

تاريخ القبول: 2018/05/29

تاريخ الإرسال: 2018/03/25

واقع وتحديات القدرات اللوجيستية في الجزائر

دراسة حالة ميناء بجاية خلال الفترة 2012-2017

**The reality and challenges of logistics capacities in
Algeria****Case Study of Bejaia Port during the period 2012-
2017**

Hadji Fatima

د. حاجي فطيمة

hadjifatima34@gmail.com

جامعة البشير الابراهيمي برج بوعريريج
University Of Bordj Bou Arréridj

mahdide fatima el zahra

د. مهديد فاطمة الزهراء

Mahdid.bba@gmail.com

جامعة البشير الابراهيمي برج بوعريريج
University Of Bordj Bou Arréridj**الملخص:**

يؤدي القطاع اللوجستي دورا هاما في اقتصاديات الدول، حيث يعتبر عصب عمليات الإنتاج والتوزيع، من خلال تأثيره الإيجابي في تقليل حلقات التداول بين المنتج والمستهلك النهائي، ومن جانب آخر يعتبر المحفز الرئيسي لفرص الأعمال والاستثمار في أي بلد.

ويشكل القطاع اللوجستي في الجزائر دعامة اقتصادية مهمة، حيث يأتي اهتمام الحكومة بهذا القطاع من خلال تنفيذها لعدد من مشاريع البنية الأساسية كالمطارات والموانئ والطرق، وذلك استكمالاً للمنظومة اللوجستية، كما يعد القطاع اللوجستي قطاعا رافدا للاقتصاد الوطني، حتى يأخذ مكانه الاستراتيجي ليشكل موردا أساسيا في إيرادات الدولة، وخاصة بعد انهيار أسعار النفط العالمية، لذا تطرقنا في بحثنا إلى واقع وتحديات العمليات اللوجستية في الجزائر، من خلال دراسة ميناء بجاية، وتوصلت الدراسة إلى أن العمليات اللوجستية على مستوى هذا الميناء عرفت

تطورا ملحوظا خلال الفترة من 2012-2017، إلا أنها مازالت تواجه بعض التحديات والتي تشكل عائقا في تطورها.

الكلمات المفتاحية: العمليات اللوجستية، ميناء بجاية، السفن، الحاويات، المناولة.

Abstract :

The logistics sector plays an important role in the economies of countries. It is the mainstay of production and distribution operations, through its positive effect in reducing the rings between the producer and the end consumer. On the other hand, it is the main catalyst for business and investment opportunities in any country.

The logistics sector in Algeria is an important economic pillar. The government's interest in this sector comes through the implementation of a number of infrastructure projects such as airports, ports and roads to complement the logistics system. The logistics sector is also a sector of the national economy. , Especially after the collapse of international oil prices. Therefore, we examined the reality of logistics operations in Algeria, through the study of the port of Bejaia. The study concluded that the logistics operations at the level of this port have developed significantly during the period from 2012-2017, it still faces some challenges and is a hindrance in its development

key words: Logistics Operations, Bejaia Port, Ships, Containers, Handling.

مقدمة:

يلعب قطاع الخدمات اللوجستية دورًا محوريًا في اقتصاديات الدول سواء كانت دولة متقدمة، أو دولة متخلفة، ويمثل أهمية كبرى لزيادة الاستثمارات الواردة والصادرات غير النفطية والقدرة التنافسية، ولا تقتصر أهمية قطاع الخدمات اللوجستية على ذاته فحسب، وإنما تبرز أهميته الكبرى في كونه أحد العوامل المهمة التي تعتمد عليها المنظمات بأحجامها المختلفة في جميع أرجاء المعمورة، ذلك أن نظام اللوجستيك يعمل على تقليل الهدر والضياع، وتخفيض التكاليف الكلية للسلع

المنتجة من خلال تخفيض تكاليف أنشطة اللوجستيك الفرعية والتي تشمل، النقل، التخزين، المناولة، التسليم التعبئة والتغليف.

وتشير المعطيات الاقتصادية اليوم إلى أن حجم الاقتصاد العالمي سيزداد أكثر من الضعف خلال الأعوام القادمة، مما يستوجب على جميع الدول، ومن بينها الجزائر المضى قدما في تطوير كافة القطاعات أهمها قطاع الخدمات اللوجستية.

خاصة أن هذا القطاع اللوجستي في الجزائر لم يحظ باهتمام كاف في السابق، نظرا لضعف الصناعات التحويلية التي تلعب دورا مهما في عملية الاستيراد والتصدير، وإعادة التدوير والصناعات الضخمة والكبيرة، وتسعى الحكومة الجزائرية اليوم ووفق مراحل وخطط مدروسة ورؤية واضحة، تجهيز البنية التحتية والمناطق الاقتصادية بكافة مراحلها، وتأهيل الطرق والموانئ والمطارات، والمراكز الحدودية والخدمات المصاحبة كالشحن والتفريغ والنقل، والمستودعات والاستعداد لربط بعض المناطق الصناعية والاقتصادية، والموانئ والمطارات بشبكات وطرق حديثة، كالكسك الحديدية لنقل الحاويات والبضائع وخدمات الاتصالات وغيرها من المشاريع، الهدف منها أن يصبح القطاع اللوجستي مصدر للناجح المحلي الإجمالي، وأن تكون الجزائر مركزا لوجستيا حيويا، لما تتمتع به الجزائر من مواقع لوجستية استراتيجية، وانطلاقا مما سبق يمكننا طرح الإشكالية التالية:

ما واقع وتحديات الخدمات اللوجستية في الجزائر؟

للإجابة على الإشكالية الرئيسية نطرح التساؤلات الفرعية التالية:

- ما المقصود بالعمليات اللوجستية، وما أهميتها؟
 - ما هي أنواع العمليات اللوجستية؟
 - ما واقع العمليات اللوجستية في ميناء بجاية؟
 - ماهي التحديات التي تواجه العمليات اللوجستية في ميناء بجاية؟
- أهمية الدراسة:

تكمن أهمية الدراسة في الاهتمام بالعمليات اللوجستية في الجزائر، من خلال دراسة دور ميناء بجاية في أداء الخدمات اللوجستية، ودورها في تحقيق التنمية

الاقتصادية والاجتماعية، والكشف عن المعلومات الملائمة والمفيدة عن تحديات هذا القطاع، من أجل اتخاذ القرار السليمة لتطوير هذا القطاع أكثر.

هيكل الدراسة:

تطرقت الدراسة إلى المحاور التالية :

المحور الأول: الإطار النظري والمفاهيمي للعمليات اللوجستية

المحور الثاني: واقع وآفاق العمليات اللوجستية في ميناء بجاية.

المحور الأول: الإطار النظري والمفاهيمي للعمليات اللوجستية

أولاً: لمحة تاريخية عن العملية اللوجستية

يعود أصل كلمة اللوجستية إلى اللغة الإغريقية القديمة وتأتي من كلمة لوجوس وتعني "نسبة، حساب، سبب، خطاب"⁽¹⁾ كما استخدمت كلمة اللوجستيك لأول مرة في عام 1614 للدلالة على الأمور المتعلقة بالاستنباط العقلي، ثم استخدمت في عام 1656 للدلالة على فن العمليات الأولية للحسابات الرياضية، وقد أخذت هذه العمليات في التطور حتى عام 1727 حيث شملت اللوغريتمات، المنحنيات، الحسابات الفلكية، المعادلات والكسور كما نجد في الاقتصاد الرياضي نموذجاً رياضياً يسمى Logistics Model. ⁽²⁾

يرى كل من Lampert et Stock ، أن تاريخ مصطلح اللوجستيك يرجع إلى عام 1901 حيث أجريت دراسة بالووم.أ حول التكاليف والعوامل التي تؤثر في توزيع منتجات المزارع، وهو ما اعتبره الكاتبان أول دراسة في اتجاه ما يعرف الآن باللوجستيك، وقام بتلك الدراسة J.CROWEL. أما أول الكتابات التي ركزت على جعل الجوانب اللوجستية ضمن عمليات التسويق خاصة في الجانب المادي من العمليات، ما قام به Clark سنة 1922 من خلال كتاب Principles of marketing ⁽³⁾.

ومما تجدر الإشارة إليه أنه منذ الثمانينات من القرن الماضي باتت الهياكل التنظيمية لكبريات الشركات تتضمن إدارة اللوجيستيات في مكان الصدارة منها كما أنه في سياق العولمة التي نفذتها الشركات المتعدية الجنسية Transnational-

Corporations-متوسلة بأحدث منجزات الثورة التكنولوجية - أصبح الإنتاج والتسويق والتمويل كونياً ذلك أن تلك الشركات إبتدعت نظاماً جديداً للتقسيم الدولي للعمل يقوم على تجزئة العملية الإنتاجية لإنتاج السلعة بين عدة دول أي القيام بعملية تفكك رأسي على مستوى الصناعة ثم إجراء عمليات تكامل أفقي ورأسي على المستوى العلمي وبما يكفل الإستفادة من إقتصاديات الحجم.

أما عام 1973 جعل HESKETT اللوجستيك ك مجال إداري متكامل يواجه

الرهانات الإستراتيجية والمشاكل التنظيمية ويقدم LAMBILLOTTE في كتابه La fonction logistique dans l'entreprise سنة 1976 اللوجستيك في بعده الوظيفي والتنظيمي أما Porter عام 1980 حدده كميزة تنافسية ممكنة للشركات وذلك من خلال سلسلة القيمة في عام 1983 رؤية جديدة ظهرت بفرنسا من خلال كتاب La logistique d'entreprise لكل من TIXIER.D MATHE. H . هي رؤية تقترح منهج إستراتيجي وتنظيمي لتحسين المشاكل التشغيلية، وأنشأت من خلال الجمع بين ثلاثة أفكار مختلفة: النهج التسويقي TEXIER، ونهج النقل والتوزيع المادي.(4)

ثانياً: تعريف العمليات اللوجستية

يوجد عدة تعاريف للعمليات اللوجستية نذكر منها الآتي:

هي عملية العرض والطلب في خلق المنفعة المكانية والزمانية، وهي فن وعلم إدارة تدفق البضائع والطاقة والمعلومات والموارد الأخرى، كالمنتجات السلعية، والخدمات وحتى المورد البشري من منطقة الإنتاج إلى منطقة الاستهلاك، أي من المصب إلى المنبع.(5)

في عام 1991 عرّف مجلس إدارة السّوقيّات - وهي منظمة تجارية أسست في الولايات المتحدة الأمريكية بأنها " عملية التخطيط والتنفيذ والتحكم بالتدفق والتخزين الضروري المؤثر للبضائع والخدمات والمعلومات المتعلقة من نقطة المنشأ إلى نقطة الإستهلاك من أجل إرضاء متطلبات المستهلك " وبذلك حصرت هذه المنظمة تعريف السّوقيّات أو اللوجستية بمجال الأعمال(6) .

بينما عرفها معجم أوكسفورد للغة الإنكليزية بأنها: فرع من العلوم العسكرية تختص بتدبير ونقل والحفاظ على المواد، الأفراد والوسائط⁽⁷⁾.

ويمكن تعريف اللوجستية بأنها عملية التوقع لاحتياجات ورغبات العملاء، وتدبير المواد والقوى البشرية والتكنولوجيا، والمعلومات اللازمة للوفاء بهذه الاحتياجات والرغبات، مع التحقق الأمثل لشبكة انتاج البضائع والخدمات للوفاء بطلبات العملاء⁽⁸⁾.

لذا من الصعب أو حتى من المستحيل إنجاز أية تجارة عالمية أو عملية استيراد/تصدير عالمية، أو عملية نقل للمواد الأولية، أو المنتجات وتصنيعها دون دعم لوجستي احترافي.

ثالثاً: أهداف الخدمات اللوجستية

يمكن أن نذكر أهم أهداف الخدمات اللوجستية وهي كالآتي:

- تحقيق أفضل تنسيق بين التدفقات الداخلة والخارجة "مدخلات ومخرجات" أو ما يسمى بإدارة التدفقات.

- تجنب الاختناقات والأعطال.

- تحقيق التدفق الأمثل للعمليات.

- خلق القيمة للزبون والمساهمين وكل أطراف المصلحة مع المؤسسة

- تحقيق ما يسمى بـ 05 أصفار، والتي تتمثل في التالي⁽⁹⁾:

* **صفر مخزون:** تقليل ما أمكن من المخزون يؤدي إلى تخفيض التكاليف، ووفورات في التكلفة .

* **صفر آجال:** تقليل الزمن المستغرق في دورة الطلب مما يؤدي إلى خدمة جيدة للعملاء .

* **صفر أوراق:** عن طريق استخدام التكنولوجيات الحديثة مثل الفاكس، الانترنت، الانترنت، الهاتف، الحاسب الآلي، الكمبيوتر كل هذا يقلص من استخدام الأوراق، وكذلك يزيد من سرعة الاستجابة.

***صفر أخطاء**: عدم وجود أخطاء في المنتج يعني التخلص من المردودات وبالتالي تحقيق خدمة جيدة للعملاء وتخفيض التكاليف.

***صفر تعطل**: يجب أن تكون الصيانة قبل وقوع العطل وليس عند حدوثه، وهذا يسمى بالصيانة الوقائية.

كذلك يهدف اللوجستيك إلى توفير: المنتج الصحيح، بالكمية الصحيحة، بالحالة الصحيحة، في المكان الصحيح، في الوقت الصحيح، للعميل الصحيح وبالتكلفة الصحيحة.

إن الاهتمام الجاد بالأنشطة اللوجستية في منظمات الأعمال لم يظهر إلا عندما بدأت تكلفته في التضخم بشكل ملحوظ، وعندما أيقنت الإدارة في هذه المنظمات أن الطريق نحو تدعيم المركز التنافسي وتحقيق الميزة التنافسية وزيادة الأرباح إنما يبدأ من خلال خدمة العملاء وخفض التكاليف، أهمية اللوجستيك متعددة نذكر منها التالي:⁽¹⁰⁾

1. اعتبارات التكلفة العالية: تمثل الأنشطة اللوجستية أهمية بالغة على المستوى الاقتصادي للدول، حيث تشير الإحصاءات إلى أن % 19 من الثروة القومية في الولايات المتحدة الأمريكية يستثمر في الأنشطة اللوجستية، وأن هذه الأنشطة تستخدم حوالي % 13 من قوة العمل هناك، ومن بين هذه الأنشطة نشاط النقل، حيث أن الإحصاءات تشير إلى أن تكاليف لوجستيك النقل وحده يبلغ حوالي % 10.5 من الإنتاج العالمي، أي حوالي 2000 مليار دولار .

2. طول خطوط الإمداد والتوزيع: إن الاتجاه نحو العولمة في الصناعة وكذلك الاهتمام بالتسويق الدولي أصبح يعتمد إلى حد كبير على الأداء اللوجستي، لهذا تزايد الاهتمام بالأنشطة اللوجستية داخل كل منظمة أعمال، وخاصة تلك الشركات متعددة الجنسيات أو الشركات كبيرة الحجم التي لا يقتصر إنتاجها على الأسواق المحلية وذلك بسبب تكلفة خطوط الإمداد والتوزيع الطويلة.

3. اللوجستيك مهم للإستراتيجية: تبذل الشركات وقتا طويلا وجهدا كبيرا في سبيل إيجاد السبل التي يمكن أن تميز منتجاتها عن غيرها من المنافسين، أي إن

إستراتيجية التمايز وخاصة في التكلفة -أسعار المنتجات- تتوقف إلى حد كبير على الأداء الجيد للأعمال اللوجستية من حيث التكلفة وخدمة العملاء، فالشركات التي نجحت في إدراك التميز في الخدمة اللوجستية تكون قادرة على بناء ميزة تفضيلية مقارنة بالشركات المنافسة لها، وتساعد المنظمة على التوسع في السوق وزيادة حصتها السوقية وربحية المؤسسة.

4. اللوجستيك يضيف قيمة ذات دلالة للعميل: مما لاشك فيه أن أي سلعة أو خدمة لا تتمتع إلا بقيمة قليلة، عندما لا تكون متاحة للعملاء المحتملين في الوقت والمكان المناسبين، ولكن عندما تبذل المنظمة جهوداً متميزة في سبيل توفير هذه المنتجات، أو الخدمات لعملائها الحاليين والمحتملين في الوقت والمكان المناسبين، من خلال تجهيز الطلبات والمعلومات والتخزين والنقل وغيرها، هذا سوف يزيد من القيمة المضافة إلى هذه الخدمات بالنسبة للعملاء، هذا يدفع العميل إلى الاطمئنان على توفير المنتجات من خلال انسيابها وتدقيقها بواسطة الأنشطة اللوجستية المختلفة.

5. تزايد رغبة العملاء في الحصول على استجابة مناسبة وسريعة: إن نجاح سلاسل الأكل السريع أو الجاهز، توصيل الطلبات للمنازل، انتشار ماكينات الصرف الآلي، والإقبال على استعمال الانترنت والبريد الإلكتروني في السنوات الأخيرة، جعل العملاء يتوقعون الحصول على احتياجاتهم ورغباتهم من السلع والخدمات في وقت قصير، إضافة إلى ذلك فإن تطور أنظمة المعلومات، وعمليات التصنيع الآلي، والمرونة في الإنتاج والتنميط، ساعد المنظمات على إتباع ما يعرف بالإنتاج ذو الحجم الكبير، وكذلك التسويق ذو الحجم الكبير، وفي ظل كل هذا أصبحت الأنشطة اللوجستية تمثل أهمية خاصة والتي تجسدت في تسهيل الاستجابة السريعة للعملاء في السوق من خلال السرعة في توفير السلع والخدمات التي تتفق مع احتياجاتهم ورغباتهم، والتي تعتمد على تدفق المعلومات والتعبئة والنقل والتخزين وغيرها.

رابعاً: أسباب ظهور اللوجستيك

هناك عدة عوامل وأسباب ساعدت على ظهور اللوجستيك في المؤسسة أو بالأحرى تطبيقه في الأعمال الإدارية، كمصلح إداري وليس عسكري أو رياضي، ومن بين هذه الأسباب نذكر ما يلي:

1. الخبرات العسكرية: لقد ظهر مفهوم اللوجستيك أساساً في المنظمات العسكرية، وبصفة خاصة خلال الحرب العالمية الثانية التي شهدت أكبر وأدق عمليات اللوجستيك العسكري، تم خلالها نقل الآلاف من المعدات والأفراد والأغذية، (11) في اللوجستية العسكرية يحدد الخبراء كيف ومتى سيتم نقل الموارد إلى الأماكن التي يحتاجونها. في العلوم العسكرية التحكم في إيصال الموارد هو أمر حاسم في استراتيجية المعركة بما أن القوات المسلحة لا تستطيع الصمود بدون الطعام، الوقود والذخيرة.

لقد كانت الخسارة البريطانية في حرب الاستقلال الأمريكية وخسارة إروين رومل في الحرب العالمية الثانية، تتعلق بشكل كبير بفشل لوجستي بينما يعتبر القادة التاريخيون هانيبال باركا، الكسندر المقدوني، ودوق ويلنتغتون عابرة لوجستيون. (12)

2. تطور مفهوم التحليل الكلي لعناصر التكلفة: يقوم هذا المفهوم على تحليل عناصر تكاليف الأنشطة المرتبطة ببعضها البعض، حيث ساعد التحليل الكلي لعناصر التكلفة اللوجستية على مزج أنشطة اللوجستيك المختلفة.

3. تطور مدخل النظم: إن مدخل النظم لا يعتمد على التخصص كأساس لتكوين الوظائف، وإنما يعتمد في تكوين هذه الأخيرة على تجميع الأنشطة ذات علاقات الارتباط القوية. ولقد ساهم هذا المدخل بشكل مباشر في حصر مختلف الأنشطة المرتبطة بعملية تدفق المواد ووضعها داخل إطار إداري موحد، وهو الإطار الخاص بإدارة اللوجستيك (13).

4. تغير أنماط الاستهلاك: أصبح المستهلكون يطالبون بنوعيات متعددة من السلع وذلك مروراً من السلع الغذائية وحتى السيارات، هذا أدى إلى زيادة عدد المنتجات البديلة لخدمة نفس الطلب وبالتالي زيادة حجم المخزون (14).

5. الاهتمام بمستويات الخدمة المقدمة للمستهلك: أدى هذا الاهتمام إلى اتجاه رجال التسويق والإنتاج نحو نظام اللوجستيك، لتقديم أفضل مستوى ممكن من الخدمة بأقل تكلفة إجمالية⁽¹⁵⁾.

6. الاهتمام بتنظيم قنوات التوزيع: انتشرت الدراسات التي اهتمت بقنوات التوزيع وما يرتبط بها من اعتبارات، خاصة بالوقت والمكان ودرجة الخطر، وساعدت هذه الدراسات على إظهار أهمية توحيد وتجميع الجهود المرتبطة بتدفق السلع المختلفة، سواء الواردة إلى المنشأة أو الصادرة منه.

7. الثورة الاقتصادية وثورة تكنولوجيا المعلومات: ساعد ظهور العولمة وتحرير التجارة على تلاشي فكرة تقارب أماكن الإنتاج والاستهلاك، حيث ظهر اللوجستيك لسد هذه الفجوة، كما أن التقدم في تكنولوجيا المعلومات ساعد على تحقيق التكامل بين الأنشطة الخاصة باللوجستيك وتحقيق وفورات في تكاليف التوريد والتوزيع.⁽¹⁶⁾

8. الجمعيات والمجالات المتخصصة: يعود الفضل في تطور اللوجستيك وظهوره بالشكل الحالي لمساهمة المحترفين في هذا المجال، وذلك من خلال الجمعيات والمجالات اللوجستية التي ساهمت بشكل كبير في إضفاء الطابع الرسمي للمعرفة .

خامسا: أنواع الخدمات اللوجستية

تنقسم الخدمات اللوجستية إلى الآتي⁽¹⁷⁾:

1. لوجستيات التشغيل الأساسية: تتميز عمليات الامداد، الإنتاج، التوزيع في المنتجات الصناعية على مجموعة أخرى من الخدمات تتضمن النقل، المناولة، تخزين البضائع، وهذا بالطبع بالإضافة إلى نظم معلومات ادارية مرتبطة بهذه الخدمات.

ومن الممكن تقسيم هذه الخدمات إلى ثلاث مجموعات طبقا لموقع الخدمة من عملية الإنتاج:

- عمليات لوجستيات داخلية: وهي العمليات التي تسبق الإنتاج " الامداد".
- عمليات لوجستيات خارجية: وهي العمليات التي تلي الإنتاج " التوزيع".
- عمليات لوجستيات التشغيل: وهي العمليات المرتبطة مباشرة بالإنتاج.

2. عمليات التشغيل اللوجستية:

تختلف عمليات التشغيل اللوجستية في تعقيدها وتقنياتها من صناعة لأخرى بدرجة كبيرة، وقد يتطلب الأمر توافر خبرات معرفية ومعدات ضخمة، وبالتالي فإن على المؤسسة أن تحدد العمليات التي من الممكن لجهات خارجية القيام بها، بما يكفل الاستخدام الأمثل للطاقات المتاحة، وهناك مزايا عديدة للعمل بهذا الأسلوب، أي التعاقدات الخارجية للأعمال نذكر منها:

- خفض أو على الأقل الانضباط في عملية تكاليف الإنتاج.
- توافر السيولة المالية.
- التقليل من المخاطر.

المحور الثاني: دراسة حالة ميناء بجاية

أولاً: الموقع الجغرافي

يقع ميناء بجاية على خط عرض شمالي $36^{\circ}45'24''$ وخط طول شرقي $05^{\circ}05'50''$. موقعها في قلب غرب البحر الأبيض المتوسط، ووسط الساحل الجزائري، يعتبر ميزة اقتصادية وموقع استراتيجي على الطرق البحرية، كما أن المناطق النائية المتصلة مباشرة مع ميناء بجاية تمتد على مسافة 250 كلم والتي يزيد عدد سكانها عن 12 مليون نسمة، وهي المنطقة الأكثر كثافة فيما يتعلق بفروع النشاطات الاقتصادية منها الصناعية والتجارية، وكذلك العديد من المشاريع الوطنية الكبرى منها ما هي في طريق الإنجاز، وبعضها تدخل في إطار المخطط الوطني الشامل للتنمية.

المناطق النائية مجزأة إلى 03 مناطق رئيسية وهي: منطقة الجزائر العاصمة، ومنطقة المرتفعات، ومنطقة الصومام، والتي تظّم العديد من المناطق الصناعية ومناطق النشاط وأهمها: مناطق روية ورغاية في قطاع الجزائر العاصمة، المناطق الصناعية: سطيف، مسيلة، العلمة، برج بوعريّيج في هذا الجزء من الهضاب العليا، والمناطق الصناعية من أقبو، القصر و بجاية في قطاع الصومام⁽¹⁸⁾.

ثانيا: المنشآت الأساسية للميناء

يمتد ميناء بجاية على مساحة إجمالية قدرها 79 هكتار. مساحة التخزين ووضع البضائع قدرها 410 000 م² من بينها 17 500 م² مساحة مغطاة، وكما يحتوي على 3575 متر طولي من الأرصفة موزعة على 16 رصيف للبواخر للبضائع العامة، و 03 أرصفة لبواخر النفط و رصيف لسفن الغاز، و رصيف لسفن الإيداء.

ثالثا: وظائف ميناء بجاية

تتمثل أهم الوظائف التي تتم على مستوى ميناء بجاية في الآتي⁽¹⁹⁾:

1. مناولة البضائع: تشمل عمليات شحن البضائع و رصّها وفكّها وتفريغها، وكذلك عمليات وضع واسترجاع البضائع في المستودعات وعلى السطح الأرضي وفي المخازن. كما يقوم بعملية مناولة البضائع عمّال تلقّوا تكوينا في هذا المجال. وهي عملية تجري ليلا و نهارا، على فترتين؛ من الساعة السادسة صباحا إلى الساعة مساءً مع فترة ثالثة من الساعة مساءً إلى الواحدة ليلا. في حالات استثنائية يمكن أن تُمدد هذه الفترة إلى الساعة صباحا.

2. الشحن والتفريغ:

* **فيما يخص البضائع:** استقبال البضائع، ونقلها إلى أماكن تخزينها، وصون أو حفظ البضائع على سطح أرضي أو في مستودع، مع وضع علامة على حصص من البضائع، وتسليمها للزبائن.

* **تقديم الخدمات من خلال:** جمع كلّ المعلومات المتعلقة بتقييم معالجة السفن على الرصيف، وتقدير زمن خروجها، وكذلك توفير الأسطح الأرضية والمستودعات.

*التخزين: المشاركة خلال ندوة وضع السفن (CPN) في اتخاذ قرارات دخول السفن وأخذ طلبات الزبائن (الفرق والآلات) لمعالجة سفنهم.

*توجيه السفن: توفير مُرشد يساعد أو يوجّه قبطان السفينة في حركتي الدخول والخروج، وهذه العملية تتمّ غالبا بموتدة وزوارق وسفن الجّر.

*الإرساء: تشمل هذه التسمية عمليّتي إرساء السفينة وإلغاء إرسائها، أما إرساء السفينة فيتمثّل في ربطها وتثبيتها إلى الرصيف عند وصولها إليه من أجل تأمينها وتتمّ هذه العملية بواسطة حبل خاص بالسفينة.

*الرسوّ: يضع الميناء تحت تصرّف الزبائن أرصفاة للرسوّ حسب الخصائص التقنية للسفينة المستقبلية.

رابعا: بعض التسهيلات الممنوحة للمتعاملين الاقتصاديين عبر ميناء بجاية

تتمثل أهم التسهيلات الممنوحة للمتعاملين الاقتصاديين في الآتي⁽²⁰⁾:

1. الإعفاء من إيداع ضمانات في إطار نظام القبول المؤقت عند استيراد الرزم الفارغة لتغليف السلع الموجهة للتصدير، أو السلع الموجهة لتحسين الصنع الإيجابي(التحويل) لتصدر لاحقا، وهذا ينطبق أيضا على التصدير المؤقت للسلع من أجل تحسين الصنع السلبي (انجاز أعمال)، والموجهة للتصدير النهائي
2. زيارة الموقع و التخليص الجمركي عن بعد.
3. إصدار وصل العبور بالجمارك (TPD) ، بالنسبة للصادرات التي تمت عبر الطرق البرية؛
4. إنشاء الرواق الأخضر، الذي يسمح بالمصادقة على تصريح التصدير دون معاينة من السلع؛
5. تفعيل الدفتر ATA بمدة صلاحية 01 سنة، وهو إجراء مبسط للتصدير المؤقت للعينات وكذا للمشاركة في المعارض والصالونات في الخارج، ويسلم حصريا من طرف الغرفة الجزائرية للتجارة والصناعة(CACI) .

6. التصريح المسبق المبكر وتقديم البيان قبل وصول البضائع، وذلك لنفاذي التأخر في استلام البضاعة.

خامسا: أهم المناطق اللوجستية خارج الميناء

تمثل الاستراتيجية التي اعتمدها ميناء بجاية في أن يلعب على الصعيد اللوجستي دور المحور في التنمية الاقتصادية في المناطق النائية، وتطور المناطق اللوجستية يستجيب لهذا الطموح وتتناسب مع هذه الاستراتيجية، وهذا هو الشأن بالنسبة للمناطق اللوجستية بتيكستار وإغيل أبرواق. (21)

1. المنطقة اللوجستية بتيكستار:

كونها واقعة بولاية بوج بوعريرج في منتصف الطريق بين المدينة المركزية لهذه الولاية وبين مدينة سطيف، فإن من دوافع إنشاء هذه المنطقة الغير مرفئية هو أولا الحرص على تقليل الإزدحام في الميناء، تسهيل نقل البضائع إلى المتعاملين، خلق قيمة مضافة فيما يخص اللوجستية من خلال إنشاء خدمات ملحقة إضافية لمعالجة البضائع كالتجميع والتفكيك والتغليف، وكذلك لكون هذه المنطقة (برج بوعريرج وسطيف) محورا تجاريا على مستوى منطقة الهضاب العليا. ووجود مناطق صناعية نشيطة في الولايتين وتطور المنطقة الصناعية للتنمية المدمجة (المشروع الرائد في برج بوعريرج) يدعم أيضا التنمية الاقتصادية المندجة. وقرب الموقع من السكة الحديدية والطريق السيار شرق-غرب، أثر أيضا في اختيار المنطقة، تبلغ مساحة المنطقة 20 هكتارا وهي واقعة بدائرة عين تاغروت، وستقسم إلى ثلاث مناطق:

- المنطقة أ : المحطة النهائية للسكة الحديدية ومنطقة استقبال الحاويات و مساحتها 141676 م².
- المنطقة ب : مكان مخصص للتخزين اللوجستي و مساحتها 44238 م².
- المنطقة ج : منطقة الخدمات، كإدارة ومواقف الشاحنات وصيانة آلات مناولة البضائع.

نظرا للقوة الإقتصادية للهضاب العليا، وبُغية تشكيل قطب لوجستيكي لدعم المصنّعين والمتعاملين الإقتصاديين، طلبت مؤسسة ميناء بجاية من ولاية برج بوعريّيج أن تدرس إمكانية توسيع المكان. ويدخل هذا الطلب في إطار مسعى مستقبليّ من أجل ترويج الإمكانات و الخدمات اللوجستكية للمنطقة وتوفير الشروط المثلى للاستغلالها. ولذلك فإنّ مساحة الإجمالية للقطعة الأرضية اجتازت 20 هكتارا لتصبح 50 هكتارا.

2. المنطقة اللوجستكية بإغيل أوبرواق:

كوّنها واقعة على بعد 5 كلم من جنوب شرق الميناء، ومساحتها 48560 م²، تبلغ القدرة المكانية لهذا الموقع 1040 حاوية مكافئة لعشرين قدم، و القدرة التجاريّة 19000 حاوية مكافئة لعشرين قدم. يتكوّن هذا الموقع من عدّة أجزاء، وأساسا من مستودعين مساحتهما 10200 م² و 750 م² ومدخلين أساسيين أحدهما مرتبط بالطريق الوطني رقم 09.

سادسا: أهم العمليات التي تمت في ميناء بجاية خلال الفترة 2012-2017

تميزت معظم العمليات اللوجستية التي تمت على مستوى ميناء بجاية خلال الفترة من 2012-2017، بالتنوع والتطور ويظهر ذلك من خلال الآتي:

1. حجم الصادرات والواردات عبر ميناء بجاية للفترة 2012-2017

يحتل ميناء بجاية المرتبة الثانية في قائمة الدوائى التجارية الجزائرية بعد ميناء الجزائر العاصمة، بالإضافة إلى كونه من بين الموانئ النفطية الثلاثة في الجزائر، وتمر عبر هذا الميناء العديد من السلع سواء للتصدير أو الاستيراد، وبالتالي فهو يحتل مكانة هامة في النشاط التجاري والمبادلات الخارجية للجزائر، والجدول التالي يوضح ذلك.

الجدول رقم 1: حجم الصادرات والواردات عبر ميناء بجاية للفترة 2012-2017

السنوات	2012	2013	2014	2015	2016	31 اوت 2017
الصادرات من البضائع "طن"	9307182	8852173	9382966	7871679	7889815	6156435
الواردات من البضائع "طن"	10618525	11424286	11773839	11286764	11627009	6579236

المصدر: معطيات من ميناء بجاية، 2017.

من خلال الجدول أعلاه يتضح لنا أن حجم الواردات من السلع خلال الفترة 2012-2017، أكبر من حجم السلع المصدرة خلال هذه الفترة، مما يدل على أنها الموانئ الجزائرية استيرادية بالدرجة الأولى، إذ تمثل الواردات نسبا مرتفعة تتراوح بين % 80 و % 93 من مجمل مبادلات، وتمثل المواد الغذائية والمنتجات الفلاحية، ما يقارب نصف حجم الواردات (% 45.76)، أما النسبة الباقية، فهي عبارة عن مواد مصنعة أو نصف مصنعة منتجات معدنية عتاد، آلات، منتجات بترولية، أما التصدير فإنه يقتصر على البترول .

وهذا يشير من جهة، إلى قصور القاعدة الإنتاجية، ومن جهة ثانية إلى الاختلال في هيكل الاقتصاد الوطني، الذي يعتمد على قطاع إنتاجي تصديري واحد، وهو المحروقات مع كل ما يترتب على ذلك من نتائج تنعكس على تكلفة النقل البحري. كما عرفت حركة النشاط الإجمالي من سنة 2016 إنخفاضا مقارنة بسنة 2015، والجدول التالي يوضح ذلك.

الجدول رقم 2: حركة التجارة عبر ميناء بجاية

البيان	الثلاثي الثاني 2015	الثلاثي الثاني 2016	% التغيرات
المواد البترولية	2.297.035	2.297.035	-15,8
المواد خارج المحروقات	3.080.655	3.080.655	-5,1
حركة النشاط الإجمالي	5.377.690	5.377.690	-6,5

المصدر: معطيات من ميناء بجاية، 2017.

من خلال الجدول أعلاه سجلت حركة النشاط الإجمالي من سنة 2016 انخفاضا بنسبة -6.5%. وذلك راجع لان المحروقات تراجعت بنسبة 15,8%

نتيجة لاضطراب أسعار البترول في السوق الدولية. كما عرفت حركة النشاط خارج المحروقات انخفاضاً بنسبة 5,1% بسبب تراجع بعض المواد كالمح (21%)، علف الحيوانات (-20%)، السكر (-10,5%)، الحديد (-31%)، الخشب (-21,6%)، الزيوت (-8,5%)، والمحروقات المكررة ب (-20,3%) لكن من جهة أخرى بعض المواد سجلت ارتفاعاً كالذرة (18,6%)، المواد الكيميائية (16,2%)، الإسمنت (10,7%) و البضائع العامة 10,6%

عموماً تتصف المبادلات التجارية المعتمدة على النقل البحري بعدم التوازن بين الواردات والصادرات، التي تقتصر على تصدير النفط حيث يشكل أكثر من 95% من إيرادات الدولة، وتستأثر بها الموانئ النفطية المتخصصة ومن بينها ميناء بجاية، أما باقي الموانئ فتنتهي عندها حمولة المواد المعدة للشحن أو التفريغ كنقطة استقبال لكل ما تستورده الجزائر من مواد استهلاكية، وتجهيزات صناعية وأدوية وملابس وغيرها.

2. عدد السفن الوافدة لميناء بجاية خلال الفترة 2012-2017:

يستقبل ميناء بجاية كغيره من الموانئ الجزائرية مجموعة من السفن نظراً لتعدد واختلاف البضائع فيه، سواء كانت بترولية أو بضائع عامة، حيث نجد أن لكل نوع من البضائع سفن خاصة بها، والجدول التالي يوضح ذلك.

الجدول رقم 3: عدد السفن الوافدة لميناء بجاية خلال الفترة 2012-2017

السنوات	2012	2013	2014	2015	2016	31 اوت 2017
عدد السفن	1383	1396	1392	1359	1351	760

المصدر: معطيات من ميناء بجاية، 2017.

بلغ عدد السفن الراسية في ميناء بجاية خلال السنة 2016، 1351 سفينة، بفارق 8 سفينة بالنسبة 2015. والتي بلغت 1359 سفينة، كما انخفضت السعة الخام لهذه السفن ب 6,6% لتبلغ ما يقارب 4,2 مليون طن. والسفن المعنية بالانخفاض هي: سفن الشحن (-8,5%)، ناقلات الحبوب (-6,9%)، ناقلات البنزين (5,5%) وناقلات البترول (-3,8%). ويعتبر هذا العدد قليل جداً عند مقارنته بموانئ

أخري، ففي المقابل نجد مثلاً توقف أكثر من 13.502 سفينة في ميناء طنجة المتوسط خلال عام 2017 ، وعلى وجه الخصوص، زيادة في توقف عدد السفن العملاقة (السفن التي يزيد طولها عن 299 متراً)، و التي تنتمي إلى أكبر الشركات الملاحية الدولية.

3. متوسط تفريغ السفينة:

تقيس حركة الحاويات بالميناء تدفق الحاويات من وضع النقل البري إلى الوضع البحري، والعكس، بالوحدات المعادلة لعشرين قدماً – وهو الحجم القياسي للحاوية. وتُحسب حركة الشحن من سفينة لأخرى على أنها تحميل بالميناء الوسيط (مرة للتفريغ وأخرى لتحميل السفينة المغادرة)، وهي تشمل الوحدات الفارغة، وعرفت حركية الحاويات في ميناء بجاية ارتفاعاً خلال الفترة 2012-2017 ، والجدول التالي يوضح ذلك.

الجدول رقم 4: حجم حمولة الحاويات في ميناء بجاية للفترة 2012-2017

السنوات	2012	2013	2014	2015	2016	2017
الحمولة الصافية للحاويات "طن"	7360476	8071698	8488076	8992029	8277913	4688792
عدد ايام العمل المتوسط "طن"	366	365	365	365	366	243
	20110.59	22114.24	23134.45	24635.7	22617.25	19295.18

المصدر: معطيات من ميناء بجاية، 2017.

من خلال الجدول أعلاه سجّلت حركة الحاويات ارتفاعاً خلال الفترة 2012-2015 ، غير أنها انخفضت سنة 2016 بسبب انخفاض الواردات، كما سُجّل استقراراً في حمولة البضائع المحمّلة في الحاويات لتبلغ 573طن، حيث انخفض حجمها في الاستيراد ب6% ، وفي التصدير انخفضت ب17% بسبب تراجع حجم السكر بنسبة 27.8%. غير أننا نلاحظ أن هناك تأخر في عملية تداول الحاويات.

4. متوسط مناولة البضائع:

يقصد بعملية المناولة بأنها عملية تحميل وتفريغ سفينة الشحن، وعرف ميناء بجاية تطوراً كبيراً في هذا المجال، والجدول التالي يوضح ذلك.

الجدول رقم 5 : مناولة البضائع في ميناء بجاية للفترة 2012-2017

السنوات	2012	2013	2014	2015	2016	اوت 2017
الحمولة التي تم تحميلها "طن"	4757610.8	5348783.9	5751292.5	6083690.6	5385594.08	279042.3
الحمولة التي تم تفريغها "طن"	1141665.2	1084216.2	1053039.2	1184689.1	1067018.9	497570.9
عدد الأيام	366	365	365	365	366	243
المناولة "طن"/ اليوم	16118.24	17624.6	18642.01	19913.3	17630.09	13553.69

المصدر: معطيات من ميناء بجاية، 2017.

من خلال الجدول التالي يتضح لنا أنه ارتفعت حركة المناولة بميناء بجاية خلال الفترة من 2012-2017، من 16118.24 طناً 17630.09 طن في اليوم، حيث شملت مختلف البضائع والمشتقات البترولية، كما أن حركة المناولة شملت 1067018.9 طناً من الواردات، و 5385594.08 طناً من الصادرات، بمعنى وصل معدل المناولة 85 حركة مناولة في الساعة للسفينة.

من هذه النتائج يتضح لنا أن حركة المناولة في ميناء بجاية عرفت تقدماً خلال الفترة 2012-2017، وذلك راجع للتحسينات التي تمت على مستوى ميناء بجاية، خاصة أن هذه العملية أصبحت عملية تجرى ليلاً و نهاراً، على فترتين؛ من الساعة السادسة صباحاً إلى الساعة مساءً مع فترة ثلاثة من الساعة مساءً إلى الواحدة ليلاً. وفي حالات استثنائية يمكن أن تُمدد هذه الفترة إلى الساعة صباحاً.

غير أنه بمقارنته مع ميناء جبل علي الذي حقق أعلى معدل مناولة بواقع 138 حركة مناولة في الساعة للسفينة. نجد أن ميناء بجاية مازال يشهد تأخراً في معدل المناولة.

5. نوعية الخدمة:

يقدم الميناء كذلك العديد من الخدمات منها افراغ السفن، غير أن هذه السفن قبل تفريغها تأخذ مدة معينة في المرسى والرصيف، والجدول التالي يوضح مدة بقاء السفن في المرسى والرصيف قبل التفريغ في ميناء بجاية.

الجدول رقم 6: متوسط انتظار السفن في المرسى والرصيف في ميناء بجاية

خلال الفترة 2015-2016

البيان	الثلاثي الثاني 2015	الثلاثي الثاني 2016
المعدل المتوسط للانتظار في الميناء	5.4	3.3
المعدل المتوسط للمكوث في الرصيف	3.1	3.2

المصدر: معطيات من ميناء بجاية، 2017.

من خلال الجدول أعلاه عرف معدّل انتظار السفن في المرسى إنخفاضاً ملحوظاً حيث إنتقل من 5,4 أيام في 2015 إلى 3,3 أيام في 2016، أي فارق قدره 2.1 أيام، واستقرّ معدّل المكوث في الرصيف عند 3.04 أيام، وهو معدل مرتفع مقارنة بمتوسط انتظار السفن في الدول الناشئة كتركيا والإمارات.

كما نلاحظ أن السفن المحملة بالحبوب هي التي تستغرق أطول مدة في المرسى الرصيف، وأن عبوات السيارات هي الأقصر مدة في المرسى والرصيف، وعلى العموم فإن مدة الانتظار في الرصيف والمرسى هذه ترجع الى أن عدد مراكز الرسو غير كافي، مقارنة بعدد السفن التي تقصده، الأمر الذي يؤدي إلى ارتفاع مدة انتظار السفن في الميناء، ويؤخر عمليات مناولة البضائع وتسليمها إلى العملاء هذا من شأنه أن يعرقل حركة التجارة في الجزائر، وكل هذا من شأنه أن يزيد التكاليف التي تدفعها الدولة سنوياً للشركات الأجنبية المكلفة بالشحن البحري، أو إيجار السفن الناقلة للسلع، وهو ما يؤدي إلى استنزاف احتياطي البلاد من العملة الصعبة.

عموماً ومن خلال الدراسة الحالية نجد أن ميناء بجاية شهد تطوراً كبيراً في الخدمات اللوجستية، مما يوحي أن الجزائر عرفت تحسناً كبيراً في قطاع النقل والخدمات اللوجستية التجارية، بشكل كبير تزامناً مع رغبة الحكومة في تسيير عقلاني لسوق الاستيراد، مقابل منح تحفيزات وإغراءات للمستثمرين والمتعاملين الاقتصاديين لتصدير المنتج الوطني للخارج، وهذا ما يؤكد "مؤشر تنافسية الخدمات اللوجستية" * للدول لسنة 2016، مؤشر أداء الخدمات اللوجستية: كلي (1) = منخفض إلى 5 = مرتفع)، الذي أدرج الجزائر بالمرتبة الأولى مغارياً و75 عالمياً

من مجموع 160 دولة حول العالم من حيث جودة و تنافسية الخدمات اللوجستية التجارية، متحصلة على نتيجة 2.77 نقطة، متبوعة بالمغرب بالمرتبة 86 عالميا وبـ 2.67 نقطة، في حين حلت تونس بالمرتبة 110 عالميا بـ 2.50 نقطة، وتذيلت كل من ليبيا وموريتانيا قائمة الدول المغاربية وصنفت على أنها الأسوأ في خدماتها اللوجستية التجارية بالمنطقة المغاربية بحلولهما بالمرتبة 137 و 157 عالميا على التوالي⁽²²⁾ ، والجدول التالي يوضح ذلك.

الجدول رقم 7: نقاط التصنيف الترتيبي للجزائر وفق مؤشر تنافسية الخدمات اللوجستية للفترة 2007-2016

السنوات	2007	2010	2012	2014	2016
مؤشر تنافسية الخدمات اللوجستية	2.06	2.36	2.41	2.64	2.769

المصدر: تقرير البنك الدولي، مؤشر تنافسية الخدمات اللوجستية 2016 ،

<https://data.albankaldawli.org/indicator/IS.SHP.GOOD.TU>

من خلال الجدول أعلاه نجد أن الجزائر تقدمت بمراتب عديدة عن ترتيبها السابق، حيث نالت المرتبة 114 في 2007 بـ 2.06 نقطة، واحتلت المرتبة 96 في 2014 بـ 2.64 نقطة، ونالت المرتبة 75 سنة 2016 بـ 2.769 نقطة، وهو ما يوحي بتحسن في قطاع النقل والخدمات اللوجستية التجارية بشكل كبير.

بالرغم من التطور الحاصل في مستوى الخدمات اللوجستية في الجزائر، غير أن الموانئ الجزائرية والتي تعتبر من بين أهم حلقات العمليات اللوجستية مازالت تواجه تحديات تؤثر على كفاءتها، ومن بين هذه التحديات نجد الآتي:

* عدم اعتماد الجزائر على الشباك الوحيد: لإتمام جميع الإجراءات القانونية والجمركية للسفن في الموانئ، الشيء الذي يؤثر سلبا على جلب الاستثمار، حسب تقارير صادرة عن الهيئات الدولية منها منظمة الأمم المتحدة للتنمية والزراعة، ويُبقي هذا التراخي الجزائر تحت سيطرة البيروقراطية في تعاملاتها التجارية.

*تواجد الموانئ داخل النسيج الحضري: وهذا ما يحد من إمكانية توسيع الموانئ، ويسبب ضعف كفاءة الطرق البرية التي تربطه بالداخل.

* **اختناق الموانئ أحيانا معينة:** لهذا يؤدي إلى تكديس البضائع بها بسبب عدم وجود تنسيق جيد لتوقيت الاستيراد، أو بسبب ارتفاع معدل استيراد سلعة معينة.

* **عدم وعي بعض أمناء السفن لفائدة استخدام الإعلام الآلي:** إذ مازالت تسجل لحد الآن حالات عدم احترام أجل إيداع بيان الحمولة، وكذا الضعف في إرسالها.

خاتمة:

يعتبر القطاع اللوجستي المحفز الأول لفرص الأعمال في أي بلد، فبناء الموانئ والمطارات والطرق وسكك الحديد ووجود منظومة خدمات متكاملة ذات جودة عالية، من شأنهما التأثير إيجابا على وتيرة النشاط الاقتصادي وتوزيع مصادر الدخل.

كما أن إنتاج الشركات المحلية والأجنبية وتعزيز تنافسيتها، مرتبطان بمدى توفر الخدمات اللوجستية التي تتيح لها أداء مهامها في الأجل المحددة دون تأخير، وهو أمر لا يتحقق إلا بأرضية لوجستية صلبة.

ومن أجل ذلك سعت الجزائر إلى تطوير البنية التحتية للموانئ، وانجاز موانئ جديدة، والتي تعتبر ركيزة أساسية للاقتصاد الجزائري، لذا تطرقنا الى واقع العمليات اللوجستية، من خلال دراستنا للميناء اللوجستي ببجاية، وتوصلت الدراسة إلى أن ميناء بجاية شهد تطورا كبيرا في الخدمات اللوجستية، مما يوحي أن الجزائر عرفت تحسنا كبيرا في قطاع النقل والخدمات اللوجستية التجارية، غير أنه بالرغم من التقدم الحاصل في الخدمات اللوجستية، إلا أنها تواجه بعض التحديات والمعوقات في هذا المجال، وانطلاقا من هذا يمكن تقديم بعض المقترحات كالاتي:

- ربط القطاع اللوجستي في الجزائر بالمشاريع التنموية وتوزيع الدخل الخاص به، فضلا عن دمجها في القطاع الصناعي ليكون أحد أهم عوامل نجاح خطط التنمية.
- العمل دون تأخير من أجل تحسين المنشآت القاعدية للموانئ، لجعلها قواعد لوجيستية متوسطة، و اتخاذ ترتيبات لتسهيل الإجراءات الجمركية، مع إدماج تقنيات الإعلام والاتصال، من أجل تقليص مدة الجمركة .

- إقامة شبكة وطنية مندمجة من الأقطاب الجهوية، أو المجمعات اللوجيستية متعددة التدفقات، منفصلة أو متعددة الاختصاصات، في مناطق لوجيستية متخصصة في الحبوب، التوزيع، تسويق المزروعات، مواد البناء .
- تسهيل بروز فاعلين في مجال الإمدادات المندمجة يتمتعون بأداء عال في قطاع تهيئة المناطق الصناعية و
- استغلالها، من أجل تقديم خدمات مندمجة (النقل، التخزين، التجميع، التفريق، الخدمات).
- إنشاء وكالة وطنية لتنمية و تطوير الإمداد، تقوم بمتابعة فاعلية و أداء الدفق اللوجيستي على المستوى الوطني.
- الاعتماد على تكنولوجيات الشباك الوحيد في معالجة التعاملات التجارية، الشيء الذي يعمل على جلب الاستثمارات الأجنبية والمحلية.
- تحديث نمط التسيير والاعتماد على أنظمة التسيير الرقمية، من أجل مواكبة التطورات في مجال الخدمات، وفقا لما هو معمول به في موانئ دول أخرى .
- تجديد البنى التحتية للموانئ القديمة لتواكب تكنولوجيا المعلومات.
- الهوامش والمراجع المعتمدة**

(1) نظرة عامة على قطاع الخدمات اللوجستية، مركز المعلومات، الغرفة الشرقية، 2008، ص 3 .

http://www.chamber.org.sa/Arabic/InformationCenter/Studies/Documents/2_logistic.pdf

(2) عبد العزيز بن قيراط، أداء وجودة الخدمات اللوجستية ودورها في خلق القيمة، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير، جامعة قلمة، السنة الجامعية 2009 / 2010، ص 2.

(3) HISTORIQUE DE LA PENSEE LOGISTIQUE 1
<http://pfeda.univ-lille1.fr/iaal/docs/dess2003/log/multimedia/penseelogistique/penseelogistique.html>

- (4) عبد العزيز بن قيراط، مرجع سابق، ص 3.
- (5) نظرة عامة على قطاع الخدمات اللوجستية، مركز المعلومات لغرفة الشرقية، السعودية، 2008، ص6.
- (6) نافع دنون الدباغ، نظام اللوجستيك المفاهيم والاساسيات، مجلة تنمية الرافدين، العدد80- المجلد25، 2005، ص107.
- (7) نظرة عامة على قطاع الخدمات اللوجستية، مركز المعلومات لغرفة الشرقية، مرجع سابق، ص6.
- (8) الصديق موسى مصطفى الحاج و الطاهر احمد محمد علي، اثر ابعاد الادارة اللوجستية في تحسين جودة الخدمة، مجلة العلوم الاقتصادية، المجلد2 العدد 17، 2016، ص4.
- (9) عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، بحوث ودراسات، مصر، ص 11 .
- (10) عبيد علي أحمد الحجازي، اللوجستيك كبديل للميزة النسبية، منشأة المعارف، الإسكندرية: مصر، 2000 ، ص 18- 33.
- (11) محمد عبد العليم صابر، إدارة اللوجستيات، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية: مصر، 2008 ، ص 18 .
- (12) https://ar.wikipedia.org/wiki/الدعم_اللوجستي
- (13) نهال فريد مصطفى، جلالال إبراهيم العبد، إدارة اللوجستيات، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2005 ، ص 24.
- (14) محمد عبد العليم صابر، إدارة اللوجستيات ، المرجع السابق، ص17.
- (15) نهال فريد مصطفى، جلالال إبراهيم العبد، إدارة اللوجستيات، المرجع السابق، ص25 .
- (16) عبد العزيز بن قيراط، مرجع سابق، ص 4.

(17) عبد القادر فتحى لاشين، فريق من خبراء المنظمة، المرجع السابق، ص 99-100.

(18) معطيات من مؤسسة ميناء بجاية، 2017،
<http://www.portdebejaia.dz/index.php/fr/>

(19) مرجع نفسه.

(20) المديرية العامة للجمارك،
<http://www.algex.dz/index.php/ar/%D8%B5%D8%AF%D8%B1%D9%88%D>

(21) مؤسسة ميناء بجاية، 2017،
<http://www.portdebejaia.dz/index.php/fr/>

* يعكس نقاط التصنيف الترتيبي الشاملة لمؤشر أداء الخدمات اللوجيستية التصورات الخاصة بمستوى الخدمات اللوجيستية في البلد المعني على أساس كفاءة عمليات التخليص الجمركي، وجودة البنية التحتية المرتبطة بمجالي التجارة والنقل، وسهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية، وجودة الخدمات اللوجيستية، والقدرة على متابعة خطوط سير الشحنات وتتبع مسارها، ومعدلات وصول الشحنات إلي أصحاب الشحنات في الوقت المحدد لها. وتتراوح قيمة المؤشر من 1 إلى 5، حيث الدرجة الأعلى تمثل الأداء الأفضل.

(22) تقرير البنك الدولي، مؤشر تنافسية الخدمات اللوجستية 2016،
<https://data.albankaldawli.org/indicator/IS.SHP.GOOD.TU>