

دور الأنشطة اللوجستية للموانئ البحرية في التجارة الخارجية

دراسة تحليلية لميناء بجاية خلال الفترة (2019-2021)

*The role of sea ports logistics activities in foreign trade
Analytical study of the port of Bejaia during the period (2019-2021)*

د. خشني سهام¹ / جامعة الجزائر3 (الجزائر)، khechni.sihem@univ-alger3.dz

تاريخ النشر: 2021/12/31

تاريخ القبول: 2021/12/09

تاريخ الاستلام: 2021/05/27

ملخص

تهدف هذه الورقة البحثية إلى معرفة دور الأنشطة والخدمات اللوجستية في تحسين أداء الموانئ البحرية ومدى تأثيرها على التجارة الخارجية من خلال التطرق إلى ميناء بجاية وإظهار إمكانياته في هذا المجال. وقد توصلت الدراسة إلى أن الأنشطة التجارية التي تتم عبر ميناء بجاية متنوعة من تصدير واستيراد البضائع على اختلاف أنواعها، حركة الحاويات، وحركة سفن نقل البضائع، إضافة إلى عملية نقل المسافرين كما أنه يعتبر محورا رئيسيا للتجارة في حوض البحر الأبيض المتوسط. إلا أن المبادلات التجارية التي تمت عبر ميناء بجاية خلال فترة الدراسة، انصفت بعدم التوازن بين الواردات والصادرات نظرا للأزمة الصحية العالمية المرتبطة بفيروس كورونا (كوفيد-19).

الكلمات المفتاحية : أنشطة لوجستية، موانئ بحرية، ميناء بجاية، تجارة خارجية.

تصنيف JEL : L53 ؛ L78 ؛ M00.

Abstract:

The contribution of this research paper is to know the role of the activities and logistical services in sea ports and the extent of their impact on foreign trade by addressing the port of Bejaia, and demonstrating its capabilities in this field.

The study found that the commercial activities that take place through the port of Bejaia are varied from exporting and importing goods of various kinds, container traffic, the movement of cargo, in addition to the transportation of passengers. It is also considered as a major axis of trade in the Mediterranean basin. During the study period, the foreign trade In the port of Bejaia was characterized by an imbalance between imports and exports due to the global health crisis associated with the Coronavirus (Covid-19).

Keywords: Logistical activities, sea ports, Bejaia port, foreign trade.

Jel Classification Codes : L53 ؛ L78 ؛ M00.

¹ المؤلف المرسل: خشني سهام، الإيميل: khechni.sihem@univ-alger3.dz

1 - تمهيد :

نشأ مفهوم اللوجستيات نشأة عسكرية أين بدأ استخدامه في الجيش بهدف تأمين وصول ما يلزم من المؤن والذخائر في الوقت الملائم، وبعدها تم انتقال هذا المصطلح إلى المجال الاقتصادي باسم Business Logistic كمفهوم يقوم على إدارة تدفق وتخزين السلع والخدمات والمعلومات بكفاءة من مرحلة المادة الخام إلى مرحلة الاستهلاك النهائي وبما يحقق رضا العميل وزيادة ربحية المنتج، حيث تبين انخفاض تكاليف إنتاج السلع نتيجة للاعتماد على النشاطات اللوجستية.¹

ومنذ ظهور هذا المفهوم وبفعل اشتداد المنافسة، تزايد الطلب على خدمات أسرع وأفضل تلبي احتياجات الأسواق العالمية، وأصبح الاستثمار في تحسين الخدمات اللوجستية هدفاً للبلدان المتقدمة والنامية على حد سواء. ونظراً للدور الهام للوجستيات في تدفق البضائع وتخزينها منذ وقت تصنيعها حتى وصولها للعميل في الوقت والمكان المناسبين في مختلف مجالات النقل البري والجوي والبحري، تزايدت أهمية هذه الخدمات خاصة في الموانئ كونها بحاجة إلى تطوير أنشطتها اللوجستية مثل الربط بالشبكات البحرية العالمية بما يساهم في تسهيل العمليات التجارية التي تتم عبرها حتى تزداد حركة التجارة الخارجية.

1.1- إشكالية البحث :

استناداً لما ذكر يمكن إظهار مشكلة الدراسة من خلال إثارة السؤال التالي:

ما هو الدور الذي تلعبه الأنشطة اللوجستية للموانئ البحرية في التجارة الخارجية وما مدى تطبيقها في ميناء بجاية ؟

2.1 - فرضيات البحث :

- وجود خدمات لوجستية في الموانئ البحرية من شأنه أن يعطي للدولة ميزة تنافسية تساهم في تفعيل التجارة الخارجية؛

- تحسين خدمات ميناء بجاية وإدارة أنشطته يساهم في زيادة أدائه من حيث تطوير عمليات النقل والعمليات اللوجستية للعملاء؛

- يوجد أثر سلبي للأزمة الصحية العالمية على الأنشطة اللوجستية وحركة التجارة الخارجية في ميناء بجاية.

3.1 - أهداف البحث : يأتي هذا البحث لتحقيق جملة من الأهداف:

- التعرف على مفهوم اللوجستيات؛

- معرفة دور الأداء اللوجستي لميناء بجاية في التجارة الخارجية (تصدير/استيراد) خلال الفترة 2019-2021.

4.1 - أهمية البحث : تكمن أهمية البحث في إبراز دور الأنشطة والخدمات اللوجستية في تحسين أداء الموانئ البحرية في التجارة الخارجية، من خلال التطرق إلى ميناء بجاية وإظهار إمكانياته في هذا المجال.

5.1 - الدراسات السابقة:

- دراسة حاجي فطيمة بعنوان واقع وتحديات القدرات اللوجيستية في الجزائر دراسة حالة ميناء بجاية خلال الفترة 2012 - 2017. تطرقت في البحث إلى ميناء بجاية، وتوصلت إلى أن العمليات اللوجستية على مستوى

هذا الميناء عرفت تطوراً ملحوظاً خلال فترة الدراسة، إلا أنها مازالت تواجه بعض التحديات التي تعيق تطورها.²

- دراسة قارة ابتسام بعنوان واقع إدارة اللوجستيك في مؤسسة ميناء مستغانم. تطرقت الدراسة إلى مدى تطبيق الأنشطة اللوجستية في ميناء مستغانم وإلى أهم الأنشطة التي يرتبط بها، وتوصلت إلى أن المؤسسة تقدم خدمات ذات جودة عالية، وأنها تمتلك جميع وسائل النقل والمناولة والشحن والتخزين، كما أن تسليم البضاعة

يتم في الوقت المناسب، ولكن هناك نقص في الفكر اللوجستي في الميناء، إضافة إلى وجود العديد من النقائص مثل اختناق الميناء بسبب تزاوج النشاط التجاري مع الصيد البحري، وعدم كفاية طول الأرصفة ومساحة العبور والتخزين، إلى جانب طول المكوث المؤدى أحيانا إلى مهل إضافية للشحن والتفريغ، ووجود صعوبات على مستوى التخزين، كما أن السفن الضخمة تفرغ شحناتها في الموانئ الأخرى مما يؤدي إلى تعريفات شحن إضافية. وقد أوصت الدراسة بتدارك هذه النقائص.³

- دراسة بورني حناشي وآخرون، بعنوان أثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ البحرية الجزائرية على التجارة الخارجية (2010-2018)، توصلت الدراسة إلى أن البنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ البحرية في مجملها كان لها علاقة طردية بالتجارة الخارجية في الجزائر غير أن مجموع طول الأرصفة في كل ميناء بالنسبة للواردات وتوزيع حركة الحاويات الخاصة بالبضائع حسب الموانئ عند التفريغ لها تأثير سلبي، كما بينت نتائج تقدير النموذج أن مكوث السفن على الرصيف حسب كل ميناء له علاقة عكسية مع حجم تدفق الصادرات.⁴

- دراسة رصاع حياة، بعنوان دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية، دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران، اهتمت الدراسة بمعرفة مدى تأثير العمليات اللوجستية في تطوير الموانئ البحرية وقد توصلت النتائج إلى أن ميناء وهران الذي تم إنجازه خلال فترة الاستعمار يعاني من نقص في الإمكانيات اللوجستية مما لا يجعله يصنف من الموانئ العالمية الحديثة والتي تصنف من الجيل الثالث على الرغم من وجود عدد من التطورات التي تتم في الميناء. فضعف البنية التحتية المتمثلة في الأرصفة ذات أعماق صغيرة وأحواض صغيرة وضيقة، وساحات للحاويات لا تتماشى مع المعايير الدولية، والمستجدات التي تشهدها الموانئ العالمية الحديثة، يجعل السفن الكبيرة تحول وجهتها نحو موانئ أخرى منافسة. كما يعاني الميناء من ضعف البنية الفوقية من حيث نقص المعدات والتجهيزات المتعلقة بمناولة البضائع والحاويات، إلى جانب تكديس البضائع والسفن نظرا للقصور في الطاقة الاستيعابية للأرصفة وساحات الحاويات والمخازن وقدمها. وبصفة عامة فإن قطاع الموانئ بالجزائر يشهد تأخرا كبيرا وفادحا في إنجاز القواعد اللوجستية، إضافة إلى غياب موانئ حقيقية تستجيب للمعايير الدولية.⁵

- دراسة (Rivera, 2016) بعنوان فوائد تجميع الخدمات اللوجستية، توصل الباحث إلى أن تجميع الخدمات اللوجستية يوفر العديد من المزايا الرئيسية، ويقدم خدمات ذات قيمة مضافة ومرونة في التوظيف، مما يساهم في الاستثمار في هذا المجال. ومن بين فوائد الخدمات اللوجستية التي توصلت إليها الدراسة:⁶

- تحقيق وفورات في التخزين؛
- التقليل من مساحة المخازن وسرعة تطوير المنتجات الجديدة؛
- التطور العمراني المرتبط بالتجمعات الصناعية اللوجستية.

II- مفهوم اللوجستية ودورها في التجارة الخارجية:

ارتبط مصطلح اللوجستية في البداية بالجانب العسكري أثناء وضع الخطط الحربية للهجوم أو الدفاع عن المعسكرات، والدول التي توجد في حالة حرب، لذلك غالباً ما يتم الاستشهاد بتعريف الأصل العسكري: "اللوجستيات تتعلق بإحضار ما هو مطلوب، وأين هو مطلوب ومتى يكون مطلوباً".⁷ ولكنه انتشر تدريجياً ليشمل الأنشطة التجارية ومجال الأعمال.

II-1- تعريف اللوجستية:

تعرف اللوجستية بأنها فن وعلم إدارة تدفق البضائع والطاقة والمعلومات والموارد الأخرى كالمنتجات والخدمات وحتى البشر من منطقة الإنتاج إلى منطقة السوق، وهي تتضمن عمليات تجميع المعلومات، النقل، الجرد، التخزين، المعالجة المادية والتغليف. أي أنها تهدف إلى متابعة مجموعة من العمليات، بناءً على مجموعة من المعلومات، والبيانات المناسبة التي يتم الاعتماد عليها من أجل ضمان نجاح تحقيق الأهداف التي تم إعدادها مسبقاً وبشكل صحيح.

تميز البحث في مجال اللوجستيات، في السنوات 1960-1973، بمقاربات بحوث العمليات وهيمنة العلوم الهندسية، حيث تم تعريفها على أنها الإدارة المتسلسلة لمختلف العمليات الأولية المتعلقة بمعالجة تدفق المواد والسلع (كالتخزين والنقل)، أين كان الاهتمام بالإجابة على بعض التساؤلات:⁸

- كيف يمكن تحقيق وفورات الحجم في شبكة النقل؟
 - ما هو المستوى الأمثل للمخزون؟
 - كيف يمكن تحسين استخدام الخدمات اللوجستية في ظل قيود؟
- في عام ١٩٩١ عرّفها مجلس إدارة اللوجستيات - وهي منظمة تجارية أسست في الولايات المتحدة الأمريكية - بأنها: "مجموعة من العمليات التي تتضمن التخطيط والتنفيذ وتنسيق عدد من الأنشطة المنفصلة والتحكم بتدفق وتخزين السلع والخدمات والمعلومات ذات الصلة من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك لغرض مطابقتها لمتطلبات العملاء والمستهلكين"، وبذلك حصرت هذه المنظمة تعريف اللوجستية بمجال الأعمال كوسيلة تنسيق لجميع الأنشطة ذات الصلة التي يتم أخذها في الاعتبار عند اتخاذ القرارات المتعلقة بالمواد والبضائع المتحركة والمنقولة في بعض الشركات.
- وقد عرفها معجم أوكسفورد باللغة الإنكليزية بأنها: "فرع من العلوم العسكرية تختص بتدبير ونقل والحفاظ على المواد، والأفراد والوسائل".⁹

كما عرفها (James Heskett, 1977) على أنها "الإدارة المتسلسلة لمختلف العمليات الأولية المتعلقة بمعالجة تدفق المواد والسلع لتحقيق خدمة ذات مستوى جيد وبتكلفة أقل". وهو من أوائل المؤلفين الذين ركزوا على حالة الخدمات اللوجستية وعلى تحسين الموارد، حيث اعتبر أن الخدمات اللوجستية عنصر أساسي في إستراتيجية العمل ومصدر ميزة تنافسية، ففي كتابه الصادر سنة 1973 حول لوجستيات الأعمال، اكتشف أن الخدمات اللوجستية لها القدرة على خلق قيمة وميزة تنافسية، لذلك دعا إلى الانتقال من منطق التكلفة إلى منطق الربح في بناء نظام اللوجستيات. كما انتقل من رؤية لوجستية تركز على التكاليف إلى رؤية إدارية متكاملة موجهة للعملاء ومصدراً للربح.¹⁰

أما اللوجستيات الحديثة، فتعرف بأنها لوجستيات خدمات ما بعد البيع وخدمة العملاء التي تعتبر القوة الدافعة وراء الابتكار اللوجستي، بينما تركز الإدارة اللوجستية التقليدية على تكامل العمليات الداخلية والتنظيم. ومن أهم أهداف اللوجستيات الحديثة:¹¹

- تحقيق أهداف خدمة العملاء ورضاهم من خلال سرعة الاستجابة التي تعتمد على استخدام التكنولوجيا؛
- زيادة الكفاءة عن طريق خدمات ذات قيمة مضافة مثل التعبئة والتغليف ومراقبة الجودة؛

- تقليل عدد الأحداث غير المتوقعة كوصول البضائع التالفة إلى وجهتها النهائية، أو التأخير في استلام طلب العميل، أو التسليم الخاطئ، مما يؤدي إهدار الوقت والموارد، وهذا من خلال استخدام برامج قادرة على التحكم الإيجابي في الأنظمة اللوجستية؛
 - خفض تكلفة النقل والتي تتأثر بشكل مباشر بنوع المنتج الذي يتم شحنه وحجم الشحنة والمسافة؛
 - تحسين الجودة على المدى الطويل.
- من خلال التعاريف السابقة يمكن تعريف اللوجستيات بأنها عملية ضمان توفر المنتج الملائم بالكمية والحالة الملائمة، وفي الوقت والمكان المناسب للعميل المناسب وبالتكلفة المناسبة مما يزيد من أرباح المنظمة.

II -2- دور الخدمات اللوجستية للموانئ البحرية في التجارة الخارجية:

تشكل الخدمات اللوجستية العمود الفقري للاقتصاديات الحديثة لما لها من دور أساسي في تعزيز القدرة التنافسية في التجارة الخارجية، كما أن جودة هذه الخدمات في بلد ما يمكنه من تحديد إمكانية مشاركته في الاقتصاد العالمي من عدمها، وتزايد أهميتها بالتجارة في السلع الوسيطة التي تتأثر بالكفاءة أكثر من التجارة في السلع النهائية كون السلع الوسيطة تعبر الحدود لتستخدم في المنتجات النهائية.

ويعتبر النقل البحري ركيزة أساسية لتنمية حركة الصادرات والواردات بين مختلف دول العالم من خلال الخدمات التي تقوم بها الموانئ البحرية كالشحن وتفريغ سفن الحاويات وسفن البضائع باستخدام آلات ومعدات مخصصة لذلك، إضافة إلى تخصيص مساحات كبيرة في معظم الموانئ من أجل تخزين البضائع لفترات معينة تختلف من ميناء لآخر.¹²

كما تعتبر الكفاءة في خدمات الموانئ والشحن كتسليم البضائع في الوقت المحدد من أهم محددات القدرة التنافسية في بلد معين، وهو ما يتوقف بشكل كبير على كفاءة تخليص البضائع عند الحدود، إلا أن أي تأخير في تخليص البضائع بسبب عدم كفاءة الخدمات اللوجستية يمكن أن يؤخر الإفراج النهائي عنها، مما يعني ضعفا في القدرة التنافسية وهذا بدوره يزيد من تكلفة الشحن وتكلفة المنتجات النهائية خاصة في ظل ارتفاع تكاليف التخزين والنقل التي تؤثر بشكل مباشر على إجمالي التكاليف اللوجستية وعامل السرعة للمثلث اللوجستي الذي يتكون من عوامل السرعة والجودة والتكلفة.¹³ وقد عمل (James Heskett) على إيجاد الحد الأمثل بين تكاليف التخزين وتكاليف النقل، والتي يبدو أنها تتحرك في اتجاهين متعاكسين بحيث تتيح المخازن الكبيرة إمكانية تحقيق وفورات الحجم في النقل مع ضمان رضا العملاء، لكنها مكلفة من حيث التخزين. وعلى العكس من ذلك، ينتج عن انخفاض المخازن تكاليف تخزين أقل إلا أن ذلك يتطلب نقلاً أكثر تواتراً وبالتالي تكاليف نقل أعلى. ومن أجل تجنب نقص المخزون، ومن أجل تحسين التكلفة اللوجستية الإجمالية، لابد من إيجاد التوازن الصحيح بين تكاليف التخزين وتكاليف النقل، لمستوى الخدمة المتوقع.¹⁴

ومن أجل تحقيق ترابط أكثر كفاءة بسلاسل القيمة العالمية والارتقاء فيها، لابد من تحسين الخدمات اللوجستية، فنجد أن الخدمات اللوجستية المتقدمة تعتمد على البنى التحتية الملائمة، والتطور التكنولوجي وخدمات النقل الفعالة والمراعية للبيئة لاسيما في الموانئ البحرية، إضافة إلى عوامل أخرى هي:¹⁵

- أن تكون الموانئ قادرة على استيعاب الحاويات وأن تتوفر على البنى التحتية البحرية الملائمة؛
- أن تكون الطرق مناسبة لنقل الحاويات؛
- العمليات الفورية للجرد ونقل السلع القائمة على التبادل السريع للمعلومات والذي تيسره بنية تحتية حديثة للاتصالات والمعلومات والتكنولوجيا مع توفر شروط قانونية وتنظيمية مواتية لذلك؛

- أن يتسم عمل الجمارك والوكالات الحدودية الأخرى بالاتساق والكفاءة في عمليات النقل عبر الحدود ، لاسيما في البلدان النامية.

إضافة إلى أن الربط بشبكات النقل العالمية مثل الربط بشبكات النقل البحري يمكن أن يحسن كثيراً من كفاءة الخدمات اللوجستية، حيث أن أثره على التباين في التكاليف التجارية أكبر من أثر المسافة الجغرافية، لأن الموقع الجغرافي لبلد بعينه لا يتغير ولكن من الممكن تحسين ارتباطه بخطوط النقل البحري.¹⁶

ومن بين مؤشرات الربط بشبكات النقل البحري نجد مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة للمقارنة بين مواقع البلدان في شبكة خطوط الملاحة البحرية المنتظمة العالمية وتحليلها، الذي وضع سنة 2004 من طرف مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد). يتضمن هذا المؤشر المكونات الخمسة التالية: عدد السفن، قدرة السفن الإجمالية على استيعاب الحاويات، الحد الأقصى لحجم السفن، عدد الخدمات المتاحة، عدد الشركات التي تشغل ناقلات حاويات من وإلى موانئ بلد معين. وفي عام 2006 ، وضع الأونكتاد مؤشر الارتباط الثنائي بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة انطلاقاً من المؤشر الأصلي لقياس الارتباط الثنائي بين البلدان ومدى اندماج بلد ما في شبكات الشحن البحري العالمية، وهو يقاس بمدى توفر الروابط المباشرة بين بلدين محددين، ويتضمن خمس مكونات هي: عدد عمليات إعادة الشحن اللازمة للانتقال من البلد "ألف" إلى البلد "باء"، عدد الروابط المباشرة المشتركة، المتوسط الهندسي لعدد الروابط المباشرة، مستوى المنافسة على الخدمات التي تربط بلدين، حجم أكبر السفن على أضعف المسارات.¹⁷

III- دور الأنشطة اللوجستية لميناء بجاية في التجارة الخارجية:

تلعب الموانئ البحرية في الجزائر دوراً مهماً في دعم الاقتصاد الوطني من خلال المبادلات التجارية التي تتم عبرها سواء مع المتعاملين المحليين أو الأجانب، وهذا ما يدفعها إلى تحسين خدماتها اللوجستية والبنى التحتية من أجل الارتقاء بتلك الخدمات. ومن بين الموانئ التي يزخر بها الشريط الساحلي الجزائري نجد ميناء بجاية الذي يعتبر قطباً لوجستياً مهماً في التبادل التجاري.

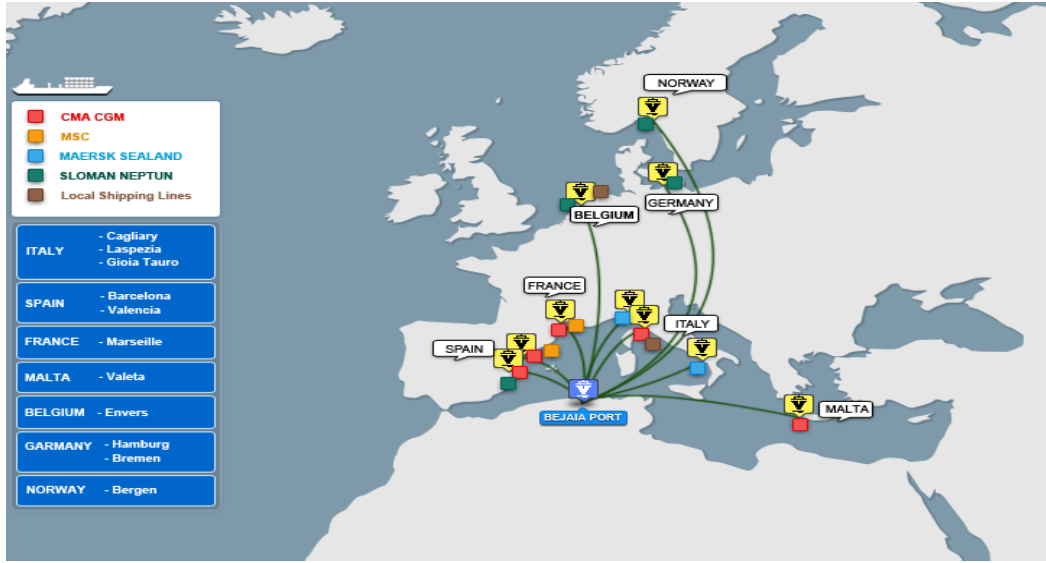
III-1- تقديم ميناء بجاية :

يقع ميناء بجاية في قلب غرب البحر الأبيض المتوسط وفي وسط الساحل الجزائري عند خط العرض الشمالي 36 ° 24'45 " وخط الطول الشرقي 05 ° 05'50 ". وهو يتمتع بموقع جغرافي متميز على الطرق البحرية وله طرق تربط جميع مدن البلاد والسكك الحديدية والمطار الدولي، وهو يعد من بين أكثر الموانئ أماناً. ونظراً لموقعه الاستراتيجي والسمات البحرية والبنى التحتية الفعالة تحت تصرفه، يعد ميناء بجاية محركاً للتنمية الاقتصادية للمنطقة والبلاد. كما أن نطاق خدماته ونموذج إدارته يسمح له بزيادة أدائه إلى الحد الأقصى وتعزيز تطوير عمليات النقل المتعدد الوسائط والعمليات اللوجستية للعملاء. وقد تم تحديد المجال البحري الصناعي والميناء العام بموجب المرسوم رقم 1015/93 DRAG / للسيد والي ولاية بجاية على النحو التالي:¹⁸

- شمالاً عن طريق الطريق الوطني رقم 9.
 - جنوباً عن طريق الأرصفة البحرية المغلقة والأرصفة البحرية بطول 2750 م.
 - الشرق بجانب الرصيف الشرقي.
 - إلى الغرب من المنطقة الصناعية بجاية.
- تبلغ مساحة الميناء 79 هكتاراً. تغطي مساحة التخزين 422000 متر مربع منها 17500 متر مربع مغطاة، وهو يحتوي على ما يقرب من 3235 متر طولي من رصيف الميناء، مقسمة على 16 رصيفاً لسفن البضائع العامة و 03 مراسي لنقلات النفط ومحطة وقود. ويتكون الميناء من ثلاثة أحواض:¹⁹

- حوض الميناء الأمامي: تبلغ مساحته 75 هكتاراً وتتراوح أعماقه بين 10.5 م و 13.5 م، مع وجود مرافق متخصصة، ومن مهامه التعامل مع ناقلات النفط.
 - حوض الميناء القديم: تبلغ مساحته 26 هكتاراً وتتراوح أعماق رصيفه بين 6 و 8 أمتار.
 - حوض الميناء الخلفي: تبلغ مساحته 55 هكتاراً وتتراوح أعماقه بين 10.5 م و 12 م.
- يعتبر ميناء بجاية محورا رئيسيا للتجارة في حوض البحر الأبيض المتوسط، يوفر لعملائه محطات مواتية وتنافسية بالإضافة إلى معدات حديثة وفعالة، كلها مخصصة لاستقبال ومعالجة جميع أنواع البضائع.
- يبين الشكل (01) الخطوط البحرية المنتظمة الرئيسية التي تربط ميناء بجاية بالموانئ الأوروبية فهو يتعامل مع عدة دول أوروبية هي: إيطاليا، إسبانيا، فرنسا، مالطا، بلجيكا، ألمانيا، والنرويج.

الشكل (01): الخطوط البحرية المنتظمة الرئيسية التي تربط ميناء بجاية بالموانئ الأوروبية



المصدر: مؤسسة ميناء بجاية 2021، (2021/05/10) <https://portdebejaia.dz/lignes-regulieres>

وتماشيا مع المعايير الدولية في النقل البحري واتجاهها الجديد متعدد الوسائط، ومساهمة في تنمية المناطق النائية تبنى ميناء بجاية إستراتيجية تجعله يلعب دورا محوريا في التنمية الاقتصادية من الناحية اللوجستية وهذا هو الحال مع مشاريع إنشاء المناطق اللوجستية خارج الميناء وهي:²⁰

الميناء الجاف تيكستار (Tixter): افتتح في 22 مارس 2016 وهو يقع في ضاحية عين تغروت بولاية برج بوعريريج. يبعد عن ميناء بجاية حوالي 190 كلم، وعن برج بوعريريج 30 كلم، وعن ولاية سطيف 40 كلم، وعن ولاية المسيلة 100 كلم وعن ولاية البويرة 130 كلم، وهو يحتل مساحة 20 هكتاراً قابلة للتوسيع إلى 50 هكتاراً وهو تعطي فرصة حقيقية لخلق مصادر الثروة والقدرة التنافسية في النسيج الصناعي والاقتصادي لكامل منطقة المرتفعات والولايات المجاورة.

المنطقة اللوجستية إيغيل أوبرواغ (Ighil Ouberouak) : تقع على بعد حوالي 5 كيلومتر جنوب شرق الميناء، بمساحة 48,560 متر مربع، هذا الموقع له سعة مكانية تبلغ 1,040 حاوية وسعة تجارية تبلغ 19,000 حاوية. يتكون من عدة أجزاء ومستودعان بمساحة 10200 متر مربع و 750 متر مربع، ومدخلان رئيسيان، أحدهما متصل بالطريق الوطني رقم 09.

غير أنه في جوان 2020، تم صدور أمر رئاسي بالإغلاق الفوري لكل الموانئ الجافة ومن بينها الميناء الجاف تيكستار²¹. كما تم التشديد على ضرورة تطوير الأسطول البحري الوطني كي يكون قادرا بنهاية السنة

2021 على التكفل التام بنقل البضائع، مما يسمح بتوفير العملة الصعبة من خلال تجنب الفواتير المضخمة من جهة وتقوية الاقتصاد الوطني من جهة أخرى.²²

وقد أعلنت المديرية العامة للجمارك، عن استكمال الإجراءات النهائية المتعلقة بغلق الموانئ الجافة المتبقية تنمة لقرار غلق الموانئ الجافة التي اتخذتها السلطات العمومية في إطار عملية تطوير هذا القطاع التي شرع فيها في جوان 2020. وتحصي مصالح الجمارك 22 ميناء جافا، عموميا وخصوصا أغلقت كلها "على مراحل" بسبب عدم مطابقتها للمعايير والشروط الضرورية مع العمل على التكفل بالسلع المتواجدة بهذه الفضاءات، من طرف مصالح الجمارك الجزائرية.²³

III-2- الأنشطة اللوجستية في ميناء بجاية:

فضلاً عن التنظيم المناسب لتحركات السفن وحماية هياكل الموانئ، يوفر الميناء أنشطة التالية:²⁴

- توجيه وقيادة السفينة إلى موقع الإرساء؛
- التأكد من إرساء السفينة بشكل جيد عند وصولها للميناء، وتثبيتها عند الرصيف بواسطة حبل خاص بالسفينة طوال فترة بقاءها؛
- يوفر الميناء أرصفة لإرساء السفن وفقاً للخصائص الفنية للسفينة التي يتم استقبالها؛
- استخدام قاطرات تساعد في مناورة السفن، كما أن لها دور أساسي في تحقيق السلامة، وهي تُستخدم في عمليات إنقاذ السفن التي تكون في حالة خطر أو التي تواجه صعوبة، كما تساهم في مكافحة التلوث البحري والحرائق التي تحدث في الموانئ، إضافة إلى استخدامها في نقل المواد وتأجير المستلزمات؛
- عملية تفريغ البضائع بمجرد إرساء السفن وذلك باستخدام معدات حديثة من طرف عمال رصيف متخصصون وذوي خبرة ومعرفة مثبتة؛
- معالجة عمليات شحن وتصنيف البضائع وفكها وتفرغها، وتتم هذه العمليات نهائياً ولبياً، مقسمة إلى ثلاث ورديات : تبدأ الوردية الأولى من السابعة صباحاً إلى الواحدة بعد الظهر، والوردية ثانية من الواحدة بعد الظهر إلى السابعة مساءً و المناوبة الثالثة من السابعة مساءً إلى الواحدة صباحاً. وفي الحالات الاستثنائية، يمكن إجراء مناوبة رابعة حتى الساعة السابعة صباحاً.
- التخزين المؤقت للسلع المستوردة ثم إعادة شحنها إلى وجهة العميل على متن شاحنة أو قطار، ويتم عكس هذا التدفق في حالة في السلع الموجهة للتصدير.
- في مجال إدارة الموانئ يتم تأجير الأسطح الأرضية والمستودعات والمكاتب والمباني والمنشآت للاستخدام الصناعي أو التجاري، كما يتم وزن البضائع، وإزالة مخلفات السفن وتطوير الأرصفة، إضافة إلى توفير المياه الصالحة للشرب للسفن.

III-3- حركة التجارة الخارجية في ميناء بجاية خلال (2019-2020):

أظهر ميناء بجاية طموحه في أن يصبح وسيطاً لوجستياً، كما أن دوره يتجاوز مجرد النقل البسيط للبضائع والأشخاص، وإضافة إلى توفير بنية تحتية ملائمة، فهو يطمح إلى خلق الظروف المواتية لتحسين الخدمات اللوجستية. كما تتميز العمليات التجارية التي تتم عبر الميناء بالتنوع حيث تمر عبره العديد من السلع للتصدير أو الاستيراد.

الجدول (01): حركة الصادرات والواردات التي تمت عبر ميناء بجاية بين سنة 2019-2020

الوحدة (طن)	2019	2020	التغير (%)
حجم الواردات	10 545 690	10 217 219	-3,11
حجم الصادرات	8 698 535	5 517 654	-36,5
حركة التجارة الإجمالية	19 244 225	15 734 873	-18,23

المصدر: تقرير النشاط لسنة 2020، مؤسسة ميناء بجاية، 2021

سجلت حركة التجارة الإجمالية التي تمت مناولتها في ميناء بجاية خلال عام 2020 انخفاضا كبيرا يقدر بنحو (-18.23٪) ما يعادل حجم 15.734 مليون طن. فقد تراجعت الواردات بشكل طفيف بنسبة (-3.11٪) بينما تراجعت الصادرات خلال 2020 بنسبة (-36.5٪) أين انتقلت من حجم 8.698 مليون طن في عام 2019 إلى 5.517 مليون طن في عام 2020، وتعد الأزمة الصحية (كوفيد-19) التي أثرت على أسعار النفط الخام هي السبب الرئيسي في ذلك.

إضافة إلى حركة صادرات و واردات السلع التي تتم عبر ميناء بجاية، فهو يحتل مكانة مهمة في التجارة الخارجية كونه من بين أحد الموانئ النفطية الثلاثة في الجزائر. والجدول (02) يوضح ذلك.

الجدول (02): حركة تجارة المواد البترولية والمواد خارج المحروقات التي تمت عبر ميناء بجاية بين

سنة 2019-2020

الوحدة (طن)	2019	2020	التغير (%)
المحروقات	8 779 708	5 209 584	-40,66
عند الإستيراد	975 611	758 031	-22,3
عند التصدير	7 804 097	4 451 553	-42,95
المواد خارج المحروقات	10 464 517	10 525 289	+0,5
عند الإستيراد	9 570 079	9 459 188	-1,1
عند التصدير	894 438	1 066 101	+19,19

المصدر: تقرير النشاط لسنة 2020، مؤسسة ميناء بجاية، 2021

سجلت حركة المحروقات خلال السنة المالية 2020 ركوداً بنسبة (-40.66٪)، فقد انخفضت هذه الحركة بنسبة (-22.3٪) بالنسبة للواردات وذلك راجع إلى انخفاض حجم المحروقات المكررة بنسبة (-26.98٪) بينما سجلت الصادرات تراجعاً بنسبة (-42.95٪) من البترول الخام. أما حركة البضائع خارج المحروقات، فقد سجلت ارتفاعاً طفيفاً قدر بنسبة (+0.5٪) خلال السنة المالية 2020 عن تلك المسجلة في عام 2019. وقد ارتفعت هذه النسبة في التصدير، حيث تجاوزت نسبة (+19٪) ما يعادل 1 مليون طن من البضائع المصدرة وذلك ناتج عن ارتفاع تصدير بعض المواد مثل المنتجات الزراعية والمواد الغذائية بنسبة (+25.47٪) منها ارتفاع تصدير السكر بنسبة (+26.51٪)، وبعض المنتجات الزراعية والمواد الغذائية الأخرى (+53.02٪)، إلا أنه لم يتم تصدير الخامات و المنتجات المعدنية ومواد البناء خلال سنة 2019 والأسمدة والمواد الكيميائية خلال سنتي 2019 و 2020 كما يظهر من الجدول (03).

من ناحية أخرى وعلى صعيد الاستيراد، تراجعت السلع المستوردة من المواد خارج المحروقات بشكل طفيف بنسبة (-1.1٪)، أي انخفضت من 9.57 مليون طن في عام 2019 إلى 9.459 مليون طن عام 2020، وذلك ناتج عن انخفاض استيراد بعض المواد مثل مواد النسيج (-23.05٪)، الخشب (-12.16٪)، السكر (-0.3٪)،

المواد الكحولية(-39.66٪)، علف الحيوانات (-23.66٪)، المحاصيل الزيتية (-7.5٪)، بعض المعادن الحديدية (46.05٪ -)، مواد البناء (-3.19٪)، وبعض السلع المختلفة (-4.17٪).²⁵

الجدول (03): حركة السلع حسب نوع المنتج في ميناء بجاية بين سنة 2019-2020

المنتجات	المستوردة (مليون طن)		نسبة التغير (%)	المصدرة (مليون طن)		نسبة التغير (%)
	2020	2019		2020	2019	
المنتجات الزراعية والمواد الغذائية	7.015	7.106	+1.29	0.617	0.775	+25.47
المواد البترولية	0.975	0.758	-22.3	7.804	4.451	-42.95
الخامات و المنتجات المعدنية	0.570	0.319	-43.9	/	0.0029	/
المعادن ومواد البناء	0.429	0.415	-3.19	/	0.0003	/
الأسمدة والمواد الكيميائية	0.466	0.573	+23.03	/	/	/
سلع متنوعة ²⁶	1.089	1.043	-4.17	0.276	0.287	+3.9
المجموع	10.545	10.217	-3.11	8.698	5.517	-36.56

المصدر: من إعداد الباحثة انطلاقاً من الملحق (01).

وبلغت حركة الحاويات 246811 حاوية عام 2020، بزيادة قدرها (+1.3%) عن سنة 2019، وقد نتج ذلك عن زيادة عدد الحاويات عند الاستيراد بنسبة (+3.6%) وانخفاض عدد الحاويات عند التصدير بنسبة (-0.7%). أما الحجم الإجمالي للبضائع المعبأة في الحاويات، فقد بلغ 2.2 مليون طن سنة 2020، أي بزيادة (+6.1%) عن الحجم المسجل في عام 2019، وهذه الزيادة نجمت عن زيادة حجم كل من البضائع المستوردة بنسبة (+5.5%) والبضائع المصدرة بنسبة (+7.3%). الجدول (04) يوضح ذلك.

الجدول (04): حركة الحاويات التي تمت عبر ميناء بجاية بين سنة 2019-2020

البيان	2019	2020	نسبة التغير (%)
عدد الحاويات	243 506	246 811	+1,3
عند الاستيراد	116 649	120 925	+3,6
عند التصدير	126 857	125 886	-0,7
الحجم الصافي للبضائع بالطن	2 074 584	2 201 255	+6,1
عند الاستيراد	1 439 344	1 519 395	+5,5
عند التصدير	635 240	681 860	+7,3

المصدر: تقرير النشاط لسنة 2020، مؤسسة ميناء بجاية، 2021

وبالنسبة لعدد السفن الوافدة إلى ميناء بجاية سنة 2020، فقد بلغ 1028 سفينة وهو أقل بـ135 سفينة عن عدد السفن الوافدة سنة 2019. والجدول (04) يبين عدد السفن الوافدة بمختلف أنواعها بين 2019 و 2020، حيث تختلف أنواع السفن باختلاف أنواع البضائع المحملة عليها.

الجدول (05): عدد السفن الوافدة إلى ميناء بجاية بين سنة 2019-2020

نوع السفينة	2019	2020	نسبة التغير (%)
ناقلات السيارات	19	0	
سفن الشحن	447	358	-19,91
ناقلات الحبوب	100	112	+12

سفن الدرجة RO/RO	36	21	-41,6
حاملات الحاويات	229	258	+12,66
ناقلات الغاز	35	39	+11,42
ناقلات النفط	105	71	-32,38
سفن المحروقات المكررة	113	86	-23,89
ناقلات الزيت	79	83	+5
المجموع	1163	1028	-11,60

المصدر: تقرير النشاط لسنة 2020، مؤسسة ميناء بجاية، 2021

يظهر الجدول (04) أن انخفاض عدد السفن الوافدة إلى الميناء يعود إلى انخفاض ناقلات النفط بنسبة (-32.38%)، ونفس الشيء بالنسبة لسفن الدرجة RO / RO بنسبة (-41.6%)، والسفن التي تنقل المحروقات المكررة (-23.89%)، وسفن الشحن بنسبة (-19.91%).

أما السفن التي عرفت ارتفاعاً في الحركة سنة 2020 فتتمثلت في ناقلات الحبوب، وحاملات الحاويات، وناقلات الغاز، وناقلات الزيت.

وبالنسبة لحركة نقل المسافرين فقد سجلت 17351 مسافراً سنة 2019، ولكن تم تعليقها كلياً خلال سنة 2020 بسبب الأزمة الصحية المرتبطة بفيروس كورونا.²⁷

III-4- حركة التجارة الخارجية في ميناء بجاية خلال الثلاثي الأول من (2020-2021):

أدت الأزمة الصحية العالمية المرتبطة بفيروس كورونا التي ظهرت في ديسمبر 2019 إلى انخفاض محسوس في حركة التجارة العالمية وبالأخص في ميناء بجاية، فقد سجلت حركة التجارة الإجمالية التي تمت تناولها في الميناء خلال الثلاثي الأول من 2021 انخفاضاً كبيراً يقدر بنحو (-28.16%) ما يعادل حجم 3.161 مليون طن مقابل 4.400 مليون طن خلال الثلاثي الأول من 2020. حيث تراجعت الواردات بشكل كبير بنسبة (-59.88%) بينما تراجعت الصادرات خلال الثلاثي الأول 2021 بنسبة (-6.07%) أين انتقلت من حجم 2.593 مليون طن في الثلاثي الأول من 2020 إلى 2.436 مليون طن في عام 2021، وتعد الأزمة الصحية (كوفيد-19) هي السبب الرئيسي في ذلك كونها أثرت بشكل كبير على أسعار النفط الخام.

الجدول (06): حركة الصادرات والواردات التي تمت عبر ميناء بجاية خلال الثلاثي الأول من 2020-2021

الوحدة (طن)	2020	2021	نسبة التغير (%)
حجم الواردات	2 593 330	2 436 040	-6,07
حجم الصادرات	1 806 783	724 960	-59,88
حركة التجارة الإجمالية	4 400 113	3 161 000	-28,16

المصدر: تقرير النشاط لسنة 2020، مؤسسة ميناء بجاية، 2021

كما عرفت حركة المحروقات خلال الثلاثي الأول 2021 انخفاضاً محسوساً بنسبة (-68.12%)، فقد انخفضت بنسبة (-16.10%) بالنسبة للواردات وذلك راجع إلى انخفاض حجم المحروقات الغازية (-15.88%) والمكررة بنسبة (-16.16%) بينما سجلت الصادرات تراجعاً بنسبة (-76.12%) من البترول الخام.

الجدول (07): حركة تجارة المواد البترولية والمواد خارج المحروقات التي تمت عبر ميناء بجاية خلال
الثلاثي الأول من 2020-2021

الوحدة (طن)	2020	2021	نسبة التغير (%)
المحروقات	1 833 377	584 504	-68,12
عند الاستيراد	244 341	204 996	-16,10
عند التصدير	1 589 036	379 508	-76,12
المواد خارج المحروقات	2 566 736	2 576 496	0,38
عند الاستيراد	2 348 989	2 231 044	-5,02
عند التصدير	217 747	345 452	58,65

المصدر: تقرير النشاط لسنة 2020، مؤسسة ميناء بجاية، 2021

وبالنسبة لحركة البضائع خارج المحروقات، فقد سجلت ارتفاعا طفيفا قدر بنسبة (+0.38%) خلال الثلاثي الأول من 2021 عن تلك المسجلة في الثلاثي الأول من 2020. وقد ارتفعت هذه النسبة في التصدير، حيث تجاوزت نسبة (+58.65%) وذلك ناتج عن ارتفاع تصدير بعض المواد مثل المنتجات الزراعية والمواد الغذائية بنسبة (+81.54%) منها ارتفاع تصدير السكر بنسبة (+81.88%)، والمحاصيل الزيتية (+127.5%). إلا أنه تم تسجيل انخفاض كبير في تصدير مواد البناء (-95.76%)، ولم يتم تصدير الخامات و المنتجات المعدنية والأسمدة والمواد الكيماوية خلال الثلاثي الأول من 2020-2021. كما يظهر من الجدول (08).

من ناحية أخرى وعلى صعيد الاستيراد، تراجعت السلع المستوردة من المواد خارج المحروقات بنسبة (-5.02%)، وذلك بسبب انخفاض استيراد بعض المواد مثل الخشب (-12.36%)، الحليب (-47.42%)، علف الحيوانات (-17.38%)، المحاصيل الزيتية (-43.51%)، بعض المعادن الحديدية (-61.80%)، مواد البناء (-17.99%)، الأسمدة الطبيعية (-90.28%)، وبعض السلع المختلفة كالمعدات الفلاحية، والزجاج، والمحركات وقطع الغيار، والجلود والأنسجة (-14.59%)²⁸.

الجدول (08): حركة السلع حسب نوع المنتج في ميناء بجاية خلال الثلاثي الأول من 2020-2021

المنتجات	المستوردة (مليون طن)		نسبة التغير (%)	المصدرة (مليون طن)		نسبة التغير (%)
	2020	2021		2020	2021	
المنتجات الزراعية والمواد الغذائية	1.742	1.749	+0.40	0.151	0.274	+81.54
المواد البترولية	0.244	0.204	-16.10	1.589	0.379	-76.12
الخامات و المنتجات المعدنية	0.083	0.036	-56.17	/	/	/
المعادن و مواد البناء	0.133	0.109	-17.99	0.0003	0.00002	-95.76
الأسمدة والمواد الكيماوية	0.115	0.101	-12.12	/	/	/
سلع متنوعة	0.273	0.233	-14.59	0.066	0.071	+7.27
المجموع	2.593	2.436	-6.07	1.806	0.724	-59.88

المصدر: من إعداد الباحثة انطلاقا من الملحق (02).

وبلغت حركة الحاويات 56452 حاوية في الثلاثي الأول من 2021، بانخفاض قدره (-3.65%) عن الثلاثي الأول من 2020، وقد نتج ذلك عن انخفاض عدد الحاويات عند الاستيراد بنسبة (-10.44%). أما الحجم

الإجمالي للبضائع المعبأة في الحاويات، فقد بلغ 0.49 مليون طن في الثلاثي الأول من 2021، أي بانخفاض (-) 9.19٪ عن الحجم المسجل في الثلاثي الأول من 2020، وهذا الانخفاض نجم عن انخفاض حجم كل من البضائع المستوردة بنسبة (-) 5.23٪ والبضائع المصدرة بنسبة (-) 17.65٪. الجدول (09) يوضح ذلك.

الجدول (09): حركة الحاويات التي تمت عبر ميناء بجاية خلال الثلاثي الأول من 2021-2020

البيان	2020	2021	نسبة التغير (%)
عدد الحاويات	58 591	56 452	-3,65
عند الاستيراد	28 783	25 777	-10,44
عند التصدير	29 808	30 675	2,91
الحجم الصافي للبضائع بالطن	540 029	490 419	-9,19
عند الاستيراد	368 085	348 831	-5,23
عند التصدير	171 944	141 588	-17,65

المصدر: تقرير النشاط لسنة 2020، مؤسسة ميناء بجاية، 2021

وبالنسبة لعدد السفن الوافدة إلى ميناء بجاية في الثلاثي الأول من 2021، فقد بلغ 265 سفينة مقابل 242 في الثلاثي الأول من 2020 .

الجدول (10): عدد السفن الوافدة إلى ميناء بجاية خلال الثلاثي الأول من 2021-2020

نوع السفينة	2020	2021	نسبة التغير (%)
ناقلات السيارات	0	0	/
سفن الشحن	76	91	+0.19
ناقلات الحبوب	25	25	/
سفن الدحرجة RO/RO	9	7	-0.22
حاملات الحاويات	73	62	-0.15
ناقلات الغاز	9	12	+0.33
ناقلات النفط	8	23	+1.87
سفن المحروقات المكررة	23	23	/
ناقلات الزيت	19	22	+0.15
المجموع	242	265	+0.095

المصدر: تقرير النشاط لسنة 2020، مؤسسة ميناء بجاية، 2021

يظهر الجدول (10) وجود ارتفاع طفيف في عدد السفن الوافدة إلى الميناء (+0.095٪)، ويعود ذلك إلى ارتفاع عدد ناقلات النفط بنسبة (+1.87٪)، وعدد ناقلات الغاز بنسبة (+0.33٪)، نفس الشيء بالنسبة لسفن الشحن بنسبة (+0.19٪)، وناقلات الزيت بنسبة (+0.15٪)، أما السفن التي عرفت انخفاضا في الحركة خلال الثلاثي الأول من 2021 فتمثلت في سفن الدحرجة، وحاملات الحاويات.

أما حركة نقل المسافرين، فقد تم تعليقها كليا خلال سنة 2021 بسبب الأزمة الصحية المرتبطة بفيروس كورونا.²⁹

IV- الخلاصة :

تهدف اللوجستية إلى تقليص الفجوة بين العرض و الطلب، فهي تعمل على توفير المنتج النهائي أو المواد الخام في الوقت المناسب، بالسعر المناسب، و عليه لا يمكن الحديث عن تنقل السلع و الخدمات داخل أو خارج الوطن دون التطرق إلى الخدمات اللوجستية فهي تمثل العمود الفقري للتجارة العالمية. وجودة هذه الخدمات تمكن من تحديد مدى إمكانية بلد ما من المشاركة في الاقتصاد العالمي من عدمها كونها تدعم الحركة المادية للبضائع داخل الحدود وعبرها، كما أنها تضم مجموعة من الأنشطة كالنقل والتخزين و التسليم السريع للطلبات وخدمات ما بعد البيع. وتعد درجة كفاءة نقل السلع عبر هذه الأنظمة إلى وجهاتها النهائية عنصراً رئيسياً في إتاحة الفرص التجارية للبلد. إلا أن تأثير التكاليف اللوجستية على السعر النهائي للمنتج يجعله أقل قدرة على المنافسة في السوق، لذلك تسعى المؤسسات الاقتصادية المهتمة باستيراد وتصدير مختلف السلع إلى تقليل التكاليف وتحقيق أقصى قدر من الأرباح للوصول إلى مستوى يمكنها من التنافس.

تعد الموانئ الجزائرية من بين المؤسسات الاقتصادية المهتمة بالتجارة الخارجية، كما أن موقعها على طول الشريط الساحلي يمكن أن يجعلها شريان حياة للاقتصاد لإخراجها من الأزمات المالية الناتجة عن تراجع أسعار النفط، لذلك تطرقنا في هذه الدراسة إلى واقع الخدمات اللوجستية في ميناء بجاية خلال الفترة 2019-2021 وهي مرحلة حرجية كونها عرفت تفشي فيروس كورونا في جميع أنحاء العالم مما أثر بشكل محسوس على المبادلات التجارية الدولية في العديد من القطاعات لاسيما في الموانئ البحرية.

1.IV. اختبار فرضيات البحث:

- من خلال دراسة هذا الموضوع تم اختبار الفرضيات التي تم زعمها في البحث:
- الفرضية الأولى القائلة بأن وجود خدمات لوجستية في الموانئ البحرية من شأنه أن يعطي للدولة ميزة تنافسية تساهم في تفعيل التجارة الخارجية صحيحة، لأن تطبيق منظومة لوجستية ذات كفاءة في نشاطات الموانئ البحرية كتسليم البضائع في الوقت المحدد وإيجاد الحد الأمثل بين تكاليف النقل وتكاليف الشحن من شأنه أن يساهم في تطوير خدماتها وتعزيز قدرتها التنافسية في التجارة الخارجية ؛
 - الفرضية الثانية القائلة بأن تحسين خدمات ميناء بجاية وإدارة أنشطته يساهم في زيادة أدائه من حيث تطوير عمليات النقل والعمليات اللوجستية للعمالء صحيحة، لأنه بالإضافة إلى تنوع أنشطة ميناء بجاية من نقل وشحن وتخزين وإرساء وغيرها، فهو يوفر لعمالئه معدات حديثة لاستقبال السفن ومختلف أنواع البضائع، تتلاءم مع العمليات التجارية التي تتم عبره؛
 - الفرضية الثالثة حول وجود أثر سلبي للأزمة الصحية العالمية على الأنشطة اللوجستية وحركة التجارة الخارجية في ميناء بجاية صحيحة، لأنه بالرغم من البنية التحتية للميناء وتنوع أنشطته وخدماته اللوجستية وتنوع العمليات التجارية التي تتم عبره، إلا أن الأزمة الصحية المرتبطة بفيروس كورونا أدت إلى تراجع وتذبذب حركة التجارة الخارجية خاصة الصادرات بسبب تأثيرها على أسعار النفط الخام ، إضافة إلى انخفاض عدد السفن الوافدة للميناء و تعليق حركة نقل المسافرين تطبيقاً للبروتوكول الصحي المتعلق بأزمة كوفيد-19.
- استنتاجات البحث:

توصلت الدراسة إلى أن ميناء بجاية أظهر طموحا في خلق مصادر للثروة والقدرة التنافسية للصناعة والإمداد. كما أنه يعتبر محورا رئيسيا للتجارة في حوض البحر الأبيض المتوسط، فإضافة إلى حركة صادرات

و واردات السلع التي تتم عبره، يحتل الميناء مكانة مهمة في التجارة الخارجية كونه من بين أحد الموانئ النفطية الثلاثة في الجزائر، يوفر لعملائه محطات مواتية وتنافسية بالإضافة إلى معدات حديثة وفعالة، كلها مخصصة لاستقبال ومعالجة جميع أنواع البضائع. وإضافة إلى توفير بنية تحتية ملائمة، وفضلاً عن التنظيم المناسب لتحركات السفن وحماية هياكل الموانئ، يطمح الميناء إلى خلق الظروف المواتية لتحسين الخدمات اللوجستية.

تتنوع الأنشطة التجارية التي تتم عبر ميناء بجاية من تصدير واستيراد البضائع على اختلاف أنواعها (محروقات و مواد خارج المحروقات)، حركة الحاويات، وحركة السفن التي تختلف باختلاف نوع البضاعة المنقولة عبرها، إضافة إلى عملية نقل المسافرين.

إلا أن المبادلات التجارية التي تمت عبر الميناء خلال فترة الدراسة اتصفت بعدم التوازن بين الواردات والصادرات، التي اقتصرَت بشكل كبير على تصدير النفط الخام، فقد سجلت حركة المحروقات التي تمت مناولتها في الميناء خلال فترة 2019-2020 ركوداً نتيجة انخفاض الصادرات والواردات من المواد البترولية بسبب تراجع الصادرات. أما حركة البضائع خارج المحروقات، فقد سجلت ارتفاعاً طفيفاً وذلك ناتج عن ارتفاع تصدير بعض المواد مثل المنتجات الزراعية والمواد الغذائية. إضافة لذلك، ارتفع عدد الحاويات المستوردة وانخفض عدد الحاويات المصدرة. كما انخفض عدد السفن الوافدة إلى الميناء نتيجة انخفاض عدد ناقلات النفط وعدد سفن الدرجة RO / RO ، وناقلات المحروقات المكررة، و سفن الشحن. ويرجع سبب تراجع النشاط إلى الأزمة الصحية المرتبطة بفيروس كورونا حيث أثرت كذلك على حركة نقل المسافرين التي تم تعليقها كلياً خلال سنة 2020.

أما عند مقارنة نشاط الميناء خلال الثلاثي الأول من 2020 و 2021، نجد أن الأزمة الصحية العالمية أدت إلى انخفاض محسوس في حركة التجارة العالمية وبالأخص في ميناء بجاية، فقد سجلت حركة التجارة الإجمالية التي تمت مناولتها في الميناء خلال الثلاثي الأول من 2021 انخفاضاً كبيراً، فتراجعت نسبة الواردات والصادرات من المواد البترولية. وبالنسبة لحركة البضائع خارج المحروقات، فقد ارتفعت هذه النسبة في التصدير نتيجة ارتفاع تصدير بعض المنتجات الزراعية والمواد الغذائية كالسكر إلا أنه تم تسجيل انخفاض كبير في تصدير مواد البناء ، وعلى صعيد الاستيراد، تراجعت نسبة السلع المستوردة من المواد خارج المحروقات بسبب انخفاض استيراد بعض المواد مثل الخشب والحليب وعلف الحيوانات و المحاصيل الزيتية، وبعض المعادن الحديدية، و مواد البناء، والأسمدة الطبيعية، وبعض السلع المختلفة كمركبات النقل والمعدات الفلاحية، والزجاج، والمحركات وقطع الغيار، والجلود والأنسجة. ونظراً لانخفاض حجم البضائع المستوردة والمصدرة خلال الثلاثي الأول من 2021، فقد انخفضت حركة الحاويات مقارنة بالثلاثي الأول من 2020.

وبالنسبة لعدد السفن الوافدة إلى الميناء خلال الثلاثي الأول من 2021 ، فقد سجل ارتفاعاً طفيفاً نتيجة ارتفاع عدد كل من ناقلات النفط و ناقلات الغاز و ناقلات الزيت، وكذا عدد سفن الشحن، بينما تم تعليق حركة نقل المسافرين كلياً خلال الثلاثي الأول من 2021 بسبب الأزمة الصحية العالمية.

2.IV. مقترحات البحث:

بالرغم من سعي ميناء بجاية إلى تنمية حركة المرور فيه وجعلها مصدرا لخلق الثروة المحلية وتحسين القدرة التنافسية لعملائه، إلى جانب توفير البنى التحتية والظروف المواتية لتحسين الخدمات اللوجستية من خلال إطلاق العديد من المشاريع الواعدة، فهو لا يزال يواجه بعض التحديات والتي نقترح من أجل تجاوزها مايلي:

- التحكم في جميع الإجراءات والعمليات اللوجستية لتنفيذ المعاملات التجارية الدولية؛
- لا بد من هياكل ومنشآت بقدر التوجه الجديد نحو تنمية الصادرات خارج المحروقات والخروج من الاقتصاد الريعي؛
- أهمية تشجيع القطاع الخاص على الاستثمار في البنية التحتية للموانئ؛
- تسخير اللوجستيك المناسب للحصول على حصص كبيرة من الأسواق الأجنبية التي تستورد المنتجات الزراعية الجزائرية كالخضر والفواكه بما هو متعارف عليه في التجارة الدولية البحرية وذلك باستخدام شاحنات تحتوي على مبردات لنقل البضائع القابلة للتلف، حيث أنها أقل تكلفة مقارنة بالحاويات ويسهل نقلها وتوصيل الشحنات إلى الأسواق في ظروف جيدة؛
- الربط بالشبكات البحرية العالمية؛
- تقديم الدعم اللوجستي للمتعاملين الاقتصاديين في المنطقة من أجل تنظيم أنشطة التوزيع الخاصة بهم بشكل أفضل؛
- تعزيز شبكات الاتصالات متعددة الوسائط من أجل هيكلة خدمات الميناء وتوسيع مناطقه الداخلية؛
- تحسين إجراءات العبور لتقليص الأجل، وبالتالي تقليل كلفة الخدمات اللوجستية لفائدة المتعاملين، وتطوير الحلول المعلوماتية لتبسيط وتسهيل عمليات العبور من أجل ربح الوقت. فحسب وكالة الأنباء الجزائرية الرسمية لمدير المحطة البحرية في ميناء بجاية (2018) فإن متوسط مدة بقاء الحاوية بميناء بجاية من وقت إنزالها حتى خروجها هو 16 يوما بينما تقدر نفس الفترة في موانئ أجنبية مثل ميناء برشلونة بيومين إلى 3 أيام، ولمعالجة هذا الوضع لابد من رقمنة القطاع، بل صارت خطوة ملحة خاصة بعد أن قررت السلطات إنشاء شبكات موحدة يمكن جميع الأطراف المعنية بعمليات التصدير من الوصول إليه؛
- إنشاء وكالة للخدمات اللوجستية قادرة على تنسيق مختلف الإجراءات والمبادرات لتسهيل العمليات في هذا المجال؛
- معالجة بطء إجراءات المراقبة على مستوى الحدود؛
- ضرورة سد النقص في ميدان رقمنة العمليات الإدارية التجارية، حيث أن الخدمات اللوجستية تتأثر بشدة بنوعية مؤسسات القطاع العام ومدى فعالية التنسيق في إجراءات التخليص الجمركي عند المنافذ الحدودية بين كافة الهيئات المعنية بإدارة الحدود.

3.IV. آفاق البحث:

من خلال الدراسة التي قمنا بها نقترح على الدراسات المستقبلية تغطية بعض النقاط:

- محاولة تشخيص و فهم القيود والعراقيل التي تواجه السلسلة اللوجستية للتجارة الدولية في الموانئ البحرية الجزائرية؛
 - تقييم التسهيلات الممنوحة للمتعاملين الاقتصاديين المستفيدين من السلسلة اللوجيستية ؛
 - إدارة التكلفة اللوجستية في الموانئ البحرية؛
 - الخدمات اللوجستية الخضراء وآثارها على البيئة.
- الإحالات والمراجع :

- ¹ مركز المعلومات، "نظرة عامة على قطاع الخدمات اللوجستية"، غرفة الشرقية، 2008، ص 6. متوفر على الموقع: <https://books-library.net/files/download-pdf-ebooks.org-1530869858Ct4K0.pdf> تاريخ الإطلاع 05/05/2021 .
- ² حاجي فطيمة، "واقع وتحديات القدرات اللوجيستية في الجزائر دراسة حالة ميناء بجاية خلال الفترة 2102 - 2017"، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، المجلد: 08 العدد: 01 السنة 2019، ص 623.
- ³ قارة ابتسام، "واقع إدارة اللوجستيك في مؤسسة ميناء مستغانم"، Revue d'économie et de management، العدد رقم 15 جوان 2016، ص ص 92-93.
- ⁴ بورني حناشي ، بالي حمزة، بالي مصعب، "أثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ البحرية الجزائرية على التجارة الخارجية (2010-2018)"، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، المجلد 13/العدد: 03 (2020)، ص ص 806-822، ص 806.
- ⁵ رصاع حياة، "دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية، دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران"، أطروحة للحصول على شهادة دكتوراه في العلوم في العلوم الاقتصادية جامعة وهران 2 - محمد بن أحمد كلية العلوم الاقتصادية التجارية وعلوم التسيير 2018-2019، ص ص 316-318.
- ⁶ مصطفى محمد حسن عطية ، عصافت سيد أحمد حسين عاشور، وائل فوزي عبد الباسط، "استخدام سلاسل القيمة لخفض تكاليف اللوجستيات في مجال الشحن الجوي وذلك للأغراض البيئية - دراسة تطبيقية"، مجلة العلوم البيئية معهد الدراسات والبحوث البيئية - جامعة عين شمس، المجلد الثالث والأربعون، الجزء الثاني، سبتمبر 2018، ص 622.
- ⁷ Broek, Françoise van den, "Green Supply Chain Management Marketing Tool or Revolution?", Published on the occasion of the inaugural speech, Zoetermeer, Netherlands, 2010, p4.
- ⁸ Odile Chanut , Olivier Mervel, Thierry Morvan , "James Heskett : De la logistique au management des services ", Chapter · January 2016 DOI: 10.3917/ems.lavas.2016.01.0064, p4.
- ⁹ مركز المعلومات، مرجع سابق، ص ص 6، 7.
- ¹⁰ Odile Chanut ,Olivier Mervel, Thierry Morvan, op.cit, p4.
- ¹¹ <https://www.fastcoo.com/%D8%A7%D9%84%D9%84%D9%88%D8%AC%D8%B3%D8%AA%D9%8A%D8%A7%D8%AA/>. Le 07/05/2021.
- ¹² بورني حناشي ، بالي حمزة، بالي مصعب، مرجع سابق، ص 810.
- ¹³ Ozpeynirci,R, Duman,H, Arsu,T, "Logistic Cost Management In Enterprises: The Example Of Karaman, Aksaray And Kayseri Provinces" , Asian Economic and

Financial Review 2(8):1026-1050, 2012, p 1028. journal homepage:
<http://aessweb.com/journal-detail.php?id=5002>. Le 15/05/2021.

¹⁴ Odile Chanut , Olivier Mervel, Thierry Morvan, op.cit, p4.

¹⁵ المجلس الاقتصادي والاجتماعي، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، لجنة النقل واللوجستيات، "أداء اللوجستيات في المنطقة العربية"، الدورة التاسعة عشرة، البند 6 من جدول الأعمال المؤقت، بيروت، 28 - 26 تشرين الثاني/نوفمبر 2018، ص ص 12-18.

¹⁶ مرجع سابق ص 13.

¹⁷ مرجع سابق ص ص 13-14.

¹⁸ <https://portdebejaia.dz/situation-geographique/> . Le 10/05/2021.

¹⁹ <https://portdebejaia.dz/caracteristiques-techniques/> . Le 10/05/2021.

²⁰ <https://portdebejaia.dz/les-zones-logistiques/> . Le 10/05/2021.

²¹ <https://www.elwatan.com/regions/est/actu-est/linfrastructure-se-dote-dun-scanner-et-reprend-du-service-07-10-2020> . Le 24/05/2021.

²² <https://www.aps.dz/ar/economie/88297-2020-06-15-11-40-01> . Le 24/05/2021.

²³

<https://www.entv.dz/%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%AF%D9%8A%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%A7%D9%85%D8%A9-%D9%84%D9%84%D8%AC%D9%85%D8%A7%D8%B1%D9%83-%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D9%83%D9%85%D8%A7%D9%84-%D8%A7%D9%84> . Le 24/05/2021.

²⁴ <https://portdebejaia.dz/activites-du-epb/> . Le 10/05/2021.

²⁵ أنظر الملحق رقم (01).

²⁶ مثل مركبات نقل، أدوات فلاحية، آلات، محركات، قطع غيار، زجاج، جلود ونسيج.

²⁷ تقرير النشاط لسنة 2020، مؤسسة ميناء بجاية، 2021.

²⁸ أنظر الملحق رقم (02).

²⁹ تقرير النشاط لسنة 2020، مرجع سابق.

-الملاحق:

ملحق (01): حركة المواد حسب نوع البضائع بين سنة 2019-2020.

TRAFIC MARCHANDISES PAR PRODUITS						
Produits	Débarqués		Var %	Embarqués		Var %
	2019	2020		2019	2020	
Produits Agricoles/ Denrées Aliment	7 015 629	7 106 793	+1,29	617 879	775 292	+25,47
Animaux vivants	2 375	2 381	+0,2	-		
Blé	638 837	646 862	+1,2	-		
Autres céréales	2 490 236	2 933 347	+17,8	-		
Pommes de terre	-	-	-	-	54	/
Fruits et légumes	-	-	-	-	150	/
Matières textiles	9 805	7 544	-23,05	-		
Bois	554 123	486 725	-12,16	-		
Sucre	1 555 530	1 550 165	-0,3	602 396	762 094	+26,51
Lait	43 697	53 243	+21,8	-		

Vins et alcools	25 289	15 271	-39,61	-		
Semoule & Farine	-	-	-	-		
Nourriture pour animaux	968 995	739 688	-23,66	-		
Oléagineux	688 045	635 778	-7,5	12 971	9 150	-29,45
Autres	38 697	35 789	-7,5	2 512	3 844	+53,02
PRODUITS PETROLIERS	975 611	758 031	-22,3	7 804 097	4 451 553	-42,95
Pétrole Brut	-	-	-	7 804 097	4 451 553	-42,95
Hydrocarbures gazeux	-	-	-	-		
Méthane	-	-	-	-		
Butane – propane	137 408	146 037	+6,2	-		
GPL	-	-	-	-		
Ammoniaque	-	-	-	-		
Hydrocarbures raffinés	838 203	611 994	-26,98	-		
Autres	-	-	-	-		
Minerais et Produits Métallurgiques	570 066	319 786	-43,90	-	2 930	/
Minerais	-	-	-	-		
Ferrailles	-	-	-	-		
Autres Métaux ferreux	558 772	301 451	-46,05	-		
Métaux non ferreux	11 294	18 335	+62,34	-	2 930	/
Autres	-	-	-	-		
Minéraux et Matériaux de Construction	429 149	415 445	-3,19	-	373	/
Minéraux	-	-	-	-		
Ciment	-	-	-	-		
Autres	429 149	415 445	-3,19	-	373	/
Engrais et Produits Chimiques	466 070	573 445	+23,03	-	-	
Engrais naturels	46 253	44 564	-3,6	-	-	
Phosphates	10 645	34 009	+219	-	-	
Autres	-	-	-	-	-	
Engrais manufactures	-	-	-	-	-	
Produits chimiques	409 172	494 872	+20,94	-	-	
Marchandises Diverses	1 089 165	1 043 719	-4,17	276 559	287 506	+3,9
TOTAL	10 545 690	10 217 219	-3,11	8 698 535	5 517 654	-36,56

المصدر: تقرير النشاط 2020، مؤسسة ميناء بجاية 2021.

الملحق (02): حركة المواد حسب نوع البضائع خلال الثلاثي الأول من 2020-2021

PRODUITS	DEBARQUEES			EMBARQUEES		
	2020	2021	VAR %	2020	2021	VAR %
Produits Agricoles/ Denrées Aliment	1 742 940	1 749 984	0,40%	151 138	274 375	81,54%
Animaux vivants	913	142	-	-	-	-
Blé	143 800	215 709	50,01 %	-	-	-
Autres céréales	702 540	638 309	-9,14%	-	-	-
Pomme de terre	-	-	-	54	-	-
Fruits et légumes	-	-	-	-	-	-
Matières textiles	2 310	2 343	1,43%	-	-	-
Bois	147 969	129 675	- 12,36 %	-	-	-
Sucre	323 105	467 201	44,60 %	146 530	266 511	81.88
Lait	15 777	8 296	- 47,42 %	-	-	-
Nourriture pour animaux	213 546	176 439	- 17,38 %	-	-	-
Oléagineux	179 603	101 454	- 43,51%	3 000	6 825	127,50
Autres	13 377	10 416	- 22,14%	1 554	1 039	-33,14%
Combustibles, Minéraux Solides	-	-	-	-	-	-
Houille	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-
Produits Pétroliers	244 341	204 996	- 16,10%	1 589 036	379 508	-76,12%
Pétrole Brut	-	-	-	1 589 036	379 508	-
Hydrocarbures Gazeux	50 670	42 624	- 15,88%	-	-	-
-Méthane	-	-	-!	-	-	-
-Butane- Propane	50 670	42 624	- 15,88%	-	-	-
-GPL	-	-	-	-	-	-
-Ammoniaque	-	-	-	-	-	-
-autres	-	-	-	-	-	-
Hydrocarbures Raffinés	193 671	162 372	- 16,16%	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-

Minerais et Produits Métallurgiques	83 907	36 773	- 56,17%	-	-	-
Minerais	-	-	-	-	-	-
Ferrailles	-	-	-	-	-	-
Métaux Ferreux	80 453	30 734	- 61,80%	-	-	-
Métaux non Ferreux	3 454	6 039	- 74,84%	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	-
Minéraux et Matériaux de Const	133 097	109 155	- 17,99%	373	27	-95,76 %
Minéraux	-	-	-	-	-	-
Ciment	-	-	-	-	-	-
Autres	133 097	109 155	- 17,99%	373	27	-
Engrais et Produits Chimiques	115 132	101 183	- 12,12%	-	-	-
Engrais Naturels	10 378	1 009	-90,28	-	-	-
-Phosphates	23	374	1526,09	-	-	-
-Autres	-	-	-	-	-	-
Engrais manufacturés	-	-	-	-	-	-
Produits chimiques	104 731	99 800	-4,71%	-	-	-
Marchandises Diverses	273 913	233 949	- 14,59 %	66 236	71 050	7,27%
Vehicules, matériels transports	-	-	-	-	-	-
Matériels agricoles	-	-	-	-	-	-
Machines, moteurs, ap.et pièces	-	-	-	-	-	-
Verre	-	-	-	-	-	-
Cuirs et Textiles	-	-	-	-	-	-
Transactions Spéciales	-	-	-	-	-	-
TOTAL	2 593 330	2 436 040	-6,07%	1 806 783	724 960	-59,88%

المصدر: تقرير النشاط 2021، مؤسسة ميناء بجاية 2021.