

دور آليات النقل البحري في توزيع المنتجات البترولية مع الإشارة لحالة الجزائر

د. نوفل سمايلي

د. فضيلة بوطورة

كلية العلوم الاقتصادية، العلوم التجارية

كلية العلوم الاقتصادية، العلوم التجارية

وعلوم التسيير

وعلوم التسيير

جامعة العربي التبسي - تبسة

جامعة العربي التبسي - تبسة

Abstract

Maritime transport is one of the main services that contribute to facilitate trade exchange through the properties that are characterize the tasks performed, where the global ports and maritime commercial fleet play a key role in facilitating the movement of goods, including petroleum products with growing demand day after day, which are transported by sea Using the global merchant fleet. In Algeria the hydrocarbons is exported by three main oil ports which position to adopt programs to expand the fleet during the current and coming years to serve the importance of oil and Gas carriers for a company SONATRACH, the main representative of the hydrocarbon sector in Algeria

ملخص:

يعتبر النقل البحري أحد الخدمات الرئيسية التي تساهم في تسهيل التبادل التجاري من خلال الخصائص التي يتميز بها والمهام التي يؤديها، حيث تلعب الموانئ العالمية والأسطول التجاري البحري دورا رئيسيا في تسهيل حركة البضائع بما فيها المنتجات البترولية ذات الطلب المتزايد يوما بعد آخر والتي يتم نقلها بواسطة البحر عن طريق الأسطول التجاري العالمي. ويتم تصدير المحروقات في الجزائر عبر ثلاث موانئ بترولية رئيسية وهو ما يسمح لها باعتماد برامج توسيع الأسطول البحري خلال السنوات الحالية والقادمة بما يخدم أهمية ناقلات النفط والغاز بالنسبة لشركة سوناطراك الممثل الرئيسي لقطاع المحروقات في الجزائر والإقتصاد الوطني.

تمهيد

يشكل البحر أهمية بالغة في حياة الإنسان والشعوب، إذ أنه كان منذ القدم أداة للإتصال بين الأمم وحلقة للإلتقاء الحضاري بين الشعوب. لذلك فالنشاط البحري يعتبر من أبرز أنواع الأنشطة البشرية انتشارا لاسيما أن البحار والمحيطات تمثل حوالي 71% من مجموع المسطح الكلي للكرة الأرضية، ولهذا تحتل التجارة البحرية الجزء الأهم والأكبر بسبب انخفاض تكاليفه مقارنة بالنقل الجوي وإمكانية نقله لكميات ضخمة من البضائع دفعة واحدة مقارنة بوسائل النقل الأخرى. ويعد النقل البحري وسيلة هامة من وسائل النقل عامة والنقل الدولي بصفة خاصة فيعتبر أحد العناصر المهمة المؤثرة في التجارة الخارجية فالنقل البحري يعد عاملا مساعدا في تنشيط الخدمات التجارية لمعظم دول العالم اليوم، فنشاط النقل البحري يعرف من خلال المحاور الرئيسية التي تساهم في تقديم خدمات النقل البحري وتضم تلك المحاور كل من السفينة وساحات بناؤها والسماسة الذين يعملون في مجال تقديم خدمات النقل البحري فضلا عن الموانئ البحرية وشركات التأمين البحري.¹

وتعتبر الصناعة البترولية من أهم القطاعات المستغلة لنشاط النقل البحري لمنتجاتها، والتي تعرف طلبا متزايدا عليها في الوقت الراهن من قبل كل الدول بإعتبارها منتجات إستراتيجية من ضروريات كل المجتمعات حاليا، حيث ان النفط أصبح أهم مصدرا للطاقة بعد أن تم إستخراجه من باطن الأرض لأول مرة بصورة تجارية في بولندا سنة 1858 ثم في الولايات المتحدة الأمريكية سنة 1859 ثم إنتشر في مناطق أخرى من العالم، وتتنوع قنوات توزيعه في كل الدول المنتجة فبعد القيام بعمليات البحث عن النفط وإنتاجه تأتي مرحلة نقله أين تعتبر البحار والمحيطات من أطول الأطراف وأكثرها إستعمالا للنقل.

هذا ما سنحاول إبرازه من خلال هذا البحث وذلك بالإجابة على الإشكالية التالية: ما

مدى النقل البحري وإستخدامه في نقل النفط وماذا عن الجزائر؟

أولاً - النقل البحري

إن النقل البحري من أقدم وسائل النقل المائي التي استخدمها الإنسان بخاصة من قبل الدول المجاورة للمسطحات المائية (محيطات، بحار، بحيرات). وقد استخدمت السفن الشراعية، ثم السفن التجارية مع بدايات الثورة الصناعية. أما حديثاً فأصبحت السفن تسير بقوة البترول والغاز، ثم بعضها بقوة الطاقة النووية². وأساسا يكون النقل بحرا إذا كان متحققا في البحار أو المحيطات ووسيلة النقل البحرية التقليدية هي السفينة.³

ويعد النقل البحري احد ركائز التنمية الاقتصادية لمختلف دول العالم حيث يسهم في نقل ما نسبته 75% من التجارة العالمية نظراً للمميزات العديدة التي يمتاز بها كمساهمتها في نقل كميات كبيرة من السلع والبضائع و رخص التكلفة مقارنة مع وسائل النقل الأخرى كما يساهم في تحسين ميزان المدفوعات لتلك الدول و أتاحة فرص التوظيف للعمالة الوطنية و بناء و ازدهار المدن التي تقع على البحار من خلال بناء المشاريع البحرية كالموانئ و أحواض بناء السفن و الشركات الملاحية و المصانع وغيرها، وهذه المميزات تزداد بازدياد الاعتماد على النقل البحري⁴. حيث يلعب قطاع النقل البحري في كل الدول الساحلية دوراً رئيساً في وضع وتنسيق وتنفيذ تشريعات النقل البحري ضمن إطار زمني، بشكل يغطي كافة نواحي السلامة والأمن والبيئة والاقتصاد في الأمور المتعلقة بالموانئ البحرية إدارة الممرات المائية والنقل المائي العام في الدول المعنية.

1- آليات النقل البحري: النقل البحري هو عصب التجارة الدولية وأحد محركات العولمة الرئيسية فهو ينقل ما يقارب 80% من حجم التجارة العالمية وأكثر من 70% من قيمة هذه التجارة التي تجري مناوئتها في الموانئ في سائر أنحاء العالم، بل إن هذه الحصص تكون أكثر ارتفاعاً في أغلب البلدان النامية⁵، ويستخدم النقل البحري في الآليات الآتية:

1-1- السفن البحرية: تعرف السفينة على أنها كل مركب صالح للملاحة أيا كان حمولته وتسميته سواء كانت هذه الملاحة تستهدف الريح أم لا.⁶ كما تتعدد أنواع الأساطيل

البحرية من أساطيل الصيد إلى أساطيل تجارية وأساطيل حربية، بالإضافة إلى ناقلات الفحم والحبوب وناقلات ذات شحنات بضائع موحدة، كما تؤثر أنواع البضائع المنقولة بحرا، وكذلك الصفات الفيزيائية والكيميائية لها على نوع وحجم السفن وشكلها وتجهيزاتها⁷. وعلى هذا الأساس تتعدد أنواع السفن إلى :

- **سفن الناقلات:** تعتبر أكثر الآليات استخداما لنقل النفط الخام، ففي سنة 2006 حوالي 1.9 مليار طن من النفط تم نقلها بطرق بحرية وهو ما يمثل 62% من الإنتاج العالمي.⁸ حيث تقوم ناقلات البترول بوظيفتين، الأولى النقل والثانية التخزين وهذا لمواجهة النقص في العرض أو زيادة الأسعار في أي وقت وموائمة الطلب والعرض لضبط واستقرار الأسعار، وهي الأنسب من حيث الطاقة النقلية⁹.

- **سفن الحاويات:** تنتوع وفقا لنتوع البضائع المراد نقلها فهناك حاويات عادية وحاويات ذات تصميم خاص وحاويات مفتوحة من الأعلى.

- **سفن الدرجة:** هي بشكل عام سفن مخصصة لنقل الآليات السيارة على أنواعها والمستوعبات ويمكنها أيضا نقل البضائع الأخرى كالورق وغير ذلك هي من النوع الذي ليركن جانبا بل راسيا، وهي مزودة بمحرك لتفريغ الشحنة أو لتحميلها إلى السفينة.

- **سفن البضائع الصب:** هي سفن مخصصة لنقل الحبوب والزيوت ومواد الخام وهي ثلاث أقسام: ناقلات الصب السائل، حاملات الصب الجاف، الحاملات المشتركة. كما وقد صنفت السفن إلى نوعين رئيسيين هما¹⁰:

- **سفن تجارية:** ويضم هذا النوع من السفن على سبيل المثال سفن الحاويات وناقلات البترول، وسفن البضائع العامة وسفن حاملات السيارات.

- **سفن الخدمة:** وهي سفن تخدم السفن التجارية، وتعمل غالبا داخل دائرة الميناء كسفن الإمداد، القاطرات بالإضافة إلى سفن الأبحاث، كما تتواجد في سوق النقل البحري، سفن حربية إلى جانب سفن الخدمة وسفن تجارية.

1-2- الموانئ البحرية: تمثل أهم عناصر صناعة النقل البحري إذ أنها تعد البوابات المجهزة لتقديم التسهيلات البحرية للسفن من جهة البحر والتسهيلات البرية لوسائل النقل الأخرى من جانب البر. وتتنوع هذه الموانئ وفقا لاختلاف الموانئ البحرية من حيث طبيعتها الجغرافية وكذلك من حيث الوظائف ووفق الملكية إلى:¹¹

- **موانئ وفق الموقع الجغرافي:** حيث نجد موانئ ساحلية بحرية وموانئ عند مصابات الأنهار وموانئ جزر وموانئ جزر وموانئ بحيرات، موانئ رئيسية، موانئ جافة وأخرى محورية على طرق الملاحة الدولية.
- **موانئ وفق التخصص وطبيعة المنقول:** ويبرز فيها موانئ لنقل المنتجات البترولية، أو لنقل المواد الغذائية أو للسلع الجافة أو السائلة، ومواد عسكرية حربية أو موانئ جافة وأخرى مائية وموانئ للمحاصيل الزراعية، وموانئ الصيد، وموانئ الحاويات.
- **موانئ وفق الملكية:** موانئ حكومية عامة وموانئ خاصة لمؤسسات أو أفراد وموانئ للمحليات وأخرى صغيرة لأغراض الصيد ونقل المحاصيل الزراعية أو للركوب.
- **موانئ من حيث الوظائف:** حيث نجد موانئ عامة متعددة الأغراض وموانئ متخصصة وموانئ صناعية وموانئ حرة وموانئ الصيد وموانئ مدنية وأخرى حربية وعسكرية وموانئ خدمة وتجارية وعسكرية واستراتيجية محورية.

2- هيئات النقل البحري: من بين هذه المؤسسات والهيئات نجد:¹²

1-2- شركات الملاحة البحرية: يمكن أن تكون شركات الملاحة البحرية التي تمتلك وتجهز وتستثمر في السفن حيازة لشركات أشخاص أي شركات تضامن أو شركات توصية بسيطة أو شركات محدودة المسؤولية كما يمكن أن تكون شركات رساميل أي شركات مغلقة أو شركات توصية. وفي الواقع أن اغلب شركات الملاحة البحرية هي من نوع شركات الرساميل لأن هذا النوع من الشركات يوفر أكثر من نوع شركات استثمار في حيازة السفن وبإمكان شركات الملاحة البحرية أن تؤجر سفن تملكها إلى شركة أخرى وتختص

شركات الملاحة البحرية بنقل الحمولات المتاحة من الصادرات والواردات على الخطوط الملاحية ويتنوع نشاطها أو قد يقتصر على: البترول الخام ومشتقاته، المنتجات البترولية، نقل البضائع، خدمات نقل الركاب وتشغيل العبارات بين الموانئ المتجاورة.

2-2- الموانئ البحرية: تعد الموانئ من أهم الدعائم التي تقوم عليها خدمات النقل البحري نظرا لدورها الهام في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن. ويحكم الميناء هيئة يطلق عليها عادة سلطة الميناء أو إدارته وهي مسؤولة بتقديم تسهيلات الميناء التي ترتبط بتجهيزات الموانئ البحرية حيث يمكن أن يقدم بصفة عامة خدمات الإرشاد والسلامة والحراسة البحرية والرسوم والإقلاع والمكوث والمساعدات البحرية ومكافحة الحرائق وذلك من خلال إدارة الميناء أو عن طريق الشركات العاملة في الميناء¹³.

2-3- شركات الشحن والتفريغ: يتنوع نشاط شركات الشحن والتفريغ ويتعدد بين الشحن والتفريغ والنقل والتخزين وذلك من خلال قيامها بعدة مهام تتمثل فيما يلي¹⁴:

- القيام بشحن وتفريغ البضائع المختلفة من الصادرات والواردات.
- نقل البضائع من المخازن خارج المنطقة الجمركية إلى الأرصفة تمهيدا لشحنها بالعكس أي النقل من داخل المناطق الجمركية إلى الساحات المختلفة خارج المنطقة الجمركية حتى الانتهاء من الإجراءات الجمركية
- تقديم كافة التسهيلات المرتبطة بعمليات الشحن والتفريغ مثل تأجير الوحدات البحرية للغير وكذلك تأجير معدات الشحن والتفريغ للسفن.

2-4- ترسانة بناء وإصلاح السفن: يسهم نشاطها في الحفاظ على الطاقة الإنتاجية للسفن وضمان استمرار أداء مهامها في نقل الحمولات المختلفة حيث يتنوع نشاطها بين بناء وإصلاح سفنا جديدة للأسطول البحري، كما تمارس الترسانة البحرية دورا هاما في خدمات النقل البحري من خلال إصلاح السفن والمهمات العائمة مثل القاطرات إلى جانب

بناء السفن الحربية وسفن الصيد... الخ، فضلا عن إعداد الدراسات الأولية والتصميمات لتنفيذية وعمليات التصنيع وإجراء التجارب الأولية للتشغيل.

2-5- مشروعات توريد المعدات البحرية: تختص مشروعات توريد المعدات البحرية بتقديم الخدمات البحرية مثل تزويد السفن الوطنية والأجنبية باحتياجاتها من المواد التموينية، كذلك توفير خدمات الصيانة والنظافة وإمدادها بقطع الغيار.¹⁵

2-6- مشروعات التوكيلات الملاحية: ويتبلور نشاطها في المهام الآتية:¹⁶

- القيام بدور الوكيل عن صاحب السفن الأجنبية وتمهيد كل ما يلزمها قبل وصولها إلى الميناء أو بعد الوصول.
- تولي مهمة تنفيذ كافة الإجراءات القانونية الخاصة بالسفن الأجنبية وذلك لدى السلطات المحلية باعتبار ذلك الشركات ممثلة للسفن الأجنبية فتقوم بتنفيذ كافة التعليمات الخاصة بدخول ومغادرة السفن للميناء.
- حجز التذاكر للمسافرين على سفن أجنبية وشحن البضائع التي تم تصديرها وذلك وفقا لحجم وسعة الفراغات القائمة للسفن وتسليم البضائع الواردة وتحصيل المستحقات الخاصة بالحمولات.
- إضافة إلى العديد من الهيئات والمشروعات الأخرى مثل:
- مشروعات استئجار خدمات السفن وشركات المقاولات البحرية والشركات الخاصة لعمليات الإنقاذ والتطهير.
- مشروعات التأمين البحري والبنوك المتخصصة في تمويل نشاط النقل البحري وعلى شركات السمسة البحرية.
- المستودعات الخاصة بتخزين البضائع وتسليمها لأصحابها في المواعيد المقررة

ثانيا - آليات النقل البحري للبترول

1- البترول والمنتجات البترولية: البترول كلمة مركبة من مقطعين يوناني الأصل *perto* تعني الصخر *oleum* تعني الزيت، وبذلك تعني كلمة البترول زيت الصخر تعبيراً عن تكوينها بين الصخور¹⁷. ويعرف أيضاً بالنفط أو الذهب الأسود ولم يبق البترول كما عرفته البشرية على هيئة برك ضخمة فوق الأرض في بعض الأماكن أو طافية فوق الماء ولم تبقى استخداماته كما استعمله البابليون والبيزنطيون كوقود للحرق والهند لطلي أجسامهم القتالية¹⁸، بل أصبح من أهم المنتجات العالمية ذات الطلب المتزايد عليها يوماً بعد آخر، لذلك تطورت الصناعة النفطية التي تشمل خمس مراحل أساسية وهي البحث والتقيب، الاستخراج، النقل، والتكرير ثم التوزيع والتسويق ومرحلة سادسة مكملة وهي مرحلة التصنيع البتروكيمياوي، وأما النقل فيمكن أن يتم قبل التكرير أو بعده. وإن نقل الثروة النفطية يتم بواسطة العديد من وسائل النقل البري والبحري والتي ستركز الدراسة على الجانب البحري منها.

وإن البترول يتكون من عنصرين فقط هما: الهيدروجين والكربون، إلا أن التركيب الجزئي للبترول يختلف من حالة إلى أخرى، ومع اختلاف ذلك التركيب تختلف خصائص المنتج البترولي وبالتالي نوعيته، وعن طريق عمليات التقطير والتصنيع نحصل على مزيج سلمي متنوع في الصناعة¹⁹. وأهم المنتجات البترولية هي المنتجات الناتجة عن عملية تكرير البترول الخام، ولعل أهم المنتجات الناتجة عن عملية تكرير وتصنيع البترول هي ما يلي:²⁰ الغاز الطبيعي، الايثير البترولي، الجازولين، الكيروسين، زيت الغاز، زيت الوقود الثقيل (المازوت)، زيوت التزييت والشحوم، شمع البرافين، الزفت (الأسفلت)، الكبريت.

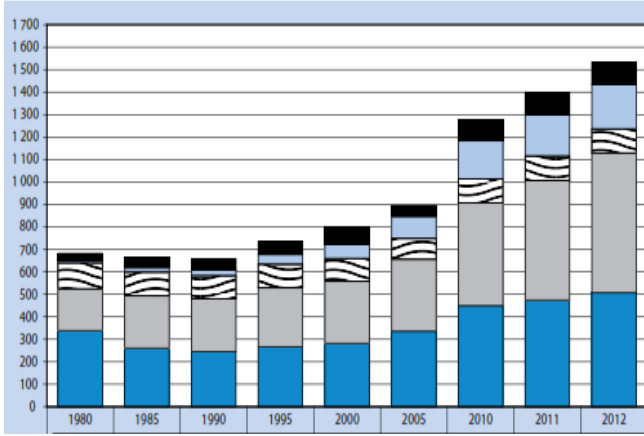
2- النقل البحري للمنتجات البترولية: إن عملية توزيع المنتجات البترولية تحتاج إلى وسائل نقل متنوعة، وهذا من أجل قيام بالتوزيع المادي الفعال، ولعل النقل البحري يعتبر من أهم الوسائل لنقل هذه المنتجات الهامة²¹، حيث تقوم المؤسسات المنتجة بوضع قواعد وأسس معينة تعتمد عليها في اختيار وسيلة النقل الملائمة، وتتمثل هذه الأسس عادة في:

الوقت اللازم لنقل المنتجات من نقطة الإنتاج إلى نقطة التصريف، عامل التكلفة، مدى ملائمة عمليات الشحن والتفريغ، إمكانية الاعتماد وسيلة النقل ودرجة الأمان.²²

إن الاهتمام بالنقل البحري في الدول النامية تعتبر ظاهرة حديثة إذ ما قورنت بالدول المتقدمة كما اهتمت الدول النفطية بالنقل البحري حيث النمو السريع لاقتصادها الوطني أدى إلى تزايد الاهتمام بامتلاك هذه الدول لوسائل النقل البحري لغرض كسر الاحتكار العالمي لهذه الصناعة ولغرض دعم استقلالها وتسويق منتجاتها إضافة إلى خدمة وارداتها. إن دراسة عناصر التوزيع البحري مهمة جدا، ولمعرفتها يمكن للعاملين في مجال إدارات الإنتاج والتسويق تحديد المسار المناسب لحركة البضائع، والتعرف على العناصر أمر مهم بالنسبة للمؤسسة الاقتصادية بما في ذلك المؤسسات المهمة بتسويق المنتجات البترولية وحتى البترول كمادة خام، ويمكن تقسيم سفن النقل البحري إلى الأنواع التالية وحسب تصنيف الهيئة الدولية للملاحة البحرية²³:

- الناقلات وهي سفن للنقل المخصص للحمولات الكاملة من البترول وتشمل ناقلات البترول الخام وناقلات المنتجات البترولية؛
 - حاملات الغاز الطبيعي المسيل لنقل حمولات كاملة من الميثان المسيل.
 - حاملات غاز البترول المسيل وتنقل كل منتجات البترول المسيل؛
 - سفن الدرجة وتشمل سفن مخصصة لنقل حمولات كاملة من البضائع ؛
 - سفن البضائع العامة التقليدية وتشمل أية سفن بضائع غير موحدة نمطيا؛
 - سفن الحاويات وهي مخصصة لنقل حمولات كاملة أو جزئية في الحمولات.
- وإن من مزايا الناقلات أنه تستطيع نقل كميات كبيرة من المنتجات البترولية إلى أي مكان، كما أن تكاليفها منخفضة وذلك للوفرات المحققة في الناقلات الكبيرة وما يجب الإشارة إليه أن على المؤسسة المسوقة للمنتجات البترولية والتي تتخذ الناقلات وسيلة

- لتوزيع منتجاتها أن ترضي جميع الأطراف أي البائع والمشتري والناقل، كما أن أهداف نظام الناقلات تتنبق من الأهداف العامة لنظام التوزيع المادي وهذه الأهداف هي:
- تلبية احتياجات العملاء من المنتجات البترولية بالكميات المناسبة وفي الوقت المناسب؛
 - تخفيض تكاليف التوزيع المادي إلى أدنى حد ممكن؛
 - توفير انتظام الخدمة واستمرارها، وتوفير درجة عالية من المرونة في نظام التوزيع؛
 - تحقيق التكامل من وسائل التوزيع المادي الأخرى بشكل يخفض الكلفة.
- الشكل رقم (01): أهمية تطور الأسطول البحري العالمي حسب أنواع السفن**



المصدر: الأونكتاد، موقع انترنت: unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_en.pdf

والشكل رقم(01) يبين أهمية النقل البحري الذي هو عصب التجارة الدولية بما فيها تجارة النفط وأحد محركات العولمة الرئيسية، والشكل يوضح النمو المتواصل للأسطول العالمي وهو عامل ذو أهمية لإنعاش التجارة العالمية.

ثالثا - تطور نشاط النقل البحري للمنتجات البترولية

إن النقل البحري للنفط يتم بواسطة سفن أو بواخر مخصصة لهذا الغرض وقد إستمر توسع أسطول النقل البحري منذ إكتشافه عام 1869. حيث عرف النقل البحري تطورات كبيرة في وسائل النقل سواء في جانبها الكمي أو النوعي.

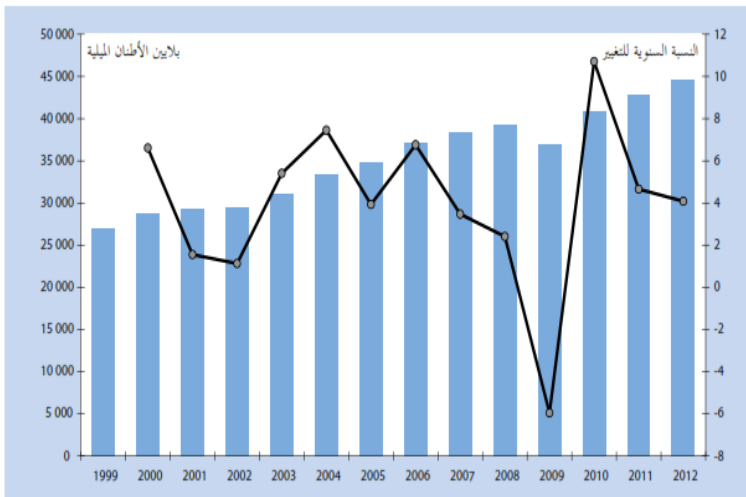
ينقل النفط من آباره إلى الدول المستهلكة بحرا، وفي السبعينات من القرن العشرين إزدادت الحاجة للنقل أكثر مما سمح به الإنتاج بسبب التغيرات في أسلوب حركة النفط وقد إزداد الأسطول العالمي لنقل النفط خلال العشر سنوات من 1963 إلى 1973 من 65.1 مليون طن من الحمولة الساكنة إلى 189 مليون طن. ويحظى أسطول الناقلات العالمي عدا العربي بمراكز الصدارة في سوق النقل الدولي وهو يسيطر على نحو 91% من حجم النفط المتبادل في التجارة الدولية.

وقد إزدادت طاقات التحميل لناقلات النفط حيث انتقلت من 280 مليون طن عام 2000 إلى أكثر من 380 مليون عام 2007 بنسبة زيادة قدرت ب 35% وهي أكبر من النسبة المحققة خلال الفترة (1990-2000) إذ قدرت ب 15%. كما ساعد التطور التقني على إنجاز ناقلات نفطية ضخمة (Superpétrolier) قادرة على تحميل 200 ألف طن إلى 550 ألف طن²⁴.

وواصلت الشحنات البحرية الدولية نموها في عام 2011 بالتزامن مع التطورات التي شهدتها الاقتصاد العالمي وتجارة البضائع العالمية والتي أساسها المنتجات البترولية، فبلغ حجم البضائع المحملة الكلي على الصعيد العالمي 8.7 بلايين طن. ومما تجدر الإشارة إليه أن الأسطول العالمي ينمو بنسبة 37% في أربع سنوات فقط من سنة 2008 إلى غاية عام 2012. حيث زاد في عام 2011 إنتاج النفط زيادة طفيفة بنسبة 0.7% ليصل إلى 88 مليون برميل في اليوم. وزاد الإنتاج من الغاز الطبيعي بسرعة في قطر والاتحاد الروسي، مما ساعد على تعويض فاقد الإنتاج من ليبيا والمملكة المتحدة. وتتوقع إحدى

الدراسات أن تتصدر النرويج والاتحاد الروسي صادرات الغاز المسيل بحلول عام 2030 وأن يقود هذان البلدان الموجة الرابعة من صادرات الغاز الطبيعي المسيل، وقد حدثت الموجة الأولى بقيادة قطر والثانية عام 2014 لاستراليا ومنطقة آسيا، أما الموجة الثالثة فينتظر حدوثها في عام 2020 ويتوقع أن تقودها غرب إفريقيا. والشكل رقم (02) يوضحان تطور التجارة البحرية العالمية من البضائع بما فيها المنتجات البترولية حيث عرفت انخفاضا فقط في فترة الأزمة المالية لعام 2008، ثم ظل الأسطول العالمي يتوسع مما أثر ايجابيا في التجارة البحرية الدولية²⁵. كما يفسره الشكل رقم (02) والذي يبين محطات تطور التجارة البحرية العالمية من البضائع باستمرار.

الشكل رقم (02): تطور التجارة البحرية العالمية من البضائع



المصدر: الأونكتاد، موقع انترنت: unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_en.pdf

رابعا - الموانئ البترولية والنقل البحري للمحروقات في الجزائر

بالنسبة لنقل المنتجات البترولية في الجزائر عن طريق النقل البحري وعلى الرغم من أن الوسيلة الأساسية في الجزائر هي النقل عن طريق الأنابيب، فالنقل البحري لديها قائم على 12 ميناءً نشيطاً، بعضها متخصص في تصدير المحروقات (أرزويو، بجاية، سكيكدة ...). والأخرى عام، أهمها ميناء العاصمة ثم وهران وعنابة. يضم الأسطول البحري 74 قطعة بحرية، منها 5 ناقلات بترول و 9 ناقلات الغاز السائل و 7 لنقل المواد الكيماوية²⁶.

ونذكر أن شركة سوناطراك قد رصدت برنامجاً هاماً بقيمة 760 مليون دولار للرفع من قدرات النقل البحري عن طريق إقتناء عدة بواخر قد تم توقيع الجزائر لإتفاقية شراكة عام 2006 بين الشركة الوطنية سوناطراك والشركة اليابانية كوازاكي لإنشاء ناقلة للنفط الخام لأول مرة بطاقة 300 ألف م³ بمبلغ إجمالي 120 مليون دولار أمريكي، ويتكون الأسطول الحالي من ناقلتين سابقتين، وأعلنت شركة "هيبروك شيبينغ كومباني" التابعة لمجمع سوناطراك، والتي تعد الرائد الوطني في النقل البحري للمحروقات، إنها ستدعم بسفينتين كبيرتين لنقل الغاز الطبيعي المميع في السنتين القادمتين. وتم استلام السفينة الأولى بطاقة نقل تقدر بـ 125 ألف متر مكعب خلال هذا العام 2016 بينما ستستلم الثانية مع نهاية مارس 2017. ولأن هذه العملية ترمي لتجديد الأسطول والرفع بشكل محسوس لمؤهلات الشركة والإسهام بفعالية في النقل البحري للغاز الطبيعي المميع الناتج عن مشاريع التنمية لسوناطراك. وكانت آخر سفينة قد جرى استلامها هي باخرة نقل الغاز الطبيعي المميع "الشيخ بوعمامة" في 2008 وكذا "الشيخ المقراني" التي تم استلامها في جويلية 2007. وقد تم استلام السفينة الضخمة لنقل الغاز "لالة فاطمة نسومر" بطاقة نقل تقدر بـ 145 ألف متر مكعب في أكتوبر 2004. ويتوفر هذا الفرع على 8 سفن لنقل الغاز الطبيعي المميع و 6 سفن لنقل غاز البترول المميع وسفينتين لنقل مادة الزيت.

ويتم تصدير المحروقات في الجزائر عبر ثلاثة موانئ نفطية رئيسية وهي: أرزويو، سكيكدة وبجاية، ومن أجل تطويرها تم إنجاز في سنة 2004 شركة تسيير واستغلال

الموانئ النفطية بين سوناطراك، وقد شرع في أعمال تكييف الموانئ مع ارتفاع الكميات المنقولة. كما تم إبرام عقد في 2004 بقيمة 250 مليون دولار مع الشركة الأمريكية **fmc** تم من خلاله انجاز 5 محطات شحن للمحروقات السائلة في أعالي البحار.

الجدول رقم (01) يوضح موانئ الجزائر البترولية

الميناء	عدد محطات الشحن القائمة	المواد	القدرة مليون طن/السنة
بجاية	1	النفط الخام/المكثفات	80 إلى 320
سكيكدة	2	النفط الخام/المكثفات	
أرزويو	2	النفط الخام	

المصدر: ورقة عمل، الورقة القطرية، الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، مؤتمر الطاقة والتعاون العربي، أبوظبي، ديسمبر 2014، ص: 24.

وأما في ما يتعلق بالنقل البحري للغاز الطبيعي المسيل فيتكون الأسطول الحالي لشركة سوناطراك من 09 ناقلات أهمها " لالة فاطمة نسومر" بقدرة 145000م3 كما تطمح سوناطراك لدعم أسطولها البحري لمواكبة الإنتاج المرتفع حيث تسعى للتمكن من نقل إجمالي الصادرات، على أن يتم جلب 3 ناقلات أخرى في آفاق 2018.

و النقل البحري لغاز البترول المسال فيتكون الأسطول الحالي من 8 ناقلات، على أن يتم إقتناء ناقلتين جدينتين في آفاق 2018. وهذا وقد تم استلام ناقلة جديدة في سنة 2008 تحت اسم "ورود حمراء" بقدرة 22500م³.

والنقل البحري للبترول الخام بما أن صادرات الجزائر تتعدى 35 مليون طن م ن حاليا، وتطمح شركة سوناطراك لتحمل بنفسها نقل 30% من هذه الكميات ويتكون

الأسطول الحالي من ناقلتين، على أن يتم دعم هذا الأسطول بأربع ناقلات في إطار الشراكة وأربع ناقلات أخرى تتكفل بها شركة سوناطراك لوحدها²⁷.

خلاصة: إن أهمية ناقلات النفط والغاز بالنسبة للدول المنتجة للمحروقات لا يمكن الاستهانة به، لأنه يوفر لها المرونة الكاملة فيما يتعلق بتحديد جهة صادراتها. ولأن قطاع النقل البحري يعد قطاع مستهلك للوقود في العالم لذلك عرف العالم تطورا في نمو أنواع المنتجات البترولية المنقولة وبدرجة أكبر أنشطة نقلها بالطرق البحرية.

والجزائر تحتل مرتبة مريحة في السوق العالمي الطاقوي باعتبارها بلدا منتجا ومصدرا للمحروقات وأمام تحدي الدراسة المستقبلية التي قامت بها الوكالة الوطنية لترقية استخدام الطاقة وترشيد استهلاكها (Aprue) حول الطلب النهائي للطاقة في الجزائر والتي أفرزت عن وجود قدرة اقتصادية طاقوية تزيد عن 10 مليون طن م ن في آفاق 2030، وهذا ما يعكس الأهمية البالغة لتنفيذ البرنامج الوطني للفعالية الطاقوية من جهة وضرورة التركيز على دور الموانئ الجزائرية ومعرفة مستوى أدائها من جهة أخرى والذي تتحكم فيه عدة عوامل من بينها: البنى التحتية، التجهيزات والمعدات، خاصة وأن كفاءة الأسطول البحري للجزائر ستعكس ايجابيا على الصناعة النفطية عندها على اعتبار أن عملية النقل من المراحل الأساسية في سلسلة مترابطة من مراحل الصناعة النفطية.

الإحالات والمراجع

1 - سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل - دراسة تمهيدية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2003، ص: 39.

2- https://ar.wikipedia.org/wiki/نقل_بحري consulte le 02/11/2016

3 - هاني دويدار، النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل وخاصة النقل البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2002، ص : 42.

4 - <https://www.mot.gov.sa/Ar/TKingdom/Pages/STransport.aspx> consulte le 04/10/2016

- 5 -إستعراض النقل البحري، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، الأونكتاد، نيويورك وجنيف، 2012، على الرابط الالكتروني: unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_en.pdf
- 6 - عبد القادر فتحي لاشين، الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات GATT وعلاقتها بقطاع النقل البحري في الدول العربية، منشورات المنظمة العربية للتسمية الإدارية، 2005، ص:60.
- 7 - احمد عبد السميع علام، علم اقتصاديات النقل، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، الطبعة الاولى 2009، ص:131.
- 8 - هاني دويدار، مرجع سابق، 2002، ص: 43.
- 9 - حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، جامعة الإسكندرية، كلية التجارة، 1998، ص:415.
- 10 - محمد جميل بيرم، موجز النقل البحري، الدار العربية للعلوم بيروت، الطبعة الأولى، 2004، ص:14.
- 11 - محمد سليمان الشوخي، اقتصاديات النقل و المواصلات، دار الفكر العربي، 2003، ص:322.
- 12 - محمد جميل بيرم، مرجع سابق، 2004، ص:16.
- 13 - عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل اللوجستيات، منشورات المنظمة العربية الإدارية للتنمية، 2007، ص:136.
- 14 - حمادة فريد منصور، مرجع سابق، 1998، ص 418.
- 15 - سميرة إبراهيم أيوب، مرجع سابق، ص ص:44-45.
16. حسين عبد الله، البترول العربي دراسة اقتصادية سياسية، دار النهضة العربية، مصر، 2003، ص: 12.
17. فتحي محمد أبو عبانة، دراسات في الجغرافيا الاقتصادية والسياسية، دار النهضة، بيروت، لبنان، 2001، ص: 104.
18. محمد أبو بكر، كيمياء وتكنولوجيا البترول، مديرية الكتاب والمطبوعات الجامعية، حلب، سوريا، 1992، ص: 236.
19. صديق محمد عفيفي، تسويق البترول، مكتبة عين الشمس، الطبعة التاسعة، مصر، 2003، ص: 559.

20. الدكتور محمود، المنتجات البترولية واستعمالاتها، منتديات الهندسة على الرابط: www.alhandassa.net.
21. صديق محمد عفيفي، تسويق البترول، مكتبة عين الشمس، الطبعة التاسعة، مصر، 2003، ص: 345.
22. سعيد منصور فؤاد، أزمة مؤسسات توزيع المنتجات الغذائية، رسالة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية، الجزائر، 2000، ص: 185.
23. أحمد شاكر العسكري، خليل إبراهيم الكنعاني، دار وائل للنشر، عمان، الأردن، 2004، ص: 185.
- 24 - أمال رحمان، محمد التهامي طواهر، تأثير النفط على البيئة خلال مرحلة النقل - حالة الجزائر - ، مجلة الباحث، جامعة ورقلة، العدد 12، 2013، ص: 20.
- 25 - إستعراض النقل البحري، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، الأونكتاد، مرجع سابق، ص: 43.
- 26 - <http://www.djazairess.com/search> /consulte le 02/11/2016
- 27 - ورقة عمل، الورقة القطرية، الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، مؤتمر الطاقة والتعاون العربي، أبوظبي، ديسمبر 2014، ص: 28.