

لوجستيك النقل البحري للبضائع "حالة الجزائر"

أ. آمال قلابزة

طالبة دكتوراه

جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم -

أ.د. يوسف رشيد

أستاذ التعليم العالي

جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم -

ملخص:

يعتبر النقل بأنواعه واحد من ركائز التنمية الاقتصادية والتطور لأي دولة، وبالتالي فإن تواجد نظام نقل فعال وبنيات تحتية حديثة يؤدي إلى تحقيق التنمية الاقتصادية والإنتاج على نطاق واسع. وتعد صناعة النقل البحري صناعة العصر، ويتم قياس كفاءة أدائها على أساس جودة الخدمات التي تقدمها في إطار التجارة الدولية، حيث أن وجود أسطول بحري وطني وزيادة حجمه من شأنه التأثير على النشاط الاقتصادي ككل، والأمر ذاته بالنسبة لتسيير الموانئ وكيفية أدائها وتنظيمها للعمليات. حيث أنه كلما كانت البنية التحتية متطورة وتعمل من خلال سلسلة لوجيستية تتبع تقنيات حديثة خاصة إذا كانت متمتعة بموقع جغرافي متميز (كحالة الجزائر) فلا شك أن الدولة ستحظى بنصيب أكبر في التجارة العالمية. والموانئ الجزائرية في تأخر فيما يخص التأهيل المطلوب للأرصدة الحديثة. ومن المتوقع أن العملاء الأجانب سيكونون مسؤولين عن رفع المستوى.

كلمات مفتاحية: اللوجستيك، النقل البحري، البنيات التحتية.

Abstract :

Transportation is considered one of the pillars of the economic development of any State, and therefore, the presence of an effective transport infrastructure and modern structures system leads to develop the economy and produce on a large scale.

The shipping industry is considered the currently industry, and the efficiency of performance is measured on the basis of the quality of services offered in the context of international trade, where the presence of a national naval fleet would impact on overall

economic activity, the same to the functioning of ports and its performance and organization of operations. Whenever the sophisticated infrastructure works through logistics chain trace of modern techniques, especially if the state is featuring of a privileged geographical location (Algeria as a case), the state will occupy a bigger share of world trade. Algerian ports are delayed to the required modern rehabilitation sidewalks. And it is expected from the foreign partners to raise the level.

Keyword: logistics, shipping, infrastructure.

مقدمة:

يعد نشاط النقل البحري مقارنة بأنشطة النقل الأخرى، أحد المحاور الرئيسية التي تعتمد عليها التجارة الخارجية لأي الدولة كانت، سواء متقدمة أو في طور النمو، ويرجع ذلك إلى ما يتمتع به هذا النشاط من خصائص مميزة في جانب العرض، تتمثل في قدرته على نقل آلاف الأطنان من البضائع المصدرة مقارنة بالقدرة الاستيعابية لباقي أنواع النقل الأخرى.

رغم ازدياد حركة الشحن في الموانئ الجزائرية إلا أن الأسطول الجزائري يتدهور سنة بعد سنة، حيث يساهم في نقل ما نسبته 2% من التجارة الخارجية الجزائرية، في حين أنه كان يساهم في 40% من حركة الشحن في الثمانينات. وتسعى وزارة النقل الجزائرية لتطوير الأسطول الوطني برفع حصته في السوق إلى 30% خلال السنوات المقبلة لاسيما إنشاء ميناء جديد يكون مركز عبور من أمريكا اللاتينية نحو آسيا ومن آسيا نحو أوروبا. وبالحديث عن الإمكانيات الوطنية لتصليح السفن فلا تغطي حاليا سوى 10% إلى 14% من الحاجيات حيث تتم معظم تصليحات والتوقيفات التقنية في ورشات بالخارج مما يترتب عنه إنفاق مبالغ كبيرة يمكن استغلالها في الاستثمار في القطاع. وقد تم إطلاق برنامج تطوير وعصرنة المنشآت القاعدية للموانئ خاصة وأن النقل البحري يتجه نحو تعميم نقل مختلف السلع في الحاويات.

وقد أصبح من الضروري ومن أجل الاندماج في الاقتصاد العالمي وضمان مكانة في الأسواق الدولية أن تواجه الجزائر مشكلاتها بإيجاد أساليب تطوير جديدة غير تقليدية وتوفير الموارد المالية الضرورية لذلك، من أجل إدارة وتشغيل الهياكل والوسائل، والبنيات التحتية والفوقية المتواجدة بالموانئ بطرق أكثر عقلانية وأكثرها ربحية، وهذا من خلال الرفع من مستوى الأداء والكفاءة في التشغيل.

والموانئ الجزائرية بحاجة إلى الخبرات الأجنبية أكثر مما هي بحاجة إلى حقن كبيرة من التمويل العمومي، وتسعى الدولة إلى مضاعفة استثماراتها في هذا المجال. ومن خلال الخوصصة الجزئية للموانئ، الدولة الجزائرية تأمل في الحصول على فعالية موانئها ورفع كفاءة وقدرات بنائها التحتية. ولكن التأهيل الذي يسمح للمستثمر بالتمتع بكل الحقوق كمالك، لا يزال غير موجود. هذه السياسة ينبغي أن تعتمد على التحولات الجارية للاقتصاد العالمي، ولكن الجزائر تعرف تأخيرا في التحرك نحو الخوصصة التي مست العديد من موانئ الدول النامية. وقررت الدولة الجزائرية تفويض تسيير أرصفة الحاويات لشركات أجنبية، بهدف تطوير الموانئ البحرية التي عرفت تأخرا ملحوظا. ومن خلال ما سبق نظرف إشكالية موضوعنا والتي تتحدد في أهمية تطور النظام اللوجستي للنقل كسبيل لتحقيق ميزة تنافسية للموانئ الجزائرية.

1. تعريف ادارة اللوجستيك:

في سنة 1922، « Clark Frad E » في كتابه "مبادئ التسويق"، يشير إلى ضرورة الاهتمام بوظيفتي النقل والتخزين قبل أن يدرك الأهمية الكبرى لهاتين الخدمتين والمحددتين في تكاليف الانتاج¹.

في سنة 1948، قامت الجمعية الأمريكية للتسويق بتعريف اللوجستيك على أنه: "مجموعة من الأنشطة التي تتعلق بتحريك المنتجات النهائية أو تامة الصنع من نهاية خط الإنتاج، وهذه الأنشطة تتمثل في النقل ومناولة المواد والتخزين.. الخ، وهو ما يطلق عليه بالإمداد التوزيعي"².

ولقد عرف مجلس إدارة الأعمال اللوجيستية³ في الو.م.أ عام 1960 الأنشطة اللوجيستية في الو.م.أ على أنها تلك العملية الخاصة "بتخطيط وتنفيذ ورقابة التدفق والتخزين الكفاء والفعال للمواد الخام والسلع النهائية والمعلومات ذات العلاقة وذلك من مراكز الإنتاج إلى مراكز الاستهلاك بهدف الوصول إلى رضا الزبون. إن هذا المفهوم الحديث يشير إلى كل الأنشطة المسفولة عن حركة المواد الخام والأجزاء من الموردين إلى الشركة وفي داخل الشركة أثناء عملية الإنتاج ثم حركة المنتجات تامة الصنع إلى الأسواق والزبائن المستهلكون والمستخدمون"⁴.

إن الرسالة الحقيقية للإدارة الفعالة للأنشطة اللوجيستية تتمثل في توفير السلع/الخدمات للزبائن في الأسواق المستهدفة حسب حاجاتهم ورغباتهم، وبأفضل الطرق وأكثرها كفاءة من حيث الوقت والمكان المناسبين وكذا الأمان، مع تحقيق درجة عالية من المساهمة في تحقيق أهداف المؤسسة في إرضاء العملاء وزيادة الانتاجية والربحية.

لذا فإن اللوجستيك هي عملية ضمان توفر المنتج الصحيح بالكمية الصحيحة بالحالة الصحيحة وفي المكان الصحيح وفي الوقت الصحيح للربون الصحيح بالتكلفة الأقل، بما يؤدي إلى دعم المركز التنافسي للمؤسسة وتميزها، ومن ثم زيادة إنتاجيتها وربحياتها واستمراريتها⁵.

ويرجع الاهتمام المتزايد بالأعمال اللوجيستية لعدة أسباب نذكرها⁶:

■ اعتبارات التكلفة العالية: إن تكلفة الأعمال اللوجيستية تمثل في الغالب جزءا كبيرا من إجمالي التكاليف بالنسبة لمعظم الشركات. والقيمة المضافة يمكن تحقيقها هنا من خلال ترشيد وتدنيه هذه التكاليف الباهظة، ومن ثم تعظيم الفائدة.

■ طول خطوط الإمداد والتوزيع: يميل الاتجاه الاقتصادي الحديث إلى التركيز على الاقتصاد العالمي المتكامل لذلك فإن العديد من الشركات أصبحت تهتم بالبحث عن أو تنمية الاستراتيجيات المناسبة التي تمكنها من ممارسة التسويق الدولي وتحقيق المنافسة العالمية لمنتجاتها من خلال السعر والجودة. كما أن الأمر لم يقتصر على سعي هذه الشركات بشكل فردي لتحقيق ذلك بل امتد إلى مستوى جهود الحكومات والسياسات الدولية، حيث تم بناء التكتلات العالمية الاقتصادية، وكذلك الاهتمام بالتسويق الدولي أصبح يعتمد إلى حد كبير على الأداء اللوجستي، ومن ثم زيادة التكلفة اللوجيستية، لذلك فقد تزايد الاهتمام بالأنشطة اللوجيستية داخل كل منظمة أعمال وخاصة تلك الشركات متعددة الجنسيات، أو الشركات كبيرة الحجم التي لا يقتصر إنتاجها على الأسواق المحلية، وذلك بسبب تكلفة خطوط الإمداد والتوزيع الطويلة.

■ الأعمال اللوجيستية هامة للإستراتيجية⁷: تبذل الشركات وقتا طويلا وجهدا كبيرا في سبيل إيجاد السبل التي يمكن أن تميز منتجاتها عن غيرها من المنافسين. أي أن إستراتيجية التمايز وخاصة في التكلفة (أسعار المنتجات) تتوقف إلى حد كبير على كفاءة أداء الأنشطة اللوجيستية، بتعبير آخر، فإن الأعمال اللوجيستية يمكن أن تساعد المنظمة على التوسع في السوق وزيادة حصتها السوقية، وبالتالي زيادة ربحيتها.

■ الأعمال اللوجيستية تضيف قيمة ذات دلالة للعميل: مما لا شك فيه أن أي سلعة أو خدمة لا تتمتع إلا بقيمة قليلة عندما لا تكون متاحة للعملاء المحتملين في الوقت والمكان المناسبين. ولكن عندما تبذل المنظمة مجهودات متميزة في سبيل توفير هذه المنتجات أو الخدمات لعملائها الحاليين والمحتملين في الوقت والمكان المناسبين من خلال تجهيز الطلبات والمعلومات والتخزين والنقل وغيرها فإن ذلك سوف يزيد من القيمة المضافة

إلى هذه الخدمات بالنسبة للعملاء. فرضا العملاء يتوقف بصفة أساسية على الاطمئنان إلى توفير المنتجات من خلال ضمان انسيابها وتدفعاتها بواسطة الأنشطة اللوجيستية الفعالة المختلفة.

■ تزايد رغبة العملاء في الحصول على استجابة مناسبة وسريعة: إن انتشار مكينات الصرف الآلي للنقدية، والإقبال على استعمال الانترنت والبريد الإلكتروني في السنوات الأخيرة جعل العملاء يتوقعون الحصول على احتياجاتهم ورغباتهم من السلع والخدمات في أسرع وقت. إضافة إلى ذلك فإن تطور أنظمة المعلومات وعمليات التصنيع الآلي والمرونة في الإنتاج، ساعد الشركات على إتباع ما يعرف بالإنتاج ذو الحجم الكبير، وكذلك التسويق ذو الحجم الكبير. وفي ظل كل هذا أصبحت الأنشطة اللوجيستية تمثل أهمية خاصة والتي تجسدت في تسهيل الاستجابة السريعة للعملاء في السوق من خلال السرعة في توفير السلع والخدمات التي تتفق مع احتياجاتهم ورغباتهم.

2. خدمات قطاع النقل البحري

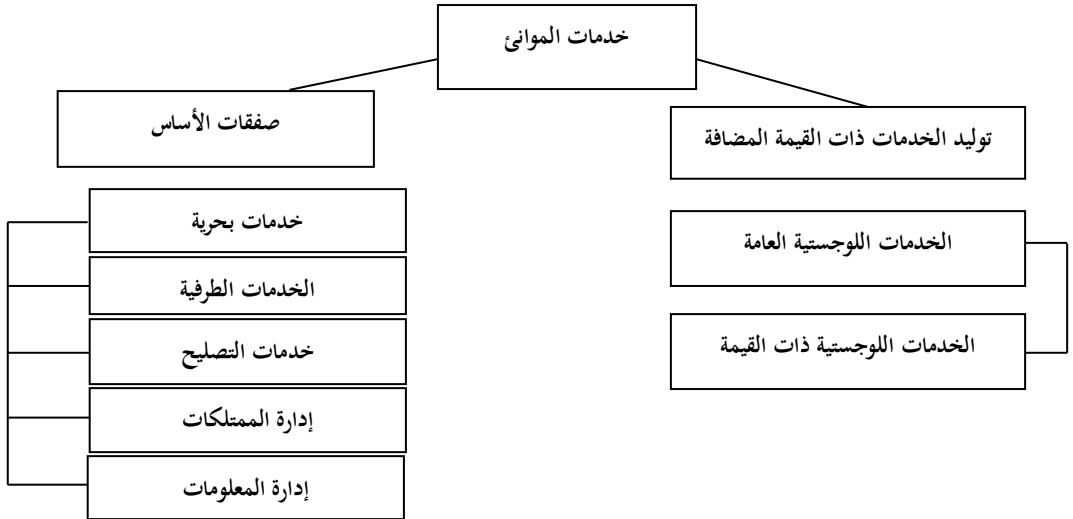
يعتبر النقل البحري من أهم أنواع النقل بصفة عامة، والنقل الدولي بصفة خاصة، نظرا لانخفاض تكلفته مقارنة بوسائل النقل الدولي للبضائع والركاب الأخرى، ولا يخفى على أحد مساهمته في تفعيل حركة التبادل التجاري الدولي، كما أنه يكتسب أهمية خاصة في انجاز عملية الإنماء الاقتصادي سواء في الدول النامية أو المتقدمة والتي تحظى بتوافر المقومات الطبيعية والمالية اللازمة لممارسة نشاط النقل البحري. ويعود ذلك للأسباب التالية⁸:

- نشاط النقل البحري يعد نشاطا إنتاجيا مكتملا للأنشطة الإنتاجية القائمة في القطاعات الاقتصادية الأخرى (الزراعة، الصناعة، السياحة.. الخ).
- له تأثيره الواضح على عناصر ميزان المدفوعات. ويتفاوت هذا التأثير فيما بين الدول وفقا لمدى قدرتها على امتلاك أسطول تجاري وطني يساهم في توفير جانب كبير من العملات الأجنبية التي تستنفذها نفقات الشحن والتفريغ والتأمين البحري وغيرها من النفقات.
- هذا إلى جانب ما يحققه هذا النشاط من إيرادات ضخمة في حالة استغلال وتأجير هذا الأسطول بواسطة الدول الأخرى.

1.2. الموانئ البحرية:

تمثل الموانئ البحرية احد أهم عناصر صناعة النقل البحري، إذ أنها تمثل البوابات المجهزة لتقديم التسهيلات البحرية للسفن من جهة البحر و التسهيلات البرية لوسائل النقل الأخرى من جانب البر. وتعد الموانئ البحرية من أهم الدعائم التي تقوم عليها صناعة النقل البحري نظرا لدورها الهام في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن⁹.

الشكل رقم (1) : الأنشطة الرئيسية للموانئ حسب البنك العالمي



Source : intégration et concurrence entre le transport et les activités logistique, OCDE, Forum International des Transports, Table ronde, 146. P78.

وتقع أهمية التمييز بين الموانئ البحرية في التالي¹⁰:

- أ- اختلاف الهدف من الميناء البحري، وبالتالي اختلاف التسهيلات والسفن التي تتردد على الميناء.
- ب- اختلاف التجهيزات من ميناء إلى آخر على حسب الوظائف التي يقدمها الميناء، فالميناء الحربي يحتاج إلى تجهيزات خاصة لتقديم التسهيلات البحرية للأساطيل البحرية، ويتطلب ميناء الصيد تجهيزات مختلفة. وترتبط تجهيزات الموانئ بوظائفها فقد يقدم الميناء خدمات لبضائع الصادرات والواردات ومن ثم يقوم الميناء بالوظائف التقليدية من شحن وتفريغ وتخزين للبضائع، وقد يقدم الميناء إلى جانب ذلك خدمات نقل الركاب.

❖ أنواع الموانئ من حيث طبيعة الوظائف والخدمات التي تقدمها:

في هذا الصدد تتعدد الموانئ بين¹¹:

- الموانئ التجارية: وهي مجهزة بالتسهيلات اللازمة لعمليات مناولة وتخزين البضائع، وتسند إليها مهمة تقديم خدمات التحرك الملاحى والتجاري للسفن التجارية.
- موانئ النفط: وتحتوي على شبكة ضخمة من أنابيب نقل البترول.
- موانئ خدمات: وتخدم عملية التحرك الملاحى بشكل مباشر وتضمن تأمينه من خلال تقديم خدمات الصيانة اللازمة للسفن ولا يدخل في نطاق وظيفتها أعمال الشحن والتفريغ.
- موانئ التخزين أو المستودعات: وتقوم بمهمة الوساطة التجارية بين الدول التي تشكل أطراف عملية التبادل التجاري الدولي حيث تختص بتجميع وتخزين أنواع معينة من البضائع ثم تعيد تصديرها إلى مناطق الطلب عليها في الأسواق العالمية.
- موانئ بضائع الصب الجاف¹²: حيث تتميز هذه البضائع بحمولتها الضخمة ولذلك يتطلب نقلها بحرا مواصفات معينة في الموانئ التي تتم من خلالها عملية النقل سواء من حيث اختيار موقع الميناء أو التجهيزات اللازم توافرها في تلك الموانئ، مثل ضرورة توفر مساحات كبيرة بالميناء وكذلك إدخال نظام تداول البضائع عن طريق الآلات، وتتضح أهمية توافر مثل هذه الموانئ إذا ما عرفنا أن حوالي 40% من إجمالي التجارة المنقولة بحرا يتمثل في تجارة بضائع الصب الجافة.
- موانئ الصيد: و تخدم نشاط الصيد وتختلف مساحتها وأهميتها وفقا لتباين الوزن النسبي لنشاط الصيد.

2.2. أهمية تطوير نظام النقل البحري:

يتطلب في وقتنا الحالي انشاء موانئ متخصصة ومتميزة بموقعها الجغرافي، وقد أصبح اليوم التنافس في استخدام سفن الجليل الأخير كبيرة الحجم لما تضمنه من تحقيق القدرة التنافسية في سوق النقل البحري، حيث يضمن تخفيض نفقاتها والاستفادة من عامل الوقت المستغرق في عملية النقل. ومع تقديرات معدلات الشحن والتفريغ بالموانئ البحرية يفضل التعامل مع الموانئ ذات الموقع الممتاز وذات التسيير الفعال، دون أن ننسى التجهيزات الحديثة لها بما يساهم في نقل وشحن مختلف نوعيات البضائع. وفيما يلي أهم الخدمات الملاحية التي يتطلبها نقل البضائع بالسفن:

1- نشاط الشحن والتفريغ¹³: ويعد أهم نشاط في النقل البحري، حيث كلها تم تقليص وقت بقاء السفن والبضائع في الميناء كلما دل هذا على كفاءة نظام التسيير في الميناء ويؤدي إلى زيادة الطاقة الاستيعابية له، وبالتالي يؤثر على الاقتصاد الكلي. ونشاط الشحن والتفريغ يتولى أمر تداول الحاويات، حيث يقوم بالشحن داخل الحاويات ويتولى نقلها على سفن الحاويات التي تتميز بارتفاع تكلفتها، ويتطلب استقبال سفن الحاويات أرصفة مخصصة ومزودة بمعدات متطورة للشحن والتفريغ. حيث تلعب هذه التجهيزات دورا هاما في تطوير نشاط تداول الحاويات، لاعتبارها العامل الأساسي لتحقيق معدلات شحن وتفريغ متطورة، مما يعكس إيجابا على نشاط الموانئ ككل.

إضافة إلى ما سبق، يجدر الإشارة هنا إلى أهمية وجود نظام لتخزين الحاويات، يسمح بالحفاظ عليها مباشرة بعد التفريغ للاستعمال القادم، إضافة إلى معرفة مواقع الحاويات ووجهتها ومالكها للعمل على جذب الناقلين من جهة، وتطوير أداء الموانئ من جهة أخرى.

2- نشاط التخزين: ويعد نشاط التخزين الجمركي من الأنشطة الهامة في نقل البضائع المشحونة من وإلى الموانئ. حيث يتطلب إخراج البضائع من الموانئ إجراءات جمركية تتعلق بالتصريح بدخولها من السلطات المختلفة، الأمر الذي يتطلب توفير مخازن إيداع البضائع لتنظيم الشحنات، دون حصول عراقيل، حسب طاقات التشغيل.

3- تموين السفن: ويعني توفير احتياجات السفن من معدات متخصصة.

4- نشاط إصلاح السفن: حيث يتحتم على الموانئ أن توفر شركات متخصصة في عمليات إصلاح وصيانة السفن، والأجهزة الحساسة المستخدمة في أجهزة الرادار اللاسلكي المتطور.

5- الوكالات الملاحية: ويقوم هذا على السماح للسفن الأجنبية من الدخول إلى الموانئ المحلية، ولا يتطلب عمل هذه الوكالات الملاحية رؤوس أموال ضخمة، بقدر ما يتطلب الخبرة البشرية ووسائل اتصال حديثة وخدمات استقبال ذات جودة.

3. مؤشرات الأداء بالميناء:

لا يوجد مقياس واحد فعال لقياس كفاءة عمليات تداول البضائع والحصول على المعلومات التي نتمنى عن الأرصفة. ولكن توجد مجموعة عوامل مختلفة تستخدم للقياس يطلق عليهم "مؤشرات الأداء في الميناء". ولقياس أداء عمليات تداول البضائع بالميناء توجد أربعة مجموعات من مؤشرات الأداء:

● مؤشرات الإنجاز: ويعتبر من أهم المؤشرات، ومن خلاله يت السيطرة على المؤشر المالي بشكل جيد¹⁴. ويمكن تعريف الانجاز بأنه كمية البضائع بالطن التي يتم تداولها في فترة زمنية محددة، وتوجد ثلاث أنواع رئيسية من مؤشرات الانجاز¹⁵:

- انجاز الرصيف: وهي عملية قياس الكمية الكلية من البضائع التي تم تداولها على الرصيف في فترة محددة وهي عادة في سنة واحدة. وتوجد بعض العقبات بالنسبة لحساب انجاز الرصيف، فمثلا البضاعة التي يتم تداولها أكثر من مرة أثناء الشحن أو التفريغ، أو البضاعة التي يتم نقلها للوصول الى بضاعة أخرى أو التي يتم تحريكها لتجهيزها لمرحلة تالية في الرحلة.

- انجاز السفينة: مؤشر انجاز السفينة يقيس معدل تداول البضائع من وإلى السفينة على الرصيف. وهذا المؤشر يوضح مدى كفاءة عملية تداول البضائع. ويتم التعبير عن انجاز السفينة بثلاث طرق مختلفة تعتمد كل منها على الفترة الزمنية التي يتم خلالها قياس كمية البضائع التي تم تداولها كما يلي¹⁶:

- عدد الأطنان التي تم تداولها للسفينة خلال ساعات العمل.
- عدد الأطنان التي يتم تداولها للسفينة خلال ساعة على الرصيف.
- عدد الأطنان لكل ساعة للسفينة في الميناء.

- انجاز مجموعة العمال: هو متوسط عدد الأطنان للبضاعة التي يتم تداولها بواسطة مجموعة من العمال في الساعة الواحدة.

● مؤشرات الخدمة: توجد مؤشرات كثيرة تستخدم لقياس جودة ونوعية الخدمة التي يقدمها الميناء لعملائه، ولكن من بين هذه المؤشرات المستخدمة، هناك مؤشر وحيد يؤخذ في الاعتبار هو الوقت الكلي الذي تقضيه السفينة بالميناء:

- وقت الانتظار: وهو الفترة الزمنية ما بين وصول السفينة للميناء وبين رسوها على الرصيف. وهذا الوقت يكون كبيرا في حالة عدم وجود رصيف نتيجة لتكدس الميناء بالسفن، أو اذا كان بالميناء ظاهرة المد والجزر تمنع

تراكي السفينة. ويمكن تقليل وقت الانتظار عن طريق تحسين معدل التداول، زيادة عدد أيام العمل وزيادة عدد الأرصفة.

- الوقت على الرصيف: الجزء الثاني من الوقت في الميناء الذي تقضيه السفينة على الرصيف، في عمليات الشحن والتفريغ أو بدون شحن أو تفريغ، أي الوقت الكلي للسفينة على الرصيف سواء كانت تعمل أو لا تعمل، ويقاس بالساعات أو الأيام. ولتقليل الوقت على الرصيف هذا يتوقف على عاملين أساسيين هما نوع السفينة (قديمة أو حديثة، مجهزة أو غير مجهزة بمعدات لتداول البضاعة)، إضافة الى نوع البضائع المتداولة.
- مؤشرات الاستخدام: وهي مقياس حقيقي وواقعي لكيفية استخدام تسهيلات الرصيف والموارد الأخرى، ويوجد مؤشرين مهمين في هذه المجموعة وهما:

- اشغال الرصيف: وهي الفترة الزمنية التي يكون فيها الرصيف مشغول بالسفن.
- وقت العمل على الرصيف: هي الفترة الزمنية من وقت السفينة على الرصيف المجدولة للعمل (شحن تفريغ).
- مؤشرات الإنتاجية: من خلال دراسة المؤشرات الثلاث السابقة نجد أنها تقدم لحد ما معلومات فعالة لنظام الادارة ولكنها لا تقيس كفاءة وفاعلية عمليات الرصيف، وبالتالي لا توضح مدى كفاءة العمالة والمعدات والإنشاءات التي تستخدم. والمقصود بالكفاءة هنا هو النسبة بين الانجاز الذي تم الحصول عليه وبين الجهد الذي بذل. وفي الموانئ فإن القياس الذي يصلح للكفاءة بالنسبة لعمليات مناولة البضائع هو تكلفة تداول الطن الواحد من البضائع.

4. لوجستيك النقل الدولي في الجزائر

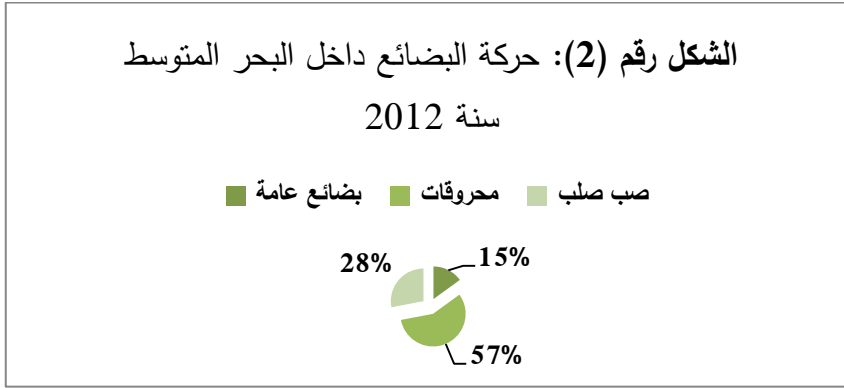
1.4. حركة البضائع داخل البحر الأبيض المتوسط

يشغل البحر الأبيض المتوسط 30 % من التجارة البحرية العالمية. إذ تضاعفت حركة البضائع بشكل كبير، إضافة إلى زيادة إمكانية النقل البحري بنسبة 50% بين 1997 و 2006. و 24% من حركة الشحن الإجمالية (الحمولة) تشمل السلع الطاقوية، و 36% تشمل البضائع العامة.

حصة البضائع العامة تشكل أهمية كبيرة في الحركة الإجمالية للبضائع على المتوسط (36%) وهي في ارتفاع باستمرار. و 72% من عرض النقل يتكون من ناقلات الحاويات، 27.7% من سفن الايداء وسفن نقل

المسافرين، مع العلم أن حركة الحاويات ارتفعت بنسبة 10% سنويا بين 1997-2006، مقابل 5% بالنسبة سفن الايذاء¹⁷.

مقارنة للحركة الإجمالية للبضائع في المتوسط، حركة البضائع بين الدول المتوسطية تتكون بشكل عام من 57% محروقات، في حين حركة البضائع الصب الجاف فنسبتها 28%. وهذا ما يوضحه الشكل رقم (2).



Source: Synthèse ATLAS des villes portuaires de sud et de l'est de la méditerranée, Octobre 2013, p04.

تقدر تدفقات البضائع داخل المتوسط بـ 130 مليون طن، مقسمة كالتالي¹⁸:

- 37 مليون طن عبر سفن الايذاء رو-رو، 20 مليون طن منها تخدم الجزر، مليوني طن بين إيطاليا، فرنسا واسبانيا، 15 مليون طن بين دول الاتحاد الأوروبي المتوسطية/دول جنوب وشرق المتوسط.
- 80 مليون طن عن طريق الحاويات، 60 مليون طن منها تتدفق خارج المتوسط، 20 مليون طن الأخرى خاصة بموانئ شمال المتوسط (مليون وحدة مكافئة لعشرون قدم).

2.4. حركة البضائع في الموانئ الجزائرية

نظرا للأهمية الكبيرة لقطاع التجارة الخارجية والتي تعتبر حلقة الوصل بين الجزائر والعالم الخارجي، ومثلها مثل باقي الدول النامية، سعت الجزائر إلى إتباع سياسات تنموية مستقلة لتدعيم تجارتها الخارجية.

1.2.4. نظرة عامة للتجارة الخارجية الجزائرية

تمثل المحروقات معظم الصادرات حيث بلغت نسبة 97.19% سنة 2011 من إجمالي الصادرات بزيادة قدرها 28.63% مقارنة بسنة 2010¹⁹. وبلغت النسبة سنة 2012، 97.13%. وقد حققت الجزائر فائضا تجاريا بقيمة 11.06 مليار دولار سنة 2013 أي انخفاض بنسبة 48.51% مقارنة بسنة 2012²⁰. (الجدول (1)).

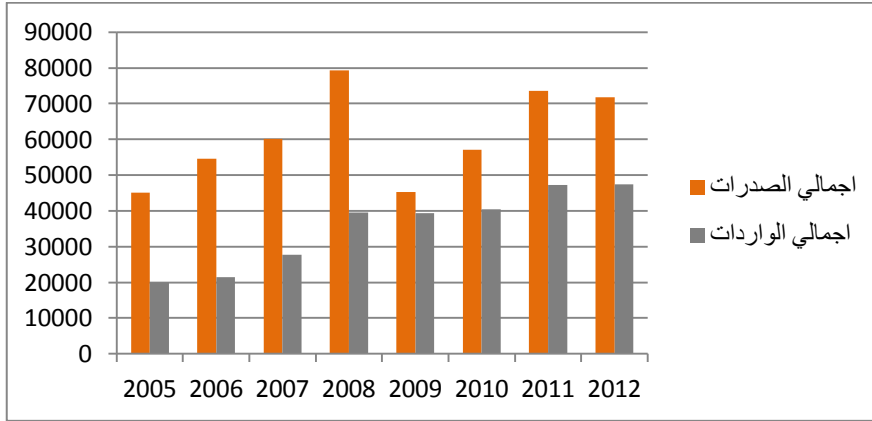
الجدول رقم (1): حصيلة التجارة الخارجية سنة 2012 القيمة بمليون دولار أمريكي

2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	
2062	2062	1526	1066	1937	1332	1158	1099	الصادرات خارج المحروقات
69804	71427	55527	44128	77361	58831	53456	43937	الصادرات من المحروقات
71866	73489	57053	45194	79298	60163	54613	45036	إجمالي الصادرات
47490	47247	40473	39294	39479	27631	21456	20048	الواردات
24376	26242	16580	5900	39294	32532	33157	24989	الميزان التجاري

المصدر: المركز الوطني للإعلام الآلي و الإحصاء التابع للجمارك CNIS

في سنة 2011 بلغت حجم صادرات المحروقات 100 مليون طن، مقابل 36 مليون طن و واردات البضائع العامة²¹. وشكلت المحروقات أغلبية الصادرات الجزائرية بحصة 69.80 مليار دولار سنة 2012، وقد عرفت سنة 2013 انخفاضات بنسبة 8.67%²². الشكل (3).

الشكل رقم (3): تطور التجارة الخارجية 2010-2005



المصدر: من اعداد الباحثة بناءا على المعلومات الموجودة في الجدول السابق.

2.2.4. حركة البضائع في الموانئ الجزائرية

بالنسبة لحركة البضائع حسب الموانئ فتتوزع النسب الكبرى لصادرات المحروقات بين مينائي أرزيو بنسبة 36.21% يليها ميناء سكيكدة بنسبة 21.45%، باعتبار أن هاذين الميناءين أكبر الموانئ البترولية في الجزائر، ويساهم ميناء بجاية بنسبة 17.18% في تصدير المحروقات، وتتوزع النسبة الباقية على باقي الموانئ بنسب صغيرة باعتبارها موانئ تجارية.

الجدول رقم (2): توزيع حركة البضائع حسب الموانئ الجزائرية لسنة 2012

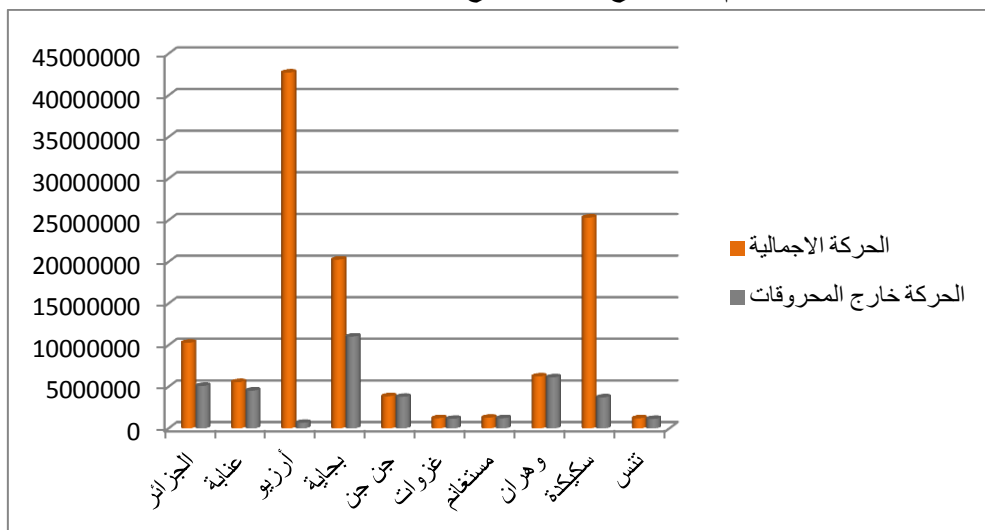
نسبة %	الحركة خارج المحروقات			نسبة %	الحركة الإجمالية			الموانئ
	المجموع	الصادرات	الواردات		المجموع	الصادرات	الواردات	
13.26	5113948	493718	4620230	8.72	10289199	1718482	8570717	الجزائر
11.80	4550786	1341940	3208846	4.72	5568766	1341940	4226826	عنابة
1.75	676673	135015	541658	36.21	42742901	40257369	2485532	أرزيو
28.62	11040061	760491	10279570	17.18	20276459	8852173	11424286	بجاية
9.84	3797104	29998	3767106	3.27	3865509	29998	3835511	جن جن
3.00	1155777	54067	1101710	1.04	1229162	54067	1175095	غزوات
3.18	1224858	27852	1197006	1.09	1292342	27852	1264490	مستغانم
15.92	6139681	400906	5738775	5.29	6247659	409332	5838327	وهران

9.67	3731018	169091	3561927	21.45	25322896	19240755	6082141	سكيكدة
2.97	1145734	-	1145734	1.03	1213321	-	1213321	تنس
100	38575640	3413078	35162562	100	118048214	71931968	46116246	المجموع

Source : entreprise portuaire de Mostaganem

أما بالنسبة لحركة البضائع خارج المحروقات، فيساهم ميناء بجاية بنسبة تقدر بـ 28.60%، يليها ميناء وهران بنسبة 15.92%، ثم ميناء الجزائر بنسبة 13.26%. وفي الشكل (4) نلاحظ بشكل واضح توزيع حركة البضائع (المحروقات-وخارج المحروقات) حسب الموانئ في سنة 2012

الشكل رقم (4): توزيع حركة البضائع حسب الموانئ الجزائرية لسنة 2012



المصدر: من اعداد الباحثة استنادا على الإحصائيات الخاصة بحركة البضائع في الموانئ الجزائرية.

3.2.4. عوائق تنافسية الموانئ الجزائرية:

لا بد من الإشارة إلى أنه لا توجد تنافسية في النقل الدولي للبضائع في الجزائر، وهذا يشكل عائقا كبيرا في تطوير التجارة الجزائرية من جهة، ومن جهة أخرى التجارة الخارجية للدول الإفريقية مع باقي أقاليم العالم. الموانئ الجزائرية لا تستطيع البقاء في هامش الاتجاهات العالمية، في مجال التجارة والنقل البحري، وبالتالي فإن الأمر يتطلب مواجهة تحدي استقبال سفن ذات الحجم الكبير وضمان المرور السريع والفعال للبضائع²³.

1. ارتفاع تكاليف نقل البضائع:

تكاليف النقل تتضمن كل التكاليف المباشرة وغير المباشرة المرتبطة بعملية النقل، التخزين والرفع. أثر تكاليف النقل على الصادرات (حصة تكاليف النقل الدولي في القيمة الكلية للمبادلات) يصل إلى خمس مرات أكثر من تأثير التكاليف الجمركية (الحقوق الجمركية المدفوعة).

تكاليف النقل المرتفعة تحدد مساهمة كل بلد في التجارة الدولية، وبالتالي ليس مفاجئا أن الدول الإفريقية، أين ترتفع فيها تكاليف النقل، تشكل الحصة الأضعف في التجارة الدولية. ويعود ارتفاع التكاليف إلى أن الشركات الملاحية تواجه مشاكل فيما يتعلق برسو سفنها (ربطها الرصيف) نظرا لعدم فعالية الموانئ الجزائرية، وضعف حجم الحركة فيها. هذا ووجود بعض العوائق التي تساهم بشكل كبير في تضخيم ضرائب الموانئ المدفوعة من طرف الشاحنين، ومشاكل أخرى تتعلق بالازدحام وضعف إنتاجية الموانئ، مما يجعل الشركات الملاحية تتحمل هذه التكاليف بدلا عن الشاحنين.

2. ضعف البنى التحتية اللوجستية:

يتعلق الأمر بتجهيز الموانئ الذي يعتبر غير مناسب وغير كاف، نظرا إلى نقص الصيانة الملاحية، وعدم تجديد الخرائط الملاحية والمعلومات حول الأمن الملاحى. هذا ما أدى إلى عدم وجود أرصفة متخصصة، ورافعات حديثة خاصة برفع الحاويات وعدم وجود أجهزة المسح الضوئي (السكرانر) للرقابة على البضائع المشحونة مما يؤثر على إنتاجية الرفع والشحن عند مرور البضائع على الميناء، نضيف إلى هذا، أن ضعف إمكانيات الموانئ يعود إلى ضعف صيانة الآلات مثل الرافعات الخاصة بالحاويات في أرصفة الحاويات.

3. محدودية الخدمات الملاحية:

يتميز النقل البحري الإفريقي بتعدد الموانئ الصغيرة التابعة للدولة، وهي موانئ مستقلة موزعة على مساحات مائية غير كافية. ووفرة المستندات الجمركية وسوء الاتصال الداخلي إضافة إلى مشاكل الأمن والتأخر في مواعيد تسليم البضائع من المشاكل المؤثرة على كفاءة الموانئ الإفريقية، وهذا يؤثر في المقابل على المؤسسات المصدرة و/أو المستوردة وعلى الدول غير الساحلية. إذ أن عدم كفاءة الخدمات اللوجستية للدول الناشئة يصعب

ويعرقل عمليات التصدير والاستيراد، وحسب تقديرات CNUCED، صادرات وواردات البضائع تصل الى خمس أضعاف المتوسط العالمي.

وحسب ملاك السفن، الشاحنين ووكلاء الشحن، المعايير الأساسية لتحديد تنافسية الموانئ هي:

- عرض الخدمات الملاحية للتصدير والاستيراد؛
- التجهيزات اللوجستية المتطورة للميناء؛
- جودة وموثوقية الخدمات (الخدمات الجمركية).

4. نقص الكفاءات المهنية للميناء:

ويلاحظ هذا من خلال نقص مؤسسات التكوين الخاصة بالنقل البحري، حيث أن نقص الخبرات في مجال الموانئ يسئ إلى تنافسية الموانئ الجزائرية، إذ تعتبر عمليات التكوين ضرورة لا بد منها للدول في طور النمو.

بالحديث عن مؤشر الخدمات اللوجستية، فتعاني الجزائر من ضعف واضح مقارنة بدول المغرب العربي الأخرى، إضافة إلى ضعف تطور البنيات التحتية لها الخاصة بالنقل بصفة عامة. وأداء الموانئ الجزائرية يتميز بضعف كبير بين دول المتوسط، خصوصا فيما يتعلق بقلة تجهيزات الأرصفة، سوء تسيير المخزون.

وفيما يلي ترتيب الدول العربية من بين 155 دولة لسنة 2012 حسب مؤشر LPI

الجدول رقم (2): مؤشر أداء الخدمات اللوجستية LPI للدول العربية لسنة 2012

الدول	الرتبة	النقطة	النسبة من أعلى أداء	الدول	الرتبة	النقطة	النسبة من أعلى أداء
الإمارات	17	3,78	88,9	عمان	62	2,89	60,4
قطر	33	3,32	74,3	اليمن	63	2,89	60,3
السعودية	37	3,18	69,7	الكويت	70	2,83	58,5
تونس	41	3,17	69,4	سوريا	92	2,60	51,3
البحرين	48	3,05	65,7	لبنان	96	2,58	50,6
المغرب	50	3,03	65,0	الاردن	102	2,56	49,8
مصر	57	2,89	63,3	الجزائر	125	2,41	45,3

موريتانيا	127	2,40	44,7	السودان	148	2,10	35, 3
العراق	145	2,16	37,1	جيبوتي	154	1,8	25, 5

Source : Trade Logistics in the Global Economy : the Logistics Performance Index and its Indicators, Jean François, Monica Alina Mustra, Lauri Ojala, Ben Shepherd, Daniel Saslavsky, the international Bank for Development/The World Bank, 2012
<http://siteressources.worldbank.org/TRADE/Ressources/239070-1336654966193/LPI-2012-final.pdf> consulté le 02/01/2014.

نلاحظ من خلال الجدول دولة واحدة من بين الدول العربية المدرجة في الترتيب (الامارات العربية المتحدة) تقع في العشرين دولة الأولى في أفضلية الأداء اللوجستي وخمسة دول عربية كانت في الخمسين دولة الأولى مما يدل على تقارب في مستويات محاور هذا المؤشر، لكن ترتيب باقي الدول خاصة التي مراتبها بعد الـ 100 تبين تفاوت في الإمكانيات والممارسات بين دول المنطقة، فهي تعاني من تعقيدات الإجراءات وضع قطاع الخدمات المتعلقة بالنقل مما يساهم في تدني مستويات التجارة الخارجية بصفة عامة والتجارة البينية بصفة خاصة وأيضاً لا تؤهلها لتكون مراكز عبور فعالة.

وعلى سبيل الذكر لا الحصر نلاحظ مثلاً دولة سنغافورة تتصدر الترتيب بمجموع 4,13 وتحتل كل من هونغ كونغ وفنلندا وألمانيا المرتبة الثانية والثالثة والرابعة على التوالي.

كما إن إمكانيات النفاذ إلى الأسواق بصفة عامة يتوقف إلى حد كبير على وجود روابط نقل منتظمة وفعالة خاصة فيما يتعلق بالخطوط البحرية، ولذلك يعد مؤتمر الأمم المتحدة حول التجارة والتنمية CNUCED مؤشر الربط (LSCI) (Liner Shipping Connectivity Index) يبين مستوى اندماج دولة معينة لشبكة العالمية للنقل البحري على أساس أن أكبر قدر من التجارة العالمية تتم عبر البحر خاصة السلع المصنعة التي تنقل بالحاويات على مستوى خطوط بحرية منتظمة ويعتمد هذا المؤشر في حسابه على: عدد السفن التجارية، مجموع حمولة المستوعبات على السفن، الحجم الأقصى للسفن، عدد خدمات النقل البحري التجاري، عدد الشركات التي تنظم سفن الحمولات التجارية من وإلى البلد.

فقد أصبح في مقدور الخدمات اللوجستية بوصفها المحرك الرئيسي للقدرة على المنافسة، أن تحقق انطلاقة أي بلد أو تطيح بقدراته في عالم اليوم المبني على العولمة. فبإمكان ذلك البلد أن يحظى بمنظومة جمركية جيدة

للغاية، ولكن سوء الأداء في مجال أو مجالين في سلسلة التوريد يمكن أن تكون له تبعات وتداعيات خطيرة على الأداء الاقتصادي لذلك البلد مما يخلق التصورات التي تسود بشأن عدم إمكانية التعويل والاعتماد عليه..

4.2.4. محاور تطوير تنافسية الموانئ الجزائرية:

تحتاج الموانئ الجزائرية إلى بنية تحتية متطورة لتتمكن من استقبال السفن الأكبر حجما. ولتحقيق هذا لابد من توفر مجموعة من المعايير لتحقيق تنافسية الموانئ، نذكرها فيما يلي:

- **التغطية البحرية:** ترتبط كل موانئ الدول المتطورة بشكل منتظم مع الموانئ الأجنبية الكبرى، وهذا ما يترجم بشكل محدد ارتباطها بمختلف الدول الإفريقية الساحلية وعشرات الموانئ الأجنبية. في الوقت الحالي، التوجه هو قيام سلطات الموانئ بإغواء ملاك السفن. وهذا ما يحتم على موانئ الدول النامية أن تتكيف مع الاستراتيجيات الحديثة للشركات البحرية.

- **السلم الاجتماعي وإنتاجية الميناء:** ويتعلق الأمر بتوفير مناخ اجتماعي سلمي حتى يتم تفادي إضرابات العاملين بالميناء، ولكي يتناسب الانسجام بين أصحاب المصلحة في الميناء مع حركة تدفقات البضائع لتمكين الموانئ في الدول النامية من الوصول إلى مستوى الموثوقية الموجود في الدول المتقدمة، تم اقتراح تحويل العمال من القطاع العام إلى الخاص، إضافة إلى ضرورة اهتمام السلطات في الموانئ بالزبائن، من حيث موثوقية ومرونة الخدمات المقدمة لهم. هذا ولا بد من التسيير الجيد لأنشطة الرفع والشحن وتحديد أسعار تنافسية.

- عرض الخدمات اللوجستية: حيث يعتبر معيار آخر لتنافسية الموانئ، إذ أن كثافة التدفقات تتطلب وسائل سريعة لتسريح الحاويات، سواء عن طريق البر، السكك الحديدية أو النقل المائي، إذ لابد للسلطات أن تستثمر في إنشاء خطوط سكك حديدية، أرصفة ومخازن بالقرب من الموانئ، حتى يتمكن الزبون من التعامل مع بضاعته.

- الإجراءات الجمركية: ولابد الإشارة إلى أن من عوامل جاذبية الموانئ هي جودة وسرعة الرقابة الجمركية، حيث أن الجمارك في الدول المتقدمة تحدد معدل يومي للرقابة على الحاويات. إذا لابد على السلطات في الميناء وضع إجراءات تسمح بتنويع مراكز دفع رسوم التخليص، وهذا يؤدي بطبيعة الحال إلى تسهيل الإجراءات على المستوردين مما يؤثر بالإيجاب على الخزينة العمومية.

- الربط بين المناطق النائية: ويتعلق الأمر بالربط بين مختلف الأساليب النقل لتسهيل تبني نظام النقل متعدد الوسائط.

5.2.4. الوضعية الحالية للعرض والطلب المحلي للنقل البحري للبضائع في الجزائر

في سنة 2007، حققت الموانئ الجزائرية حركة تقدر بـ 130 مليون طن من البضائع، 102 مليون طن منها كانت عبارة سلع بترولية. وخلال سنة 2006، 126 مليون طن من البضائع مرت من خلال هذه الموانئ، الأمر الذي سمح بتسجيل رقم أعمال يقدر بـ 25.5 مليار دينار جزائري. ومن حيث حجم الحركة ورقم الأعمال، الموانئ التي حققت النسبة الأكبر فيها هي: ميناء أرزيو (71 مليون طن، 7.4 مليار دج)، ميناء سكيكدة (19.9 مليون طن، 3.5 مليار دج)، ميناء بجاية (14 مليون طن، 2.4 مليار دج)، ميناء الجزائر (10.1 مليون طن، 7 مليار دج).²⁴

في الثمانينات من القرن الفارط، امتلكت الجزائر أسطول بحريا تحسد عليه من طرف باقي دول العالم، وكانت مصنفة ضمن المراتب الخمسون الأولى عالميا. الأسطول الوطني الجزائري تكون من 80 سفينة تتنوع الى: ناقلات البضائع السائبة ²⁵ les vraquiers، ناقلات النفط ²⁶ Tankers، ناقلات المواد الكيماوية ²⁷ chimiquier، ناقلات الغاز Transporteur de Gaz، سفن الإيداء ²⁸ Ro-Ro، العبّارات ²⁹ carferries. وكانت قد استغلت هذا الأسطول الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة التي كانت تشكل قوة على المستوى العالمي (الملحق رقم 1).

الطلب على النقل تزايد بشكل كبير خلال الثلاثين سنة الأخيرة، اذا انتقلت الصادرات من 19 مليون طن سنة 2001 الى 37 مليون طن سنة 2011³⁰، وهذا ما يوضحه الجدول (3)

الجدول رقم (3): تطور حركة البضائع من سنة 1981 إلى 2011 الوحدة: (مليون طن)

السنة	1981	1991	2001	2011
صادرات البضائع	14.5	17.5	19.1	37.6
واردات البضائع	47.1	65.8	80.5	80.4
المجموع	61.7	82.1	99.6	118.2

Source : Forum des chefs d'entreprise -Atelier de réflexion- Le transport maritime de marchandises : une potentiel de croissance à promouvoir, par Abdelhamid Bouarroudj, 02 Octobre 2012. P04.

من جهة أخرى فإن العرض المحلي للنقل البحري للبضائع عرف انخفاضا، إذ أن تطوره كان سيتناسب عكسيا مع التجارة الخارجية. الأسطول الوطني يتكون حاليا من 16 وحدة مقسمة الى: 8 ناقلات البضائع السائبة (الجافة)، 4 سفن متعددة الأهداف وسفنتي ايداء رو-رو، تابعة للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة، وسفينة رو-رو وناقلة للبضائع السائبة تابعة لـ ³¹NOLIS فرع لمجموعة سيفيتال. والسفن الخاصة بشركة نوليس موجهة فقط لتغطية متطلبات مجموعة سيفيتال.

ومتوسط عمر الأسطول التابع للشركة الوطنية الجزائرية للملاحة يتجاوز 30 سنة (بين 30 و35 سنة)، حيث أن 5 سفن فقط موجهة للعمل بين أوروبا (برشلونة، مارسيليا، لاسبيسيا، أنتويرب، هامبورغ) والجزائر، وتحتل جزءا ضئيلا جدا من حركة نقل البضائع، رغم أن حجم الحمولة المسوردة والمصدرة لسنة 2011 وصل إلى 118 مليون طن كما يوضحه الجدول (4).

جدول رقم (4): الحمولة المستوردة والمصدرة في الجزائر سنة 2011 الوحدة: مليون طن

سنة 2011	واردات	صادرات	المجموع
البضائع السائبة	10	77	87
البضائع الصلبة	17	1.9	18.9
أنواع أخرى	10.6	1.5	12.1
المجموع	37.6	80.4	118

Source : Forum des chefs d'entreprise -Atelier de réflexion- Le transport maritime de marchandises : une potentiel de croissance à promouvoir, par Abdelhamid Bouarroudj, 02 Octobre 2012. P06.

فيما يتعلق بالدعم اللوجستي لنقل البضائع، كل أسلوب من أساليب النقل في الجزائر يتضمن الخصائص التالية:

- النقل السككي غير متطور بشكل كبير، مخصص لنقل السلع ذات الحجم الكبير بطبيعة الحال. وهذا الأسلوب غير جاهر كفاية لتتم دراسته وتحليله، لأنه بالكاد يساهم في تدفقات البضائع بالحاويات، التي تندرج ضمن السلاسل اللوجستية العامة. من جهة أخرى، فإن النقل متعدد الوسائط لا يمكن دراسته نظرا لأنه في مرحله الأولى.

- النقل الطرقي، تتم معالجته من جهة قدرته على التكيف مع متطلبات قطاع اللوجستيك الذي تم تحريره للقضاء على الاحتكار السابق للشركة الوطنية للنقل البري SNTR، وتشجيع تعدد العملاء، الأمر الذي يؤثر على الاقتصاد بالإيجاب في صورة خلق مناصب شغل جديدة، وخلق منافسة بين شركات النقل. لكن، النقل البري يبقى ذو جودة متدنية، حتى وإن كانت حركة النقل قليلة وتكاليفه مرتفعة إلى حد ما، فإن الجودة السيئة للخدمات وعدم احترام مواعيد التسليم يؤديان من جهة أخرى إلى رفع التكاليف اللوجستية.

النقل البحري أو لوجستيك الموانئ يعتبر من أهم النقاط التي لا بد التركيز عليها لتحسين الموقف التنافسي بين دول شمال إفريقيا نفسها وبين الدول الأوروبية متوسطة.

الجوانب الديناميكية للموانئ التي تشكل أكبر جزء من التكاليف اللوجستية تتميز بانخفاض الإنتاجية إضافة إلى عدم وجود المساحة الكافية، هذا وإضافة إلى الإجراءات الجمركية المعقدة، مما يؤدي إلى تمديد فترة بقاء البضائع في الميناء. حيث أن في الموانئ الأوروبية ذات المقاييس العالمية، متوسط الإقامة فيها 5 أيام، في حين أن في ميناء العاصمة الأمر يتعدى 20 يوم. وينظر إلى الإجراءات الجمركية على أنها السبب الرئيسي لعرقلة عبور البضائع في الميناء. إذ أن هذه الإجراءات تتميز بعدم الكفاءة، مما يجعلها تكبح حركة المبادلات التجارية، بالإضافة إلى وجود مشكل كبير في الاتصال بين الجمارك وعملاء الشحن أو باقي العملاء، وخصوصا الإجراءات الجمركية التي تتطلب المعرفة الخبرة المرتبطة بالتشريعات والنظم الإدارية التي تغيب أحيانا عن أعين وكلاء العبور. وفي الجدول التالي نلاحظ الفرق بين تكاليف الشحن بين الجزائر، مصر، الإمارات، المغرب وتونس أين ترتفع التكاليف ومستندات الشحن وكذا المهلة الضرورية لعملية نقل البضائع عبر الحدود في الجزائر مقارنة بالدول الأخرى.

6.2.4. الدعم الحكومي لنظام الميناء في الجزائر

على الصعيد العالمي، الموانئ عرفت إصلاحا هاما تجاه الخصوصية ولا مركزية البنى التحتية للموانئ التي كان الهدف منها هو تحسين وزيادة الفعالية، وتخفيض تدخل الدولة في التخطيط والتسيير لتخفيض الغلاف المالي الخاص بالاستثمار.

السلطات الجزائرية تسعى إلى تطبيق أساليب جديدة خاصة بالحوكمة بالاشتراك مع شركاء أجنيين. التحدي هنا هو الحصول على نوع من الشراكة بين القطاع العام والخاص الذي يتفق مع الخصوصية الجزائرية.

● تحديد العملاء الجدد:

من خلال الخصوصية الجزئية للموانئ، الدولة الجزائرية تأمل في الحصول على فعالية موانئها ورفع كفاءة وقدرات البنى التحتية. ولكن التأهيل الذي يسمح للمستثمر بالتمتع بكل الحقوق كمالك، لا يزال غير موجود. هذه السياسة ينبغي أن تعتمد على التحولات الجارية للاقتصاد العالمي، ولكن الجزائر تعرف تأخيرا في التحرك نحو الخصوصية التي مست العديد من موانئ الدول النامية مثل المغرب. منذ سنة 1990، قام المغرب بمخصصة أنشطة الرفع في الموانئ، والنتائج الخاصة بإنتاجية هذا النشاط لازالت تتكرر بشكل إيجابي.

الجديد في تنظيم الموانئ في الجزائر هو ظهور الشركاء الخواص الأجنيين، نذكر على سبيل المثال Djazair Port World (DPW)³²، من ناحية أخرى، l'Emirati Dubai World Ports (DWP)، مشروع مشترك ثاني انشأ رسميا في 15 جانفي 2009، عن طريق اتفاق متبادل بين مؤسسة ميناء الجزائر EPAL³³ وDubai World Ports، ثالث عميل عالمي يسيطر على محطات الحاويات في ميناء الجزائر.

في سنة 2006، خصوصية الموانئ الجزائرية تحققت عن طريق نشر مناقصات على الصعيد الدولي لتسيير ميناء الجزائر. خصوصية ميناء وهران كان ابتداء من جوان 2008، وجاري اختيار العملاء الخواص الدوليين الممكنين المهتمين بتسييره³⁴.

ويتم تجهيز ميناء وهران لاستقبال سفن الجيل الأخير مع حلول سنة 2017، مع قدرة استيعابية تقدر بـ 1.5 إلى 2 مليون حاوية كل سنة، وحاليا، لا يستطيع استقبال إلا دخول السفن الحاملة لـ 400 حاوية كحد أقصى. ويتم اعتزام خصخصة ميناء مستغانم وعنابة.

سنة 2008، لم تتعدى الحركة السنوية في ميناء الجزائر 400.000 حاوية، بمتوسط ساعي للتفريغ قدر بـ 10 حاويات (أضعف متوسط في البحر المتوسط). في حين أن الحركة السنوية بالاشتراك مع DPW ستتعدى 700.000 حاوية. وكانت قد دفعت Djazair Port World في إطار الشراكة 16 مليون أورو، ويقدر رأس مالها ما يقارب 20 مليون أورو، مقسم بالتعادل بين مؤسسة ميناء الجزائر و Djazair Port World. الشركة استفادت من الملكية المحولة لرصيف الحاويات (المحطة) لمدة 30 سنة. الهدف النهائي، لـ DPW هو إنشاء بنية تحتية ذات مردودية لميناء الجزائر، وبالتالي فإن الأمر يتطلب استثمارا على نطاق الواسع: مؤسسة ميناء الجزائر تشترك مع شريكها في مصاريف الاستثمار التي تفوق 10 مليارات دج مقدمة خصيصا للبنية التحتية، (حوالي 4.1 مليار دج)، حيازة التجهيزات وتأسيس نظام تسيير المعلومات (250 مليون دج) ونفس الشيء بالنسبة للموارد البشرية. الشراكة الجديدة تهدف إلى النظر في تخفيض التكاليف وفي زمن العبور للموانئ الجزائرية، إذ السفن تخسر أموالا طائلة عندما تتواجد بالميناء وتريح عندما تكون في البحر. تمتد مساحة ميناء الجزائر على 18 هكتار، حيث كانت مساحتها الابتدائية تقدر بـ 12 هكتار، ونظام التسيير مودع إلى Dubai World Ports بطريقتين، الأولى، هي عقد أداء، مدفوع لمدة 7 سنوات من طرف الشركة صاحبة الامتياز. الثانية، توفر تسييرا غير مدفوعا، تحت مسؤولية Dubai World Ports مع تأطير مؤمن عليه من طرف جزائريين. ومخطط العمل سيحقق زيادة في المردودية تقدر بـ 20% بعد 10 سنوات. الشركتين صاحبتى الامتياز ستدفعان للدولة الجزائرية رسم ثابت للمتر مربع واستحقاقات متغيرة على رقم الأعمال. ومؤسسة ميناء الجزائر ستوفر لـ 660 Djazair Port World موظف، خلال السنة الأولى. إضافة إلى أن الرصيف يحتاج إلى التحديث على المدى الطويل قصد رفع الإنتاجية.

سنة 1982، مع إنشاء مؤسسة ميناء الجزائر، تم توظيف 7.000 موظف لرفع حوالي 4 مليون طن من حركة السلع سنويا. سنة 2008، الميناء تعامل مع أكثر من 6 مليون طن بنصف عدد الموظفين الذي كان سنة 1982. الموانئ الجزائرية بشكل عام في تأخر فيما يخص التأهيل المطلوب للأرصدة الحديثة. من المتوقع أن العملاء الأجانب سيكونون مسئولين عن رفع المستوى. وحسب المعطيات الرسمية، 70 سفينة تنتظر في المتوسط يوما

واحدا لترسو على الرصيف سنة 2009، مما يكلف الدولة 700 مليون دولار كتعويضات، في انتظار تدخل Dubai World Ports الذي لم يظهر بشكل كبير للآن.

Djazair Port World حصل على امتياز ميناء جن-جن، هذا الميناء ذو المياه العميقة موجه الى أن يكون ميناء حقيقي لإعادة الشحن، تحت هدف زيادة الحركة لتصل إلى 1.5 مليون وحدة مكافئة لعشرون قدم (وحدة الحاويات) سنويا، بينما قدرت في سنة 2009 إلى أقل من 100.000 وحدة مكافئة لعشرون قدم، سنة اختتام العقد.

وهذا يؤكد أن الموانئ الجزائرية بحاجة إلى الخبرات الأجنبية أكثر مما هي بحاجة إلى حقن كبيرة من التمويل العمومي، هذا وتسعى الدولة إلى مضاعفة استثماراتها في هذا المجال.

• حدود الأساليب الجديدة لتنظيم نظام الموانئ الجزائرية

بالحديث عن الشركة السنغافورية PORTEK فقد نجحت في تحقيق الأهداف المرجوة، أما شركة l'émarati DUBAI PORTS فتجد صعوبة في تحقيق أهدافها. التسيير الجديد لرصيف الحاويات بالجزائر منذ 17 مارس 2009، لم يولد الآثار المرجوة على تدفق حركة البضائع. وتشير أرقام سابقة إلى أن حصة DPW من حركة ميناء الجزائر سجلت انخفاضا بنسبة 13% في الفترة بين جانفي-ماي 2011 مقارنة بسنة 2010. لكن الصورة تختلف في تحديد حركة الحاويات، ومن جهة أخرى مؤسسة ميناء الجزائر عرفت انخفاض محسوس مقارنة بما هو مسجل من طرف DPW لنفس الفترة، بنسبة 24%- و 9% على التوالي³⁵.

يبدو أن تطوير حركة الحاويات في الرصيف يعاني من مشاكل مالية، إذ أن DPW تسعى إلى تجهيز الرصيف بأربعة آلات رفع جسرية (portiques)، لكن هذه الخطوة لن تطبق دون منصات الدمج وتمديد الأرصفة، التي تكون على حساب الدولة.

نفس المشكل مطروح بخصوص ميناء جن-جن، من خلال رؤية DPW، ميناء الجزائر يمكنه الحصول على 100 مليون أورو للاستثمارات الجديدة، أما بخصوص ميناء جن-جن يستلزمه 400 مليون أورو ليصبح الميناء

الثاني خاص بالحاويات في الوطن. ولكن المجموعة الإماراتية تريد دعم الدولة لاستثماراتها لعدم اعتبارها ملكيات عامة.

التعامل الإماراتي، في إطار توسيع شبكته في ميناءين جزائريين، يزعم تحقيق استثمارات في موقع استراتيجي، والجزائر تستطيع لعب دور الجسر بين الموانئ الأوروبية وموانئ إفريقيا السوداء. DPW تغالي في تقدير هذا الجانب، حيث أن الجزائر لا تتوفر لديها ثقافة تسيير الموانئ الخاصة. من ناحية ثانية، الموانئ الجزائرية ذات حجم متواضع مقارنة بميناء اللاذقية (سوريا) التي سيتم منحه إلى مالك فرنسي CMA/CGM، مع العلم أن مساحة الميناء تقدر بـ 69 هكتار، أي ضعف مساحة ميناء الجزائر وجن-جن وبجاية كلها مجتمعة. من ناحية أخرى، لميناء الجزائر معوق آخر يتمثل في ضغط المناطق الحضرية عليه، مما يشكل مشكلة في توسيع المكان حسب المتطلبات اللوجستية الحديثة. والمستثمرين الكبار في مجال الموانئ في العالم غير مهتمين بالأسواق المحلية بقدر اهتمامهم بالعالمية.

ولقد كان للإصلاح أثر على أنشطة الميناء، إذ سجلت زيادة في تدفقات الموانئ على الأرصفة المسيرة من طرف المتعاملين الأجبيين، ولكن هذا لا يخفي أن بعض تطبيقات لنموذج تسيير الدولة الجزائرية تسببت في تأخر وازدحاماً يخلق صعوبات في التعاون مع المتعاملين الأجبيين الجدد.

5. مشاكل الموانئ الجزائرية

تعاني الموانئ الجزائرية من العديد من المشاكل أولها أن الأسطول البحري التجاري الجزائري يتكون من 16 سفينة، 10 منها متخصصة لنقل المحروقات، و 3 في نقل الركاب. يقدر متوسط عمر هذه السفن حوالي 22 سنة (حيث أن السفن أقدم من المواني في حد ذاتها)، والاستثمارات المحققة في صيانتها تتميز بارتفاع تكلفتها. لكن، إستراتيجية تجديد وتنمية الأسطول البحري الجزائري في طور التأسيس والعودة إلى السنوات السابقة أين كان الأسطول الجزائري يتكون من 78 سفينة في الثمانينات³⁶.

عند الحديث عن الموانئ التجارية، فالجزائر توجه استثماراتها إلى الموانئ النفطية التي لا تخدم إلا قطاعا واحدا، وسنحاول فيما يلي ذكر أهم نقاط الضعف التي تميز الموانئ الجزائرية³⁷:

1. موانئ الجيل الأول: وهنا تقوم السلطات العمومية بتسيير الموانئ ذات الطابع القديم التي يعود أصلها إلى الفترة الاستعمارية، دون إحداث تغييرات فيها، حيث تتصف بصغر أحواضها وضيق أرصفتها، وقرب المخازن من بعضها البعض.
 2. نقص التجهيزات والآليات: حيث تعاني الموانئ التجارية الجزائرية من نقص في الآليات الحديثة، وميناء العاصمة هو الميناء الوحيد الذي يتوفر على رافعة ذاتية الحركة (قوتها 300 طن). نضيف إلى هذا أن ناقلات الحبوب لا تتعدى المقاييس المعمول بها دوليا، مع العلم أن الجزائر مصنفة ضمن أكبر الدول المستوردة للحبوب.
 3. ارتفاع عدد الأيدي العاملة: حيث تعاني الموانئ الجزائرية من فائض في الأيدي العاملة، مما يتوجب تحويل جزء منهم إلى وظائف أخرى، وهذا الأمر يتطلب دراسة أوسع خصوصا فيما يتعلق بدولة تعاني من ارتفاع نسبة البطالة فيها.
 4. تأخر في عملية تداول الحاويات: لأن معدلات النقل بالحاويات في تزايد مستمر، فالموانئ الجزائرية تحاول اللحاق بالركب، حيث ارتفع عدد الحاويات في ميناء أرزيو من 9.42% سنة 1994 إلى 35.09% سنة 2004، و 37.15% نهاية 2008. ومع هذا، فإن الموانئ الجزائرية تسجل تأخرا ملحوظا نظرا إلى أن المعدل العالمي لتداول الحاويات يفوق 60%.
 5. انخفاض أداء الموانئ: ونذكر على سبيل المثال توقف مناولة السلع ليلا.
 6. طول الإجراءات الإدارية: شحن وتفريغ البضائع، الإجراءات الجمركية وغيرها.
 7. سوء توزيع المهام بين الموانئ: احتكار ميناء العاصمة ل 60% من المبادلات التجارية الخارجية.
 8. تواجد الموانئ داخل النسيج الحضري: حيث ينعكس على الأمر على كفاءة الطرق مما يصعب عملية الحركة منه واليه.
- ويعد نقل البضائع عبر الموانئ الجزائرية مكلف بشكل كبير للمؤسسات وللإقتصاد الوطني، والجدول (5) يوضح الفرق بين التكاليف اللوجستية بين الموانئ الجزائرية والموانئ التونسية والمغربية لسنة 2012:

الجدول رقم (5): مقارنة التكاليف اللوجيستية بين الموانئ الجزائرية والموانئ التونسية والمغربية (2012)

طبيعة إجراءات الاستيراد	الجزائر	المغرب	تونس
-------------------------	---------	--------	------

التكاليف بالدولار	المهلة	التكاليف بالدولار	المهلة	التكاليف بالدولار	المهلة	
168	9	300	10	330	10	تجهيز المستندات
250	3	150	2	200	8	التخليص الجمركي والتفتيش التقني
250	3	350	2	400	7	صيانة الأرصفة
190	2	150	2	400	2	النقل البري والصيانة
850	17	950	16	1330	27	المجموع

Source : Centre d'Etudes des Transports pour la Méditerranée Occidentale, 2012.

من خلال الجدول نلاحظ الضعف اللوجستي الذي تعاني منه الموانئ الجزائرية مقارنة بالدول الشقيقة تونس والمغرب، حسب مؤشر الأداء اللوجستي للبنك العالمي، حيث³⁸:

- تمثل التكاليف اللوجستية تمثل حوالي 20% من الناتج الداخلي الخام في دول شمال إفريقيا؛
- تمثل التكاليف اللوجستية 25% من الناتج الداخلي الخام في الجزائر؛
- تمثل التكاليف اللوجستية 5% في ألمانيا، 6.5% في دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، و 15% في المغرب؛
- تخفيض 5% من التكاليف اللوجستية يوفر حوالي 09 مليارات دولار سنويا. وهذه التكاليف الإضافية التي تتسبب فيها الموانئ الوطنية تكفي لإنشاء ميناء من الحجم العالمي، والخسائر التي تكبدتها الجزائر منذ الاستقلال بسبب التسيير الكارثي لموانئها يعادل ما يكفي لإنجاز 15 ميناء عصريا بالمعايير العالمية.

خاتمة:

كخلاصة لما سبق فإنه يتطلب في وقتنا الحالي إنشاء موانئ متخصصة ومتميزة بموقعها الجغرافي، وقد أصبح اليوم التنافس في استخدام سفن الجيل الأخير كبيرة الحجم لما تضمنه من تحقيق القدرة التنافسية في سوق النقل البحري، حيث يضمن تخفيض تكاليف الشحن والاستفادة من عامل الوقت المستغرق في عملية شحن البضائع. ومع تقديرات معدلات الشحن والتفريغ بالموانئ البحرية يفضل التعامل مع الموانئ ذات الموقع الممتاز وذات التسيير

الفعال والكفاء، دون أن ننسى التجهيزات الحديثة له بما يساهم في نقل و شحن مختلف نوعيات البضائع في أقل زمن ممكن، وبالتالي فسمح المجال للسفن للرسو على الأرصفة وتسريع حركة الشحن والتفريغ.

والجزائر بدورها تحافظ على متوسط التصدير/الاستيراد بالحاويات الأعلى بين العديد من الدول الناشئة. ولكن بالحديث عن مؤشر الخدمات اللوجستية، تعاني الجزائر من ضعف واضح مقارنة بدول المغرب العربي الأخرى، إضافة إلى ضعف تطور البنيات التحتية لها الخاصة بالنقل بصفة عامة. وأداء الموانئ الجزائرية يتميز بضعف كبير بين دول المتوسط، خصوصا فيما يتعلق بقلّة تجهيزات الأرصفة، سوء تسيير المخزون، مما يجعلها تحسر ما بين 8 إلى 10 مليارات الدولارات كل سنة. ويعد ضعف إمكانيات الشحن والتفريغ والبيروقراطية من الأسباب التي أدت إلى تدهور جودة الخدمات، الإنتاجية والتنافسية.

قد أضحت الخدمات اللوجستية المتطورة المحور الرئيسي لتنافسية أي دولة، حيث تحقق انطلاقة أي بلد أو تطيح بقدراته في عالم اليوم. ف تطوير البنيات التحتية وخلق منظومة جمركية فعالة من شأنه تنمية القطاع الاقتصادي. ومن هذه الناحية، تعاني الجزائر من ضعف كبير مقارنة بباقي دول العالم بشكل عام، والمغرب العربي بشكل خاص، وهذا يشمل قطاع النقل بأنواع. حيث أن أداء الموانئ يتميز بضعف واضح، يتعلق هذا الضعف بقلّة تجهيزات الأرصفة وتعميقها، إضافة إلى سوء تسيير المخزون. وهذا ما دفع بها إلى حوصصة بعض موانئ ومنح الامتياز لشركات عالمية لتسيير موانئها، إذ شملت هذه الشراكة تجهيز الأرصفة، إدخال نظم المعلومات في نظام الرقابة على البضائع وغيرها.

اقتراحات:

- اتخاذ الاجراءات اللازمة لتقليص مدة انتظار السفن في الميناء والأحواض مما يرفع من معدل الرحلات وبالتالي يؤدي إلى زيادة أرباح الشركات الملاحية.
- التوسع في استخدام الأساليب التكنولوجية الحديثة والاهتمام بالجانب التدريبي والتكويني للأيدي العاملة في الموانئ البحرية.
- استكمال إنشاء المقطع الشرقي للطريق السيار شرق-غرب بالمقاييس والشروط المتفق عليها. مع استكمال الطريق السيار وربطه بكافة الموانئ البحرية والجافة يصبح من الضروري تطوير وسائل الرقابة على البضائع

والمستندات في المناطق الحدودية بين الدول العربية بحيث تساهم متطلبات العولمة وبما يتمشى مع آليات السوق الحر العالمي أسوة بما هو متبع بين دول المجموعة الأوروبية، وتكوين رجال الأمن والحماية المدنية وتكثيف الدوريات الليلية لتحقيق الأمان للمسافرين.

- تطوير البنيات التحتية اللوجيستية الخاصة بالنقل متعدد الوسائط من خلال دمج أحدث التقنيات في مجال النقل والتخزين والمناولة، وربط الطريق السيار بمختلف الطرق الوطنية، مع ضرورة توسيع خارطة الموانئ الجافة التي لا تزال قليلة خصوصا في المدن الكبرى التي تعاني موانئها اكتظاظا شديدا، مما أثر على تداول البضائع في الحاويات.
- تشجيع شراكة التمويل بين القطاع العام و القطاع الخاص.
- إنشاء شركات شحن دولية مع معدات موحدة وموظفين ذوي خبرات عالمية.
- تحسين جوانب سلسلة اللوجستيك لا بد أن يقرن بتحديث الهيئات والإدارات الجمركية، وتحسين بنية الاتصالات السلوكية واللاسلكية والبنية الأساسية المادية.

المراجع:

¹ أقاسم عمر، الإمداد الشامل - مدخل إدارة التكلفة و السياسات المتبعة-، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة تلمسان، 2009-2010، ص03، اقتباسا من كتاب F.E Clark, Principal of Marketing, Network the Marmillan company, 1922, p16.

¹ Pierre Médan, Anne Gratacap, Logistique et Supply Chain management, DUNOD, Paris, 2008, p09-10.

¹ منظمة محترفة لمديري و معلمي و ممارسي اللوجستيات، تكونت سنة 1962 بغرض التعليم المستمر و دعم الأفكار.

¹ علي فلاح الزعبي، مرجع سابق، ص27.

¹ علي فلاح الزعبي، مرجع سابق، ص28.

¹ ثابت عبد الرحمن إدريس، إدارة الأعمال اللوجيستية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2003/2002، ص29.

¹ نفس المرجع، ص30.

¹ سميرة إبراهيم محمد أيوب، اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية، 2003/2002، ص35.

¹ سميرة إبراهيم محمد أيوب، مرجع سبق ذكره. ص40.

¹ حمادة فريد منصور، اقتصاديات النقل، مركز الاسكندرية للكتاب، الاسكندرية، 2001. ص418.

¹ سميرة إبراهيم محمد أيوب، مرجع سابق، ص42.

- ¹الصب الجاف : خام الحديد، الفحم، البوكسيت، الحبوب، الفوسفات.
- ¹النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية، أكتوبر 2009. ص05.
- ¹ United Nations Conference on Trade and Development, Port Performance indicators, p08.
- ¹علي عبد اللا، مصطفى عبد الحافظ، ادارة وتشغيل الموانئ، مكتبة الاشعاع الفنية، الاسكندرية، الطبعة الأولى 2000. ص67.
- ¹علي عبد اللا، مصطفى عبد الحافظ، مرجع تم ذكره سابقا. ص72.
- ¹ Synthèse ATLAS des villes portuaires de sud et de l'est de la méditerranée, Octobre 2013, p02.
- ¹ Ibid, p04.
- ¹ <http://www.andi.dz/index.php/ar/82-menu/393-bilan-du-commerce-exterieur> :اطلع بتاريخ: 2014/06/06.
- ¹ إحصائيات التجارة الخارجية لسنة 2013، وكالة الأنباء الجزائرية. ص01.
- ¹ Abdelkader BOUMESSILA, les ports algériens situation et perspectives, les Ateliers du FCE, p03.
- ¹ إحصائيات التجارة الخارجية لسنة 2013، وكالة الأنباء الجزائرية. ص03.
- ¹ Ibid. 101.
- ¹ Le secteur logistique sur la rive sud de la méditerranée Occidentale Diagnostic t propositions pour améliorer l'offre de navires logistiques, cas des pays du Maghreb : Algérie, Libye, Maroc, Mauritanie, La Tunisie. Octobre 2010 – CETMO et l'office coopération EuropeAid. P21.
- ¹ هي سفينة شحن مصممة لنقل البضائع السائبة الجافة كالرمل والحبوب والمواد الكثيفة كالمعادن.
- ¹ ناقلات النفط وتعرف أيضا باسم ناقلات البترول وهي سفينة مخصصة لنقل البترول بكميات كبيرة إلى جميع أنحاء العالم، وهناك نوعان أساسيان من ناقلات النفط : ناقلة النفط الخام وناقلة مشتقات النفط. ناقلات الخام، تكون عادة في غاية الضخامة وتقوم بنقل النفط الخام إلى مصانع التكرير. ناقلة مشتقات النفط، وعادة تكون أصغر من ناقلة النفط الخام بكثير، وتهدف إلى نقل البتروكيماويات من مصانع التكرير إلى الأسواق المستهلكة. وغالبا ما تصنف ناقلات النفط حسب الحجم وكذلك الوظيفة. يبدأ التصنيف من ناقلات مشتقات النفط الساحلية أو الداخلية والتي تبلغ حمولتها الوزنية بضعة آلاف من الأطنان وصولا إلى ناقلات النفط الخام الهائلة الضخامة والتي تصل حمولتها إلى 550,000 طن.
- ¹ ناقلات المواد الكيميائية هي إحدى أنواع الناقلات مصممة خصوصا لنقل المواد الكيميائية بكميات كبيرة. وتتراوح حجم حمولة واحدة منها تقريبا خمسة ألف طن وهي أصغر بكثير من حجم الناقلات المتخصصة بنقل المواد الأخرى.
- ¹ RoRo : Roll-on Roll-Off.
- ¹ وهي سفينة تعبر من شط لآخر حاملة السيارات والمارة وفي العادة تكون مسافة عبورها قصيرة بين ضفتي ممر بحري أو نهر مثلاً. وتختلف السرعات فأسرع أنواع العبارات عادة ذات الهيكل الثنائي أو الحوامه.
- ¹ Fatima Zohra Mohamed CHERIF et Cesar DUCRUET, Du global au local : les nouveaux gérants des terminaux portuaires algériens. P04.

¹ نوليس: شركة ذات أسهم، وهي فرع مسئول عن النقل البحري في مجموعة سيفيتال، وتمتلك الشركة 3 سفن مملوكة ومستأجرة لنقل المواد الخام لمجموعة سيفيتال للاستيراد والتصدير. وتعتبر شركة نوليس أول مالك للسفن في الجزائر، ويدمج الوظائف التالية: إدارة السفن؛ النقل البحري للبضائع، الشحن والاستحجار، التسجيل.

¹ Algérie :Port d'Alger Djazair Port World joint-venture avec EPAL(entreprise du port d'Alger).Port de Djendjen (Jijel) joint-venture avec l'entreprise portuaire de Djendjen.

¹ Entreprise Portuaire d'Alger. Rapport annuel 2012.

¹ يأتي هذا في إطار نموذج عقود الامتياز التي تعتبر عقود طويلة المدى، حيث تتولى الهيئة المسؤولة عن المشروع، المملوك للدولة، توفير البنية التحتية المتطورة لمدة زمنية معينة، تتولى فيها تشغيل الأصول وصيانتها وتمويل الاستثمارات المطلوبة وإدارتها. وتحتفظ الحكومة بالملكية القانونية النهائية و/أو حق توفير الخدمات. وتتضمن عقود الامتياز التشييد، التشغيل والتحويل.

¹ Radhia TADJINE, Malika AHMED ZAID, Capacité logistique et gouvernance des ports algériens, 5ème édition du colloque international LOGISTIQUA, du 24 au 25 mai 2012-Rabat-Maroc. p09.

¹ CETMO et l'office coopération EuropeAid. P23.

¹ فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، الموانئ الجزائرية: تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا - العدد السابع. ص171.

¹ Etude CETMO réalisé en Octobre 2010.

