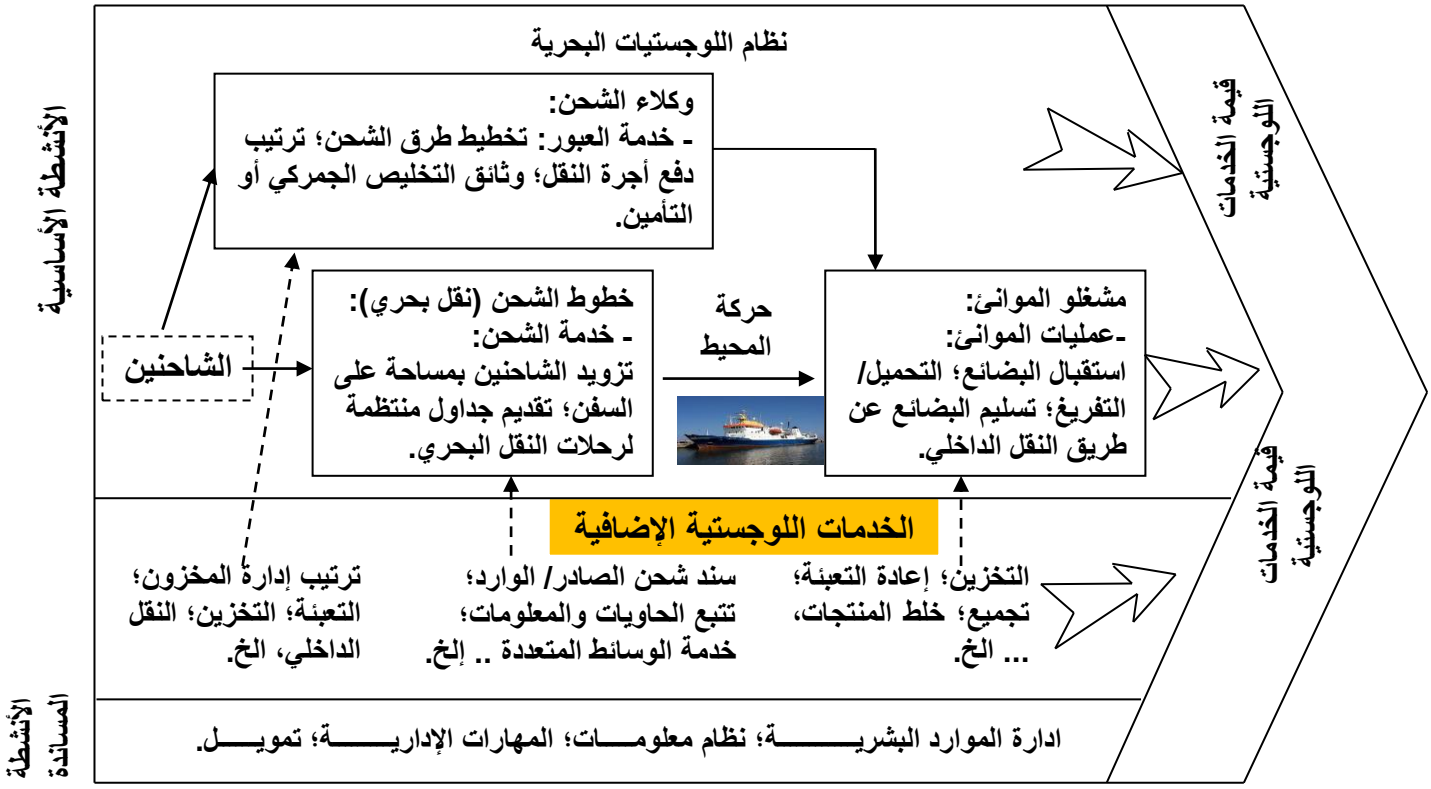
الشكل (01): الخدمات اللوجستية البحرية في النظام اللوجستي بأكمله



4. سلسلة القيمة للخدمات اللوجستية البحرية:

يوضح الشكل التالي عملية اللوجستيات البحرية وخلق قيمتها، وقد تم بناء هذا النموذج اعتمادا على سلسلة القيمة لـ Michael Porter، ويقوم النموذج بتقسيم نظام اللوجستيات البحرية إلى أنشطة أساسية وثانوية، حيث تتكون الأنشطة الأساسية من الوظائف الرئيسية لأطراف اللوجستيات البحرية: شركات الشحن (النقل) البحري، مشغلي الموانئ والمحطات النهائية ووكلاء الشحن والعبور، أما الأنشطة الثانوية فتدعم الأنشطة الأساسية من خلال مساعدتها على العمل بشكل أكثر فعالية، وهنا تعتبر الخدمات اللوجستية الإضافية والقدرات التنظيمية لهؤلاء، مثل إدارة الموارد البشرية وأنظمة المعلومات والمهارات الإدارية والدعم المالي، ضرورية لدعم الأنشطة الأساسية.

الشكل (02): سلسلة القيمة للخدمات اللوجستية البحرية



يتبين من الشكل أنه يمكن تعزيز الأنشطة الأساسية المترابطة للمشغلين البحريين (شركات النقل البحري، مشغلو الموانئ، وكلاء الشحن والعبور)، من خلال دعم الخدمات اللوجستية الإضافية للأنشطة الثانوية، بما يسمح بالتنسيق الجيد بين جميع المشغلين في النظام، والعمل كفريق واحد، وبالتالي تلبية احتياجات العملاء (الناقلين والشاحنين) في الوقت الأنسب، الجودة الأعلى والتكلفة الأدنى، وهو ما يجعلها ذات قيمة عالية (النسبة جودة/تكلفة)، مما يزيد الطلب عليها من العملاء، ونتيجة لذلك، تؤدي الخدمات اللوجستية البحرية ذات القيمة العالية إلى الأداء العالي لكل الأطراف والنظام اللوجستي بأكمله.

إذن: يمكن تعزيز الأنشطة الأساسية المترابطة من خلال مساندة الخدمات اللوجستية الإضافية للأنشطة الثانوية، وذلك عندما يتم تقديم الخدمات اللوجستية البحرية بشكل ينسق بين جميع مشغلي النظام (وكلاء العبور، مشغلي الميناء، شركات النقل ...)، مما يجعلهم يعملون كفريق واحد.

5. تحديد القيمة اللوجستية البحرية:

تعبر قيمة اللوجستيات البحرية عن مدى الاستجابة لطلبات العملاء من خلال الإدارة الناجحة لتدفق البضائع والخدمات والمعلومات في اللوجستيات البحرية، وبما أن العملاء في مجال الخدمات اللوجستية البحرية هم وكلاء الشحن والعبور وخطوط النقل البحري بشكل رئيسي، وبما أن جميع الأنشطة في النظام اللوجستي مترابطة وتتأثر

عملياتها بشكل مباشر أو غير مباشر بالآخرين، فإن جودة الخدمات اللوجستية البحرية قد تؤثر أيضًا على سلوكيات جميع الفاعلين في نظام لوجستي متكامل.

مثال: قد يسبب تأخر شحن أو نقل البضائع في مشاكل خطيرة ليس فقط للأعمال المتعاقبة الأخرى، ولكن أيضًا في تسليم البضائع في الوقت المحدد إلى المستهلكين النهائيين، وقد تؤدي مثل هذه المشكلات إلى استياء خطير بين المستهلكين النهائيين وغيرهم من العاملين في النظام اللوجستي بأكمله، ولذلك فإن حدود الخدمات اللوجستية البحرية لا تقتصر فقط على وكلاء الشحن والعبور أو شركات النقل البحري، وبدلاً من ذلك، ينبغي إدراج جميع الأطراف في التدفق اللوجستي بأكمله كعملاء لنظام اللوجستيات البحرية.

ورغم أنه يجب الاستجابة لاحتياجات العملاء في نظام اللوجستيات البحرية (وكلاء الشحن، الناقلين البحريين، مشغلي الموانئ)، إلا أنه ينبغي أن تؤخذ في الاعتبار المتطلبات الإجمالية لجميع العملاء في نظام اللوجستيات ككل، حيث أنهم يبحثون عن خدمات لوجستية سريعة وموثوقة ومرنة وتقدم أيضًا أقل الأسعار، وترتبط هذه المكونات بالكفاءة والفعالية التنظيمية، وهو ما يعني أن قيمة الخدمات اللوجستية البحرية تظهر في كفاءة وفعالية الخدمات المقدمة، والجدول التالي يوضح بعض المعايير المستخدمة في قياس القيمة في اللوجستيات البحرية:

الجدول (02): معايير قياس القيمة في اللوجستيات البحرية

مؤشرات الأداء	معايير القياس	عملية سلسلة التوريد
-إجمالي تكاليف الخدمات اللوجستية البحرية -الإنتاجية اللوجستية**(نسبة إيرادات المبيعات إلى التكاليف اللوجستية)** - تكلفة معالجة المرتجعات **(تكاليف إصلاح، استبدال، إرجاع ....)**	المخرجات (التكاليف)	متعلقة بالكفاءة (المواجهة الداخلية)
- مدة دورة النقدية **(من لحظة التوريد وحتى التحصيل من العملاء)** - المدة المتوسطة لتخزين المواد والبضائع - دوران الأصول اللوجستية**(نسبة رقم الأعمال إلى الأصول الثابتة)**	المدخلات (الإيرادات)	
- أداء التسليم **(مدى تلبية طلبات العملاء في الوقت المرغوب)** - التنفيذ الأمثل للطلبيات **(معالجة الطلبيات وفقا لتوقعات العملاء)**	جودة الخدمة (الموثوقية)	متعلقة بالفعالية (مواجهة العملاء)
- وقت الاستجابة **(من لحظة الطلب وحتى استلام المنتج أو الخدمة)** - مرونة الإنتاج **(التكيف بسرعة مع ظروف النشاط والعملاء)**	جودة الخدمة (المرونة والإستجابة)	

يتضح من الجدول وجود مؤشرين رئيسيين لقيمة الخدمات اللوجستية البحرية: 1) تقليل المهلة الزمنية وتكاليف الأعمال؛ و2) تحسين جودة الخدمة (مثل المرونة والاستجابة والموثوقية)، حيث يتعلق الأول بالعناصر المتعلقة بكفاءة الخدمات اللوجسيتية البحرية، بينما يتعلق الثاني بفعاليتها.

6. الأهمية الاستراتيجية لقيمة الخدمات اللوجستية البحرية

نظرا لأهمية اللوجستيات البحرية ودورها في خلق القيمة لمختلف الأطراف في النظام اللوجستي والتجاري، لذا فقد حضيت باهتمام شركات النقل البحري وإدارة الموانئ في العالم، مثل الإماراتية: موانئ دبي العالمية DP Word، الدانماريكية: ميرسك لتشغيل المحطات البحرية APM Terminals، السنغافورية: PSA International، الصينية للنقل البحري وتشغيل الموانئ Cosco، التايوانية Evergreen ... الخ، حيث صار لديها فروعها الخاصة في كل دولة تقريبًا والتي تنقل المنتجات بحرا منها وإليها، كما يقومون حاليا بتوسيع نطاق أعمالهم من خلال إنشاء محطات خاصة بهم في جميع أنحاء العالم، أما خطوط الشحن الصغيرة والمتوسطة الحجم فتكون تغطيتها الجغرافية صغيرة نسبيًا في عدد قليل من طرق الشحن، ومع ذلك، لدى معظمها أيضًا فروع أو وكالات في البلدان التي تصل إليها سفنها، وذلك بهدف تقليل حالة عدم اليقين في السوق الخارجية وتقديم خدمة أكثر تنوعًا.

وكلاء الشحن والعبور- من جهتهم- يجب أن يكونو على دراية جيدة بالدول الأجنبية التي تتم فيها أعمالهم، حيث يحتاجون إلى معالجة عدد من المستندات المتعلقة بالتجارة الدولية نيابة عن الشاحنين، والتعامل مع الأنشطة اللوجستية مثل التخزين وإدارة المخزون والنقل الداخلي في كل من البلدان المحلية والأجنبية، ولهذا يقوم عدد كبير منهم بإنشاء فروع أجنبية بشكل استباقي و/أو التعاون مع وكلاء الشحن والعبور المحليين في الأسواق الخارجية لتزويد عملائهم بخدمات أكثر مرونة وتنوعًا.

خاتمة

تعتبر الخدمات اللوجستية البحرية نظام يشمل جميع الأنشطة المشاركة في كل من النقل البحري وتأدية الخدمات اللوجستية، ويمكن تعظيم قيتها عندما يقدم مشغلو اللوجستيات البحرية (مشغلي وإدارة الموانئ، شركات النقل البحري، ووكلاء الشحن والعبور) خدماتهم بأكثر الطرق كفاءة وفعالية، نظرًا لأن ذلك قد يساهم في تحسين الأداء لكل من المشغلين البحريين والنظام اللوجستي بأكمله، فقد أصبح تعظيم القيمة اللوجستية البحرية أحد أهم الأهداف الإستراتيجية التي يرغب المشغلون البحريون في تحقيقها.