



رئيس المركز
أ.د. عادل البلتاجي

الأمين العام ومدير هذه النشرة

فرانيسكو مومبيلا
الأمانة العامة

رئيس التحرير

سيباستيان أيبس
الأمانة العامة

اللجنة العلمية

معصوم براق
تركيا

لوس ميغيل أليسو
إسبانيا

ديميتري دياكوسافاس
اليونان

لوس لافادينو دي غاما
البرتغال

سامي رضا صابر صبري
مصر

علي زوية
تونس

أعد النسخة العربية
حسان التليلي
صحافي متخصص في
الإعلام الزراعي والبيئة

الأنظمة اللوجستية المتصلة بمنتجات الصناعات الغذائية في منطقة البحر الأبيض المتوسط

تجارة منتجات الصناعات الغذائية والتحديات اللوجستية في المنطقة المتوسطية
دومينيكو غانسو
جامعة ريجيو دي كالابري - إيطاليا

قطاع النقل واللوجستية في تركيا

محمد ساكر إرسوي
جامعة غلطة سراي - تركيا
سلمى توزنلي

معهد مونبوليه الزراعي المتوسطي - مركز "السيام"

اللوجستية المرفئية والنقل البحري قصير المسافة بالنسبة إلى صادرات الفواكه
والخضار الطازجة الإسبانية
راؤول كمييز لوبيز
جامعة البوليتكنيك في بلنسية - إسبانيا

عندما تتعثر الصادرات البرازيلية في الجزائر بسبب مشاكل لوجستية
محمد نايلي
صحافي بجريدة "الوطن" الجزائرية

التخزين والتبريد الصناعيان في تونس
حليمة بن هويدي ثريا
وزارة الصناعة - تونس

الحليب قطاع أساسي في الصناعات الغذائية بتونس

ناصر محمدي
المعهد العالي للعلوم الفلاحية بشط مريم - الجمهورية التونسية -
سبيرين دراج
المعهد الوطني للعلوم الفلاحية بتونس

مقابلة مع طارق توفيق
الرئيس السابق لغرفة الصناعات الغذائية المصرية





CIHEAM

Centre International de Hautes Études
Agronomiques Méditerranéennes

تم تأسيس المركز الدولي للدراسات الزراعية المتقدمة للبحر المتوسط (سيام) في 21 مايو 1962 بناء على مبادرة مشتركة لمنظمة التعاون والتنمية الاقتصادية والمجلس الأوروبي. والمركز بمثابة منظمة حكومية دولية تجمع الآن ثلاث عشرة دولة عضو من منطقة البحر الأبيض المتوسط وهي : ألبانيا والجزائر ومصر وإسبانيا وفرنسا واليونان وإيطاليا ولبنان ومالطة والمغرب والبرتغال وتونس وتركيا. ويتشكل هيكل المركز من أمانة عامة مقرها باريس وأربعة معاهد زراعية بحر متوسطية تقع في باري وخانيا ومونبوليه وسرقسطة.

وللمركز رسالة أساسية ثلاثية الأبعاد هي التدريب والبحوث والتعاون. وهي تشكل جوهر المهمة المناط عمله بها. وشيئا فشيئا، أصبح يعترف للمركز برسوخ قدمه في مجالات الأنشطة التي يضطلع بها. وهي الزراعة والغذاء والتنمية الريفية في منطقة البحر الأبيض المتوسط.

تجارة منتجات الصناعات الغذائية والتحديات اللوجستية في المنطقة المتوسطية

دومنيكو غاتوسو

أستاذ في جامعة " ريجيو دي كالايري " المتوسطية -إيطاليا-

تشكّل منطقة المتوسط إحدى أكبر المناطق الاقتصادية في العالم وقطبا هاما من حيث أهمية الأسواق (نظرا للنمو السكاني) والطرق التجارية (كملتقى للمسالك بين ثلاث قارات) ومن حيث البعد الثقافي (من تاريخ و سياسة)، إلا أنها لا تستفيد كما يجب الاستفادة من هذه المزايا حتى تفرض نفسها بشكل أفضل في إطار العولمة. فبسبب النقائص البنيوية في مجال الاتصالات والضعف الذي تشهده في تنميتها، يبدو وكأنه محكوم على بلدان منطقة المتوسط أن تلعب دورا محدودا كمناطق ثانوية على الساحة الدولية مقارنة ببلدان أوروبا الشمالية و بالنظر للقوى العالمية مثل الولايات المتحدة و الصين و روسيا و البرازيل. و من العوائق الأصعب تجاوزها بدون شكّ تنظيم و سائل النقل والإمكانات اللوجستية التي بدونها لا يمكن زيادة نجاعة التجارة الدولية في منطقة المتوسط. ولذا من الضروريّ الشروع في عمليات ملموسة لتطوير وتعزيز الشبكات اللوجستية وتعزيزها مع التركيز بكل عناية على إعادة ترتيب نظام العلاقات بين البلدان المتوسطية.

و يترافق تحرير التجارة الدولية بتزايد الطلب على تبادل خدمات الشحن مع تطور كبير في حركة نقل البضائع في منطقة المتوسط. و في هذا السياق سوف يمثل بروز منطقة أروميتوسية للتبادل الحرّ فرصة سانحة للبلدان المتوسطية إذا قرّرت الدفع باتجاه أن تصبح المنطقة ضمن نظام تعاوني مندمج... ويمكن للشبكة اللوجستية لنقل منتجات الصناعات الغذائية أن تشكل أحد عوامل تنمية المنطقة المتوسطية.

منطقة المتوسط والعالم : مقارنة المعطيات الرئيسية

ما انفك عدد سكان العالم يزداد بنسق سريع إذ ارتفع في ظرف نصف قرن (ما بين 1950 و 2000) من 2،5 إلى 6 مليارات نسمة. و يقدر هذا العدد اليوم بنحو 7 مليارات و قد يرتفع حسب التقديرات إلى 8 مليارات في عام 2025. و يتزايد عدد سكان العالم بمعدل 80 مليون نسمة في السنة. غير أن هذه الزيادة أكبر في بعض مناطق العالم كآسيا و البلدان الأفريقية جنوب الصحراء. و من المتوقع، نظريا، أن يؤدي النمو الاقتصادي لبلدان الجنوب (إفريقيا، أمريكا الجنوبية، و جنوب آسيا) إلى نقل مركز الثقل من أوروبا و أمريكا الشمالية إلى الجنوب، كما يلاحظ أيضا ضغط سكاني في بلدان منطقة المتوسط الجنوبية أكثر مما هي عليه الحال في منطقة المتوسط الشمالية.

و تشهد المنطقة تطوّر المبادلات التجارية و الثقافية بالرغم من الأزمة المالية و عدم الاستقرار الذي تشهده حاليا بعض البلدان. و الحقيقة أن إيجاد توازن اجتماعي و سياسي جديد و إعادة تنظيم العلاقات المتبادلة على أسس من التعاون النشط و من علاقات الثقة سيساعد في النهاية بدون شكّ على بروز منطقة أروميتوسية قادرة على منافسة القوى الصاعدة.

التجارة الدولية ودور الموانئ

يتّسم نظام العولمة بحريّة تنقل الممتلكات والخدمات ورؤوس الأموال و المعارف بين الأمم. و من نتائجه، بالخصوص، تدويل الصناعات و تكامل الأسواق. و من ناحية أخرى فإن الزخم السكاني والاقتصادي يؤدي إلى زيادة سريعة و متواصلة للمبادلات و لحركة التجارة بين مختلف مناطق العالم. إذ شهدت حركة النقل البحري زيادة بنسبة 10 في المائة خلال الفترة الممتدة من عام ألف وتسع مائة وخمسة وثمانين إلى عام ألفين وخمسة. و استمرت هذه الزيادة بعد أزمة 2008 و لكن بسرعة أقل.

و الملفت للانتباه في هذا الصدد النمو الاقتصادي المدهش الذي سجل في بعض البلدان الكبرى مثل الصين والهند. ففي سنة 1996 كانت هونغ كونغ الوحيدة التي تحتل مكانها من بين الموانئ العشرة الأولى في العالم من حيث عدد الحاويات . و في سنة 2010 نجد خمسة موانئ صينية إضافية على هذه القائمة التي ستضاف إليها عدة موانئ أخرى. و يبين الجدول التالي ترتيب الموانئ التجارية العشرين الأولى في العالم في سنة 2009 على أساس حجم البضائع التي تمّ نقلها في حاويات سعة عشرين قدم. كما يبرز التغيّرات التي طرأت على هذا الترتيب خلال السنوات العشر الأخيرة.

تطور موانئ الحاويات في العالم

(بآلاف الحاويات سعة 20 قدم محمّلة و منزلة)

رتبة 2000	رتبة 2008	رتبة 2009	الميناء	البلد	2000	2008	2009
2	1	1	سنغافورة	سنغافورة	7.04	29.92	25.87
6	2	2	شنغهاي	الصين	5.61	27.98	25
1	3	3	هونغ كونغ	الصين	18.1	24.25	20.98
11	4	4	شنزان	الصين	3.99	21.41	18.25
3	5	5	بوزان	كوريا الجنوبية	7.54	13.43	11.96
38	8	6	غوانغزو	الصين	1.43	11	11.19
13	6	7	دبي	الإمارات العربية	3.06	11.83	11.12
65	7	8	نيغبو	الصين	9.02	11.23	10.5
24	10	9	كينغداو	الصين	2.12	10.32	10.26
5	9	10	روتردام	الصين	6.28	10.8	9.74
32	14	11	تيانجين	هولندا	1.71	8.5	8.7
4	12	12	كاوسيونغ	الصين	7.43	9.68	8.58
12	15	13	بورت كلانغ	تايبوان	3.21	7.97	7.31
10	13	14	أنفرس	ماليزيا	4.08	8.66	7.31
9	11	15	هامبورغ	بلجيكا	4.25	9.7	7.01
7	16	16	لوس أنجلس	ألمانيا	4.88	7.85	6.75
113	18	17	تانيوغ بليباس	الولايات المتحدة	4.18	5.6	6
8	17	18	لونغ بيتش	ماليزيا	4.6	6.49	5.07
49	22	19	كسيامان	الولايات المتحدة	1.09	5.04	4.68
25	21	20	لايم شابانغ	الصين	2.11	5.13	4.62
			تايلندا				

تشكو الموانئ في بلدان المتوسط من تأخير كبير في تطوّر أنشطتها في مجال الاستثمارات بسبب ظروف اقتصادية أكثر صعوبة، و من نقص في التكامل في شبكات النقل و ضعف الاستثمارات. زد على ذلك أن السياسات الأوروبية لا تشجّع البتة حركة النموّ في مناطق الجنوب إذ أن الكميّة الإجمالية للحاويات التي تجري مناوالتها في الموانئ الخمسة عشر الأولى في منطقة المتوسط لا تتجاوز طاقة أكبر الموانئ في العالم.

تطوّر موانئ الحاويات في منطقة المتوسط
(بآلاف الحاويات سعة 20 قدم محمّلة و منزلة)

رتبة 2008	رتبة 2009	الميناء	البلد	2008	2009
1	1	بلنسية	اسبانيا	59.3	65.3
4	2	بورسعيد	مصر	2.3	47.3
3	3	ألخيزيراس	اسبانيا	32.3	04.3
2	4	جيويّا تورو	إيطاليا	47.3	86.2
5	5	مارساكسلوك	مالطا	3.2	26.2
6	6	أمبارلي	تركيا	26.2	84.1
7	7	جنوة	إيطاليا	77.1	53.1
11	8	دمياط	مصر	24.1	26.1
9	9	حيفا	إسرائيل	4.1	14.1
10	10	لاسبيزيا	إيطاليا	25.1	05.1
13	11	مرسين	تركيا	844	843
12	12	إزمير	تركيا	895	826
14	13	تارنت	إيطاليا	786	741
8	14	كونستانتا	رومانيا	38.1	594
15	15	ليفورن	إيطاليا	778	592

للاستفادة بشكل كامل من حركة التجارة الدوليّة ، تستثمر حكومات عديد الدول بكثافة في تطوير البنى التحتيّة و شبكات النقل و المنشآت اللوجستيّة. ومن بين أهمّ المشاريع في مجال أنظمة النقل الدوليّة مشروع توسعة قناتي السويس و بنما، و تطوير خطوط السكك الحديدية الآسيوية لملاءمتها مع القطارات ذات السعة الكبيرة (الرابطة بين الصين و روسيا، و الخطّ العابر لسيبيريا)، و توسعة بعض الموانئ أو بناء منشآت مرفئية جديدة و بالخصوص على السواحل الآسيوية و في منطقة المتوسط.. و في ما يتعلّق بهذه المنطقة، أظهرت الدراسة الاستشرافيّة في إطار برنامج " الخطة الزرقاء " أن " شروط إسهام وسائل النقل في تحقيق التكامل داخل المنطقة المتوسطيّة يكمن في تعزيز المبادلات بين الجوار والتي تسهّل تكامل نظام الإنتاج و أيضا في إعادة النظر في التوجّه إلى تضخّم المنشآت. لم تعد الموانئ تعتبر، في الوقت الحاضر، كحلقات معزولة لشبكة النقل وإنما كمكوّنات أساسية لنظام تموين متواصل يعمل بالتوازي مع محطّات تابعة و محطّات داخل الأراضي فيما تعمل المحطات البحرية في بعض الأحيان كمستودعات كبرى تسمح بالقيام بعمليات جرد افتراضية مرنة.

. و في هذا السياق، تتجه بعض المبادرات نحو خلق شبكات مرفئية إقليمية مندمجة كما هو الحال بالنسبة إلى مرفئ منطقة البوي في إيطاليا و منطقة كالابريا ، و أيضا نحو تطوير الشبكات الحديدية (مثلا في مناطق جيويّا تورو، و ألخيزيراس و بلنسية). كما يتجه التفكير ، أكثر فأكثر، نحو تعاون أكثر تنسيقا بين الموانئ التي تتشابه أنشطتها و مصالحها كما هو حال الموانئ التي تستقبل الحاويات في جنوب إيطاليا.

وفي هذه التصورات التي تتعلق بالآفاق المستقبلية، لابد من الأخذ في الحسبان نشاط مجموعات الضغط الاقتصادية الكبيرة أو الدول الصناعية الصاعدة. وتجدر الإشارة إلى أن شركة "كوسكو" العملاقة الصينية قد اشترت أخيراً بمبلغ ثلاثة مليارات و ثلاث مائة مليون يورو امتياز استخدام الحوض رقم 2 لرسو السفن في مرفأ بيريه في اليونان لمدة 35 سنة واستثمرت 564 مليون يورو لتحديث المنشآت المرفئية ببناء رصيف جديد ضاعف طاقة هذا الحوض ثلاث مرات. ويفكر الصينيون في إحداث شبكة مرافئ، و مراكز لوجستية و خطوط حديدية لتوزيع منتجاتهم في كامل أوروبا أي باختصار في إقامة " طريق حرير" عصرية موجهة لتسريع التجارة بين الشرق والغرب وتعزيز التمركز الصيني في القارة الأوروبية. و هدف الصين، حسب بعض المحللين أن تجعل من ميناء "بيريه" اليوناني لنقل الحاويات مرفأ منقلبة يستطيع أن ينافس روتردام، أكبر ميناء أوروبي.

فوائد التجارة الدولية بالنسبة إلى القطاع الزراعي الغذائي

ينعكس ارتفاع حركة التجارة الدولية أيضا على النظام الدولي المتعلق بمنتجات الصناعات الغذائية. فمع استمرار ارتفاع حجم مبادلات المنتجات الزراعية، يتطور نظام المواصفات النموذجية لهذه المنتجات. إذ فقدت بعض المنتجات التقليدية، مثل السكر و البن، من أهميتها، لفائدة منتجات أخرى مثل الفواكه و الخضر و المنتجات اللبنية.

لقد ازداد الطلب بشكل ملموس على الفواكه المجففة و أصبح المستهلكون أكثر استعدادا لدفع أسعار أكثر ارتفاعا من أسعار الثمار الموسمية بالنسبة إلى الفواكه المتوفرة في غير مواسمها و التي أصبحت متوفرة في الأسواق بعد أن غدا بالا مكان من جهة الحفاظ على جودتها بفضل تكنولوجيات الحفظ المستعملة حاليا حتى في حالة نقلها لمسافات طويلة (وسائل نقل يمكن التحكم في درجة برودتها). من جهة أخرى، يشجع التوجه إلى تحرير الأسواق على تصدير المنتجات الزراعية. وتلعب أوروبا دورا هاما في هذا القطاع من السوق. إذ تحتل الآن المرتبة الثانية كمنتج و مصدر للفواكه المجففة. و قيمة هذه الصادرات في ارتفاع. و الأسواق الرئيسية للصادرات الأوروبية هي أسواق البلدان القريبة مثل سويسرا والنرويج و روسيا.

غير أن صادرات المنتجات ذات الجودة في ازدياد باتجاه أسواق اليابان و الصين و الولايات المتحدة و كندا و البرازيل. و المنتجات الأكثر تصديرا هي الحوامض و العنب و التفاح. و يمكن لمنطقة المتوسط أن تلعب دورا هاما للغاية في اكتساح هذه الأسواق لو فكترت بلدان ضفتي المتوسط الجنوبية و الشرقية في تطوير سياسات لوجستية طموحة و متكاملة.

التحديات اللوجستية

هناك فرص هامة للتنمية تنفتح أمام البلدان المتوسطية في قطاع الصناعات الغذائية على مستوى تنشيط المبادلات المشتركة و التجارة بين القارات. غير أن الجهود المبذولة لتحسين جودة المنتجات المعدة للتصدير و زيادة كميتها تبقى غير مجدية إذا لم يتم تدعيمها

بسياسة لوجستية ملائمة.

ليس هناك أدنى شك في أن إدارة شبكة تمويل الصناعة الزراعية الغذائية يتطلب جهداً إعلامياً متواصلاً. فالموزعون الرئيسيون يتابعون باستمرار ما يشتريه المستهلكون و الطريقة التي يتصرفون بها لضمان المزيد من النجاعة لعملهم وزيادة قدرتهم التنافسية في السوق. ويزداد أكثر فأكثر استخدام الحواسيب وأنظمة التواصل لمتابعة حركة تنقل البضائع بهدف ضمان سلامتها وجودتها. ومن بعض الأمثلة الدالة على ذلك استخدام الهواتف المحمولة وأنظمة التعرف بواسطة الترددات الهرتزية و شيفرات الخطوط العمودية. كما نستطيع أن نذكر أيضاً الأنظمة الآلية لخاصة بعمليات المتابعة و المراقبة وتعبئة الفواكه والخضراوات وتفريغها ونقلها.

كما ترتبط المشاكل اللوجستية أيضاً بالتنظيم الناجع و العقلاني لشبكات المبادلات، مما يعني تواجد مرافئ بأفضل التجهيزات ووضع تنظيم ترافقي لأرصدة المبادلات و السهر على توفير أفضل مردود للخدمات البحرية و تحقيق المردودية القصوى للشبكات.

وفي منطقة المتوسط، لاتزال حركة النقل البحري التقليدي أو باستخدام الحاويات محدودة باستثناء بعض الحالات. ولا يزال نقل المنتجات عبر البحر بطيئاً. فعلى صعيد المبادلات بين إيطاليا ومنطقة الشرق الأوسط مثلاً، لا تزال عمليات النقل البحري بالحاويات أو بواسطة سفن الدحرجة تنظم مرة كل أسبوع أو كل أسبوعين و تستغرق من سبعة أيام إلى أربعة وعشرين يوماً من مرفأ إلى آخر بسبب محطات التوقف التي تستوجبها الرحلة لشحن البضائع أو تفريغها. ويضاف إلى بقاء الرحلة الوقت الذي تستغرقه المعاملات الجمركية، و عمليات المناولة و إيصال السلع إلى وجهتها النهائية بحيث يتراوح إجمالي مدة النقل من 20 إلى 25 يوماً، و هو وقت أطول بكثير مما يستغرقه النقل البري و بالتالي أقل تنافسية. و في المقابل، يبقى النقل البري أكثر كلفة من النقل البحري بل إن كلفته باهظة لنقل مواد استهلاكية ومنها أساساً منتجات الصناعات الغذائية التي يجب تجديدها باستمرار. و البديل الوحيد لبعض المسالك التجارية هو النقل البحري. بيد أن الخدمات المبرمجة تبقى دون المستوى. و هناك من جهة أخرى، حركة نقل البضائع بين مختلف الموانئ المتوسطية التي تظل مجزأة جداً و نظراً لأنها لا تبلغ الأدنى الحاسم الضروري، فإنها لا تسمح بتنظيم رحلات متكررة و مبرمجة. و من بين الاستراتيجيات الممكن اعتمادها قد يكون من المفيد إقامة خطوط ذات أولوية لنقل المنتجات بحرياً بين سواحل المتوسط و تعزيز عمليات نقل مشتركة تسمح بتوفير حجم أدنى ضروري للتبادل يمكن أن تؤدي إلى تنظيم رحلات أسرع و أكثر تواتراً، أو إلغاء العراقيل الجمركية التي لا تزال كثيرة للغاية. و حتى يصبح بالإمكان تحقيق نتائج لوجستية من مستوى عال، يجب تحديد الموانئ التي يمكن أن تكون مرافئ للمناقلة بفضل موقعها الجغرافي وقدرتها على تجميع تدفق حركة النقل ثم إعادة توزيعها. و على سبيل المثال، فإن ميناء جيوياتورو أو أي ميناء آخر على الساحل الأيوني لكالابريا، مثل غوريغليانو، يمكن أن يجمع البضائع الآتية من مختلف مناطق الشرق الأوسط باتجاه الأسواق الأوروبية. وسوف تكون لمثل هذه العملية بالتأكيد، انعكاسات إيجابية تتمثل في تجميع كميات هامة من البضائع و تطوير خطوط نقل بحرية منتظمة و بوتيرة أكبر و تقليص المسافات و رفع درجة الإنتاجية أو تنمية السوق.

و لتوضيح مغزى دور مرفأ جيوياء تورو بالنسبة إلى المنطقة المتوسطة وإلى الأسواق الدولية، يمكن اقتراح دراسة تصوّرية على أساس إرسال حاوية سعة عشرين قدم من ميناء بورسعيد إلى ميونيخ (في ألمانيا) عبر ثلاثة مسارات دولية مختلفة هي: " بورسعيد - جيوياء تورو - ميونيخ " أو " بورسعيد - الخيزيراس - ميونيخ " أو " بورسعيد - روتردام - ميونيخ ". وفيما يلي التحليل المقارن للمسارات الثلاثة من حيث التكلفة و الفترة الزمنية ومن وجهة نظر زمنية مختلفة (في الحاضر و المستقبل).

الكلفة المالية للنقل المتعدد الوسائل وفق الخيارات الثلاثة

كلفة يورو/ سعة 20 قدم		عبر جيوياء تورو		عبر الخيزيراس		عبر روتردام	
حاضر	مستقبل	حاضر	مستقبل	حاضر	مستقبل	حاضر	مستقبل
474	474	744	744	1061	1061	1061	1061
2099	1599	2939	2439	921	921	921	921
2573	2073	3683	3183	1982	1982	1982	1982

الكلفة الزمنية للنقل المتعدد الوسائل وفق الخيارات الثلاثة

كلفة يورو/ سعة 20 قدم		عبر جيوياء تورو		عبر الخيزيراس		عبر روتردام	
حاضر	مستقبل	حاضر	مستقبل	حاضر	مستقبل	حاضر	مستقبل
63	63	134	134	218	218	218	218
21	21	31	31	12	12	12	12
70	28	70	28	28	28	28	28
154	112	235	193	258	258	258	258
6,5	4,5	10	8	11	11	11	11

وفي الوقت الحاضر وبالجمع بين السكك الحديدية والطريق البحرية، يبدو خيار

الشحن عن طريق روتردام الحلّ الأفضل من حيث الكلفة المالية، فيما يسمح خيار النقل عن طريق جيوياء تورو بكسب وقت أكثر مع الأخذ بعين الاعتبار أن الرحلات عن طريق السكك الحديدية بين المرفأ الإيطالي و بلدان أوروبا الوسطى ليست مؤمنة بانتظام. وفي حال تحسين النقل الحديديّ في المستقبل انطلاقاً من مرفأ جيوياء تورو، فسوف يكون بالإمكان توفير الوقت وخفض الكلفة المالية بشكل ملحوظ و تعزيز تنافسية المسلك الإيطاليّ. وهو ما سيسمح لجنوب إيطاليا بكسب مزيد من حصص السوق و لعب دور أكثر أهمية بالنسبة إلى قطاع

الصناعات الغذائية أو لقطاعات أخرى من الأنشطة. لهذا السبب تم اقتراح تركيز منشأة للتبريد في جيوياتورو. وينص المخطط الاستراتيجي لتطوير المجمع على تخصيص منطقة لإقامة غرف تبريد ولتصنيع المنتجات الزراعية الغذائية. ومن المتوقع أن يستفيد القطاع المهتم بالصناعات الغذائية الأكثر إنتاجية في كالابريا وصقلية من إقامة نظام لوجستي أكثر نجاعة إذا ما أصبحت إيطاليا الجنوبية منطقة محورية لنقل منتجات الصناعات الغذائية الآتية من بلدان المتوسط والمصدرة نحو الأسواق الدولية الكبرى.

خاتمة

يمكن لوسائل النقل واللوجستيك أن تنشط المبادلات. وعلى أي حال، يبقى من الضروري تحسين "الشبكات المتوسطة" مع إيلاء عناية خاصة للمنشآت المرفئية والعلاقات بين البلدان الواقعة على ضفاف المتوسط حتى يتسنى الوصول إلى الأسواق الكبيرة لا في المنطقة الأورومتوسطية فحسب بل أيضا في المناطق النامية الكبرى أيضا. ومن المهم "إعطاء الأولوية للأنظمة اللوجستية والشبكات ولتطوير المرافق القادرة على أن تصبح مناطق محورية حقيقية لها شبكتها اللوجستية الخاصة بها ومرتبطة بكامل تراب البلاد. ومن وجهة النظر هذه، يجب على إيطاليا وبلدان الاتحاد الأوروبي الأخرى أن تتجه نحو بلدان الجنوب التي يعتبر نموها ضروريا لتحقيق نمو منتظم ودائم للاقتصاد الإيطالي والأوروبي.

فلمنطقة المتوسط طاقة نمو كبيرة ترتبط بتعداد سكاني هام لا يزال الدخل الفردي فيها غير مرتفع، كما ترتبط بوجود موارد غزيرة بشرية بالخصوص، وبأسواق واعدة خاصة في قطاع الصناعات الغذائية إن بلدان ضفتي المتوسط لها مصالح مشتركة في تعزيز التعاون الإقليمي لدعم تنميتها. والوعي - بهذا الترابط في المصالح هو الذي يجعل البلدان المتوسطية، في الشمال كما في الجنوب، قادرة على المنافسة على الساحة الجغرافية الاقتصادية الدولية.

دومنيكو غاتوسو

أستاذ في جامعة "ريجيو دي كالابريا" المتوسطية - إيطاليا.

قطاع النقل و اللوجستية في تركيا

محمد ساكر إرسوي

أستاذ في جامعة غلطة سراي (تركيا)

سلمى توزنلي

باحثة - مدرسة في المركز الدولي للدراسات العليا الزراعية و المتوسطية

تطوّر القطاع اللوجستيّ و تحوّل النظام الزراعيّ الغذائيّ في تركيا، بداية من الثمانينات، ونتيجة الإصلاحات البنيويّة الأساسيّة التي تمّ اتخاذها و انفتاح الاقتصاد على السوق الدوليّة، تطوّر قطاع اللوجستيك العصريّة، أي "مجمّل البنى التحتيّة، و التجهيزات والخبراء و العمليات التي تجعل من الممكن تدفق الموادّ و المعلومات و السيولة الماليّة بدءاً من اقتناء الموادّ الأوليّة مروراً بالإنتاج و التوزيع حتّى مائدة المستهلك . و قد دفعت إجراءات التشجيع الحكوميّة و انكماش السوق المؤسسات الخاصة إلى تطوير سوقها على المستوى الدوليّ و بذاقطاعا النسيج و الزراعة الغذائيّة كأهمّ مصدّرين باتجاه بلدان أوروبا و الشرق الأوسط.

و اتّسمت عشريّة 1990 بتطوّر مشهود للقطاع اللوجستيّ في تركيا. و هي الحقبة التي شهدت أيضاً بروز شركات كبرى للخدمات من حول الصناعات الغذائيّة ، و شركات توزيع كبيرة و منظّمة لها معاييرها و شروطها الخاصة في مجال التمويل و النقل والتخزين .

و كان لا بدّ من القيام بعملية مطابقة للمعايير الدوليّة على المستوى التكنولوجيّ والتنظيميّ. و في موازاة ذلك، ارتفعت الصادرات التركيّة فتحوّلت مؤسسات النقل شيئاً فشيئاً إلى شركات لوجستيّة حقيقيّة لتقديم الخدمات. و على الصعيّد الاستراتيجيّ الجيوسياسيّ كانت تطوّرات الأوضاع في منطقة البلقان، و انفتاح اقتصاديات بلدان أوروبا الوسطى والشرقيّة، و مناخ عدم الاستقرار في الشرق الأوسط تمثّل كلّها الكثير من الضغوط على الشركات التركيّة و الأنشطة التجاريّة.

و تترافق هذه الضرورة بالالتفاف على مناطق النزاع بسياسة تهدف إلى تخفيض كلفة النقل. و هو السبب الذي جعل الشركات اللوجستيّة تختار التوجّه تدريجيّاً إلى النقل المتعدّد الوسائل. وقد أحدث خطّ أوّل عام 1985 بين اسطنبول (حيدر باشا)

ورومانيا (كوستنس). ثمّ "أقيمت فيما عدّة خطوط لإيصال البضائع إلى إيطاليا و روسيا و فرنسا و أوكرانيا أو رومانيا. و تبقى شركة "إزلت مليري" الخاصّة للنقل المشترك والتي أسّست عام 1994 واشترتها الشركة الماليّة "كا.إر.كا" عام 2007 ، أكثر الشركات نشاطاً حتّى الآن في مجال النقل بسفن الدحرجة أو النقل "رو-رو" بين إيطاليا و البلدان الأوروبيّة.

و أُتِّسَمَت سنوات 2000 بأنها كانت فترة توسّع أكبر في تركيبتها بالنسبة إلى هذا القطاع اللوجستيّ الذي يحقّق نسبة 20 في المئة من النموّ سنوياً. منذ عام 2005 مما جعله يحتلّ المرتبة الثانية وراء قطاع السياحة في ترتيب أكثر القطاعات نشاطاً في البلاد. وهو ما يضع تركيا في المرتبة 39 عالمياً والمرتبة الثالثة في بلدان جنوب المتوسط وشرقه حسب بيانات البنك الدولي. ولم يعد هذا القطاع محدداً بوظيفة النقل فقط بل أصبح يشمل أيضاً شركات الخدمات التي تعرف بشركات الجزء اللوجستيّ الثالث، أي التي تتكفّل بمسؤوليّة إنجاز جزء متزايد الأهميّة من الاحتياجات اللوجستيّة لزبائنهم. وهو شكل من أشكال التخلّي لشركات خارجيّة عن الشركات المعنويّة عن مسؤوليّة إدارة المستودعات والنقل وكلّ الخدمات المرتبطة بذلك. وهي أنشطة تتطلّب استثمارات باهظة ويفضّل عدد كبير من الشركات التخلّي عنها.

وكان دخول رأس المال الأجنبيّ إلى هذا القطاع عاملاً محرّكاً لتطويره من خلال نقل التكنولوجيا الذي تقوم به الشركات الأجنبية نحو القطاع الوطنيّ. وتقدّر اليوم حصّة الشركات الأجنبية من مجمل حصص السوق اللوجستيّة بنسبة 30 في المئة من إجمالي السوق.

هيكلية قطاع النقل و اللوجستيّك

قطاع النقل و اللوجستيّك، الذي يضم العديد من المهن والأنشطة، يشغلّ مليوناً ومائة ألف أجير حسب إحصائيّات الدولة التركية لعام ألفين وتسعة. ويسيطر النقل البريّ بالشاحنات على هذا القطاع من حيث عدد الشركات العاملة في هذا المجال أو حصّته من مجمل المبادلات التجاريّة. ففي سنة 2009 كانت نسبة الواردات التركيّة التي تم نقلها بالشاحنات في حدود 42 في المئة (و بنسبة 46 في المئة بواسطة النقل البحريّ)، بينما ترتفع هذه النسبة إلى 59 في المئة في ما يتعلّق بالصادرات.

وعلى المستوى الوطنيّ يسجل النّقل البريّ تفوّقاً واضحاً حيث يؤمّن قرابة 90 في المئة من حجم الموادّ المنقولة و بقيمة إجمالية بلغت 41 مليار يورو عام 2008 تقدّر حصّة قطاع النقل و اللوجستيّك ما بين 8 إلى 12 في المئة من مجمل الناتج الداخليّ الخام. وأظهرت دراسة حديثة، أجرتها مؤسّسة كواترو بزّنس كونسلتنغ، وشملت 502 شركة لوجستيّك، أن القطاع يوفّر قيمة أنشطة جمليّة في حدود 120 مليار يورو. بيد أن الحيويّة الاقتصاديّة في القطاع تبقى غير متساوية. وهذا الوضع ناجم عن الحذر الذي تبديّه الشركات الصناعيّة، التي تعتبر أهمّ حلفاء الشركات العاملة في قطاع اللوجستيّك، تجاه شركات الجزء اللوجستيّ الثالث. فالشركات الصناعيّة الكبرى تتّبع في الغالب استراتيجيّة دمج لكلفة الأنشطة اللوجستيّة ضمن الكلفة العامّة ولا تقبل، لأسباب استراتيجيّة، تقاسم شاحنات التبريد أو المستودعات مثلاً مع المنافسين. وبسبب هذا الموقف الحذر، فإن حصّة الشركات المتخصّصة في الجزء اللوجستيّ الثالث بقيت دون نسبة 10 في المئة ونسبة نموّها ما بين

2005 و 2010 بلغت 7 في المئة بالكاد (مقابل 20 في المئة في المعدل لمجمل القطاع). ويبقى أن استراتيجيات الشركات الكبرى المتخصصة في الصناعات الغذائية تختلف عن بعضها البعض إذ يمكن وضع ترتيب نموذجي محدد لهذه الشركات وفق خصائصها في مجال السلوكيات والاستثمارات في اللوجستيات.

كبريات الشركات في قطاع النقل و اللوجستيك

هذه الشركات، العاملة على الساحة الدولية، تركّز بشكل شبه حصري على الأنشطة المتعلقة بالتجارة العالمية. وتجدر الإشارة إلى أنّ نسبة 54 في المئة من الصادرات و 24 في المئة من الواردات تؤمنها شركات النقل العالمية التي بلغ عددها 1340 شركة عام 2009 و قد تمّ إحصاء 2000 وكالة مختصة في مجال الإجراءات الجمركية و 250 شركة في مجال الجزء اللوجستي الثالث و 200 مستودع جمركي. غير أنّ ذلك لا يغيّر شيئاً في التركيبة المتباينة و المجزأة للقطاع. و هناك في تركيا ثلاثة نماذج للمعاملين في هذا القطاع :

- عدد كبير جداً من الشركات الصغيرة، التي تعمل حصرياً في قطاع النقل المحلي والتي تبحث عن تحقيق مكاسب على الأمد القريب في السوق ولها رؤية تقليدية بدون استراتيجية مستقبلية. وتمثل ثلثي الشركات الناشطة في هذا القطاع

- عدد هام من المؤسسات الصغرى و المتوسطة أكثرها على ملك عائلات، أسست في البدء للنقل البري قبل أن تتطور لتصبح شركات لوجستية ذات حجم أكبر. وتعتمد طريقة تسييرها تقليدياً على شخصية مؤسسها. ولها رؤية تجارية نشطة.

بعض المؤسسات الكبرى، أو الشركات القابضة، التي تطوّر استراتيجيات موجهة على المدى البعيد و المتوسط، معتمدة طريقة تصرف عصرية وتهدف إلى أن تصبح قادرة على المنافسة على الصعيد الإقليمي والعالمي. و جلّها شركات مختصة في الجزء اللوجستي الثالث. و من بينها الشركات الأجنبية التي استقرت في تركيا سواء عن طريق شراكة مع نظيراتها التركية أو عن طريق فتح فرع لها في البلد. هذه الشركات اللوجستية تستثمر كثيراً في الخارج و تنظّم أنشطتها على المستوى العالمي. و تعرض خدمات في مجال المناولة و نقل المنتجات الزراعية (الصناعية) و بالخصوص المواد المجمدة. و البعض منها متخصص بالذات في نقل منتجات الصناعات الغذائية (بايناك لوجستيك، نتلوغ لوجستيك/بولار اكس. ب، سيفاء، أو مسان...).

ترتيب أكبر شركات اللوجستيك في تركيا عام 2009

الشركة	مجموعة الانتماء	رقم الأعمال 2010 مليون ليرة تركية	رقم أعمال 2009 مليون ليرة تركية	تغير مابين 2009 و 2010	تواجد في الخارج
اسلتميري	كا.كار ولايات متحدة				
اوب.س تركيا	اوب.س ولايات متحدة	73,355	73,355	؟	
شيفا لوجيستيك	شيفا لوجيستيك ولايات متحدة	551	39,275	100% 10	
نتلوج لوجيستيك سرفيسي	عائلة شاك	4,459	03,329	70 38%	افغانستان، رومانيا
هوروز لوجيستيك	هوروز سركتلر غروبو	430	15,202	70 112%	المانيا، ايطاليا، روسيا، بولونيا
بوروسان لوجيستيك	بوروسان هولدنغ	6,395	47,300	70 31%	ولايات متحدة، الجزائر، امارات متحدة، كازاخستان، هولندا،
أومسان لوجيستيك	اويك	4,340	83,303	00 % 12	المانيا، فرنسا، بلغاريا، رومانيا، روسيا، اندريجان
فاسدات جيداجيتيم	اتا هولدنغ	3,336	76,216	00 % 53	
اكول لوجيستيك	انفس آد - امارات متحدة	1,313	14,300	30 % 4	المانيا، ايطاليا، رومانيا
بلناك لوجيستيك غروبو	غريت سركل فاوند - ولايات متحدة	9,281	16,251	20 % 12	ليبيا، مصر
مرسين اولوس لاراسي ليمان اسلتميسيلجي	اكفن هولدنغ. ب.س.ا. انترناسيونال	5,273	14,229	40 % 19	
رايساس لوجيستيك	رايساس غروبو	3,223	02,220	50 % 1	مالطا
مارس لوجيستيك	مارس لوجيستيك غروبو	4,199	34,210	20 % 5 -	فرنسا، تونس، المانيا، بلجيكا
غوكبورا	غوكبورا	0,175			المانيا، ايطاليا، رومانيا، فرنسا، بلغاريا، اندريجان

تأثير استراتيجيات الشركات الزراعية الصناعية الكبرى على هيكله قطاع النقل و اللوجستيك في تركيا

تمارس الشركات الصناعية من خلال تنظيم شبكتها القيمية تأثيرا لا جدال فيه على بنية القطاع اللوجستي باعتبارها تجسد دور العملاء الرئيسيين للشركات اللوجستية. و تطور

بعض الشركات قدراتها اللوجستية الخاصة بها لتحسين رقابتها على سلسلة الجودة، وعلى تكاليف النقل والتخزين. و ينطبق ذلك على الشركات العاملة في مجال تحويل اللحوم وصناعة الألبان. وعلى غرار الشركات المختصة في تربية الدواجن (سكينوغلو، بانفيت و جيديك بيليتش) ، التي تدرج الخدمات اللوجستية ضمن نشاطها. فقد أحدثت شركة سوتاس لصناعة الألبان قسما لوجستيا يشتمل على 1055 شاحنة صهريج و 47 شاحنة توزيع (موزعة على كامل التراب الوطني) وتموّن نحو 7800 نقطة بيع. وتستخدم شركة بينار، فرع مجموعة يشار للأنشطة الزراعية الغذائية، المصالح اللوجستية لشركة يو. ب. بي، الفرع الثاني لمجموعتها الأم لإيصال خدماتها إلى 152000 نقطة بيع على كامل التراب الوطني. أما شركة أيفس بلسن المتعددة الجنسيات لصناعة الجعة، وهي فرع لمجموعة الأناضول، فقد ضمنت منذ عام 2005 أنشطة التخزين والنقل في سياق أنشطتها الأخرى. وأما شركة تابي جيذا، الفرع الزراعي الغذائي لمجموعة أتا القابضة (الحاصلة على امتياز تمثيل شركات بورغر كينغ، سبارو- بوبأيز في أريا في تركيا) فقد أنشأت عام 1995 قسمها الخاص للخدمات اللوجستية الذي يحتل مكانه ضمن أضخم

خمس شركات لوجستية في تركيا. وتمتلك شركة أولكر جيذا صناعات، التابعة لشركة يلدز القابضة 30 في المئة من رأس مال مجموعة نتلوغ / بولار اكس. ب و هي ثاني أكبر شركة لوجستية في البلاد. ولا تزال شركة أولكر غروبو تعتمد على خدمات نتلوغ لتوزيع منتجاتها في السوق الداخلية

والعالمية. و كذلك الحال، في مجال النقل، على المستوى الوطني، لمنتجات الصناعات الغذائية المجمدة. وعموما لا تزال الشركات الكبرى حذرة ولا تعهد لغيرها بأنشطتها اللوجستية.

و يبدو أن الفروع التركية للشركات الزراعية الغذائية المتعددة الجنسيات تختار استراتيجيات مختلفة. إذ تعهد بسهولة أكبر بخدماتها اللوجستية إلى شركاء خارجيين وتعمل مع شركات خدمات متخصصة في مجال الخدمات اللوجستية الزراعية. من ذلك أنّ شركة نستله تلجأ إلى خدمات أيتاس لوجستية لتوزيع منتجاتها في غرب الأناضول... وتعتمد شركة أونيلفر على عقود شراكة مع اليسان للنقلات وبالسكايا.. وتعمل شركة كوكاكولا مع شركات سيمالوغلو و ألب لوجستية... وشركة ببسي كولا مع ناكاتاس لوجستية وشركة دانون مع ت.ل. و نتلوغ... ويمكن أيضا ذكر شركات هوسكان لوجستية، و غورس لوجستية، و اغرتلي لوجستية، و كاركان نقلات و بأرسان غلوبال لوجستية من بين كبريات الشركات في القطاع المتخصصة في الخدمات اللوجستية الصناعية الغذائية والتي تعمل مع الشركات الصناعية الغذائية الكبرى مثل شركات السكر الحكومية (تركيا سكر)، كوسكا، آتي غروبو، شايكو... والشركات المصدرة للمنتجات الطازجة، وخاصة منها الخضرو الفواكه، تلجأ هي الأخرى إلى خدمات الشركات اللوجستية فيما يتعلق بالنقل والوساطة الجمركية (تأمينات، وساطة جمركية...)

وارتفاع حجم وقيمة صادرات الفواكه والخضرة الطازجة من بين الأسباب التي دفعت شركات القطاع اللوجستي في تركيا إلى الانفتاح والاستثمار في قطاع النقل "رو - رو" (وتعني بالإنجليزية " رول أون - رول أوف بمعنى نقل البضائع بالدرجة داخل السفينة و خارجها). كما تجدر الإشارة في الأخير إلى أنّ المؤسسات الصغرى والمتوسطة التي

تشكّل الأغلبية الكبرى للشركات العاملة في القطاع الصناعي الغذائي في تركيا تلجأ إلى خدمات التخزين و النقل التي توفرها مؤسسات صغيرة الحجم مختصة في هذه الخدمات بما يضمن استمرارية البنية المنتشرة و المجزأة لقطاع النقل و اللوجستيك.

التوجهات المستقبلية : الاستثمار في البنى التحتية و تعزيز التواجد الدولي

لقد عرفت تركيا تحولات هامة على صعيد النقل و اللوجستيك منذ نهاية القرن العشرين. و هي جزء من برنامج الشبكات الأوروبية للنقل حيث أن الممرين أربعة وعشرة يمتدان حتى اسطنبول (مركز التحليل الاستراتيجي 2011). و تقوم تركيا ، بدعم من برامج التمويل للتأهيل للانضمام إلى الاتحاد الأوروبي ، باستثمارات عديدة في بناء سكك حديدية ، وكهربية الشبكة الحديدية الموجودة وخاصة لربط السكك الحديدية بمناطق الخدمات اللوجستية المرفئية. و هي جزء أيضا من برنامج ممر النقل " أوروبا - القوقاز - آسيا ". و تقوم بتطوير شبكة السكك الحديدية التي تربط شرق الأناضول بأذربيجان و جورجيا.

و هناك برنامج آخر كبير يدخل في إطار تعزيز البنى التحتية الاستراتيجية أسهم في تمويله البنك الأوروبي للاستثمار، و هو بناء نفق " مرمرة " الذي سوف يسمح خلال سنة 2013 بالربط بين ضفتي اسطنبول تحت بحر مرمرة عبر خطين حديديين أحدهما للنقل الحضري و الآخر للخطوط الكبرى للنقل التجاري.

و تجدر الإشارة أيضا إلى أن عديد الموانئ التي كانت إدارتها حتى الآن بأيدي مؤسسات حكومية تابعة للدولة تمّ التنازل عنها لمدة 36 سنة لمؤسسات لوجستية من القطاع الخاص لتكفّل في المقابل برصد استثمارات كبيرة لتعزيز البنى التحتية بغية زيادة قدرات التخزين و المناولة في هذه الموانئ.

و هناك مواقع أخرى (إزمير، اسكندرون، درينجه) قد تنقل في مستقبل قريب إلى القطاع الخاص. و هناك تطوّر آخر هام يتعلق بمشاريع لإحداث أقطاب لوجستية (أنقرة ، سامسون ، مرسين ، قرص ، إسكندرون) لتحسين التصرف في الشبكات اللوجستية المتعددة الوسائل والمتراصة. و هذه الاستثمارات تتم تحت إشراف السلطات المحلية ، البلديات و غرف التجارة و الصناعة، و تجمع بين المساعدات الممنوحة من الاتحاد الأوروبي في إطار برنامج التمهيّد للانضمام للاتحاد الأوروبي و التمويلات المحلية والوطنية التي تكملها رؤوس أموال خاصة. إذ بدأ القطاع الخاص ، بالفعل، في الاستثمار بشكل هام في قطاع النقل البحري و إدارة الموانئ من خلال خصخصة الموانئ التي كانت حتى عام 2005 ملكا لمصلحة السكك الحديدية التركية

والمؤسسات البحرية التابعة للدولة. و هذه التغييرات تقود أكبر الشركات اللوجستية في البلاد إلى اختيار حلول النقل المتعدّد الوسائل و النقل المركّب من خلال الاستثمار في البنية التحتية للموانئ و السكك الحديدية

ولابدّ من التأكيد أخيرا على الاستراتيجية الاقتصادية - الجغرافية لتركيا التي ما انفكت تنسج ، منذ عدّة سنوات، شبكة واسعة من الاتفاقيات التجارية الثنائية مع بلدان جنوب وشرق المتوسط.

اتفاقيات تجارية ثنائية

بين تركيا و بلدان جنوب و شرق المتوسط

البلد	إتفاقية تبادل حرّ	شراكات اقتصادية تجارية صناعية فنية وعلمية	حماية من الضريبة المزدوجة	اتفاقية حول سهولة النقل	تشجيع وحماية مشتركة للاستثمارات	إتفاقية حول التجارة البحرية	إتفاقية حول النقل البري والبحري	إتفاقية حول السياحة
الجزائر	X	X	X		X	X		
مصر	X	X	X	X	X	X	X	
اسرائيل	X	X	X		X			X
الأردن	X	X	X	X	X		X	
ليبيا		X			X			
لبنان	X	X	X		X		X	
المغرب	X	X			X	X	X	X
تونس	X	X	X		X	X	X	X
سوريا	X	X	X	X	X		X	X

يمكن لتركيا، بالتأكيد أن تطمح لأن تصبح منطقة محورية على الصعيد اللوجستيّ وبالتالي على الصعيد الاقتصاديّ . ويمثّل موقعها الجغرافيّ الاستراتيجيّ ونشاطها الصناعيّ والتجاريّ واستثماراتها واستراتيجيتها المستقبلية عوامل نجاح حاسمة في هذا الصدد. إنّ تأكيد القوة التركّية في قطاع الصناعات الغذائية على الصعيدين الإقليمي والدوليّ، يمرّ بدون شكّ عبر هذا البعد اللوجستيّ . ولكن عليها أن تضمن تحديث شبكات النقل (البريّ والبحريّ والحديديّ) واستكمال المشاريع الكبرى التي تقودها البلاد حاليا في مجال تدعيم البنى التحتية.

محمد ساكر إرسوي

أستاذ في جامعة غلطة سراي (تركيا)

سلمى توزنلي

باحثة - مدرسة في المركز الدولي للدراسات العليا الزراعية و المتوسطية

الوجستية المرفئية و النقل البحري قصير المسافة لصادرات الفواكه و الخضر الطازجة الاسبانية

راول كومبيز لوبيز

جامعة البوليتكنيك في بلنسية (اسبانيا)

إسبانيا قوة أوروبية و عالمية في قطاع الفواكه و الخضر الطازجة. و قد بلغ حجم صادراتها في هذا المجال عام 2010 زهاء تسعة ملايين وأربع مائة وتسعين ألف طن، أي نسبة 40 في المئة من إنتاجها. و أكثر المنتجات تصديرا هي الليمون الحامض 2، 3 مليون طن، و البندورة 0،74 مليون طن، والخس بحجم خمسمائة و سبعين ألف طن، و البطيخ أو الجبس بحجم أربع مائة و تسعين ألف طن و الخيار بحجم أربع مائة و خمسين ألف طن. وتسوق إسبانيا جلّ منتجاتها في أسواق الاتحاد الأوروبي، وبالذات نحو ألمانيا، وفرنسا، و المملكة المتحدة، و هولندا، و البرتغال. و تمثل هذه البلدان الخمسة لوحدها نحو 70 في المئة من إجمالي الصادرات.

و تتم الصادرات الإسبانية من الفواكه و الخضر الطازجة نحو هذه الأسواق عبر الشبكات البرية بالخصوص. غير أنّ العراقيل التي تواجه هذا الشكل من النقل ما انفكت تزداد مما يزيد من كلفته و يقلص من تنافسيته، إذ تواجه إسبانيا، بسبب موقعها الجغرافي، مشكلة كبيرة هي طول المسافات، هذا الطول الذي ينعكس أسعارا باهظة للنقل. و هذه العناصر تجعل البحث عن حلول بديلة أكثر إلحاحا.

و نظرا لأن النقل الحديدي لا يمثل، على المدى القريب، خيارا قابلا للاستمرارية و لأن النقل الجوي مخصّص حسب الأولوية لنقل المنتجات ذات القيمة المضافة العالية و على مسافات طويلة، فإن البديل الوحيد للطريق هو النقل البحري.

و مع أنّ الباخرة كانت و منذ زمن طويل و سيلة النقل الرئيسية للتجارة العالمية للفواكه والخضر (خاصة لتوريد الفواكه من بلدان أخرى)، فإن الأمر الجديد هو أن الاتحاد الأوروبي بصدد تشجيع نمط خدمي جديد : النقل البحري على مسافة قصيرة.

ويرتبط هذا النقل بإحداث طرق سريعة في البحر بين البلدان الأوروبية و البلدان الواقعة على ضفاف المتوسط. و هو ما قد يمثل فرصة جيدة لصادرات الفواكه و الخضر الطازجة الإسبانية.

و هذا الخيار مهم بالخصوص لبعض مناطق الإنتاج و التصدير الرئيسية الواقعة بالقرب من الموانئ. و ينطبق هذا الأمر، على سبيل المثال، على منطقة بلنسية، مركز الإنتاج الإسباني للحوامض و التي تتواجد فيها موانئ كاستيون، ساغونتو، بلنسية و غنديا. وكذلك منطقة المربية، أحد أهم أقطاب الاختصاص الأوروبية لإنتاج الخضر.

تجارة و لوجستية نقل الفواكه و الخضر الطازجة

السوق الدولية للفواكه و الخضر الطازجة هي أحد القطاعات الرائدة في عولمة القطاع

الزراعيّ الغذائيّ. فتقلص الحواجز أمام المبادلات ، وتخفيض أسعار النقل البحريّ، وتحسين ظروف حفظ المنتجات سريعة التلف، والاستثمارات في إقامة محطات متخصصة في بعض الموانئ، وتوسّع الأسواق التي تموّنها أهمّ الشركات المتعدّدة الجنسيّات المتخصصة في هذا القطاع، كلّها عوامل أدّت إلى حدوث نموّ مشهود للمعاملات في قطاع تجارة الفواكه والخضر الطازجة بداية من التسعينات.

على الصعيد الدوليّ، تتّسم هذه التجارة بكثافة إنتاج بعض الأصناف من هذه المنتجات (و خاصة الموز و الحوامض و فواكه بعض بلدان الجنوب : التفاح، و العنب، و الإجاص) ، و الفواكه الغريبة و الخضر في غير موسمها، من جهة، و من جهة أخرى بوزن بعض البلدان مثل الشيلي ، ونيوزيلندا و جنوب إفريقيا التي تعتبر من القوى التجاريّة الحقيقيّة رغم بعدها جغرافياً.

إنّ إنتاج هذه البلدان موجّه بشكل أساسيّ نحو التصدير و ويرتكز نظامها اللوجستيّ في هذا المجال على شبكة بحريّة - مرفئيّة فعالة جدا .

و يمثل نقل الفواكه و الخضر الطازجة وتوزيعها تحديًا للجماعات المرفئيّة. إذ أنّ مدّة الرحلة، و توضيب السلعة، و مصداقيّة إنجاز العمليّات في المهلة الزمنيّة الممنوحة ، و حرفيّة كلّ الأطراف المعنيّة، و القدرة على التكيّف مع متطلّبات شبكات التوزيع التجاريّ و سرعة إجراءات الرقابة الصحيّة ..، تمثّل متطلّبات لا يمكن لكلّ الموانئ الإيفاء بها. و من مساوئ النقل البحريّ للمنتجات سريعة التلف في بواخر مخصّصة لذلك جمع كمّيّات كبيرة من هذه المنتجات في فضاء و مدّة زمنيّة محدودة و ما يمكن أن ينجرّ عن ذلك من تغيّر في السعر الأوّلّي و من الصعوبة التي تواجه العاملين في قطاع الصناعات الغذائيّة في الاستجابة للمتطلّبات التجاريّة و اللوجستيّة.

بعض الموانئ في الاتحاد الأوروبيّ تتوفّر لها تجهيزات مختصّة لهذا النوع من الحركة. و هو مثلاً حال ميناء روتردام الذي سمح دوره المركزيّ في مجال التوزيع في أوروبا بإحداث شبكات تجاريّة و لوجستيّة قويّة و ذات فاعليّة كبيرة.

وحتى التسعينات، كانت إسبانيا قوّة مصدّرة بالخصوص لأنّ السوق الداخليّة كانت محميّة جدًا. و كانت أهمّ عمليّات النقل البحريّة تلك التي تنقل الموز من جزر الكناري و بعض الفواكه الغريبة. ثمّ فتحت السوق فتزايدت حركة التجارة لمختلف المنتجات سواء على مستوى التوريد (يتجاوز حالياً نصف مليون طنّ، و خاصة من بلدان خارج الاتحاد) أو على مستوى التصدير.

وهناك العديد من الموانئ التي تسهم بشكل نشط في التجارة البحريّة للفواكه و الخضر الطازجة : كورونيا، مارين - بونتفردا، فيغو و بيلباو على الواجهة الأطلسيّة، أو برشلونة، تاراغون، ساغونتو، بلنسية، غنديا، قرطاجنة والخيزيراس على الواجهة المتوسطيّة. و الملاحظ أنّ بعض هذه الموانئ تتوفّر فيها محطات مختصّة في مناولة المنتجات السريعة التلف أو في نقل الفواكه و الخضر الطازجة. وفي الموانئ الأخرى تصل المنتجات داخل حاويات مبرّدة يتمّ وصلها فيما بعد بالتوصيلات الكهربائيّة في مخازن الموانئ.

و المنافسة شديدة بين الموانئ على هذا النوع من الأنشطة لأنها تمثل قيمة إضافية عالية ولها جاذبية كبيرة. إن المشاركة في هذا النوع من النقل البحري دليل على جودة الخدمات و على النجاعة اللوجستية التي توفرها مثل هذه الموانئ. كما أنه ليس من السهل ضمان استمرار هذا النشاط بسبب الحركية الدوئية لشبكات النقل و التوزيع التي تتكيف باستمرار مع التغيرات المرتبطة بالمكاسب التي يمكنها الحصول عليها من اختلاف صيغ النقل و تنوع الموانئ. ومن الأدلة المعبرة في هذا الصدد، أن صادرات المغرب من الفواكه والخضر التي كانت طيلة سنوات تنقل براً عبر إسبانيا بعد عبور مضيق جبل طارق، عادت لتتنقل بحراً إلى ميناء بور - فوندر في فرنسا. وقد نجحت بعض الموانئ في دعم نشاطها في هذا المجال مستفيدة، على غرار ميناء تاراغونا، من قدرتها على الاستجابة للمتطلبات المتميزة لحفظ بعض المنتجات مثل ثمار الكيوي التي لا يمكن تخزينها مع فواكه أخرى.

و يعتبر حجم الصادرات الإسبانية من الفواكه و الخضر الطازجة عن طريق البحر ضعيفاً نسبياً مقارنة مع حجم الصادرات الإجمالية و طاقة إنتاج المناطق الواقعة بالقرب من بعض الموانئ. و أول مركز تجاري هو منطقة بلنسية التي تصدر 2,5 مليون طن من الفواكه ونصف مليون طن من الخضر والتي تتواجد فيها عدة شركات إسبانية (أنكوب، سان لوسار فروت، مارتينا فارو..) و المركز الثاني هو منطقة المريّة ، أول إقليم إسباني لإنتاج الخضر وتصديرها، إذ تصدر هذه المنطقة لوحدها 1,7 مليون طن ، أي نسبة 63 في المئة من إنتاجها. ولذا يبدو من المنطقي أن هاتين المنطقتين هما الأكثر اهتماماً بتطوير بدائل للنقل البري و توفير خدمات جديدة للنقل البحري.

بديل النقل البحري للمسافات القصيرة

النقل البري هو الوسيلة الأكثر استعمالاً في مجال التجارة البينية للبضائع. ويستحوذ على نسبة 76 في المئة من حركة الشحن، و هي نسبة في ارتفاع متزايد. و يبقى النقل بواسطة الشاحنات الوسيلة الأسرع و الأقدر على التكيف مع متطلبات العمل اللوجستي "في الميعاد" و من البيت إلى البيت. غير أنه يجب أخذ عدد من التكاليف الخارجية في الحسبان ، مثل التلوث وهدر الوقت بسبب ازدحام حركة السير، و عدد حوادث السير و تكاليف صيانة الطرقات. كما يجب الأخذ بعين الاعتبار تزايد عدد البلدان التي أصبحت تفرض رسوماً بيئية، و تقيد حركة جولان الشاحنات في أوقات محدّدة (وهو مثلاً حال القوانين الصارمة التي تحدّد أوقات عمل السائقين و فترات الاستراحة). و مع تطوّر المبادلات التجارية بين البلدان الأوروبية، أصبح الاحتكار شبه الكليّ للنقل بالشاحنات مشكلاً كبيراً يواجه المؤسسات الأوروبية. إذ أصبحت عديد البلدان الأعضاء في الاتحاد الأوروبي التي تبحث عن تخفيض تكاليف النقل تتجه نحو بدائل أخرى أكثر فاعلية من وجهة النظر الاجتماعية و تكاليف الطاقة.

إن إحدى الويئات السياسية الأوروبية في مجال النقل إحداث توازن في استخدام مختلف أنواع النقل. إذ منذ صدور الكتاب الأبيض حول "سياسة النقل الأوروبية في أفق عام ألفين وعشرة -ساعة الحقيقة"، والصادر عام 2001، بذل الاتحاد الأوروبي جهداً كبيراً

لتطوير بدائل للنقل البري من خلال تشجيع صيغ النقل الحديدي والبحري بهدف تطوير نظام نقل أقل تلويثاً، وأكثر استمرارية، وأقل تكلفة على المدى البعيد. وخلال العشرية الماضية، اتخذت المؤسسات الأوروبية عددا كبيرا من الإجراءات الهادفة إلى تحسين تنافسية النقل البحري ونشاط الموانئ. والبرنامج الأهم، في هذا السياق، هو برنامج "ماركو بولو اثنان". وهو يتعلق بالفترة الممتدة من عام ألفين وسبعة إلى عام ألفين وثلاثة عشر. ويهدف إلى تطوير الخدمات البحرية لسفن الحاويات أو بواخر الدحرجة التي تمثل بديلا للنقل البري. يضاف إلى ذلك، إحداث طرق سريعة للبحر في إطار شبكة النقل العابرة لأوروبا.

ويتميز هذا النظام بتأمين ثلاث رحلات على الأقل أسبوعياً مع ثلاث محطات توقف في كل رحلة على أقصى تقدير. ويرمي هذا البرنامج أيضا إلى وضع نظام مساعدات حكومية لإطلاق خدمات جديدة تضمن استمراريته، وتكون محدودة في الزمن ولا تتجاوز كلفتها المبلغ الضروري المقدّر لإطلاقه. وقد تصل المساعدات المالية إلى حدود 35 في المئة من الكلفة الإجمالية ولكنها لا تطبق إلا على تمويل البنى التحتية. وبالنسبة للمتعهدين في مجال النقل البري، فإن زيادة تكاليف النقل البري (بسبب زيادة أسعار المحروقات وفرض رسوم جديدة على استخدام شبكات الطرقات الأوروبية) تثقل ميزانيتهم وتحد من قدرتهم التنافسية. ويوفر لهم برنامج النقل البحري للمسافات القصيرة خيارا آخر للنقل المتعدد الوسائل كبديل عن النقل البري.

والموانئ الإسبانية التي توفر أكبر عرض من الخدمات ومن القدرة على توفير خدمات النقل البحري للمسافات القصيرة هما ميناء برشلونة وبلنسية اللذان يشغل كل منهما على حدة 46 و 35 خطاً من هذا النوع من الخدمة. ويتواجد الميناءان في إطار الطريق البحرية السريعة للجنوب الغربي. وإذا كان ميناء بلنسية يوفر العديد من الامتيازات التي من بينها الدخول مباشرة إلى مناطق الإنتاج، فإن ميناء برشلونة يفرض نفسه في مجال النقل البحري للمسافرين. والمؤسسة الرائدة في هذا النوع من الخدمات هي مؤسسة غريمالدي الإيطالية التي توفر انطلاقاً من ميناء بلنسية خطين باتجاه كاهلياري - سالرنو وليفورن في إيطاليا. وتتجه النية إلى إقامة ثلاثة خطوط انطلاقاً من برشلونة باتجاه سيفيتافيكيا وليفورن في إيطاليا وبتجاه طنجة في المغرب. وفي ميناء بلنسية تقوم شركة غريمالدي، بالخصوص، بتحميل مقطورات على سفن "رو-رو" وفي ميناء برشلونة تقوم بشحن مقطورات وشاحنات بأكملها على سفن للاستعمال المشترك "رو-باكس"، أي لنقل الشاحنات والمسافرين في الوقت نفسه. ولكل من هذين النظامين محاسن ومساوئ. إذ أن نظام نقل الشاحنات بأكملها (مع السائق على متنها) يفترض سعرا مرتفعاً بالنسبة لمتعهد النقل البري، ولكن له ميزة مزدوجة وهي أن السائق يقوم بنفسه بالصعود بالشاحنة إلى الباكسة والنزول منها دون أن يرتبط بعمال الميناء، وكذلك سهولة تحميل الشاحنة بحاويات أو حمولات أخرى في طريق العودة.

ورغم الجهود المبذولة فإن محاولات تركيز مثل هذه الخدمات للنقل البحري للمسافات القصيرة في ميناء المريّة كانت متواضعة النتائج. إذ لا توجد في هذا الميناء سوى ثلاثة خطوط من هذا النوع ولم يتجاوز حجم البضائع التي تم تداولها عام 2010

أكثر من 53451 طنّ . وفي بعض الحالات، انتهت المحاولات المبذولة قبل الأوان ولم تنجح، كما هو الحال بالنسبة إلى مشروع الأندلس لنقل المنتجات البستانية بين ميناءي المريّة ودنكيرك في فرنسا. وهناك مشروع آخر قيد التنفيذ الآن يهدف إلى إقامة شبكة لنقل المنتجات سريعة التلف من المريّة باتجاه السواحل الأطلسيّة و المتوسطيّة لأوروبا. ومشروع آخر لهيئة الموانئ في المريّة ومؤسسة خليج ميناء المريّة لإقامة خط بحريّ مع المملكة المتّحدة.

فرص من أجل استخدام أمثل للقدرات اللوجستية لتصدير الفواكه و الغلال

يحتاج تصدير الفواكه و الخضر الطازجة الإسبانية إلى تطوير بدائل للنقل البري التقليديّ وخاصة باتجاه أوروبا. بيد أنّ التقدّم المسجلّ حتى الآن باتجاه استخدام صيغ نقل أخرى لا يزال متواضعا. وقد تمّ ، في البداية، تقديم مشروع النقل البحري للمسافات القصيرة كخيار أكثر مردودية. ولكن النتائج الحاصلة بقيت للأسف دون التوقّعات المحدّدة و طاقة النموّ المأمولة. إذ أن حركة النقل المسجّلة تشكو من قلة المرونة ومن نقص العرض في الخدمات الضروريّة للاستجابة لطلبات متعهّدي النقل، والمصدّرين و المشتريين للسلع. وعدد المشاريع المرضية محدود و الخدمات المعروضة لا تغطي سوى جزء ضئيل من حاجات القطاع. وإن كان متعهّد النقل البري الذي يلجأ إلى خدمات النقل البحري للمسافات القصيرة قد يوفر تكاليف المحروقات و الصيانة و الوقت الضائع في الطريق، فإنه يواجه مشكلة الوقت الضائع بسبب الإجراءات الجمركيّة، رغم أن السلع هي سلع تابعة لبلدان الاتحاد الأوروبي، وكذلك بسبب المعاملات الإداريّة لدى مصالح الموانئ. كما أنه مضطّر للتكيّف مع جمود مصالح العمّال في الموانئ التي تسيطر عليها مؤسسات احتكاريّة، خاصة عندما تكون هذه المصالح مسؤولة عن شحن المقطورات.

بقيت الإشارة أخيرا إلى أن الاتفاقات المبرمة بين مجهّزي السفن ومتعهّدي النقل البري والمصدّرين لضمان الحدود الدنيا من الحركة التجاريّة و عدد الرحلات الضروريّة لتشغيل المنشآت اللوجستية ، لا تزال تواجه صعوبات في التنفيذ. وما يمكن قوله في نهاية المطاف أن التغييرات في سياسات التمويل التي تتبعها كبريات شركات التوزيع (التحوّل من تقديم الطلبات أسبوعيا إلى تقديمها يوميا) تبقي على النقل البري كواحدة من أكثر وسائل النقل مرونة، خاصة وأن طرق البحر السريعة لا تعمل حتى الآن باستمرار على امتداد اليوم والأسبوع.

راول كومبيز لوبيز

جامعة البوليتكنيك في بلنسية (اسبانيا)

عندما تتعثر الصادرات البرازيلية في الجزائر بسبب مشاكل لوجستية

محمد نايلي – صحافي بجريدة "الوطن" الجزائرية

دأب البرازيل منذ سنوات على تدعيم مكانته العالمية كعملاق أمريكا الجنوبية الاقتصادي وكمصدّر رئيسي للمنتجات الغذائية منها الزيوت النباتية والحبوب واللحوم، مما أتاح له اكتساح أسواق جديدة. ونمت صادراته الغذائية من مجموع الصادرات العالمية من 2.8٪ سنة 2000 إلى 5٪ سنة 2010. وخلال الفترة ذاتها ارتفعت قيمة صادرات البرازيل من منتجات الصناعات الغذائية من 15.5 مليار دولار أمريكي إلى 70 مليار دولار، وهو ما يمثل ثلث مجموع صادراته. في سنة 2011 دعم البرازيل مكانته كعملاق اقتصادي حيث أضحى ثالث مصدّر عالمي بما يعادل 95 مليار دولار.

من جهة أخرى، دعمت الجزائر مكانتها كمستورد كبير للمنتجات الغذائية والزراعية من مصادر جغرافية مختلفة من بينها البرازيل الذي اكتسح أسواقا عربية من بينها السوق الجزائرية. وسنحاول من خلال هذه الدراسة التطرق إلى حدود هذه العلاقة التجارية بين البلدين، خاصة وأن السوق الجزائرية متميزة بكثرة تعقيدها ذات الطابعين الإداري واللوجستي.

تطور الصادرات البرازيلية نحو الجزائر

شهدت العشرية الأولى بعد الألفية الثانية ارتفاع الواردات الغذائية الجزائرية وتنوع مصادرها الجغرافية، وهو ما يستجيب لسياسات هذا البلد التجارية ولرغبة عدد كبير من المستثمرين الجزائريين العاملين في هذا القطاع. ويسعى البرازيل بدوره إلى تحفيز علاقاته مع بلدان الجنوب وإلى دعم حضوره الاقتصادي في العالم العربي. ويندرج هذا التقارب في إطار تفعيل اتفاقية "المنظومة الشاملة للخيارات التجارية" والتي تم التوقيع عليها في "ساو باولو" بالبرازيل سنة 2004 والتي تضم 43 بلدا من بينها الجزائر. وتسمح هذه الاتفاقية بإقامة تبادلات تجارية بين البلدان النامية وتكون معفاة جزئيا أو كليا من الرسوم الجمركية وذلك في إطار تفاهات إقليمية ودولية. ولا شك أن المنتجات الزراعية البرازيلية استفادت من هذه الاتفاقية لاكتساح السوق الجزائرية.

في سنة 2011 احتل البرازيل المرتبة التاسعة في قائمة الدول التي تستورد منها الجزائر حاجياتها بما فيها المنتجات الزراعية التي تمثل 90٪ من الصادرات البرازيلية نحو شمال إفريقيا. ومن بين أهم المنتجات التي تستوردها الجزائر من البرازيل نجد القصب واللفت السكرين وزيت الصويا واللحوم ومشتقاتها.

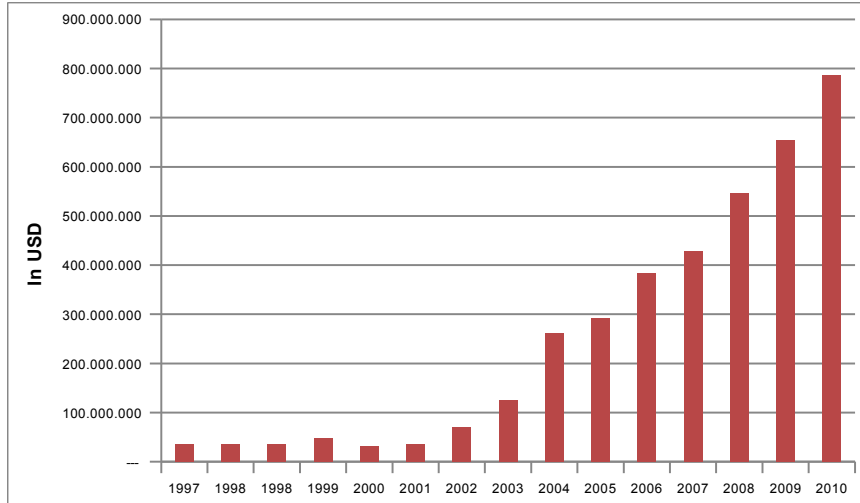
وما انفكت قيمة الصادرات البرازيلية نحو الجزائر تتطور حيث ارتفعت من 50 مليون دولار في نهاية التسعينات إلى 300 مليون دولار سنة 2005 لتصل إلى 790 مليون دولار سنة 2010.

وارتفع هذا الرقم إلى 840 مليون دولار خلال السداسي الأول لسنة 2011، أي ما يعادل 17٪ من مجمل الواردات الزراعية الجزائرية للسنة ذاتها. ويؤكد هذا الرقم ازدياد نسق التبادل التجاري بين البلدين خاصة وأن احتياجات الجزائر الغذائية المتزايدة لا يمكن تلبيتها إلا بالاعتماد على الأسواق الخارجية. نشير هنا إلى أن

الواردات الغذائية تحتل المرتبة الثالثة في قائمة مجموع الواردات الجزائرية. وتبلغ تكلفتها السنوية 10 مليون دولار أمريكي وذلك حسب ما تؤكد مصالحي وزارة التجارة الجزائرية.

تطور حجم صادرات المنتجات الزراعية البرازيلية نحو الجزائر بين 1997 و 2010 (بالدولار)

المصدر: مصلحة الإحصاء الزراعي البرازيلية (بتصرف)



ويُفسّر ارتفاع حجم الواردات البرازيلية نحو الجزائر بعاملين اثنين أولهما توسع صلاحيات السلطات الجزائرية في الإشراف على قطاع التجارة الخارجية وتدخلها المتزايد في عمليات استيراد المواد الاستهلاكية ذات الطلب الواسع. وثانيهما أن السلطات الجزائرية إنما تعبر عن منحنى سياسي مفاده أنه تدعم التعاون بين بلدان الجنوب وذلك من خلال تكثيف عمليات استيراد المنتجات الزراعية البرازيلية وبخاصة زيت الصويا واللحوم المجمدة.

عراقيل لوجستية من شأنها التأثير على زخم التبادل التجاري

تشير الإحصاءات الرسمية إلى أن البرازيل حقق نجاحات باهرة في اختراق الأسواق الجزائرية. إلا أن هناك عاملين اثنين من شأنهما الحد من زخم التبادل بين البلدين وهما بعد المسافة الجغرافية بين البلدين والمشاكل اللوجستية التي تواجهها الموانئ الجزائرية. وقد يؤدي ذلك إلى ارتفاع تكلفة استيراد المنتجات البرازيلية نحو الجزائر، مما يدفع المستوردين الجزائريين إلى البحث عن أسواق بديلة وغير مكلفة.

تفضيل الأسواق الإقليمية

حققت الواردات الجزائرية من البرازيل تطورا ملحوظا بين سنتي 2004 و 2009، وذلك بفضل الدور المتصاعد التي تضطلع به بعض المصالح العمومية التابعة للدولة الجزائرية (كالديوان الوطني الجزائري لإنتاج أغذية الماشية، والديوان الجزائري المهني للحبوب وشركة تحويل وتعليب اللحوم) والتي تتحكم بشكل شبه تام في قطاع التجارة الخارجية. إلا أن هذا القطاع بدأ يفتتح بداية من 2010 عام على الاستثمارات الخاصة والتي يسعى أصحابها إلى التخفيض من تكلفة الواردات خاصة تلك الموظفة في مجال نقل المنتجات.

وتشير الإحصاءات إلى أن 70٪ من واردات الحبوب نحو الجزائر متأتية من السوق الفرنسية وهو ما يؤكد رغبة الموردين الجزائريين في التعامل مع أسواق إقليمية قريبة جغرافيا من الجزائر بدل التزود من أسواق بعيدة تبقى الملجأ الأخير الذي يمكن استيراد بعض منتجاته غير المتوفرة في الأسواق الأوروبية ومتوسطة.

ارتفاع تكلفة النقل

أثر ارتفاع أسعار المحروقات سلبا في التبادل التجاري بين البرازيل والجزائر وهو ما أكدته رئيس جمعية الموردين الجزائريين الذي كشف أن تكلفة النقل البحري للواردات الجزائرية ارتفع مؤخرا ليناهاز 7000 دولار أمريكي يوميا لكل باخرة شحن. وفي تقرير صدر في 2011 أشار البنك الدولي إلى أن التكلفة اللوجستية لكل طن من القمح تستورده 10 بلدان عربية تبلغ 36 دولار أمريكيا، وهو ما يمثل هاجسا لكل الموردين.

مشاكل البنية التحتية

يعاني الموردون الجزائريون من ارتفاع تكلفة النقل البحري وكذلك من قدم البنية التحتية للموانئ الجزائرية وعدم مطابقتها للمواصفات الحديثة. وهو ما يدفعهم إلى السعي إلى التحكم في تكلفة وارداتهم وذلك بالبحث عن أسواق قريبة جغرافيا من الجزائر وتجنب نقل منتجاتهم عن طريق البحر.

وتملك الجزائر 15 ميناء تجاريا بحريا من بينها 5 فقط تتوفر فيها شروط المواصفات الدولية وهي موانئ الجزائر العاصمة، وهران، بجاية، دجنن وعنابة. ويساهم نظام تسيير هذه الموانئ في ارتفاع تكلفة الواردات. وأشار تقرير صدر سنة 2008 إلى أن الموانئ الجزائرية متميزة سلبا بقلّة إنتاجيتها وبطول طوابير الانتظار فيها وهو ما يؤثر على تكلفة نقل البضائع نحو هذا البلد والتي تعد الأعلى في المنطقة المتوسطية. وهكذا تجد الجزائر نفسها عاجزة عن الاستفادة من تطور حجم المبادلات التجارية البحرية على المستوى العالمي والذي بلغ 4.5٪ سنة 2008.

في سنة 2010 تفتنت السلطات الجزائرية إلى هذا المشكل وكلفت "شركة تسيير مساهمات الدولة-الموانئ" "سوجيبور" بوضع خطة تهدف إلى تحديث الموانئ الجزائرية وذلك بإنشاء مجموعة من الأقطاب المتكاملة التي تربط الموانئ البحرية الجزائرية بباقي شبكات النقل البري والحديدي في البلاد. ومن المتوقع أن يؤدي ذلك إلى مزيد تسهيل نقل البضائع بين السواحل الجزائرية وباقي التراب الجزائري. إلا أننا نشير إلى أن تحديث الموانئ هذا غير كاف لوحده لحل مشكل ارتفاع تكلفة الواردات والذي يُعزى إلى عوامل أخرى كالبيروقراطية والتعقيدات الجمركية في الجزائر.

خاتمة

بالرغم من أن هذه المشاكل اللوجستية تؤثر سلبا على حجم المبادلات التجارية، يبقى البرازيل شريكا تجاريا هاما للجزائر يصعب الاستغناء عنه بالنسبة لبعض المنتجات التي تبقى غير متوفرة بكميات هامة في الأسواق المتوسطية والأوروبية. وكمثال على ذلك نذكر واردات السكر البرازيلي التي تبلغ 20 مليون طن سنويا واللحوم والزيوت النباتية التي تعادل 10٪ من مجموع الواردات الجزائرية لهذه المنتجات.

لمجابهة ارتفاع تكلفة استيراد المنتجات البرازيلية نحو الجزائر لا بد من إحداث نظام مشترك بين حكومتي هذين البلدين كالإعفاء الضريبي واستحداث مناطق تبادل حر. ولا بد أن تعمل السلطات الجزائرية كذلك على حل المشاكل اللوجستية التي تؤثر سلبا على نسق التبادل التجاري مع هذا العملاق الاقتصادي لأمريكا الجنوبية. ويمثل تحديث الموانئ الجزائرية أولوية مطلقة من شأنها المساعدة على تذليل صعوبات تفريغ البواخر المحملة بالمنتجات الواردة من البرازيل وتوزيعها على كامل التراب الجزائري. وتبقى مسألة تبسيط الإجراءات الجمركية مسألة لا تقل أهمية. ختاماً لا بد من الإشارة إلى أن المصدّرين البرازيليين مدعوون هم أيضاً إلى تطبيق أسعار تفضلية لصالح شركائهم الجزائريين وهو ما سيساعد حتماً على المحافظة على زخم المبادلات التجارية بين البلدين.

محمد نايلي – صحافي بجريدة "الوطن" الجزائرية

التخزين والتبريد الصناعيان في تونس : الحصيلة والمشاكل والدروس لفتح آفاق المستقبل

حليمة بن هويدي ثريا

مديرة عامة بالنيابة للتبريد الصناعي (الإدارة العامة للصناعات الغذائية - وزارة الصناعة - تونس) - ممثلة تونس لدى المعهد الدولي للتبريد - ممثلة المعهد الدولي للتبريد لدى لجنة التنسيق المكلفة بالشرق الأوسط التابعة لمفوضية التراتيب الغذائية (التابعة للمنظمة العالمية للأغذية والزراعة "الفاو" والمنظمة العالمية للصحة)

تعتمد كثير من القطاعات الزراعية ذات القيمة المضافة العالية على التخزين والتبريد الصناعيين وذلك لحفظ منتجات قابلة للتلف سريعا أو لتخزين منتجات أخرى في انتظار ترويجها في الوقت المناسب أو تصديرها إلى أسواق معينة تفرض قيودا صارمة فيما يخص نوعية المنتجات. ويلعب التبريد الصناعي دورا هاما في تحويل المنتجات الخام بطريقة صناعية قبل ترويجها في الأسواق ذلك أنه يتيح المحافظة على جودة المنتجات ويساعد على التحكم في فوائض الإنتاج وتخزينه إلى حين ترويجه في الأسواق. كما أنه يتيح تزويد هذه الأخيرة وبصفة منتظمة بمنتجات ذات جودة عالية. كما يساعد التبريد الصناعي المزارعين على الحصول على موارد مالية منتظمة وعلى تامين منتجاتهم أو تعظيمها من قبل المستهلكين. وتمثل التجربة التونسية في قطاع التخزين والتبريد الصناعيين نموذجا يمكن الاقتداء به في المنطقة المتوسطية.

التخزين والتبريد الصناعيان في تونس

يحتل هذا القطاع مكانة استراتيجية في الاقتصاد التونسي حيث أنه يساهم في ضمان الأمن الغذائي للبلاد وفي تطور النسيج الصناعي فيه.

ويعود التبريد الصناعي بتونس إلى بداية الستينات من القرن الماضي. لكنه شهد تطورا ملحوظا بداية من التسعينات حيث أن 60٪ من مخازن التبريد المنتشرة على التراب التونسي لا تتجاوز سننها العشر سنوات. وشهدت طاقة استيعاب هذه المخازن ارتفاعا هاما حيث أنها كانت لا تتجاوز 1300 متر مكعب سنة 1967 لترتفع إلى 512.000 متر مكعب سنة 1996 ثم إلى 1.5 مليون متر مكعب سنة 2010 من بينها 250.000 متر مكعب مخصصة للتجميد الصناعي. ونشير هنا إلى أن 77٪ من وحدات التبريد بتونس لها طاقة استيعاب تتجاوز الألف متر مكعب من بينها 41٪ تتجاوز طاقة استيعابها 3.000 متر مكعب.

ويعزى هذه النتائج الجيدة إلى السياسات التي تبنتها السلطات التونسية والهادفة إلى تطوير قطاعي الزراعة والصادرات الغذائية وذلك بفضل التنظيم المحكم لمسالك تخزين المنتجات وتوزيعها. ولتشجيع الاستثمار في هذين القطاعين، تمنح السلطات التونسية المستثمرين مجموعة من الامتيازات الجبائية كتخفيض يصل إلى 75٪ من ثمن الأرض التي تُحدث فوقها وحدات التبريد الصناعي ومنها أيضا إعفاء ضريبي كامل وكذلك منحة مالية تناهز 25 إلى 30٪ من كلفة المشروع، من شأنها تحفيز هؤلاء لمستثمرين على الانتصاب في المناطق الداخلية.

ويبلغ عدد وحدات التبريد الصناعي بتونس 900 وحدة فردية وجماعية ملحقة بأقطاب صناعية مختصة في تحويل المنتجات الزراعية كالحليب ومشتقاته وتجميد ثروات البحر وإعداد الأطباق الغذائية الجاهزة للاستهلاك وتبريد وخن الغلال واللحوم ومشتقاته. وتتوزع هذه الوحدات بين القطاعين الخاص 87٪ والعام 13٪.

وتحتكر الخضر والغلال (خاصة التمر والتفاح والإجاص والخوخ والرمان والحوامض و البطاطا) حوالي 70٪ من طاقة التخزين الجمالية (التي تبلغ حوالي 1.1 مليون متر مكعب) موزعة على 580 وحدة تبريد (330 وحدة مخصصة للغلال و 250 وحدة للخضر) منها 1.072 مليون متر مكعب مخصص للتبريد 28.000 متر مكعب للتجميد. أما باقي الوحدات وعددها 320 وحدة فهي مخصصة لتخزين ثروات البحر 14٪ واللحوم 5.5٪ والحليب ومشتقاته 5.4٪ والمثلجات الغذائية 3٪ ومنتجات أخرى 3٪ (بيض، خميرة غذائية، إلخ..).

التبريد الصناعي والتجارة الخارجية

تخضع قطاعات تصدير المنتجات الزراعية إلى كراس شروط صارم وإلى زيارات ميدانية يقوم بها مختصون وفنيون هي ضرورية للحصول على أي ترخيص يسمح بممارسة هذا النشاط. وتصدر تونس أساسا التمر وغلال البحر والخضراوات والغلال ومشتقات الحليب وهي منتجات يقع خزنها في محلات تبريد صناعي قبل تصديرها. وبلغت الكميات المصدرة بين 2007 و 2011:

- 80.000- طن من التمر وهو ما يمثل نصف الإنتاج الوطني.
- ثروات البحر حوالي 2.000 طن وهو ما يعادل خمس الإنتاج الجملي السنوي في تونس.
- -24.000- طن من البرتقال خاصة صنف "المالطي" و"بلنسية لايت" وهو ما يمثل حوالي 40٪ من الإنتاج الوطني لهذين الصنفين.
- 14.000- طن من البطاطا الموسمية (تونس تنتج حوالي 180.000 طن سنويا من البطاطا والتي تُعد المنتج الأول في قائمة الخضراوات في تونس من حيث المساحة المزروعة وكميات الإنتاج
- 32.500- طن من الخضراوات والغلال الأخرى كالطماطم والفراولة والخرشوف
- -9.000- طن من مشتقات الحليب خاصة القشطة.

ومن ناحية الجدوى الاقتصادية، تمثل غلال البحر و التمر أكثر المنتجات المخزنة والمبردة التي يتم تصديرها إلى الخارج (51٪ و 35٪). وتعتبر اليونان أول شريك تجاري يستورد الأسماك الطازجة المنتجة والمبردة في تونس. أما إيطاليا وإسبانيا فإنهما تستأثران بحوالي 90 ٪ من غلال البحر التي يتم إنتاجها وتجميدها بتونس قبل تصديرها. أما المغرب والمملكة العربية السعودية وبعض بلدان الاتحاد الأوروبي (فرنسا، إيطاليا، ألمانيا، المملكة المتحدة، بلجيكا وإسبانيا) فإنها تستورد الخضر والغلال التونسية بكميات متباينة.

في المقابل تستورد تونس سنويا حوالي 87.000 طن من الخضر والغلال من بينها 43.000 طنا من البطاطا الصالحة للاستهلاك أو للبذر، و 32.400 طنا من الموز و 28.000 طنا من غلال البحر ومشتقات الحليب، وحوالي 5.000 طنا من لحوم البقر (تونس تنتج محليا حوالي 49.500 طنا من لحوم الضأن

و 9.000 طنا من لحوم الماعز . وتستورد تونس هذه المنتجات من أسواق قريبة جغرافيا مثل بلدان المغرب العربي والاتحاد الأوروبي وبعض بلدان إفريقيا جنوب الصحراء.

مشاكل التخزين والتبريد الصناعيين

- لا يقع سوى استغلال حوالي 60٪ من طاقة الاستيعاب الجمالية لوحداث التخزين والتبريد بتونس. ويُعزى ذلك إلى عدة عوامل أهمها الصبغة الموسمية للزراعة في تونس وارتباطها بموسم وكميات الأمطار مما يؤدي إلى نقص في كميات الإنتاج. وينجر عن هذه العوامل نقص في المهارات الفنية لليد العاملة التي تعنى بتخزين وتبريد الخضر والغلّال، وكذلك افتقار مراكز التخزين والتبريد لتجهيزات متطورة خاصة بالفرز والشحن والترصيف، باستثناء قطاعي التمور والحوامض اللذين يعتمدان على تجهيزات ومخابر علمية متطورة.
 - تعتمد بعض مراكز التخزين والتبريد على تجهيزات غير ملائمة وغير مطابقة للمعايير العصرية، مما يتسبب في استهلاك مفرط للطاقة وبالتالي ارتفاع تكلفة الإنتاج.
 - ضعف التأهيل المهني أثر سلبا في تطور القطاع من الناحية التكنولوجية.
 - قلة اليد العاملة المختصة.
 - جهل بالمقاييس العلمية الخاصة بتخزين وتبريد الخضر والغلّال.
 - جَلّ مراكز الخزن والتبريد التابعة للقطاع الخاص والموجهة للسوق المحلية تُدار بطريقة تقليدية بالرغم من أن القانون يفرض عليها شروطا صارمة. فكثير من العاملين فيها يجهلون المقاييس العلمية لتخزين وتبريد هذا المنتج أو ذاك، وينعكس ذلك سلبا على جودة المنتجات ويؤدي إلى تلف جزء كبير منها يناهز 17٪ قبل ترويجها في الأسواق وخلاله. ويؤدي ذلك أيضا إلى فقدان ثقة المستهلك في المنتجات المبردة والمثلجة صناعيا.
 - ضعف شروط النظافة والمراقبة الصحية في ظل غياب نظام يتيح تعقب مراحل إنتاج وتخزين وتبريد وترويج المنتجات. وينعكس ذلك سلبا على جودة هذه الأخيرة وكذلك على صحة المستهلك.
 - ضعف طاقة تخزين وتجميد اللحوم والخضر والغلّال.
 - استهلاك مفرط للطاقة يضاهي 3 أو 4 أضعاف ما هو جار العمل به في بلدان أوروبا الغربية، وهو ما يثقل كاهل الصندوق الوطني للتعويض. ويمكن تقادي مثل هذه الأعباء الإضافية إذا تم احترام الشروط التقنية لعمل التجهيزات وصيانتها بصفة دورية ومنتظمة.
 - وصيانتها بصفة دورية ومنتظمة.
- أما القطاعات المهنية العاملة في مجالي التخزين والتبريد الصناعيين والموجهة للأسواق الخارجية فإنها تعتمد بحكم التزاماتها تجاه شركائها الأجانب على تجهيزات متطورة جدا يديرها فنيون مختصون تم انتدابهم خصيصا لهذا الغرض. في المقابل تتميز المؤسسات التي تروج منتجاتها في الأسواق الداخلية بضعف هيكلتها، حيث أنه غالبا ما يقع تسييرها من قبل ثلاثة أو أربعة أشخاص يقومون بجل العمليات التقنية منها والإدارية. تُستثنى من هذه الفئة مؤسسات التخزين والتبريد التابعة للأقطاب الصناعية المختصة في الصناعات الغذائية.
- إن آفاق تطور قطاع التخزين والتبريد بتونس تبقى مشجعة إذا تم إحداث مجمع مهني يقوم بمعالجة القضايا التالية:
- إيجاد حلول للمشاكل التقنية والمالية والاقتصادية التي يعاني منها القطاع.
 - تقديم مقترحات عملية تهدف إلى تنظيم وتطوير عمل المهنيين العاملين في هذا القطاع.
 - وضع خطة تهدف إلى معالجة المشاكل المتعلقة بالأوضاع الاجتماعية للعمال وضمان حقوقهم.

- التفاوض مع السلطات المختصة بشأن مواضيع أخرى كالرسوم الجمركية والمحافظة على البيئة وعلى جودة المنتجات ومراقبة حالة الأسواق في الداخل والخارج.

ملاحظات عامة

تبين التجربة التونسية أن عديد المستثمرين الخواص والحكوميون هم متحمسون لتطوير أداء قطاع التخزين والتبريد بتونس والتحكم في متطلباته العلمية والتقنية. ومن شأن إحداث مجمع مهني يوطر عمل كل المتدخلين في هذا القطاع أن يساعد على حل عديد المشاكل وذلك بالتعاون مع السلطات التونسية التي ما انفكت تدعم هذا القطاع. إن تحديات التجربة التونسية في التخزين والتبريد الصناعيين تنطبق على بلدان أخرى.

اختيار أنظمة التبريد وتحديد حجمها

لا شك أن أنظمة تبريد ضخمة تزيد من استهلاك الطاقة وتثقل الكاهل المالي للمستثمرين. كما أن أنظمة التبريد المعتمدة يمكن أن تكون نتائجها سلبية إذا لم تؤخذ بعين الاعتبار الظروف المناخية التي تميز المكان الذي تم فيه تركيز مخازن التبريد. يمكن الحصول على نتائج مرضية إذا تم احترام الشروط التقنية التالية :

- التبريد الأولي للمنتجات الطازجة وذلك باستعمال تقنية التبخر المكثف في المناطق الحارة والجافة، ولكن بشرط توفر المياه كمًّا وكيفا.
- الاعتماد على التبريد في حالة تزايد الطلب اليومي على المنتجات المبردة أو في حالة وجود فارق حراري مرتفع جدا في ذات اليوم.
- لا بد من استخدام هذه الأجهزة على نحو يرشد إلى حد كبير استهلاك الطاقة واستخدامها وشريطة الالتزام التام بالشروط التقنية لعمل التجهيزات والقيام بفحص دوري لهذه الأخيرة من قبل مهندس مختص توكل إليه مهمة وضع خطة متكاملة تهدف إلى اقتصاد الطاقة. أخيرا لا بد من الأخذ بعين الاعتبار وجود شبكة صيانة قريبة جغرافيا من المكان الذي يقع فيه تركيز أجهزة التبريد ومخازنه .

يد عاملة مختصة في الصيانة وتشغيل التجهيزات

يجب وضع خطة متكاملة تهدف إلى تكوين وتدريب العمال على التعامل السليم والعلمي مع المنتجات المبردة وتشغيل وصيانة التجهيزات. ولعل أصحاب المؤسسات العاملة في قطاع التخزين والتبريد سيستفيدون من تشغيل موارد بشرية كفوة.

أما في ما يخص المنتجات فلا بد من احترام الشروط الحرارية الخاصة بكل منتج، حيث أن درجة حرارة زائدة عن الحد الأقصى المسموح به يمكن أن تتسبب في تلف المنتجات وربما إلى مضاعفات صحية خطيرة لدى المستهلكين. وبالمقابل فإن الإفراط في تبريد المنتجات يمكن أن يؤدي إلى تلف هذه الأخيرة خاصة الخضر والغلال التي تفقد أنسجتها تحت تأثير حرارة جد منخفضة وغير محكمة. كما يجب على العملة احترام درجة رطوبة مناسبة في أماكن التخزين وذلك للحيلولة دون تجفف المنتجات أو تلفها تحت تأثير رطوبة غير متحكم فيها. كما أنه يجب التذكير بأن بعض الخضر والغلال ذات الخلايا الحية تتطلب عناية خاصة. ولا بد من أخذ

عينات منها قصد تحليلها وقياس درجة الأوكسجين والأزوت وثاني أكسيد الكربون والكحول التي تحتوي عليها. وحتى يكون التخزين والتبريد عملية سليمة من الناحيتين الاقتصادية والصحية، يجب أن تحتكم اليد العاملة المعنية بهذا القطاع إلى مهارات فنية وعلمية تؤهلها للقيام بأنشطتها بصفة جيدة.

جودة المنتجات القابلة للتخزين والتبريد

إن جودة المنتجات النباتية الطازجة هي عامل أساسي لكل عملية تخزين وتبريد. فالمنتجات التي ذبلت أو تم جنيها قبل وقت معين أو تلك التي أصابها ضرر ما أو تفتقر إلى الكميات اللازمة من الأملاح المعدنية والمغذية معرضة حتما إلى تلف خصائصها الحيوية وربما إلى تلفها كليا وبنسق سريع. أما المنتجات ذات المصدر الحيواني فهي تحتاج إلى عناية خاصة وإلى احترام شروط النظافة وذلك للمحافظة على خصائصها البكتريولوجية والحيلولة دون حصول مضاعفات صحية لدى المستهلكين.

ختاما لا بد من احترام جميع هذه الشروط حتى يتمكن قطاع التخزين والتبريد الصناعيين في تونس من مزيد التطور والنجاعة.

حليمة بن هويدي ثريا

مديرة عامة بالنيابة للتبريد الصناعي (الإدارة العامة للصناعات الغذائية - وزارة الصناعة - تونس)

الحليب قطاع أساسي في الصناعات الغذائية بتونس

ناصر مُحمّدي

المعهد العالي للعلوم الفلاحية بشط مريم – سوسة (الجمهورية التونسية)

سيرين درّاج

المعهد الوطني للعلوم الفلاحية بتونس

يُعتبر قطاع الحليب قطاعا استراتيجيا في تونس حيث أنه يلعب دورا هاما في تحقيق الأمن الغذائي والمساهمة في التنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلاد. ويمكن القول إن هذا القطاع يمثل نظاما اجتماعيا في حد ذاته في تونس. فالارتفاع السريع لكميات الإنتاج يُفسر بالعناية التي توليها السلطات التونسية هذا القطاع والتي تبرز من خلال المراجعة الدورية لسعر هذا المنتج الغذائي الهام ودعم إنشاء مراكز تجميعه وتحويله صناعيا. إلا أن الصبغة الموسمية للإنتاج تتسبب في عدة مشاكل تؤثر بطريقة مباشرة على كميات وجودة الحليب المتوفر في الأسواق.

سياسة قطاع الحليب

مر قطاع الحليب بتونس بتجربتين اقتصاديتين متباينتين في الزمن والغايات. تتمثل التجربة الأولى في استيراد الحليب من الخارج على شكل مسحوق يقع بعد ذلك تحويله في تونس إلى حليب سائل. أما التجربة الثانية وهي الأهم فهي تقوم على تشجيع الإنتاج المحلي وذلك باستيراد أبقار حلوب من فصيلة "هولشتاين" واتخاذ جملة من التدابير الهادفة إلى تطوير العلف الحيواني وإحداث مراكز لتجميع وتصنيع الحليب ومشتقاته والحد من الواردات والتحكم في الأسعار. في سنة 2008 قامت السلطات التونسية بسن قوانين تفرض شروطا حازمة في ما يخص النظافة وجودة التجهيزات والتقنيات المستعملة في تجميع وتصنيع الحليب ومشتقاته، وهي شروط يجب احترامها قصد الحصول على أي ترخيص لممارسة هذا النشاط.

الجانب الاقتصادي

يُعتبر قطاع الحليب ثاني قطاع بعد قطاع اللحوم من حيث أهميته الاقتصادية والاجتماعية في مجال تربية الماشية بتونس. فهو يُشغل حوالي 9% من مجموع اليد العاملة في الصناعات الغذائية. إلا أنه يشكو من جملة من المشاكل الهيكلية والظرية راجعة أساسا إلى هشاشة وضبابية النظام المعتمد في تجميع الحليب الطازج وتصنيعه.

ويساهم قطاع تربية الماشية بحوالي 38.6% من الإنتاج الزراعي بتونس وبحوالي 15% من القيمة المضافة التي حققها هذا الأخير سنة 2010. أما قطاع الحليب فهو يساهم بحوالي 26% من القيمة الجمالية للإنتاج الحيواني بتونس. ويستفيد قطاع الماشية باستثمارات ضخمة تناهز 173 مليون دينار ما انفكت تنمو بما يعادل 13%. كما أنه يتلقى دعما ماليا سنويا من السلطات التونسية يناهز 20 مليون دينار. إلا أن القطاع يبقى هشًا

بسبب انعدام التنسيق بين مختلف المتدخلين فيه (مربي الأبقار، جامعي الحليب والصناعيين) تطور عدد رؤوس الماشية والتركيبية الجينية للقطيع

يحتل قطاع تربية الأبقار مكانة هامة في سياسة الإنتاج الزراعي بتونس حيث أنه يُعتبر قطاعا استراتيجيا ومصدرا أساسيا للحليب واللحوم. يتكون قطيع الأبقار سنة 2010 من حوالي 440.000 بقرة تتوزع إلى صنفين: 223.000 بقرة ذات أصول أجنبية و 217.000 بقرة ذات أصول محلية أو مهجنة. ونشير هنا إلى أن قطيع الأبقار سجل انخفاضا ملحوظا خلال العشرية الأخيرة حيث نزل عدده من 482.000 رأس سنة 2000 إلى 440.000 رأس سنة 2010.

جدول 1 : تطور قطيع البقر الحلوب في تونس (1000 بقرة أنثى)

سنة	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
أبقار أصيلة	204	211	215	211	195	205	215	223	220	220	223
أبقار محلية أو مهجنة	279	273	276	255	241	239	234	231	229	220	217
المجموع	482	484	491	465	435	444	450	454	449	440	440

المصدر: الإدارة العامة للدراسات والتنمية الفلاحية بتونس- 2010.

وتعود ملكية جل القطيع إلى مربين صغار يمارسون نشاطهم في إطار وحدات استغلال محدودة المساحة، مما يؤكد ضرورة تطوير شبكات تجميع الحليب الطازج حتى تكون قريبة منهم.

جدول 2: توزيع قطيع البقر حسب مساحة الاستغلال وحسب عدد الرؤوس (%)

حجم وحدة الاستغلال (بالهكتار)							حجم القطيع (عدد الرؤوس)
المجموع	100	50-100	10-50	5-10	5		
54.4	0.3	0.7	10.3	9.5	24.6	1-3	
35.9	1	2.2	13.9	8.1	10.7	4-10	
7.7	1.1	0.8	3.8	1.1	0.9	11-20	
4.1	1.4	0.7	1.2	0.6	0.2	21-50	
1.8	1.3	0.1	0.4	-	-	51-100	
5.1	5.1	-	-	-	-	100+	
100	10.2	4.5	29.6	19.3	36.4	المجموع	

المصدر: المجمع المهني المشترك للحوم الحمراء والألبان - تونس 2012.

الإنتاج

يساهم قطيع البقر الحلوب بحوالي 95٪ من إنتاج الحليب (لا تتجاوز مساهمة الماعز والأغنام 5٪). وبرغم عديد المشاكل التي يعاني منها قطاع تربية الماشية كمشكل الأعلاف وانخفاض عدد رؤوس الماشية خاصة الأبقار الحلوب، شهد إنتاج الحليب تطورا ايجابيا يُقدر بحوالي 1.65٪ خلال العشرية الأولى من هذا القرن حيث ارتفع من 908.000 طن سنة 2000 إلى 1.088.000 طن سنة 2011. ويُعزى هذا النمو في الإنتاج إلى الجهود التي بُذلت في تونس منذ ما يزيد عن ربع قرن من أجل تحقيق الاكتفاء الذاتي من الحليب ومشتقاته.

جدول 3: تطور إنتاج الحليب بين 2000 و 2011 (ألف طن)

السنة	الإنتاج
2000	908
2001	916
2002	940
2003	891
2004	864
2005	920
2006	971
2007	1006
2008	1014
2009	1030
2010	1059
2011	1088

المصدر: الإدارة العامة للدراسات والتنمية الفلاحية بتونس- 2012

تجميع الحليب

يمثل تجميع الحليب الطازج حلقة مهمة من حلقات إنتاجه، حيث يقع الاعتماد في هذا الغرض على شبكة متعددة النقاط تمثل همزة وصل بين المنتجين والصناعيين. وتتكون هذه الشبكة من 235 مركزا لتجميع الحليب الطازج تحصل 188 مركزا منها على ترخيص حكومي على أن تقوم بقية المراكز بأعمال صيانة تؤهلها للحصول على نفس الترخيص.

وتمثل الكميات المجمعة 59٪ من الإنتاج الجملي للحليب الطازج في تونس، يتم تحويل 85٪ منها إلى المراكز الصناعية المختصة في تصنيع الحليب والتي توظف يدا عاملة مختصة وتستخدم تقنيات وتجهيزات متطورة ومخابر تحليل عصرية لنقل الإنتاج وحفظه وفحصه. لكن قطاع الحليب يعاني من مشاكل أهمها سوء التنظيم وعدم الشفافية حيث أن حوالي 40٪ من كميات الحليب الطازج يتم ترويجه دون المرور بشبكات التجميع المرخص لها والتي تقوم وجوبا بمعالجة أولية للحليب قبل نقله إلى المراكز الصناعية. في بعض المناطق يتم تجميع الحليب الطازج من قبل دخلاء على القطاع وذلك في ظل غياب نظام يسمح بتعقب مختلف مراحل الإنتاج ومراقبة الجودة واحترام شروط النظافة. ويتولى ستون مجمعا مهنيا الإشراف على تجميع الحليب الطازج لدى المزارعين المنخرطين وغير المنخرطين. وارتفعت كميات الحليب الذي تلقت هذه المجمعات المهنية إلى 599 مليون لتر سنة 2009 مع نمو سنوي يناهز 3.5٪. ويُعزى هذا النمو إلى أن

صندوق التعويض الحكومي يقوم منذ سنة 1983 بدفع منحة للمنتجين تساوي 20٪ من ثمن الحليب الطازج. كما أن السلطات التونسية تقوم بمراجعة دورية للمنحة المدفوعة لمراكز تجميع الحليب والتي تطورت من 15 مليما عن كل لتر في بداية الثمانينات إلى حدود 40 مليما منذ 1994.

جدول 4: تطور تجميع الحليب بين 2000 و 2009 (مليون لتر)

السنة	الحليب المجمع
2000	444
2001	469
2002	485
2003	458
2004	483
2005	517
2006	560
2007	579
2008	589
2009	599

المصدر: الإدارة العامة للدراسات والتنمية الفلاحية بتونس- 2010.

تطور الطلب على الاستهلاك

تطور استهلاك الحليب في تونس من 83 لتر لكل ساكن سنة 1994 إلى 110 لترات سنة 2010. ولئن يبدو معدل الاستهلاك هذا محتشما إلا أنه يقارب ما هو مسجل في دول المنطقة (38 لتر لكل ساكن في المغرب و 95 لتر بالجزائر). وتشير الإحصائيات إلى أن استهلاك الحليب ارتفع في تونس بحوالي 10٪ منذ 2007. ويُفسر ذلك بتدفق مئات الآلاف من السياح الليبيين والجزائريين على تونس مما أعطى زخما لاستهلاك هذا المنتج الغذائي.

تصنيع الحليب وتوزيعه

شهد قطاع صناعة الحليب ومشتقاته بتونس نموا ملحوظا خلال الخمس عشرة سنة الأخيرة يقدر بحوالي 13٪، يعود أساسا إلى الآثار الإيجابية التي أفرزها تطوير مراكز تجميع الحليب الطازج. وتتركز غالبية هذه المراكز في ولايات شمال البلاد ذات الكثافة الزراعية العالية. وتُعتبر "مركزية الحليب بالوطن القبلي" من أكبر هذه المراكز. غير أن تطور تربية الأبقار الحلوب بطريقة عصرية في محافظات أخرى كصفاقس والمهدية ومنطقة "الساحل" أدى إلى إنشاء مراكز تجميع إضافية ليرتفع عددها الجملي سنة 2011 إلى 44 مركزا، تتلقى يوميا 2860 مليون لتر من الحليب الطازج.

وسجلت كميات الحليب التي تقوم مراكز التجميع هذه بنقلها إلى الأقطاب الصناعية المختصة نموا ملحوظا حيث ارتفع حجمها من 487 مليون لتر سنة 2000 إلى 680 مليون لتر سنة 2009. كما سجلت في الفترة

ذاتها كميات الحليب المخصصة لتصنيع المشتقات ارتفاعا مهما حيث قفزت من 95 مليون لتر إلى 155 مليون لتر (كميات مخصصة لصنع "الياغرت" أي الزبادي) ومن 73 مليون لتر إلى 125 مليون لتر (كميات مخصصة لصنع الجبن). و تستأثر صناعة الحليب الصالح للشرب بحوالي 75٪ من طاقة عمل مجمل الوحدات الصناعية المخصصة لصناعة الحليب ومشتقاته، أي حوالي 1.7 مليون لتر يوميا وهو ما يمثل 62٪ من كميات الحليب الطازج المجمع يوميا بالبلاد التونسية.

جدول 5: تطور تحويل الحليب الطازج بتونس بين 2000 و 2009 (مليون لتر)

السنة	الحليب المبستر	زبادي	جبن
2000	319	95	73
2001	309	96	75
2002	334	104	81
2003	312	97	80
2004	336	100	83
2005	347	112	85
2006	360	125	95
2007	378	140	110
2008	419	144	116
2009	400	155	125

المصدر: الإدارة العامة للدراسات والتنمية الفلاحية بتونس- 2010.

أما مسالك توزيع وترويج الحليب المصنع بطرق بدائية فهي تبقى مجهولة حيث أن ثلث الإنتاج لا يمر بالمسالك المنظمة مما ينعكس سلبا على كامل القطاع ولا يساعد على التواصل بين منتجي الحليب وجامعيه ومصنعيه. ويعاني هذا القطاع من مشاكل عدة أهمها الاحتكار الذي يؤثر على جودة المنتجات وأسعارها وهو تصرف يقوم به مضاربون يستغلون الطابع الموسمي للإنتاج وتقلب نسق الاستهلاك وذلك قصد التأثير على أسعار المنتجات وجودتها. وتوجد بتونس ثلاثة أنواع من مسالك توزيع الحليب: مسلك غير منظم موجه للاستهلاك الذاتي وبيع فائض الإنتاج على المستوى المحلي، ومسلك منظم مرتبط بأقطاب صناعية، وأخيرا مسالك حديثة ارتبط ظهورها بالتوجه اللبرالي الذي أخذه الاقتصاد التونسي في السنوات الأخيرة.

خاتمة

يتألف قطاع الحليب في تونس من حوالي 112.000 منتج صغير وبضع مئات مراكز تجميع الحليب الطازج و عشرة مراكز صناعية. ويشكو هذا القطاع من مشاكل هيكلية وظرفية راجعة أساسا إلى هشاشة منظومة

إنتاج الحليب الطازج وتجميعه. ولهذا لا بد من تفعيل العمل المشترك والتنسيق المحكم بين مختلف المتدخلين في هذا القطاع من أجل الدفاع عن مصالحهم ودفع القطاع إلى مزيد من النجاعة. ولئن تبدو عملية تنظّم جامعي الحليب بمصنعيه عملية مُيسّرة، فإن توحيد صفوف المنتجين تبقى عملية صعبة ومعقدة. والواقع أن مستقبل قطاع الحليب في تونس مرهون بتحقيق المعادلة التالية: لا يمكن تحقيق تنمية مستدامة في هذا القطاع بدون مشاركة فعالة لجميع أطراف هذا القطاع ولاسيما صغار المنتجين

ناصر مُحمّدي

المعهد العالي للعلوم الفلاحية بشطّ مريم – سوسة (الجمهورية التونسية)

سيرين درّاج

المعهد الوطني للعلوم الفلاحية بتونس

مقابلة مع طارق توفيق

الرئيس السابق لغرفة الصناعات الغذائية لدى اتحاد الصناعات المصرية

س : ماهي مكانة المنتجات الزراعية ومنتجات الصناعات الغذائية المحلية في الأنشطة الاقتصادية المصرية ؟

ج : إن الاقتصاد الزراعي المصري يشكل تقريبا 17 بالمائة من الأنشطة الاقتصادية الوطنية. هذا يعني إذن أهمية هذا القطاع المتزايدة في الاقتصاد المصري لاسيما وأن لدينا فجوة غذائية نظرا لأن وارداتنا تفوق صادراتنا السنوية بحوالي ثلاثين مليار جنيه مصري. فصادرات مصر من المنتجات الزراعية والغذائية هي 27 مليار جنيه بينما وارداتنا في حدود 60 مليار جنيه. زد على ذلك أن قطاع الزراعة ومنتجات الصناعات الغذائية يضطلع بدور هام في سوق العمل باعتباره يستوعب لوحده بشكل مباشر أو غير مباشر أكثر من خمسين بالمائة من اليد العاملة في البلاد.

س : ماهي أهم المشاكل اللوجستية المطروحة في جمهورية مصر العربية والمتصلة بنقل المنتجات الزراعية ومنتجات الصناعات الغذائية ؟

ج : لا نستطيع التعميم. فهناك قطاعات متطورة جدا. وهناك قطاعات لايزال وضعها يشكو من مشاكل عديدة كما كان عليه الأمر عليه أحيانا منذ مائة عام. لابد إذن من أن نكون حذرين في التعاطي مع هذه المسألة. ومهما يكن الأمر فلدينا مشكل حقيقي لوجستي في القطاع الزراعي الداخلي . فالفاقد الزراعي في ما يخص الحبوب حسب الإحصاءات الرسمية يتراوح على الأقل بين خمسة عشر وعشرين بالمائة. وهذا هدر. أما بشأن المنتجات الزراعية الأخرى القابلة للتلف بشكل سريع بسبب قصور لديه علاقة بالنقل والخزن وهو مثلا حال الخضراوات والثمار الطازجة ،فإن نسبة التلف تتراوح بين خمسة وعشرين وخمسين بالمائة من المحاصيل بالنسبة إلى الطماطم على سبيل المثال. وهذا مؤشر مباشر على أن الوضع اللوجستي في مصر لايزال قابلا للتطوير أو هو غير متطور إجمالا. يضاف إلى ذلك أن المشكلة اللوجستية تطرح أيضا في قطاع الصادرات ولكنها أقل حدة مما هي عليه الحال بالنسبة إلى المنتجات المعدة للاستهلاك الداخلي لأن قطاع الصادرات تطور تطورا إيجابيا جدا خلال السنوات العشر الماضية.

وفي ما يخص التجارة الداخلية، أعتقد أن المشكلة تكمن في عدم وجود مراكز لوجستية وعدم وجود وسائل نقل نهري متطور وعدم وجود منافذ بيع متطورة بالتجزئة. 1 بالمائة فقط من هذه المنافذ مصنف بوصفه قطاعا منتظما. وأما التسعة والتسعون بالمائة الأخرى فهي مدرجة في الاقتصاد غير الرسمي.

س : ماهي أهم المشاكل اللوجستية المطروحة بشأن خزن المنتجات المعدة للاستهلاك الداخلي وحفظها ؟

ج : حصلت طفرة في السنوات العشر الأخيرة في البلاد في مجال بناء ثلاجات التبريد على مستوى الجمهورية أدت إلى الحد من مشكلة الخزن . ومن هنا يمكن القول عموما إنه لا وجود لمشاكل كبيرة في مجال خزن

منتجات الصناعات الغذائية. ولكن ينبغي أن نكون حذرين بهذا الخصوص أيضا باعتبار أن هناك مشاكل لا تزال تطرح في ما يخص عرض المنتجات في منافذ البيع لأن كثيرا من هذه المنتجات تحتاج إلى تبريد.

ولا يزال قطاع المنتجات المعدة للاستهلاك الداخلي يشكو من قصور على هذا المستوى وبالتالي فإنه يحتاج إلى استثمارات كثيرة. وفي ما يخص الحبوب، يمكن القول إن نسبة المحاصيل المفقودة لا تعتبر نسبة مقبولة. وعليه فإنه عندنا قصور شديد جدا في الاستثمار في صوامع الحبوب على مستوى الجمهورية كلها بالرغم من هذه الآلية موجودة بالفعل منذ سنوات. ولكنها لا تلبي الحاجة المطلوبة بدليل أن كثيرا من الحبوب لا تزال تخزن في العراء. وهي عرضة للتلف وعرضة للقوارض والآفات الأخرى.

س : كيف تطرح اليوم مسألة السلامة الغذائية في مصر ؟

ج : لا تزال هذه القضية تطرح مشكلة حقيقية في مصر ذات أبعاد رقابية وتشريعية. فهناك اليوم في البلاد سبع وزارات مختصة في مسألة السلامة الغذائية. ولدينا أكثر من خمس عشرة جهة رقابية. وقد توحى هذه الأرقام بوجود منظومة قوية ولكن الأمر غير ذلك نظرا لأن سلبيات مردود هذه الوزارات والهيئات في قضية الحال سلبياته أكثر مما هو إيجابي فيه. صحيح أن منظومة سلامة الأغذية في مصر موجودة ولكننا نرى أنها تعاني من عوائق. وهذه المنظومة إذن غير قادرة على تفعيل سلامة الغذاء. ومن هذا المنطلق تبنت منظمات القطاع المدني التي تعنى بهذا الموضوع منذ أكثر من ست سنوات مشروعا يرمي إلى استصدار قانون لإنشاء هيئة سلامة الغذاء في مصر. ونجحنا في تمرير هذا القانون مؤخرا لدى الحكومة التي ترأسها الدكتور عصام شرف. لكن هذا القانون لم يعتمد بعد من قبل المجلس العسكري الحاكم. وأعتقد أن البرلمان الجديد سيتعامل مع هذه القضية باعتبارها من الأولويات.

س : كيف يتعامل المنتجون الزراعيون والذين يمارسون أنشطتهم في قطاع الصناعات الغذائية والمستهلكون مع المسائل المتصلة بجودة المنتجات الغذائية ؟

ج : هذه مشكلة معقدة جدا. فعندنا قطاعان في مصر : قطاع زراعي وغذائي منتظم يحترم أعلى درجات الجودة وقطاع آخر غير رسمي نسميه "بير السلم". وهو بعيد تماما عن أية رقابة. وعلى الجودة الغذائية فيه علامات استفهام كثيرة جدا. وهناك تباين في مجال الجودة بين سلعة وأخرى بالنسبة إلى هذا القطاع غير الرسمي. فالألبان السائلة متداولة بنسبة عشرين بالمائة في القطاع المنتظم الذي يحترم مقاييس الجودة العالمية بينما يتم تداول ثمانين بالمائة منها في القطاع غير الرسمي وتطرح شكوك في جودتها. بل إن شكوكا تحوم حول سلامتها الغذائية بنسبة مائة بالمائة.

أما قطاع الدواجن فثلاثون بالمائة منه منتظم ويلتزم بمقاييس الجودة العالمية بينما تبقى نسبة سبعين بالمائة من قطاع الدواجن الحية خارج دائرة منظومة الرقابة. وإذا كان قطاع تكرير السكر منتظما مائة بالمائة تقريبا، فإن الانتظام في قطاع الزيوت يقدر اليوم بسبعين في المائة.

س : ما الذي يحتاج إليه اليوم مصدرو المنتجات الزراعية ومنتجات الصناعات الغذائية بدرجة أولى لتحسين جودة هذه المنتجات ؟

ج : نما هذا القطاع في السنوات الأخيرة نموا مطردا. والحقيقة أن ما يطلب أساسا من الدولة لتفعيل آلية الصادرات وتعظيمها هو تخفيف الإجراءات البيروقراطية إلى حد كبير وإعادة النظر في كافة التشريعات التي تنظم قطاع الأغذية المعدة للسوق المحلية أو للتصدير. لا بد أيضا من النظر إلى الأمن الغذائي منظومة متكاملة بدل تسوية المشاكل بشكل جزئي. ولا بد من الإشارة أيضا في هذا السياق إلى أنه لا توجد اليوم آليات لتخصيص أراض زراعية جديدة حتى يتم الاستثمار فيها والحال أنه ثمة أراض يمكن أن تدرج في هذا الإطار وأن تستغل استغلالا جيدا. وهناك إجراءات كثيرة أخرى لا بد من اتخاذها في هذا الشأن ومنها :

-إعادة النظر في منظومة الري والعمل أساسا على تطوير نظم الري في القطاعات القديمة وجعلها ناجعة ومستخدمة مثلما هو عليه الأمر في المناطق الصحراوية المستصلحة الجديدة.

-تطوير قانون الزراعة وإمضاء اتفاقية الملكية الفكرية العالمية حتى تدرج في المنظومة العالمية.

-تطوير البحث العلمي التطبيقي وربطه باحتياجات الزراعة والصناعة.

-تفعيل القانون المتصل بإنشاء هيئة السلامة الغذائية وإعادة النظر في كل التشريعات والقوانين تحت مظلة واحدة نسميها " قانون الغذاء الموحد" مثلما هي عليه الحال في كثير من البلدان المتقدمة وغير المتقدمة.

-ضرورة المسارعة إلى تطوير منظومة قطاع التجزئة والبيع في مصر والذي يعد أكثر القطاعات المتخلفة في البلاد حاليا.

-تشجيع المنتج في نهاية المطاف على العمل لا انطلاقا من كونه سيصدر منتجاته أو يعدها للسوق المحلية بل من منطلق أن كل المنتجات ينبغي أن تؤخذ فيها بعين الاعتبار مواصفات سلامة الأمن الغذائي أيا يكن مستهلكها. وكذا الشأن بالنسبة إلى كل مواصفات الجودة الأخرى.

س : هل لك التذكير ببعض الدروس التي يمكن استيعابها من تجارب في المنطقة المتوسطة أو في بلدان خارج هذه المنطقة والتي من شأنها مساعدة الأطراف المصرية المعنية بالمسائل اللوجستية المتصلة بالمواد الغذائية على تطوير أدائها وإعطائه مزيدا من النجاعة وإدراجه في منظومة التنمية المستدامة ؟

ج : ليس من السهل اختزال المنظومة اللوجستية في كلمة واحدة. بل إنها تشمل عديد المنظومات. وهي تبدأ من المزرعة وتنتهي عند صحن المستهلك. وهذه المنظومة تحتاج فعلا إلى تطوير وسائل الفلاح على نحو يسمح بضمان الجودة وتقليل الفاقد الزراعي. كما تحتاج في مصر إلى تطوير منظومة النقل نظرا لأن هذا المشكلة مطروحة بحدة في البلاد. ولا بد في هذا الشأن من الاستفادة من التجارب الناجحة في مجال نقل المواد الغذائية عبر الأنهار. ويسمح هذا الأمر بخفض كلفة النقل وتقليل الفاقد.

ولدينا في مصر مشاكل ذات طابع تشريعي منها مثلا المشاكل الناجمة عن منع إقامة مصانع على الأراضي الزراعية. وقد أدى ذلك إلى نزوح كثير من المصانع خارج مناطق الإنتاج والتسبب بالتالي في مشاكل أخرى منها تلك التي تتعلق مثلا بنقل العمالة والمنتجات إلى أماكن هذه المصانع. ومن هنا ينبغي إيجاد صيغة فضلى لتقريب مناطق الإنتاج من مناطق التصنيع كما هو معمول به في دول كثيرة. وثمة أيضا ضرورة لبناء مستودعات لتجميع المنتجات الزراعية وتجهيزها وتهيتها داخل مناطق الإنتاج وتوفير الأراضي المعدة لإيواء هذه المنشآت

كما أود التركيز على أهمية إنشاء مناطق مجهزة للبيع بالتجزئة تكون قريبة من التجمعات السكنية حتى يتم تسهيل نقل المنتجات إليها وعرضها بشكل لائق وعلى نحو يقلل من الفاقد. فلا يعقل أن تشكو اليوم مصر من فجوة غذائية من جهة وفقدان كميات كبيرة من المنتجات الغذائية من جهة أخرى. إن مصر اليوم بحاجة أكثر من أي وقت مضى إلى استثمارات في المجال الزراعي ومجال الصناعات الغذائية. ولا يعقل ألا تتجاوز نسبة

الاستثمارات المخصصة في مصر للمدخلات الزراعية عشرة بالمائة من مجمل قيمة الاستثمارات الزراعية والحال أن هذه النسبة تتجاوز أربعين بالمائة في بلدان أخرى.

وأريد الإشارة أيضا في هذا السياق إلى أن أحد أهم عوامل تطوير الإنتاج الزراعي واللوجستي في أوروبا وأمريكا يتمثل في وجود قطاع تجزئة متطور جدا .

ويعد المثل الهولندي أحد الأمثلة الجيدة التي يمكن الاحتذاء بها في هذا المضمار. فقد كان قطاع البيع بالتجزئة ينمو في هذا البلد بنسبة ثمانية في المائة عام 1960. فأصبحت محلات البيع بالتجزئة منتشرة في كل أنحاء البلاد. وكان قطاع تجارة المنتجات الغذائية غير منظم بنسبة 99 بالمائة. فانخفضت هذه النسبة إلى ثلاثين بالمائة عام ألفين.

والحقيقة أن في المثل الهولندي دروسا كثيرة يمكن الاستفادة منها. فتطوير الجوانب اللوجستية المتصلة بالمنتجات الزراعية والغذائية عزز تنظيم مجمل القطاعات التي لديها علاقة بالزراعة والصناعات الغذائية وتطوير أدائها ومردودها في البلاد. وفي حال الاستتارة بهذا المثل ، فإنه يمكن للدولة والمنظمات المهنية المصرية كسب ورقة مربحة بالنسبة إلى كل الأطراف. وأخذ دروس من التجربة الهولندية على سبيل المثال من شأنه فتح آفاق جديدة أمام كل

منتوج وكل منتج وكل صناعي ومستهلك

أجرى الحديث حسان التليلى

صحافي متخصص في المسائل الزراعية والتنمية المستدامة