

أهمية الخدمات اللوجستية داخل الموانئ الجزائرية -دراسة في التشريع الجزائري-

**The importance of logistics services within Algerian ports -
A study in Algerian legislation -**

د. ايمان بغدادادي *

جامعة-ميلة-معهد الحقوق، الجزائر

Baghdadi.i@centre-univ-mila.dz

تاريخ القبول: 2026/03/16

تاريخ الاستلام: 2024/09/19

الملخص

بالعصر الحديث نجد أن الموانئ ومحطات الحاويات، هي المجالات الأكثر استخداما لتطبيقات صناعة اللوجستيات، وتطورت هاته الأخيرة مع تطور تجارة الحاويات، وبهذا تطورت صناعة الخدمات اللوجستية من خلال خلق تحالفات تجارية إقتصادية عالمية، لتكون لوجستية النقل و التجارة الدولية محققة التكامل والاندماج بين النقل والتجارة الدولية بالكمية اللازمة في زمن محدد ومكان محدد بأقل تكلفة، ذلك لأن قلة استخدام الخدمات اللوجستية في الموانئ ومحطات الحاويات، يؤدي إلى انخفاض معدلات نموها وتراجع مواقعها على خرائط العالم البحرية والتجارية، ويتجاوز دور الخدمات اللوجستية ذلك إلى إبحار السفن في اعالي البحار والمياه الدولية، وبذلك اعتمدت الجزائر على الميناء اللوجستي المتنوع والمتكامل الخدمات والتسهيلات والإمدادات متوفر على مجموعات الخدمات اللوجستية، فالنمو الإقتصادي ليس قائما بدرجة غالبية على الأنشطة الصناعية، وإنما يعتمد على الأنشطة اللوجستية ووجود مراكز مالية، تمويلية، تأمينية، تجارية، ويقوم على خدمة مجال جغرافي إقتصادي، وكله منظم تشريعا وتنظيميا بمجموعة من أحكام وقواعد قانونية ذات الصلة، من أجل تطوير الموانئ الجزائرية بخدمات لوجستية حديثة.

الكلمات المفتاحية: الخدمات اللوجستية؛ الموانئ؛ التجارة الدولية؛ الحاويات؛ الجزائر؛ التشريع؛ مجال جغرافي.

* المؤلف المرسل: ايمان بغدادادي الإيميل: baghdadi.i@centre-univ-mila.dz

Abstract

In the modern era, we find that ports and container terminals are the most utilized areas for logistics industry applications. The latter has evolved with the development of container trade, and thus the logistics services industry has developed by creating global economic trade alliances, making transportation logistics and international trade achieve integration and merging between transportation and international trade in the necessary quantity at a specific time and place at the lowest cost. This is because the limited use of logistics services in ports and container terminals leads to a decline in their growth rates and a decrease in their positions on global maritime and trade maps. The role of logistics services extends to the navigation of ships in high seas and international waters. Therefore, Algeria has relied on a logistics port with diverse and integrated services and facilities, providing a range of logistics services. Economic growth is not predominantly based on industrial activities, but rather relies on logistics activities and the presence of financial, funding, insurance, and commercial centers, serving an economic geographic area, all organized legislatively and organizationally by a set of relevant legal provisions and rules, in order to develop Algerian ports with modern logistics services.

Keywords: logistics; ports; international trade; containers; Algeria; legislation; geographical area.

مقدمة:

ابتداءً من عام 1656، اكتسب مصطلح "اللوجستية" دلالة تتعلق بفن العمليات الأولية في الحسابات الرياضية ومع مرور الوقت، تطور هذا المفهوم ليشمل مجالات مثل اللوغاريتمات، المنحنيات، الحسابات الفلكية، المعادلات، والكسور، وقد تم تطوير نموذج خاص باللوجستية الرياضية في هذا السياق، بفرنسا تحولت هذه الرؤية إلى اقتراح منهج استراتيجي لتحسين المشكلات التشغيلية، مما أدى إلى نشوء مفهوم اللوجستيات في سياق عسكري، وبدأ استخدام هذا المصطلح في عام 1905 داخل الجيش الفرنسي بهدف ضمان وصول المؤن والذخائر في الوقت المناسب، وقد تم استخدامه بشكل مكثف خلال الحرب العالمية الثانية.

ولتحسين المشكلات التشغيلية، تم الاقتراح بالجمع بين النهج التسويقي، نهج النقل، والتوزيع المادي، إذ تكمن أهمية الخدمات اللوجستية في سعي الشركات لتحقيق الأرباح، وزيادة معدلات النمو، والاحتفاظ بالعملاء الحاليين، وكسب عملاء جدد، خاصة في ظل تزايد المنافسة المحلية والدولية والأسواق المشبعة بالمنتجات واللوائح الحكومية، وقد أدركت الشركات أن الوسيلة الفعالة لتحقيق ذلك هي زيادة مستوى الخدمات اللوجستية مع خفض تكلفتها، من خلال إدخال نظم محوسبة مثل تخطيط موارد الشركة، وجدولة الإنتاج الرئيسية، إذ تتيح التكنولوجيا للشركات إجراء دراسات حول جودة الخدمات اللوجستية.

أما لتحسين أداء اللوجستيات، فمن الضروري معالجة مجموعة من القضايا، مثل تعزيز الربط بشبكات النقل، وتطوير خدمات النقل، وتحسين العمليات الجمركية، وقد شهدت الدول التي نفذت إصلاحات في اللوجستيات التجارية زيادة في حركة الصادرات والواردات والإيرادات، نتيجة لارتفاع حجم التجارة وتحقيق وفورات بفضل كفاءة الإجراءات الجمركية، كما تم تكثيف استخدام البنى التحتية والقدرات المتاحة، مما أدى في العديد من الحالات إلى تحسين الخدمات اللوجستية وترشيد الاستثمار في توسيع البنى التحتية والقدرات الأخرى.

اذ يُقدر حجم سوق الشحن والخدمات اللوجستية في الشرق الأوسط وأفريقيا بنحو 163.57 مليار دولار أمريكي في عام 2024، ومن المتوقع أن يصل إلى 222.63 مليار دولار أمريكي بحلول عام 2029، بمعدل نمو سنوي مركب يزيد عن 6.36% خلال الفترة المتوقعة (2024-2029)

خلال العقد الماضي، خلقت العولمة والتكنولوجيا فرصاً جديدة للتدويل، مما عزز سلاسل التوريد والقدرة التنافسية في أفريقيا، حالياً أهم الدول من حيث الخدمات اللوجستية هي الجزائر، وأنجولا، وجمهورية الكونغو الديمقراطية، ومصر، وغانا، وكينيا، وموزمبيق، ونيجيريا، وجنوب أفريقيا، وتنزانيا، ويمتلك بعضهم موانئ رئيسية في القارة.

تعتبر الموانئ البحرية من أهم العناصر التي يعتمد عليها النقل البحري، نظراً للدور الكبير الذي تلعبه في توفير التسهيلات اللازمة لعمل السفن، فهي تشكل حلقة أساسية في سلسلة النقل المتكامل أو المتعدد الوسائط، حيث تربط بين التجارة الخارجية المنقولة براً وبحراً.

اذ قامت الموانئ التجارية الجزائرية العشرة، خلال النصف الأول من سنة 2024، بمعالجة ما مجموعه 63.42 مليون طن من البضائع، أي بزيادة قدرها 2.53 بالمائة مقارنة بالفترة نفسها من سنة 2023، كما تمت معالجة نحو 848 ألف حاوية مكافئة لعشرين قدماً، إضافة إلى تسجيل حوالي 242 ألف مسافر، بحيث تتوفر الجزائر على 46 ميناءً مخصصاً للترفيه والصيد البحري، بالإضافة إلى وحدات لصيانة وتصليح السفن تتبع المؤسسة الوطنية لتصليح البواخر (ERENAV) في كل من الجزائر، بجاية ووهران، كما تضم البلاد 7 محطات بحرية لنقل المسافرين في موانئ الجزائر، عنابة، بجاية، سكيكدة، وهران، الغزوات ومستغانم، ويُقدر الأسطول الوطني للنقل البحري للبضائع من 34 باخرة، منها 14 باخرة لنقل المحروقات و14 باخرة لنقل البضائع و6 بواخر لنقل المسافرين.

أبرزت كذلك النشرة الإحصائية الصادرة في العدد الأخير لمجلة مؤسسة ميناء الجزائر تحسناً ملحوظاً في النشاط الاقتصادي، حيث سجل ميناء الجزائر زيادة في حركة الملاحة بلغت 30,10٪، مع ارتفاع عدد البواخر من 402 في الثلاثي الثاني من عام 2024 إلى 523 في نفس الفترة لعام 2025، كما شهد السداسي الأول من عام 2025 دخول 953 باخرة، مقارنة بخروج 795 باخرة خلال السداسي الثاني من عام 2024، مسجلاً بذلك زيادة نسبتها 19,87٪.

ومنه فالسؤال الذي يطرح نفسه هو: إلى أي مدى تساهم الخدمات اللوجستية في تطوير الموانئ الجزائرية؟.

1. مفهوم الخدمات اللوجستية

يلعب دور عمليات العرض والطلب في تحقيق المنفعة المكانية والزمانية، ضمن إطار فن وعلم إدارة تدفق البضائع والطاقة والمعلومات والموارد الأخرى، مثل المنتجات والخدمات وحتى الموارد

البشرية، من منطقة الإنتاج إلى منطقة الاستهلاك، أي من المصب إلى المنبع، دوراً محورياً في مفهوم الخدمات اللوجستية (الزهران، 2019).

لذا، أصبح التنافس بين الشركات العالمية يعتمد بشكل كبير على مهارات تطبيق المفاهيم اللوجستية، مما جعل هذا المفهوم سائداً في تعزيز المكاسب العالمية (الاقتصادية). وبالتالي، من الضروري تحقيق التكامل بين الأنشطة اللوجستية والتسويقية، حيث يهدف كلاهما إلى تطوير وتحسين العمليات المرتبطة بتلبية احتياجات العملاء، ولقد أصبحت اللوجستية المحرك الأساسي لاستغلال الإمكانيات المتاحة لدعم رضا العملاء وزيادة التنافسية (عصفور).

نذكر أن ميناء الجزائر سجل خلال الثلاثي الثاني من سنة 2025 ارتفاعاً ملحوظاً في نشاطه التجاري، حيث قفزت الصادرات بأكثر من 42 بالمائة مقارنة بنفس الفترة من السنة الماضية مدفوعة أساساً بالنمو المسجل في حركة البضائع الموجهة للتصدير خارج قطاع المحروقات.

وحسب حصيلة حديثة لمؤسسة ميناء الجزائر، فإن حجم البضائع المصدرة ارتفع من 307.823 طناً بين مارس ويونيو 2024 إلى 438.668 طناً في الفترة نفسها من 2025، وهو ما يعكس ديناميكية متصاعدة في تنويع الصادرات.

فيما يخص الأداء المينائي الجزائري، فقد سُجِّل تحسّن ملحوظ في مدة الرسو على الأرصفة، إذ تراجع متوسطها من 4.49 أيام خلال الثلاثي الثاني من سنة 2024 إلى 3.44 أيام في الفترة نفسها من سنة 2025، أي بانخفاض قدره 1.05 يوم. وتُرجع مؤسسة ميناء الجزائر هذا التحسّن إلى تسريع وتيرة عمليات الشحن والتفريغ وتحسين إدارة الموارد البشرية والمادية، خاصة بعد تطبيق نظام المناوبة المستمرة على مدار 24 ساعة ابتداءً من شهر فيفري 2025.

شملت الحصيلة كذلك قطاع النقل البحري للمسافرين، الذي سجل ارتفاعاً ملحوظاً في عدد الركاب، إذ بلغ 79.356 مسافراً مقابل 56.737 خلال الفترة نفسها من السنة الماضية، أي بزيادة قدرها 39.87 بالمائة ويُعزى هذا النمو أساساً إلى دخول شركات جديدة إلى السوق بأسعار أكثر تنافسية، ما ساهم في زيادة الإقبال على خدمات النقل البحري.

1.1 تعريف الخدمات اللوجستية

التنفيذ الفعّال لمفهوم إدارة اللوجستيات المتكاملة يسهم في تحقيق مستوى عالٍ من رضا العملاء بأقل تكلفة ممكنة، وتعتبر الخدمات اللوجستية أداة فعالة في سلسلة التوريد، حيث تهدف إلى تقليل التكاليف وتحقيق مزايا تضيف قيمة للعميل وبالتالي، تشمل الخدمات اللوجستية العمليات الأساسية المتعلقة بالنقل، المناولة، التخزين، التعبئة، التغليف، الاستشارة، والتدريب، وبناءً على ذلك يرى الباحثون أن الخدمات اللوجستية تتضمن؛ الأنشطة التي تعزز كفاءة حركة وتدفق وتخزين المواد والمنتجات والمعلومات ذات الصلة، بدءًا من الموردين وصولاً إلى العملاء (صالح، 2020).

تعتبر الخدمات اللوجستية مجالاً يجمع بين الصناعة والخدمات، ولم يعد يقتصر على العلوم العسكرية فقط، إذ إنها عملية تتضمن توقع احتياجات ورغبات العملاء، بالإضافة إلى إدارة المواد، القوى البشرية، والتكنولوجيا (حوا، 2013).

لذا، تهدف الخدمات اللوجستية إلى تحقيق: المنتج المناسب، الكمية المناسبة، الحالة الجيدة، الموقع الملائم، الوقت المناسب، المستهلك المناسب، والتكلفة المناسبة.

1-1-1 أنواع الخدمات اللوجستية

يمكن تصنيف اللوجستيك إلى عدة أنواع بناءً على أساليبه واستخداماته، ومن أبرز هذه الأنواع (يوسف، 2018):

-لوجستيك التموين: يركز على توفير المواد الأساسية والمكونات الضرورية للإنتاج إلى المصانع.

-لوجستيك التموين العام: يهدف إلى تأمين المواد المختلفة اللازمة لعمل المؤسسات الخدمية أو الإدارات.

-لوجستيك الإنتاج: يتعامل مع التدفقات الداخلية، حيث يهتم بتوفير المواد والمكونات الضرورية لعمليات الإنتاج والتخطيط، ويشمل إدارة الإنتاج بشكل شامل.

-لوجستيك التوزيع: يختص بتوزيع المنتجات إلى المستهلكين النهائيين، سواء في الأسواق التجارية الكبيرة أو المتاجر الصغيرة.

-اللوجستيك العسكري: يهدف إلى نقل القوات والموارد الضرورية لتنفيذ العمليات العسكرية ودعمها في مسرح العمليات.

-لوجستيك الدعم: نشأ في المجال العسكري ولكنه توسع ليشمل مجالات أخرى مثل الطيران والصناعة، حيث ينظم كل ما يلزم للحفاظ على سير عمل الأنظمة المعقدة، بما في ذلك أنشطة الصيانة.

كما يرتبط (نشاط خدمة ما بعد البيع) بمفهوم اللوجستيك الداعم، لكنه يختلف من حيث مستوى أسواق بيع المنتجات ويستخدم بشكل شائع في العديد من المجالات.

في الجزائر، تتنوع الخدمات اللوجستية بين النقل (الشاحنات، الطائرات، السفن)، التخزين والتوزيع، خدمات التجارة الإلكترونية، التخليص الجمركي، والتبريد، مع تركيز إحصائي يظهر أن النقل يمثل حوالي 60% من التكاليف اللوجستية، بينما يشهد سوق لوجستيات التجارة الإلكترونية نموًا متوقعًا بنسبة 20% سنويًا حتى 2030، وتتجه الشركات نحو الخدمات المتكاملة (3pl) لتقليل التعقيدات، حسب دراسات تشير إلى وجود تحديات في الحصول على بيانات دقيقة بسبب سرية المعلومات.

1-1-2 مكونات الأنشطة اللوجستية

تتضمن مكونات الخدمات اللوجستية مجموعة من الأنشطة الفرعية التي تُصنف إلى أنشطة رئيسية وأخرى مساعدة ومن بين الأنشطة الرئيسية، اذ هناك سبعة أنشطة رئيسية (اسماعيل، د.سنة):

- النقل: يُعتبر النقل النشاط الأهم في مجال اللوجستيات، حيث يوجد فرع خاص يُعرف بلوجستيك النقل.
- التخزين: تُعتبر عمليات التخزين ضرورية في أي عملية إنتاجية، سواء لتخزين المواد الوسيطة أو السلع النهائية، حتى يتم تسليمها إلى المستهلكين النهائيين.
- إدارة المخزون: تُعد إدارة المخزون من الأهداف الأساسية للخدمات اللوجستية، حيث تتعلق بتوفير أماكن التخزين وتنظيم حركة المخزون بشكل فعال، لضمان تدفقه في الوقت المناسب إلى العملاء والأسواق، بالإضافة إلى الحفاظ عليه وحمايته بطرق مناسبة.
- التعبئة: تُعتبر التعبئة من الأنشطة اللوجستية الهامة التي تعكس جودة المنتج، كما تلعب دورًا كبيرًا في جذب العملاء وحماية المنتج من الفساد، فضلاً عن تسهيل عملية نقله.
- معالجة الطلب: يتمثل الدور الرئيسي لمعالجة الطلب في إعداد وتجهيز الطلبات وجعلها متاحة للعملاء.

2.1 أهمية النفقات اللوجستية لتحسين الخدمة

تساهم التكاليف اللوجستية في ظاهرة الانحياز للتجارة الداخلية، وتتجلى آثار هذه الظاهرة في مدى فعالية تكاليف التجارة الدولية بشكل عام في تغيير تفضيلات المستهلكين لطلب المنتجات المحلية كبداية للمنتجات المستوردة، وما هي الأسباب التي قد تؤدي إلى ذلك بسبب ارتفاع سعر البيع النهائي للمنتجات المستوردة وزيادة تكاليف الأعمال لدخول المنتجات المستوردة إلى السوق المحلية.

وهذا يعني أن التكاليف اللوجستية هي تكاليف مرتبطة بالتجارة الدولية وتتعلق بتوريد السلع إلى المستخدمين النهائيين، على عكس تكاليف الإنتاج التي تشمل جميع تكاليف النقل والقيود التجارية وما إلى ذلك (شاكر، موقع الكتروني ، بلا تاريخ).

إذ شهد النقل البحري الجزائري نمواً ملحوظاً في 2024 و2025، حيث عالجت الموانئ التجارية 126 مليون طن من البضائع في 2023 وارتفعت حركة البضائع المستوردة والمصدرة في ميناء الجزائر بشكل كبير خلال السداسي الأول من 2025، مع زيادة في عدد المسافرين وفعالية أكبر في تفريغ السفن، كما يتجه القطاع نحو تعزيز القدرات عبر مجمع GATMA واستقطاب منافسين أجانب، مما أدى لتحسين الأداء الكلي للموانئ وزيادة الإقبال على الرحلات البحرية، إذن البنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ كانت لها علاقة طردية مع التجارة الخارجية، أي: كلما تحسّنت الخدمات واللوجستيك — ازداد حجم التجارة الخارجية عبر الموانئ، إلا أن «طول الأرصفة بالنسبة للواردات»، أو «توزيع حركة الحاويات عند التفريغ»، لم يكن لها تأثير إيجابي دائم، وربما حتى لها تأثير سلبي، كذلك، «مدة مكوث السفن على الرصيف» كان لها علاقة عكسية مع تدفق الصادرات: بقاء السفن وقت طويل يقلل من أداء الصادرات، و حالة ميناء جن جن في الجزائر أظهرت أن الأنشطة اللوجستية ساهمت في تخفيض تكاليف النقل البحري في ذلك الميناء، ومن جهة تطوير حديث في الجزائر: تم اعتماد الرقمنة وتهيئة "نظام 24/24 ساعة" في عدة موانئ جزائرية، مع صيانة الأرصفة، تجهيز معدات متطورة، وتحسين التنسيق بين الجهات المعنية — كل هذا ساهم في خفض زمن تفريغ البواخر ومعالجة الحاويات، على سبيل المثال: خلال 2025، أفيد أن الموانئ الجزائرية عالجت أكثر من 31 مليون طن من البضائع وأزيد من 484 ألف حاوية خلال الربع الأول — ما يشير إلى تحسّن في الكفاءة مقارنة بفترات سابقة.

فلاحظ أن مجرد زيادة طول الأرصفة أو الطاقة الاستيعابية لا تضمن تحسين الأداء إذا لم تصاحبه تنظيم جيد وفعالية في إدارة حركة الحاويات والسفن، و إنفاق كبير من دون سياسة صيانة دورية وتجديد — قد يؤدي إلى تدهور مع مرور الوقت وما بعد سنوات — لذا لازم استدامة الإنفاق، وليس فقط “إنشاءات مؤقتة”.

1-2-1 معتمدات الخدمات اللوجستية عربيا داخل البيئة العالمية

لتحسين الخدمات اللوجستية لابد من وجود عدة متطلبات بالدرجة الأولى وهي (تقرير، 2018):
- تمثل الخدمات اللوجستية العمود الفقري للاقتصاديات الحديثة ودورها أساسي في تعزيز القدرة التنافسية في التجارة الدولية، ويزداد أهمية دور الخدمات اللوجستية عندما يتجزأ الإنتاج ضمن نموذج من سلاسل قيمة عالمية مختلفة الطول.

- تعتمد الخدمات اللوجستية المتقدمة على البنى التحتية المادية الملائمة وعلى التطور التكنولوجي وخدمات النقل الفعالة والمراعية للبيئة، وينبغي أن تكون الموانئ قادرة على استيعاب حجم كبير من الحاويات، وأن تتوافق البنى التحتية الداخلية مع البنى التحتية البحرية، وأن تتسم الطرقات بالملائمة لنقل الحاويات ولتسهيل العمليات السريعة للجرد ونقل البضائع التي تعتمد على تبادل سريع للمعلومات يتحكم فيه أحدث البنى التحتية للاتصالات وللمعلومات وللتقنية.

- تستلزم سلاسل القيمة العالمية قدرة على تسيير التجارة وبيئة ملائمة للأعمال التجارية وقدرة على الاتصال بشبكات النقل العالمية وكلفة منخفضة لليد العاملة.

- تعمل الثورة التكنولوجية على إعادة تشكيل قطاع الخدمات اللوجستية والعديد من القطاعات الأخرى، بما في ذلك نموذج إنتاج سلاسل القيمة العالمية، من خلال تقنيات مثل إنترنت الأشياء، نظم التتبع، الطائرات بدون طيار، المركبات ذات القيادة الذاتية، والروبوتات، بالإضافة إلى ابتكارات أخرى تسهم في إحداث تحولات كبيرة في أساليب إدارة الأعمال .

وقد أولت الهيئات الدولية، سواء الأجنبية أو العربية، اهتمامًا خاصًا لبناء مؤشرات قياس فعالية أنشطة الخدمات اللوجستية، والتي تشمل المحاور التالية (الاقتصادي، 2019):

- كفاءة إدارة الجمارك والحدود في تسريع وتبسيط إجراءات التخليص.

-جودة التجارة والبنية التحتية للنقل، بما في ذلك المرافق الأساسية للموانئ والطرق والسكك الحديدية، وغيرها.

-سهولة تنظيم الشحنات الدولية بأسعار تنافسية.

-كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية، مثل خدمات النقل الجوي والبحري والموانئ، وغيرها.

-القدرة على تتبع ومراقبة الشحنات والبضائع.

-سرعة وصول الشحنات إلى الموقع المحدد في الوقت المناسب.

يهدف البنك الدولي من خلال إنشاء مؤشر الخدمات اللوجستية وتقديمه كل عامين إلى توفير أداة قياس مرجعية تساعد الدول في تحديد التحديات والفرص التي تواجهها في مجال اللوجستيات التجارية، وتحديد الإجراءات اللازمة لتحسين أدائها في هذا المجال.

•ومن المتوقع أن تنمو منطقة الشرق الأوسط وأفريقيا بشكل ملحوظ، حيث تشهد منطقة الشرق الأوسط نمواً كبيراً سنوياً في مجال النقل الجوي. ومن المتوقع أن تتضاعف أحجام الشحن في معظم دول المنطقة، وعلى هذه المستويات، تنشأ العديد من التحديات والفرص. بالنسبة للمطارات في أفريقيا والشرق الأوسط، يمثل هذا فرصة ممتازة للاستفادة من إمكانات النمو والاستعداد للتغيير، مع إبقاء شركات الطيران والمستهلكين في قلب التنمية وكيف يخدم ذلك المصلحة الوطنية.

وفي الشرق الأوسط، فإن العدد الكبير من برامج التوسع الرأسمالي للمطارات الكبيرة يقودها الطلب القادم من نمو شركات الطيران المحلية، ومع ذلك هناك أيضاً قرب جغرافي من أسواق المصدر الرئيسية، مثل شبه القارة الهندية وتدفقات حركة المرور العابرة للقارات والسفر الإقليمي في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، وقد أدى هذا العامل والبيئة التنظيمية المواتية والحكومات، التي فهمت قيمة الطيران وتسخيرها، إلى تطوير مراكز المطارات التي تلبي بعضاً من أكبر تحركات حركة الركاب والبضائع على مستوى العالم (موقع الكتروني).

على مستوى العالم العربي صنّف التقرير الإمارات العربية المتحدة في المرتبة 27 ثم قطر في المرتبة 29 والمملكة العربية السعودية 49 والبحرين 52، بينما احتلت الجزائر في منطقة المغرب العربي المرتبة 96 وتونس 110، ليبيا المرتبة 118 وموريتانيا المركز 148، مع غياب المغرب في هذا التصنيف، وهذا التصنيف لسنة 2014.

وكشف البنك الدولي، في تقريره المعنون بـ "مؤشر الأداء اللوجستي" لسنة 2018 أن الجزائر تدهورت إلى الرتبة 117 عالمياً، من بين 168 بلداً، بمؤشر 2.45 في مجال أداء الخدمات اللوجستية (موقع الكتروني).

تكشف هذه الإحصاءات عن تفاوت واضح في الأداء اللوجستي بين دول الخليج التي حققت مراتب متقدمة بفضل استثماراتها الكبيرة في البنى التحتية وتبسيط الإجراءات التجارية، ودول المغرب العربي التي جاءت في مراتب متأخرة تعكس ضعفاً في شبكات النقل والرقمنة وتعقيداً في الإجراءات الجمركية، ويبرز وضع الجزائر بشكل خاص، إذ تراجعت من المرتبة 96 سنة 2014 إلى المرتبة 117 سنة 2018، ما يعكس قصوراً في استغلال موقعها الاستراتيجي وغياب إصلاحات فعالة لتحسين تنافسياتها التجارية.

ويواصل الطلب على الحلول اللوجستية الأسرع والأكثر كفاءة والأقل تكلفة في الازدياد بدولة قطر مما يدفع التجارة الإلكترونية كواحدة من أبرز مستخدمي الذكاء الاصطناعي، إذ يكتسب هذا التوجه أهمية خاصة في دولة قطر التي تأتي في صدارة تصنيف "البيانات والبنية التحتية" المتعلقة بجاهزية الذكاء الاصطناعي على مستوى دول مجلس التعاون الخليجي وفقاً لمؤشر جاهزية الذكاء الاصطناعي لعام 2023، ومن خلال الخوارزميات المتقدمة وتقنيات التعلم الآلي يُمكن الذكاء الاصطناعي منصات التجارة الإلكترونية من تحليل كميات ضخمة من البيانات وتوقع احتياجات المستهلك، وتحسين استراتيجيات التسعير والخدمات اللوجستية، ووضع التوصيات حول المنتجات، ما من شأنه أن يعزز رضا ولاء العملاء، ونظراً لهذا التأثير من المتوقع أن تبلغ قيمة الذكاء الاصطناعي 12.87 مليار دولار بحلول عام 2026 ضمن سوق الخدمات اللوجستية، وفقاً لتقرير بيانات السوق لعام 2024 الصادر عن "جيتوكس"، حيث يقوم عمالقة الصناعة مثل أمازون و"دي إتش إل" بدمج الذكاء الاصطناعي في عملياتهم، لدفع الابتكار والارتقاء بمستوى تجارب العملاء في عالم التجارة الإلكترونية دائم التطور (موقع الكتروني).

1-2-2 مجالات التخطيط اللوجستي للقضاء على المشاكل في الأعمال الدولية

تواجه الخدمات اللوجستية مجموعة من التحديات والعقبات على الصعيدين المحلي والدولي، وتزداد هذه التحديات تعقيداً في حالة اللوجستيات الدولية، ويتعين الالتزام بالعديد من الضوابط لتفادي الوقوع في مشكلات قانونية أو تنظيمية أو فنية، ومن أبرز المشكلات اللوجستية على المستوى الدولي ما يلي:

-العولمة والانفتاح العالمي: مواقع المصانع والمزارع والمناطق الحرة.

- متطلبات العملاء: الابتكار والإبداع في المنتجات.
- نمو الأسواق وتطور أدواتها الفنية: تكاليف البحث والتطوير.
- الوضع الاقتصادي والأزمات الداخلية والخارجية المؤثرة: التباطؤ أو الركود أو الكساد الاقتصادي.

ان التخطيط اللوجستي يعتمد على النقاط الرئيسية التالية:

- مستوى خدمة العملاء، الموقع، قرارات المخزون، وقرارات النقل.
- وبناءً عليه، تشمل مجالات التخطيط اللوجستي ما يلي:
- أهداف خدمة العملاء مع استراتيجية تسهيل المواقع.
- قرارات التخزين واستراتيجية النقل.
- تحديد أنواع وسائل النقل، والمفاضلة والتنسيق بينها، مثل النقل الجوي، البري، والبحري.
- يتعين التخطيط وتحديد معايير المفاضلة بين كافة الوسائل المتاحة، مثل: التكلفة، الوقت، الاعتمادية، القدرة على تغطية السوق، القدرة والتسهيلات، والأمان، وغيرها.

ترجع الزيادة في النفقات اللوجستية في القارة الإفريقية إلى عدة عوامل، منها:

- * قصور البنية التحتية في مجالي النقل البري والسكك الحديدية، حيث تم تصميم هذه البنية في الأساس لنقل المواد الخام والمنتجات غير التامة الصنع، وذلك منذ فترة الاستعمار.
- * عدم وجود ترابط بين شبكات الطرق والسكك الحديدية والمطارات الجوية في معظم أنحاء القارة الإفريقية، وذلك لأسباب طبيعية أو غير طبيعية.
- * ضعف الكفاءة التشغيلية وغياب المنافسة، خاصة في قطاع النقل الجوي، نتيجة لسياسات تنظيم السوق، مما أدى إلى ارتفاع تكاليف تقديم خدمات النقل.
- * عدم كفاية رأس المال المادي والبشري اللازم لتشغيل نظم اتصال حديثة تلبي متطلبات قطاع الأعمال.

وقد واصلت البلدان مرتفعة الدخل وبشكل دائم، ظهورها كدول رائدة في مجال الخدمات اللوجستية، وقد تصدرت سنغافورة تصنيف العام 2023م بمعدل 4,3 من 5، مع العلم أنها كانت

في المرتبة السابعة في مؤشر العام 2018م، تلتها في المركز الثاني فنلندا بمعدل 4,2 صعودًا من المركز العاشر في العام 2018م، أما الدانمارك فقد صعدت إلى المركز الثالث بمعدل 4,1، بعد أن كانت في المركز الثامن في 2018م، فيما هبطت إلى المركز الثالث كل من ألمانيا وهي التي كانت تتربع على قمة هرم تصنيف العام 2018م، وهولندا وسويسرا بعد أن كانتا في المركزين السادس عشر والثالث عشر على التوالي في مؤشر 2018م، بمعدل 4 من 5، وتراجعت النمسا إلى المركز السابع بعد أن كانت رابعة في تصنيف العام 2018م، وكذلك بلجيكا بعد أن كانت ثالثة في تصنيف العام 2018م. وتقدمت كندا بعد أن كانت في المركز العشرين في تصنيف العام 2018م، وبالمثل تقدمت هونغ كونغ والتي كانت المركز الثاني عشر في تصنيف العام 2018م، في حين هبطت السويد بعد أن كانت في المركز الثاني في تصنيف العام 2018م، من بين البلدان ذات الدخل المنخفض و/أو المتوسط، تميزت جيبوتي وإستونيا ولاتفيا وبولندا والبرتغال، بالإضافة إلى بلدان الأسواق الناشئة والكبيرة مثل الهند وروسيا وتركيا والبرازيل التي تميزت بأعلى أداء ضمن فئتها؛ حيث تحظى البلدان سالفة الذكر بفرص وصولها إلى البحر مباشرة، كما أنها تقع بالقرب من مراكز محورية (موقع الكتروني).

2. الخدمات اللوجستية بالموانئ البحرية الجزائرية

تمثل الموانئ البحرية أحد العناصر الأساسية في صناعة النقل البحري، حيث تعمل كبوابات مجهزة لتسهيل الأنشطة البحرية للسفن وتوفير التسهيلات البرية لوسائل النقل الأخرى، وقد نظم المشرع الجزائري، بموجب الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، والذي يتضمن القانون البحري، المواد من 821 إلى 859، مسؤولية الناقل البحري تجاه المسافرين وأمتعتهم. جاء ذلك في سياق انتشار هذا النوع من النقل نتيجة انتظام المواصلات البحرية وتطور العلاقات بين الدول المختلفة، بالإضافة إلى تطبيق أحكام التشريعات والتنظيمات المتعلقة بالعديد من المعاهدات والاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها الجزائر والمتعلقة بالنقل البحري.

إذ الأسطول البحري التجاري الجزائري، تضمن 119 سفينة خلال سنة 2025، وهو ما يعكس جهود الجزائر في تعزيز قدراتها في مجال النقل البحري والتجارة الخارجية، ويشمل هذا الأسطول سفن شحن مختلفة الأنواع مثل ناقلات البضائع العامة، وسفن الحاويات، وناقلات الوقود والغاز، إضافة إلى سفن الدعم والخدمات اللوجستية، ومنه تهدف الجزائر من خلال تطوير أسطولها البحري إلى تقليص الاعتماد على الشركات الأجنبية في نقل بضائعها، وتحقيق السيادة البحرية الاقتصادية، فضلاً عن دعم الصادرات الوطنية وتنويع الاقتصاد ضمن رؤية التنمية المستدامة فتظهر علاقة إيجابية واضحة بين الموانئ البحرية وزيادة معدلات نمو التجارة الدولية وصناعة

اللوجستيات المتقدمة لذا، يُعتبر تطوير الموانئ البحرية أحد الركائز الأساسية للتنمية، حيث يساهم في تحقيق إيرادات خارج نطاق الموارد النفطية من خلال تبادل السلع والبضائع في إطار التجارة الدولية، وليس فقط من خلال السفر العادي للمسافرين (يوسفي ا.، 2015).

وقد تناول القانون البحري المعدل رقم 98-05، في كتابه الثالث بعنوان "الاستغلال المينائي"، الأنشطة المينائية التجارية، وذلك في المواد من 888 إلى 955، والتي تنظم عمل المؤسسات الخاضعة لقوانين النقل البحري.

وعموما تقدر ارقام الخدمات اللوجستية عامة في الجزائر برا وبحرا وجوا من ناحية القوى العاملة 13.425,000 شخص عامل بمعنى توجد القوى البشرية العاملة ويمكن مضاعفتها بفتح توظيف شبابي جديد، ومن ناحية قوة الاسطول البحري التجاري فالجزائر تحوز على 119 سفينة وبرأينا هذا قليل مع حجم الموانئ ومقدرتها في التجارة الخارجية، بحكم يوجد 17ميناء وبحجم الساحل الجزائري فعددها قليل والأفضل ان يكون على الأقل 30 ميناء، اما فيما يخص تغطية الطرق البرية المساعدة فالجزائر لها 104.000 كلم وحسنه وجود الطريق السيار لنقل البضائع من الموانئ الى داخل التراب الوطني، لكن تغطية السكك الحديدية قليل مقارنة مع النقل البري، ويمثل فقط 4020 كلم (موقع الالكتروني).

تظهر هاته الأرقام أعلاه أن الخدمات اللوجستية في الجزائر لسنة 2025 لها قاعدة بشرية معتبرة تضم أزيد من 13 مليون عامل، وهو ما يعكس وفرة اليد العاملة وإمكانية مضاعفتها عبر فتح مناصب تشغيل جديدة، غير أن هذا المورد البشري يقابله ضعف نسبي في القدرات المادية، إذ لا يتجاوز الأسطول البحري التجاري 119 سفينة فقط، وهو عدد محدود مقارنة بحجم الموانئ البالغ 17 ميناء وطول الساحل الجزائري، ما يستدعي رفع عدد الموانئ إلى ما لا يقل عن 30 لتعزيز دور الجزائر في التجارة الخارجية، وعلى مستوى النقل البري، تمتلك الجزائر شبكة طرق بطول 104 ألف كلم مدعومة بالطريق السيار شرق-غرب الذي يعد مكسباً أساسياً لنقل البضائع من وإلى الموانئ، في حين تبقى شبكة السكك الحديدية محدودة جداً (4020 كلم فقط) ولا ترقى إلى حجم النقل البري المطلوب، مما يكشف عن اختلالات هيكلية بين عناصر المنظومة اللوجستية تستدعي إعادة توازن وتطوير شامل.

1.2 حال الموانئ الجزائرية

بدأت الموانئ الجزائرية تحت إدارة مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري، تحمل الشخصية المعنوية، وهي "الديوان الوطني للموانئ"، وذلك بموجب الأمر رقم 71-29 المؤرخ في 13 مايو 1971، (الأمر رقم: 71-29، 1971) كما تم إنشاء الشركة الوطنية للملاحة، التي تشرف على قطاع النقل البحري، بالإضافة إلى تأسيس شركة وطنية لشحن وتفريغ البضائع بموجب الأمر رقم 71-19 المؤرخ في 9 أبريل 1971، والتي تتولى جميع العمليات المتعلقة بالموانئ (الأمر رقم: 71-19، 1971).

في الثمانينيات، تم حل الديوان الوطني للموانئ، وتم استحداث 11 مؤسسة مينائية مستقلة ذات طابع اشتراكي بموجب المرسوم التنفيذي رقم 82-281 المؤرخ في 14 أغسطس 1982، والتي تتولى الأنشطة التجارية مثل القطر، المناولة، والتشوين، ومع بداية عام 1989، تحولت هذه المؤسسات إلى شكل شركات تجارية ذات أسهم تهدف إلى تحقيق الربح. ومع صدور قانون البحري المعدل عام 1998، تم فتح المجال لممارسة الأنشطة المينائية التجارية للقطاع الخاص. تُنشأ كل سلطة مينائية بموجب مرسوم تنفيذي يحدد مقرها ويبين تخصصها، بالإضافة إلى ملحقاتها البحرية والبرية الخاضعة لها، وفقًا للمادة 890 من القانون البحري، تُصنف المهام الممارسة على مستوى الميناء إلى: مهام القوة العمومية، الخدمة العامة، والأنشطة التجارية (المرسوم التنفيذي رقم: 82-281، 1982).

1-1-2 أنواع الموانئ حسب الوظائف والخدمات

تتنوع الموانئ إلى عدة أنواع، وهي كالتالي:

- الموانئ التجارية:

تُجهز هذه الموانئ بالتسهيلات اللازمة لعمليات المناولة والتخزين للبضائع، وتُعهد إليها مهمة تقديم خدمات الحركة الملاحية والتجارية للسفن التجارية.

ونسبة اعتماد التجارة الخارجية على الموانئ: تكون بنحو 95 % من مبادلات الجزائر تمر عبر الموانئ البحرية (حجمًا)، ما يبرز مركزية النقل البحري في التجارة الخارجية.

وشهدت الموانئ التجارية الجزائرية خلال النصف الأول من سنة 2024، معالجة 63 مليونًا و420 ألف طن من البضائع في زيادة تقدر بـ 2.53%، مقارنة بالفترة نفسها لسنة 2023، وحوالي 848 ألف حاوية معادلة لـ 20 قدما، وتسجيل حوالي 242 ألف مسافر، وقامت الموانئ التجارية خلال سنة 2023، بمعالجة أكثر من 125 مليون طن من البضائع، وحوالي 1.5 مليون حاوية معادلة لـ 20 قدما، مع تسجيل حوالي 767 ألف مسافر (موقع الكتروني).

- موانئ النفط: تحتوي هذه الموانئ على شبكة واسعة من أنابيب نقل البترول.

- موانئ الخدمات:

تُعنى هذه الموانئ بتقديم خدمات مباشرة لدعم الحركة الملاحية، حيث تضمن تأمينها من خلال توفير خدمات الصيانة اللازمة للسفن، ولا تشمل مهامها أعمال الشحن والتفريغ.

- موانئ التخزين أو المستودعات:

تقوم هذه الموانئ بدور الوساطة التجارية بين الدول المشاركة في عملية التبادل التجاري الدولي، حيث تختص بتجميع وتخزين أنواع معينة من البضائع، ثم إعادة تصديرها إلى المناطق التي تشهد طلبًا عليها في الأسواق العالمية.

وإجمالي البضائع المعالجة سنة 2024: هي أكثر من **130 مليون طن** أي **3%** مقارنة بـ **2023** الذي سجل **126 مليون طن**، منها **65 مليون طن** خارج المحروقات، بينها **18 مليون طن** صُدّرت فعليًا.

وفيما يخص الحاويات: (TEU) نحو **1.8 مليون حاوية** سنة **2024** أي **15%** مقارنة بـ **1.5 مليون** في **2023**، وفي الربع الأول من سنة **2025** ارتفع عدد الحاويات المعالجة بـ **12%** عن نفس الفترة من **2024**، فالربع الأول **2025**: تم معالجة أكثر من **31 مليون طن** من البضائع على مستوى الموانئ الجزائرية.

- موانئ بضائع الصب الجاف: تتميز هذه الموانئ بقدرتها على التعامل مع البضائع ذات الحمولات الضخمة، مما يتطلب توفير مواصفات معينة في الموانئ التي تتم من خلالها عمليات النقل، مثل توفير مساحات واسعة.

وحجم الأسطول التجاري حصة عالمية: تسهم الجزائر فقط بنحو **0.029%** من إجمالي أسطول التجارة العالمي (2023)، فمثلا ميناء سكيكدة (طاقات المحروقات والمواد السائلة/الصلبة): (سجل في **2024** نحو **24.3 مليون طن**) والصادرات تجاوزت **20 مليون طن**، والواردات قدرت **3.8 مليون طن**، أي بنسبة **19%** على أساس سنوي، ويُعد رافعة مباشرة لصادرات الطاقة والكيماويات.

- موانئ الصيد: تُعنى هذه الموانئ بنشاط الصيد، وتختلف مساحتها وأهميتها وفقًا لتباين الوزن النسبي لنشاط الصيد.

عموم يوجد 55 ميناء في الخدمة، منها 10 موانئ تجارية (7 موانئ متخصصة للبضائع و 3 لنقل المواد البترولية)، مع الإشارة إلى أن معظم الموانئ التجارية مرتبطة بشبكة السكك الحديدية و 45 ميناء للنزهة والصيد البحري.

7محطات لنقل المسافرين منها محطتين جديدتين (الجزائر و بجاية) وأخرى قيد الانتهاء من أشغال الإنجاز (عنابة - الثلاثي 1 لسنة 2022).

أسطول للنقل البحري للبضائع تابع للقطاع العمومي يقدر ب 12 باخرة، 7 بواخر لشركة «كنان شمال» و 5 بواخر لشركة «كنان ماد»، بالإضافة إلى الأسطول الذي يحوزه القطاع الخاص و الذي يقدر بباخرتين (02).

أسطول للنقل البحري للمسافرين تابع للقطاع العمومي يقدر ب 3 بواخر متوسطة و قديمة السن، والذي تعزز مؤخرا ببخرة جديدة بسعة 1800 مسافر و 600 عربة والتي سوف يشرع في استغلالها التجاري فعلا.

مشروع ميناء الوسط بالحمدانية والذي سوف يتم ربطه بشبكتي السكك الحديدية والطريق السيار. وتوجد المنصة المينائية لتبادل المعطيات الرقمية « APCS » التابعة لمجمع الخدمات المينائية والتي دخلت حيز الخدمة في شهر جوان 2021 مع إمكانية ربطها بالشباك الموحد للجمارك.

قاعدة لصيانة و تصليح البواخر تابعة للمؤسسة الوطنية لتصليح البواخر « ERENAV » الجزائر، بجاية و وهران

عدد معتبر من الطلبات للاستثمار في مجال النقل البحري للمسافرين و البضائع و مجال النقل البحري الحضري و النزهة البحرية(موقع الكتروني).

وبناءً على ما سبق، تتمثل أنشطة الموانئ الجزائرية في (ريميني، د.سنة): المبادلات التجارية، نقل المسافرين، وتوفير فرص العمل، حيث يصل عدد العاملين إلى 14,000 موظف.

لزيادة فعالية وظائف وخدمات هذه الموانئ، ينبغي أن تُصبح الموانئ البحرية موانئ ذكية، بحيث تعمل كمدن مبتكرة تستخدم تكنولوجيات الإعلام والاتصال ووسائل أخرى لتحسين جودة الحياة وكفاءة التشغيل والخدمات الحضرية، وتعزيز القدرة التنافسية، كما يجب أن تضمن هذه الموانئ تلبية احتياجات الأجيال الحالية والمستقبلية في الجوانب الاقتصادية والاجتماعية والبيئية(عيل، 2021).

واحتلت الجزائر المرتبة 96 عالميا حسب تقرير مؤشر أداء الخدمات اللوجستية لسنة 2014 من قائمة تضمنت 160 بلد، ويصنف التقرير الذي نشره البنك العالمي تحت عنوان "إقامة روابط من أجل التنافس لعام 2014" الخدمات اللوجستية للتجارة في الاقتصاد العالمي 160 بلد، على

أساس عدد من مؤشرات التجارة على غرار الأداء الجمركي والبنية التحتية ودقة مواعيد الشحن. وسلم مؤشر أداء الخدمات اللوجستية يمنح تصنيفاً من 1 إلى 5 أي من السوء إلى الأفضل وكشف هذا التقرير الذي يصدر كل عامين منذ سنة 2007 أن الفجوة بين البلدان صاحبة أفضل واسوا أداء في مجال الخدمات اللوجستية التجارية لا تزال قائمة، نتيجة تشعب الإصلاحات المتعلقة بالخدمات اللوجستية والاستثمار في البلدان النامي، وأظهر التقرير أن البلدان مرتفعة الدخل قد استأثرت بالمراكز العشرة الأولى لأفضل أداء في مجال الخدمات اللوجستية عالمياً، تصدرها ألمانيا فالنرويج ثم بلجيكا وبريطانيا وسنغفورة وسويسرا (موقع الكتروني).

2-1-2 مشاكل الموانئ الجزائرية

ركزت الجزائر استثماراتها في الموانئ النفطية، التي تُعدّ متخصصة ولا تخدم سوى قطاع محدد من الاقتصاد الوطني أما الموانئ التجارية الأخرى، فإنها تواجه العديد من التحديات، نذكر منها ما يلي:

- تفتقر الموانئ القديمة من الجيل الأول إلى القدرة على استيعاب الحمولة، حيث تنتهي عندها عمليات شحن أو تفريغ المواد، مما يجعلها غير متوافقة مع المتطلبات الحديثة في مجال النقل البحري واستخدام السفن الكبيرة وبالتالي، يتم الاعتماد على السفن الصغيرة التي تفتقر إلى الجدوى الاقتصادية، مما يؤثر سلباً على المصدرين.

- تعاني الموانئ الجزائرية من تراكم الطمي والرمال نتيجة لعدم تطهيرها وتنظيفها منذ أكثر من عشرين عاماً، مما يؤثر سلباً على عملية رسو السفن، وحتى السفن الكبيرة لا تستطيع الرسو بسبب ضيق الغاطس، مما يضطرها إلى تحويل وجهتها إلى موانئ أخرى.

- هناك نقص في التجهيزات والآليات، خاصة الثقيلة منها.

- يرتفع عدد العمال، مما يشكل تحدياً كبيراً لدولة في مرحلة النمو، حيث تعاني من ارتفاع نسبة البطالة.

- تعاني الجزائر من تأخر في عملية تداول الحاويات، على الرغم من الجهود المبذولة لتطوير هذه العملية لا تزال تسجل تأخيرات، ويجري العمل حالياً في هذا المجال بهدف توفير مساحات إضافية تُستخدم كمحطات للحاويات.

- انخفاض معدلات الأداء.

2.2 جهود الجزائر في تطوير الخدمات اللوجستية بالموانئ البحرية

احتلت الجزائر المرتبة 139 عالمياً في معيار جودة الخدمات اللوجستية برصيد 1.92 في عام 2007، كما حصلت على المرتبة 148 عالمياً في معيار الخدمات الجمركية برصيد 1.60 وفي عام 2010، شهدت الجزائر تحسناً في مركزها في معيار جودة الخدمات اللوجستية، حيث ارتفعت إلى المرتبة 129 عالمياً برصيد 2.24، بينما احتلت المرتبة 141 عالمياً في معيار الخدمات الجمركية برصيد 1.97 وفي عام 2016، حققت الجزائر المركز 80 عالمياً في معيار البنية التحتية اللوجستية، وارتفعت إلى المركز 59 عالمياً في معيار جودة الخدمات اللوجستية وفقاً لبيانات البنك الدولي لمؤشر أداء الخدمات اللوجستية، فقد شهدت الجزائر تحسناً ملحوظاً خلال السنوات الماضية، حيث وصلت إلى المرتبة 75 عالمياً في النصف الثاني من عام 2016، مقارنةً بالمرتبة 96 عالمياً برصيد 2.65 في عام 2014.

نظراً لانتشار الموانئ الحديثة من الجيل الثالث في الثمانينيات نتيجة لتوسع التحويل وتعدد الوسائط على نطاق واسع، استجابةً للاحتياجات المتزايدة للتجارة الدولية، أصبح من الضروري أن تتحول الموانئ إلى مراكز لوجستية لتلبية حركة التجارة الدولية المتعلقة بسفن الحاويات. وتتميز هذه الموانئ بتركيزها على النقل المتكامل وتنفيذ العمليات الرئيسية التقليدية باستخدام معدات ذات تقنية عالية، كما أصبحت هذه الموانئ مراكز لتوزيع البضائع وتقديم الخدمات المتكاملة، بالإضافة إلى الأنشطة اللوجستية المتنوعة (رصاع، 2013-2014).

لذلك الجزائر تحاول تطوير محطات الحاويات وتعددية الوسائط من خلال الإعتماد على الموانئ الجافة واقامة الشراكات الدولية في ذلك على وجه خاص.

2-2-1 الإعتماد على الموانئ الجافة كإجراء لوجستي

المقصود بالنقل اللوجستي هو اهتمام الميناء بجودة خدمات النقل المطلوبة، وإنشاء شبكة نقل متكاملة من الخدمات اللوجستية، تعتمد على أسطول نقل عالي الجودة، مع إدارة فعالة واستخدام التكنولوجيا لتحقيق كفاءة في عمليات النقل، أما نشاط التخزين اللوجستي، فيتمثل في استخدام المعلومات اللوجستية لإدارة عمليات التخزين بشكل فعال، مما يساهم في تحسين جودة أنشطة التخزين ورفع مستوى الخدمة (علي، 2018).

تحتاج الموانئ الجافة إلى كلا النشاطين، حيث يُعتبر الميناء الجاف موقعاً للتسهيلات اللوجستية يتم فيه تنفيذ جميع إجراءات التخليص الجمركي والتخزين المؤقت، يُعرف الميناء الجاف بأنه

ميناء داخلي أو محطة لاستقبال البضائع، يقع على اليابسة بعيداً عن البحر، حيث يتم توزيع البضائع منه إلى الجهات الموردة، ويهدف إلى تخفيف الضغط على الطاقة التخزينية (بورطال)، (2020).

يتناول قانون الجمارك الجزائري، في مواده من 66 إلى 74، موضوع إنشاء الموانئ الجافة حيث يتطلب ذلك الحصول على موافقة وترخيص من مصلحة الجمارك، كما يحق للجمارك الحصول على نسبة من الخدمات التخزينية المقدمة، ويحدد القانون مدة بقاء البضائع في الموانئ الجافة بمدة لا تتجاوز ستة أشهر قبل أن يتم قيدها للتصرف فيها، ويتم تخزين جميع البضائع في الموانئ الجافة وفقاً لما هو منصوص عليه في الترخيص الصادر عن مصلحة الجمارك. وتحمل الجهة المرخصة لإدارة الميناء الجاف مسؤولية البضائع المودعة فيه، بالإضافة إلى مسؤوليتها عن الضرائب الجمركية والرسوم المستحقة عن أي نقص أو فقدان للبضائع.

تعتمد الموانئ الجافة على تخطيط دقيق يراعي عدة جوانب، منها (القانون رقم: 79-07، 1979): القيام بالتخليص الجمركي للحاويات الواردة، ونقل الحاويات بين وسائل النقل المختلفة، وشحن وتفريغ الحاويات، بالإضافة إلى التخزين المؤقت للحاويات والبضائع، والتغليف ووضع العلامات التجارية، وتجميع بضائع الحاويات لتصديرها، وتنظيف وصيانة وإصلاح الحاويات. علاوة على ذلك، فإن كفاءة الجمارك في الإفراج عن البضائع وتكاليف الميناء تُعتبر عناصر تقليدية تُعتمد عليها لتسهيل كل من التجارة والنقل، ومع ذلك، يكمن الأداء اللوجستي الحديث في الميناء في تقديم خدمات النقل متعدد الوسائط، مما يساهم في توفير وسائل النقل وتجنب الازدحام الناتج عن انتظار الشاحنات لنقل البضائع برّاً، كما تشمل هذه الخدمات أنشطة التوزيع الدولي والمحلي للبضائع، بالإضافة إلى توفير خدمات تخزين البضائع المحتواة، وذلك بهدف حماية البضائع من السرقة والأضرار المحتملة، وفي هذا السياق، يلعب التأمين الذي تقدمه شركات التأمين دوراً مهماً أيضاً.

أوضح البنك الدولي أن الأداء اللوجستي للدولة يُعدّ نتاجاً لكفاءة عمليات تحصيل الرسوم الجمركية بشكل أساسي، بالإضافة إلى كفاءة البنية التحتية للنقل والتجارة، وقدرة الدولة على تحديد أسعار شحن تنافسية وجودة الخدمات اللوجستية.

لذا، تسعى الجزائر بشكل مستمر إلى تطوير مديريات الجمارك من الناحيتين التشريعية والتنظيمية والإدارية، بهدف تعزيز فعاليتها في الميدان، وهو ما يتجلى في التعديلات المتكررة لقانون الجمارك.

2-2-2 الشراكة الأجنبية كأسلوب لتنظيم وتطوير الموانئ الجزائرية لوجستيكيا

- نجحت الشراكة السنغافورية في تحقيق الأهداف المرجوة التي وضعتها، بينما تواجه الشركة صعوبة في تحقيق أهدافها المتعلقة بالتسيير الجديد لرصيف الحاويات في الجزائر منذ 17 مارس 2009، وتعود هذه الصعوبات إلى المشاكل المالية المتعلقة بإنشاء منصات الدمج، وتمديد الأرصفة، وتزويدها بالآلات الرافعة الجسرية، كما تسعى المجموعة الإماراتية إلى دعم الدولة الجزائرية لاستثماراتها داخل الجزائر، حيث لا تعتبر هذه الاستثمارات ملكية عامة.

- تتمثل الشراكة المختلطة بين ميناء الجزائر ومؤسسة موانئ دبي في عقد شراكة يحمل عنوان "جزائر بورورلد"، والذي يهدف إلى الاستفادة من خبرات موانئ دبي العالمية في إدارة ميناء الجزائر لمدة ثلاثين عامًا، ويهدف هذا التعاون إلى تجهيز الميناء بالحاويات وتحديثه، بالإضافة إلى الاستثمار في تحديث الرافعات والمعدات، وتوفير التدريب اللازم لتحسين الكفاءة والإنتاجية، كما يسعى المشروع إلى رفع الطاقة الاستيعابية الحالية للميناء إلى حوالي 800 ألف حاوية.

- ومن الجدير بالذكر أن الشركة الجزائرية TERPORT التي تُعتبر شركة ناشئة متخصصة في مجال اللوجستيات، قد أطلقت في عام 2019 منصة رقمية مخصصة للشاحنين وشركات الشحن في الجزائر العاصمة، وقد وافقت عدة شركات خدمات لوجستية على التعاون مع هذه المنصة، مما يساهم في تحسين نقل البضائع.

يجدر بالذكر أن دولة الإمارات العربية المتحدة قد احتلت المرتبة الثانية عشرة عالميًا في معيار الخدمات الجمركية، والمرتبة الثالثة عشرة عالميًا في معيار البنية التحتية اللوجستية، حيث حصلت على 4.07 نقطة، كما احتلت المرتبة الثامنة عشرة عالميًا في معيار جودة الخدمات اللوجستية، محققةً 3.82 نقطة.

خاتمة

استنادا إلى ما تم ذكره، يمكننا استنتاج ما يلي:

- تُعتبر اللوجستيات أسلوبًا حديثًا في إدارة العمليات، حيث تعتمد على تكنولوجيا الحاسبات الإلكترونية لتنسيق برامج الإنتاج وعمليات الشحن والنقل والتصدير.
- تتمثل أهداف اللوجستيات في تحقيق الجودة المناسبة، وتحديد السعر الملائم، والشراء بالكميات المناسبة، والشراء في الوقت المناسب، واختيار المورد المناسب.
- تلعب الخدمات اللوجستية دورًا حيويًا في ضمان تلبية متطلبات العملاء بشكل فعال، من خلال إيصال المنتج المناسب في الوقت والمكان المناسبين.
- أسهم تطبيق اللوجستيات في مجال الأعمال في زيادة إنتاج السلع في الدول المتقدمة بنسبة تقارب 40%.

- ساعدت الإدارة اللوجستية الدول على الاستفادة من اقتصاديات الحجم من خلال تقسيم العمل الدولي، وذلك من خلال تجزئة العملية الإنتاجية بالاعتماد على إنجازات الثورة التكنولوجية.
- تعاني الموانئ الجزائرية من مركزية مفرطة تؤثر سلبًا على الإنتاجية والعائدات، مما أدى إلى ضعف حجم الاستثمارات فيها خلال السبعينات. ومع ذلك، شهدت هذه الموانئ تحسنًا طفيفًا في الثمانينات بفضل مؤسسات ذات مهام عامة، والتي تعمل أيضًا كشركات تجارية تهدف إلى تحقيق الربح. وقد أدى ذلك إلى تدني مستوى أداء الموانئ الجزائرية لعقدين من الزمن، حتى تم فتح النشاط التجاري للقطاع الخاص.

التوصيات:

لذا، يتعين اتخاذ الإجراءات التالية:

1. وضع قانون خاص بالموانئ البحرية يتناول كافة التفاصيل المتعلقة بها، وتنظيم العلاقات القانونية بين الفئات المستفيدة من الموانئ، مع التركيز على المسائل التجارية وتضمين الجوانب اللوجستية، بما في ذلك الموانئ الجافة.
2. أصبح من الضروري تطوير الموانئ الجزائرية بالاعتماد على لوجستيات النقل، خاصة في ظل المستجدات المتعلقة بنظام التسليم في الوقت المحدد ونظام التحويل الذي تفرضه حلقات النقل الدولي متعدد الوسائط، وذلك للحد من تكاليف التجارة. ويتطلب ذلك تخصيص إدارة مستقلة متخصصة في الأنشطة اللوجستية.

3. إنشاء موانئ جافة جديدة وتوسيع الموانئ القائمة، مع إيلاء اهتمام أكبر لها، نظراً لتزامنها مع عصر العولمة في النقل الدولي وتعزيز النقل متعدد الوسائط.
4. تعاني الموانئ الجزائرية، وبالأخص، من تدني كفاءة الأسطول البحري التجاري، مما يستدعي معالجة المشكلات القائمة، مثل القضاء على نقاط الاختناق وإيجاد حلول للفوضى التي تعاني منها، بالإضافة إلى تزويدها بالآليات الثقيلة والمساحات اللازمة، مع إمكانية مزاوله العمل ليلاً.
5. العمل على عصرنه الموانئ البحرية من خلال اعتماد مفهوم الموانئ الذكية التي تستند إلى تكنولوجيا المعلومات والاتصالات.
6. تطوير الخدمات اللوجستية في المناطق الحضرية بالموانئ.

المراجع:

Bibliography

- الامر رقم: 71-29. (13 ماي، 1971). المتضمن انشاء الديوان الوطني للموانئ . الجريدة الرسمية العدد: 41 لسنة: 1971.
- الامر رقم: 71-19. (09 افريل , 1971). المتضمن احداث الشركة الوطنية للشحن وتفرغ البضائع، سوناما، . الجريدة الرسمية العدد: 35 لسنة: 1971.
- التقرير الاقتصادي. (2019). مرصد قطاع دعم الاعمال . غرفة الرياض السعودية : مركز الاتصال الموحد .
- القانون رقم: 79-07. (21 يوليو , 1979). المتضمن قانون الجمارك . الجريدة الرسمية العدد: 30 المؤرخ في 24 يوليو 1979.
- المرسوم التنفيذي رقم: 82-281. (14 اوت، 1982). المتضمن انشاء 11 مؤسسة مينائية مستقلة . الجريدة الرسمية العدد: 33 لسنة: 1982.
- امال قلبازة، رشيد يوسف. (2015). لوجستك النقل البحري للبضائع -حالة الجزائر-. مجلة دفاتر بواكس(04). امل مصطفى عصفور . (بلا تاريخ). مدخل مقترح لتكامل الأنشطة اللوجستية والتسويقية لزيادة القدرات التنافسية للشركات العاملة في قطاع النقل البحري . مارلوج 3: المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات، صناعة اللوجستيات في العالم العربي " التحديات والفرص " ايام 9-11 مارس 2014 .
- امينة بورطال. (2020). تفعيل لوجستيات الموانئ الجافة نظام النقل من الباب الى الباب. مجلة الدراسات القانونية، 06(01).
- تقرير. (2018). اداء اللوجستيات في المنطقة العربية. الامم المتحدة . بيروت، لبنان: اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي اسيا (الاسكوا).
- جواب حنان، عبد القادر شلالي، ميلود عيل. (2021). التوجه نحو الموانئ الذكية في الجزائر بين الضرورة الاقتصادية والمكسب السياحي كسبيل لتحقيق التنمية المستدامة في قطاع النقل البحري، حالة شراكة الجزائر وميناء دبي، جزائر بورولد، . جامعة الزاوية : المؤتمر الدولي المغربي الاول لمستجدات التنمية المستدامة .
- حاجي فطيمة، مهدي فاطمة الزهراء. (2019). واقع وتحديات القدرات اللوجستية في الجزائر، دراسة حالة ميناء بجاية خلال الفترة 2012-2017. مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، 08(01).
- حياة رصاع. (2013-2014). دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية، دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران. كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير . الجزائر : جامعة وهران 02 محمد بن بلة .
- شاكر، ص. ع. (n.d.). موقع الكتروني Retrieved from <https://mpira.ub.uni-muenchen.de>
- شيريهان محمد علي. (2018). اثر تطوير الأنشطة اللوجستية كمدخل لتحسين اداء الموانئ البحرية المصرية، دراسة تطبيقية على ميناء شرق بورسعيد. مجلة البحوث المالية والتجارية، 19(04).

صابر عدلي شاكر. (بلا تاريخ). موقع الالكتروني . تم الاسترداد من <https://mpira.ub.uni-muenchen.de> فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني. (د.سنة). الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسيرها. مجلة اقتصادية شمال افريقيا (07).

فهد ابراهيم جورج حوا. (2013). اثر الادارة اللوجستية في رضا الزبائن. عمان الاردن: جامعة الشرق الاوسط.

محمد احمد المتيوتي، قاسم احمد حنظل، شوكت خالد صالح. (2020). دور أنشطة اللوجستيك في تعزيز استيراجية التميز، دراسة استطلاعية لاراء عينة من العاملين في الشركة العامة للصناعات الكهربائية. مجلة جامعة كركوك للعلوم الادارية والاقتصادية، 10 (01).

موقع الالكتروني (n.d.). Retrieved from

<https://www.mordorintelligence.com/ar/industry-reports/middle-east-and-african-freight-logistics-market>

موقع الالكتروني . (بلا تاريخ). تم الاسترداد من موقع الالكتروني :

<https://elikhbaria.dz/%D8%A3%D8%B1%D9%82%D8%A7%D9%85-%D8%B9%D9%86-%D8%A7%D9%84%D8%AE%D8%AF%D9%85%D8%A7%D8%AA-%D8%A7%D9%84%D9%84%D9%88%D8%AC%D8%B3%D8%AA%D9%8A%D8%A9-%D9%81%D9%8A-%D8%A7%D9%84%D8%AC%D8%B2%D8%A7%D8%A6%D8%B1/page/51/>

موقع وزارة النقل (n.d.). Retrieved from

https://www.mt.gov.dz/?page_id=54&lang=ar

موقع الالكتروني (n.d.). Retrieved from

<https://qiraatafrican.com/13915/%D9%82%D8%B1%D8%A7%D8%A1%D8%A9-%D8%AA%D8%AD%D9%84%D9%8A%D9%84%D9%8A%D8%A9-%D9%84%D9%85%D9%88%D9%82%D8%B9-%D8%A8%D9%84%D8%AF%D8%A7%D9%86-%D8%A5%D9%81%D8%B1%D9%8A%D9%82%D9%8A%D8%A7-%D8%AC%D9%86%D9%88-3/>

موقع الالكتروني (n.d.). Retrieved from

<https://www.aljazeera.net/ebusiness/2025/2/14/%D9%83%D9%8A%D9%81-%D9%8A%D8%B3%D8%A7%D9%87%D9%85-%D8%A5%D8%B5%D9%84%D8%A7%D8%AD-%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%88%D8%A7%D9%86%D8%A6-%D9%81%D9%8A-%D8%B1%D9%81%D8%B9-%D9%85%D8%AF%D8%A7%D8%AE%D9%8A%D9%84>

موقع الالكتروني (n.d.). Retrieved from [https://elraed.dz/42791-](https://elraed.dz/42791-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D9%86%D9%83-)

<https://elraed.dz/42791-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D9%86%D9%83->

موقع الالكتروني (n.d.). Retrieved from <https://www.cawalissee.com/30674/>

موقع الالكتروني (n.d.). Retrieved from <https://www.invest.qa/ar/media-centre/news-and-articles/five-trends-disrupting-or-driving-logistics-growth>

نوال زبشي، رشيد يوسف. (2018). دراسة مقارنة لواقع الاداء اللوجستي بين الجزائر والامارات العربية المتحدة. مجلة الاستيراجية والتنمية، 08 (15 مكرر).

هبة الله محمد احمد اسماعيل. (د.سنة). اثر الاداء اللوجستي على تنمية الصادرات في الدول النامية. المجلة العلمية للبحوث والدراسات التجارية، 35 (01).

وحدة الدراسات الاقتصادية. (بلا تاريخ). موانئ المستقبل. سبتمبر 2019. مجلة القرار الاستيراجي، مركز الحكمة للدراسات والبحوث والاستشارات.