أثر تحديث وتطوير الموانئ على مردودية النقل التجاري البحري عبر الموانئ وتشجيع التجارة الخارجية حالة الجزائر للفترة 2000 – 2023.

The impact of the modernization and development of ports on the productivity of commercial shipping through ports and the promotion of foreign trade in Algeria's case for 2000–2023

وهيبة الوهاب[1]؛ مولود قنوش [2].

[1]مخبر السياسات التنموية والدراسات الاستشرافية، جامعة البويرة؛ o.louahab@univ-bouira.dz

[2]مخبر السياسات التنموية والدراسات الاستشرافية، جامعة البويرة، m.kennouche@univ-bouira.dz

تاريخ الاستلام: 2024/08/25 تاريخ القبول: 2024/11/27 تاريخ النشر: 2024/12/15

ملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى تقديم إمكانيات النقل البحري في الجزائر والدور الذي يمكن ان يؤديه في تشجيع الصادرات والتجارة الخارجية عبر الموانئ كقاطرة للنمو الاقتصادي، خاصة وأن الجزائر تنتهج سياسة التنويع للصادرات خارج قطاع المحروقات، وذلك من خلال الاشارة الى مكونات الأسطول البحري الجزائري لنقل البضائع والمسافرين وتحديد أهم مكامن الخلل في التسيير واشكالية التحديث والتطوير لها، ناهيك عن تقديم لمحة عن المخطط الذي رسمته الجزائر للنهوض بالنقل البحري خلال العشرية المقبلة، والتعرف على تكلفة تطويرها بالمقارنة مع النتائج المنتظرة، مع الاشارة للامتيازات الممنوحة في إطار النقل البحري التجاري.

كلمات مفتاحية:النقل البحري، الموانئ، البضائع الدولية، ، التجارة الخارجية. الصادرات، الواردات، الصادرات.

Abstract:

The aim of this study is to present the capabilities of maritime transport in Algeria and the role it can play in encouraging exports and foreign trade through ports, by referring to the components of the Algerian maritime fleet

[1] المؤلف المرسل: وهيبة الوهاب، البريد: o.louahab@univ-bouira.dz

for transporting goods and passengers, providing an overview of the plan drawn up by Algeria to advance maritime transport during the next decade, And identifying the cost of developing it compared to the expected results, with reference to the privileges granted within the framework of commercial maritime transport.

Keywords: Shipping, Ports, Cargo, Passengers, Foreign Trade. Exports, imports

مقدمة:

تتطلب المبادلات التجارية بين الدول توافر وسائل النقل وخدمات نقل الركاب للبضائع المتبادلة، بالإضافة إلى الطرق البرية والجوية والبحرية، ولكل منها خصائصها ومتطلباتها التي يشار إليها بالأنشطة اللوجستية. وفي هذا السياق، يحتل النقل البحري موقعاً مهماً حيث يمثل أكثر من 80% من إجمالي التبادل التجاري بين الدول المختلفة وداخل الدولة الواحدة.

وعلى ضوء ما سبق ذكره، تحاول هذه الدراسة دراسة الوضع الفعلي للنقل البحري باستخدام الموانئ الجزائرية التي تلعب دورا رئيسيا في الأنشطة اللوجستية البحرية، وذلك من خلال طرح الاشكالية التالية:

المبادلات التجارية التي تتم ما بين البلدان تتطلب توفر وسائل نقل السلع التي يتم تبادلها وخدمات نقل المسافرين، البرية والجوية والبحرية ولكل وسيلة خصائصها ومتطلباتها يطلق عليه اسم الانشطة اللوجيستيكية، وفي هذا الاطار يحتل النقل البحري مكانة مرموقة إذ يغطي اكثر 80% من جملة المبادلات التجارية بين البلدان المختلفة وحتى داخل البلد الواحد، هذا ما يوجب رسم استراتيجية للنهوض به وتشجيع التجارة الخارجية بواسطة وسائل النقل البحرية لما توفيره من امكانية وامتيازة قد لا تتوفر عليها باقي وسائل النقل، لذا تعتبر الموانئ الركيزة الاساسية في اي عملية تجارية بحرية، فوضع استراتيجية تسمح بتطوير الموانئ البحرية سواء من حيث البنية التحتية أو وسائل النقل البحري (السفن، المقطورات....) بالاضافة الى الاهتمام بالعنصر البشري آمر ضروري، وقبل هذا يجب تشخيص دقيق للوضعية الحالية وعلى اثره رسم استراتيجية للوصول الى الاهداف المرغوبة خاصة تشجيع الصادرات وخفض كلفة الوارادات.

بناءا على ما سبق سنحاول في هذه البحث دراسة واقع النقل الجاري البحري عبر الموانئ الجزائرية، لما يشكله من دور كبير في النشطات اللوجستية البحرية، من خلال طرح الاشكالية التالية:

ما هو واقع النقل البحري التجاري في الجزائر وأفاق تطويره لتشجيع التجارة الخارجية وترقية الصادرات ؟

ومن اجل الاجابة على هذه الاشكالية : تم تقسيم البحث الى المحاور التالية:

المحور الأول: التأصيل النظري للنقل البحري وللتجارة الخارجية ومكانتها الاقتصادية.

المحور الثاني: استراتيجية تشجيع النقل البحري التجاري في الجزائر.

المحور الثالث: افاق تطوير النقل التجاري البحري في الجزائر.

المحور الأول: التأصيل النظري للنقل البحري وللتجارة الخارجية ومكانتها الاقتصادية.

نتطرق هنا إلى التأصيل النظري للتجارة الخارجية كضرورة منهجية، ثم نتطرق بعدها إلى التأصيل النظري للنقل البحري كموضوع لبحثنا هذا، وذلك على النحو الآتي:

1. مفاهيم عن التجارة الخارجية:

1.1. تعريف التجارة الخارجية:

تعرف التجارة الخارجية على انها عمليات مبادلة مختلف السلع والخدمات بين أشخاص طبيعيين (العاديون) والاشخاص المعنويين يقيمون أو ينشطون في دول مختلفة (**واخرون، 2015**)، ويتم ذلك من خلال مختلف آليات التصدير والاستراد السلع المادية أو تقديم خدمات.

2.1. أهمية التجارة الخارجية:

تستمد التجارة الخارجية اهميتها من المزايا التي يستفيد منها كل بلد يقيم علاقات تجارية خارجية مع بلدان أخرى هذا من جهة، ومن صعوبة أو استحالة انعزال أي دولة عن العالم الخارجي من جهة أخرى، الامر الذي يتطلب وضع سياسات للتجارة الخارجية والتي تترجم في مجموعة الإجراءات والوسائل التي تتخذها الدولة لتعظيم العائد المنتظر من علاقاتها التجارية مع العالم الخارجي، للوصول إلى تحقيق

مجموعة من الأهداف الاقتصادية خلال فترة زمنية معينة والتي تدور بين سياسة الحرية والتقيد (**واخرون، 2015**).

2. مفاهيم عن النقل البحري: نتطرق فيه إلى العناصر التالية:

1.2. تعريف النقل البحري:

يعرف على انه "يعتبر النقل البحري عبر الموانئ من الركائز الأساسية للتبادلات الدولية للتجارية الخارجية، يتطلب بنية بحرية متطورة، فكلما تطورت انعكس ذلك ايجابيا على حركة السفن، إذ يعد الميناء نقطة من ساحل البحر مهيأة ومجهزة لاستقبال السفن وإيوائها وتأمين جميع العمليات البحرية والصيد البحري والنزهة وكل النشطات البحرية" (**القانون 98-05، 1998**).

التعريف الثاني: "حركة نقل السلع والأشخاص من خلال السفن التجارية في الرحلات التي تكون مبرمجة لهذا الغرض، باتجاه ميناء واحد (حركات السلع المشحونة إلى مرافق بعيدة عن الشاطئ أو للإفراغ في البحر أو المستعادة من من قاع البحر والمفرغة في الموانئ)، تشمل حركات السلع المنقولة بالملاحة البحرية – النهرية على متن السفن التجارية" (يوروستات، معجم احصائيات النقل. (**اللجنة الاقتصادية لاوروبا، المؤدي**)، **2008**).

2.2. **خصائص النقل البحري:** يمكن ابرازها في النقاط التالية:

- من خصائصه كثافة رأس المال؛
- يتطلب إستمرارية التطور التكنولوجي؛
- يتميز بمنافسة دولية كاملة؛
- طول مدة العمر الافتراضي لجميع مشروعات ونشطات النقل البحري؛
- تعدم قابلية خدمات وتكلفة النقل البحري لتجزئة؛
- يساعد النقل البحري في إختصار الوقت (**الدين، 2023**).

المحور الثاني: استراتيجية تشجيع النقل البحري التجاري في الجزائر.

ونتطرق فيها إلى العناصر التالية:

أولا: وآثار وإنعكاسات تطبيق إستراتيجية تشجيع النقل البحري.

التجارة الخارجية تتطلب إمكانية ووسائل ضخمة من بين أهمها هذه الوسائل النقل بمختلف أنواعه، وفي هذا الإطار يحتل النقل البحري مكانة هامة ضمنا هذه الوسائل، الأمر الذي يتطلب تشخيص وضعيته ثم تقديم خريطة طريق لنهوض به.

من أجل ذلك باشرت الجزائر برامج تطوير موانئها في جانب البنية التحتية وخاصة في جانب بناء أرصفة جديدة على مستوى الموانئ التجارية الرئيسية مثل العاصمة، جيجل، بجاية، وهران...الخ، كما باشرت تحديث الموانئ بصفة عامة تلك الموانئ التي تكون على مرافئ ذات حماية طبيعة من العوامل المناخية، ناهيك عن بناء موانئ جديدة، وتحديث نمط التسيير على هاته الموانئ، وقد كانت النتائج على ترتيب الجزائر في جانب البنية التحتية للموانئ الجزائرية على النحو الآتي:

الجدول رقم 01: نتائج تطوير البنية التحتية للموانئ الجزائرية للفترة 2007 – 2023.

السنوات	البنية التحتية للموانئ Infrastructure	
	Rank	Score
2007	139	1,83
2010	122	2,06
2012	139	2,02
2014	87	2,54
2016	80	2,58
2018	96	2,42
2023	57	3,0

source: https://fr.scribd.com/document/680325791/International-LPI-From-2007-to-2023-0-1، متاحة على الرابط: محملة بتاريخ 2024/08/25

من خلال الجدول أعلاه فإن سياسة تطوير وتحديث الموانئ الجزائرية للفترة 2007 – 2023، لتطوير النقل البحري من خلال تطوير البنية التحتية في الموانئ، فقد حسنت الجزائر ترتيبها كثيرا في هذا الجانب، محققة مراتب بين دول العالم بالمرتبة 57 سنة 2023، وهي الوتيرة التي شهدتها موانئ الجزائر منذ سنة 2014، ولا تزال تحقق ترتيبا جيدا بين الدول.

1. الآثار على النقل التجاري البحري للمسافرين:

يتم من خلال النقل التجاري البحري للمسافرين للأشخاص الراغبين في التنقل عبر وسائل النقل البحرية عبر الخطوط الداخلية والخارجية بين مختلف البلدان مقابل اجر معين ونوع الخدمة المقدمة وفي هذا الإطار بلغ إجمالي حركة نقل المسافرين في الجزائر سنة 2023 حوالي 000 766 مسافر ، في حين قدر سنة 2019 ، 417 775 مسافر، منها 969 388 مسافر تم نقلهم بواسطت المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين ENTMV، ما يعادل نسبة 50% من حصة السوق، ما يلاحظ انخفاض عدد المسافرين بشكل طفيف قد يعود ذلك إلى المرحلة الانتقالية من فترة ما قبل فيروس كورنا الذي اجتاح العالم نهاية 2019 وبداية 2020، الذي اثر بشكل كبير على حركة الأشخاص والسلع خلال سنتي 2020 و2021، من بين الخطوط الرئيسية التي تغطها شركة ENTMV، نجد (**وزارة النقل الجزائرية، 2020**):

- **الجزائر–** فرنسا (مارسيليا): انطلاقا من الجزائر العاصمة، وهران، بجاية، سكيكدة.
- **الجزائر –** إسبانيا (اليكانت/ فالنسيا / برشلونة): انطلاقا من الجزائر العاصمة، وهران، مستغانم.
- **الجزائر –** ايطاليا (جنوة) انطلاقا من عنابة، سكيكدة.

كما تضمن مؤسسة ENTMV خلال موسم الصيف تغطية خطوط النقل البحري الحضري عبر الخطوط التالية:

- الجزائر العاصمة :الجميلة، أزفون، بجاية، جيجل.
- وهران: عين الترك.

بالاضافة الى السفن الجزائرية يوجد مجهزو السفن الاجانب الذين يأتمنون الموانئ الجزائرية من بينهم:

- كورسيكا لينيا – فرنسا: تغطي خط مرسيليا نحو الجزائر؛
- **Transmediterranée إسبانيا:** تغطي خطوط الميريا نحو كل من الغزوات ووهران.

تم إسناد النقل البحري الخاضع للقانون العام الى المجمع الجزائري للنقل البحري "GATAMA" المنشأ في 14 فيفري 2016 بعد إعادة تشكيل وهيكلة القطاع العمومي التجاري للنقل وذلك بموجب قرار شركة مساهمات الدولة CPE رقم 01-145 المؤرخ في 2015/05/17، على ان تضمن نشطات النقل البحري للمسافرين والشحن، الانشطة المتعلقة بالنقل البحري والمتمثلة في وكالة السفن والبضائع والسمسرة والعبور وبناء وتصليحها، ويتم ذلك من خلال الفروع التابعة لها **(وزارة النقل الجزائرية، 2020)**:

- المؤسسة الوطنية لنقل البحري للمسافرين (ENTMV)
- الشركة الوطنية للملاحة البحرية شمال (CNAN Nord)
- الشركة الوطنية للملاحة البحرية للبحر الابيض المتوسط بالشراكة مع الشركة الايطالية Dario Perioli (%49) (CNAN Med)
- الشركة العامة للبحرية (GEMA)
- مركز العبور الدولي للنقل (FILTRANS)
- مؤسسة صيانة السفن (ERENAV)

تتوفر مؤسسة النقل البحري للمسافرين الجزائرية ENTMV على ثلاثة (03) بواخر تم شرائها خلال سنوات 1995، 2004، 2005، كما تدعم الاسطول باخرة رابعة نهاية 2021 قدرة تكلفتها الاولية بمبلغ 175 مليون دولار، على ان تعوض باخرة طارق بن زياد التي تم اقتناؤها سنة من قبل (Ministère de Transports, 2020)، تستعمل هذه البواخر في نقل المسافرين في أعالي البحار بين الدول، كما تدعم الشركة اسطولها خلال الصيف عن طريق تاجير باخرة او باخرتين حسب الحاجة،كما تمتلك الشركة (.Site web Algerie ferries) ، سفنتين احادية الهيكل تستعمل للنقل البحري الحضري.

في قراءة لتركيبة اسطول النقل البحري للمسافرين لمؤسسة ENTMV الجزائرية يمكن ان نستنتج المميزات التالية (**وزارة النقل الجزائرية، 2020**):

- قدم معظم بواخره (باستثناء باخرة باجي مختار 03، التي دخلة الخدمة سنة 2021)، ينجر عن ذلك التوقفات المتكررة لهذه البواخر؛
- تكاليف إضافية في مجال الصيانة، التي تتم عن طريق العملة الصعبة في غالب الاحيان؛
- قلت عدد المقاعد المخصصة للمسافرين خاصة خلال موسم الصيف والمناسبات مما يشكل ضغط على المستوى الوطني واثناء توقف البواخر في الخارج؛
- نوعية الخدمة لا ترقى الى مستوى تطلعات المسافرين؛
- عدم القدرة على المشاركة في تحقيق عائدات للمحطات البحرية الجديدة المستلمة أو الجاري إنجازها، أو تلبية طلب نقل البضائع على الخطوط العادية (السفن المتدحرجة)؛

هذا ما دفع المؤسسة ENTMV الى استغلال السفينتين الاحاديتي الهيكل التي تم اقتنائهما للنقل البحري الحضري حيث تقوم الدولة بدعم التنقل عبرهما من خلال استفادة مؤسسة ENTMV من تعريفة النقل من خلال صندوق تطوير النقل الجماعي رغم استغلالهما خلال موسم الصيف لسياحة والنزهة فقط، وهذا ما يجعل التعويض التعريفي الذي تستفيد منه مؤسسة ENTMV غير مبرر، لان الهدف من التعويض التعريفي دعم نقل المسافرين العادي اليومي.

2. **الآثار على النقل التجاري البحري الجزائري لسلع:**

ويتم من خلال هذا النوع من النقل التجاري البحري نقل جميع أنواع السلع بمقابل مادي ويتم في الغالب من خلال سفن بحرية متخصصة في ذلك وذات طاقة استيعاب كبيرة حسب نوع السلع، حيث بلغت حجم حركة نقل السلع الموجهة لتصدير والاستراد عبر الموانئ الجزائرية أواخر العشرية السابقة حجم 123.1 مليون طن، حيث شكلت السلع العادية (خارج المحروقات) بمختلف انواعها النسبة 29% من حجم التبادولات، أي بحجم 48 مليون طن، منها السلع المعبأة داخل الحويات 16 مليون طن، داخل 1 مليون حاوية (EVT)، والباقي محروقات.

نشير هنا إلى أن الجزائر وعلى الرغم من الجهود الكبيرة لتطوير موانئها منذ سنة 1994م، تاريخ دخول سياسة التعديل الهيكلي حيز التطبيق، لا سيما في جانب تطوير وتحديث البنية التحتية للموانئ الجزائرية، إلا أنها تبقى تسجل نتائج جد ضعيفة، ما اضطرها للدخول في شراكات مع شركاء أجانب بغية نقل التكنولوجيا ونمط التسيير للموانئ الجزائرية، وهو ما طبع سياسة تحديث الموانئ للفترة 2000 – 2023، وهو ما يظهر الجدول التالي :

الجدول رقم 02: إنعكاسات جهود الجزائر لتطوير الموانئ على سهولة الشحن لسفن البضائع للفترة 2007 – 2023

السنوات	سهولة الشحن Ease of Shipment	
	Rank	Score
2007	139	2,00
2010	98	2,70
2012	89	2,68
2014	117	2,54
2016	77	2,80
2018	122	2,39
2023	127	2,2

source: https://fr.scribd.com/document/680325791/International-LPI-From-2007-to-2023-0-1 محملة بتاريخ 2024/08/25، متاحة على الرابط:

انعكست جهود التطوير في تحقيق الجزائر لترتيب جيد بين دول العالم من حيث الدرجة الممنوحة لها في الترتيب والرتبة، خاصة سنة 2016 اين احتلت المرتبة 77 بين دول العالم في سهولة الشحن للسفن على مستوى موانئها، إلا ان هاته الاحصائيات تتضمن إشكالية غير ظاهرة وهي أن الترتيب بين دول العالم لسنة 2016 على سبيل المثال يهمل حالة التراجع والتقييد للتصدير والاستراد في الجزائر، بسبب تراجع أسعار النفط وبالتالي تراجع احتياطي الصرف، ما يؤدي إلى تحييد العديد من اللوجستيات نتيجة هذا التراجع، وهو ما تعكسه سنة 2023م.

من جهة أخرى يتم نقل المواد السانية الصلبة والسائلة، المستوردة بواسطة مجهزي السفن الاجانب (كارجيل، درفيس...) بنسبة 98%، في حين حصة الاسطول الوطني لا تتجاوز 2%، ويعود ذلك الى هيكل الواردات التي تهيمن عليها السلع السائنة الصلبة مثل الحبوب والاعلاف الحيونية بحجم 14.2 مليون طن سنويا، التي يتطلب نقلها سفن تتوفر على خصائص معينة لا تتوفر في الاسطول البحري الجزائري (**Ministère de Transports, 2020**).

ويضم اسطول النقل البحري للبضائع عشر (10) سفن، منها 7 سفن تابعة لـ شركة CNAN Nord و 03 الباقية تابعة لـ شركة CNAN Med، تم اقتنائهما بين سنتي 2014 و2017 بموجب مخطط الاستثمار الممنوح من طرف شركة مساهمات الدولة CPE، حيث تم التنازل على الاسطول القديم سنة 2015.

كلفت العملية استثمار مبلغ 204.3 مليون دولار أمريكي، وتجدر الاشارة الى المفارقة التي مفادها أن السفن الثلاث التي اقتنتها CNAN Med بمبلغ 65.1 مليون دولار تم تمويلها من طرف الصندوق الوطني للاستثمارات (FNI) ، في حين أن CNAN Nord شركة مختلطة مع شريك ايطالي يمتلك 49% من الاسهم.

رغم توفر الأسطول البحري الجزائر لنقل البضائع على 10 سفن الا انها غير مستغلة من طرف شركتي CNAN-Nord و CNAN-Med، بسبب عدم ملاءمة السفن 07 التابعة للشركة CNAN-Nord للاحتياجات السوق الوطنية، كما ليتم استغلال السفن 03 التابعة CNAN-Med بسبب عدم مطابقتها للمعايير الدولية المطلوبة لنقل البحري (**Ministère de Transports, 2020**).

عدم استغلال هذه السفن العشرة انعكس سلبا على اداء والوضعية المالية للشركتين، بسبب ارتفاع تكاليف واعباء الاستغلال والمحافظة على السفن.

بالاضافة الى تكلفة عدم استغلال السفن العشرة تعاني شركتي النقل البحري للسلع الجزائرية من مشكل نقص المستخدمين المؤهلين من اجل ضمان حسن تشغيل وصيانة السفن المزودة بتكنولوجيا متطويرة، هذا ما انعكس بالسالب على قدرة الجزائر على مواكبة نمو حركة النقل البحري العالمية للبضائع،

وبالتالي عدم الاستفادة من معدلات النمو للنقل البحري 3.5%، المتوقعة خلال فترة 2019 و2024 ، نتيجة ارتفاع حجم البضائع المنقولة عبر الحاويات والمواد السائنة الجافة والغاز، بالاضافة الى عدم مواكبة النمو العالمي سيجد الاسطول الجزائري لنقل البحري للبضائع صعوبة للتكفل بطلب النقل من و الى الجزائر، بل سيترتب عن ذلك تكاليف اضافية تثقل كاهل الاقتصاد الوطني بسبب ارتفاعل تكاليف الصيانة بالمقارنة مع المردودية الاقتصادية المفروض تحقيقها.

بالاضافة الى شركتي النقل البحري للبضائع الجزائريتين CNAN-Nord و CNAN-Med، نجد مجهزي السفن الوطنيون الاخرون، إذ يوجد كل من:

- شركة Nolis التابعة لمجمع سفيتال والخاضعة للقانون الخاص (ملكية خاصة كاملة) تقوم بإستغلال سفنتي AZAO وTamgout لنقل البضائع والمواد السائبة؛
- شركة جاوبال موتورز الجزائر التي حصلت بدورها على الاعتماد من أجل استغلال نقل الحويات.

الجدول رقم 03: مؤشر الجاهزية للتكنولوجيا المتقدمة في الجزائر 2008 – 2021.

	2008 – 2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
المؤشر العام	0.3	0.11	0.02	0.09	0.010	0.17	0.15	0.14	0.13
ICT	0.1	0.24	0.26	0.26	0.30	0.27	0.27	0.28	0.27
الكفاءات	0.5	0.47	0.45	0.46	0.40	0.41	0.41	0.40	0.41
البحث والتطوير	0.2	0.15	0.17	0.26	0.25	0.27	0.28	0.25	0.25
النشاط الصناعي	0.3	0.27	0.27	0.31	0.30	0.30	0.31	0.30	0.30
الحصول على التمويل	0.5	0.37	0.37	0.41	0.45	0.47	0.48	0.47	0.47

- source : (UNCTAD) :
- https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=227701

يشير الجدول أعلاه إلى الدرجة التي تحصلت عليها الجزائر من تقييم أداء موانئها للفترة 2008 – 2021، بأنها في تطور وتحسن مستمر، خاصة في جانب تطور الكفاءات المسيرة للموانئ، وهذا نتيجة الاحتكاك مع الاجانب خاصة مع شركة موانئ دبي العالمية المشغلة لعدة موانئ جزائرية، ناهيك عن تطور جاهزيتها وتطورها في جانب التمكين للتكنولوجيا في تسيير وتشغيل الموانئ الجزائرية TIC، من جهة أخرى فإن الموانئ الجزائرية ونتيجة الدعم الحكومي والقروض الميسرة جعل الموانئ في قدرة على الحصول

على التمويل بسهولة أكبر، دون أن ننسى توسع الموانئ الجزائرية في نشاط التصنيع خاصة التصدي للمحروقات والموارد الطبيعية بشكل عام.

الجدول رقم 04: أثر سياسة التطوير والتحديث للموانئ الجزائرية على مدة بقاء السفينة في الرصيف للفترة 2018 – 2021

	2018	2019	2020	2021
جميع السفن	0.970	0.970	1.000	1.050
ناقلات السوائل	0.940	0.930	0.970	0.980
ناقلات غاز البترول المسال	1.020	1.010	1.040	1.030
ناقلات الغاز الطبيعي المسال	1.110	1.110	1.120	1.130
ناقلات البضائع الأخرى	2.050	2.010	2.070	2.110
سفن الشحن العامة	1.110	1.100	1.150	1.170
سفن الحاويات	0.700	0.690	0.710	0.800

source : (UNCTAD) :

https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=227701

من خلال الجدول أعلاه نلاحظ فإن هاته التحديثات المتتالية التي شهدها موانئ الجزائر قد ترتبت عنها النتائج التالية:

1. بعد سنة 2000م ونتيجة الوفرة المالية التي شهدتها الجزائر والمدفوعة بارتفاع اسعار المحروقات، باشرت الجزائر تحديث موانئها بالتركيز على البنية التحتية للموانئ، في جانب الأشغال القاعدية للأرصفة والمرافئ بصفة عامة من خلال توسعة الارصفة القديمة وبناء أخرى جديدة حديثة تتوافق مع تطور النقل البحري العلمي والسفن العملاقة، من جهة أخرى باشرت العديد من الشراكات مع الأجانب كالاتحاد الأوروبي وشركة موانئ دبي العالمية والشراكة مع الصينيين بهدف عصرنة التسيير للموانء، والتي كان الهدف الرئيسي منها تقليص الوقت المستغرق في التفريغ، خاصة بالنسبة للسفن الكبيرة للشحن للباضئع الدولية السائبة والسائلة، بسبب ضعف القدرة الاستعابية للموانئ الجزائرية على استقبال وتفريغ وشحن السفن العملاقة في وقت قياسي بسبب قدم المعدات والآليات وسوء التسيير للموانئ وسوء الإدارة وغيرها من المشاكل اللوجستية في الموانئ الجزائرية، ناهيك عن بقاء البواخر راسية في المرافئ البعيدة عن الرصيف لفترات تتجاوز

04 إلى 06 أيام نتيجة ضعف القدرة على الوصول للرصيف لتفريغ شحناتها، مما يكلف شركات تسيير الموانئ مبالغ كبيرة، والتي تؤدي إلى رفع تكلفة السلع المستوردة والمصدرة باختلافها، من جهة أخرى فإن رسوم الانتظار للسفن للتفريغ ترفع تكلفة المنتجات المستوردة والمصدرة ومن جهة أخرى فإن السفن ونتيجة إلتزاماتها مع الشركاء في الموانئ العالمية باتت تتفادى التعامل مع الشحن للموانئ الجزائرية نتيجة التأخير الكبير والذي يكون دون مبرر في بعض الأحيان ما اثر على سمعة الموانئ الجزائرية مع مرور الوقت، وفي هذا الصدد، أدى انتهجت سياسة تطوير تحديث موانئ الجزائر هدف تسريع الشحن والتفريغ للسفن الدولية وتقليص وقت الانتظار، وهو ما أدى إلى تحقيق عوائد اقتصادية نتيجة لتقليل فترات انتظار السفن في الميناءبغض النظر عن نوع النشاط والشحن للسفن، فبالنسبة لناقلات الوقود فقد انخفضت فترات الانتظار إلى 1.1 يوم منذ عام 2008. ومن ناحية أخرى، فإن أقصر فترات الانتظار هي لسفن الشحن التي تقوم بتفريغ الحاويات، والتي وصلت فترات انتظارها إلى 0.7 يوم، وهو رقم قياسي منخفض مقارنة بمستويات ما قبل سنة 2000م، وانخفضت أوقات انتظار سفن الحاويات من 0.88 يوم في عام 2022 إلى 0.58 يوم في عام 2023، وهو انخفاض ملحوظ نتيجة لجهود التطوير والتحديث التي تشهدها موانئ الجزائر.

نشير هنا إلى أن سياسة تحديث وتطوير الموانئ أدت إلى تطوير الشحن البحري للسلع وبالتالي تطورت التجارة الخارجية كانعكاس لها، فمن خلال الجدول أدناه الذي يبين قدرة موانئ الجزائر مع نهاية تطبيق برنامج سياسة الانعاش الاقتصادي لسنة 2012 في هذا البند تطورت حجم التجارة الخارجية من الموانئ الجزائرية على النحو ما يبينه الجدول التالي:

الجدول رقم 05: حجم البضائع المستقبلة في موانئ الجزائر لسنة 2012

الميناء	الحركة الاجمالية			النسبة %	الحركة خارج المحروقات			النسبة
	الواردات	الصادرات	المجموع		الواردات	الصادرات	المجموع	
الجزائر	8570717	1718482	10289199	8.72	4620230	493718	5113948	13.26
بجاية	11424286	8852173	20276459	17.18	10279570	760491	11040061	28.26
جن جن	3835511	29998	3865509	3.27	3767106	29998	3797104	9.84
أرزيو	2485532	40257369	42742901	36.21	541658	135015	676673	1.75

Source : entreprise portuaire d'aliger

نشير هنا إلى أن تطبيق الاستراتيجية الهادفة إلى تشجيع النقل البحري، كانت لها العديد من المعيقات، يأتي على رأسها **اختلال اسطول النقل البحري الجزائري (للبضائع والمسافرين)**: يبين التشخيص بالاضافة الى عدم تكييف سفن الاسطول البحري لنقل البضائع مع المعايير الدولية لنقل والشحن، وقدم بواخر نقل المسافرين، وغياب استراتيجة على مستوى المجمع المكلف بالنقل البحري الاختلالات التالية:

- القصور في التسيير سواء على مستوى المجمع أو الفروع المشكل له؛
- غياب التنويع في الانشطة والخدمات داخل الفروع؛
- سوء تسيير وإدارة الأسطول حيث تبين الوضعية المالية لشركات الثلاثة معانتها من حالة الشبه افلاس، ومديونية مفرطة غير متناسبة مع الشركات الثلاثة؛
- كثرة المستخدمين بالمقارنة مع الاحتياجات الحقيقية يخلف جوا إجتماعيا معكر ويعرق السيير الحسن للمجمع؛
- تأثير العمل النقابي خاصة اذا لم يراعي الوضعية المالية للمجمع وفروعيه؛
- نقص في المستخدمين الملاحين، خاصة فئة الضباط (**وزارة النقل الجزائرية، 2020**).

ثانيا: أهم معالم استراتيجية تشجيع النقل البحري التجاري في الجزائر:

تنتهج الجزائر استراتيجية جيدة في مجال تشجيع النقل التجاري البحري، بهدف تطوير الاقتصاد الجزائري على اعتبار أن التجارة الخارجية الجزائرية في معظمها تمر عبر الموانئ التجارية البحرية، هاته الاتسراتيجية تتضح معالمها في النقاط التالية:

1. **التسهيلات والامتيازات الممنوحة للتشجيع التصدير عبر الموانئ:** هذه التسهيلات والامتيازات تمنح إما في إطار السياسة العامة للدولة لتشجيع الصادرات خارج المحروقات، او في إطار تشجيع ذلك من خلال استغلال الموانئ البحرية لما تقديمه من ميزة تنافسية للسلع والخدمات خاصة في جانب التكلفة.
2. **التسهيلات والامتيازات في اطار السياسة العامة:** والتي يمكن أن نذكر منها (**ALGEX**، **2021**):

- التكفل بجزء من المصاريف المتعلقة بالمشاركة في المعارض الدولية الخارجية بغرض الترويج للمنتوج المحلي؛
- تسهيلات جمروكية (الجمركة في مكان الاقامة الاقرب، التحقق عبر الموقع الالكتروني، الممر الاخضر....الخ)؛
- امتيازات جبائية (تخفيض واعفاءات على المختلف الضرائب IBS، IRG، TAP، TVA...)؛
- تسهيلات في الاجراءات البنكية؛
- تسهيلات أخرى (مدة التخزين، تكلفة التخزين والصيانة...)

ثالثا: إنعكاس سياسة تحديث وتطوير الموانئ في الجزائر على التسهيلات والامتيازات على مستوى الموانئ: والتي بدورها يمكن أن نذكر منها ما يلي:

- تخصيص مخازن مهيأة لاستقبال السلع الموجهة للتصدير؛
- تخصيص أرض جافة؛
- اعفاء السلع الجزائرية المنتجة محليا والموجهة للتصدير لمدة 10 أيام من دفع تكاليف التخزين قبل الشحن؛

- التخفيف من تكاليف المناولة والشحن والتفريغ للمنتوجات الموجهة للتصدير، وذلك حسب حجم العملية (**Site web Algerie ferries**.).

إلا أن أهم أثر أو انعكاس لسياسة تطوير وتحديث الموانئ الجزائر كان في جانب تحسين عمليات الجمركة والترخيص بدخول وخروج البضائع من وإلى الميناء، ناهيك عن توفير الخدمات اللوجستية التي هدفت السياسة إلى تطويرها وفق نماذج دولية على اعتبار أن المرحلة تفرض ذلك، فكانت النتيجة إيجابيا إلى حد كبير، وهو ما يبينه الجدول التالي:

الجدول رقم 06: جودة مؤشر الأداء اللوجستي، وتسهيلات الخدمات الجمركية في الموانئ الجزائرية للفترة 2007 – 2023

السنوات	الخدمات الجمركية Customs		مؤشر الأداء اللوجستي (LPI) Overall LPI	
	Rank	Score	Rank	Score
2007	148	1,60	140	2,06
2010	141	197	130	2,36
2012	117	2,26	125	2,41
2014	66	2,71	96	2,65
2016	108	2,37	65	2,77
2018	138	2,13	117	2,45
2023	126	2,1	97	2,5

source: https://fr.scribd.com/document/680325791/International-LPI-From-2007-to-2023-0-1، محملة بتاريخ 2024/08/25، متاحة على الرابط:

من خلال الجدول أعلاه فإنه ونتيجة مباشرة لسياسة تحديث وتطوير الموانئ الجزائرية للفترة 2000 – 2023، في جانب تحسين الخدمات اللوجستية وتسهيلات المعاملات الجمركية، فقد حققت الجزائر نتائج إيجابية، جعلها تحسن ترتيبها بين دول العالم، وإن كانت النتيجة لا تزال بعيدة جدا عن تحقيق المعايير العالمية في هذا الجانب.

المحور الثالث: افاق تطوير النقل التجاري البحري في الجزائر.

من بين الحلول المقترحة في اطار استراتيجية تطوير النقل التجاري البحري عبر الموانئ في الجزائر نجد ما يلي:

1. **اقتراح حل الشركتي** CNAN-Nord **و** CNAN-Med: نظرا للوضعية المالية الحرجة لهاتين الشركتين، فهما معرضتين لتطبيق اجراءات الافلاس المطبقة على المؤسسات المفلسة خاصة شركة CNAN-Nord التي يمكن اتطبيق عليها أحكام المادة 715- مكرر من القانون التجاري منذ 2014، فلا جدوى من بعث هذه الشركة من جديد وان كل اجراء يتخذ من اجل تطهيرها ماليا في المستقبل قيد يترتب عنه نفس الاثار، وبالتالي صار حلها أمر حتمي.

كما تعاني الشركة البحرية CNAN-Med من نفس الوضعية مع شركة CNAN-Med ، وبالتالي لم تستفيد من الشراكة مع الشركة الايطالية Dario Perioli وفقا لقاعدة 51/49%، ورغم استفادتها في تمويل اقتناء السفن الثلاثة التابعة لها من صندوق دعم الاستثمارات (FNI) ، الذي من المفروض لا يدعم هذا النوع الشركات.

2. **تدعيم مؤسسة النقل التجاري البحري (للسلع والمسافرين)**: سبب معاناة مؤسسة النقل البحري التجاري للمسافرين ENTMV من نظام تسييرها والزيادة المفرطة في عدد الموظفين والعمال وتقادم اسطولها، يوصي مخطط استراتيجية تطوير النقل المقترح على وزارة النقل بإجراء إصلاح شامل لكيفية تسيير المؤسسة، واستخدام وسائل اتصال حديثة، وإعادة هيكلة شبكتها على الصعيدين الوطني والدولي من خلال غلق وكالات تستهلك ميزانيات كبيرة وتنويع نشاطها، خاصة عن طريق النقل المتدحرج (المقطورات) من أجل المساهمة في جهود تصدير المنتجات الزراعة على وجه الخصوص.

كما يتطلب تطوير ناقلات من نوع RO-RO على تبسيط الاجراءات الادارية، من خلال النقاط التالية:

- وضع قانون اساسي لمتعاملي أنماط النقل المتعددة يفرض على المتعامل أن يكون قادرا على إقتراح على الزابون النقل البري والبحري؛

- تسهيل عبور البضائع بما في ذلك تنفيذ النقل البري الدولي؛
- وضعية المقطورات المستوردة مؤقتا من أوروبا وإمكانية استيرادها وتصديرها عبر موانئ مختلفة.

كما يقترح في اطار تنفيذ توصيات تطوير النقل البحري التنازل عن سفينة طارق ابن زياد التي تم اقتنائها سنة 1995 والتي أصبحت نفقات صيانتها مكلفة بشكل متزايد، خاصة بعد وضع الباخرة باجي مختار 03 قيد الخدمة خلال سنة 2021، كما يقترح التنازل على ملكية السفينتين الاحاديتي الهيكل التين يشكلان مصدر تكاليف للمؤسسة وعبئا على الدولة نتيجة تبعات مقابل تعويض التعريفة.

اما فيما يخص دعم النقل البحري التجاري للسلع فهناك توجه نحو إنشاء شركة نقل جديدة متخصصة وترجمة للتوصيات التي جاءت بهى دباجة استراتجية تطوير النقل البحري في الجزائر الموجهة لوزارة النقل سنة 2020، بإنشاء شركات نقل جديدة متخصصة في نقل بعض المنتوجات الاستراتيجية كالحبوب، نقل الحاويات، فضلا عن شركة تساهم في اعداد وتكوين مستخدمين ملاحين (manning).

الخاتمة:

في ظل الاهتمام المتزايد بالنقل التجاري البحري لما يقدمه من امتيازات وامكانية خاصة من حيث الكلفة والحجم، وبالنظر إلى الموقع الجغرافي للجزائري الذي يؤهلها لتكون همزة وصل بين دول الشمال والعمق الافريقي ، وتوجهها الى البحث عن مصادر دخل بالعملة الصعبة جديدة، يعد قطاع الخدمات التجارية البحرية خاصة نقل السلع عبر الموانئ احد أهم هذه الخدمات، فوقع الجزائري يؤهلها لان تكون وسيط بين الدول المصدرة والمستوردة التي أي بين البلدان التي لا تمتلك شريط ساحلي (دول الساحل الافريقي) والاسواق العالمية خاصة الأوربية، غير انا هذا يتطلب استغلال امثل للبنى التحتية المنائية وتطويراها لدعم النقل التجاري البحري ومن اجل هذا قامت الجزائر في الآونة الاخيرة برسم استراتيجة للنهوض بقطاع النقل التجاري البحري، وذلك من خلال تشخيص وضعية النقل التجاري البحري الجزائري من اجل الوقوف على النقائص، وبناءا على ذلك يمكن وضع مخطط تنموي استراتيجي لتطويره، مما يسمح ذلك بنهوض بالنقل التجاري البحري الجزائر، وبالتالي قيامه بدور ريادي لتشجيع التبادل التجاري الخارجي وإستغلال الموانئ الجزائرية أحسن إستغلال، من خلال تقليل فاتورة الواردات فكلما

اعتمدت الجزائر على اسطولها البحري سيعمل ذلك على تخفيض تكلفة نقل وشحن البضائع المستوردة من الخارج وتوفير مبالغ معتبر من العملة الصعبة، هذا من جهة، وجهة أخرى مساعدة المنتجين المحليين على تصدير منتوجاتهم نحو وجاهات متعددة وبتكلفة اقل، واقتحام الاسواق الدولية، واتاحة الفرصة لاستغلال البنى التحية المنائية ووسائل النقل البحرية لتكون بوابة ربط بين دول الساحل الافريقي والاسواق العالمية.

وفي هذا السياق عملت الجزائر على:

- ✓ إعادة تاهيل النقل التجاري البحري من خلال حل الشركات المفلسة وهيكلة الاسطول الوطني من خلال تنفيذ التدبير المطلوبة في مخطط التنمية المرسومة في ديباجة استراتيجية تطوير النقل البحري، لما لها من انعكاسات اقتصادية وإجتماعية، لكونها نابعة عن تقييم وتشخيص موضوعي وحقيقي لوضعية سائدة على مستوي الشركات والمؤسسات التي يتشكل منها اسطول النقل البحري الجزائري؛
- ✓ اصلاح خدمات النقل التجاري البحري من خلال إعادة هيكلة مؤسسة النقل البحري للمسافرين، بالإضافة الى انشاء شركات جديدة متخصصة (نقل الحبوب، والمواد الاستراتيجية، الحاويات)، من خلال وضع تحت تصرفهم سفن تستجيب للمعايير النقل الدولية و تراعي خصوصية الموانئ الجزائرية والموقع الجغرافي؛
- ✓ التوجه نحو استخدام الميكنة في ادارة الموانئ المرافق التابعة لها هذا ما يساعد على تطوير مراكز المراقبة البحرية وتأمين؛
- ✓ تدعيم وتشجيع الصادرات عبر الموانئ البحرية من خلال منح امتيازات وتحفيزات جبائية وادارية للمصدرين.

الاحالات والمراجع:

1. Site web Algerie ferries. (s.d.). *.algerieferries*. Consulté le 04 20, 2023, sur https://www.algerieferries.com/index.php/flotte
2. المادة 888، القانون البحري رقم-98-05,. (25 جوان, 1998). *47 ، الجريدة الرسمية*. الجزائر: الجمهورية الجزائرية.
3. ,98-05ا .(1998, 06 05) .، الخاص بالقانون البحري .*المادة 888، القانون رقم 05-98*-الجزائر :الجريدة الرسمية، العدد 47.
4. ALGEX. (2021). *Guide pratique de Exportateur algerien.*
5. Ministère de Transports. (2020). *Stratégie de développment du transpot.*
6. الجزائرية ,و .ا .(2020) .إستراتيجية تطوير النقل البحري .09 .الجزائر.
7. الدين ,ر .م .(31 01 2023) .دور النقل البحري في تنمية تجارة مصر التجارية .*المجلة العلمية للدراسات التجارية والبيئية* .(01) *14* ,
8. واخرون ,م .ي .(2015) .*التجارة الدولية والتكتلات الاقتصادية* .(Vol.01)الطبعة .الاسكندرية، مصر :دار التعليم الجامعي.
9. وزارة النقل .(2020) .*استراتيجية تطوير النقل البحري* .
10. يوروستات ,ا .ا .(2008) .*معجم احصائيات النقل*) .ا .ا .لاوروبا(Interprète ,
11. يوروستات ,ا .ا .(2008) .*معجم احصائيات النقل) .اللجنة الاقتصادية لاوروبا، المؤدي* .(الولايات المتحدة الأمريكية :الامم الامتحدة، يوروستات.