

المحاضرة 6 : تكاليف النقل الدولي

ا. المكونات الأساسية لتكلفة النقل الدولي

تنقسم تكلفة النقل (بشكل عام) إلى مكونين رئيسيين لتحديد استراتيجية التسعير والتشغيل:

1. التكاليف الثابتة: هي التكاليف التي لا تتغير مع حجم البضائع المنقولة أو عدد الرحلات (على المدى القصير)، مثل تكلفة شراء الأصول (سفينة، طائرة، قطار، أو البنية التحتية مثل الموانئ والمطارات والسكك الحديدية)، الأجور الإدارية الثابتة وأقساط التأمين السنوية.
2. التكاليف المتغيرة: هي التكاليف التي تتغير بشكل مباشر أو شبه مباشر مع حجم النشاط (كمية البضائع، المسافة المقطوعة)، مثل تكلفة الوقود، رسوم العبور (مثل قناة السويس)، رسوم الموانئ والمحطات وتكاليف المناولة.

ا. أهمية تحليل تكاليف النقل الدولي

المفاضلة اللوجستية: لا يمكن اتخاذ قرار النقل بناء على تكلفة الشحن وحدها، لكن كذلك يجب الموازنة بين تكلفة النقل وتكلفة الاحتفاظ بالمخزون وتكلفة نقص المخزون.

التكلفة الكلية الواصلة: الهدف هو تقليل التكلفة الإجمالية للمنتج عند وصوله إلى المستهلك النهائي وتشمل: تكلفة المنتج + تكلفة النقل + التأمين + الرسوم الجمركية + تكلفة المخزون العابر.

ا. هيكل التكلفة حسب نمط النقل الدولي

يؤثر هيكل التكلفة الثابتة مقابل المتغيرة على مدى فعالية نمط النقل لكل نوع من البضائع والمسافات.

نمط النقل	التكاليف الثابتة	التكاليف المتغيرة	القيمة الاقتصادية
البحري	عالية جدا (شراء السفن الضخمة، بناء الموانئ..)	منخفضة لكل وحدة بعد الاستثمار الأولي	فعال للمسافات الطويلة والأحجام الكبيرة جدا
البري السككي	عالية جدا (بناء السكك، المحطات، القاطرات..)	منخفضة لكل وحدة تزداد بزيادة المسافة	يزداد تفوقه على النقل البري بالشاحنات في المسافات الطويلة جدا ونقل الحاويات الكبيرة
البري (الشاحنات)	منخفضة نسبيا (شراء الشاحنات..)	عالية (الوقود، الصيانة، العمالة، الرسوم على الطرق..)	مرونة عالية: تكاليفه تزداد مع المسافة، فعال في المسافات القصيرة وخدمة "الباب للباب"
الجوي	مرتفعة (شراء الطائرات..)	مرتفعة جدا (الوقود، رسوم المطارات، صيانة الطائرات..)	تكلفة عالية للوحدة لكنه يقلل من تكاليف المخزون الكلية
الأنابيب	عالية جدا (الإنشاء..)	منخفضة جدا (الحد الأدنى من العمالة والطاقة..)	موثوقية وتكلفة منخفضة للتشغيل بعد الإنشاء متخصص لنقل السوائل والغازات

بما أن النقل البحري هو الأهم في التجارة العالمية، فسيتم هنا التفصيل أكثر في تكاليفه:

أجرة الشحن: المبلغ الأساسي المدفوع للناقل البحري مقابل نقل البضائع.

الرسوم الإضافية: تضاف إلى أجرة الشحن وتغير باستمرار.

رسوم الوقود: رسوم متغيرة يتم تعديلها بناء على تقلب أسعار وقود السفن.

رسوم العملات: رسوم تفرض للتحوط ضد تقلبات أسعار صرف العملات.

رسوم الازدحام في الموانئ: تفرض عند تأخر السفن بسبب الازدحام في ميناء معين.

رسوم المحطة والمناولة: تكاليف المناولة الداخلية للحاوية في ميناء المغادرة وميناء الوصول.

رسوم التأخير: رسوم تفرض على المستورد إذا لم يتم سحب الحاوية من الميناء خلال فترة زمنية

محددة.

IV. تكاليف النقل متعدد الوسائط والرسوم الجمركية

يعتمد النقل متعدد الوسائط على توحيد التكاليف، بينما تضاف الرسوم الجمركية كعنصر حتمي في النقل الدولي.

1. تكاليف النقل متعدد الوسائط

- 1.1. تكلفة التحويل: التكاليف المرتبطة بتبديل وحدة التحميل (الحاوية) من نمط نقل إلى آخر (شاحنة إلى سفينة مثلا)، ويهدف النقل متعدد الوسائط إلى تقليل هذه التكلفة.
- 2.1. تكلفة المخزون العابر: بسبب طول زمن العبور في النقل متعدد الوسائط، يجب حساب تكلفة رأس المال المجمد في البضاعة وهي في طريقها.
2. التكاليف الجمركية والضريبية
- 1.2. الرسوم الجمركية: تفرضها الدولة المستوردة على البضائع الأجنبية عند الدخول، وتعتمد على التصنيف الجمركي ومنشأ البضاعة.
- 2.2. الرسوم على القيمة المضافة أو ضريبة المبيعات: ضريبة تفرضها الدولة المستوردة على قيمة البضاعة والرسوم الجمركية.
- 3.2. تكلفة التخليص الجمركي: رسوم تدفع للمخلص الجمركي مقابل إعداد المستندات وإتمام الإجراءات الجمركية.
- 4.2. تكلفة الامتثال: التكاليف المرتبطة بضمان مطابقة البضاعة للمعايير الصحية والبيئية في بلد الاستيراد (مثل شهادات الصحة النباتية).

7. استراتيجيات الإدارة الفعالة لتكاليف النقل

- لتحقيق الكفاءة في النقل الدولي، يجب على المديرين تبني استراتيجيات لا تركز فقط على خفض تكلفة الشحن، بل على تقليل التكلفة الكلية:
1. استخدام مفهوم التكلفة الكلية: حيث مثلاً قد يكون النقل الجوي أغلى سعراً، لكن سرعته تقلل من الحاجة للاحتفاظ بمخزون كبير محلياً، وتقلل من تكلفة المخزون الكلية، مما يجعله الخيار الأمثل اقتصادياً.
 2. الاستفادة من اقتصاديات الحجم: مثل تجميع الشحنات الصغيرة لتكوين حمولة حاوية كاملة أو حمولة شاحنة كاملة، بدلاً من الشحن بأحمال جزئية، لتقليل التكلفة لكل وحدة.
 3. تحسين اختيار عقود التجارة الدولية: مثل أن يتم تحديد أي طرف يتحمل تكاليف النقل والتأمين ويمكن أن يمنح المستورد أو المصدر سيطرة أكبر على اختيار الناقل الأرخص.

4. الاستعانة بجهات خارجية: حيث يتم التعاقد مع مقدمي خدمات لوجستية من الطرف الثالث الذين لديهم قوة تفاوضية أكبر مع الناقلين بسبب حجم شحناتهم، للحصول على أسعار شحن أفضل.
5. الرقمنة والشفافية: مثل استخدام أنظمة إدارة النقل (TMS) لتخطيط المسارات بشكل مثالي وتوفير شفافية كاملة لحركة الشحنات، مما يسمح بالتنبؤ برسوم التأخير وتجنبها.