

قطاع النقل البحري (أو الذهب الأزرق) واجهة محورية لتحقيق التنوع والتنمية
الاقتصادية للدولة الجزائرية

The Maritime Transport Sector is Pivotal Interface for Achieving
Diversity & Economic Development of the Country of Algeria

مروان داودي

ياسر أحمد محمد السباعي

لطيفة رجب *

جامعة صفاقس، تونس

الأكاديمية العربية للعلوم الإدارية
والمالية والمصرفية، جمهورية مصر

جامعة سوق أهراس، الجزائر

Daoudi.merouane812@gmail.com

yasserelsebaie@yahoo.com

redjebatif@univ-soukahras.dz

تاريخ النشر: 2020/12/31

تاريخ القبول: 2020/12/10

تاريخ الاستلام: 2020/10/26

Abstract:

The study highlights the importance of the state to support authorities in the maritime sector, with the aim of enabling strategies keep pace with development & digitization, order to contribute rationalization imports diversify & increase percentage exports outside hydrocarbons.

The study adopted the descriptive approach related to the theoretical aspect, in addition to using the analytical method to analyze the numbers obtained.

The study reached conclusions that reflect the importance of state to support the private companies in the maritime industry, & create mechanisms concerned with its modernization & diversification of its logistical services.

Keywords: Maritime transport; foreign trade; balance of payments; seaports.

مستخلص:

سلّطت الدراسة الضوء على أهمية دعم الدولة لكافة هيئات قطاع النقل البحري، بهدف تمكينه من استراتيجيات تواكب التطور والرقمنة، بما يساعد في ترشيد الواردات والتنوع والرفع من نسبة الصادرات خارج القطاع الريعي، ما يسهم بتحقيق قيمة مضافة. واتبعت الدراسة المنهج الوصفي المناسب والجانب النظري بالإضافة للاستعانة بالمنهج التحليلي لقراءة وتحليل الأرقام التي تم جمعها من عدة مصادر.

وتوصلت الدراسة لجملة نتائج تعكس مدى أهمية بل إلزامية توجه الدولة بدعمها لشركات صناعة النقل البحري الخاصة، والحرص على خلق هيئات وآليات تعنى بعصرنته وتنوع خدماته اللوجيستية.

كلمات مفتاحية: نقل بحري، تجارة خارجية، تنمية اقتصادية، ميزان مدفوعات، موانئ بحرية.

JEL Classification Codes: Q04; O55; G22

* المؤلف المراسل.

مقدمة:

يعتبر قطاع النقل عموما (الذي يهدف إلى نقل الركاب والبضائع بغية تحقيق غايات وإشباع احتياجات الشعوب والدول). احد الانشطة المحورية في تحقيق توازن بين مراكز العرض والطلب وخلق المنافع المكانية والزمانية والتبادلية لمختلف المنتجات، وتحقيق نوع من التكامل مع شتى الاستثمارات في كافة اقتصاديات الدول.

ويبرز قطاع النقل البحري (نشاط وخدمات) او كما يسمى الذهب الأزرق على قائمة الأنشطة القطاعية الأخرى(الجوية والبرية)، لما يتفرد به من خصائص ويحققه من ميزات للتجارة الخارجية الدولية مقارنة بغيره من قطاعات النقل الأخرى.

ولكي تحقق الدولة التنوع والتنمية الاقتصادية المنشودة وجب على الوزارات المعنية بمخرجات هذا القطاع الجد هام، العمل ضمن أطر تشاركية مدروسة تعمل على تعزيز وخلق آليات عمل آمنة بهدف عصنة هذا القطاع، للتغلب على التحديات المعاصرة التي تفرضها التجارة الدولية والتكنولوجيات التي باتت تسيره .

من خلال ما سبق تتضح إشكالية موضوع هذه الورقة البحثية، والتي يمكن طرحها كما يلي:

ماهي أهم استراتيجيات (اجتهادات) الدولة الجزائرية الموجهة لتحسين خدمات قطاع النقل البحري،

الرامية إلى تحقيق التنوع والتنمية الاقتصادية المنشودة ؟

1. التساؤلات الفرعية: انطلاقا من التساؤل الرئيس، يمكن طرح التساؤلات التالية:

❖ ما المقصود بصناعة النقل البحري؟ وما المقصود بالملاحة والنقل البحري؟

❖ ما هي أهم آليات الدولة الموجهة لإنجاح نشاط النقل البحري؟

2. أهداف الدراسة: نسعى من خلال هذه الدراسة لتحقيق جملة من الأهداف لعل من أهمها:

❖ الإلمام أكثر بمفهوم نشاط النقل البحري وأهميته في تحقيق التنوع والتنمية الاقتصادية على

مستوى الدولة؛

❖ إبراز التحدي الذي تواجهه الدولة في تحسين وعصنة خدمات قطاع النقل البحري بما يتماشى

ومستحدثات التكنولوجيا والرقمنة الدولية التي باتت تسير هذا القطاع.

3. أهمية الدراسة: تستمد الدراسة أهميتها من الأهداف التي تسعى لتحقيقها، وتنبع من الاعتبارات

التالية:

❖ يعتبر موضوع هذه الورقة البحثية احد مواضيع الساعة، حيث تلقي الدراسة الضوء على أهمية الدور

الذي يلعبه نشاط النقل البحري في تحقيق تنوع ومكاسب إقتصادية للدولة؛

❖ يغطي الجانب التحليلي لهذه الدراسة إحصائيات حديثة جدا 2018-2019 مقارنة بغيرها من

الدراسات؛

❖ تعتبر مساهمة علمية في بناء الإطار النظري المتعلق بمفهوم صناعة النقل البحري على مستوى الدولة.

المحور الأول: مدخل مفاهيمي حول نشاط قطاع النقل البحري

يهدف تنوع وترقية الصادرات خارج القطاع الريعي تسعى الدولة الجزائرية إلى الخوض في عصرنة كافة النشاطات المرتبطة بقطاع النقل عموما والنقل البحري تحديدا أو كما يطلق عليه الذهب الأزرق، وهذا لإسهاماته الضخمة والمباشرة في نمو وازدهار الحركة التجارية العالمية ككل والجزائرية تحديدا .

1- مفهوم النقل البحري:

-تعريف أول: بداية وجب التفريق بين النقل البحري والملاحة البحرية، فيقصد بالملاحة البحرية كل ما يتعلق بتسيير السفن في البحار والمحيطات، ويندرج تحتها: النقل البحري (نقل البضاعة والركاب) ، سفن الصيد والأساطيل البحرية وغيرها. (جاسم، 2008، ص: 203)

-تعريف ثاني: ...يعتبر نشاطا انتاجيا من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية (مكانية، و زمنية) وذلك بنقلها من مكان تتوفر فيه إلى مكان تندر فيه، وكذا نشاطا توزيعيا يحقق تبادل سلعي على المستوى المحلي الاقليمي والعالمي لها. (أيوب، 2002، ص: 39)

2- أهمية ومزايا نشاط النقل البحري: لعل من أبرز مهامه نذكر: (بوشخشوخة، 2018، ص: 7)

-الاسهام في العمليات الانتاجية بنقل المواد الخام و مستلزمات الانتاج؛

-توليد و تنشيط الطلب على السلع و البضائع؛

-اتساع رقعة الأسواق و تعددها و تنوعها كذلك محليا، اقليميا و عالميا؛

-تحقيق عولمة التجارة عن طريق ربط مناطق الانتاج و الأسواق في كافة أنحاء العالم؛

-تحقيق توازن ميزان المدفوعات و تعزيز فائضه؛

-تحقيق التنوع والتنمية الاقتصادية الشاملة للدولة.

أما عن المزايا فمن أهمها نذكر مايلي: (بوجادي، 2013، ص: 24)

- إنخفاض تكاليف التشغيل في السفن البحرية عنها في وسائل النقل الأخرى وما ينتج عنه من انخفاض أجور الشحن وبالتالي انخفاض تكلفة الطن الواحد؛

-القدرة الاستيعابية للسفن البحرية والتي لا تضاهيها فيما أية وسيلة نقل، ففي بعض منها تصل إلى عشرات آلاف الأطنان للبضائع العادية ومئات الأطنان من البضائع السائلة.

3-العناصر الفاعلة في نشاط النقل البحري: تتداخل هيئات ومؤسسات متعددة المحاور في خدمة هذا القطاع

المحوري: (أيوب، 2002، ص-ص: 40-46) (الصيرفي، 2009، ص: 100)

1.3 شركات الملاحة البحرية: تختص بنقل كافة الحمولات من صادرات و واردات على الخطوط الملاحية من بترول ومشتقاته، وكذا نقل البضائع المختلفة ونقل الركاب.

2.3 الموانئ البحرية: وتعد من أهم دعائم صناعة النقل البحري في تقديم تسهيلات عمل مختلف أنواع السفن، هاته الاخيرة التي تتنوع وفق أنواع الموانئ البحرية ووظائفها وهي كما يلي:
موانئ تجارية، موانئ النفط، موانئ الخدمات، موانئ التخزين أو المستودعات، موانئ بضائع الصب الجاف(كخام الحديد، الفحم، البوكسيست، الحبوب، الفوسفات) التي تمتاز ب ضخامة حمولاتها، والتي تغطي أكثر من نسبة 40% من اجمالي التجارة المنقولة بحرا، موانئ البترول، موانئ الصيد وموانئ عسكرية (حملوي، 2008، ص:80)

3.3 شركات الشحن والتفريغ: تتعدد مهامها بين منح التسهيلات اللازمة للبضاعة وشحن، تفريغ، نقلها وتخزينها من المخازن خارج المنطقة الجمركية إلى الأرصفة وكذا العكس، تأجير المعدات البحرية والقيام بقطر السفن...الخ.

4.3 ترسانة بناء وإصلاح السفن: تتمثل أهم نشاطاتها في الحفاظ على الطاقة الانتاجية للسفن وضمان استمرار نقل مختلف حمولاتها بأمان، من خلال قيامها بإصلاح وبناء مختلف السفن، والقيام باعداد الابحاث والدراسات الاولية والتصاميم التنفيذية وتجارب التشغيل...الخ.

5.3 مشروعات توريد المعدات البحرية: تعمل على تزويد كافة السفن باحتياجاتها التموينية، توفير خدمات الصيانة وقطع الغيار وإمدادها بالأجهزة البحرية الضرورية...الخ.

6.3 مشروعات التوكيلات الملاحية: من أهم نشاطاتها تنفيذ الاجراءات القانونية المتعلقة بالسفن الاجنبية كدخولها ومغادرتها للميناء والقيام بدور الوكيل على أصحاب هذه السفن بتوفير كافة التجهيزات لها قبل او بعد وصولها ومغادرتها للميناء، حجز التذاكر للمسافرين على سفن أجنبية شحن وتسليم البضائع المصدرة والواردة وتحصيل مستحقات الملاك...الخ.

7.3 مشروعات أخرى: من أهمها مشروعات تأمين النقل البحري، شركات السمسرة والمقاولات البحرية، شركات عمليات الانقاذ والتطهير، مستودعات تخزين البضائع للاستلام...الخ.

4- خصائص نشاط النقل البحري: تتميز أنشطة النقل البحري عن غيرها من الأنشطة الاقتصادية باعتبارها نشاط يتأثر وبشكل مباشر بقوى الطبيعة (البحار، المناخ، الطقس...الخ)، لذا فان الاستثمار فيه يعتمد على مشروعات ملاحية تعنى بنقل الاشخاص والسلع بأمان والابحار الملائم والمؤمن لكافة السفن، أيضا فالطلب على خدمات هذا القطاع مشتق من الطلب على المنتجات السلعية والخدمية، هذا يعني أن أي زيادة او انخفاض في عرض خدمات النقل البحري يؤثر وبشكل مباشر على بقية أنشطة القطاعات الاقتصادية الأخرى. لذا فان عملية الاستثمار في هذا القطاع تستوجب دراسة تحليلية دقيقة بهدف الاستغلال الامثل لكافة الموارد المالية والمادية، ومن خصائصه التي يتميز بها: (أيوب، 2002، ص-ص: 47-50) (العايب وآخرون، 2017، ص-ص:

1.4 ارتفاع الكثافة الرأس مالية لمشروعات صناعة النقل البحري: أين تصل التكلفة الرأس مالية لبناء بعض أنواع السفن وإصلاحها وتزويدها بأجهزة ملاحية ولاسلكية... ذات كفاءة عالية وتوفير وسائل الشحن والتخزين لتمكنها من الإبحار بأمان، تصل الى مبلغ 200 مليون دولار. وقد تصل هذه التكلفة بالنسبة لإنشاء الموانئ المتوسطة طاقة الاستيعاب الى 400 مليون دولار.

2.4 تزايد اعتماد تقنيات التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري لبناء السفن ونشاط الشحن والتفريغ: بتطبيق الاساليب العلمية الحديثة كنظام تبادل البيانات الكترونيا ونظم المعلومات والحاسبات الالوية... يهدف رفع الكفاءة الانتاجية وخفض عناصر التكاليف (كخفض تكاليف التأمين والمناولة، ومدة بقاء السفن والحاويات بالمواني، وتقليل نسب التلف)

3.4 خضوع صناعة النقل البحري لسيطرة بعض الدول والشركات الملاحية العالمية وكذا تشكيل بعض التحالفات العالمية: فهذه الصناعة غير خاضعة لمعايير تكافؤ المنافسة الدولية، فعلى سبيل المثال ظلت ألمانيا أكبر بلد مالكٍ لسفن الاستئجار وسفن الحاويات إلا أن حصتها تراجعت قليلا خلال 2017، على عكس كندا، الصين واليونان التي ارتفعت حصتها في هذا النشاط، وعن أنشطة بناء السفن فقد استأثرت به الصين، كوريا واليابان بأكثر من 90%، بينما استحوذت جنوب آسيا بوجه أخص الهند، بنغلاديش وباكستان على 79% من عمليات تكسير السفن، أما بخصوص إعادة هيكلة التحالفات في 2017 بين الناقلين العالميين فقد أسفرت عملية إعادة تشكيل M2، Ocean Alliance و The Alliance عن تكوين هيكل سوقي شديد التركيز ولا سيما بالطرق التجارية الرئيسية حيث استأثرت هذه التحالفات الثلاثة معا بـ 93% من طرق الشرق - الغرب، تاركة 7% لباقي الناقلين العالميين والإقليميين الأصغر حجماً (WWW.UNCTAD.ORG, P,P :42,79)

4.4 طول عمر مشروعات صناعة النقل البحري مقارنة بالمشاريع الصناعية الأخرى: فالعمر المتوسط للسفن عادة ما يكون بين 25-30 سنة، أما الموانئ البحرية والممرات الملاحية تصل إلى 100 سنة. لذا وجب ضرورة تقييم هذه المشاريع بدقة كبيرة ومتابعة خطط كافة مراحل الاستثمار.... لتجنب الاثار السلبية عند اتخاذ أي قرارات متعلقة بالاستغلال والتوسع.

5.4 خدمات النقل البحري غير قابلة للتخزين والتكاليف غير قابلة للتجزئة: ان الخدمة تستهلك بمجرد انتاجها، هذا يعني أن خدمة النقل البحري تتوفر مباشرة وبطريقة متواصلة وفق متطلبات الزمان والمكان بمجرد الطلب عليها (كتكفل السفن بنقل سلع معينة في زمن معين الى وجهة معينة من ميناء الانطلاق إلى ميناء الرسو)، أما بخصوص عدم قابلية تكاليف انشاء الموانئ للتجزئة، ففيها صعوبة حول كيفية تحميل تكاليف الانشاء بدقة على كافة السفن بأنواعها المنتفعة بخدمات النشاط المينائي طيلة أيام السنة.

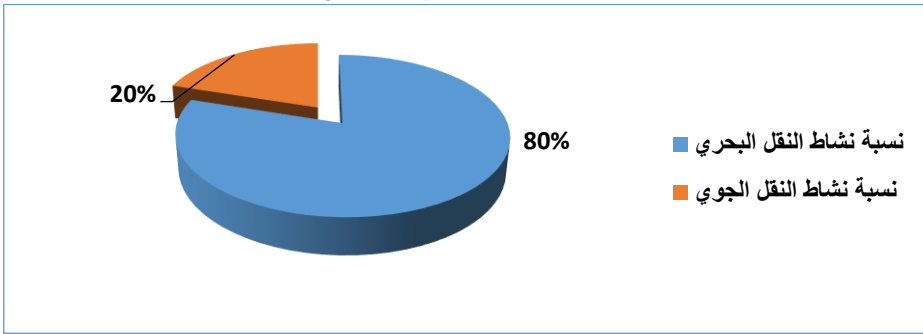
6.4 قيمة توافر المعلومات في صناعة النقل البحري وأهمية اختصار عنصر الزمن: فتبادل المعلومة الدقيقة إلكترونيا وفي الوقت المحدد تتم من خلال نظم اتصالات جد متطورة تُنقل بين كل من المحطات الارضية،

السفن والجمازك.... الخ، بهدف إنجاز أنشطة هذا القطاع بأقل وقت وتكلفة، ورفع كفاءة الموانئ البحرية بتمكينها من خدمة أكبر عدد من السفن. أما **تقليص عنصر الزمن** فله الأهمية الكبرى أيضا ودائما في خفض التكاليف ورفع كفاءة أداء خدمات هذا النشاط وزيادة إنتاجيته، ويتأتى له ذلك باستحداث نظم نقل متطورة.

المحور الثاني: دور الموانئ التجارية (النقل البحري) في نقل البضائع من وإلى الجزائر

يستحوذ قطاع النقل البحري على النصيب الأكبر من نشاط الاستيراد والتصدير، مقارنة بالنقل الجوي للبضائع ثم يليه قطاع النقل البري، لذلك اكتسبت الموانئ التجارية الأهمية البالغة في تطوير التجارة الخارجية. **1. النقل الدولي للبضائع:** تتنوع معايير التفضيل في النقل الدولي للبضاعة بين معيار الوقت، التكلفة، الأمان والقدرة الاستيعابية... إلا أن أهم هذه التفضيلات تعتمد معيار التكلفة والقدرة الاستيعابية في مجال التجارة الدولية التي تستهدف تخفيض التكاليف وتحقيق وفورات الحجم، وهي المزايا الحصرية التي يتمتع بها قطاع النقل البحري للبضائع، أين تولى الجزائر بطابعها الجغرافي الاستراتيجي (مغاريا وافريقيا) المطل على البحر الأبيض المتوسط (في مواجهة القارة الأوروبية)، بشريط ساحلي من الشرق إلى الغرب شمالا بطول يزيد عن 1200 كم، الأهمية الأكبر للنقل البحري في تجارتها الخارجية، وفق ما يوضحه الشكل رقم 01.

شكل رقم 01: نسب النقل الدولي للبضائع بالجزائر 2017.



Source : Aissani et Boutoumi, 2017, P :49

يلاحظ من الشكل 01 ان حركة نقل البضاعة بنشاط التجارة الدولية بالجزائر دون اخذ النقل البري بالحسبان لانه لا زال لم يرقى اعتماده في نقل البضاعة من وإلى الجزائر الى النسب التي يجب أن يحظى بها، لذا فالمفاضلة القطاعية للنقل تمت بين النقل البحري الذي فاقت نسبته 80% والنقل الجوي الذي حظي تقريبا بنسبة 20%، وبهدف تحسين وضعية ميزان مدفوعاتها بتخفيض فاتورة الاستيراد قدر الامكان، اعتمدت الدولة الجزائرية على النقل البحري لانه يفى بذلك .

2- أهم موانئ الجزائر: تمتلك الجزائر عبر شريطها الساحلي عدد من الموانئ التجارية يقدر بـ 11 ميناء موزعة حسب نشاطاتها وأحجامها إلى 03 أصناف كما هو موضح في الشكل 02 أدناه
شكل رقم 02: خريطة توزيع الموانئ التجارية الجزائرية.



المصدر: محمد الشريف، رميني، 2009، ص: 167.

1.2 الموانئ النفطية: وتتمثل في كل من ميناء أرزيو/بطيوة، ميناء سكيكدة و ميناء بجاية، والتي تستأثر بأعلى نسبة من صادرات الجزائر متمثلة بقطاع المحروقات الذي يفوق 97%،
2.2 الموانئ الرئيسية: وتتمثل في كل من ميناء عنابة، ميناء الجزائر وميناء وهران.
3.2 الموانئ التجارية الأخرى: وتتمثل في كل من ميناء جن جن بجيجل، ميناء دلس بومرداس، ميناء تنس بالشلف ومستغانم وميناء الغزوات بتلمسان، وهي موانئ إستراتيجية بالدرجة الأولى.
3 أسطول السفن البحرية بالجزائر: (www.m.marefa.org.2020) (https://www.el-massa.com/dz.2020) يضم الاسطول البحري الجزائري عدد من السفن ذات تخصصات نشاطية متنوعة موزعة عبر كافة موانئ الساحل الجزائري كما يلي: 47 سفينة بحرية، منها 17 ناقلات للبترول و 13 ناقلات للغاز السائل و 11 منها لنقل المواد الكيماوية و البترولية و 6 لنقل المسافرين من وإلى الجزائر و اوربا وكذلك نقل البضائع،

4 مشاكل ومعوقات الموانئ الجزائرية (محمد الشريف، رميني، 2009، ص: 171-175)

4.1 موانئ من الجيل الاول: وهي موانئ قديمة تعود نشأتها إلى الفترة الاستعمارية(التي كانت تفي بمتطلبات النقل البحري خلال تلك الفترة فقط)، واكتفت السلطات المينائية الجزائرية بتسييرها دون إجراء تحديثات تقنية عليها لتفي بمتطلبات النقل البحري الحديث، فبالنسبة لبنية هذا الإرث المينائي القديم فهي تتكون بشكل عام من أحواض صغيرة وضيقة، مخازن متقاربة المسافة، أرصفة مينائية ذات حواجز ضيقة، ذات غاطس (العمق النظري للمياه) لا يسمح بعملية رسو السفن التجارية الكبيرة به، الشيء الذي يجعل السلطات المينائية بها تكتفي بالاعتماد على السفن الصغيرة فقط، وهذا ما يحول دون تحقيق التنمية الاقتصادية.

2.4 نقص في التجهيزات والاليات الثقيلة: ... بالأخص الموانئ الرئيسية المستوردة، فباستبار الجزائر ضمن أكبر 05 دول عالميا المستوردة للحبوب (12 م.طن سنويا)، إلا أنه وكمثال عن ميناء الجزائر العاصمة باعتباره متوفر على أكبر مركز خاص بالحبوب (سعته 30 الف طن) ومجهز برافعة ذاتية الحركة (بقوة 300 طن)، يعتبر غير كافي إطلاقا مقارنة بالمقاييس المعمول بها دوليا والتجهيزات، بل هو مكلف ومعيق لعمل السفن ويفرض عليها التوقف بالميناء لمدة أطول لتفريغ الكميات الكبيرة من هذه البضائع ، ناهيك عن ميناء وهران وعنابة وباقي الموانئ...

3.4 ارتفاع في عدد العمال: فالموانئ الجزائرية تعرف فائضا في تشغيل العمال، الشيء الذي يؤدي بمسؤولي الموانئ إلى فرض حلول مؤقتة كتحويل الفائض من العمال وتوزيعهم إلى مناصب أخرى، أو منحهم تقاعد مسبق أو تعويضات... الشيء الذي يزيد في استفحال البطالة.

4.4 تأخر في عملية تداول الحاويات: أثبتت تقنية النقل بالحاويات كفاءتها ونجاحها بشكل متزايد في خدمة التجارة الدولية، الشيء الذي دفع الموانئ الجزائرية إلى اعتماد هذه التقنية عبر نشاطها التجاري (بلغ معدل تداول الحاويات بالجزائر 37.15% في 2008 ولازالت تسجل تأخر بالمجال مقارنة بالمعدل العالمي لهذا التداول الذي بلغ 62%)، ما جعل مسؤولي الموانئ يتوجهون بالعمل على تجهيز، تطوير وتوسعة البنى التحتية للموانئ التجارية.

5.4 سوء توزيع المهام بين الموانئ: فميناء الجزائر مثلا وهو أهم ميناء على المستوى الوطني يحتكر أكثر من 60% من المبادلات التجارية الجزائرية، ما يجعله يعاني من الاختناق والتكدس، وهذا على حساب باقي الموانئ الثانوية بالوطن التي ينحصر دورها إقليميا فقط.

6.4 إنخفاض معدلات أداء الموانئ: وتتداخل في ذلك عدة أسباب ، لكن سببه الاساسي راجع الى توقف أنشطة الموانئ ليلا (كنشاط مناولة السلع والبضائع).

7.4 طول الاجراءات الادارية: تتمثل تحديدا في اجراءات تفريغ البضائع، اجراءات الحجر (زراعي وبيطري) ثم اجراءات الرسوم والجمركة...الخ.

8.4 اختناق الموانئ: بسبب عدم وجود عمل لوجستي يعتمد على خطة عمل منسقة لتوقيت الاستيراد لدى بعض الهيئات المستوردة، ما قد يتسبب في وصول سفن محملة بكميات سلعية كبيرة وفي نفس الوقت...الخ. وما يترتب عليه من تكاليف إضافية ضخمة تكلف خزينة الدولة عملة صعبة ضخمة جراء انتظار هذه السفن في الموانئ وفي عرض البحر لتتمكن من تفريغ حمولاتها

9.4 تواجد الموانئ داخل النسيج الحضري: فهذه المشكلة التي تواجه الموانئ التجارية الجزائرية يترتب عليها حتما ضعف كفاءة الطرق التي تربطها بالداخل ما يجعل عملية الحركة والتنقل منها وإليها بالغة الصعوبة..الخ.

10.4 ضعف عملية استغلال الملاحة الساحلية (المساحلة): بسبب عدم وجود هيئات محلية بأقاليم الوطن تعمل على تحسيس المتعاملين بأهمية تعاملهم بالمساحلة. (باعتبارها وسيلة تؤمّن النقل بين الموانئ الوطنية وتساهم في تخفيف الضغط على شبكة النقل البري).

5. استراتيجيات وآليات الجزائر في خدمة قطاع النقل البحري

اعتمدت الجزائر خطة دعم النمو الاقتصادي منذ **2004** واتجهت بشكل خاص إلى قطاع النقل البحري (البنى التحتية للمواني أو الاسطول البحري على سواء) لما يلعبه من دور رئيس في تطوير التجارة الخارجية وتنويع الاقتصاد، فوفق وزارة النقل فقد حددت نسبة الصادرات الجزائرية التي يتم نقلها عبر الموانئ بـ **93%** من إجمالي الصادرات (بما فيها المحروقات وغيرها)، التي تقدر نسبتها بأكثر من **97%** من الصادرات الجزائرية، ومن بين أهم الاستراتيجيات المعتمدة نذكر: (Chaoua , 2018, P:105-108) & (Aissani, Boutoumi, 2017,) (P: 49-73)

1.5 تحسين العلاقة مع الشركاء الاجانب: بتزويد قطاع الموانئ الوطنية بنظام جديد لإدارة السلامة البحرية وكذلك تبادل المعلومات.. بهدف تشجيع المتعاملين الوطنيين والشركاء الأجانب برسو قانوني للسفن دون ممارسات تمييزية وتدقق بضائعهم بأمان وبتكاليف أقل.

2.5 إدخال إدارة الموارد البشرية في الموانئ الجزائري: أبرزت أبحاث الموانئ أهمية التقدم التكنولوجي في تحسين أداؤها. ومع ذلك ينبغي أن نذكر أن جزءا كبيرا من عدم كفاءة الميناء هو نتيجة لسوء إدارة الموارد البشرية مثل زيادة عدد الموظفين، وعدم كفاءتهم وقلة مهاراتهم، بسبب عدم إخضاعهم لسياسات التدريب والتكوين الملائم، وهذا ما تعمل الجزائر على تداركه.

5.3 تطوير شبكة الموانئ الجزائرية: تتطلب شبكة الموانئ هذه إدراج نظام لوجيستي يهدف الى:

- تطوير وتحديث البنية التحتية للنقل والتواصل بين الموانئ والمدن الداخلية. (سكك حديدية)
- تطوير ببني للطرق والمحطات الداخلية، بالاحص تلك التي تعنى بحركة وطرق شحن الحاويات.
- اعتماد الاستراتيجيات التي تشجع تطوير وربط المناطق النائية مع المحطات والطرق الداخلية.
- إنشاء مناطق خارج الميناء والتي تمثل شبكة من المنصات اللوجستية في المدن الجزائرية، بهدف شحن البضائع وفق مقاييس دولية، والتي قد تحتاج لفترات مطولة لاجراءات شحنها، هذه المناطق يمكن أن تقدم أيضا العديد من الخدمات اللازمة لتحسين سلسلة نشاطات الموانئ.
- قرب الانتهاء من إنجاز ميناء تجاري جديد بين مدن دلس (بومرداس) و تنس (الشلف).

4.5 مراجعة نموذج تسيير وإدارة الموانئ: تحتاج الجزائر إلى خدمات موانئ فعالة حتى تتمكن من لعب دورها في تزويد القطاع بخدمات ذات قيمة مضافة تتوفر على قدر أكبر من المرونة الإدارية والمالية. وعليه فإصلاح نموذج إدارة الموانئ بالجزائر هو الآن جد ضروري ويبرز كتحدي للسلطات العمومية للدولة، وحاليا فقد أظهرت

العديد من البلدان توجهاتها بإقامة شركات تجارية استثمارية تنافسية عادلة بين القطاعين العام والخاص لتحسين خدمات وإنتاجية موانئها.

5.5 الرجوع إلى التجارب الدولية في تطوير وتحديث الموانئ الجزائرية: إن طريق تحديث الموانئ الجزائرية يمر بالضرورة بالتعاون مع الشركاء الأجانب، والهدف من هذا التحديث هو تخليص الجزائر من اعتمادها على الموانئ المجاورة لإمداداتها التجارية، ومن أهم الشركات الدولية المهمة بهذه الشراكة: الشركة الفرنسية -CMA CGM، البرتغالية، الإسبانية والصينية. وكخطوة فعلية فقد أقرت وزارة النقل بفتح إدارة ميناء وهران للمشغلين الأجانب.

6.5 الاستثمار في إصلاح السفن: تغطي قدرات إصلاح السفن الوطنية حاليًا 10 إلى 14 % فقط من الاحتياجات، ويتم تنفيذ معظم التدخلات لإصلاح التوقفات والاعطال الفنية عبر شركات أجنبية (بلغت فاتورة الإصلاح 50 مليون دولار خلال 2014)، لذا بدأت بالفعل قرارات حكومية تخول إعادة بناء الأسطول الوطني عن طريق منح الائتمان للشركة الوطنية لإصلاح الفن (Erenav) بقيامها بتطوير وصيانة السفن وإمكانية العثور على شريك تكنولوجي، هذا من جهة ومن جهة أخرى فقد أقرت الدولة بتشجيع المشغلين العموميين الوطنيين (CNAN MED و CNAN NORD) من أجل تفضيل استخدام الجناح الوطني بمجال نقل البحري البضائع حسب قدراته.

7.5 توسيع الأسطول البحري وتجديده: وضمن الإستراتيجية التي سطرها السلطات العليا للبلاد لتزويد قطاع النقل البحري بـ 28 باخرة وسفينة في أفق 2030، فسيتدعم النقل البحري بـ 7 باوخر جديدة بينها باخرة لنقل المسافرين (صناعة المتدخل الصيني) قبل نهاية سنة 2020، إلى جانب 6 باوخر جديدة لنقل البضائع والحاويات.

المحور الثالث: حركة التجارة الخارجية عبر قطاع النقل البحري بالجزائر 2016-2019.

اكتسبت خدمات القطاع البحري بالجزائر والمنشآت المينائية التجارية التي تعتبر حلقة محورية في سلسلة النقل، الأهمية البالغة والنسبة العظمى في تأمين وتنوع نشاط الاستيراد والتصدير وتطوير التجارة الخارجية .

1. حركة الميزان التجاري الجزائري 2016-2019:

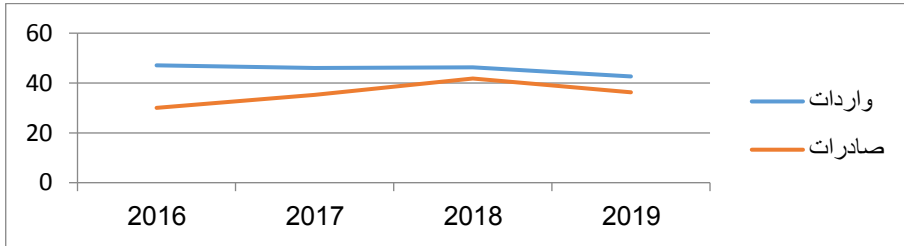
جدول 01: حركة الميزان التجاري الجزائري

الوحدة مليار دولار

11 شهر 2019	11 شهر 2018	2019	2018	2017	2016	
38.372	42.009	42.634	46.271	46.059	47.089	الواردات
32.619	38.126	36.290	41.797	35.191	30.026	الصادرات
- 5.753	-3.883	- 6.344	-4.473	-10.868	-17.063	الميزان التجاري
85.01	90.76	85.12	90	76	64	التغطية %

Source : www.système d'information et de gestion automatisée des Douanes.2020

الشكل 02: مخطط نشاط الصادرات والواردات الجزائرية



المصدر: من إعداد الباحثين بناء على إحصاءات الجدول 01

أهم ما تبرزه القراءات الإحصائية المعبر عنها بالشكل رقم 02 هو التدرج والتأرجح الإيجابي لنسب تغطية الصادرات للواردات خلال فترة 2016-2018 هذا من جهة ، ومن جهة أخرى يبرز لنا التراجع الملحوظ في نسب الواردات دائما خلال فترة 2016-2019 ، وتعود أهم أسبابه إلى استراتيجية الدولة التي اعتمدها في تقليل نسب الواردات ودعم المنتج الوطني، والعمل على زيادة صادرات الدولة خارج القطاع الريعي، وأيضا يبرز لنا نفس الشكل التآرجح الإيجابي الملحوظ في نسب الصادرات خلال 2016-2018، لكنه تراجع في سنة 2019 (بسبب ما تميزت به سنة 2019 من ظروف سياسية اقتصادية بسائر قطاعات الدولة الجزائرية أدت إلى هذا التراجع)، الشيء الذي أدى إلى ارتفاع عجز الميزان التجاري بقيمة 5.753 مليار \$ خلال 11 شهر 2019 مقارنة بقيمة 3.883 مليار \$ خلال 11 شهر 2018.

2. حركة الصادرات والواردات عبر الموانئ الجزائرية خلال 2016

الجدول 02: حركة مجموع الصادرات والواردات عبر الموانئ الجزائرية خلال 2016

الوحدة: ألف طن

%		المجموع			الصادرات			الواردات			الميناء
خارجه	قطاع	مجموع	خارج قطاع	قطاع محروقات	مجموع	خارج لقطاع	قطاع محروقات	مجموع	خارج قطاع	قطاع محروقات	الترتيب
21.43	6.86	15942	10435	5507	2387	1204	1183	13555	9231	4324	الجزائر 4
9.84	0.53	5213	4791	422	1537	1254	283	3676	3537	139	عنابة 6
5.57	53.26	45479	2711	42768	42462	2084	40378	3017	627	2390	أرزيو 1
2342	10.10	19517	11405	8112	7890	808	7082	11627	10597	1030	بجاية 3
7.81	0.11	3894	3805	89	13	13	0	3881	3792	89	جيجل 7
1.92	0.09	1007	934	73	54	54	0	953	880	73	تلمسان 9
1.90	0.10	1006	925	81	20	20	0	986	905	81	مستغانم 10
17.24	0.31	8647	8394	252	420	409	11	8227	7985	242	وهران 5
8.56	28.55	27095	4170	22925	22215	215	22000	4880	3955	925	سكيكدة 2
2.31	0.08	1193	1126	67	0	0	0	1193	1126	67	الشلف 8
100	100	128993	48696	80297	76998	6061	70937	51995	42635	9360	مجموع

Source : (Aissani, Boutoumi, 2017,P-P :66-70)

تبرز أهم القراءات الإحصائية للأرقام الموضحة في الجدول رقم 02 أن نشاط القطاع المينائي بالجزائر هو (الرثة) والشريان الرئيسي القائم عليه الاقتصاد الجزائري وتحديدًا قطاع المحروقات ، فقد بلغت كمية صادرات القطاع الريعي التي تم نقلها عبر مختلف موانئ الدولة 70937.000 طن أي نسبة 92.13% من إجمالي الصادرات خلال 2016 (تحديدًا وبالترتيب موانئ أريزو، سكيكدة، بجاية والجزائر ذات المناطق والتي تتوفر على الشروط والبنى التحتية اللازمة لهذا القطاع) الشيء الذي يؤكد التبعية المطلقة للاقتصاد الجزائري لقطاع المحروقات.

3 حركة مجموعات الصادرات والواردات للتجارة الخارجية الجزائرية 2018-2019.

الجدول 03: حركة مجموعات الصادرات والواردات للتجارة الخارجية الجزائرية

مليون دولار

11 شهر 2019		11 شهر 2018		المجموعات السلعية
واردات	صادرات	واردات	صادرات	
7317.77	380.46	7863.41	342.81	م 01 سلع استهلاكية غذائية
1144.24	30256.30	1005.15	35450.39	م 2 الطاقة والمحروقات
1790.70	87.39	1760.75	88.11	م 3+4 مواد خام
9486.67	1781.32	9848.53	2128.55	م 5 مواد نصف مصنعة
432.13	0.25	514.69	0.30	م 6 سلع وتجهيزات زراعية
12245.55	79.07	14874.88	84.72	م 7 سلع وتجهيزات صناعية
5955.22	34.17	6141.33	31.21	م 8 سلع استهلاكية غير غذائية
38372.29	32618.96	42008.75	38128.08	المجموع

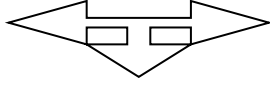
Source : système d'information et de gestion automatisée des douanes.2020

تبرز أهم القراءات الإحصائية للأرقام الموضحة في الجدول رقم 03 ان قيمة صادرات قطاع المحروقات بلغت **35.450** مليار \$ خلال 11 شهر 2018 مقارنة بقيمة **30.256** مليار \$ خلال 11 شهر 2019، أي سجلت تراجع قيمته **5.194** مليار \$ وتغطية بنسبة **93.98%** من نسبة الصادرات الاجمالية خلال نفس الفترة، الشيء الذي يؤكد الاعتماد الكلي للاقتصاد الجزائري على قطاع المحروقات، أما بالنسبة للصادرات خارج قطاع المحروقات خلال 11 شهر 2018 فقد قدرت بقيمة **2.676** مليار \$، معتمدة وبالترتيب ووفق % على مجموعات: المواد النصف مصنعة **5.58%**، السلع الاستهلاكية الغذائية **0.90%**، المواد الخام **0.23%**، السلع والتجهيزات الصناعية **0.22%**، السلع الاستهلاكية الغير غذائية **0.08%** و السلع والتجهيزات الزراعية **0.001%**، مقارنة بقيمة **2.363** مليار \$ خلال 11 شهر 2019، أي سجلت تراجع قيمته **313** مليون \$

4 أهم الدول/الشركاء التجاريين الزبائن/الموردين للتجارة الخارجية الجزائرية 11 شهر 2019.

تبرز أهم القراءات الإحصائية الجد حديثة للأرقام الموضحة في الجدول رقم 04، ان نسبة توزيع الواردات مع الشركاء التجاريين الاجانب احتلت خلالها الخمس دول الموردة للجزائر نسبة **50.60%** من إجمالي الواردات خلال فترة 11 شهر 2019، وهي موزعة كمايلي:

Tableau 04 : Principaux pays fournisseurs / pays clients de l'Algérie en 11 mois 2019.



Unité : millions USD

Taux cumulé %	Structure (%)	Valeur	Principaux Clients	Principaux Fournisseurs	Valeur	Structure (%)	Taux cumulé (%)
14,16	14,16	4 619,78	FRANCE	CHINE	7 116,82	18,55	18,55
27,35	13,19	4 303,07	ITALIE	France	3 873,36	10,09	28,64
38,33	10,98	3 580,04	ESPAGNE	Italie	3 060,70	7,98	36,62
45,04	6,71	2 187,25	ETAS UNIS D'AMERIQUE	Espagne	2 709,45	7,06	43,68
57,38	6,18	2 015,92	TURQUIE	ALLEMAGNE	2 657,03	6,92	50,60
51,20	6,17	2 011,92	GRANDE BRETAGNE	TURQUIE	2 049,71	5,34	55,94
62,20	4,81	1 570,29	CHINE	ARGENTINE	1 603,91	4,18	60,12
70,86	4,42	1 440,96	INDE	ETAS UNIS D'AMERIQUE	1 292,22	3,37	63,49
66,44	4,24	1 383,34	PAYS-BAS	BRESIL	1 033,33	2,69	66,18
78,40	3,96	1 292,52	REP DE COREE	INDE	914,65	2,38	68,57
74,44	3,58	1 168,09	TUNISIE	REP DE COREE	790,64	2,06	70,63
81,88	3,49	1 136,81	BRESIL	ARABIE SEOUDITE	573,66	1,49	72,12
84,15	2,26	737,83	BELGIQUE	EGYPTE	533,13	1,39	76,21
86,35	2,21	719,28	PORTUGAL	CANADA	527,65	1,38	73,50
87,99	1,64	535,71	SINGAPOUR	POLOGNE	509,00	1,33	74,83
	87,99	28 702,79	Sous Total	Sous Total	29 245,26	76,21	
100,00	12,01	3 916,16	Reste du monde (141pays)	Reste du monde (184 pays)	9 127,03	23,79	100,00
	100%	32 618,96	Total Général	Total Général	38 372,29	100%	

Source : système d'information et de gestion automatisée des douanes, 2020.

الصين بنسبة 18.55 % ، تلمها الدول فرنسا، إيطاليا، اسبانيا و ألمانيا بنسب 10.09 %، 7.98 %،

7.06 % و 6.92 % على التوالي.

أما بالنسبة لتوزيع الصادرات مع الشركاء التجاريين الاجانب احتلت خلالها الخمس دول الزبائن للجزائر نسبة 57.40 % من إجمالي الواردات خلال فترة 11 شهر 2019، وهي موزعة كمايلي: فرنسا بنسبة 14.16 % ، تلمها الدول: إيطاليا، اسبانيا ، الو.م.أ و تركيا بنسب 13.19 %، 10.98 %، 6.71 % و 6.18 % على التوالي.

الخلاصة:

من خلال ما تم التطرق إليه أعلاه فقد خلصنا إلى أن التجارة الخارجية هي حجر الزاوية القائم على تنوع وتنمية الاقتصاد الدولي، وأن الجزء الأكبر/الأعظم من هذه المبادلات التجارية دوليا تتم عبر قطاع النقل البحري، بنسبة تفوق 80% حسب تقرير (La CNUCED) في 2016، وبالنسبة للجزائر ومقارنة بأهمية قطاع وخدمات النقل البحري في ترقية وتنويع التجارة الخارجية للدولة، فيحتل هذا القطاع أكثر من نسبة 90% في إنجاز واطمام تفاصيل الصادرات والواردات.

إلا أن هذا القطاع الجد محوري لازالت تواجهه عدة تحديات، (كقدم الموانئ فهي من الجيل الاول ولازالت قيد الاستغلال بمعطياتها القديمة في عصر التكنولوجيا الحديثة، ومحدودية مكونات الاسطول التجاري الجزائري....) وتعمل الجزائر على مواجهتها من أجل الاستغلال الامثل والانتفاع بخدمات هذا القطاع في ترقية وتنويع تجارتها الخارجية .

وقد تم التوصل في نطاق هذه الدراسة من خلال الإطار النظري لعدد من النتائج من أهمها:

❖ يتمتع قطاع النقل البحري (الذهب الأزرق) بخصائص وامتيازات تجعل منه الشريان المحوري في نجاح التجارة الخارجية للدول دون منازع.

❖ تعمل الجزائر على تحديث وعصرنة منشئاتها المينائية، بغية الاستفادة أكثر من خدماتها في تقليل تكاليف النقل الدولي، ومنه التمكن من إدراج مبالغ إضافية إلى الخزينة العمومية للدولة بدل هدرها.

❖ تغطي الصادرات النفطية... النسبة العظمى من صادرات الجزائر والتي تتم عبر أكبر الموانئ الثلاث المخصصة لذلك .

❖ تعمل الجزائر على تنويع تعاملاتها الدولية في التجارة الخارجية من (عملاء و موردين)، بين كل من الاتحاد الاوروي، القارة الآسيوية، أمريكا، كندا، مجموعة متفاوتة النسب من الدول العربية، وهذا بهدف إكتساب خبرات اضافية تخدم بها هذا القطاع.

وفي ضوء تلك النتائج يمكن تقديم جملة من التوصيات لعلّ من أهمها:

➤ تدعيم الأسطول البحري بسفن حديثة و متطورة تخدم جميع النشاطات.

➤ إدراج قوانين جديدة تتيح مشاركة عادلة للقطاع الخاص مع العام في نشاط النقل البحري الجزائري.

➤ منح افضلية للشركات الجزائرية.. CNAN في خدمات نقل البضائع عبر هذا القطاع .

➤ إدراج تطبيقات مبنية على التكنولوجيات الحديثة، بهدف توسيع الشراكة المعلوماتية وتنسيق العمل بين

الموانئ ومصالح المراقبة والجمارك وباقي الوزارات المعنية بمخرجات هذا القطاع ، بغية حماية الاقتصاد

الوطني من التجارة الغير مشروعة.

➤ تسهيل دخول الشريك الاجنبي في خدمة وصيانة منشآت هذا القطاع، بالموازات مع الشركات الوطنية.
قائمة المصادر والمراجع

➤ كتب:

-ابراهيم محمد أيوب سميرة. 2002. إقتصاديات النقل. دط، دار الجامعة الجديدة. الاسكندرية-مصر.
-الصيرفي محمد، 2009، الاستراتيجيات التسويقية للموانئ وشركات النقل_البحري، ط1، مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية-مصر
-جاسم محمد، 2008، التجارة الدولية، د.ط، زهران للنشر والتوزيع، مصر

➤ أطروحات ومذكرات:

-العايب صدام وآخرون، 2016-2017، صناعة الشحن البحري ودورها في تنمية قطاع التجارة الخارجية-دراسة حالة الجزائر. مذكرة لنيل شهادة الماستر علوم تجارية، تخصص تجارة دولية، جامعة الشهيد حمه لخضر – الوادي- الجزائر

- بوجادي رابع ، 2012-2013..تأمين واردات الجزائر المنقولة بحرا، دراسة ميدانية **La Caat**، مذكرة لنيل شهادة الماستر علوم إقتصادية، تخصص تأمينات، جامعة أم البواقي-الجزائر

-بوشخشوخة بلقاسم، 2017-2018..دور الموانئ الجزائرية في تطوير النقل البحري، دراسة حالة ميناء مستغانم ، مذكرة لنيل شهادة الماستر علوم تجارية، تخصص الامداد والنقل الدولي، جامعة عبد الحميد ابن باديس – مستغانم- الجزائر

-حمدلاوي ربيعة ، 2008، مردودية المؤسسات المينائية ، أطروحة دكتوراه علوم اقتصادية ، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير ، جامعة الجزائر3-الجزائر ،

-Aissani Fares yacine et Boutoumi Mounie, 2016-2017, **I'mpact du transport maritime sur la croissance économique en Algérie**, Mémoire en vue de l'obtention du diplôme de Master, Option : Finance et Commerce Int, UNIV BEJAIA. Algerie.

-Chachoua Fadloun, 2017-2018, **La performance des ports algériens : Etude comparative par la méthode d'Analyse d'Enveloppement des Données (DEA)**, Thèse en vue de l'obtention du doctorat en sciences de Gestion Option : Management Stratégique International, UNIV Moustaganem. Algerie.

➤ المقالات في مجلة علمية

-محمد الشريف فاطمة الزهراء، رميني فوزية، 2009، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصادية شمال افريقيا، العدد السابع، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف –الجزائر.

-استعراض النقل البحري 2018، مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية الأونكتاد، متاح ضمن الموقع الإلكتروني: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2018_en.pdf

➤ المواقع الإلكترونية

- www.bulletin statistiques ministères des transports Algérie 2014

- www.m.marefa.org Alger 2020.

- <https://www.el-massa.com/dz.2020>