



مخبر: إدارة - نقل - إمداد

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي



كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

شهادة مشاركة

يشهد كل من عميد كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير ورئيس مخبر: إدارة - نقل - إمداد، بأن السيد(ة):

نوة بن يوسف

مؤسسة الانتماء: جامعة محمد بوضياف المسيلة

قد شارك (ت) بمدخلته المعنونة: مستقبل سلاسل التوريد العالمية بعد جائحة كوفيد-19

ضمن أشغال الملتقى الدولي الأول حول تداعيات جائحة COVID-19 على النقل والإمداد الدوليين - يوم 09 ماي 2023.

سلمت هذه الشهادة للمعني (ة) تقديرا لجهوده (ا) ومساهمته (ا) الفعالة في إنجاح الملتقى.

عهد الكلية

عميد كلية العلوم الاقتصادية
والتجارية وعلوم التسيير
أ.د. / هساروة الشاشور

مدير المخبر
جامعة باتنة 1

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة باتنة 1

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

مخبر: إدارة - نقل - إمداد

ينظمان :

الملتقى الافتراضي الدولي الأول حول:

تداعيات جائحة كوفيد-19 على النقل

والإمداد الدوليين

يوم 09 ماي 2023

رئيس الملتقى:

د. محمد بوقلعة

رئيس اللجنة العلمية:

أ.د. سليم بوقنة

رئيس اللجنة التنظيمية:

د. شاكر بلخضر

بريد الملتقى:

LMTL.TLOGISTIQUE@GMAIL.COM

الديباجة:

احتل النقل الدولي حيزاً مهماً في الأبحاث والدراسات الأكاديمية لمختلف المراكز والدول، وذلك لما يليه من أهمية سوسيو-اقتصادية لمختلف دول العالم. فمتى ما توافرت السياسات والموارد المناسبة، تمكن النقل من إعطاء الاقتصادات دفعة قوية، وأسهم في التصدي للاضطرابات الاقتصادية والرهانات المناخية، وأمكن من ربط الأفراد بالخدمات والأنشطة الأساسية المختلفة.

أهمية الملتقى:

لقد أبرزت أزمة فيروس كورونا المستجد (كوفيد-19) مدى أهمية النقل بشكل عام خاصة في الحالات التي تطلب فيها الحجر الكامل للأفراد، تفادياً لتفشي تلك الجائحة ومن ناحية أخرى، كشفت الأزمات المختلفة المرافقة لانتشار الوباء عن أوجه الضعف في صناعة النقل، حيث شهدت شركات التشغيل حول العالم اضطرابات شديدة وخسائر هائلة في الإيرادات.

ولما كان العالم على أعتاب الخروج من الجائحة، فقد بات ضرورياً إيلاء الأولوية لإعادة النظر في مفهوم القدرة على التنقل، لتعزيز قدرة البلدان على الصمود، وإيجاد الظروف الملائمة لتعاف أكثر مراعاة للبيئة وأكثر احتواء.

فمما لا شك فيه أن التغييرات الهائلة في السنوات القليلة الماضية شكلت تحديات كبيرة في مجال النقل والإمداد الدوليين بشكل لم يسبق له مثيل. فمن الأهمية بمكان فهم الاتجاهات الراهنة والمستقبلية في هذا المجال؛ والعمل على الاستفادة من التجارب التي واجهتها مختلف الدول بسبب تداعيات انتشار جائحة كوفيد19.

أهداف الملتقى:

ويهدف هذا الملتقى الدولي لجمع الأكاديميين والباحثين لتبادل خبراتهم ونتائج أبحاثهم في جميع جوانب النقل والإمداد الدوليين مع التركيز على أهم الأبحاث العلمية التي عالجت موضوع تداعيات انتشار جائحة كوفيد19 على النقل والإمداد الدوليين وهو ما قد يوفر قيمة استثنائية للطلاب والأكاديميين والباحثين في هذا الميدان.

يتم تشجيع المؤلفين المحتملين على المساهمة في الملتقى والمساعدة في تشكيله من خلال تقديم ملخصات أبحاثهم وأوراقهم وملصقاتهم الإلكترونية. كما، ندعو للمساهمة البحثية عالية الجودة التي تصف النتائج الأصلية وغير المنشورة للعمل المفاهيمي أو النظري أو التطبيقي والتجريبي في جميع مجالات النقل والإمداد على ضوء تداعيات جائحة كورونا، لتقديمها في الملتقى.

محاور الملتقى:

- الدراسات النظرية والتشريعات الخاصة بالنقل والإمداد الدوليين؛
- واقع النقل والإمداد الدوليين في الجزائر والدول النامية والمتقدمة؛
- تداعيات كوفيد 19 على النقل والإمداد الدوليين؛
- سياسات واستراتيجيات إدارة الطلب على خدمات النقل والإمداد للحد من تداعيات وأثار انتشار الأوبئة عبر العالم؛
- استخدام وسائل الاتصال والتكنولوجيات الحديثة لمواجهة تداعيات كوفيد 19 على النقل والإمداد الدوليين

مواقع مهمة:

- مخبر إدارة - نقل - إمداد

[/http://lab.univ-batna.dz/LMTL25](http://lab.univ-batna.dz/LMTL25)

- كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير -
باتنة 1

[/https://economie.univ-batna.dz](https://economie.univ-batna.dz)

- جامعة باتنة 1 (الحاج لخضر) - الجزائر

<https://www.univ-batna.dz>

تواريخ مهمة

- آخر أجل لإرسال الأبحاث كاملة: 15 مارس 2023
- الرد على الأبحاث المقبولة بعد التحكيم: 16 أبريل 2023
- الإعلان عن البرنامج العلمي للملتقى: 26 أبريل 2023
- لقاء المداخلات يوم 09 ماي 2023 حسب البرنامج

ملاحظة:

يندرج هذا الملتقى الدولي الافتراضي ضمن سلسلة من الملتقيات المنظمة في إطار المحفل العلمي حول النقل والإمداد والتنمية في الجزائر التابع لمخبر إدارة - نقل - إمداد وكلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير - باتنة 1؛ خلال الفترة الممتدة من 07 إلى 11 ماي 2023.

ملتقيات المحفل العلمي الأول:

- ملتقى دولي بعنوان: "النقل المستدام-التحديات والرهانات";
يوم: 07 ماي 2023;
- ملتقى وطني أول حول: "النقل السككي في الجزائر والتنمية المستدامة:رهانات وحلول";
يوم: 08 ماي 2023;
- ملتقى دولي حول: تداعيات جائحة كوفيد-19 على النقل والإمداد الدوليين;
يوم: 09 ماي 2023
- ملتقى وطني بعنوان: "رهانات الأمن الطاقوي في الجزائر بين الواقع والتحديات";
يوم: 10 ماي 2023
- ملتقى دولي بعنوان: "حوادث المرور: التحديات والحلول"
يوم: 11 ماي 2023

شروط المشاركة في الملتقى

- أن يكون البحث في أحد محاور الملتقى.
- أن لا يكون البحث المقترح قد نشر من قبل، أو قدم في ملتقيات سابقة.
- أن لا يزيد عدد صفحات البحث عن 20 صفحة (A4) بما في ذلك الملاحق والمراجع.
- اللغة التي تقدم بها المداخلات: العربية، الفرنسية، الإنجليزية.
- أن يشمل البحث على ملخص بلغة مغايرة للغة البحث، كما يحتوي على الكلمات المفتاحية، ويتم إدراج المراجع والفهارس في آخر البحث، وتوضع التعليقات في آخر صفحة المتن، والهوامش آخر البحث.
- الالتزام بالمنهجية العلمية في إعداد البحوث العلمية، والتوثيق المتكامل للمراجع والمصادر.
- استعمال خط Traditional Arabic حجم 16 للمداخلات باللغة العربية وخط Times New Roman حجم 14 للمداخلات باللغة الأجنبية.
- تعطى الأولوية للبحوث الميدانية.
- الأوراق البحثية تنشر في كتاب خاص بالمحفل ذو ترقيم الدولي المعياري للكتاب ISBN.
- ترسل الأبحاث في بريد الملتقى:

LMTL.TLOGISTIQUE@GMAIL.COM



مخبر إدارة-نقل-إمداد



جامعة باتنة 1

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

الملتقى الدولي الأول حول تداعيات جائحة كوفيد 19

على النقل والإمداد الدوليين

09 ماي 2023



الجلسة الافتتاحية

10:00 - 09:30

رابط الجلسة

<https://meet.google.com/uvi-tuic-pny>

المداخلة الافتتاحية:

د/ محمد بوقلعة جامعة باتنة 1 ؛ أ.د عيسى مرازقة جامعة باتنة 1 ؛ د/ حورية بن الشريف جامعة باتنة 2

Rebooting International Logistics After COVID-19: Policy Recommendations for a More Resilient Supply Chain

أ.د/ سفيان فنيط جامعة جيجل؛ د/ مسعود جمانى جامعة باتنة 1 ؛ ود/ برهان الدين بوقنة جامعة باتنة 1

تحليل واقع الإمداد خلال فترة جائحة COVID-19

الورشنة الدولية

12:00 - 10 :00

رابط الورشة

<https://meet.google.com/xfr-jgeh-ayf>



مقرر الورشة:

د/ حورية بن شريف

رئيس الورشة:

د/ همد بوقلعة

الرقم	المتدخلون	مؤسسة الانتماء	عنوان المداخلة
1	زيان	جامعة بجاية	Analyse de l'impact de la pandémie de Covid-19 sur le secteur maritime en Algérie
	نصر الدين	جامعة بجاية	
2	ليامس	جامعة بجاية	La crise sanitaire de Covid 19 et le secteur du transport aérien
	واري	جامعة بجاية	
	نديل	جامعة بجاية	
3	لحسن	جامعة محمد الصديق بن يحيى قطب تاسوست جيجل	L'impact de la Covid-19 sur la logistique maritime internationale Cas de l'entreprise portuaire de Bejaia
4	إيمان	جامعة التكوين المتواصل، مركز باتنة	Aviation sector recovery after covid-19-
	زكرياء	جامعة باتنة 1	
	سميرة	جامعة باتنة 1	
5	عبد الغاني	جامعة باتنة 1	آثار جائحة كورونا 2019 على التجارة الدولية، والدروس المستفادة.
	يونس	جامعة باتنة 1	
	عبد القادر	جامعة باتنة 1	

مناقشة أعمال الورشة

من 12:00 إلى 12:30

الورشة الثانية

12:00 - 10 :00

رابط الورشة

<https://meet.google.com/ssz-tsfc-ogy>

مقرر الجلسة:

أد/ سايو بوقنة

رئيس الورشة:

أد/ عيسى مرازقة

الرقم	المتدخلون	مؤسسة الانتماء	عنوان المداخلة
1	فريال بديعة طيروش	جامعة فرحات عباس سطيف	La Logistique mondiale à l'épreuve du covid 19
2	حليمة خوخة	جامعة بجاية	les répercussions de la pandémie Covid-19 sur la logistique et le transport au niveau national et mondial
	عزري	جامعة بجاية	
3	مروة فضيل	جامعة منتوري 1 قسنطينة	Les répercussions de la pandémie de Coronavirus sur la performance de secteur du Transport et Logistique à l'échelle Internationale Cas d'étude: AMAZON
	بوجلال	جامعة منتوري 1 قسنطينة	
4	كهينة دحماني	جامعة بجاية	L'impact du COVID-19 sur la logistique des entreprises algériennes
	سورية	جامعة بجاية	
	بن عبد السلام شفيعة	جامعة بجاية	

مناقشة أعمال الورشة

من 12:00 إلى 12:30



الورشة الثالثة

12:00 – 10 :00

رابط الورشة

<https://meet.google.com/jxf-hamz-ffg>

مقرر الجلسة:

د/ عبد الغاني تاغلابت

رئيس الورشة:

د/ شاكر بلخضر

الرقم	المتدخلون	مؤسسة الانتماء	عنوان المداخلة
1	بثينة	هريات	Re-standardizing supply chains in the post-COVID era -FedEx case study-
2	عادل	عشي	Efficiency of coastal ports in China and COVID -19 pandemic: a cross sectional data analysis
	عادل	بومجان	
3	اسمهان	بلقاسم بوزيدة	How did Russia handle Western Sanctions over its Maritime Transport?
4	وليد	مروش	Intégration des technologies digitales et leur influence sur les performances logistiques des entreprises en Algérie
	نسليم	قداري	
5	شاكر	بلخضر	دور تكنولوجيا المعلومات والاتصال في تعزيز مرونة سلاسل الامداد الدولية خلال جائحة كوفيد-19
	سليم	بوقة	
	صلاح	بوقرورة	
6	عثمان	توات	اضطرابات سلاسل الإمداد والنقل العالمية: دروس من أزمة جائحة كوفيد-19 و تداعيات الحرب الروسية الأوكرانية
	حفيف	بوضياف	

مناقشة أعمال الورشة

من 12:00 إلى 12:30



الورشة الرابعة

12:00 - 10:00

رابط الورشة

<https://meet.google.com/ruq-ydks-two>

مقرر الجلسة:

د/ إيمان مساهج

رئيس الورشة:

أد/ سليم بوقنة

الرقم	المتدخلون	مؤسسة الانتماء	عنوان المداخلة
1	زكية شناق	جامعة خنشلة	استخدام تقنية البلوكشين في ادارة سلسلة الامداد الغذائية: دراسة حالة IBM FOOD TRUST
2	خضرة عبد الحفيظ	جامعة جيجل	الأنشطة اللوجستية وسلسلة الامداد
	مسكين بحري	جامعة جيجل	
3	صونيا معزي	جامعة باتنة 1	الطبيعة القانونية لجائحة كورونا وأثرها على المسؤولية المدنية للنقل الجوي الدولي للأشخاص. (دراسة في ظل التشريعات المقارنة والأحكام القضائية الدولية والإتفاقيات الدولية).
4	مخفي عيسى	جامعة تيمسليت	النقل الدولي متعدد الوسائط كنظام لضمان الإمداد واللوجستيك
	حمادوش	جامعة الجليلي بوعامة - خميس مليانة	
5	إيناس لامية	جامعة محمد خيضر بسكرة	حق الدولة في حماية رعاياها المغتربين خلال زمن كوفيد 19 وفقا لمتطلبات مختلف قواعد القانون الدولي العام
	خلوفي	جامعة صفاقس - تونس	

مناقشة أعمال الورشة

من 12:00 إلى 12:30



الورشة الخامسة

16:30 - 14:30

رابط الورشة

<https://meet.google.com/xfr-jgeh-ayf>

مقرر الجلسة:

د/ محمد بوقلعة

رئيس الورشة:

د/ عبد الغاني تاغلابت

الرقم	المتدخلون	مؤسسة الانتماء	عنوان المداخلة
1	جنيلة ايمان محمد ياسين	المدرسة العليا لعلوم التسيير - عنابة. جامعة باجي مختار عنابة	انعكاسات جائحة كوفيد 19 على سلاسل الإمداد الدوليين وآليات الخروج من الازمة
	مداني جمال	جامعة سكيكدة جامعة سكيكدة	انعكاسات جائحة كوفيد-19 على النقل والإمداد الدوليين-دراسة حالة مؤسسة الإسمنت عين التوتة-
3	وليد شامية	جامعة عباس لغرور خنشلة جامعة عباس لغرور خنشلة	تأثير فيروس كورونا (كوفيد 19) على النقل والإمداد العالمي
	إيمان بركة	مركز البحث في الاقتصاد المطبق من أجل التنمية (cread) جامعة باتنة 1	تأثير كوفيد-19 على سلاسل التوريد العالمية
5	أحلام نوال	جامعة محمد خيضر -بسكرة-/ الجزائر جامعة قاصدي مرباح- ورقلة/ الجزائر	تداعيات جائحة كورونا على سلاسل الإمداد العالمية للغاز المسال (قطر للطاقة رؤية استشرافية لما بعد أزمة كورونا)
	بشير حجاج	جامعة الدكتور مولاي طاهر- سعيدة /	تداعيات جائحة كوفيد-19 على سلاسل القيمة العالمية: الآثار التجارية والاقتصادية

مناقشة أعمال الورشة

من 16:30 إلى 17:00

الورشة السادسة

16:30 – 14:30

رابط الورشة

<https://meet.google.com/ssz-tsfc-ogy>



مقرر الجلسة:
د/ سليم بوقنة

رئيس الورشة:
د/ إيهان مساهج

الرقم	المتدخلون	مؤسسة الانتماء	عنوان المداخلة
1	عامر فكرون	جامعة يحي فارس بالمدينة - الجزائر	تداعيات جائحة كوفيد19 على قطاع النقل البحري بالحاويات عالميا للفترة 2019-2021.
2	أيمن حازم	جامعة العقيد أكلي محند أولحاج - البويرة	تطور سوق خدمات النقل العالمية
	عيسى قدير	جامعة العقيد أكلي محند أولحاج - البويرة	
	ليلى حمريط	جامعة محمد البشير الابراهيمى برج بوعريزيج	
3	أبوب بوختالة	جامعة الجزائر 3	جودة النقل البحري للمسافرين كآلية لزيادة التدفق السياحي في إطار الخدمات اللوجستية و إدارة سلسلة الإمداد - دراسة ميدانية على مستوى المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين سفينة باجي مختار III نموذج.
	هدى بو القمح	جامعة الجزائر 3	
4	مسارة عبدلي	المركز الجامعي عبد الحفيظ بوصوف ميله	حلول تقنيات التحول الرقمي في سلاسل الإمداد الدولية للحد من تداعيات جائحة كوفيد-19
	سهام عيساوي	المركز الجامعي عبد الحفيظ بوصوف ميله	
5	سميرة فرحات	جامعة باتنة 1	دور استراتيجيات ادارة المخاطر في تخطي أزمات سلاسل الامداد العالمية خلال السنوات (2020-2022)
	جمعة الطيب	جامعة باتنة 1	

مناقشة أعمال الورشة

من 16:30 إلى 17:00

الورشة السابعة

16:30 – 14:30

رابط الورشة

<https://meet.google.com/jxf-hamz-ffg>

مقرر الجلسة:

د/ شاكر بلخضر

رئيس الورشة:

د/ محمد بوقلعة

الرقم	المتدخلون	مؤسسة الانتماء	عنوان المداخلة
1	فاطمة الزهراء	جامعة تبسة	قراءة في انعكاسات جائحة كورونا على سلاسل الامداد العالمي
	زينب	جامعة تيسمسيلت	
	توفيق	جامعة باتنة 1	
2	إسماعيل	جامعة أدرار	قطاع النقل في الجزائر ودوره في تحقيق التنمية الاقتصادية -دراسة قياسية للفترة 2020_1995
	نورة	جامعة تبسة	
3	نوة	جامعة محمد بوضياف المسيلة	مستقبل سلاسل التوريد العالمية بعد جائحة كوفيد-19
	فلة	جامعة محمد بوضياف المسيلة	
4	رانية	جامعة محمد خيضر بسكرة	واقع أزمة جائحة كورونا على سلاسل الامداد العالمية -دراسة تحليلية لقطاع صناعة السيارات العالمي-
	ليلية	جامعة محمد خيضر بسكرة	
5	محمد أمين	المركز الجامعي نور البشير - البيض-	واقع الأداء اللوجستي في الجزائر (النقل البحري أنموذجاً)
	إيناس	المركز الجامعي نور البشير - البيض-	
6	حكيمه	جامعة باتنة 1	تداعيات جائحة كوفيد19 على قطاع النقل وسلاسل الإمداد
	صليحة	جامعة باتنة 1	

مناقشة أعمال الورشة

من 16:30 إلى 17:00

الورشة التأهولة

16:30 - 14:30

رابط الورشة

<https://meet.google.com/ruq-ydks-two>



مقرر الجلسة:
د/ زكرياء عقاري

رئيس الورشة:
د/ سليم بوهيدل

الرقم	المتدخلون	مؤسسة الانتماء	عنوان المداخلة
1	سعيدة فريدة	ولندلغواطي	منظومة النقل بالحاويات في الجزائر: الواقع والآفاق
		مكيداش	
2	سليم علي	بوهيدل	النقل الدولي: دراسة إيتيمولوجية
		بهدنة	
		حامدي	
3	محمد فتيحة	زراندنة	أثر جائحة كوفيد 19 على لوجستك النقل الدولي للبضائع في الجزائر
		مختاري	
		تاج	
4	بومدين	بروال	سلسلة الإمداد المستدامة كفلسفة لإدارة المؤسسة من أجل تحقيق مزايا تنافسية مستدامة
5	براهم هاني	ايت عثمان	Analyse théorique du transport et de la logistique au niveau international
		أيث بارة	
		إديري	
6	عبد النور	أيت بسعي	L'Impact de la pandémie Covid-19 sur l'activité du transport et du passage portuaire. Cas du port de Bejaia (Algérie).
	عماد الدين	بلخيرري	

مناقشة أعمال الورشة

من 16:30 إلى 17:00

الجلسة الاختتامية

17:30 - 17:00

رابط الجلسة

<https://meet.google.com/uvi-tuic-pny>

قراءة التوصيات والإعلان عن اختتام أشغال الملتقى

رئيس الملتقى د/ محمد بوقلعة

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي



جامعة باتنة 1

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

مخبر إدارة-نقل-إمداد



القائمة الإسمية للجنة العلمية

للملتقى الدولي الأول حول تداعيات جائحة كوفيد-19 على

النقل والامداد الدوليين

09 ماي 2023

الرقم	الاسم واللقب	الصفة	الرتبة	الوظيفة	المؤسسة
01	د. شاكربلخضر	رئيسا	أستاذ محاضر - أ	أستاذ	جامعة باتنة 1
02	أ.د الطاهر هارون	عضوا	أستاذ	أستاذ	جامعة باتنة 1
03	أ.د عيسى مرازقة	عضوا	أستاذ	أستاذ	جامعة باتنة 1
04	أ.د سليم بوقنة	عضوا	أستاذ	أستاذ	جامعة باتنة 1
05	أ.د سميرة العابد	عضوا	أستاذ	أستاذ	جامعة باتنة 1
06	أ.د عامر عيساني	عضوا	أستاذ	أستاذ	جامعة باتنة 1
07	أ.د فؤاد بوقطيمة	عضوا	أستاذ	أستاذ	جامعة باتنة 1
08	أ.د مختار مسامح	عضوا	أستاذ	أستاذ	جامعة باتنة 1
09	أ.د مراد خروبي	عضوا	أستاذ	أستاذ	جامعة باتنة 1
10	أ.د الغالي بن إبراهيم	عضوا	أستاذ	أستاذ	جامعة بسكرة
11	أ.د. بلخباط جمال	عضوا	أستاذ محاضر - أ	أستاذ	جامعة باتنة 1
12	أ.د. رشيد عدوان	عضوا	أستاذ	أستاذ	جامعة باتنة 1
13	أ.د. لعل حناشي	عضوا	أستاذ	أستاذ	جامعة باتنة 1

14	أ.د. نعمة نغم حسين	عضوا	أستاذ	أستاذ	جامعة النهرين بغداد - العراق
15	د. إيمان مسامح	عضوا	أستاذ محاضر - ب	أستاذ	جامعة التكوين المتواصل - باتنة
16	د. براهيم آيت عثمان	عضوا	أستاذ محاضر - أ	أستاذ	جامعة بجاية
17	د. بومدين بروال	عضوا	أستاذ محاضر - أ	أستاذ	جامعة باتنة 1
18	د. جميلة معلم	عضوا	أستاذ محاضر - أ	أستاذ	جامعة باتنة 1
19	د. حدة متلف	عضوا	أستاذ محاضر - أ	أستاذ	جامعة باتنة 1
20	د. حمزه غواطي	عضوا	أستاذ محاضر - أ	أستاذ	جامعة باتنة 1
21	د. حورية بن الشريف	عضوا	أستاذ محاضر - أ	أستاذ	جامعة باتنة 2
22	د. راضية عروف	عضوا	أستاذ محاضر - أ	أستاذ	جامعة خنشلة
23	د. رفيق نزاري	عضوا	أستاذ محاضر - أ	أستاذ	جامعة خنشلة
24	د. رمضان لوانسة	عضوا	أستاذ محاضر - أ	أستاذ	جامعة باتنة 1
25	د. زكرياء عقاري	عضوا	أستاذ محاضر - أ	أستاذ	جامعة باتنة 1
26	د. زليخة قنطري	عضوا	أستاذ محاضر - أ	أستاذ	جامعة خنشلة
27	د. سعيدة ولدلغواطي	عضوا	أستاذ محاضر - أ	أستاذ	جامعة الجزائر 3
28	د. سفيان فنيط	عضوا	أستاذ محاضر - أ	أستاذ	جامعة جيجل
29	د. سليم بوهيدل	عضوا	أستاذ محاضر - أ	أستاذ	جامعة باتنة 1
30	د. سهيل زغدود	عضوا	أستاذ محاضر - أ	أستاذ	جامعة باتنة 1
31	د. عادل عشي	عضوا	أستاذ محاضر - أ	أستاذ	جامعة باتنة 1
32	د. عبد الحميد بعار	عضوا	أستاذ محاضر - أ	أستاذ	جامعة بجاية
33	د. عبد الغاني تغلابت	عضوا	أستاذ محاضر - ب	أستاذ	جامعة باتنة 1
34	د. عبد القادر موفق	عضوا	أستاذ محاضر - أ	أستاذ	جامعة باتنة 1
35	د. علي بوخالفه	عضوا	أستاذ محاضر - أ	أستاذ	جامعة باتنة 1
36	د. فضيل بوجلال	عضوا	أستاذ محاضر - أ	أستاذ	جامعة باتنة 1
37	د. محمد بوقلعة	عضوا	أستاذ محاضر - ب	أستاذ	جامعة باتنة 1
38	د. مسعود جماني	عضوا	أستاذ محاضر - أ	أستاذ	جامعة باتنة 1
39	د. نصيرة خلوي	عضوا	أستاذ محاضر - أ	أستاذ	جامعة باتنة 1
40	د. هاني آيت بارة	عضوا	أستاذ محاضر - أ	أستاذ	جامعة بجاية



جامعة باتنة 1

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

القائمة الإسمية للجنة التنظيمية

للملتقى الدولي الأول حول تداعيات جائحة كوفيد-19 على النقل والامداد الدوليين
09 ماي 2023

الرقم	الاسم واللقب	الصفة	الرتبة	الوظيفة	المؤسسة
01	د. بوهيدل سليم	رئيسا	أستاذ محاضر - أ	أستاذ	جامعة باتنة 1
02	أ.د عيسى مرازقة	عضوا	أستاذ محاضر - أ	أستاذ	جامعة باتنة 1
03	أ.د العابد سميرة	عضوا	أستاذ	أستاذ	جامعة باتنة 1
04	أ.د بوفطيمة فؤاد	عضوا	أستاذ	أستاذ	جامعة باتنة 1
05	أ.د بوقنة سليم	عضوا	أستاذ	أستاذ	جامعة باتنة 1
06	د. بلخضر شاكر	عضوا	أستاذ محاضر - أ	أستاذ	جامعة باتنة 1
07	د. بن الشريف حورية	عضوا	أستاذ محاضر - أ	أستاذ	جامعة باتنة 2
08	د. بوقلعة محمد	عضوا	أستاذ محاضر - ب	أستاذ	جامعة باتنة 1
09	د. بوقنة برهان الدين	عضوا	أستاذ مؤقت	أستاذ	جامعة باتنة 1
10	د. تغلابت عبد الغاني	عضوا	أستاذ محاضر ب	أستاذ	جامعة باتنة 1
11	د. توليت عبد الرزاق	عضوا	أستاذ محاضر - ب	أستاذ	المدرسة العليا لتطبيق تقنيات النقل البري - باتنة
12	د. عقاري زكرياء	عضوا	أستاذ محاضر - أ	أستاذ	جامعة باتنة 1
13	د. غربي العيد	عضوا	أستاذ محاضر - أ	أستاذ	جامعة الوادي
14	د. مسامح إيمان	عضوا	أستاذ محاضر - ب	أستاذ	جامعة التكوين المتواصل - باتنة
15	د. مسعودي زكرياء	عضوا	أستاذ محاضر - أ	أستاذ	جامعة الوادي
16	أحمان مليكة	عضوا	/	موظفة	جامعة باتنة 1
17	ط.د. الحاج خلوف جلال	عضوا	طالب دكتوراه	أستاذ	جامعة باتنة 1
18	ط.د. بن لاغثة ربيحة	عضوا	طالب دكتوراه	أستاذ	جامعة باتنة 1
19	ط.د. درفوف هدى	عضوا	طالب دكتوراه	أستاذ	جامعة باتنة 1
20	ط.د. سليمان نعيمة	عضوا	طالب دكتوراه	أستاذ	جامعة باتنة 1
21	ط.د. شباكي دنيا	عضوا	طالب دكتوراه	أستاذ	جامعة باتنة 1

جامعة باتنة1-الحاج لخضر
كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
قسم العلوم الاقتصادية
مخبر إدارة-نقل -امداد
الملتقى الدولي الأول

حول : تداعيات جائحة كوفيد-19 على النقل والإمداد الدوليين
يوم 09 ماي 2023

المحور رقم:04/ : تداعيات كوفيد19 على النقل والإمداد الدوليين

عنوان الورقة البحثية:

مستقبل سلاسل التوريد العالمية بعد جائحة كوفيد-19

<p>ط.د/ جربال فلة كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير جامعة محمد بوضياف المسيلة fella.djrbal@univ-msila.dz مخبر الاستراتيجيات والسياسات الاقتصادية في الجزائر جامعة محمد بوضياف المسيلة، الجزائر</p>	<p>د/ نوة بن يوسف كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير جامعة محمد بوضياف المسيلة naoua.benyoucef@univ-msila.dz مخبر الاستراتيجيات والسياسات الاقتصادية في الجزائر جامعة محمد بوضياف المسيلة، الجزائر</p>
---	--

ملخص:

تهدف الدراسة إلى تسليط الضوء على قوة تأثير جائحة كوفيد-19 على سلاسل التوريد العالمية، ومدى تعثر سلاسل التوريد خلال سنوات الجائحة، الأمر الذي أدى إلى ظهور ركود اقتصادي عالمي غير مسبوق خلال هذه السنوات، حيث أظهرت نتائج البحث عدم مرونة سلاسل التوريد العالمية لمواجهة مثل هذه الازمات والتحديات الاقتصادية الناتجة عن ظروف غير طبيعية كالأوبئة والفيروسات، أن تعزيز مرونة سلاسل التوريد العالمية من خلال تنويع وتكثيف مصادرها وزيادة كفاءة استخدام الموارد هو المحرك الرئيسي لتقليل الصدمات والتصدي لمخاطر الازمات مستقبلا.

الكلمات المفتاحية: جائحة كوفيد-19، كورونا، سلاسل التوريد، سلاسل التوريد العالمية .

Abstract:

The study aims to highlight the impact of the pandemic(19-COVID) on global supply chains, and the extent of the supply chains stumbling the years of the pandemic ,resulting in a recession in an unprecedented global economy during these years.

The study results show Inflexibility of global supply chains, to face such crises and economic challenges resulting from abnormal conditions such as epidemics and viruses ,enhancing supply chain flexibility is .The main motive in reducing shocks and addressing the risks of future crises.

Keywords: COVID-19 Pandemic, Corona ,supply chains, global supply chains

1. مقدمة :

عندما بدأ فيروس كورونا انقلب الاقتصاد العالمي رأسا على عقب، وجاءت مشكلة انتشار فيروس كورونا المستجد لتلقي بظلال قائمة جدا على الاقتصاد العالمي، وقد تأثر الطلب العالمي بشدة نتيجة الإجراءات الاحترازية الواسعة في أكثر من 190 دولة حول العالم، ما جعل أكثر من 57% من الشركات متعددة الجنسيات تطلق تحذيرات بشأن تأثير صدمة الطلب العالمي الناجمة عن ضعف المبيعات.

وقد حذر العديد من المحللين من ان اضطراب سلاسل التوريد يمكن أن يهدد النمو العالمي فمع رفع الإغلاق، زاد الطلب بشدة، لكن سلاسل التوريد التي تعطلت خلال الأزمة الصحية العالمية تواجه تحديات ضخمة وتكافح من أجل التعافي الكامل. وأدى ذلك إلى فوضى بالنسبة لمصنعي وموزعي السلع الذين لا يستطيعون العودة إلى مستويات الإنتاج والتوريد في فترة ما قبل الجائحة لأسباب مختلفة، بما في ذلك نقص العمال ونقص المكونات الأساسية والمواد الخام.

وبذلك أصبحت سلاسل التوريد في جميع أنحاء العالم تواجه اضطرابات كبيرة وصعوبات في التكيف مع مطالب واحتياجات عالم مغلق، إذ ان أنشطة سلسلة التوريد تأثرت بشكل كبير بسبب كوفيد-19. وانطلاقا مما تقدم، يمكن طرح الإشكالية التالية:— ما مدى تأثير جائحة كوفيد-19 على مستقبل سلاسل التوريد العالمية ؟

-فرضية البحث: انطلاقا من الإشكالية المطروحة تقوم الدراسة باختبار الفرضيات التالية:

- سياسة الحجر الصحي الشامل عطلت سلاسل التوريد العالمية.

-عدم مرونة سلاسل التوريد العالمية زاد من قوة تأثير جائحة كوفيد 19 عليها.

-أهداف الدراسة:

إلقاء الضوء على أهم الآثار المترتبة لجائحة كوفيد 19 على سلاسل التوريد العالمية، واكتشاف نقاط ضعف سلاسل التوريد العالمية في الازمات مع اقتراح اجراءات مواجهة هذه الازمات مستقبلا.

2-الاطار النظري لسلسلة التوريد:

2-1-تعريف سلسلة التوريد وإدارة سلسلة التوريد:

سلسلة التوريد على أنها " تتابع للتسهيلات والوظائف والأنشطة في المؤسسة والتي يتم تضمينها في الإنتاج والتسليم للمنتج والخدمة، حيث يبدأ التابع مع الموردين الرئيسيين للموارد الخام ويمتد نطاقه في كل الطرق وحتى العميل النهائي " (ممدوح عبد العزيز الرفاعي،2006، صفحة50)

كما عرفت على أنها مجموعة من الشركات المتشاركة المترابطة التي تضيف قيمة إلى تدفق المدخلات المحولة من مصدرها الأصلي إلى المنتجات أو الخدمة النهائية التي يطلبها المستهلكون النهائيون (Gebreyesus,2016) ويعرف (Chopra,2004) سلسلة التوريد بأنها ديناميكية تدفق المعلومات والمنتجات والأموال بشكل مستمر بين المراحل المختلفة وتشمل جميع شركاء السلسلة بشكل مباشر أو غير مباشر بما يحقق رغبات العملاء.

اما إدارة سلسلة التوريد (SCM) فقد عرفها (Mahbashi,2010)بأنها نطاق متكامل من الأنشطة والممارسات التي تبدأ من أنشطة الحصول على المدخلات مرورا للعمليات الداخلية والمسئولة عن تحويل المدخلات إلى منتجات تامة الصنع وتنتهي بأنشطة إيصال المنتجات أو الخدمات للعميل من خلال شبكات التوزيع وقنوات التسويق.

كما تعرف إدارة سلاسل التوريد بأنها إدارة تدفقات المنتجات والخدمات والمعلومات والأموال بين ثلاثة أطراف رئيسية، هم المورد والمنظمة (المصنع أو مزود الخدمة) والعميل، وتتضمن أعمالاً عديدة، تبدأ بالتخطيط وشراء المواد الخام وجدولة الإنتاج، بالإضافة إلى أعمال التنبؤات بحجم الطلب، ودراسة الأسواق، وتحديد الاستراتيجيات التي تحقق الميزة التنافسية، وكذلك إدارة المخزون، وأعمال التخلص من المواد التالفة والراكدة، وأعمال المناولة والتوزيع، وتبادل المعلومات والبيانات ذات العلاقة، والتدفقات النقدية. وتهدف إدارة سلسلة التوريد إلى تحقيق التوازن بين الطلب والإنتاج، وتحقيق مستويات عليا من رضا العملاء، وذلك بإدارة كل هذه الأنشطة بكفاءة وفعالية باستخدام نظم معلومات مترابطة.

2-2 - أهمية سلاسل التوريد:

تكمن أهمية سلاسل التوريد في انخفاض تكاليف عمليات النقل والشحن من خلال عملية دورة انتاج وتصدير السلع بشكل أسرع، تسهيل عملية التصنيع المعقدة خصوصا الشركات التي تستخدم الكثير من الأجزاء المكونة، تسهيل عمليات التصنيع وخاصة الآلات والمعدات المعقدة وكذلك الصناعات الإلكترونية والتي تحتاج إلى العديد من الأجزاء والمكونات من مختلف دول العالم، سهولة وصول البضائع والمواد الخام بشكل سريع، بشكل كبير فعند حدوث عطل أو خلل في مرحلة معينة يؤثر بالفعل على

باقي المراحل الأخرى، ويمكن عرض خطوات سلاسل التوريد في عدة نقاط مختصرة وهي تبدأ تلك السلسلة من تسليم المورد الخام إلى الشركة المصنعة وتنتهي بتسليم المنتج النهائي إلى المستهلك النهائي وتعمل الشركات على تطوير في عمليات سلاسل التوريد لتقليل التكاليف ومن أجل البقاء المنافسة في مجال سوق الأعمال، عدم وجود نقص في المواد التي يتم تصنيعها أو حتى عمليات التبادل التجاري، تثبيت عمليات الإنتاج والأسعار لتوافر المنتجات بشكل مستمر .

2-3-3- عناصر سلسلة التوريد: مكونات إدارة سلاسل التوريد هي كما يلي:

2-3-1- التخطيط / التكامل: خلال مراحل الاتصال والتعاون وتحليل البيانات وتخزينها ، حيث يعد التكامل أمراً بالغ الأهمية، والقدرة على عرض أنشطة سلسلة التوريد والتفاصيل في طريقة عرض واحدة تقلل من الخطأ البشري، والتأخير، والنقص، والإفراط في التخزين ونقص المخزون، وتسمح بالاستعداد لقضايا التوريد والتخفيف من حدتها. مع الأخذ بعين الاعتبار الاحتياجات التكنولوجية وتؤكد من أن الاختيار يوفر الأدوات التي يحتاجها لدمج حل سلسلة التوريد الكامل.

2-3-2- المصادر: تحديد الموردين الذين سيقدمون السلع والخدمات المطلوبة لإنتاج المنتج، وإنشاء عمليات لرصد وإدارة علاقات الموردين. يجب تنفيذ عدد من العمليات الهامة، بما في ذلك الطلب واستلام وإدارة المخزون وتفويض مدفوعات الموردين. 2-3-3- المعلومات والشراء: لا يوجد شيء صُنِعَ من لا شيء. تعد المواد والإمدادات والأدوات والمعدات جزءاً من منطقة الشراء لإدارة سلسلة التوريد. نتيجة لذلك، من المحتمل أن تظل في طليعة العملية. وقد يؤدي عدم وجود طاقم مشتريات ماهر إلى نفاذ المواد، أو تأخير الإنتاج، أو الإفراط في الشراء، مما يؤدي إلى إجهاد موارد الشركة المالية.

2-3-4- توزيع السلع الأساسية: يكون قسم التوزيع مسؤولاً عن الخدمات اللوجستية للاتصال بين تجار التجزئة وتجار الجملة والعملاء. من المهم لهذه المجموعات مراقبة الشحنات ومعرفة ما هو مطلوب داخلياً لإنتاج المنتجات ، وكذلك ضمان وصول المنتجات إلى العميل في الوقت المحدد وبجودة جيدة.

2-3-5- إعادة البضائع: كيفية التعامل مع المنتجات المعيبة التي يتم إرجاعها من قبل العملاء، وكيفية التعامل مع وضعية إعادة البضاعة، مع ضمان رضا العملاء من خلال تحديد عملية الإرجاع بوضوح.

2-4- تكامل سلسلة التوريد:

يمكن تكامل سلسلة التوريد في امتلاك الشركة أولويات تنافسية تمكنها من ضمان تدفق المواد الخام وغيرها من المدخلات التي تشكل في نهاية المطاف مخرجات العملية الإنتاجية بشكل سلع وخدمات تقدم للزبائن والاستجابة لمتطلبات العملاء وتقديم المنتجات لهم في الوقت المحدد وتعزيز التعاون والاتصالات الداخلية المشتركة من أجل زيادة رضا العاملين، وتحسين جودة المنتجات من خلال استخدام التكنولوجيا الحديثة لتقديم أفضل قيمة للزبائن (Zijm, et al.,2019,P103)

كما عرف (Flynn et.al,2010,p58) تكامل سلسلة التوريد على أنها درجة تعاون المنتجين استراتيجياً مع شركائهم في سلسلة التوريد وإدارة العمليات المشتركة بين المنظمات بالكفاءة والفاعلية التي تمكنهم من إنتاج منتجات وخدمات ذات قيمة للعميل بسرعة وبتكلفة منخفضة .

2-5- استراتيجيات إدارة سلسلة التوريد:

على المؤسسات بناء استراتيجياتها ضمن سلسلة التوريد حيث أن هناك عدة استراتيجيات نذكر منها:

2-5-1- استراتيجيات التفاوض مع الكثير من الموردين: تتبنى المؤسسة هذه الاستراتيجية بأن تجعل التنافس ما بين الموردين لغرض تلبية طلب المشتري واحتياجاته بالغرض الذي يقدمه المورد على أنه أفضل العطاءات من حيث التكلفة والتوريد وشروط الدفع وغيرها، ويتنافس الموردون فيما بينهم لأجل الحصول على الطلب، كما تستخدم المؤسسة العديد من الطرق في التفاوض ما بين الموردين، إلا أن هذه المفاوضات لا تهدف إلى بناء علاقات شراكة بعيدة الأمد. وتجعل هذه الطريقة بأن يكون المورد مسؤولاً عن إدامة التكنولوجيا الضرورية والخبرة والقدرات والتنبؤ كما هو الحال بالنسبة للتكلفة والجودة ومواعيد التوريد باعتبارها من أساسيات المنافسة في الوقت الراهن. (عبد الستار محمد العلي، 2012، صفحة 286)؛

2-5-2- استراتيجية التكامل العمودي: تقوم هذه الاستراتيجية على اتجاه الإدارة إلى إيجاد نوع من الارتباط وتكوين التحالف مع بعض الأطراف لمواجهة أطراف أخرى أو أطراف معينة في مواجهة المنظمات المنافسة، (مصطفى محمود أبو بكر، 2005، صفحة 139)، ويشير كل من (Hizer & Render) إلى التكامل العمودي أنه توسع إمكانيات المؤسسة في تقديم المنتجات والخدمات، وهناك نوعان من التكامل هما التكامل العمودي الخلفي باتجاه مصادر التوريد والتكامل العمودي الأمامي باتجاه الزبائن وهو يتم إما من خلال المؤسسة نفسها أو باكتساب مؤسسة أخرى ترغب بالتكامل مع المؤسسة، إن التكامل العمودي يوفر للمؤسسة فرص استراتيجية تتمثل في تقليل الكلفة وتقليل المخزون والحد من مشاكل الجدولة، وأن المؤسسات التي تملك حصة سوقية كبيرة وخبرات ومهارات إدارية متميزة في الاكتساب يكون ملائم لها التكامل العمودي؛ (ماجد جودة جاسم، 2010، صفحة 45)؛

3- سلسلة توريد العالمية في ظل جائحة كورونا:

3-1- ظهور ازمة كورونا (COVID-19) :

يعرف فيروس (كوفيد-19) بأنه مرض ناجم عن فيروس كورونا جديد يسمى متلازمة الالتهاب التنفسي الحاد التاجي SARS-CoV-2، والذي تم تحديده لأول مرة وسط انتشار حالات أمراض الجهاز التنفسي في مدينة ووهان. تم الإبلاغ عنها الى منظمة الصحة العالمية في 31 ديسمبر 2019، وفي 30 جانفي 2020، أعلنت منظمة الصحة العالمية أن تفشي كوفيد-19 يمثل حالة طوارئ صحية عالمية، وفي 11 مارس 2020 أعلنت منظمة الصحة العالمية أن كوفيد-19 جائحة عالمية، وهو أول تصنيف لها منذ إعلان أنفلونزا H1N1 جائحة في عام 2009.

(Cennimo & Bergman, 2021)

وتم الإبلاغ عن أول حالات إصابة بشرية بـ كوفيد-19 من قبل المسؤولين في مدينة ووهان، الصين، في ديسمبر 2019. ومع نهاية ابريل 2020 أصيب ما يقرب 90 الف شخص بالفيروس مما أدى الى وفاة 3000 شخص على الأقل، وعلى الرغم من الجهود الكبيرة لاحتواء انتشار الفيروس بما في ذلك إجراءات حضر السفر من وإلى 8 مدن في مقاطعة هوبي إلا ان الفيروس انتشر على مستوى العالم وأبلغت الدول عن الحالات الإيجابية لديها.

بعد ذلك تم تحديد تفشي الفيروس من خلال سلسلة من البؤر المتغيرة بما في ذلك ووهان، الصين، إيران، شمال إيطاليا، اسبانيا ونيويورك، وفي افريل عام 2020 تم اتخاذ تدابير التباعد الاجتماعي في العديد من المناطق التي تفشى فيها المرض في وقت مبكر

وبالتالي استقرت الحالات ، ولكن بعد رفع الحجر الصحي وفتح الأبواب امام العمل في العديد من الدول في ماي وجوان ، لم تتمكن الدول احتواء المرض مما جعله احد الدوافع الأساسية لارتفاع الحالات من جديد في جميع انحاء العالم . و انتشار فيروس COVID-19 عالمياً سيزيد من حالة عدم اليقين، وتقلبات الأسواق العالمية، مع انخفاض معدلات النمو والتشغيل والإنتاج الصناعي، وزيادة في تفاوتات الدخل والثروات لصالح الدول الأغنى، وذلك كله مصحوب بتضخم محدود ومؤقت في الدول المتقدمة، ولكنه سيكون أخطر في الدول النامية ، لاعتمادها على الاستيراد من الخارج، هذا في وقت عانت حوالي 60% منها ضائقة ديون أو خطر أزمة ديون. والشكل ادناه يوضح اثر جائحة COVID-19 على الاقتصاد العالمي:

الشكل 01 : تأثير جائحة (COVID-19) على الاقتصاد العالمي



المصدر: مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، تقلبات مستمرة كيف يؤثر متحور أو ميكرون على الاقتصاد العالمي:

[/https://futureuae.com/ar-AE/Mainpage/Item/7044](https://futureuae.com/ar-AE/Mainpage/Item/7044)

3-2- اثر جائحة كورونا COVID19 على أداء سلاسل التوريد العالمية:

بالرغم من التطور الكبير الذي حدث في مجال إدارة وأنظمة سلاسل التوريد والخدمات اللوجستية عالمياً؛ إلا أن جائحة كورونا ألفت بظلالها على هذا المجال الحيوي والمهم، فقد توقفت إمدادات التوريد لكثير من السلع المهمة جداً، مثل الأدوية والغذاء، مما أصبح يمثل تهديداً كبيراً للبشرية، وأصبح الأمر أكثر ضرراً وأثراً لتلك السلع ذات المصدر الوحيد أو المصنع الوحيد،

ناهيك عن الأثر الاقتصادي الذي صاحب الجائحة، وهو الركود الاقتصادي، خاصة إذا علمنا أن 60-70% من نمو وتوسع التجارة العالمية في العقدين الماضيين هو بسبب تطور سلاسل إمدادات التوريد العالمية.

وأصبحت بعض مفاهيم وقواعد إدارة سلاسل التوريد تحتاج إلى إعادة نظر، فعلى سبيل المثال “أسلوب التوريد وقت الحاجة” (Just In Time) وهو منهج ياباني استحدثته شركة تويوتا، وتطبقه العديد من الشركات اليابانية وكذلك العالمية، ويعتمد على عدم وجود مخزون، ويكون التوريد وقت الحاجة، فقد أوقع تطبيق هذا الأسلوب العديد من المنظمات بل الدول في حرج كبير مع استمرار هذه الجائحة وطول مدتها، خاصة تجاه السلع الأساسية والضرورية، ومن أهمها الدواء والغذاء.

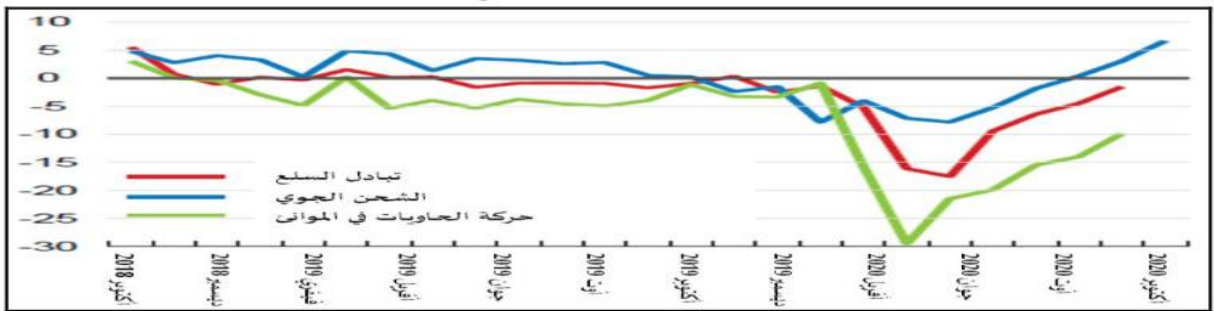
وعلى الجانب الاقتصادي، فقد أشارت التوقعات إلى أن الجائحة، وما صاحبها من إجراءات حجر على مستوى العالم، تسببت في وقف النمو المتوقع للتجارة العالمية بما لا يقل عن 35%، وفي نفس السياق أشارت دراسات مركز التجارة العالمية في تقارير سابقة أن خسائر صادرات مراكز سلسلة التوريد العالمية لكل من الصين والاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة بلغت حوالي 126 مليار دولار في 2020، ومن المتوقع أن ترتفع مستويات الخسائر من طول فترة الجائحة، وسيكون الأثر أكبر حدة على الشركات الصغيرة والمتوسطة.

ولكن الجانب المضيء في هذه الأزمة هو النمو الكبير في مجال التجارة الإلكترونية، خاصة مع إجراءات الحجر التي فرضتها الدول كجانب احترازي للتعامل مع الأزمة، حيث شهدت هذه الجائحة نموًا وتطورًا في مبيعات التجارة الإلكترونية، بالإضافة إلى نمو وظهور العديد من الشركات المتوسطة والصغيرة في هذا القطاع. وبصورة عامة فأن تأثير جائحة كورونا على سلاسل التوريد يمكن توضيحه فيما يلي:

3-2-1 اضطرابات سلسلة التوريد : أوضح استقصاء أجراه معهد سلسلة التوريد بالولايات المتحدة الأمريكية أن ما يقرب من 16% من الشركات قد خفضت أرباحها نتيجة تضاعف أوقات التوريد، ونقص الخيارات المتاحة للشحن الجوي والبحري (Boyd, 2020). ويوجد قلق دولي متزايد بشأن العجز في سلسلة التوريد من معدات الحماية الشخصية ضد مرض كوفيد-19، وشملت الحلول للتغلب على ذلك العجز في جمهورية إيرلندا إعادة معالجة واستخدام معدات الحماية الشخصية من خلال آليات التعقيم والتطهير المناسبة (Rowan & Laffey, 2020).

ويبين الشكل التالي اضطراب عمليات الشحن الجوي والبحري التي اثرت على عملية التوريد خلال فترة جائحة كوفيد 19:

الشكل 02 : اضطراب عمليات الشحن الجوي والبحري مع بدايات ظهور جائحة كوفيد 19



خلال الشكل اعلاه يتبين أن حجم التبادلات تقلص بشكل حاد في النصف الأول من عام 2020، حيث عرفت تجارة البضائع انخفاضاً بنسبة 16% عن مستواها السابق للجائحة، وانخفضت مستويات السياحة والسفر الدولي بشكل حاد، وانعكس الانتعاش في النشاط مع إعادة فتح الاقتصاد والتجارة وحركة موانئ الحاويات ولا سيما في الصين وكوريا والعديد من الاقتصاديات الآسيوية الصغيرة مثل فيتنام وقد ساعد ذلك في زيادة الطلب العالمي على الأقمعة وغيرها من معدات الحماية الشخصية وكذلك السلع اللازمة للعمل عن بعد بما في ذلك معدات تكنولوجيا المعلومات كما أدى انتعاش الإنتاج الصناعي في الصين إلى زيادة الطلب على العديد من المواد الخام في البلدان المصدرة للسلع الأساسية (خاصة المعادن).

3-2-2- شفافية سلسلة التوريد: يعتبر نقصان الشفافية نقطة تعبر عن ضعف غير مرئي للشركات تؤدي إلى نقصان الإيرادات ولذا بعض الشركات وسعت قراراتها بخلق رؤية شفافة لعملية التوريد متعدد المستويات تبدأ السلسلة بتحديد المكونات الحرجة للعملية إذ يقوم فريق العمليات والإنتاج بمراجعة المواد التي يتم الحصول عليها من المناطق عالية المخاطر والتي تفتقر إلى البدائل الجاهزة على أساس موقع الموردين وهذا ما يساعد في تحديد تلك الأجزاء في أعلى مخاطر بمجرد تحديد المكونات الحرجة، وبالتالي يمكن للشركات بعد ذلك تقييم مخاطر الانقطاع من الموردين من المستوى الثاني وما بعده. ويجب أن تشمل هذه المرحلة التخطيط، وطرح أسئلة مباشرة من المنظمات من المستوى الأول حول من وأين الموردين لذا فإن الشركات المصنعة، يجب أن تتفاعل مع جميع مورديها عبر جميع المستويات، لتشكيل سلسلة من الاتفاقات المشتركة كتحذير مبكر للانقطاع (Alicke et al, 2020, p3-). (4) (Sharma et al, 2020).

3-2-3- تعامل الشركة مع مورد واحد أو موردين من منطقة واحدة: في كثير من الأحيان تتعامل الشركة مع مورد واحد للمنتجات التي تشتريها وعلى الرغم من إدراك إدارة سلسلة التوريد مخاطر الاعتماد المفرط على مورد واحد، إلا أنهم مع ذلك يتبنون هذه الاستراتيجية من أجل تأمين الإمداد الضروري أو تخفيض التكلفة. ويمكن أن يكون لهذا النقص في المرونة آثار مدمرة عندما يكون المورد الوحيد للشركة غير قادر على توفير المكونات، وغالبا ما تكون هناك خيارات محدودة يمكن للشركة أن تختار منها، وأكثر من ذلك، تشمل هذه الخيارات فقط تلك التي يتم الحصول عليها من منطقة أو قارة أو شركة واحدة عندما يتركز الاستخراج والإنتاج بشكل كبير، فإنه يجعل إيجاد حلول بديلة أمرا صعبا بشكل خاص. نظرا لأن صناعة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات تعتمد اعتمادا كبيرا على مصادر المعادن والمعادن والفضة والليثيوم والسيليكون) واستخراجها وإنتاجها الذي يتركز في منطقة واحدة أو في قارة واحدة، فإنه يجعل إيجاد حلول بديلة أمرا صعبا بشكل خاص (Zho et al, 2020).

3-2-4- التأثير على الشحن والخدمات اللوجستية: ساهم تأخير الرحلات أو إلغائها نتيجة للجائحة في الحد من قدرة الشحن الجوي، وجعلت مسؤولي المشتريات يواجهون صعوبات في متابعة التغييرات السريعة في مطارات المنشأ والوجهة وفي الموانئ البحرية والنقل البري لتحديد الاختيار الأفضل لشحن منتجاتهم. كما أصبح إعادة توجيه الشحنات، وتعزيز الشحن الجوي للشحن البحري أو تغيير البلدان أمورا معتادة في وقت الجائحة. ولا شك أن ذلك له تأثير على تكاليف الشحن والخدمات اللوجستية (The Global Fund, 2020).

3-3- وضعية مراكز سلاسل التوريد العالمية خلال فترة كورونا:

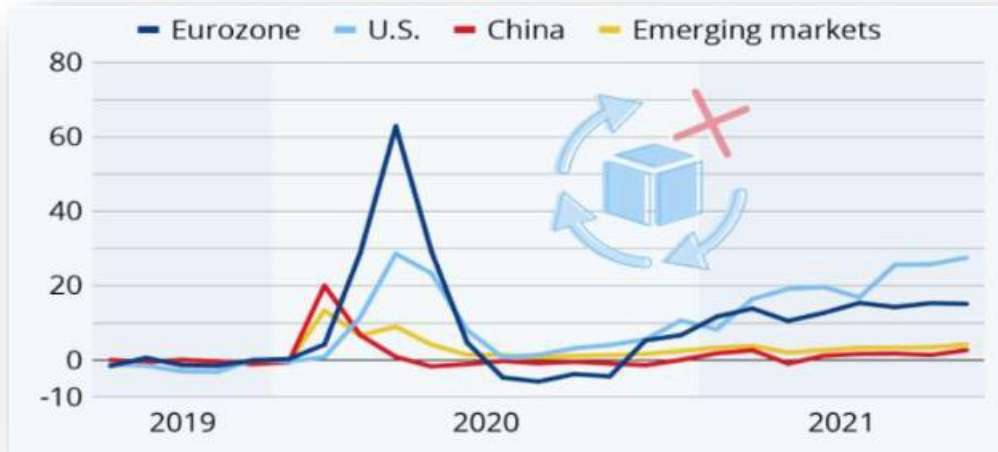
قال مركز التجارة الدولية، إن خسائر فيروس كورونا (COVID19) في صادرات التصنيع في مراكز سلسلة التوريد العالمية الثلاثة – الصين والاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة – بلغت 126 مليار دولار في 2020، مبينة أن الوباء أثر بشدة في العمليات التجارية لما يقرب من 55% من الشركات الصغيرة والمتوسطة في العالم، ويكشف المركز في تقرير “توقعات التنافسية للشركات الصغيرة والمتوسطة لعام 2020” مدى عمق تأثير هذه الشركات وسلاسل التوريد العالمية بوباء (COVID19)، وكيف حول الوباء التجارة العالمية والشركات التي تحركه في حالة من الاضطراب، وطبيعة التحديات التي ستواجهها الشركات الصغيرة والمتوسطة وسلاسل التوريد العالمية مستقبلا وما هي إجراءات بناء مرونة للشركات الصغيرة والمتوسطة لتبقى قابلة للنمو المستقبلي. ويقدم التقرير (154 صفحة) دليلا للشركات وواضعي السياسات وهيئات دعم الأعمال التجارية بشأن كيفية نشر استراتيجيات التعافي بعد الجائحة، ومساعدة النظم البيئية للمشاريع الصغيرة والمتوسطة على تجاوز الأزمة والتهيؤ للأوضاع الطبيعية الجديدة، مع التأكيد على الحاجة إلى تجارة وقيادة مرنة ومستدامة وشاملة، وفي حين شهدت معظم الدول شكلا من أشكال الحجر، فإن النتائج التي توصل إليها التقرير تبرز أن إجراءات الحجر في الصين والاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة هي التي كان لها أكبر الأثر في التجارة وتمثل هذه الاقتصادات الثلاثة مجتمعة 63% من واردات سلسلة التوريد العالمية و64% من صادرات سلسلة التوريد ويقدر مركز التجارة الدولية أن التعطيل العالمي لهذه المراكز الصناعية بلغ 126 مليار دولار في 2020.

هذا التعطيل له أيضا أثر سلبي في الدول النامية وتوقع الدراسة أن يخسر المصدرون الأفارقة أكثر من 2.4 مليار دولار من صادرات سلسلة التوريد الصناعية العالمية نتيجة لإغلاق المصانع في الصين والاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة ويعزى الجزء الأكبر من الخسارة – أكثر من 70% – إلى الانقطاع المؤقت لروابط سلسلة التوريد مع الاتحاد الأوروبي، استنادا إلى البيانات التي جمعها التقرير، فإن أكثر من 55% من جميع الشركات الصغيرة والمتوسطة قد تأثرت بشدة بهذا الوباء وثلثا هذه الشركات أثرت الأزمة بقوة في عملياتها التجارية، مقارنة بـ 40% من الشركات الكبرى.

والشركات في قطاع الخدمات هي أكثر الشركات تضررا بالوباء، ولا سيما تلك التي تقدم خدمات الإقامة والغذاء 76% من الشركات التي تقدم مثل هذه الخدمات إن الإغلاق الكامل أو الجزئي قد أثر بقوة في عملياتها التجارية، في الوقت نفسه، يخلص التقرير إلى أن حظر التصدير وغيره من القيود غطي 73% من التجارة العالمية في المنتجات ذات الصلة بوباء (COVID19)، وطبقت 93 دولة تدابير تصدير مؤقتة تتعلق بالفيروس بما في ذلك حظر التصدير أو فرض قيود على المنتجات الطبية وكذلك الأغذية تختلف القيود على التصدير حسب المنطقة فعلى سبيل المثال، تفرض قيود على تصدير المعدات الطبية ذات الصلة بـ (COVID19)، من قبل عدد قليل من الدول الإفريقية التي لا تصنع هذه المنتجات بنفسها.

على النقيض من ذلك، 105 دول طبقت تدابير مؤقتة على واردات السلع ذات الصلة بـ (COVID19)، وتهدف جميع هذه التدابير تقريبا إلى تيسير الحصول على الإمدادات الطبية الأساسية أو الأغذية، وقد ألغت ثلاثة أرباع الدول المتقدمة أو خفضت التعريفات الجمركية المفروضة على السلع الطبية منذ بداية الأزمة ولم تتخذ إجراءات مماثلة سوى 46% من الدول النامية و18% من أقل الدول نمواً. والشكل ادناه يوضح تطور اضطرابات سلسلة التوريد اثناء جائحة كوفيد 19 .

الشكل 03: تطور اضطراب سلسلة التوريد العالمي اثناء جائحة كوفيد 19 في مراكز الدول الكبرى



المصدر: (مركز ذكاء الاعمال، 2021، ص 15).

من خلال الشكل أعلاه نلاحظ انه في بداية عام 2020 وهي بدايات انتشار الجائحة ارتفع اضطراب سلاسل التوريد في مراكز الدول الكبرى الصين والولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي فوفقا لصندوق النقد الدولي تعد اضطرابات سلسلة التوريد وارتفاع أسعار المواد الخام احد أسباب ارتفاع أسعار المستهلك في مراكز الدول الكبرى مثل الصين والولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي. حيث أدى تفشي الجائحة ونقص مدخلات الإنتاج الرئيسية الى تخفيض الإنتاج الصناعي من جهة ومن جهة أخرى اضطراب سلاسل التوريد في ظل ارتفاع أسعار السلع تسببت جميعا في ارتفاع معدلات التضخم بشكل ملحوظ.

4-وضعية سلاسل التوريد العالمية بعد تراجع جائحة COVID 19 :

خلال الفترة التي عملت على تراجع أزمة كوفيد 19 الأمر الذي سبب عدد من النتائج التي كانت سببا رئيسيا في حدوث أزمة سلاسل الإمداد ومنها الآتي:

4-1-فتح اقتصاديات الدول: تزايدت أزمة سلاسل التوريد خاصة بعد فتح اقتصاديات الدول وذلك لأن جائحة كورونا قد سببت عدد كبير من الإجراءات والتي عملت على تقليل المخزون الحالي في تلك الفترة لكن مع وجود اللقاحات تم فتح باب الإنتاج العالمي والتبادل التجاري مرة أخرى الأمر الذي سبب فجوة كبيرة بين الناتج المحلي وبين الطلب داخل الأسواق سواء على مستوى داخلي للدولة الواحدة أو على مستوى العالم لاتصال عمليات النقل والشحن واقتصاد العالم ببعضه ومع محاولة اتجاه الدول لتعويض الفجوة وزيادة في الإنتاج والرجوع الحياة الطبيعية مرة أخرى عمل على الضغط سواء على العمالة أو الماكينة القائمة أو حتى عمليات النقل والتفريغ وخاصة النقل البحري الذي أثر بدوره على موعد تسليم المنتج للتجار ومنهم إلى المستهلك مما دفع الشركات محاولة لتخطي الأزمة من خلال توظيف عمالة جديدة لزيادة الإنتاج بسبب الطلبات المتزايدة سواء على السلع أو على الخدمات اللوجستية .

4-2- ظهور طفرة في القطاعات الأخرى: صرح عدد من الخبراء بأن الأزمة ساعدة على حدوث طفرة في القطاعات الخاصة بالأسمدة والبتروكيماويات، حيث عمل على توضيح أن الشركات المصدرة العامة في مجال الأسمدة والحديد والصلب والبتروكيماويات ومواد البناء والكميماويات استطاعت الوصول إلى العديد من الاسواق العالمية وفتح مجال جديد وتحديث خاص بها.

4-3- الحرب الروسية الأوكرانية: سرعان ما نشبت الحرب الروسية الأوكرانية خلافا لفترة جائحة كورونا حتى لن يستطع العالم من أخذ مرحلة تعافي لتجد اثار الحرب تؤثر على العالم بسرعة البرق ووجدنا ارتفاع في أسعار النفط الخام والغاز الطبيعي وتقلب أسعار الأسهم والخدمات اللوجستية وصولا إلى ارتفاع المواد الغذائية وطواير الأفراد على البنزين مع غلاء الأسعار والتضخم الذي بات يملئ كل دول العالم من فترة قصيرة لتعبر عن مرحلة جديدة من مراحل الاضطراب في سلاسل التوريد والتي قد نجد تأثير الحرب بشكل كبير على النقل اعتبره من المخاطر الجيوسياسية مسببة مزيدا من الإعاقة بسلاسل التوريد في جميع أنحاء العالم مع توقف توريد من وإلى مناطق معينة وفي ظل تلك الأجواء لتشجيع حالة من عدم اليقين والاضطرابات التي سببها الحرب الروسية الأوكرانية والتي عملت على زيادة أزمة سلاسل التوريد .

4-4- إرتفاع أسعار الشحن الجوي: بسبب العقوبات التي فرضت على محال الطيران نتيجة الحرب القائمة عملت على تأخير في عمليات الشحن والخدمات اللوجستية بسبب تعطيل عدد كبير من الطرق التي كانت تستخدم سابقا وبالتالي مع طول فترة عمليات النقل زادت التكاليف المدفوعة مع انفاق المزيد من الأموال إلى الوقود.

4-5- ازدحام الموانئ ونقص الحاويات والسفن: مما زاد من تفاقم أزمة سلاسل التوريد بشكل كبير هو غلق العديد من الموانئ بسبب الحرب مما أدى إلى ازدحام الموانئ العاملة مع تغيير مسار عدد كبير من الحاويات و السفن مما أدى إلى ارتفاع تكلفة عملية الشحن، الازدحام في الحاويات والموانئ، تأخير في عمليات التوصيل وتسليم المنتجات لتعيد أزمة سلاسل التوريد مرة أخرى حيث كان يتم نقل حوالي 10000 حاوية نمطية للبضائع من الطرق البرية من خلال روسيا إلى أوروبا والتي كانت تستغرق أسبوعا واحدا لكن تم إيقاف تلك الطرق نتيجة الحرب القائمة مما أدى إلى زيادة الضغط على النقل البحري.

4-6- نقص طاقم العمل: من المعروف ارتباط وتشابك عملية النقل والتوصيل أو ما يعرف باسم سلاسل التوريد أن حدوث خلل معين في مرحلة يؤثر بالتبعية على الخطوات الأخرى فمع تراكم الموانئ وتراكم الحاويات أدت إلى عدم كفاية الأفراد العاملة في الموانئ حيث لا يستطيع طاقم العمل النزول والذهاب بحرية تامة بسبب القيود المفروضة الناتجة عن الحرب الروسية الأوكرانية مما أدى إلى نقص طاقم العمل مما أثر على سلاسل التوريد بالإضافة إلى عدم القدرة على السفر عبر الطرق المعتادة والغاء الرحلات الجوية مما أدى إلى وجود مناطق نزاع على السفن من اجل سلامة الحاويات والافراد وبناء عليه تم تناقص عدد السفن المستخدمة في النقل وذلك يرجع إلى الحرب.

5- إجراءات مواجهة الازمة:

5-1- توسيع وتنويع مصادر التوريد: يتوقع (Markoff & Seifert, 2020) أن بعض الشركات ستقوم بالتضحية بالرشاقة والمرونة في توفير المنتجات في مقابل تخفيض التكاليف، وسيقومون بتوحيد الانتاج وتوسيع مصادر التوريد أثناء الازمة.

فقد ساهم كل من المرونة والتنوع التي تقدمها التكنولوجيا في تمكين الأعمال التجارية من اكتساب المرونة اللازمة خصوصاً خلال الأزمات. إن الانفتاح والجاهزية للاستجابة لاحتياجات العملاء ومتطلبات الحكومات وتوقعات المستهلكين هي كلمة السر لتمييز الشركات عن غيرها وتمكينها من الاستمرارية.

5-2-زيادة كفاءة استخدام الموارد: على الشركات العاملة في سلسلة التوريد استخدام التقنيات التكنولوجية الحديثة من أجل ضمان تحقيق أعلى كفاءة ممكنة في استغلال الموارد في عالم أصبحت فيه الدول جميعها شبه منغلقة على نفسها. فعلى الشركات أن تتفادى تحميل الشاحنات دون أن تكون ممتلئة عن آخرها. وعلى المتنافسين أن يتعاونوا للتنسيق فيما يتعلق بالتوريدات من المواد الخام، والمعروض من المنتجات النهائية لضمان أن جميع الشركات في جميع القطاعات تعمل بالطاقة المثلى. (Keogh,2020)

ومحاولة الاستفادة من التطورات التكنولوجية الحالية وذلك من خلال استخدام آخر التطورات لتحديد الثغرات والتحويلات الحالية في سلاسل التوريد والامداد حتى يمكن أن يقلل من الآثار السلبية بأزمة سلاسل الإمداد والتوريد.

5-3-اتخاذ الاجراءات الكفيلة بضمان استمرارية الاعمال وحماية الموظفين: على القادة الفاعلين في سلسلة التوريد أن يتخذوا إجراءات استباقية لحماية الموظفين، وضمان استمرارية المعروض، والتخفيف من التأثير المالي، والتنقل ما بين الاجراءات المناسبة في سوق يسوده الالافيين مع انخفاض طلب المستهلكين (World Economic Forum,2020)

5-4-مراقبة وضبط الاسواق: على الدولة مراقبة وتنظيم أسواق البيع بالجملة وأسواق التجزئة للسلع سريعة التلف، وتجمعات التصنيع الغذائي بشكل أكثر صرامة. حيث لا يزال مفهوم انتقال العمليات إلى أسواق أقرب "nearshoring" حديث العهد في منطقة الشرق الأوسط إفريقيا. يعكس هذا المفهوم العملية التي تقوم من خلالها الشركات بتخزين منتجاتها أو نقل خدماتها إلى موقع أقرب إلى السوق الذي تتواجد فيه عملياتها. يساهم هذا المفهوم في تقليل المخاطر المرتبطة بإجراءات الإغلاق والحظر، فضلاً عن فوائدها المتمثلة في تقليص الوقت اللازم للوصول إلى الأسواق وزيادة الطلب. ومحاولة البقاء مرناً وذلك من خلال اتجاه التعديلات على السياسات مع وضع الحالة الديناميكية للأسواق في الاعتبار لمواكبة التغيير الذي يطرأ على الأسواق.

5-5-الاهتمام بالموردين من الدرجة الادنى من الالهية: أظهرت الجائحة أن الموردين من المستوى الادنى أو "غير المرئيين" tier-lower Invisible suppliers لهم أهمية حاسمة في سلسلة التوريد. ويمكن أن يتسبب إهمال هذه المستويات في حدوث اضطرابات سريعة في جميع أنحاء السلسلة، خاصة في حال العمليات التصنيعية مرتفعة القيمة ذات سلسلة التوريد الطويلة، والتي في السيناريوهات السيئة يمكن ان يؤدي غياب جزء رئيسي في العملية إلى توقف الانتاج بالكامل (2020, MaKenzie)

5-6-شمولية الرؤية تساهم في تحقيق الوضوح والشفافية: أظهرت جائحة كورونا الأهمية المتعاظمة للرؤية الشاملة في سلاسل التوريد لتمكين المؤسسات والمنظمات من الاستجابة السريعة أثناء الأزمات. لم تقتصر هذه الآثار على جانب الموردين ومقدمي الخدمة فقط؛ فقد وفرت الأزمة قدرًا غير مسبوق من الشفافية بالنظر إلى رغبة المستهلكين في معرفة مصدر المنتجات التي يقومون باستخدامها. في هذا الإطار يتعين على المنظمات والشركات العمل بصورة احترافية وأخلاقية مستدامة وهو الأمر الذي يمكن أن يتحقق من خلال رقمنة سلاسل التوريد.

5-7- ضخ الاستثمارات طويلة الاجل: من الضروري أن تضح استثمارات طويلة الاجل لمساعدة الشركات الصغيرة والمتوسطة على الحفاظ على قدرتها التنافسية . كما يجب العمل على تحويل الفائض أو القطاعات ذات كفاءة كبيرة الى القطاعات والمجالات الاكثر تضررا ومحاوله عمل شيء من الموازنة بين مختلف القطاعات على مستوى الدولة وذلك من خلال مبادرات متوسطة وطويلة الأجل لسياسات المالية التي تستهدف وضع مسار محدد للخطة الدين والتي تستطيع بقاء الدين على ما هو عليه حتى تستطيع الدولة الصمود أمام مستوى معين من الدين.

5-8- تقليص التفاوت بين اقتصاديات البلدان: اتخاذ إجراءات متعددة من أجل ضمان احتواء الخسائر في مختلف القطاعات وتقليص التفاوت بين اقتصاديات البلدان بسبب مد فترة التعافي. ويمكن اتخاذ عدد من الإجراءات والتي تساعد في وجود مخزون والحد من الضغط المتزايد مع تعامل الشركات بشكل مرن بالكامل من أجل تخطي الأزمة ومنها بناء مخزون تساعد عملية بناء مخزون أزمة سلاسل الإمداد بشكل سريع وفي وعلى المدى قصير ويجب أن تتم عملية التخزين بشكل مخطط ومناسب حتى يستطيع التقييم الاقتصادي.

5-9- اعتماد تنافسية الخطر بدلاً من تنافسية التكلفة: تقليدياً، كان حسن تنافسية سلسلة القيمة العالمية يعتمد على أسباب تتعلق بحسن إدارة التكاليف، إلا أن جائحة كوفيد-19 أجبرت الشركات على تبني منهج جديد يعتمد على حسن إدارة مخاطر الأعمال. كما جعلت المنشآت العاملة في سلسلة التوريد بالتعاون مع الحكومات تزيد من قدرتها على التكيف مع الصدمات المستقبلية والاستجابة لها (Economic Forum World ,2020).

6- رؤية استشرافية لمستقبل سلاسل التوريد العالمية بعد جائحة COVID 19 :

يمكن تلخيص مستقبل سلاسل التوريد العالمية بعد الازمة في النقاط الاتية:

- ستتحرك الحكومات التي دمرها الوباء، وتكاليف دعم العاملين الخاضعين للإغلاق، والعاطلين عن العمل، في مسار معاكس تماماً لعقود من التراجع والانسحاب، بحيث تضطلع بدور أقوى في اقتصادياتها. وستعمل الشركات التي تولت على مدار سنوات مد نشاط الإنتاج إلى الصين، على إعادة تلك النشاطات إلى أرض الوطن وستظهر حقبة جديدة تحمل أصداء السنوات اللاحقة للحرب العالمية الثانية، بحيث تحل حقبة جديدة من المساواة محل عصر الحقوق الحصرية والحرمان العام.

في الواقع، نادراً ما صادفت المحاولات التي تجري من أعلى إلى أسفل لإصلاح منظومة التجارة العالمية في أعقاب الصدمات التي تتعرض لها سلاسل التمديد العالمية، النجاح. من المحتمل أن يكون العالم فيما بعد فيروس "كورونا" مختلفاً بعض الشيء، وربما يتباطأ النمو في التجارة العالمية، مع تجمد معدلات النمو، لكن نصيب التجارة المتجهة إلى الصين والملاذات الآمنة أكثر احتمالاً لأن يزيد عن أن يتضاءل، وغالباً ما يجري تشبيه سلاسل التوريد الحديثة بالمنظومات البيولوجية، من حيث درجة التعقيد والاعتماد المتبادل ومثلما الحال مع فيروس "كورونا" ذاته، من الممكن أن تتحول نقطة ضعف في جزء ما إلى مرض يسبب انهيار الكائن بأكمله.

- بعد أزمة حادة، يمكن أن تتحول كثير من العناصر التي تضمن نجاح عمليات التصنيع القائمة على مبدأ "الإنتاج الفوري" إلى نقاط قصور مثلاً، فإن انحسار مستويات المخزونات يمكن أن يعين شركة ما على نشر رأس مالها بفاعلية أكبر، لكنه في الوقت ذاته قد يتركها دون شبكة سلامة وحماية حال تعرض جهة الإمداد للإغلاق وبالمثل، فإن شراء كميات ضخمة من المواد

من عدد صغير من الشركاء يمكن أن يقلص التكاليف، لكنه يقلص معها تنوع جهات الإمداد التي تحتاج إليها الشركات للتعافي حال وقوع أزمات طارئة وبينما تمكن سلاسل العرض العالمية الشركات من الاستفادة من تكاليف العمالة المنخفضة داخل الاقتصاديات الناشئة، فإنها تتركها أيضاً عرضة للخطر حال وقوع توترات تجارية أو تفشي أوبئة، مما يؤدي إلى تشديد السيطرة على الحدود. سلاسل الإمداد حالياً حالة سكون، مما يعني أن نتائج ما يحدث الآن لم تظهر على السطح بعد فالمدى المتوسط سيكون الأشد خطورة .

- أما الأزمة التالية، فمن المحتمل أن تقع في مجال النقد، ذلك أن انحسار تجارة البضائع، بما يصل إلى الثلث هذا العام، مثلما تتوقع منظمة التجارة العالمية، سيخلق ضغطاً هائلاً على عائدات كل شركة تعمل عبر الحدود وستبحث الشركات عن إعانات من الحكومات، ولين من جانب جهات الإقراض، لكن سلاسل الإمداد ستتحمّل نصيباً كبيراً من التوتر، مع سعي الشركات نحو الحفاظ على النقد من خلال استغراق فترات أطول في سداد فواتيرها. وتعد مثل هذه التآجيلات في السداد واحدة من أقدم صور التمويل، وتتميز بكونها خالية من الفوائد، وستترك التداعيات الاقتصادية للوباء الشركات الكبيرة صاحبة الميزانيات القوية والقدرة على الحصول على تمويلات وأموال حكومية في وضع أقوى نسبياً وربما تتمكن الشركات الأصغر الموردّة لعناصر أساسية من الاعتماد على دعم شركات متعددة الجنسيات .

- الانتقال من العولمة إلى الإقليمية حيث سيحدث بعد الجائحة إعادة هيكلة ضخمة في سلسلة التوريد باقتراب الإنتاج ومصادره من المستخدمين النهائيين لتأمين احتياجات الشركات المحلية (Craven, Singhal, & Wilson, 2020) وتطلع الشركات في عهد ما بعد كورونا إلى توطين الإنتاج و مصادره (Seifert, 2020 & Markoff) بينما يرى آخرون أن سلسلة التوريد العالمية يجب ألا تصبح محلية بنسبة 100٪، وإنما على قادة القطاعين العام والخاص أن يأخذوا في الاعتبار المخاطر التي تشكلها سلسلة التوريد البعيدة سواء في البلدان النامية أو المتقدمة (Helper, 2020) وفي المدى المتوسط، ربما تكون تلك الجائحة وسيلة من وسائل "التركيز" والتجميع للمشروعات على طول سلسلة التوريد في شركات أكبر أو محلات سوبر ماركت كما حدث بعد نوبات أنفلونزا الطيور في جنوب شرق آسيا في العقد الأول من القرن الماضي. (Reardon, Bellemare, 2020 & Zilberman).

- يرى katy Huberty رئيس قسم أبحاث الأسهم في شركة أمريكا الشمالية تكنولوجي هاردوير (Hardware Technology) ان التأقلم والمرونة التي أظهرتها الصين خلال جائحة فيروس كورونا يزيدنا تأكيداً على أن الصين ستظل قاعدة كبيرة للتصنيع والتوريد لجل منتجات العالم . على الرغم من ان صانعو أجهزة الكمبيوتر والمواصلات والهواتف الذكية تسعى لتحويل عملياتها الى مكان اخر ، حيث تميل سلاسل الامداد قطاع أجهزة تكنولوجيا المعلومات الى الانتشار اكثر دوليا من الصناعات الأخرى . ولم تستبعد إمكانية انتقال بعض أجزاء سلسلة التوريد خارج البلاد التي يطلق عليها "مصنع العالم" ، لكنها اضافت انه من غير المرجح ان تتخذ الشركات خطوات في أي وقت قريب . بينما سيكون هناك بعض التنوع في سلسلة التوريد لاقتصاديات مثل الهند وفيتنام والمكسيك وتايوان (هذه الدول توفر تكلفة منخفضة وكثافة في اليد العاملة مشابهة للصين)

7- خاتمة:

أزمة COVID-19 التي أدت إلى توقف عدد كبير من المصانع والشركات عن العمل لفترة طويلة والتي أحدثت بدورها تعطيل الحياة اليومية بشكل كامل مع الضغط على السلع والمنتجات الموجودة في ذلك الوقت وإقبال الأفراد عليها لعدم الخروج من المنازل ، حينها تفاقمت الأزمة وانفجرت حين عادت الحياة طبيعية مرة أخرى نتيجة لجهود العلماء حول اللقاحات الكلية والتي من خلالها وجدت الدول العودة مرة أخرى للحياة أمرا طبيعيا لكن زيادة الاستهلاك نتيجة عودة الحياة، وتوقفت الموانئ عن العمل، وتسريح الآلاف من العاملين في مجال النقل والتوريد وحتى الشركات و وقفت الدول محاولة إدراك وحل الأزمة دون جدوى منهم في ذلك لأن الأزمة متداخلة ومتراطة بشكل كبير مرورا بنتائج اقتصادية عصبية على الدول سواء عالميا أو إقليميا أو حتى محليا داخل الدولة.

فقد اثرت العديد من الإجراءات غير المسبوقة التي اتخذتها العديد من الدول في محاولة للحد من انتشار الفيروس كإغلاق الحدود والمطارات وفرض حظر التجول، بشكل كبير وحاد على اقتصادياتها لذا حاولت الحكومات التخفيف من حدة الآثار السلبية، من خلال المفاضلة بين الصحة العامة والتأثير الاقتصادي للسياسات احتواء انتشار الوباء. فقد أدى اغلاق الصناعات الصينية بسبب جائحة كوفيد 19 الى التأثير بشكل مباشر وكبير على قطاعات التصنيع على مستوى العالم وعلى سلاسل التوريد العالمية .

7-1- النتائج:

- لقد غيرت جائحة COVID-19 بيئة الأعمال للعديد من الشركات حول العالم، وسلط الضوء على أهمية القدرة على الاستجابة والتكيف وإنشاء آليات إدارة الأزمات في العديد من الشركات من أجل مواجهة حالات عدم اليقين، ونظرا لأن الشركات تسعى الى تعزيز العمليات والأعمال ، فإن أهمية مرونة سلسلة الإمداد وإدارة المخاطر أصبحت ضرورية أكثر من أي وقت مضى بهدف تحسين الرؤية بشكل كبير عبر سلسلة الامداد الشاملة.

- إن جائحة COVID-19 أزمة عالمية حقيقية اثرت بشكل كبير على سلاسل التوريد العالمية بسبب سرعة انتشار الفيروس وقوته وضراوته من قارة إلى أخرى، ولم يكن مدراء سلاسل التوريد متهيئين لهذا الوضع.

- انخفاض حجم الطلب من قبل المستهلكين نتيجة الاغلاق التام لأغلب القطاعات الاقتصادية، واصابة العديد من الأشخاص وتوقفهم عن العمل او العمل بساعات قليلة.

- ارتباط استمرار اختناقات سلاسل التوريد حول العالم خلال عام 2022 بتباطؤ التجارة الدولية التي لم تتعاف تماما من أزمة وباء كورونا، على رغم التوقعات السابقة بأنها ستشهد تعافياً بالنصف الثاني من 2022، لكن الإجراءات الحمائية والصراع أبعده هذا التعافي.

- في ظل استمرار حرب أوكرانيا وفرض العقوبات على روسيا والتضييق على الصين والإجراءات الحمائية لا يتوقع أن يتحسن وضع سلاسل التوريد في القريب. حتى تلك السياسات التي تدعم سلاسل التوريد المحلية لن توفّي ثمارها بشكل عاجل، بالتالي يدخل العالم العام الجديد في ظل استمرار مشكلات سلاسل التوريد وضعف التجارة وهو ما قد يستمر لفترة.

_ أن تأثير الجائحة على سلاسل التوريد العالمية قد ظهر جليا في تعطل حركة النقل الدولي (البحري والجوي) وحتى النقل البري الأمر الذي أدى إلى انخيار منظومة النقل الدولي بشكل كبير

- سلاسل الامداد العالمية أصبحت مصدر قلق للشركات وحتى امن الدول بعد ما كانت مصدر للميزة التنافسية والسيطرة على الأسواق العالمية ، ففيروس كورونا شل حركة النقل العالمية وبالتالي أظهر عيوب سلاسل الامداد التقليدية.

7-2- مقترحات:

- ضرورة تقييم الوضع الحالي لسلاسل التوريد التي تعطلت بفعل كوفيد 19 وإيجاد سلاسل توريد بديلة، مع ضرورة التركيز على الإمدادات التي لها أكبر تأثير على الإيرادات .

- يستحسن للشركات ان تضع خطط لنقل سلاسل التوريد الخاصة بها، من مواقعها الحالية الى أماكن قريبة لمواجهة تحديات الاغلاق العالمي.

_تنويع سلاسل التوريد وممارسات أنظمة التخزين.

-تحسين جودة إدارة سلاسل التوريد العالمية لمواجهة خطر حرب الفيروسات المستقبلية .

8- قائمة المراجع :

- ماجد جودة جاسم،(2010)، استراتيجيات سلسلة التجهيز واثرها في تحقيق الميزة التنافسية. مجلة القادسية للعلوم الإدارية والاقتصادية ،المجلد12. العدد02،العراق.

-ممدوح عبد العزيز الرفاعي،(2006)، اساسيات إدارة سلاسل التوريد، مجلة إدارة الأعمال، العدد114، مصر.

-مصطفى محمود أبو بكر،(2005)، فن مهارات التسويق والبيع في الشركات المتخصصة، الدار الجامعية، مصر، الطبعة الأولى،2005.

-عبد الستار محمد العلي،(2012)، الادارة الحديثة للمخازن والمشتريات -إدارة سلسلة التوريد-. دار وائل للنشر والتوزيع. الأردن. الطبعة الأولى.

- ازمة سلاسل التوريد ،(2021)،مركز ذكاء الاعمال،مكة،السعودية.

-Cennimo, D., & Bergman, S. (2021, January 28). Retrieved February05, 2021, from What

is COVID-19?: <https://www.medscape.com/answers/2500114-197401/what-is-covid-19>

-Chopra,S. & Meindi,P.,2004, Supply Chain Management 2ed, Upper Saddle River: Pearson Prentice Hall

-Craven, M., Singhal, S., & Wilson, M. (2020). COVID-19: Briefing note, April 13, 2020. New York: McKinsey & Company.

-Diego A. Cerdeiro and Niels-Jakob H. Hansen,(june2022), The Stretch of Supply Chains, Finance & Development :<https://www.imf.org/en/Publications/fandd/issues/2022/06/the-stretch-of-supply-chains-B2B>

-Flynn, B., Huo, B., & Zhao, X. (2010). "The impact of supply chain integration on performance: a contingency and configuration approach". Journal of Operations Management, Vol. (28), pp(71-58).

-Helper, S. (2020, April 22). How COVID-19 makes the case for 'high-road' supply chains Retrieved from chaidive:

<https://www.supplychaidive.com/news/coronavirus-makes-the-case-for-high-road-supply-chains/576575/>

- Mahbashi. M.,2010, Supply Chain Management .
- MaKenzie, B. (2020). Beyond COVID-19: Supply Chain Resilience Holds Key to Recovery. Oxford: Oxford Economics
- Seifert, R., & Markoff, R. (2020). Digesting the Shocks: How Supply Chains Are Adapting to the Covid-19 Lockdowns. Lausanne: International Institute for Management Development
- Reardon, T, Bellemare, M. F., & Zilberman, D. (2020, April 2). How COVID-19 may disrupt food supply chains in developing countries. Retrieved from International Food Policy research institute: <https://www.ifpri.org/blog/how-covid-19-may-disrupt-food-supply-chains-developing-countries>.
- Zijm, H., Klumpp, M., Regattieri, A., & Heragu, S. (2019). Operations, Logistics and Supply Chain Management. Springer International Publishing, Berlin.
- The International Air Transport Association (IATA,) (2020),Air cargo plunges in March as COVID-19 spreads globally.