

جامعة عبد الحميد بن باديس -مستغانم-

كلية العلوم الاقتصادية، التجارية وعلوم التسيير

قسم العلوم التجارية



مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي

تخصص لوجستيك ونقل دولي

أزمة كوفيد 19 وأثارها الاقتصادية على النقل البحري في الجزائر حالة المحروقات

مقدم من طرف الطلبة:

- وئام عمار
- وحيد بومدين ملوك

أعضاء لجنة المناقشة:

الصفة	الاسم واللقب	الرتبة	عن الجامعة
رئيسا	بن شني يوسف	أستاذ محاضراً	جامعة مستغانم
مقررا	مخفي أمين	أستاذ التعليم العالي	جامعة مستغانم
مناقشا	القرني عمر	أستاذ مساعد	جامعة مستغانم

السنة الجامعية: 2021-2022

شكر وتقدير

قال الله عز وجل: "وَمَنْ يَشْكُرْ فَإِنَّمَا يَشْكُرُ لِنَفْسِهِ".

قال رَسُولُ اللَّهِ ﷺ: "من لم يشكر الناس لم يشكر الله".

نتقدم بجزيل الشكر وعظيم الامتنان، ووافر التقدير والاحترام الى البروفيسور مخفي أمين لقبوله الإشراف على هذه المذكرة، ولما قدمه لنا من نصائح قيمة وتوجيهات صائبة في جميع مراحل بحثنا، فنسأل الله أن يجازيه عنا خير الجزاء.

كما لا ننسى أن نتقدم بجزيل الشكر والتقدير إلى مؤطر الشركة إسماعيل صلاح الدين، نسأل الله أن يديم عليه نعمة الصحة والعافية.

كما يشرفنا أن نتقدم بخالص الشكر والعرفان إلى الأستاذة الأفاضل لجنة المناقشة لتحملهم عنا قراءة المذكرة، فلهم منا أرق عبارات الشكر والامتنان.

كما نتوجه بخالص الشكر والتقدير إلى كل من مد لنا يد العون والمساعدة من بعيد أو قريب ولو بنصيحة أو بكلمة طيبة.

عمار وثام، وحيد ملوك بومدين

إهداء

أهدي ثمرة جهدي هذا إلى أعز وأعلى إنسانة في حياتي، التي أنارت دربي بنصائحها وكانت سببا في مواصلة دراستي الغالية على قلبي أمي الحبيبة.

إلى من منحني القوة والعزيمة والصبر والإجتهاد أبي الغالي، حفظهم الله وأطال في عمرهم.

إلى من ساندتني في مذكرتي وكانت عوننا كبير لي أختي العزيزة حفظها الله، ووفقها في دراستها.

وإلى أخي أمين حفظه الله.

وإلى كل من ساعدني في إتمام هذا العمل.

عمار وتمام

إهداء

أهدي هذا البحث العلمي إلى أعز ما أملك إلى منبع الحنان والحب أمي العزيزة.

وإلى منبع القوة أبي الغالي أطال الله في عمرهما.

إلى زوجتي وشريكة حياتي، وإلى أولادي وأحبابي حفظهم الله.

إلى إختوتي وكل من ساهم معي في هذا العمل ودعمني إلى آخر يوم.

والحمد لله أن وفقني الله في إنجاز هذه المذكرة.

وحيد ملوك بومدين

	شكر وتقدير
	إهداء 1
	إهداء 2
01	مقدمة عامة
الفصل الأول: عموميات حول النقل البحري	
05	.....مقدمة
06	.....أولاً: مفاهيم عامة حول النقل البحري
06	.....1- مفهوم النقل البحري
06	.....2- نشأة النقل البحري
06	.....3- التطور التاريخي
08	.....4- أهمية النقل البحري
09	.....5- خصائص نشاط النقل البحري
10	.....6- أهم مشاكل النقل البحري
11	.....ثانياً: أهم الفاعلين والنشاطات المساعدة في النقل البحري
11	.....1- أهم الفاعلين في النقل البحري
11	.....1-1- السفينة
13	.....2-1- الموانئ
15	.....3-1- العنصر البشري
15	.....2- الأنشطة المساعدة
19	.....ثالثاً: عموميات حول سوق النقل البحري والعملية التجارية
19	.....1- سوق النقل البحري
19	.....2- عقد النقل البحري للبضائع
19	.....1-2- تعريف عقد النقل البحري للبضائع (مشاركة الإيجار)
19	.....2-2- تعريف عقد النقل البحري في القانون الجزائري
20	.....3-2- أنواع عقد النقل البحري (مشاركة الإيجار)
20	.....4-2- المشاركة بالرحلة
21	.....5-2- المشاركة الزمنية
22	.....6-2- مشاركة السفينة العارية
22	.....3- مساعداو التجهيز (les auxiliaires de l'armement)
22	.....1-3- السمسار البحري
23	.....2-3- وكيل السفينة
23	.....3-3- وكيل الحمولة: (المواد 621-630 ق.ب.ج)
23	.....رابعا: اقتصاديات النقل البحري

23	1- النقل البحري والعملة.....
25	2- أهداف النقل البحري.....
26	3- الأثار الاقتصادية لنقل البحري.....
27	4- استراتيجية النقل البحري.....
27	5- النقل البحري للمنتجات البترولية.....
29	خلاصة.....
الفصل الثاني: النقل البحري العالمي بين الاحتياجات الاقتصادية و آثار كوفيد-19	
30	مقدمة.....
31	أولاً: وضع الاقتصاد العالمي قبل الجائحة.....
31	1- النمو الاقتصادي العالمي عامي 2018 و2019.....
32	2- التجارة الدولية.....
32	1-2- تطور التجارة الدولية.....
34	2-2- نمو مخيب للأمال في تجارة البضائع العالمية.....
36	ثانياً: نشأة فيروس كورونا.....
36	1- ظهور فيروس كوفيد-19.....
36	2- لمحة عن فيروس كورونا.....
36	3- كوفيد-19 وباء عالمي.....
37	ثالثاً: النقل البحري وتدايعات فيروس كورونا.....
37	1- الأسطول البحري.....
37	1-1- وضعية الاسطول العالمي حتى 2019.....
39	2-1- ملكية الأسطول على أساس الحمولة.....
42	2- الموانئ العالمية.....
42	1-2- الموانئ الاكثر قوة في السوق البحري.....
45	2-2- الطريق الحريري.....
46	3-2- أكبر ميناء نفط في العالم.....
47	4-2- أوضاع سوق النفط العالمي قبل جائحة كورونا المستجد.....
48	رابعاً: مخلفات كوفيد-19 على مختلف القطاعات (الداخلية والخارجية).....
48	1- التغيرات التي فرضها كوفيد-19 على اقتصاد العالم.....
49	2- أثر كورونا على النظام الاقتصادي العالمي.....
51	3- ارتفاع الأسعار العالمية والمحلية مقابل انخفاض أسعار البترول بشكل حاد.....
52	4- انخفاض أسعار النفط في ظل الجائحة.....
	خامساً: آثار كوفيد الوخيمة التي مست مختلف الجوانب (الاقتصادية، الصحية، التعليم...)
53	والاجراءات المتخذة لمكافحته.....

54	1- انعكاسات فيروس كورونا على مختلف القطاعات.....
55	2- الإجراءات المتخذة ضد الوباء المفتك.....
55	1-2- تطعيم العالم.....
55	2-2- إعادة تفعيل النظام التجاري المتعدد الأطراف.....
56	2-3- إنهاء أزمة تبديل الأطقم.....
57	خلاصة.....

الفصل الثالث: شركة Hyproc shipping company

58	مقدمة.....
59	أولاً: النقل البحري للبضائع في الجزائر اقع وأفاق.....
59	1- نبذة عن النقل البحري للبضائع في الجزائر.....
60	2- واقع الموانئ الجزائرية.....
61	1-2- العواقب المترتبة عن واقع الموانئ الجزائرية.....
62	2-2- أنواع الموانئ.....
62	2-3- الموانئ الخاصة بالمحروقات.....
63	4-2- المشاريع والاستثمارات في موانئ الجزائر.....
63	2-5- مشروع ميناء الحمادنية (أهم مشروع ، تمر عبره طريق الحرير الصينية).....
64	2-6- حدود الأساليب الجديدة لتنظيم نظام الموانئ الجزائرية.....
66	2-7- مشاكل الموانئ الجزائرية.....
67	3- واقع الأسطول البحري الجزائري.....
68	4- السياق الاقتصادي والسياسي لظهور أزمة فيروس كورونا المستجد في الجزائر.....
69	5- تداعيات جائحة كورونا على الاقتصادي الجزائري (المحروقات خصوصا).....
69	ثانياً: دراسة ميدانية في الشركة Hyproc Shipping Company.....
69	1- التعريف.....
70	2- تاريخ الشركة.....
70	3- أنشطة الشركة.....
71	4- موارد الشركة.....
73	5- الهيكل التنظيمي للشركة.....
75	6- مديرية التعاقدات والعمليات (Direction Chartering & Operation).....
76	1-6- مهام المديرية التجارية.....
76	2-6- مهام قسم التأجير، الاستئجار والتعاقدات الأخرى Chartering & Other Contracts Department.....
76	3-6- مهام قسم العمليات Operations Department.....
76	4-6- مهام قسم إدارة الائتمان Credit Management Department.....
76	5-6- مهام قسم حسابات التوقف Disbursement Account Handling Department.....

77	.....Business and performance controlling	6-6- مهام خلية مراقبة الأداء والأعمال
77	.....	7- بعض الأرقام المفتاحية في الشركة
77	.....	8- كميات المواد المنقولة قبل وبعد الجائحة
79	.....	9- الإجراءات والتدابير المتخذة من طرف Hyproc Shipping Company لمواجهة الجائحة
81	.....	خلاصة
82	.....	خاتمة عامة

قائمة المصادر والمراجع

قائمة الجداول

قائمة الأشكال

الملاحق

ملخص

يعد النقل البحري من أقدم وسائل النقل التي استخدمها الإنسان خاصة من قبل الدول المجاورة للمسطحات المائية (محيطات، بحار، بحيرات)، وقد استخدمت السفن الشراعية، ثم السفن التجارية مع بدايات الثورة الصناعية باستخدام حاويات النقل البحري، ويعود النقل البحري لبداية تاريخ الحضارة، حيث إن المصريين القدماء هم أول من ارتادوا البحار والمحيطات وتلاههم الفينيقيون والإغريق والرومان حتى العصر الراهن، حيث ناقلات النفط الضخمة، والسفن والحاملات العملاقة إلى ما يزيد على مائتي ألف طن، وهذا ما جعل النقل البحري احد الخدمات الرئيسية في تسهيل عملية التجارة الدولية واحد عناصر اللوجستيك، حيث يربد المصدرون والمستوردون استلام بضائعهم في الوقت والمكان وللشخص المناسب.

وعلى مر الزمن اصبح النقل البحري اكثر تطورا خصوصا، مع تداخل فترة الثورة الصناعية التي احدثت تغيرات جمة على مستوى القطاعات الصناعية والاقتصادية خصوصا، والذي يتحمل مسؤولية نقل 90% من إجمالي حجم التجارة العالمية هو بحق شريان الاقتصاد العالمي، ولنا أن نتخيل أنه بدون النقل البحري سوف نكون عاجزين عن إنجاز المعاملات التجارية بين مختلف قارات العالم سواء كانت تتعلق بمواد أولية أو غذائية أو منتجات مصنعة. وهو ما يعني أن نصف العالم سوف يموت جوعاً فيما سيتجمد النصف الآخر! وتعتبر السفن من بين أهم الأصول عالية القيمة حيث تصل تكلفة بناء سفينة واحدة ما يربو على 150 مليون دولار، بينما تقترب الإيرادات السنوية للسفن التجارية من 500 مليار دولار وهو ما يمثل 5% من حجم الاقتصاد العالمي. وتلعب الموانئ العالمية والاسطول التجاري البحري دورا رئيسيا في تسهيل حركة البضائع، وتخفيض اسعار النقل وفي دفع حركة التطور الاقتصادي والنظام العالمي اللوجستي، ومع زيادة الاهتمام بهذا النشاط الاقتصادي الكبير أضحي له دور في دعم الاقتصاد الوطني كصناعة قائمة بذاتها تقوم بدعم ميزان المدفوعات وخلق وظائف وتدريب الكوادر الفنية الوطنية، وكذلك تحقيق استراتيجية أمنية للبلاد في حالات الحروب والحصار، فهو أيضاً يؤدي إلى إنشاء وتطوير نشاطات خدمية مساعدة مثل إصلاح السفن والتوكيلات البحرية، التموين، التأمين.... الخ. والتي بدورها توفر فرصاً للعمالة الوطنية وتتصف صناعة النقل البحري بأنها صناعة عالمية ومجال فني وتخصصي معقد، ومما زاده تعقيداً هذا الكم الهائل من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي تحكم هذه الصناعة والتي تصدرها المنظمات الدولية مثل المنظمة البحرية الدولية.

الا انه في الآونة الاخيرة ظهرت ازمات عدة ازمات شقت طريق التطور الاقتصادي مما سمح بتدهور الحالة الاقتصادية في العالم، فعرف كورونا المستجد بفيروس زمانه فقد اهلك جميع القطاعات خصوصا الصحية منها، حيث بلغ عدد الوفيات حول العالم ملايين من الضحايا في غضون مدة قصيرة لا تفوق السنة الواحدة كما اجهد القطاع الصحي وشهد اكتضاضات على مستوى المستشفيات، حيث أرغم مرض كورونا المستجد 19 العالم بأسره على مواجهة أحد أكثر التحديات صعوبة في التاريخ المعاصر، فتسبب في إصابة الملايين ووفاة مئات الآلاف من الناس، غير أنه سيكون من الخطأ الجسيم وصف هذا التحدي بالأزمة الصحية فقط، فهو أزمة إنسانية واسعة النطاق تفضي إلى بؤس ومعاناة بشرية جمعاء وتدفع برفاهها الاجتماعي والاقتصادي إلى حافة الانهيار، ما ادى العالم الى اتخاذ اجراءات الضرورية لاحتواء الفيروس قبل إحداث هبوط اقتصادي، وهناك درجة كبيرة من عدم اليقين في الوقت الراهن حول مدى حدتها وطول مدتها، ويوضح آخر عدد من تقرير الاستقرار المالي العالمي أن

النظام المالي وقع عليه تأثير حاد بالفعل، ويمكن أن يؤدي احتدام الأزمة إلى التأثير على الاستقرار المالي العالمي، خاصة الجزائري وعلى هذا المنطلق اتخذت عدة اجراءات للحد من انتشار الوباء فقد اتفقت اغلب الدول على اعلان عن الحجر الصحي منها كلي وجزئي على حسب عدد الوفيات والاصابات فقد اعلن على حالة طوارئ لمنع التجمعات وجميع الاحتفالات المعتادة وهذا لمدى خطورة الوباء فقد تضمنت الأعراض الشائعة للمرض الحى والسعال والإعياء وضيق النفس وفقدان حاستي الشم والتذوق.قد تشمل قائمة المضاعفات كلاً من ذات الرئة ومتلازمة الضائقة التنفسية الحادة.. فتراوحت المدة الزمنية الفاصلة بين التعرض للفيروس وبداية الأعراض من يومين حتى 14 يومًا، بمعدل وسطي يبلغ خمسة أيام. ولا يوجد حتى الآن لقاح أو علاج فيروسي فعال ضد فيروس كورونا المستجد، ويقتصر تدبير المرض على معالجة الأعراض مع تقديم العلاج الداعم، وهذا ما ادى الى دخول القطاع النقل البحري في حالة ركود اخرت و عطلت جميع النشاطات المتعلقة بهذا الاخير واثرت بشكل كبير على المنظومة البحرية التي تساهم بالدرجة الاولى في ازدهار الخزينة العمومية.

ودفعت الجائحة إلى الصدارة أهمية النقل البحري باعتباره قطاعا لا بد منه للتوصيل المستمر للإمدادات الحيوية والتجارة العالمية وقت الأزمات وأثناء مرحلة التعافي وعند عودة الامور لطبيعتها وأصدرت جهات كثيرة من بينها الأونكتاد وهيئات دولية أخرى، توصيات وتوجيهات تؤكد على الحاجة إلى ضمان استمرارية العمل.

إشكالية الدراسة: ما هي اهم تداعيات جائحة فيروس كورونا على النقل البحري للمحروقات في الجزائر؟

الإشكاليات الفرعية: انطلاقا من التساؤل الرئيس، يمكن طرح التساؤلات التالية:

- ما هو واقع قطاع النقل البحري العالمي؟
- ما هو واقع قطاع النقل البحري في الجزائر؟ وما هي تطلعاته؟
- ما هي المشاكل والتحديات التي يواجهها قطاع النقل بالجزائر؟
- كيف أثر فيروس كورونا المستجد على الاقتصاد الجزائري؟

الفرضيات: للإجابة على الإشكالية الرئيسية والإشكاليات الفرعية يمكن صياغة الفرضيات التالية

- التدابير الاحترازية لمواجهة جائحة فيروس كورونا أثرت سلبًا على نشاط النقل البحري للمحروقات في الجزائر.
- يتطور النقل البحري العالمي يوما بعد يوم بإدخال التكنو جات الحديثة خاصة في ظل الطلب المتزايد عن السفن.
- يعتبر النقل البحري في الجزائر نشاطا لا يزال فتيا مقارنة مع الدول المتقدمة وشبه مختلا عنه نظرا لقلة الاستثمارات في المجال، وتعتبر الموانئ من الجيل الأول والسفن المتقدمة في السن أهم مشاكل التي يواجهها القطاع محليا.
- أثر فيروس كورونا على الاقتصاد الجزائري بحكم المبادلات التجارية مع الدول التي مسها المرض.

أهمية الدراسة: تكتسي الدراسة أهمية كبيرة كونها تناقش موضوعا اقتصاديا مستجدا شغل الكثير من المختصين الاقتصاديين في ظل زيادة حجم الترابط والاعتماد المتبادل بين الاقتصاديات في مجال التجارة والنقل البحري للبضائع، حيث ان التدابير المعتمدة من طرف الدول لمواجهة انتشار جائحة كورونا تسببت في احداث توقف جزئي لنشاط المصانع في اغلب الدول لاسيما الصين وتقييد حركة التجارة الدولية، مما ادى الى التأثير سلبا على جانبي العرض والطلب والانتاج واحداث اضطرابات في النقل البحري للبضائع.

أهداف البحث: يهدف هذا البحث إلى ما يلي:

- الإلمام أكثر بمفهوم نشاط النقل البحري وأهميته في تحقيق التنوع والتنمية الاقتصادية.
- الكشف عن آثار جائحة كورونا الاقتصادية عالميا ومحليا.
- إبراز أهم الآثار الاقتصادية لأزمة كورونا على النقل البحري للبضائع.
- التعرف على أهم الحلول الاقتصادية المتاحة لمواجهة الأزمة.

منهج البحث: للإجابة على الإشكالية المطروحة وتبعا لطبيعة الدراسة، ومن أجل تحقيق أهدافها اعتمدنا في بحثنا على المنهج الوصفي التحليلي لدراسة وتحليل موضوع البحث بالاستناد إلى عملية مسح متكاملة وذلك بوصف واقع النقل البحري العالمي والجزائري وتحليل آثار جائحة كورونا على القطاع؛ ومنهج دراسة حالة من خلال وقوفنا على مؤسسة هيبروك للنقل البحري وما يمكن استخلاصه من تداعيات الجائحة على النقل البحري للمحروقات في الجزائر بالأرقام والإحصائيات.

صعوبات البحث: تكمن أهم صعوبات البحث في كون الأرقام والإحصائيات غير متاحة خاصة في الجزائر ومن الصعب جدا الحصول عليها ضف إلى ذلك قلة المراجع الحديثة.

الدراسات السابقة: يعتبر موضوع البحث حديث جدا ولذا فنجد بعض الدراسات فقط التي تعالج جزئ صغير من الموضوع المدروس.

ومن البحوث والدراسات السابقة لمعالجه بعض هاته الأجزاء:

1- نجد مقالة في مجلة دراسات وأبحاث اقتصادية في الطاقات المتجددة في العدد الخامس الصادرة في ديسمبر 2016 للدكتورة فضيلة بوطورة والدكتور نوفل سمايلي تحت عنوان النقل البحري في توزيع المنتجات البترولية مع الإشارة لحاله الجزائر حيث قدموا فيها عرض حول القدرة الاقتصادية لنقلات النفط والمحروقات واليات النقل البحري التي من اجلها تقوم بتسهيل عمليه التبادل التجاري من خلال بعض العناصر التي تلعب دور رئيسي في بناء صناعة ذات سلاسل مرتبطة.

2- في مقال آخر في مجلة التمكين الاجتماعي المجلد 02/ العدد: 02 الصادرة بجوان 2020، تحت اسم الدكاترة كرامه مروة، رحال فاطمة وخبيزة انفال خيرة بعنوان تأثير الازمات الصحية العالمية على الاقتصاد العالمي اي تأثير كوفيد 19 على الاقتصاد الجزائري تحدثوا عن وضع الجزائر بصفه خاصه والعالم بصفه عامه حول آثار كوفيد 19 على الاوضاع الاقتصادية والاجتماعية والمالية اي جميع الجوانب التي تأثرت بالوباء ومدى سرعه انتشاره وخطورته على الجنس البشري وما هي الاجراءات المتخذة لمجابهه الوباء.

3- مقال في مجلة الميادين الاقتصادية المجلد 03 العدد رقم 01 الصادرة في ديسمبر 2020 تحت عنوان قطاع النقل البحري (أو الذهب الأزرق) واجهة محورية لتحقيق التنوع والتنمية الاقتصادية للدولة الجزائرية تحت إشراف الدكتورة لطيفة رجب جامعته سوق اهراس وياسر احمد محمد السباعي للأكاديمية العربية للعلوم الإدارية والمالية بجمهورية مصر و مروان داودي من جامعة صفاقس، تونس فتم وصف وتحليل مدى اهمية و تسليط الضوء على النقل البحري في الجزائر رغم محدودية امكانيات الاسطول البحري التجاري

4- مقالة في مجلة العلوم الاقتصادية المجلد 20 العدد الخاص حول الآثار الاقتصادية لجائحة كورونا سبتمبر 2020 وعلوم التسيير اخرى تحت عنوان الاقتصاد الجزائري في ظل تداعيات العالمية لجائحة كورونا بين الاستجابة الانية والمواكبة البعدية للدكتور بولعراس صلاح الدين بجامعه سطيف الاولى والذي سلط الضوء حول تدهور اسعار النفط العالمي نتيجة اجتياح الوباء العالمي كوفيد 19 لجميع القطاعات سواء في العالم او الجزائر خاصة والاساليب المعتمدة لتخفيف من حده اثاره.

5- مقال أخير في مجلة الصنف بـ Les Cahiers du Cread- Vol. 36 -N° 03-2020 حول ازمه فيروس كورونا وتداعياتها على قطاع النقل الجوي في الجزائر دراسة مقارنة مع بعض الدول العربية 2020 تحت إشراف الدكتورة عثمان التواتي وأمال تباري واللذان اعتمدا على المنهج التحليلي الوصفي، حيث درسا احتكار الداخلي بين شركات الرحلات الجوية والخسائر التي تعرض لها هذا القطاع منذ ظهور الازمه الوبائية وتراجع ارادتها السنوية مقارنة بالدول العربية والذي قد يأخذ.

هيكل الدراسة: أما عن هيكل الدراسة فشمّل المحاور التالية:

المحور الأول: هو مدخل مفاهيمي إلى نشاط النقل بحري ويحتوي على عدد من التعاريف والمفاهيم نذكر منها، مفهوم النقل البحري، مفهوم السفينة وأنواعها، الميناء، خصوصيات النقل البحري، آلية النقل البحري، العناصر الفاعلة في النقل البحري بما فيها شركات الملاحة البحرية، الموانئ البحرية، شركات الشحن والتفريغ، ترسانة بناء وإصلاح السفن، مشروعات توريد المعدات البحرية، مشروعات التوكيلات الملاحية...، عقد النقل البحري وأنواعه، أهمية النقل البحري للبضائع، النقل البحري للمنتجات البترولية ثم تطوره.

المحور الثاني: يتطرق هذا المحور لتداعيات أزمة كوفيد-19 على النقل البحري العالمي للبضائع، فنبدي بلمحة تاريخية حول النقل البحري ثم تطور النقل البحري العالمي بما فيها واقع النقل البحري من موانئ وأساطيل وتطلعات؛ ثم نتكلم عن جائحة كورونا، فبعد التعاريف نخوض في كيفية ظهورها وانتشارها، وأخيرا تأثير الجائحة على التجارة الدولية وعلى النقل البحري للبضائع.

المحور الثالث والأخير: يتناول النقل البحري للبضائع في الجزائر وبالأخص نقل المحروقات، ثم تأثير أزمة كورونا على هذا الأخير، ونستهل هذا المحور بتطور القطاع في الوطن عبر التاريخ، ثم نتكلم عن الواقع وعن تطلعات النشاط من بنى تحتية، أسطول تجاري وموارد بشرية، بعدها نتطرق إلى دراسة حالة مؤسسة هيبك للنقل فبعد التعاريف بالمؤسسة نعرض الجانب التجاري بالأرقام وندرس مدى تضررها من جائحة كورونا كونها المؤسسة الجزائرية الوحيدة المشرفة على النقل البحري للمحروقات. ونحاول الوصول إلى توصيات وحلول للخروج من أزمة الراهنة.

الفصل الأول:

عموميات حول النقل البحري

مقدمة

لقد كان للنقل الدولي أهميته وأبعاده الاقتصادية في الماضي لاسيما مع اكتشاف الطرق الرئيسية في العالم وتنامي حركة الكشوفات الجغرافية التي قام بها الأوروبيون في عصر التجاري في تلك الحقبة ظهرت أهمية النقل الدولي بصفة عامة والنقل البحري بصفة خاصة ومع ظهور الثورة الصناعية وزيادة الإنتاج من جراء تطبيق مبادئ التخصص وتقسيم العمل الدولي، ومن ثم زادت أهمية النقل الدولي في القرن التاسع عشر، وبداية القرن العشرين أكثر مع ظهور النقل الجوي ومساهمته في عمليات نقل السلع والأفراد، ومع دخول الألفية وبداية القرن الحادي والعشرين ودخول عصر العولمة وزيادة حركة السياحة العالمية والتجارة الدولية ليس فقط في السلع ولكن في الخدمات، كل ذلك شكل طلبا متزايدا على عمليات النقل الدولي بأنواعه المختلفة.

ويقوم النقل البحري للبضائع بدور هام في الحياة الاقتصادية لمختلف الدول، إذ إنه يعد عاملا مؤثراً في خطة التنمية الاقتصادية، ويمثل العمود الفقري والركيزة الأساسية لحركة التجارة الخارجية، كما يؤدي إلى نقل البضائع وتسليمها في الزمان والمكان المحددين لها، وحدثت تطورات تكنولوجية جذرية للنقل البحري في الفترة الواقعة ما بين اتفاقية بروكسل عام 1924م، 1968م واتفاقية هامبورغ عام 1978م مما دفع البعض أن يطلق عليها الثورة التكنولوجية في الملاحة البحرية، ومن مظاهر هذه الثورة مشاركة الدول النامية في النقل البحري للبضائع، الذي يعد من ركائز التبادل التجاري الدولي في الوقت الحاضر، وإن مسألة الوقت والمواعيد تكتسب أهمية متزايدة خاصة بعد تسارع هذه العملية التجارية، ويبقى أهم أهداف الناقل البحري هو إيصال البضاعة في الزمان والمكان المحددين.

أولاً: مفاهيم عامة حول النقل البحري

بداية وجب التفريق بين النقل البحري والملاحة البحرية، فيقصد بالملاحة البحرية كل ما يتعلق بتسيير السفن في البحار والمحيطات، ويندرج تحتها: النقل البحري (نقل البضاعة والركاب)، سفن الصيد والاساطيل البحرية وغيرها.

1- مفهوم النقل البحري

ومن خلال ذلك يمكن ذكر تعريفين شاملين حيث يعتبر النقل البحري:

- منظومة متكاملة لإدارة وإجراء عملية نقل الأفراد والبضائع بواسطة السفن عبر البحار والمحيطات من ميناء معين إلى ميناء آخر في الوقت المحدد وبالشروط والسعر المتفق عليه.¹
- نشاطا إنتاجيا من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية مكانية، وزمنية وذلك بنقلها من مكان تتوفر فيه إلى مكان تندر فيه، وكذا نشاطا توزيعيا يحقق تبادل سلعي على المستوى المحلي والإقليمي والعالمي لها.²

2- نشأة النقل البحري

شهد العالم تطورا كبيرا في منظمة النقل البحري من تطوير السفن وموانئ وفتح خطوط ملاحية حديثة ولما كان النقل البحري تاريخ قديم يرجع إلى عصر الإنسان البدائي فقد كان للعرب نشاط تجاري في البحر الأحمر والخليج العربي ولذلك اهتموا ببناء اساطيل بحرية التي تمكنهم من نقل التجارة بين الشرق والغرب وتعتبر سفينه سيدنا نوح أول سفينه ملاحيه عرفها التاريخ حيث ذكرها القران الكريم في قوله تعالى: "وَاصْنَعِ الْفُلْكَ بِأَعْيُنِنَا وَوَحْيِنَا وَلَا تُخَاطِبْنِي فِي الَّذِينَ ظَلَمُوا إِنَّهُمْ مُّغْرَقُونَ"، والخطاب في الآية الكريمة موجه الى سيدنا نوح عليه السلام ببناء السفينة لينجو بها من القوم الظالمين ولقد اهتم العالم بالنقل البحري بعدما اكتشف دوره في التجارة الدولية، حيث تم ادخال الطاقة البخارية في السفن عام 1767 ميلادي وامتد التطور والتحديث في النقل البحري إلى نظم التصميم ومقاومه الحريق ونظم التوجيه الآلي بإدخال الماكينة والحواسب الإلكترونية سواء في الاتصالات أو التسيير عبر البنوك المعلومات والأقمار الصناعية وبالنظر إلى التطورات الهائلة في النقل البحري فقد تم تخصيص السفن على حسب طبيعة المنقول اذ تم بناء سفن متخصصة لنقل الحبوب والصلب والصهريج لنقل السوائل وبرزت الحاويات كأوعية نقل نمطية مع مطلع الستينات من القرن العشرين لتتلاءم مع تطور النقل البحري عالميا.³

3- التطور التاريخي

خلال الفترة التي جاءت بعد الحرب العالمية الثانية ظل قطاع النقل البحري متخلفا تكنولوجيا مقارنة بالقطاعات الأخرى، حيث بقيت أساليب شحن وتفريغ السفن تقليديا وتعتمد بدرجة كبيرة على وجود عمالة كبيرة حيث كانت سفن البضاعة العامة تقضي حوالي ثلثي حياتها في الموانئ، أما الباقي فيمثل مدة سيرها في أعالي البحار، وخلال فترة المكوث في الميناء تتحمل السفينة، بجانب الرسوم الإلزامية الواجب دفعها مهما طالت فترة

¹ - أيمن النحرابي، اقتصاديات النقل البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014، ص 25.

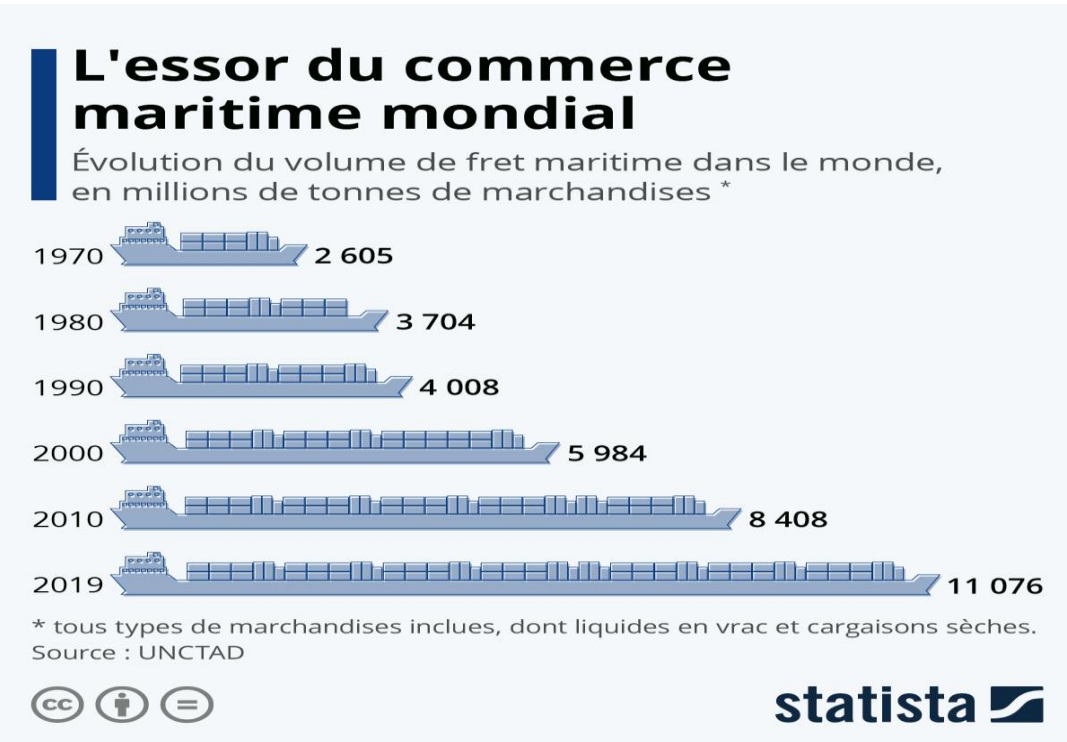
² - سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، دار الجامعية، الإسكندرية، 2003/2002، ص 39.

³ - ساسر محمود احمد عبد الرحمن، النقل البحري والتجارة البيئية دار الابتكار للنشر والتوزيع، 2017، ص 56.

البقاء في الميناء، رسوم وأعباء أخرى تنجم عن الصيانة والخدمات اليومية التي تتلقاها السفينة، وبطبيعة الحال، فإن هذه المصاريف سوف تدرج عند تحديد تكلفة النقل البحري والتي تعرف باسم "النولون البحري"، وقد تسبب الضعف التكنولوجي إلى عدم استفادة من اقتصاديات الحجم، وبالتالي انخفاض إنتاجية الأسطول العالمي وانخفاض معدل دوران السفينة.¹

وخلال السبعينات والثمانينات من القرن الماضي عرف قطاع النقل البحري ثورة تكنولوجية امتازت باتجاهين التاليين: اتساع استخدام النقل بالحاويات، وبالتالي استفادته من النظام المتكامل الذي يسمى بنظام "من الباب إلى الباب" «door to door» واستخدام تقنيات حديثة في شحن وتفريغ السفن عن طريق المناولة الأفقية لسفن رور-و بينما يتم استخدام التكنولوجيا العالية في تفريغ سفن البضائع الصب، كالحبوب مثلاً. وهذا الشكل أمكن الاستفادة من مبدأ اقتصاديات الحجم عن طريق بناء سفن أكبر حجماً وأكثر تخصصاً تتلاءم مع التغيرات التي يعرفها النظام الاقتصادي العالمي الجديد نتيجة لعولمة الأسواق واشتداد المنافسة مما يحتم البحث دوماً عن وسائل جديدة لتخفيض سعر بيع الوحدة الواحدة عن طريق التحكم في تكاليف النقل؛ خاصة إذا علمنا أن الرسوم الجمركية، بدأ دورها ينحسر مع بروز معالم العولمة.²

الشكل (1): يوضح مدى التطور الذي شهده النقل البحري خلال الفترة ما بين 1970 إلى 2019.



المصدر: <https://fr.statista.com/infographie/24533/commerce-maritime-mondial-evolution-volume-de-fret-maritime-de-marchandises>

اطلع في 2022/04/04.

¹ - احمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية، 2001، ص 190.
² - بن جبار محمد، قراءة في النقل البحري التداولي والشركات المشغلة للمحطات البحرية، مجلة البناء الاقتصادي العدد 2، ديسمبر، 2018، ص 76.

ويتضح من الرسم ان حمولات السفن قد تطورت بشكل كبير وارتفعت بأكثر من 4 مرات بين 1970 و عام 2019 وهذا دليل على مدى تطور النقل البحري في جميع صوره، خاصة بعد سنة 2000.

4- أهمية النقل البحري

إن هذا القطاع الاقتصادي الحيوي يعد من أضخم وأغزر القوى الإنتاجية توليدا للدخول والقيم المضافة، فالاستثمار في بناء وتدعيم الأسطول التجاري لخدمة التجارة الدولية يماثل عملية الاستثمار في الصناعات المنتجة لبدائل الواردات أو الصادرات، ويحسن من شروط التجارة الدولية للدول المالكة لذلك الأسطول وارتفاع حجم تجارتها الخارجية، ويحسن كذلك معدلات تدفق الواردات والصادرات تماشيا مع حجم الطلب العالمي عليها ومنه تقليل تكديس البضائع بالموانئ المحلية، ومن تم إمكانية أسطول الدولة أن يحمل تجارة الخارجية أي استخدام شرط تفضيل التجارة الوطنية، بالإضافة إلى إمكانية التأثير في المؤتمرات الملاحية وأسعار المنوالين البحرية، كما يؤدي إلى خلق فرص جديدة للعمل، وتوفر العملات الأجنبية، وتحسين ميزان المعاملات الجارية.

فالنقل البحري له أهمية كبيرة في عملية الإنماء الاقتصادي للدول المتقدمة والدول النامية، فالخدمات التي يقدمها "هي مكملة للنشاط الإنتاجي الذي تقدمه القطاعات الاقتصادية الأخرى سواء الصناعية أو الزراعية أو السياحية أو قطاعات النقل الداخلي كما يلعب قطاع النقل البحري دورا أساسيا في عمليات الأمن الغذائي والتنمية الاجتماعية، ولتطور وسائل النقل البحري أثارا هامة في مجال تقسيم العمل الدولي وتخصيص الموارد والتأثير على ميكانيكية السوق العالمي للسلع والخدمات، فهو الذي يقود حركة التدفق السلعي في التجارة الدولية وقد زاد من هذه المكانة المتميزة للنقل البحري نجاح وانتشار النقل بالحاويات. والسفينة هي المحور الرئيسي الذي يدور حوله نشاط قطاع النقل البحري والذي يتضمن شركات وتوكيلات الملاحة، شركات الشحن والتفريغ، هيئات التأمين، ترسانات البناء، السفن، شركات إصلاح السفن.¹ كما نذكر بعض النقاط لأهمية النقل البحري:

- الاسهام في العمليات الانتاجية بنقل المواد الخام ومستلزمات الانتاج؛
- توليد وتنشيط الطلب على السلع والبضائع؛
- اتساع رقعة الأسواق وتعددتها وتنوعها كذلك محليا، اقليميا وعالميا؛
- تحقيق عوامة التجارة عن طريق ربط مناطق الإنتاج والاسواق في كافة أنحاء العالم؛
- تحقيق توازن ميزان المدفوعات تعزيز فائضه؛
- تحقيق التنوع والتنمية الاقتصادية الشاملة للدولة.²

¹ - رصاع حياة، اثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى تكييف معها، مذكرة ماجيستر، 2013، ص 04-03.

² - لطيفة رجب وياسر أحمد محمد السباعي ومروان الداودي، قطاع النقل البحري أو الذهب الأزرق، واجهة محورية لتحقيق التنوع والتنمية الاقتصادية للدولة الجزائرية، مجلة الميادين الاقتصادية المجلة 3، العدد 1، 2020، ص 43.

5- خصائص نشاط النقل البحري¹

تتميز أنشطة النقل البحري عن غيرها من الأنشطة الاقتصادية باعتبارها نشاط يتأثر وبشكل مباشر بقوى الطبيعة للبحار، (المناخ، الطقس... الخ) لذا فإن الاستثمار فيه يعتمد على مشروعات ملاحية تعنى بنقل الأشخاص والسلع بأمان والأبحار الملائم والمؤمن لكافة السفن أيضا، فالطلب على خدمات هذا القطاع مشتق من الطلب على المنتجات السلعية والخدمية، هذا يعني أن أي زيادة الانخفاض في عرض خدمات النقل البحري يؤثر وبشكل مباشر على بقية أنشطة القطاعات الاقتصادية الأخرى، لذا فإن عملية الاستثمار في هذا القطاع تستوجب دراسة تحليلية دقيقة بهدف الاستغلال الأمثل لكافة الموارد المالية والمادية، ومن خصائص التي يتميز بها نذكر منها:

- ارتفاع الكثافة الرأسمالية لمشروعات صناعة النقل البحري

أين تصل التكلفة الرأسمالية لبناء بعض أنواع السفن اصلاحتها وتزويدها بأجهزة ملاحية واللاسلكية ذات كفاءة عالية وتوفير وسائل الشحن والتخزين لتمكينها من الأبحار بأمان، تصل الى مبلغ 200 مليون دولار، وقد تصل هذه التكلفة بالنسبة لإنشاء الموانئ المتوسطة طاقة الاستيعاب الى 400 مليون دولار.

- تزايد اعتماد تقنيات التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري لبناء السفن ونشاط

الشحن والتفريغ

بتطبيق الأساليب العلمية الحديثة كنظام تبادل البيانات الكترونيا ونظم المعلومات والحاسبات الآلية بهدف رفع الكفاءة الانتاجية وخفض عناصر التكاليف كخفض تكاليف التأمين والمناولة، ومدة بقاء السفن والحاويات بالموانئ، وتقليل نسب التلف.

- خضوع صناعة النقل البحري لسيطرة بعض الدول والشركات الملاحية العالمية وكذا تشكيل بعض

التحالفات العالمية

فهذه الصناعة غير خاضعة لمعايير التكافؤ للمنافسة الدولية، فعلى سبيل المثال ظلت ألمانيا أكبر بلد مالك لسفن الاستئجار وسفن الحاويات إلا أن حصتها تراجعت قليلا خلال 2017، على عكس كندا، الصين واليونان التي ارتفعت حصتها في هذا النشاط، وعن أنشطة بناء السفن فقد استأثرت به الصين، كوريا واليابان بأكثر من 90%، بينما استحوذت جنوب آسيا بوجه أخص الهند، بنغلاديش وباكستان على 79% من عمليات تكسير السفن، أما بخصوص إعادة هيكلة التحالفات في 2017 بين الناقلين العاملين فقد أسفرت عملية إعادة تشكيل Ocean Alliance، M2 و The Alliance عن تكوين هيكل سوقي شديد التركيز ولا سيما بالطرق التجارية الرئيسية حيث استأثرت هذه التحالفات الثالثة معا بـ 93% من طرق الشرق-الغرب، تاركة 7% لباقي الناقلين العاملين والاقليميين الأصغر حجما.

¹ - لطيفة رجب وياسر احمد محمد السباعي ومروان الداودي، قطاع النقل البحري أو الذهب الأزرق، المرجع السابق، ص

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

- خدمات النقل البحري غير قابلة للتخزين والتكاليف غير قابلة للتجزئة
ان الخدمة تستهلك بمجرد انتاجها، هذا يعني أن خدمة النقل البحري تتوفر مباشرة وبطريقة متواصلة وفق متطلبات الزمان والمكان بمجرد الطلب عليها كتكفل السفن بنقل سلع معينة في زمن معين الى وجهة معينة من ميناء الانطلاق إلى ميناء الرسو.

أما بخصوص ص عدم قابلية تكاليف انشاء الموانئ للتجزئة، ففيها صعوبة حول كيفية تحميل تكاليف الانشاء بدقة على كافة السفن بأنواعها المنتفعة بخدمات النشاط المينائي طيلة أيام السنة.

- قيمة تو افر المعلومات في صناعة النقل البحري وأهمية اختصار عنصر الزمن
فتبادل المعلومة الدقيقة الكترونيا وفي الوقت المحدد تتم من خلال نظم الاتصالات جد متطورة تنقل بين كل المحطات الأرضية السفن والجمارك... الخ، بهدف إنجاز أنشطة هذا القطاع بأقل وقت وتكلفة، ورفع كفاءة الموانئ البحرية بتمكينها من خدمة أكبر عدد من السفن، أما تقليص عنصر الزمن فله الأهمية الكبرى أيضا ودائما في خفض التكاليف ورفع كفاءة أداء خدمات هذا النشاط وزيادة انتاجيته، ويتأتى له ذلك باستحداث نظم نقل متطورة.¹

6- أهم مشاكل النقل البحري

ويمكن ان نحصر أبرزها فيما يلي:

- حركة البضائع من الدول المتقدمة إلى الدول النامية وضعفها بالاتجاه المعاكس؛
- العوائق السياسية؛
- العوائق التجارية المفروضة من قبل بعض الدول على منتجات دول أخرى؛
- الحروب والنزاعات والعمليات الإرهابية؛
- حالة الطقس السائد في بعض الأماكن؛
- قوانين الأمن المفروضة حديثا؛
- ارتفاع تكاليف التشغيل؛
- صعوبة وتعقيد الإجراءات في بعض الموانئ؛
- تدني حجم الحركة والانخفاض في معدلات المناولة في الموانئ؛
- ضعف قدرات الموارد البشرية؛
- اختلاف الموانئ فيما بينها من حيث هياكل الرسوم والتعريفات ومستويات الأجور؛
- عدم تقديم التسهيلات والأولويات للسفن؛

¹ - عبد العليم، اطلع يوم 20/04/2022، <http://alwatan.com/details/93520>

-عدم وجود كثير من الموانئ على الخطوط الملاحية الرئيسية لشركات النقل العالمية؛
-عدم مواكبة الأنظمة المؤسسية والقانونية والإدارية السابقة لمتطلبات عصر العولمة.

ثانيا: أهم الفاعلين والنشاطات المساعدة في النقل البحري

1- أهم الفاعلين في النقل البحري

ويمكن أن نحصرهم في ثلاثة عناصر أساسية:

1-1- السفينة

1- تعريف

عرفت المادة 13¹ من ق.ب.ج السفينة كما يلي: "تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة أو عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة" المشعر الجزائري حدد مفهوم السفينة بأنها تتصف بالعمارة أو الآلية العائمة، وبالتالي: لا يمكن أن نعتبر السفينة كالجسم الذي يتحرك في عمق البحر كالغواصات أو الجسم الذي يتنقل في الجو وفي البحر معا كالطائرات الشراعية.

وتبرز أهمية تعريف السفينة من جهتين، فمن ناحية أدى التطور التكنولوجي إلى استحداث العديد من الادوات والمنشآت البحرية بأبعاد صغيرة تستخدم للهو والتسلية كالقوارب الهوائية والدراجات البخارية والواح الشراعية، كما ظهرت في المقابل منشآت أخرى ذات أبعاد كبيرة، كمنصات التنقيب من جهة أو الحفر، والمحطات والمصانع العائمة، مما يثير التساؤل حول ما إذا كانت سفينة أم لا، من جهة أخرى فإن إضفاء وصف السفينة على المنشأة يتوقف عليه تطبيق مجموعة من النصوص القانونية التي تخص السفن فقط دون غيرها. من هنا لاعتبار المنشأة العائمة سفينة لا بد من توافر الشروط التالية:

- أن تمارس النشاط في البحر وتقوم بالملاحة على وجه الاعتياد، أي أن صفة السفينة تضل ملزمة للمنشأة طالما أنها تقوم عادة بالملاحة البحرية ولا تفقد هذه الصفة حتى ولو قامت بملاحة نهريّة، وكذلك إذا قام مركب بملاحة بحرية استثناء من ذلك فإن هذا الاستثناء لا يضيفي على المركب وصف السفينة.
- فلا بد أن تختص هذه المنشأة في الملاحة البحرية مهما كان نوعها، مع وجوب التفرقة بين السفينة والمركب كون الأولى أداة الملاحة البحرية في حين الثانية هي أداة الملاحة الداخلية.
تكتسب المنشأة العائمة وصف السفينة من الوقت الذي تصبح فيه صالحة للملاحة البحرية، فبمجرد أن تسلم السلطات المختصة لمالك السفينة شهادة تثبت صلاحية هذه الأخيرة للملاحة البحرية تبدأ حياتها، في حين تنتهي بفقدان صلاحيتها لها.

¹ - القانون البحري الجزائري، قانون رقم 10-04 المؤرخ في 05 رمضان 1431 الموافق لـ 2010 المعدل والمتمم للأمر رقم 76-80، المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر 1976.

ب - أنواع السفن

يمكننا ذكر بعض أنواع السفن البحرية التجارية:¹

- سفن النقل

مثل سفن الركاب وسفن النقل البضائع والحاويات وناقلات النفط.

- سفن المساعدة

سفن القطر والارشاد والانقاذ وسفن تحطيم الثلوج وسفن الارصاد الجوية.

- سفن لا ترتبط بالنقل البحري التجاري

سفن الصيد وسفن مد الكابلات والاتصالات وسفن للزهة والسفن الحربية.

- سفن الناقلات

أصبحت ناقلات البترول العملاقة حمولة 250 ألف طن متعارفا عليها في صناعة النقل البحري وهي تقوم بوظيفتين: الأولى النقل والثانية التخزين، لمواجهة النقص في العرض أو زيادة الأسعار في أي وقت.

- سفن الحاويات

تتنوع وفقا لتنوع البضائع المراد نقلها فهناك حاويات عادية وحاويات ذات تصميم خاص وحاويات مفتوحة من الأعلى، وتعتبر أمريكا الدولة الرائدة في صناعة سفن الحاويات، منذ عام 1956.

- سفن الدحرجة

هي بشكل عام سفن مخصصة لنقل الآليات السيارة على أنواعها والمستوعبات ويمكنها أيضا نقل البضائع الأخرى كالورق وغير ذلك هي من النوع الذي لا يركن جانبا بل راسيا، وهي مزودة بمعبر متحرك لتفريغ الشحنة أو لتحميلها إلى السفينة؛ وتقوم بنقل الحاويات عن طريق هذه الجرافات أو المقطورات محملا عليها الحاويات بالمقاسات المختلفة وتنتقل في العنابر أو على السطح الرئيسي بالطريق الأفقي عن طريق المنزلق الخلفي أو الجانبي للسفينة وتوجد مصاعد داخل هذه السفن ومع ذلك نجد فراغات مفقودة في سفن الدحرجة غير مستغلة البضائع.

- سفن تجارية

وتضم سفن البضائع الصب الجاف، سفن البضائع العامة، حاملات السيارات.

- سفن خدمة

وهي السفن التي تقوم بخدمة السفن التجارية، وتعمل غالبا داخل الحدود البحرية للميناء، وهي سفن الإمداد والقاطرات، سفن الأبحاث.

ج- التكاليف²

يوجد نوعان من التكاليف تلحق بالسفينة يفرق بينهما خبراء الاقتصاد حيث يطلقون على النوع الأول منها "التكاليف الثابتة أو المصروفات الثابتة Faixed costs" ويقصد بها: "التكاليف الثابتة اللازمة لتشغيل وحده انتاجيه معينه أو وحده نقل معينه (السفينة) وذلك دون ان يتأثر مقدار هذه التكاليف بحجم منتجات المصنع

¹ - أيمن النحراوي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، دار الفكر الجامعي، 2015، ص 29.

² - أيمن النحراوي، المرجع نفسه، ص 143.

أو بحجم البضائع المنقولة على السفينة"، وهي كأجور العمال وتكاليف المواد الأولية وعمولات الوكلاء ومصاريف الاتصالات وغيرها.

أما الثاني فيسمى "التكاليف المتغيرة أو المباشرة Direct costs" ويقصد بها "التكاليف التي تتأثر مقدارها بحجم منتجات المصنع أو بحجم البضائع التي تنقلها السفينة"، إلا أن هناك من يرى "أن تصنيف التكاليف إلى حد ما أمر يحكمه العرف والتقاليد المحاسبية المتبعة وإن اختلاف طبيعة العمليات التي تقوم بها السفن قد تتطلب تطبيق مفاهيم مختلفة في عمليه تصنيف التكاليف لهذه العمليات وعلى سبيل المثال التكاليف الخاصة بالقسم الهندسي أو الميكانيكي التابع للسفينة أو تكاليف الفرز وتمييز البضائع داخل العنابر حسب اتجاهاتها أو مواني تفرغها أو التكاليف الخاصة بالإشراف على الأعمال المخزنية أو التكاليف الخاصة بكابتن الركاب ذات الدرجات المختلفة والعناصر التي تدخل وتكون مؤثره في تكاليف تشغيل السفينة هي:

- التكلفة الرأسمالية بالنسبة للوحدة المغلقة للإيرادات بالسفينة (سرير الراكب، القدم المكعب من فراغ

البضائع، الطن الوزني)؛

- تكلفه التشغيل بالنسبة للوحدة المغلقة للإيراد من السفينة؛

- استهلاك الوقود والسرعة التي تسير بها السفينة؛

- التجهيزات الخاصة لزيادة الأيراد أو لضمان التشغيل الاقتصادي مثل (تكييف الهواء، العنابر المبردة،

وسائل رفع المثقلات).

2-1- الموانئ

1- مفهوم الموانئ البحرية

مفهوم الميناء "باللغة الإنجليزية Port فهو مشتق من الكلمة اللاتينية القديمة Porta التي تعني بوابة وهذا المعنى لم يعد يقتصر على مفهوم الميناء البحري فقط بل قد يعني الميناء النهري وكذلك الميناء الجوي".¹

"الميناء هو بلد أو مكان بقصد حماية السفن أثناء رسوها، ويكون في العادة مجهز بأحدث المنشآت ومعدات تداول البضائع (شحن وتفرغ) وتخزينها، ومزود بوسائط النقل والاتصالات، وقد تتوفر فيه إمكانيات بناء وإصلاح السفن، وتوفير متطلبات السفن للسطح ولوازم الماكينات وتموين السفن من الأغذية والوقود ومطبق لأحدث أنظمة المعلومات بغرض تسهيل عملياته بكفاءة وفعالية في أقصر وقت ممكن".²

فهو ليس فقط همزة وصل بين البر والبحر بل من الممكن أن يصبح مجمع صناعي متكامل من المدن ومراكز التخزين والصناعات لمقابلة الطلب المتزايد من العملاء، حتى و بل يمكنه على المدى الطويل أن يصبح محرك رئيسي لتحقيق التنسيق بين المدن والتسهيلات اللوجستية والمجمعات الصناعية وبوابات الأسواق".³

¹ - قائد عائض العميثلي، خدمات الموانئ البحرية اليمنية، المحددات الاقتصادية للعرض والطلب عليها ووسائل تنميتها، رسالة دكتوراه، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية 1991، ص 09.

² - أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، المرجع السابق، ص 25.

³ - محمد توفيق وسلمى زكي عبد الفتاح، نحو معايير للاستثمار في الموانئ البحرية المؤتمر البحري الدولي الحادي عشر مارادكون 11، الإسكندرية، 2009، ص 09.

أما في الجزائر فنجد أن القانون العام للموانئ يعرف الميناء حسب المادة (02) إلى غاية المادة (06) بما يلي:

يقصد بالميناء موقعا على ضفة البحر مهياً ومجهز لاستخدامه في عمليات النقل البحري والصيد البحري والنزهة، كما أن الميناء يقام على الأملاك العمومية التابعة للدولة وتثبت حدوده بموجب عقد إداري. تعتبر الموانئ أحد العناصر الهامة في منظومة النقل البحري، إذ تلعب دور الريادة في التجارة الخارجية، فنمو اقتصاد دولة ما يعتمد على معدل النمو في تجارتها الخارجية، هذا النمو الذي يرتبط لا محالة بما تطبقه من فكر تسويقي وإدارة ناجحة في موانئها وما تقدمه من خدمات متكاملة سواء من حيث الجودة أو السرعة في تنفيذها تسويقي.

كما تعد الموانئ إحدى الحلقات السياسية في صناعة النقل البحري وفي خدمات السفن والبضائع "مما يتحتم على المهتمين والمنشغلين بالتسويق في الموانئ أن يقوموا بتطويرها لخلق التزاوج بين حركة الميناء وإنعاشها وتحقيق العالمية من خلال تقديم التسهيلات وتوفير الإمكانيات المتطورة خاصة في مجال الشحن والتفريغ". وقد اهتم المشرع الجزائري كغيره من التشريعات بالميناء وبسلامته وأمنه من خلال تنظيمه في القانون البحري والقوانين المتخصصة باعتبار الجزائر من الدول المتوسطة التي تحتل موقعا إستراتيجيا هاما يحتم عليها إحاطة هذا المرفق الهام والتنموي بالعناية اللازمة. كما تعددت مفاهيم الموانئ في بعض النقاط نذكر منها:

هو تجهيز بنيوي عادي يضم عددا من المرافق ويقوم بعدد من الأدوار قصد تسهيل المبادلات، وتنشيط الرواج التجاري، حيث أنه ضروري وحيوي لأي بلد ساحلي باعتبار انفتاح البلد على الخارج، كما انه المساهم الاساسي في جلب المساهمات الخارجية بكل أصنافها لتطوير الانتاج والاستهلاك الداخلي، تنويعه، تحديثه وعصرنته، وهو على هذا الأساس باعث التطور والنماء، "فهو تنموي فحوله تنتشر عدد من الأنشطة تكون مجموعها جزءا من حيز حضري، كما يشغل بكيفية مباشرة أو غير مباشرة عددا من السكان، وبالتالي فالعلاقة بين الحيز الحضري والميناء توافقية، ويمكن قياس مستوى التمدن بمستوى تطور الظاهرة المينائية، فتطور احدهما يبدي دينامية أو حركة الاخر.

كما يمكن القول انه قطب تجاري يتم استلام جميع انواع البضائع، تفريغها او تحويلها او شحنها وكذلك تصديرها بحالتها الجديدة، أو تسليمها الى أصحابها، أو شحن بضائع جديدة، وفي الميناء تبدأ رحلات السفن وتنتهي، ومنه تتلقى امداداتها وتموينها تزويدها بالوقود أو الاصلاحات وتوجد به المخازن المستودعات والروافع والدوائر الجمركية ومكاتب السلطات الرسمية، علاوة على ذلك، فيه المياه الهادئة المحمية الامنة من العواصف والرياح التي قد تثور في عرض البحر".¹

¹ - رصاع حياة، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى تكييف معها، مذكرة ماجستير، 2013، ص 38.

ب- بعض من أنواع الموانئ البحرية

هناك مختلف أنواع الموانئ البحرية نذكر منها:¹

- موانئ طبيعية

تعرف بالموانئ التي تصلح لأعمال الملاحة البحرية دون الحاجة إلى اجراء تعديلات صناعة كبيرة حيث تخضع في وجودها إلى العوامل الطبيعية التي تتعرض لها السواحل وتقام تلك الموانئ على شواطئ البحار أو مصبات الأنهار وقد تتوفر لها الحماية بواسطة الجزر والشعب المرجانية.

- موانئ شبه طبيعية

ويتطلب قيامها في أحد المواقع الساحلية المختارة لضرورة إعداد بعض الانشاءات والتجهيزات للقيام بأعمال الملاحة البحرية وتعد الأنهار من أفضل المواقع التي يتم فيها تكوين هذه الموانئ.

- الموانئ الصناعية

ويتطلب اقامة مثل هذه الموانئ توفير حواجز صناعية لتحديد المواقع الملائمة التي يتم اختيارها لإقامة الميناء الصناعي وتجهيزه لتأدية خدمات الملاحة البحرية.

- الموانئ التجارية

تكون مجهزة بالتسهيلات اللازمة لعمليات المناولة والتخزين وتسدن إليها مهمة تقديم خدمات التحرك الملاحي والتجاري للسفن التجارية ومن ثم تقوم بمهمة شحن وتفريغ تلك السفن وتزويدها بحاجتها من الوقود والمواد الغذائية.

- موانئ النفط

وتحتوي على شبكة ضخمة من انابيب نقل البترول من حلول اكتشافه او معامل تكريره الى الارصفة كما قد تقوم بمهمة ضخ البترول الى ناقلات النفط مباشرة مما يتطلب تزويدها بمحطات الضخ اللازمة.

3-1-3-3- العنصر البشري²

ويلعب العنصر البشري دور هام جداً وحيوي فيدونه لا تسير المنظومة والقيام على صقل المهارات والامكانيات والذي لا يكون الا بالتدريب ويؤثر تأثيراً كبيراً بلا شك على سرعة واتقان عمليه الشحن والتفريغ إن كان الامر متعلق بالسفينة او ادارة المنظومة المينائية مما يؤثر كذلك على تكلفه النقل.

ومع التطور التكنولوجي بدأت قلة استخدام العنصر البشري والاستعانة بالآلات والتكنولوجيا الحديثة مما ساهم في "فبعد ان كان ما بين اربعين الي خمسين فرد في بداية الخمسينات من القرن الماضي وصل حوالي السبعة عشر في بداية هذا القرن بالنسبة لسفينة اعالي البحار وذلك بالنسبة للسفن حديثه التكنولوجية وتجري التجارب اليوم من اجل تخفيض الطاقم الي عشره افراد".

¹- بن عيسى حياة، تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)، جملة الدراسات القانونية والسياسية، العدد 01، ص 115.

²- رصاع حياة، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى تكيف معها، المرجع السابق، ص 38.

كما ان دخل العنصر البشري يؤثر تأثيرا كبيرا على التكلفة ايضا ولقد وضعت "اتحاد عمال النقل الدولي الحدود الدنيا للمهيات الأساسية الشهرية لجميع الرتب وكذلك فئات العلاوات خلال نهاية الاسبوع والاجازات وتحدد كذلك مدد الاجازات بالبر الواجب منحها بمرتب للبحارة ولكن هذه اللوائح غير معمول بها في كثير من انحاء العالم".

2- الأنشطة المساعدة

حتى يكتمل نشاط السفن والميناء وجب توفر انشطه اضافيه لها علاقة مباشرة بعملية النقل البحري ومن اهم هذه الأنشطة نجد:¹

أ- عمليات الشحن والتفريغ "chargement et déchargement"

يقصد بكلمة شحن مجموعة العمليات التي ترمي الى نقل البضائع من الرصيف ووضعها في عنابر السفينة بينما تعني كلمة تفريغ مجموعة العمليات التي ترمي الى تصبين البضائع بنقلها من السفينة الى الرصيف وتصدر الإشارة الى وجوب التمييز بين عملية المناولة وعملية الرفع أو الانزال للبضاعة من البر والى البر حيث تعتبر اللحظة التي يتم فيها انفصال روافع السفينة عن البضاعة الموضوعه على الرصيف في حالة التفريغ هي اللحظة التي تميز عملية الانزال اما اذا اخذنا حاله شحن البضائع فان التمييز يقع عند اللحظة التي يتم عندها وضع بضاعة الشحن في مكان المناسب لروافع السفينة فكل ما كان قبل هذه اللحظة يعتبر ضمن عمليات الرفع. ويتنوع نشاط شركات الشحن والتفريغ ويتعدد بين الشحن والتفريغ والنقل والتخزين وذلك من خلال قيامها بعدة مهام تتمثل فيما يلي:

- القيام بشحن و تفريغ 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.

ب- 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.

¹ - حملاوي ربيعة، أطروحة نيل شهادة دكتوراه، مردودية المؤسسات المينائية، جامعة الجزائر 2007/2008، ص 97.

ج- إدارات الموانئ البحرية

تعد الموانئ من أهم الدعائم التي تقوم عليها خدمات النقل البحري نظرا لدورها الهام في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن، وتحكم الميناء هيئة يطلق عليها عادة سلطة الميناء أو إدارته وهي مسؤولة بتقديم التسهيلات 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 الميناء.¹

ح- 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 سفن 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 التنفيذية وعمليات التصنيع وإجراء التجارب الأولية للتشغيل.

د- مشروعات توريد المعدات البحرية

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

ذ- مشروعات التوكيلات الملاحية

ويتبلور نشاطها في المهام الآتية:

- 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.

ر- المشروعات الأخرى

ومن هذا المنطلق نذكر بعض النقاط التالية:

- مشروعات استئجار خدمات السفن وشركات المقاولات البحرية والشركات الخاصة لعمليات الإنقاذ

والتطهير؛

- مشروعات التأمين البحري والبنوك المتخصصة في تمويل نشاط النقل البحري وعلى شركات

السمسرة البحرية؛

¹ - حملاوي ربيعة، أطروحة نيل شهادة دكتوراه، المرجع السابق، ص 98.

- المستودعات الخاصة بتخزين البضائع وتسليمها لأصحابها في المواعيد المقدرة.

ثالثاً: عموميات حول سوق النقل البحري والعملية التجارية

1- سوق النقل البحري¹

يوصف النقل البحري بأنه سوق شديد التنوع نتيجة للتغير الكبير والمستمر الذي يتصف به فهو يقدم للشاحن العديد من الخيارات وعلى أساس تنافسي لينتقي منه الشاحن ما يناسب احتياجاته، فإذا قدر للشاحن أن يتمتع بالمميزات التي تتيحها الخيارات فعليه عند الاختيار:

- معرفة نوع الخدمة المتاحة على كل خط ملاحي لكل نوع من أنواع البضائع وبنود العقد المتعلقة

بها؛

- مراقبة سوق النقل الملاحي العالمي عن كثب ومعرفة أسعار النولون المختلفة لكل سوق، فقد

تعرض إحدى السفن التي تعمل وفق خط ملاحي غير منتظم سعر نقل أقل من سفينة خط منتظم ولكن

قد تتخذ خط ملاحي أطول وعلى هذا فعلى الشاحن المفاضلة بين هذين الأمرين.

وبصفة عامة يمكن تقسيم السوق الملاحي لقسمين أساسيين هما:

أ- سوق الخطوط المنتظمة

تتسم خدمة الخطوط المنتظمة بتكلفة التشغيل العالية والثابتة، فمن أجل المحافظة على جداول المواعيد المعلنة مسبقاً قد تغادر السفينة الميناء بغض النظر عن كونها مملوءة أو فارغة، فضلاً عن أن هذه السوق تتميز بعمل السفن على خطوط سير محددة ومنتظمة ونوعية السفن الممتازة وحالتها الجيدة وأعمارها الصغيرة، كما تتميز بصدور قوائم بأسعار الشحن كل فترة (حوالي كل 3 أشهر) وغالباً ما تكون مرتفعة مقارنة مع السفن الأخرى غير المنتظمة، كما أن البضائع المنقولة على سفن هذا النوع هي من النوعية العالية القيمة مما يجعل المنافسة في هذا المجال تقوم على أساس جودة الخدمة أكثر من تخفيض الأسعار، العناصر المؤثرة على جدول الأبحار والتزود بالوقود.

ب- سوق السفن الجواله (السفن المستأجرة)

ينقسم هذا السوق إلى قسمين ثانويين هما:

- سوق الناقلات ويقصد بها ناقلات النفط ومنتجاته والغازات المسالة؛

- سوق حاملات البضاعة الصلبة الجافة، ويتحدد السعر في هذا السوق وفق نظرية العرض والطلب

السائدة لكل نوع من المنتجات المطلوب نقلها.

وللتمييز بين السفن العاملة على خطوط منتظمة والسفن الجواله فإن أول ما يجب مراعاته هو أن مشغلي

الخطوط المنتظمة هم ناقلون عموميون وعلى هذا:

- الشركات التي تعرض خدمات النقل البحري سواء منتظمة أم جواله يطلق عليهم اسم الناقلون

وزبائنهم هم الشاحنون؛

¹ - عبد العليم، المرجع السابق.

- شركات النقل المنتظم تنشر مواعيد رحلاتها المنتظمة ومواعيد الوصول والموانئ وتلتزم أمام الشاحنين بهذه المواعيد والأسعار وخطوط السير بغض النظر عن كميات البضائع المتوفرة في كل ميناء أو عدم وجوده؛

- السفن الجواله غالبا ما تنقل نوع واحد أو نوعين من البضائع في الرحلة الواحدة لشاحن واحد فقط
- شحنة الخطوط المنتظمة تشمل كل ما يطلق عليه بضائع عامة أما شحنة الجواله فتشمل البضائع المفرطة أو السائلة والتي تشحن بكميات كبيرة.

2- عقد النقل البحري للبضائع

1-2- تعريف عقد النقل البحري للبضائع (مشاركة الإيجار)

إيجار السفينة عقد بمقتضاه يلتزم المؤجر مقابل أجره بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزءا منها، أو هو العقد الذي يمكن المستأجر من الانتفاع بالسفينة في أوجه الاستغلال البحري مقابل أجره يدفعها للمؤجر.

وكلمة مشاركة الإيجار كلمة قد استقر عليها العرف التجاري فهي ليست إلا مقابلا للكلمة الانجليزية Party charter، ويعود أصلها إلى الكلمة اللاتينية Partita carta، وترجمتها الوثيقة المكتوبة وهي وثيقة كانت تكتب مرتين في ورقة واحدة ثم تقسم هذه الورقة إلى نصفين، يأخذ كل طرف نصفا وتتم مقارنة النصفين في حالة قيام نزاع حول تحديد الالتزامات، الملقاة على الطرفين وهذا لا يعني أن تسمية عقد الإيجار هي مرفوضة أو خاطئة، ولكنها يجب أن تطابق كلمة مشاركة الإيجار التي درج العمل عليها، فالمشاركة لا تعني إلا عقد إيجار السفينة والعكس صحيح¹.

ولقد اختلف الفقهاء في توحيد تعريف عقد النقل البحري للبضائع بالرغم من أن اغلب التعاريف تلتقي في جملة من خصائصه ومميزاته، فقد عرفه بعض الفقهاء على أنه: "العقد الذي يتعهد فيه الناقل بان يوصل بضاعة معينة من ميناء إلى آخر، لقاء أجره يتعهد بها الشاحن".
وعرفه البعض الآخر أنه: "التزام الناقل بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر، مقابل التزام الشاحن أو المرسل إليه بتسديد أجره الحمولة، ويبدأ سريان هذا العقد منذ تكلف الناقل بأخذ البضاعة على عاتقه إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه".

2-2- تعريف عقد النقل البحري في القانون الجزائري

وفقا للمادة 738 من القانون البحري الجزائري على أنه " يتعهد الناقل بموجب عقد النقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له المسماة أجره الحمولة"².

كما أوضحت المادة 739 على أنه يبدأ عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني.

¹ - مجاجي سعاد، مشارطات إيجار السفن، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السادس، ص 48.

² - قانون النقل البحري، المرجع السابق.

التعريف الذي أورده المشرع الجزائري هو تعريف جامع.

2-3- أنواع عقد النقل البحري (مشاركة الإيجار)¹

يتم استئجار السفينة بموجب اتفاقية، يلتزم بموجبها مؤجر السفينة، بأن يضع سفينة تحت تصرف مستأجر السفينة مقابل أجر، ويمكن أن يتم استئجار السفينة على أساس الرحلة أو لمدة زمنية معينة أو بهيكلها:

- أما النوع الأول فيتعهد المؤجر في عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة، بأن يضع كلياً أو جزئياً، سفينة مجهزة ومسلحة تحت تصرف المستأجر، للقيام برحلة أو أكثر، وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة؛

- والنوع الثاني يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة لمدة معينة بأن يضع سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر لمدة معينة، وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة، يعتبر أهم عقود المشاركات ويطلق عليه المشاركة الزمنية Time charter:

- والنوع الثالث يتعهد المؤجر في عقد استئجار السفينة بهيكلها، بأن يضع السفينة بدون تسليح أو تجهيز تحت تصرف المستأجر لوقت محدود، ويتعهد المستأجر بدوره بدفع الإيجار، وعقد النقل بمقتضى مشاركة إيجار عادة ما يكون فيه المستأجر في نفس القوة الاقتصادية للمؤجر، مما يسمح له بمناقشة شروط العقد، وتبعاً له فإنه تنتفي الحاجة إلى حمايته، وعادة ما يستعمل هذا العقد في النقل على الخطوط الملاحية غير المنتظمة أي الجواله Tramps التي تعتمد على فرص العرض والطلب.

2-4- المشاركة بالرحلة

أورد القانون البحري الجزائري تعريفاً لمشاركة الإيجار بالرحلة في المادة 650 منه على أن يتعهد المؤجر في عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة بأن يضع كلياً أو جزئياً سفينة مزودة بالتسليح و التجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر وبالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة. و هو نفس ما جاءت به المادة 05 من القانون الفرنسي رقم 450 لسنة 1966 المؤرخ في 18/06/1966 بشأن عقود إيجار السفينة و النقل البحري بنصها على أنه: "في الإيجار بالرحلة يضع المؤجر تحت تصرف المستأجر كل السفينة أو جزء منها من أجل القيام برحلة أو رحلات"².

كما عرفته المادة 161 من قانون التجارة البحرية المصري على أنه: "إيجار سفينة مجهزة يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر وذلك لمدة محددة أو للقيام برحلة أو رحلات معينة".

وعليه يجب أن يتفق الأطراف في مشاركة الإيجار بوضوح على الرحلات التي يرغب المستأجر في قيام السفينة المؤجرة بها إلى جانب اتفاقهم على ميناء الشحن وميناء الوصول والموانئ التي قد ترسو بها السفينة، كما يتعني على المستأجر أن يطلع المؤجر على طبيعة البضائع، المراد نقلها من أجل تجهيز السفينة بما يتناسب

¹ - علي حسن يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة، 1978، ص 11.

² - مجاجي سعاد، مشاركات إيجار السفن، المرجع السابق، ص 54.

وطبيعة تلك البضائع، فمالك السفينة هو من يجهزها ويعني الربان والطاقم لذلك يحتفظ بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة بدليل نص المادة 551 من نفس القانون.

في هذا النوع من الإيجار لا يكون للمستأجر أية سلطة على السفينة فلا تنتقل إليه لا الإدارة الملاحية ولا الإدارة التجارية وليس للمستأجر إلا نقل بضاعته التي يريد إيصالها من ميناء إلى آخر الأمر الذي يجعله يختلط بعقد النقل البحري وإن كان غير ذلك.

2-5- المشاركة الزمنية

هو عقد يلتزم المؤجر بموجبه بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة التجهيز لمدة معينة، بطاقمها وربانها ومؤناتها ووقودها وتكون تحت تصرف المستأجر، فيتنازل المالك للمستأجر عن التسيير التجاري فقط دون التسيير الملاحي، ويدفع المستأجر مقابل ذلك أجرة الحمولة، ومقتضى ذلك أن ربان السفينة في التأجير بالمدة يتلقى التعليمات من مؤجر السفينة فيما يتعلق بالشؤون الفنية للملاحة، ويتلقى من المستأجر التعليمات فيما يتعلق بالشؤون التجارية.¹

وقد عرفت المادة 07 من القانون الفرنسي لعام 1966 عقد إيجار السفينة لمدة معينة بأنه: "العقد الذي يتعهد فيه المؤجر بأن يضع سفينة مجهزة تحت تصرف المستأجر لمدة محددة".

إن هذا التعريف معيب، لأن عنصر الوقت في هذا النوع من التأجير لا يميز لا الغرض من العقد، ولا التزامات الطرفين، ذلك أن العنصر الأساسي في عقد إيجار السفينة لمدة معينة هو معرفة مدى التخلي الجزئي أو الكلي عن الإدارة للمستأجر، أما عنصر الزمن فيعد أمراً ثانوياً يمكن أن نجده في عقد إيجار السفينة الذي لا يتضمن أي تخل عن الإدارة.

بينما عرفه المشرع المصري في قانون التجارة البحري إلى جانب الإيجار بالرحلة في فصل واحد يتعلق بالإيجار الوارد على سفينة مجهزة وذلك ضمن المادة 168 على أنه: "إيجار السفينة مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر وذلك لمدة محددة أو القيام برحلة أو رحلات معينة".

أما المشرع الجزائري فعرف عقد إيجار السفينة لمدة معينة بأنه العقد الذي يتعهد فيه المؤجر بوضع سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر لمدة معينة، ويلتزم المستأجر في المقابل بدفع أجرة الحمولة.

وهو ما جاء في أحكام المادة 695 من ق.ب.ج التي تنص على أنه: "يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة لمدة معينة بأن يضع سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر السفينة لمدة معينة ويدفع المستأجر بالمقابل أجرة الحمولة".

¹ - أكلي ليندة، النظام القانوني لعقد إيجار السفينة، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم القانونية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2021/09/22.

6-2- مشاركة السفينة العارية

نص المشرع الجزائري على هذا النوع من الإيجار في نص المادة 724 بقولها: "يتعهد المؤجر بموجب عقد استئجار السفينة بهيكلها بأن يضع السفينة بدون تسليح أو تجهيز تحت تصرف المستأجر لوقت محدود و يتعهد المستأجر بدوره بدفع الإيجار".¹

وحسب نص المادة يتضح ان هذا الايجار هو عقد يضع المالك سفينة عارية غير مجهزة لا بالطاقم ولا بالموونة ولا الوقود، أي هيكلها فقط تحت تصرف المستأجر للانتفاع بها خلال مدة معينة مقابل أجر معلوم، بمعنى ان صاحب السفينة يتخلى لمستأجرها عن إدارتها التجارية والبحرية معاً. فيقوم المستأجر بالتعاقد مع الريان والطاقم وتموين السفينة بالغذاء والوقود، ويتولى استغلال السفينة لحسابه بالتعاقد مع الشاحنين وبالتالي في هذه الحالة تنتقل كل سلطات المالك الى المستأجر فيكون له حق استغلالها وادارتها وهذا طوال فترة الايجار المتفق عليها.

ويعد العقد في هذه الصورة من قبيل ايجار الاشياء. تخضع للأحكام التي يتفق عليها الطرفان المتعاقدان ثم لأحكام القانون البحري، ثم للقواعد العامة المقررة في القانون المدني لعقد إيجار المنقول. وعادة ما يتم استئجار السفينة بهيكلها من طرف محترفي النشاط البحري أيا كانت صورة هذا النشاط، وبما ان سلطات المالك تنتقل الى مستأجر السفينة غير المجهزة فإنه يكتسب صفة المجهز، ويعتبر هذا المستأجر المجهز بمثابة الناقل في مواجهة الشاحنين ويلتزم في مواجهم بالالتزامات الناشئة عن النقل البحري للبضائع أو عقد النقل البحري للأشخاص حسب الأوضاع.

3- مساعدو التجهيز (les auxiliaires de l'armement)

1-3- السمسار البحري

لدراسة مفهوم السمسار لا بد من تعريف السمسار البحري كنقطة أولى وذلك تبعا للنصوص القانون البحري حيث نجد أنه يتوسط في عدة عقود بحرية منها عقد بيع وشراء السفينة، عقد التأمين البحري وعقد النقل بالإضافة إلى عقد الاستئجار البحري، ثم ذكر مختلف الشروط المنصوص عليها في المرسوم 09/183 والتي تحدد شروط الالتحاق لنشاط السمسار البحري.²

نظم القانون البحري الجزائري عمل السمسار البحري في المواد من 631 الى المادة 638 كما تم النص عليه وفقا للمرسوم 09/183 في المادة الخامسة منه، وذلك أن السمسار البحري يمارس نشاطاته وفقا لنص المادة 631، فالسمسار البحري وطبقا لنص المادة 631 هو كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم وبمقابل أجر وبمقتضى وكالة العمل كوسيط أي يعمل قصد التوفيق والتقريب بين الاطراف المتعاقدة وذلك لإبرام عقود شراء السفن وبيعها وعقود الاستئجار النقل البحري ومختلف العقود المتعلقة بالتجارة البحرية الجزائري.

¹ - اطلع يوم 2022/04/30 <https://montada.echoroukonline.com/showthread.php?t=189964>

² - قزد علي أسماء، السمسار البحري على ضوء القانون البحري الجزائري، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 07، العدد 01، 2020، ص 71.

2-3- وكيل السفينة

"كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقبل اجر وبموجب وكالة من المجهز أو الربان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الربان شخصيا وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميناء".¹

3-3- وكيل الحمولة: (المواد 621-630 ق.ب.ج)

ويعرف على انه كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل اجر وبموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة، باستلام البضائع باسم ولحساب موكله ودفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين مستحقيها من المرسله إليهم.

رابعاً: اقتصاديات النقل البحري

1- النقل البحري والعمولة²

عرف نشاط النقل البحري في الستينات بعد الحرب العالمية الثانية بالبطء واحتلال المرتبة الأخيرة مقارنة مع القطاعات الاقتصادية الأخرى فقد كانت تضطر السفن الى بقاءها في الميناء لمدة طويلة من اجل الشحن وتفريغ البضائع، حيث كانت تقضي في المتوسط 60% من وقت رحلتها بالموانئ و40% في الإيجار فلم يكن من الممكن استخدام السفن ذات سرعة أقوى للاستفادة من اقتصاديات الحجم الكبير مما أدى الى ضعف انتاجية الاسطول العالمي كما دخلت الموانئ في ظاهره تكدس السفن مما أدى الى تأثر التكاليف النقل البضائع ما تحتم على الدولة التدخل وزيادة سياسة الحماية ودعم الأساطيل الوطنية وعلى الأخص أساطيل الدول النامية ودول نظام الاشتراكي الذي بدوره كبل حرية الشاحنين في اختيار السفينة، حيث كان شعار السياسة المعروف آنذاك، التجارة الدولية في خدمة اسطولها الوطني دون اعتبار لمستوى الخدمة المقدمة.

ومع مرور السنين وتطور الأحداث وتغير الاجيال شهد النقل البحري في السبعينات والثمانينات ثورة تكنولوجية ادت لانقسام الاتجاه الاول استحداث نظام الحاويات من باب الى باب (door to door) بالنسبة لنقل البضائع العامة والثاني استخدام التكنولوجيا التفريغ وشحن سفن الصب مما سمح بالتوسع في مبدا اقتصاديات الحجم والذي بدوره مهد الطريق للتغيرات الايجابية التي لحقت بهذا المجال فمع النظام الاقتصادي العالمي الجديد اصبح من اللازم البحث عن مدخلات العملية الانتاجية الاقل تكلفة و بأعلى كفاءة خاصة وقد صاحب العمولة حركة للتخلص من العوائق الجمركية وغير جمركية مما استلزم الضغط على حركة كل سلسلة من سلاسل الامداد وخاصة تكاليفه.

مست هاته التغيرات صناعة النقل (السفن الخطية) وظهرت مجموعة من العوامل التي لها يد في هاته التغيرات المتمثلة في: العمولة، الاندماجات، تآكل فئات النولون.

- ان ارتفاع فئات النوالين ناتج عن اتجاه الذي اتخذه شركات السفن الخطية نحو التركيز على اعداد أقل ذات احجام كبيرة مما أدى الى الحد من حرية الشاحنين والملاحظ في الامر عدم وجود طرق ملاحية كبرى التي توجد بها شركات تسيطر فيه على السوق وفي ظل المنافسة، يرتكز جهد كل شركة في العمل المستمر من

¹ - المادة 609 من القانون البحري الجزائري، المرجع السابق.

² - احمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة ومطبعة الاشعاع الفنية، 2001، ص 190-191.

اجل تقليص التكاليف فشعارها توفير البضاعة هو كل شيء volume is all، حيث أصبحت التعبة الوحيدة الا تعرقل سياسة هاته الشركات انه يجب توفير طاقات حمولة أكبر من اجل امتصاص كميات أكبر من البضائع؛

- نظام ميناء الام وخدمات رافديه حيث أصبح من المهم دخول ميناء واحد في كل منطقته بالنسبة لسفن الأم هائلة الحجم فهي لا تستطيع الدخول الى موانئ أصغر وفي نفس الوقت فان نقل البضائع عبر الشبكات نقل الرافديه واسعه متعددة بهذا النظام يؤدي الى التقليل اثار السلبية في التجارة؛
- أخذت الصين وفيتنام تصبحان أكبر مصدر للبضائع في المقابل الولايات المتحدة التي تعتبر أكبر مستورد لها؛

- ان شركات مقدمي البضائع اخذت في التوسع جغرافيا بسرعة هائلة فقد أصبحوا المسيطرون الوحيدون بكميات أكبر على حركة الدولية لتدفق الحاويات فكلما ارتكزت اهمية الشاحنون على التعاقد مع أطراف الباطن للقيام بالأعمال اللوجستية نيابة عنهم كلما تمكن الآخرون من زيادة قوتهم وفي نفس السياق فان الشركات الملاحية كبيرة او صغيرة كانت سيزداد اعتمادها أكثر على الشركات الناقلة التي لا تملك سفن من اجل ملاء شفتهم بأقل تكلفة؛

- ان المفاوضات بين الشاحنين والشركات الملاحية على فئات النولون سرية والتي تنعقد كل 3 سنوات وتستمر التوقعات حول ظاهرة استمرار السفن أكثر قوة وسرعة من اجل تحقيق الميزة التنافسية إذا يسيطر على نظام Jit وهذا يعتمد على طول الطريق الملاحي؛

- تذبذبات حول فئات النولون واختلال توازنها حيث انخفضت في كل من الطريق الملاحي المحيط الهادي، أوروبا وآسيا، اما في المحيط الاطلسي فظلت تحافظ على استقرارها كما لوحظ ان معدل نمو حمولات السفن المحواة قد سبقت معدلات نمو التجارة بالعالم في 1996-1997 ولكن من المتوقع حدوث توازن في 1999 التي من شأنها فتح تطورات وافاق لحدوث ثورة جديدة في هذه الصناعة ذلك نتيجة لتطور السريع في التكنولوجيا والاتصالات والذي سيدفع لحدوث تغير هيكل في سلسلة الامداد كشركة مايكروسوفت، ومن المؤكد ان من لم يتماشى مع هذا التطور والتغير سيضطر للخروج؛¹

- من أكثر الطرق الفعال لتخفيض التكاليف في صناعة الخطوط المنتظمة ترتكز على اقتصاديات الحجم الكبير مما جعل الاندماج بين الشركات الملاحية ضروريا مثال: بلغت تكاليف الاندماج بين شركة ندلويدز في 1997 100 مليون دولار محققة في ذلك وفرات سنوية بلغت 200 مليون دولار مع حدوث تخفيضات أكثر عام 1998؛

- تحتوي التحالفات للجيل الحديث على أكثر من 20 خطا ملاحيا منفردا تتنافس فيه الشركات الملاحية التي تتراوح نسبتها ما بين 75% إلى 95% من الحمولات العاملة على رغم من ذلك الا انه لم تظهر بعد نتائج نهائية وكاملة؛

¹ - احمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، المرجع السابق، ص 191.

- تعددت اسباب انخفاض النولون وذلك نتيجة لتذبذبات في حجم التدفقات البضائع بين فترات الذروة ورحلات عدم الذروة وبطبيعة الحال فان تأثير الشركات يكون أكبر من خلال انخفاض معدلات الربحية مما اضطر هذا الدخول اتفاقيات لاقتسام انصبتها في البضائع من اجل تخفيف آثار عدم التوازن بين تدفقات التجارة الخارجة والداخلة غير ان الاتحاد الاوروي قد قام بتحريم برامج اقتسام الأنصبة والحمولات بين الشركات على اساس مناهضة حركة الاحتكارية؛

- تطور سلسلة الامداد في المستقبل لتصبح أكثر عولمة وتركيزا واندماجا وذلك التدخل تكنولوجيا المعلومات والاتصالات حيث اصبحت اهميته تكمن في متطلبات المستهلكين مما يسمح في انتشار وتوسع موردي خدمات اللوجستية لتلبية أكبر عدد ممكن من الخدمة وكذلك تتوطد العلاقات ما بين تجار الجملة والقطاع الذي يعملون معهم؛

- ستاتي مرحلة يكون فيها التبادل للبيانات الكترونيا بين الناقل وعملاءه كسندات الشحن. تتبع البضائع. الاجراءات الجمركية بواسطة التبادل الالكتروني المعلومات والانترنت والفاكس والتليفون مما يخلق تبادل معلومات السلسلة الامداد وكذلك توقع انتشار التجارة والتسويق الالكتروني بواسطة وسطاء متخصصين.

2- أهداف النقل البحري

يمثل النقل البحري احدى الخدمات الاساسية في تحسين عمليه التجارة خاصة التجارة وتسهيلها بين المصدرين والمستوردين حيث ان النقل البحري يمكنهم من ربح الوقت وتقليل التكلفة وبالتالي استلام البضاعة في الوقت المناسب والمكان الملائم، كما يعد ايضا النقل البحري "عنصرًا من عناصر لوجستيات التجارة الدولية الذي يمثل قيمه مضافه الى البضائع المنقولة بحرا"، ولا يكمن هدف النقل البحري في تسهيل التجارة الدولية فقط بل له عدة اهداف واستراتيجيات تتمثل في:¹

ا- الأهداف الاقتصادية

ان النقل البحري يعد النقل الاقل تكلفة، وبالتالي معظم المؤسسات تلجا اليه بدل الوسائط الاخرى، بالإضافة الى انه يحقق مبدا اقتصاديات الحجم، ونرى هذا خاصة في حالات نقل البضائع الجافة من حبوب فحم رمال ... الخ، حيث ان تكلفه النقل تنخفض وبالتالي يحدث انهيار في الاسعار مما يمكن المؤسسة بالدخول بقوة في المنافسة الأسواق الدولية وهذا يعود عن اقتصاد البلاد بالإيجاب والعكس صحيح حيث ان كل ما ارتفع التكلفة النقل زاد سعر السلع وبالتالي الخروج من المنافسة الدولية.

ب- الأهداف السياسية

قد يحسن النقل البحري مختلف العلاقات بين الدول ويعزز التعاون والتآزر فيما بينها بتبادل مختلف السلع وبتشغيل الخطوط الملاحية بينها كما انه يمكن الدول من القيام بعمليات نقل حساسة نوعا ما مثل الجنود أو المؤنات الغذائية والمعدات في اوقات الحروب والأزمات مثلا.

¹ - ياسر محمود أحمد عبد الرحمن، النقل البحري والتجارة البينية، دار الإبتكار للنشر والتوزيع 2017، عمان، ص 57-59.

ج- الأهداف الاجتماعية

قد يوفر النقل البحري فرص عمل العديد من الفئات المختلفة سواء كانت يد عاملة بحرية مباشرة من قائد إلى البحار وغيره وغير مباشرة من كل ما يتعلق بالميناء من تنظيم واستقبال وحماية وتنظيف... الخ، واليد العاملة الصناعية اي صناعات السفن والمركبات البحرية هذا من جهة ومن جهة اخرى فقد يحقق النقل البحري عدة احتياجات اجتماعية ميسر دعوه من هذه الناحية.

3- الأثار الاقتصادية لنقل البحري¹

يلعب قطاع النقل البحري دور جد مهم في شتى المجالات وخاصة المجال الاقتصادي ولهذا قد يخلف اثار متعددة نذكر منها :

أ- زيادة الانتاج

يؤثر النقل البحري تأثيرا ايجابيا في زيادة الانتاج، حيث ان المؤسسات الصناعية تستلزم مواد اولية او نصف مصنعة في عملية الانتاج وان كانت تستوردها فقد يستلزم الامر نقل هذه المواد من مكان تواجدها الى مكان تصنيعها وبالتالي النقل البحري يعد الطريقة في الوقت المناسب وبأقل تكلفة .

ب- تنمية الصادرات

حيث ان بعد عملية الانتاج يجب تصدير السلع وتعتمد هذه العملية اساسا على النقل البحري حيث ان " تشكل صادرات عن طريق النقل البحري الدولي للبضائع نسبة عالية من اجمالي الصادرات الكلية لبعض الدول ويحتاج نشاط التصدير الامثل الى العديد من العناصر من اهمها عنصر النقل بجانب الانتاج الجيد طبقا لمعايير الجودة العالمية التي تفوق السلع المثلثة أو تتساوى معها".

ج- تحقيق التكامل الاقتصادي بين الدول

يعد النقل البحري عنصر جد مهم في قيام السوق المشتركة والاسطول البحري اساس نقل التجارة والتبادل الدولي فمثلا ساهم النقل البحري الدولي في قيام السوق الأوروبية والاتحاد الأوروبي وتطويرهما، تحسين وضع ميزان المدفوعات، كما هو موضح اعلاه فقد يشارك النقل البحري بصفه أساسية في تنمية الصادرات وينتج عن ذلك تداول عمولات الأجنبية في السوق تساعد في تطوير وتحسين المدفوعات حيث انه يترتب عن ذلك اجره النقل بالنقد الاجنبي وأجره الميناء.. الخ، وعده تكاليف كان يدفعها المصدرون الوطنيون الى السفن الأجنبية فهذا يخفض التكلفة حيث تصبح كل هذه التكاليف تدفع بالعملة الوطنية، كما ان هذه الأجرة التي تدفع للنقل الوطني سوف تساعد في بناء الاقتصاد الوطني وبالتالي في تمويل ميزان المدفوعات، تسويق المنتجات: ان النقل البحري يمثل حوالي 80% من نقل التجارة الخارجية سواء كانت صادرات أو إيرادات فقد كان لابد من إنشاء خطوط بحرية لمختلف مناطق العالم وبالتالي يمثل النقل البحري عنصر أساسي في تسويق المنتجات لأن الملاحة البحرية هي انسب الطرق واقلها تكلفة.

¹ - ياسر محمود أحمد عبد الرحمن، النقل البحري والتجارة البينية، المرجع السابق، ص 66-69.

4- استراتيجية النقل البحري¹

يعتبر النقل البحري أحد الخدمات الرئيسية في تسهيل عملية التجارة الدولية حيث يريد المصدرون والمستوردون استلام بضائعهم في الوقت والمكان وللشخص المناسب، كما يعتبر النقل البحري عنصراً من عناصر لوجستيات التجارة.

ويتعرض مجال النقل البحري في الوقت الحاضر إلى ضغوط كبيرة لتوفير متطلبات واحتياجات السوق العالمية التجارية، ولذلك يجب الاهتمام والتفكير بأفضل الطرق التي يمكن بها شحن وتوصيل البضائع إلى الأسواق المطلوبة، وفي بعض الحالات يكون النقل البحري هو البديل الوحيد المتاح وعند اختيار طريقة النقل البحري فإن المصدر أو الشاحن يأخذ بعين الاعتبار ما يلي:

- وقت التسليم يجب ان يكون أسرع ما يمكن لإرضاء العميل؛
- التكلفة يجب ان تكون اقل ما يمكن مقابل خدمة جيدة؛
- التكلفة الرأسمالية وتشمل فوائد رأس المال؛
- تدفقات رأس المال وارتباطاتها بالوقت المستغرق أثناء النقل؛
- تكلفة التأمين والتغليف الذي يجب ان يكون مناسباً لكل وسائل النقل المستخدمة.

5- النقل البحري للمنتجات البترولية

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

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

إن الاهتمام بالنقل البحري في الدول النامية تعتبر ظاهرة حديثة إذ ما قورنت بالدول المتقدمة كما اهتمت الدول النفطية بالنقل البحري حيث أن 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.

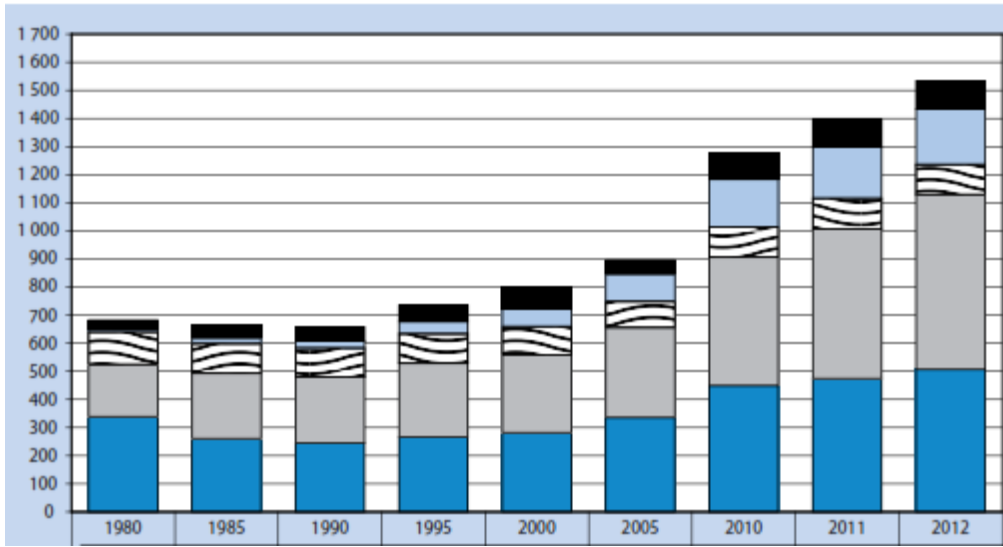
إن دراسة عناصر التوزيع البحري مهمة جداً، ولمعرفتها يمكن للعاملين في مجال إدارات الإنتاج والتسويق تحديد المسار المناسب لحركة البضائع، والتعرف على العناصر أمر مهم بالنسبة للمؤسسة الاقتصادية بما في ذلك المؤسسات المهتمة بتسويق المنتجات البترولية وحتى البترول كمادة خام، وإن من مزايا الناقلات البترولية أنها 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

¹ - عبد العليم، المرجع السابق.

² - فضيلة بوطورة ونوفل سمايلي، دور آليات النقل البحري في توزيع المنتجات البترولية مع الإشارة لحالة الجزائر، مجلة دراسات وأبحاث اقتصادية في الطاقات المتجددة، العدد الخامس، ديسمبر، 2016، ص 128.

الناقلات وسيلة لتوزيع منتجاتها أن ترضي جميع الأطراف أي البائع والمشتري والناقل، كما أن أهداف نظام الناقلات تنبثق 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، و توفير درجة عالية من المرونة في نظام التوزيع؛
 - تحقيق التكامل من وسائل التوزيع المادي الأخرى بشكل يخفض الكلفة.
- الشكل (2): أهمية تطور الأسطول البحري العالمي حسب أنواع السفن.



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

والشكل (2) 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.

خلاصة

النقل هو حركة البضائع والأشخاص من مكان إلى آخر والوسائل المختلفة التي يتم من خلالها تحقيق هذه الحركة، وكان النمو في القدرة والحاجة لنقل كميات كبيرة من البضائع والأشخاص عبر مسافات طويلة وسرعة عالية في الراحة والأمان مؤشرا على الحضارة ولا سيما التقدم التكنولوجي وعرف أيضا على أنه الأداة التي عن طريقها يمكن توسيع السوق واستغلال الموارد البشرية والمادية التي تستغل سابقا باتجاه زيادة الانتاج وتحسين نوعيته ويساهم في انتقال السلع والأيدي العاملة إلى الاماكن التي تكون فيها أكثر نفعاً، ومن خلال ما تطرقنا اليه في فصلنا الاول فقد استهدفنا دراسة شاملة حول قطاع النقل البحري من بداية تطوره خلال مختلف الازمنة على المستوى العالمي الى المحلي خاصة في الجزائر، حيث ذكرنا بهم خصائص النقل البحري وما له من مميزات تعود بالإيجاب على القطاع الاقتصادي، حيث أصبح هذا الأخير يساعد على تنمية قطاع الدولة دون تكليفها بمصاريف وأعباء أكثر إلا أنه كل دولة ولها قانونها الخاص الذي يحكم ويسير هذا القطاع وينظم العلاقة بين الاطراف الفاعلين في هاته العملية التجارية الصناعية التي من شأنها سمحت بتوسع في التجارة الخارجية والاطلاع على عوالم اخرى وتبادل مختلف عمليات من بيع وشراء وخدمات...الخ، بأقل تكلفة وبفعالية اكبر لتحقيق منافع مكانية وزمانية لمختلف المنتجات وهذا ما يبرر ان صناعة النقل البحري عامة تعد من اكثر الانشطة توسعا، ولكن يجب الاشارة ان التقدم التكنولوجي في النقل البحري أدى إلى انتقال العالم إلى نظام جديد لإنتاج يعتمد على اقاليم المختلفة. ولا يمكن لاحد أن ينكر الابعاد الاقتصادية الهامة لأهمية خدمة النقل البحري باعتباره يقوم بنقل أكثر من ثلثة أرباع التجارة العالمية، أي أكثر من 75% من التجارة العالمية تنقل عن طريق النقل البحري. الا انه في الآونة الاخيرة قد ظهرت اوبئة من شأنها شلت حركة الاقتصاد ككل وأخلت بتوازن النظام الاقتصادي وخزينة الدولة وودت بخسائر مادية ومالية وبشرية وعرقلت سيرورة القطاع الصحي وأصبحت الواجهة الكبرى في تحقيق الأهداف المرجوة، فقد اضحى فيروس كورونا المستجد مرض عصره ومس جميع جوانب الاقتصادية والاجتماعية والسياسية وأصبح من الصعب مواجهته رغم ظهور لقاح، إلا أنه ومع تطوره فقد عجز الاطباء عن ايجاد حلول التي من شأنها وضع نهاية لهذه العلة، فقد اغدى العالم في حرب بيولوجية مع عدو خفي.

الفصل الثاني:

النقل البحري العالمي بين
الاحتياجات الاقتصادية و آثار

كوفيد-19

مقدمة

على مر الأزمنة والتاريخ شهد العالم مختلف التغيرات التي حدثت على مستوى البنية العالمية سواء كانت اقتصادية أو اجتماعية، ثقافية والصحية منها، حيث ظهرت مجموعة من الأوبئة حثت العالم على التعايش معه في ظل القدرات المحدودة وبأبسط وسائل الطب والعلاج المتوفرة آنذاك، فعرف الطاعون أثنينا 430 قبل الميلاد، فقد تعرض السكان لهجوم مفاجئ، عن طريق تعرضهم لدرجة حرارة في الرأس أدت الى وفاة آلاف من السكان، أما في 1346-1353 ظهر وباء سمي بالموت الأسود والذي سافر من آسيا إلى أوروبا، تاركا الدمار في أعقابه، وتشير بعض التقديرات إلى أنه قضى على أكثر من نصف سكان أوروبا. ولا ننسى وباء الكوليرا الذي انتشر في حقبة 1817-1823 في الهند وانتشر في معظم أنحاء المنطقة ثم إلى المناطق المجاورة وأودى بحياة الملايين قبل أن يتمكن طبيب بريطاني يدعى جون سنو من معرفة بعض المعلومات حول طرق الحد من انتشاره وغيرها من عدة أوبئة التي ذكرت والتي انتشرت على مر التاريخ.

أما أواخر القرن الحالي عرف بوباء كورونا الذي أدخل العالم في أزمة صحية اقتصادية مالية أشد وأعنف أزمة من ذي قبلها، أطلق عليها البعض باسم الحرب البيولوجية بين أكبر قطبين عالميين وأكبر قوتين في القرن العشرين الصين، أمريكا والتي من شأنها ستفضي بالعرض والطلب مما تدخل العالم في حالة الركود الاقتصادي ما تطلب وضع سياسات جوهرية لبعض الدول، وهذا ما سنتطرق اليه في هذا الفصل، كما سيتم ذكر أوضاع النقل البحري قبل وبعد الجائحة، وأهم الإجراءات المتخذة ضده.

أولاً: وضع الاقتصاد العالمي قبل الجائحة

عرف الاقتصاد العالمي قبل الجائحة باستقرار طبيعي حيث استمر النشاط الاقتصادي بدون عراقيل تذكر.

1- النمو الاقتصادي العالمي عامي 2018 و2019¹

هبط النمو الاقتصادي العالمي في عام 2018 وازداد انخفاضاً في عام 2019، فبعد أن بلغ نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي 3.1 في المائة في عام 2017، ظل ثابتاً ولكنه تراجع إلى 3.0 في المائة في عام 2018، ثم إلى 2.3 في المائة في 2019 وهي نسبة أقل من المتوسط الذي كان سائداً في الفترة بين عامي 1994 و2008 (الجدول 1) وساعد النمو المستحدث مالياً في الولايات المتحدة بعض الشيء في تعويض الأداء الضعيف في الأرجنتين والصين وجمهورية إيران الإسلامية واليابان وتركيا والاتحاد الأوروبي.

وخلال الربع الرابع من عام 2018، هبط النمو العالمي هبوطاً حاداً يعزى في بعض جوانبه إلى حالات الركود في بعض الاقتصادات الناشئة والضعف الذي أصاب قطاعات صناعية في كثير من المناطق، وتراجع الإنتاج الصناعي العالمي، وهو مؤشر رئيسي على الطلب على خدمات النقل البحري، إلى 3.1 في المائة، هابطاً من 3.6 في المائة في عام 2017، وإضافة إلى العوامل الخاصة بالبلدان والقطاعات، أحدثت الدرجة العالية من عدم اليقين التي أثارها التوترات التجارية بين الصين والولايات المتحدة ضغطاً تنازلياً شديداً على النمو العالمي.

الجدول (1): يوضح النمو الاقتصادي العالمي 2017-2019 (النسبة المئوية للتغير السنوي).

المنطقة أو البلد	2019 ^(ب)	2018 ^(أ)	2017	-2008
العالم	2.3	3.0	3.1	3.3
البلدان المتقدمة النمو منها:	1.6	2.2	2.3	2.6
الولايات المتحدة	2.2	2.9	2.2	3.2
الاتحاد الأوروبي (28)	1.3	2.0	2.5	2.5
اليابان	0.8	0.8	1.9	1.1
البلدان النامية منها:	3.5	4.2	4.4	5.1
الصين	6.1	6.6	6.9	9.7
جنوب آسيا	4.1	6.0	6.3	5.7
منها:				
الهند	6.0	7.4	6.9	6.6
جنوب شرق آسيا	4.5	5.0	5.2	4.2
غرب آسيا	0.7	2.3	2.8	4.3
أمريكا اللاتينية والكاريبي منها:	0.2	0.8	1.0	2.9

¹ - استعراض النقل البحري، 2019، ص 03.

0.6	1.1	1.1	2.9	البرازيل
1.4	2.8	2.1	4.1	الاقتصادات التي تمر بمرحلة انتقالية منها:
0.5	2.3	1.6	3.9	الاتحاد الروسي
4.6	4.4	4.3	6.0	أقل البلدان نمواً

المصدر: أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات من الأونكتاد، 2019، تقرير التجارة والتنمية 2019: تنمية الصفقة الخضراء الجديدة secretariat, based on data from UNCTAD, 2019a, Trade and Development Report 2019: Financing a Global Green UNCTAD .New Deal

(أ) تقديرات جزئية.

(ب) توقعات.

2- التجارة الدولية

1-2- تطور التجارة الدولية¹

ظل النقل البحري وسيلة رئيسية في التجارة الدولية. حيث يعبر حوالي 25000 بليون طن من الشحنات المحيطات سنويا وهذا يشكل 71% من الشحن العالمي، بالمقارنة مع 7000 بليون طن من الحمولات عن طريق السكك الحديدية و3000 بليون طن عن طريق البر، حيث أن النقل البحري، شأنه في ذلك شأن وسائل النقل الأخرى، أخذ في التغير تكنولوجيا واستراتيجيا وفقا لمتطلبات السوق.

وطوال العقود الماضية تطورت حركة النقل البحري بصورة كبيرة مغطية حوالي 90% من سوق الشحن القارية البينية، ولا تكمن ميزة النقل البحري في السرعة ولكن في قدرته ومدى تغطيته لمناطق واسعة من العالم، حيث لا يستطيع النقل بالسكك الحديدية أن يتناول الحركة التجارية بمثل هذه الأبعاد والأحجام الجغرافية، ولهذا السبب تركز الصناعات الثقيلة عادة على ضواحي ومعرفة أهمية البحر في التجارة الدولية، يمكن اقتباس مقولة للسير والتير رالي (1610م) حيث قال: "إن الذي يهيمن على البحر هو الذي يهيمن على التجارة وإن الذي يهيمن على التجارة العالمية هو الذي يهيمن على ثروة العالم وبالتالي على العالم نفسه"، ووفقا لإحصاءات الأونكتاد حول البلدان النامية لم يطرأ على تجارتها البحرية العالمية أي تغيير يذكر، وفي السياق العام فإن الدول النامية ما زالت تستحوذ على حصة متواضعة في التجارة الدولية، حيث تمثل البلدان النامية 28% من تجارة السلع المستوردة وحوالي 50% من الشحن الصادرة حسبما تشير إليه الإحصاءات مع العلم بأن معظم صادرات تلك الدول تعتمد في مكوناتها على الصادرات النفطية.

تسارع نمو قيمة التجارة الدولية للبضائع بشكل كبير بعد الحرب العالمية الثانية، حيث ارتفعت القيمة الإجمالية للبضائع المتبادلة على مستوى العالم من حوالي 58 مليار دولار عام 1948 إلى حوالي 2 ترليون دولار عام 1986 وإلى أكثر من 6 ترليون دولار عام 2000، ولكن النمو الأقوى كان خلال العقد الأول من القرن الحادي والعشرون، باستثناء الهبوط الحاد عام 2009 نتيجة الأزمة المالية الدولية التي بدأت عام 2008، والتي سرعان ما تم تداركها على مستوى التجارة الدولية في عامي 2010 و2011، غير أن نمو التجارة الدولية ما لبث أن تباطأ بعدها وصولاً إلى حدود 19 ترليون دولار عام 2014.

¹ -مركز الدراسات والبحوث للغة الشرقية، النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، أكتوبر 2009، ص 03.

2-1-1-1- عوامل تطور التجارة الدولية¹

ويمكن تفسير هذا الازدهار الكبير للتجارة الدولية بعد الحرب العالمية الثانية بتضافر ثلاثة عوامل بنيوية وهي كما يلي:

أ- تعزيز دور النقل البحري العالمي الذي يشكل 70 في المائة من قيمة السلع المتبادلة دولياً و80 في المائة من حجم هذه السلع، لا سيما مع ظهور وانتشار نمط النقل بالحاويات منذ الخمسينات، الذي وصل إلى النضج بعد خمسة عقود من النمو.

ب- ظهور وانتشار تقنيات المعلومات والاتصالات، التي عززت وسرعت التواصل بين الفعاليات الاقتصادية وسهلت الوصول إلى فرص جديدة للاستثمار.

ج- الرفع التدريجي للقيود والحواجز الجمركية عن استيراد السلع المصنعة نتيجة الاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية والتجارة (GATT) بدءاً من عام 1947، واتفاقيات منظمة التجارة العالمية بدءاً من عام 1995 حيث انخفض معدل رسوم الجمارك من 40 في المائة بعد الحرب العالمية الثانية إلى 3.9 في المائة فقط حالياً، وقد لعب تخفيض القيود في بعض البلدان النامية تحديداً مثل الصين والهند والبرازيل دوراً كبيراً في تحفيز التجارة الدولية، بما تمثله هذه البلدان من خزان بشري ولا سيما مع تغير الأنماط الاستهلاكية فيها.

2-1-1-2- تراجع الملحوظ في التجارة الدولية في 2018²

فقدت التجارة البحرية الدولية الزخم في عام 2018 بسبب التطورات التي حدثت في الاقتصاد والنشاط التجاري على الصعيد العالمي فزادت الاحجام بنسبه 2.7 من المئة عام 2018 منخفضة من 4.1% في عام 2017 وكان هذا التباطؤ عريض القاعدة فأثر في كل قطارات الشحنات البحرية على وجه التقريب وحد من أنشطة مناولة البضائع في موانئ العالم إلى 4.7 في المئة، منخفضاً من 6.7 في المئة في عام 2017

وزادت طائفه من المخاطر المنذرة بالانخفاض شده في عام 2018 فساهمت في تباطؤ نمو التجارة البحرية وتصدرت التوتر والحمائية قائمه تلك المخاطر يلهمها القرار الذي اتخذته المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية بالخروج من الاتحاد الأوروبي (brixit) والتحول الاقتصادي في الصين والاضطرابات الجيوسياسية والاضطرابات في جانب العرض من قبيل ما يحدث في قطاع النفط، وأعاققت النمو ايضاً التطورات التي حدثت في بعض البلدان وشملت حالات كساد في عدد من الاقتصادات الناشئة وضعف القطاعات الصناعية في مناطق عديده والتباطؤ الاقتصادي في الصين وضعف الطلب على الواردات في البلدان المتقدمة النمو والنامية على حد سواء، ورغم الانتكاسات وصلت الأحجام الى معلم بارز في عام 2018 فبلغ مجموعها 11 بليون طن.

¹ - الأم المتحدة، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، لجنة النقل واللوجستيات، الدورة السابعة عشر، القاهرة، يناير 2017، ص 05.

² - استعراض النقل البحري، 2019، ص 05.

2-2- نمو مخيب للأمال في تجارة البضائع العالمية

جنباً إلى جنب مع التطورات في الناتج العالمي، انخفض النمو في تجارة البضائع العالمية (الواردات والصادرات) إلى 2.8 في المائة في عام 2018، وهو أداء غير متوقع يتعارض مع زيادة قدرها 4.5 في المائة في عام 2017 (الجدول 2) وزادت صادرات البضائع العالمية بنسبة 2.5 في المائة، بينما توسعت الواردات بنسبة 3.1 في المائة، وتشير التقديرات إلى أن التجارة بين الصين والولايات المتحدة وانخفضت بأكثر من 15.0 في المائة منذ أيلول/سبتمبر 2018 في أعقاب الجولة الثانية من ارتفاع التعريفات الجمركية وأثر ذلك أيضاً في سلاسل القيمة العالمية في شرق آسيا وفي شركاء تجاريين آخرين¹.

الجدول (2): النمو في حجم تجارة البضائع 2016-2018 (النسبة المئوية للتغيير السنوي).

حجم الصادرات			البلدان أو المناطق	حجم الصادرات		
2018	2017	2016		2018	2017	2016
3.1	4.8	1.2	العالم	2.5	4.1	1.3
2.5	3.1	2.2	البلدان المتقدمة النمو منها:	2.1	3.3	1.0
2.0	2.8	0.8	اليابان	2.7	6.0	2.3
5.3	4.0	0.5	الولايات المتحدة	4.1	4.0	0.2-
1.5	2.6	3.1	الاتحاد الأوروبي	1.6	3.6	1.1
3.9	13.0	5.8	الاقتصادات التي تمر بمرحلة انتقالية منها:	4.1	4.5	0.0
3.3	14.1	5.1	رابطة الدول المستقلة	4.3	4.2	0.3-
4.0	6.8	0.4-	البلدان النامية	2.9	5.2	2.0
4.5	0.4-	5.4-	إفريقيا	0.6-	3.7	0.5
2.1	1.1	10.4-	إفريقيا جنوب الصحراء الكبرى	6.3	6.1	0.1
5.9	5.2	6.0-	أمريكا اللاتينية ومنطقة الكاريبي	2.5	3.0	2.5
4.6	6.9	1.7	شرق آسيا منها:	3.3	6.5	1.3
6.4	8.9	3.7	الصين	4.1	7.1	1.4
2.8	11.5	1.3	جنوب آسيا منها:	2.5	5.8	5.7
3.1	11.7	1.8-	الهند	4.3	6.6	2.7
6.8	9.5	2.4	جنوب شرق آسيا	4.6	8.9	2.6
4.1-	2.5	1.7-	غرب آسيا	2.0	1.2-	2.5

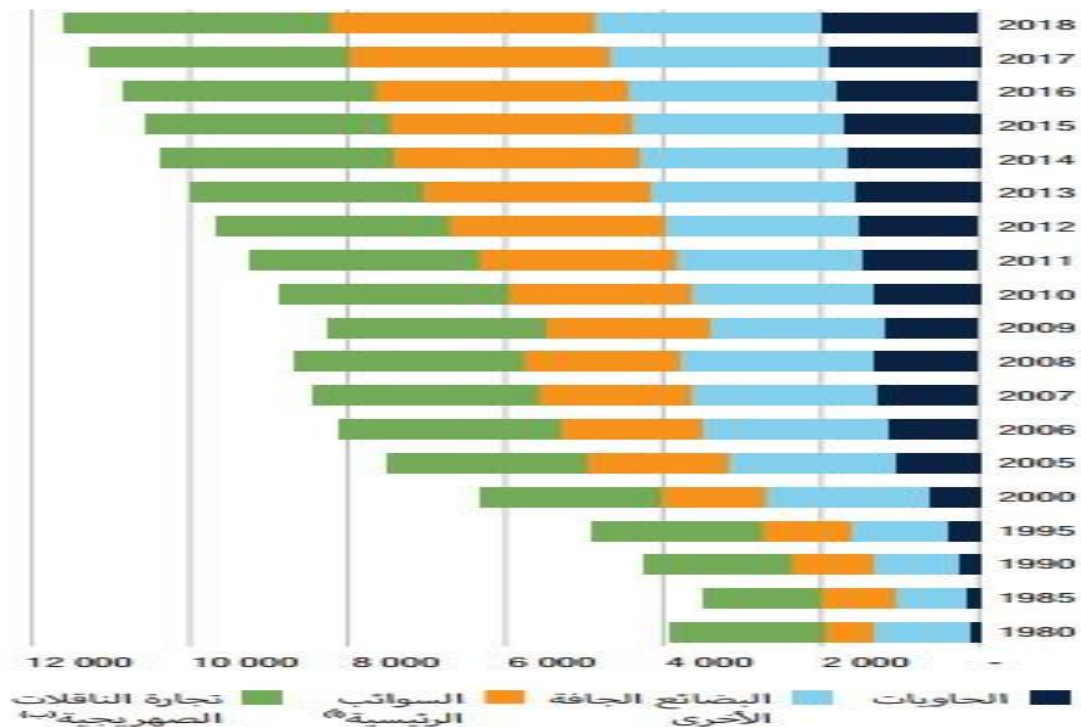
المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد Unctad، استعراض النقل البحري 2019.

¹ - استعراض النقل البحري، أمانة أونكتاد، 2019، ص 04.

وكان التباطؤ عريض القاعدة وجاء تعبيرا عن ضعف الطلب على الواردات في كلا البلدان المتقدمة النمو والنامية، وإن كانت بعض المناطق أشد تأثرا من غيرها، وتعتبر الوتيرة المنخفضة عن الضغط باتجاه الهبوط على طلبات الصادرات وأنشطة الصناعة التحويلية العالمية وتبطل الإنتاج العالمي من السلع الرأسمالية المتداولة بكثافة في التجارة في أوروبا وآسيا النامية، ويتجه النمو في الطلب على الواردات إلى الانخفاض أيضا، بيد أنه تجاوز نظيرة في الصادرات.

وإلى جانب التعريفات الجمركية بين الولايات المتحدة الأمريكية والصين، ألقت القيود التجارية التي فرضتها بلدان أخرى أيضا عبئا ثقيلا على كاهل التجارة الدولية، وفي عام 2018 وضعت قيود على الواردات وفرضت زيادات في التعريفات الجمركية من باب التدابير الانتقامية أو سعيا لتخفيض أوجه الضعف في الحساب الجاري على سبيل المثال التدابير المتعلقة بمصر وإندونيسيا وجمهورية إيران الإسلامية وباكستان وسريلانكا وتركيا، وأقام التوسع في استخدام رسوم مكافحة الإغراق والرسوم التعويضية عقبات إضافية في طريق التجارة حسب البنك العالمي 2019.¹

الشكل (3): التجارة البحرية الدولية 100، حسب نوع البضائع سنوات مختارة (مليون من الأطنان المحملة).



المصادر: استعراض النقل البحري، إصدارات مختلفة ومنذ عام 2006 إلى عام 2018، يستند التصنيف حسب نوع البضائع إلى بيانات مستمدة من Clarksons Research, 2019 a ومن استعراض النقل البحري وأفاقه، إصدار الربيع.
 (أ) أركاز الحديد، والحبوب والفحم والبيوكسيت/ الألومنيا والفوسفات وفي عام 2006، عدلت هذه الفئة لتشمل ركاز الحديد والحبوب والفحم فقط. والبيانات المتعلقة بالبيوكسيت/ الألومنيا والفوسفات مدرجة ضمن البضائع الجافة الأخرى.
 (ب) النفط الخام والمنتجات النفطية المكررة والغاز والمواد الكيميائية.

¹ - استعراض النقل البحري، أمانة أونكتاد، 2019، ص 04.

ثانيا: نشأة فيروس كورونا

أصبحت سرعة تفشي الفيروس أسرع من أي وسيلة تكنولوجية فقد تقيد العالم من جميع الجوانب فأغلقت كل دولة على مجالها وانعزل العالم عن جميع الأنشطة التي من شأنها تساهم في نمو اقتصاد العالم مما أدى إلى مطبات وخيمة أخلت بتوازن أنشطة كل دولة و بالعالم ككل.

1- ظهور فيروس كوفيد-19¹

تعرف الأزمة بأنها حالة طارئة وغير متوقعة تحدث بشكل مفاجئ في العديد من المجالات (الاقتصادية، الاجتماعية، السياسية، الصحية... الخ) والأزمة العالمية هي الحالة الصعبة أو النظام الصحي المعقد الذي يؤثر على البشر في منطقة ما أو عدة مناطق جغرافية، تقع في مكان معين ثم تنتقل لتشمل الكوكب بأسره، لها آثار كبيرة على صحة المجتمع والخسائر في الأرواح والاقتصاد وتعرف مدى خطورة وشدة الأزمة الصحية غالبا من خلال عدد الأشخاص المتضررين ضمن نطاق تغطيتها الجغرافية جراء مرض يؤدي إلى الوفاة (الأزمة الصحية، 2009) وعموما هناك عناصر رئيسية في الأزمات الصحية يمكن تجسيدها في ظهور مشكلة الصحة العامة التي تتمثل في عدم وقاية الأشخاص في المجتمع من الإصابة بالأمراض المختلفة وعدم الحفاظ عليهم بصحة جيدة ليعيشوا طول وقت ممكن، وتوجد طرق ووسائل كثيرة لتفادي حدوث هذه المشكلة بتوفير البيئة الصحية الآمنة وتقديم مجموعة الخدمات الصحية والتوعية واللقاحات والفحوصات الدورية للسعي من الحد في انتشار الأمراض وتقديم العلاجات لها، بالإضافة للارتقاء بالسلوكيات الصحية وتحسين الظروف البيئية المحيطة.

2- لمحة عن فيروس كورونا²

هي سلالة واسعة من الفيروسات التي قد تسبب المرض للحيوان والإنسان، ومن المعروف أن عددا من فيروسات كورونا تسبب لدى البشر أمراضا تنفسية تتراوح حدتها من نزلات البرد الشائعة إلى الأمراض الأشد وخامة مثلا متلازمة الشرق الأوسط التنفسية (ميرس) والمتلازمة التنفسية الحادة الوخيمة (سارس) ويسبب فيروس كورونا المكتشف مؤخرا مرض كوفيد-19 وهو مرض معد، ولم يكن هناك أي علم بوجود هذا الفيروس، حيث أعلنت منظمة الصحة العالمية في 11 فيفري من عام 2020 عن اسم رسمي للمرض وهو كوفيد-19، أما مصطلح كوفيد «COVID» فهو يتكون من عدة أجزاء ويحمل كل جزء معنى أولا «CO» هو اختصار كورونا «VI» واختصار فيروس «D» اختصار مرض، أما مصطلح «nCOV» فهو يشير إلى فيروس كورونا المستجد ورقم 19 نسبة إلى السنة التي ظهر فيها الفيروس وهو في نهاية 2019، واختيار اسم المرض وفقا لسياسات منظمة الصحة العالمية في تسمية الأمراض المعدية البشرية الجديدة.

¹ - كرامة مروة ورحال فاطمة وخبيزة أنفال حدة، تأثير الأزمات الصحية العالمية على الاقتصاد العالمي: تأثير فيروس كورونا على الاقتصاد الجزائري أنموذجا، مجلة التمكين الاجتماعي، المجلد 02، العدد 02، جوان 2020، ص 313.

² - منظمة الصحة العالمية مرض فيروس كورونا (كوفيد-19) سؤال وجواب

<https://www.who.int/ar/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/advice-for-public/qacoronavirus>, 22/04/20 اطلع في

ويعد فيروس كورونا حيواني المنشأ، أي أنه ينتقل من الحيوان إلى الإنسان وبالتالي فإنها تكون ناقلة للعدوى بين الحيوانات، كما قد تتطور هذه الفيروسات وتنقل العدوى إلى الإنسان أيضاً، ومن ثم نقل العدوى من إنسان مصاب إلى آخر.¹

3- كوفيد-19 وباء عالمي

نتيجة لسرعة تفشي العدوى واتساع نطاقها الجغرافي من شخص لآخر لتمتد إلى العديد من دول العالم في الوقت نفسه، ونتيجة لقصور الدول عن السيطرة على تفشي هذا الفيروس لعدم توافر الإمكانيات المادية والبشرية الأزمة، صنفت منظمة الصحة العالمية وباء كوفيد-19 كجائحة عالمية لتأثيرها على جميع بلدان العالم.

وقد وصل عدد المصابين بالفيروس في العالم إلى غاية 2020 حوالي ستة ملايين و200 ألف و772 حالة منهم وفاة 371 ألف، وقد سجلت الولايات الأمريكية المتحدة أكبر عدد من الإصابات بأكثر من مليون و819 ألف و797 منهم 105634 حالة وفاة لتلها البرازيل، روسيا، إسبانيا، بريطانيا، إيطاليا، فرنسا، الهند ثم ألمانيا و تركيا على التوالي.²

ثالثاً: النقل البحري وتداعيات فيروس كورونا

تسعى الدول إلى تحقيق الامتياز عن طريق تحقيق الميزة التنافسية وهذا بمواكبة التكنولوجيا الحالية والذي أصبح النقل البحري الوسيلة الأنجح في القطاع الاقتصادي، حيث تعتبر الدول أقوى اقتصادياً من تمتلك أكبر عدد من الأسطول البحري، ومع ظهور الوباء تدهور هذا القطاع على أغلب الدول.

1- الأسطول البحري

يمكن القول أن الأساطيل البحرية بحد ذاتها عالم من عوالم النقل البحري لشساعتها وأهميتها الكبيرة التي احتوت التجارة الخارجية العالمية.

1-1- وضعية الاسطول العالمي حتى 2019³

في مطلع عام 2019 بلغ عدد سفن الأسطول العالمي 95 402 سفينة تصل سعتها إلى 1.97 بليون طن من الحمولة الساكن، واحتفظت ناقلات السوانب وناقلات النفط الصهرجية بأكثر حصتين من السوق في الأسطول العالمي (حمولة ساكنة) بنسبة بلغت 42.6 في المائة و28.7 في المائة على التوالي (الجدول 3) وزادت السعة الحملية بنسبة 2.6 في المائة، مقارنة ببداية عام 2018، وما فتئ معدل النمو يتناقص منذ عام 2011، باستثناء زيادة طفيفة في عام 2017، وهو لا يزال دون الاتجاه الذي كان سائداً في العقد الماضي (الشكل 4).

¹ - يوسف عثمان، ما هو فيروس كورونا الجديد 2019، 16-20 مارس 2020، ص 150.

² - تقرير منظمة الصحة العالمية 2020، مرض فيروس كورونا (كوفيد-19)، ص 187.

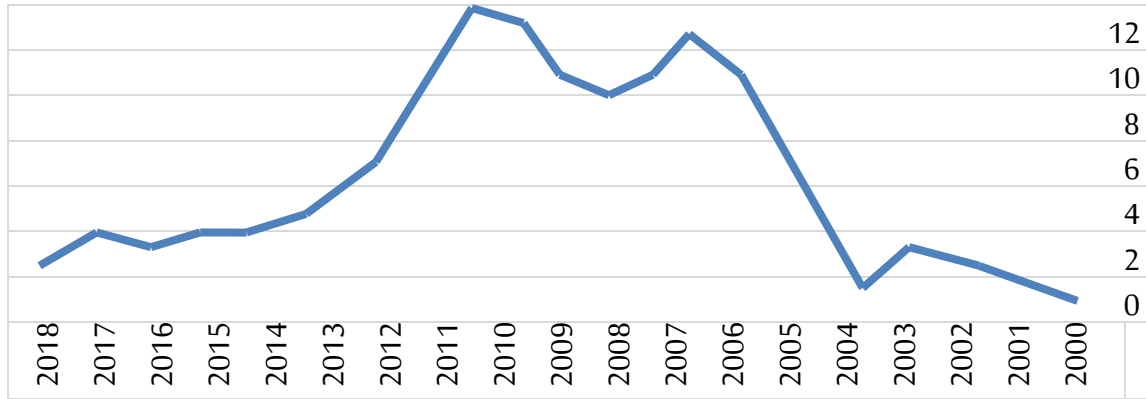
³ - استعراض النقل البحري، أمانة أونكتاد، 2019، ص 33-34.

الجدول (3): الاسطول العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية 2018-2019 (ألف طن من الحمولة الساكنة والنسبة المئوية).

النسبة المئوية للتغيير 2019/2018	2019	2018	الأنواع الرئيسية
0.98	842 438 28.7	562 035	ناقلات النفط الصهرجية
2.87	842 438 42.6	818 42.5 42.5	ناقلات السوائب
0.07	74 000 3.7	73 951 3.8	سفن البضائع العامة
4.89	265 668 13.4	253 275 13.1	سفن الحاويات
4.06	226 854 11.5	218 002 11.3	أنواع أخرى
7.25	69 078 3.5	64 407 3.3	ناقلات الغاز
4.14	46 297 2.3	44 457 2.3	ناقلات المواد الكيميائية الصهرجية
2.79	80 453 4.1	78 269 4.1	سفن التموين البحري
2.53	7 097 0.4	6 922 0.4	العبارات وسفن الركاب
- 0.07	23 929 1.2	23 946 1.2	سفن أخرى / غير متوافرة
2.6	1 976 491	1 926 183	المجموع العالمي

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استنادا إلى بيانات مستقاة من Clarkson's Research

الشكل (4): النمو السنوي في الأسطول العالمي 2000-2018 (نسبة مئوية من الحمولة الطننية الساكنة).



المصدر: الأونكتاد، استعراض النقل البحري، إصدارات مختلفة

وحدثت التطورات في الأسطول العالمي في سياق تواصل فيه العرض الزائد من سعة السفن الحميلة، وظلت الحمولة الزائدة سمة هيكلية في أغلب قطاعات النقل البحري، محدثة ضغطا هبوطيا على أسعار الشحن في عام 2018، قد تؤثر هذه التطورات في ارتباط البلدان النامية بخطوط النقل البحري وفي تكاليف النقل فيها.

كان قطاع ناقلات الغاز أكثر قطاعات الأسطول العالمي نشاطا، محققا أعلى معدل للنمو في الإثني عشر شهرا يناير 2019 (7.25 في المائة) ومن بين الأسباب التي يعزي إليها هذا الاتجاه قطاع الغاز الطبيعي المسيل الذي حقق في السنوات الأخيرة نموا ملموسا يرجح أن يستمر في المستقبل بسبب اشتداد الشواغل البيئية والضغط على القطاع البحري ليتحول إلى أنواع أنظف من الوقود وتواصل النمو أيضا في أسطول الحاويات العالمي (5 في المائة) وإن كان بمعدلات أكثر اعتدالا مقارنة بناقلات الغاز، وحققت قطاعات هما ناقلات المواد الكيميائية الصهريجية وناقلات السوائب نموا مستقرا، خلافا لقطاع النفط الصهريجية الذي شهد انخفاضا في النمو.

2-1- ملكية الأسطول على أساس الحمولة¹

حتى يناير 2019 كانت أكبر خمس اقتصادات مالكة للسفن هي اليونان والصين وسنغافورة وهونغ كونغ، الصين واستأثرت بأكثر من 50 في المائة من الحمولة الطننية في العالم (الجدول 4) ويتضح من بيانات السنوات الخمس الأخيرة أن ألمانيا واليابان وجمهورية كوريا أخذت تفقد مكانتها، بينما حافظت اليونان وسنغافورة والصين وهونغ كونغ- الصين على اتجاه تصاعدي (الشكل 5).

¹ - اطلع في 22/01/22 <http://stats.unctad.org/maritime>

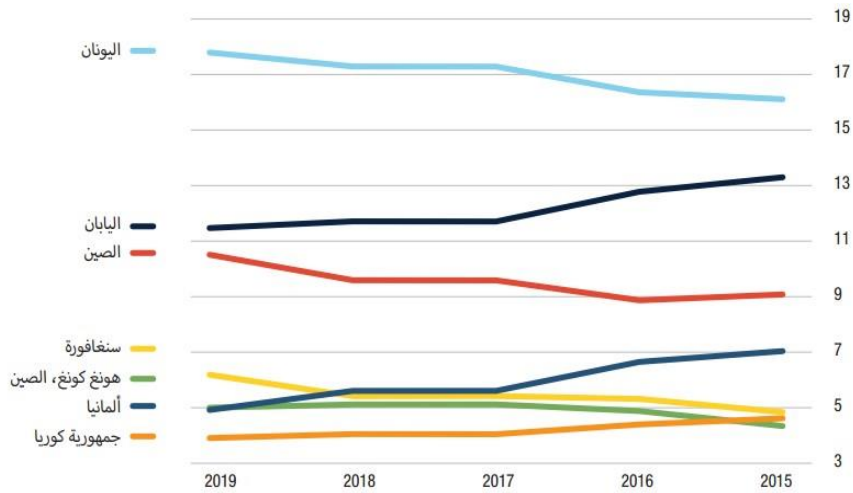
الجدول (4): ملكية الأسطول العالمي مرتبة حسب الحمولة الطننية الساكنة 2019.

الحمولة الطننية الساكنة					عدد السفن				
المجموع كنسبة منوية -عمر من المجموع	العلم الأجنبي كنسبة منوية -عمر من مجموع	المجموع	العلم الأجنبي	العلم الوطني	المجموع	العلم الأجنبي	العلم الوطني		
17.97	82.60	349 195 189	288 418 535	60 776 654	4 536	3 866	670	اليونان	1
11.47	84.22	225 121 215	189 588 907	35 532 308	3 822	2 947	875	اليابان	2
10.51	55.92	206 301 032	115 370 656	90 930 376	6 125	2 138	3 987	الصين	3
6.19	41.32	121 485 648	50 198 543	71 287 105	2 727	1 214	513	سنغافورة	4
5.00	26.31	98 128 318	25 817 099	72 311 219	1 628	738	890	هونغ-كونغ-الصين	5
4.92	91.33	96 532 360	88 167 113	8 365 247	2 672	2 460	212	ألمانيا	6
3.91	83.81	76 701 517	4 282 908	12 418 609	1 647	873	774	جمهورية كوريا	7
3.11	97.12	61 115 099	59 356 435	1 758 664	2 038	1 671	367	النرويج	8
2.97	83.69	58 377 706	48 859 083	9 518 623	1 975	1 153	822	الولايات المتحدة	9
2.97	99.42	58 232 207	57 894 249	337 958	532	518	14	برمودا	10
2.60	88.94	51 091 107	45 439 668	5 651 439	1 005	871	134	مقاطعة تايوان الصينية	11
2.48	86.31	48 673 337	42 008 100	6 665 237	1 327	1 000	327	المملكة المتحدة	12
2.19	99.93	43 004 271	42 974 866	29 405	980	954	26	الدانمارك	13
2.15	100.00	42 277 013	42 277 013	-	448	448	-	موناكو	14
1.54	66.34	30 166 459	20 011 240	10 155 219	298	191	107	بلجيكا	15
1.41	74.05	27 609 712	20 445 631	7 164 081	1 522	1 038	484	تركيا	16
1.27	33.21	24 859 163	8 256 940	16 602 223	1 019	165	854	الهند	17
1.26	95.03	24 638 053	23 412 718	1 225 335	435	405	30	سويسرا	18
1.16	65.83	22 747 486	14 975 374	7 772 112	1 707	351	1 356	الاتحاد الروسي	19 ¹
1.14	6.85	22 294 926	1 526 652	20 768 274	2 145	82	2 063	إندونيسيا	20
0.92	68.03	18 151 246	12 348 682	5 802 564	1 195	487	708	هولندا	21
0.92	97.69	18 107 929	17 689 385	418 544	913	796	117	الإمارات العربية المتحدة	22
0.92	28.82	18 092 485	5 214 501	12 877 984	284	151	133	المملكة العربية السعودية	23
0.91	77.77	17 909 265	13 927 633	3 981 632	236	64	172	جمهورية إيران الإسلامية	24
0.91	32.49	17 862 208	5 803 985	112 058 223	692	178	514	إيطاليا	25
0.70	64.44	13 667 582	8 807 661	4 859 921	401	101	300	البرازيل	26
0.67	95.66	13 234 262	12 659 787	574 475	435	342	93	فرنسا	27
0.56	64.17	11 027 397	7 076 469	3 950 928	300	172	128	قبرص	28
0.49	19.69	9 633 356	1 896 794	7 736 562	1 020	140	880	فيتنام	29
0.46	71.02	9 097 752	6 460 998	2 636 754	373	156	217	كندا	30
0.44	28.04	8 732 293	2 448 601	6 283 692	599	141	458	ماليزيا	31
0.40	99.93	7 877 136	7 871 432	5 704	49	44	5	عمان	32
0.36	83.71	7 021 303	5 877 576	1 143 727	131	68	63	قطر	33
0.35	26.62	6 863 891	1 826 924	5 036 967	406	69	337	تايلند	34
0.34	85.91	6 614 477	5 682 725	931 752	298	213	85	السويد	35
95.41	72.89	1 872 444 400	1 364 874 883	507 569 517	45 920	26 205	19 715	المجموع الفرعي، وأكبر 35 ملكا	
4.59	61.69	90 137 640	55 608 866	34 528 774	5 764	2 923	2 841	بقية بلدان العالم وغير معروف	
100.00	72.38	1 962 582 040	1 420 483 749	542 098 291	51 684	29 128	22 556	المجموع العالمي	

المصدر: حسابات أمانة الأونكتاد، استناداً إلى بيانات مستقاة من Clarkson Research.

¹ - استعراض النقل البحري، أمانة أونكتاد، 2019، ص 42-43.

الشكل (5): النسبة المئوية للملكية للأسطول العالمي لبلدان مختارة



المصدر: الأونكتاد، إصدارات مختلفة من استعراض النقل البحري، استناداً إلى بيانات مستمدة من Research Clarksons.

واكثر من 70 في المائة من الأسطول (الحمولة الطننية) مسجل تحت علم أجنبي غير أن عدد السفن التي ترفع العلم الوطني في أقلية من البلدان (10 بلدان من أصل 35 بلدا رئيسيا مالكا للسفن) يمثل أكثر من نصف الأسطول، وهذه البلدان هي: جمهورية إيران الإسلامية (98 في المائة) وإندونيسيا (93 في المائة) وفيتنام (81 في المائة) وتايلند (73 في المائة) والمملكة العربية السعودية (72 في المائة) وماليزيا (72 في المائة) والهند (66 في المائة) وإيطاليا (61 في المائة) وسنغافورة (56 في المائة).¹

بوسع المالكين أن يختاروا تسجيل سفنهم في السجلات الوطنية التي غالبا ما تتولى الإدارات العامة إدارتها، أو في سجلات مفتوحة تشغلها جهات خاصة بصفتها عمليات تجارية شديدة التوجه نحو الخدمات بحسبان ذلك ميزة تنافسية ويفضل أغلب المالكين سفنهم في بلد آخر.²

وجرت العادة على ان تهيمن البلدان النامية بسجلاتها المفتوحة على قطاع التسجيل في سلسلة الإمداد البحري، وتاريخيا ارتبط قرار "اللجوء إلى علم أجنبي" بتخفيض تكاليف الأجنية والضرائب المنخفضة وفي بعض الأحيان الامتثال بشكل أقل للقواعد التنظيم والمتعلقة بالسلامة والبيئة (Non-governmental Organization Shipbreaking platform, 2015)، وتفادي القيود السياسية وعلى أيامنا هذه ينظر أيضا عند اتخاذ القرار باللجوء إلى علم أجنبي في عوامل أخرى من بينها الكفاءة (على سبيل المثال، تقليل حالات التأخير الناشئة التي يحظى بها سجل السفينة) والتصديق والروابط بمجموعة داعمة من الخدمات المالية واللوجيستية (تتيح تحسين أداء اللوجيستيات) ووجود إطار للأمن السيبران.³

¹ - https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_ar.pdf, 22/01/25 اطلع في

² - <http://stats.unctad.org/maritime>, 22/01/25 اطلع في

³ - Ibid.

2- الموانئ العالمية

تعد الموانئ جزءاً لا يتجزأ من نشاط النقل البحري العالمي، وبغض النظر عن ذلك هنالك بعض الدول فقط التي تميزت بالتطور والضخامة.

2-1- الموانئ الأكثر قوة في السوق البحري¹

ضرب Covid-19 سلاسل التوريد في جميع أنحاء العالم في عام 2020، وفي عام 2021 احتل نقص الحاويات عناوين الصحف. مع تزايد العوامة وارتفاع مستويات الاستيراد والتصدير، أصبح دور الموانئ أكثر أهمية من أي وقت مضى. نعرض هنا أكثر عشرة موانئ ازدحاماً في العالم بوحدات عشرين قدمًا (EVP) بالفرنسية أو (TEUs) بالإنجليزية يتم نقلها عبر الميناء، و يوجد تسعة من أكثر عشرة موانئ ازدحاماً في العالم في آسيا، حيث تهيمن الصين على القائمة وتتولى شنغهاي المرتبة الأولى من سنغافورة.

أ- شنغهاي، الصين Shanghai Port

حركة الحاويات عام 2020: تقدر بـ 43.5 مليون حاوية.

ويقع ميناء شنغهاي في دلتا نهر اليانغتسي، وهو الأكثر ازدحاماً في العالم، واحتل هذه المرتبة منذ عام 2010، بعد أن كان الميناء نشطاً لأكثر من 100 عام ولكنه بدأ بالفعل في الازدهار على المستوى الدولي في التسعينيات بعد فتح الصين لاقتصادها.

تبلغ المساحة التي يغطيها الميناء حوالي 3620 كيلومتر مربع وتتكون من 293 ألف متر مربع من المستودعات و 4.7 مليون متر مربع من ساحات التخزين، تغادر حوالي 2000 سفينة ميناء شنغهاي كل شهر. يشكل الميناء جزءاً من طريق الحرير البحري الجديد في الصين.

ب- سنغافورة Singapore Port

بلغت حركة الحاويات فيه عام 2020: 36.6 مليون حاوية.

كان ميناء سنغافورة هو الأكثر ازدحاماً في العالم حتى حصلت شنغهاي على تاجها في عام 2010، وتشير التقديرات إلى أن الميناء ينقل ثلث حاويات الشحن في العالم الموانئ الرئيسية التي تتكون منها سنغافورة هي PSA Singapore و Jurong Port.

PSA سنغافورة لديها 52 رصيفاً للحاويات، يبلغ طول رصيفها 15500 متراً، وتغطي مساحة 600 هكتار، وتضم 190 رافعة رصيف. يحتوي ميناء Jurong على 32 رصيفاً، بطول 5.6 كم، ويغطي 127 هكتاراً في منطقة التجارة الحرة، و 28 هكتاراً أخرى خارج المنطقة، وتغطي مستودعاته 178000 متر مربع مثل ميناء شنغهاي، يشكل ميناء سنغافورة جزءاً من طريق الحرير البحري الجديد.

€

¹ - <https://www.investmentmonitor.ai/sectors/logistics/busiest-ports-world-container>، اطلع في 22/01/15

ج- نغبو-تشوشان، الصين Port of Ningbo, China

بلغت حركة الحاويات عام 2020: 28720000 حاوية.

ثاني أكثر الموانئ ازدحامًا في الصين وثالث أكثر الموانئ ازدحامًا في العالم، تعمل Ningbo-Zhoushan على ساحل بحر الصين الشرقي على بعد حوالي 200 كيلومتر من شنغهاي، تشكل نينغبو-تشوشان مفترق طرق بين طرق الشحن الساحلية ونظام الممرات المائية الداخلية المزدهمة في الصين، بما في ذلك نهر اليانغتسي. وهي تشمل ميناء بحري (بيلون)، وميناء مصب (تشنهاي) وميناء نهري داخلي (ميناء نينغبو)¹.

وهو ميناء آخر يشكل جزءًا من طريق الحرير البحري الجديد، نينغبو-تشوشان لديه 191 رصيفًا بما في ذلك 39 رصيفًا في المياه العميقة، كما أنها تفتخر بمحطة مصممة خصيصًا لسفن الحاويات من الجيل السادس.

د- شنتشن، الصين Shenzhen Port

حركة الحاويات عام 2020: نحو 26.550.000 حاوية.

يتألف ميناء شينزين من عدد من الموانئ على طول ساحل المدينة في مقاطعة جوانجدونج، ومثل المدينة التي يقع فيها فإنه ينمو بوتيرة سريعة، يقع الميناء في دلتا نهر اللؤلؤ وعلى مسافة قصيرة من هونغ كونغ وقوانغتشو.

إنه ميناء آخر يشكل جزءًا من طريق الحرير البحري الجديد، ويضم 140 رصيفًا، وقد تضاعف حجم حركة الحاويات بها تقريبًا في السنوات الخمس عشرة الماضية.

ذ- قوانغتشو، الصين Port of Guangzhou, China

حركة الحاويات عام 2020: حوالي 23.190.000 حاوية.

يقع ميناء قوانغتشو على بعد ما يزيد قليلاً عن 100 كيلومتر من Shenzhen و Hong Kong، وهو مركز لوجستي رئيسي آخر على دلتا نهر اللؤلؤ، يعود تاريخها إلى عهد أسرة تشين في حوالي 200 قبل الميلاد، وموقع الميناء على ثلاثة أنهار رئيسية -بيجيانغ ودونغجيانغ وشيجيانغ- يعني أن المركز يعتبر منطقة مهمة للتجارة لآلاف السنين.

ميناء جوانجزهو به 4600 رصيف و133 عوامة، وله طرق تجارية مع أكثر من 300 ميناء آخر، ويشكل أيضًا جزءًا من طريق الحرير البحري.

ز- تشينغداو، الصين Port of Qingdao, China

حركة الحاويات عام 2020: 22 مليون حاوية.

¹ - <https://www.investmentmonitor.ai/sectors/logistics/busiest-ports-world-container>، اطلع في 22/01/15

يقع ميناء تشينغداو على البحر الأصفر في الصين، ويضم أربع مناطق Dagang و Qianwan و Huang dong (وهو ميناء متخصص في النفط) و Dongjiakou التي تقع على بعد 40 كم جنوب مدينة تشينغداو. يتاجر تشينغداو مع أكثر من 450 ميناء آخر، ويتخصص في التجارة الدولية، تبلغ مساحة محطة الميناء 2.25 مليون متر مربع ويبلغ إجمالي طول أرصفته 3400 متر، يرتبط الميناء ارتباطاً وثيقاً بمنطقة التجارة الحرة في تشينغداو.

غ- بوسان، كوريا الجنوبية

حركة الحاويات بألف حاوية مكافئة (EVP) عام 2020: 21.590.

يقع ميناء بوسان في ثاني أكبر مدينة في كوريا الجنوبية من حيث عدد السكان، وقد برز في السبعينيات على خلفية صناعة الأحذية والقشرة. ويتألف من أربعة موانئ (الشمالية والجنوبية وجامشيون ودادييو) ومحطة ركاب دولية ومحطة حاويات.

ه- هونغ كونج Port of Hong Kong

حركة الحاويات بألف حاوية مكافئة (EVP) عام 2020: 20.070.

يعد ميناء هونغ كونج دائماً أحد أكثر الموانئ ازدحاماً في العالم على مدار العقود القليلة الماضية (والأكثر ازدحاماً حتى عام 2004)، ولا يزال ميناء هونغ كونج مركزاً رئيسياً للشحن الدولي على الرغم من صعود الموانئ القريبة مثل شينزين وقوانغتشو، ويتكون من تسع محطات حاويات، والتي تضم فيما بينها 24 رصيفاً و 92 رافعة رصيف¹.

و- تيانجين، الصين Port of Tianjin, China

حركة الحاويات بألف حاوية مكافئة عام 2020: 18350.

يقع ميناء تيانجين في شمال الصين ويوفر بوابة بحرية إلى العاصمة بكين، ويغطي مساحة 121 كم وله 217 مرسي (أو 140 منها رصيف إنتاج)، كما أن لديه العديد من مرافق إصلاح السفن وبناء الرقائق، لقد خضع للعديد من التوسعات على مدار العشرين عاماً الماضية.

ي- روتردام، هولندا Port of Rotterdam

حركة الحاويات بألف حاوية مكافئة عام 2020: 14350.

أكبر ميناء خارج آسيا، يقع ميناء روتردام في هولندا على دلتا الراين وبحر الشمال.

كان الميناء هو الأكثر ازدحاماً في العالم في نقاط مختلفة من تاريخه - فقد تم تشغيله منذ القرن الرابع عشر، ويغطي إجماليًا أكثر من 12500 هكتار.

¹ - <https://www.investmentmonitor.ai/sectors/logistics/busiest-ports-world-container>، اطلع في 22/01/15

2-2- الطريق الحريري¹

"حزام واحد-طريق واحد" هي مبادرة طموحة أطلقها الرئيس الصيني شي جين بينغ عام 2013، تهدف لتطوير وإنشاء طرق تجارية وممرات اقتصادية تربط أكثر من 60 بلدا.

ويشير "الحزام الواحد" إلى مكان يعرف تاريخيا بطريق الحرير القديم، وهو عبارة عن شبكة طرق تجارية تمر عبر جنوب آسيا لترتبط الصين بدول جنوب وشرق آسيا والشرق الأوسط وصولا إلى تركيا.

فيما يشير "الطريق الواحد" إلى الطريق البحري المستلم من رحلة بحرية قام بها الأدميرال "زينغ هه"، الذي أبحر بأسطول من السفن إلى أفريقيا في القرن الخامس عشر ويعد رمزا لأصالة القوة البحرية الصينية.

وتحاول بكين من خلال هذه المبادرة توثيق الروابط التجارية والاقتصادية بين آسيا وأوروبا وإفريقيا. وتتضمن المبادرة تشييد شبكات من السكك الحديدية وأنابيب النفط وخطوط طاقة كهربائية وإنترنت وبنى تحتية بحرية، ما يعزز اتصال الصين بالقارة الأوروبية والإفريقية.

وفيما يتعلق بالبر تشمل المبادرة بناء ممر جديد يصل آسيا بأوروبا، ويتوافق ذلك مع تطوير ممرات اقتصادية تربط الدول الآسيوية بأوروبا، ومن الممرات البرية المقترحة ممر الشمال، من الصين إلى آسيا الوسطى، ثم إلى روسيا فأوروبا وصولا إلى بحر البلطيق.

وممر بري من الصين إلى الخليج العربي والبحر المتوسط، عبر وسط وغرب آسيا. وممر ثالث من الصين إلى جنوب وشرق آسيا، ومن ثم جنوب آسيا، وصولا إلى المحيط الهندي.

وبالبحر تركز المبادرة على بناء روابط بين الموانئ الرئيسية، ومن الممرات البحرية المقترحة ممر يربط الموانئ الصينية بالمحيط الهادئ عبر بحر الصين الجنوبي. وآخر يربط الموانئ الصينية بأوروبا.

وفي إطار "حزام واحد-طريق واحد" أسست الصين صندوقا استثماريا برأس مال يقدر بمليارات الدولارات لتمويل المشاريع. كما تهدف المبادرة إلى تعزيز الحوار والتواصل ومبادلات العملة والتواصل الشعبي. وتضخ هذه المبادرة دماء حيوية ونبضا عصريا جديدا لطريق الحرير، وللتعاون الآسيوي والأوراسي.

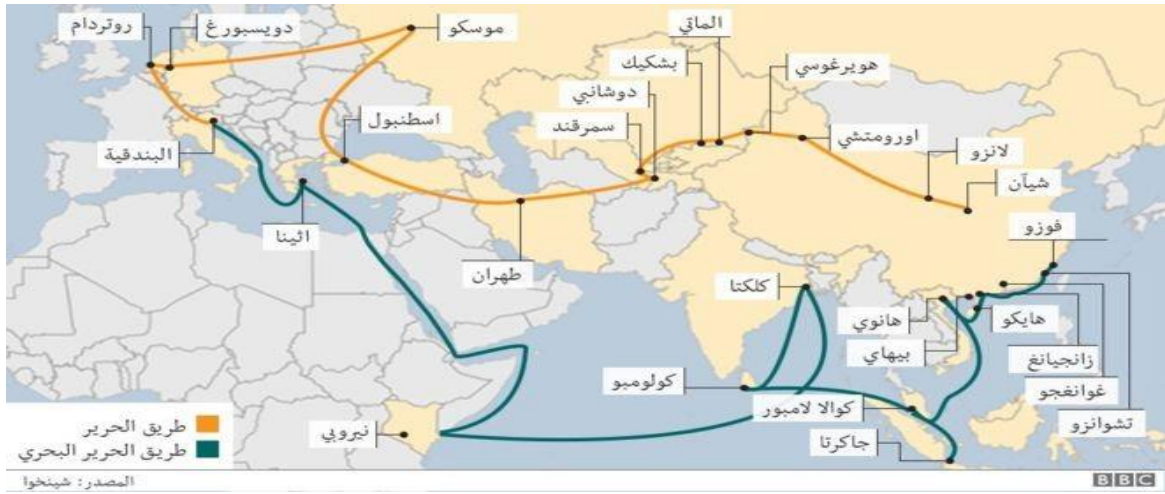
وتعهد الرئيس الصيني شي جين بينغ اليوم الأحد بتمويل ضخم للمبادرة يشمل 100 مليار يوان إضافية (14.5 مليار دولار) للصندوق، و380 مليار يوان قروضا من بنكين كبيرين، و60 مليار يوان مساعدات للدول النامية، والمؤسسات الدولية في دول طريق الحرير الجديد.

كما سيدشجع الرئيس الصيني المؤسسات المالية على التوسع بأنشطة التمويل باليوان في الخارج بما يصل إلى 300 مليار يوان.

(الدولار = 6.8972 يوان صيني).

¹ - <https://mhtwyat.com/the-worlds-largest-oil-export-port/>, 2022-03-22 اطلع

الشكل (6): يبين طريق الحرير وطريق الحرير البحري (one belt one road)



المصدر: <https://www.bbc.com/arabic/business-39922326> اطلع في 2022/05/22.

3-2- أكبر ميناء نفط في العالم¹

يعتبر ميناء رأس التنورة أكبر الموانئ لتصدير النفط في العالم، وهو مصمم خصيصًا لتصدير النفط الخام، وغاز البترول، ويشتمل هذا الميناء رصيفين وجزيرة بحرية واحدة بإجمالي ثمانية عشر رصيفًا، وهي بذلك تستطيع استيعاب السفن التي تصل حمولتها إلى 550 ألف طن، كما تضمنت المرافق التابعة للميناء على مزرعة صهاريج بسعة تخزين إجمالية تصل إلى 33 مليون برميل، ويتولى ميناء رأس التنورة شحن أكثر من 90% من صادرات المملكة العربية السعودية من الزيت الخام والمنتجات المكررة الأخرى.

كما تمتاز منطقة رأس التنورة بالعديد من المميزات، وهي على النحو الآتي:

- تمتاز منطقة رأس التنورة باحتوائها على أكبر مصافي النفط العالمية؛
- تمتاز المنطقة باحتوائها المنطقة على ميناءين للنفط ومعمل غاز ومعمل كبريت؛
- تمتاز منطقة رأس التنورة باحتوائها على أول محطة كهربائية بخارية على مستوى الشرق الأوسط؛
- تتكوّن أجزاء ميناء رأس التنورة من رصيفين رئيسيين ممتدان على مياه الخليج العربي، هذا بالإضافة إلى جزيرة صناعية.

¹ - اطلع 2022-03-25 <https://mhtwyat.com/the-worlds-largest-oil-export-port/>

الشكل (7): موانئ الأكبر في العالم في 2020 مع الأحجام المشحونة.



المصدر: <https://www.bansard.com/en/news/global-top-20-container-ports-2020> اطلع في 2020/05/02

4-2- أوضاع سوق النفط العالمي قبل جائحة كورونا المستجد

ارتفع المعدل الشهري لأسعار سلة أوبك بنسبة 5.1% (3.0 دولار للبرميل) مقارنة بشهر أكتوبر ليصل إلى 62.9 دولار للبرميل خلال شهر نوفمبر 2019، وقد كان لكل من الطلب الموسمي القوي على النفط وبخاصة من آسيا وارتفاع معدلات تشغيل مصافي التكرير العالمية لتلبية الطلب على المنتجات النفطية الشتوية دورا رئيسيا في ارتفاع الأسعار خلال شهر نوفمبر 2019 بأعلى نسبة زيادة شهرية منذ شهر أبريل 2019 (شهدت سوق النفط العالمي قبل اجتياح فيروس كورونا ارتفاع في مستوى الطلب والعرض وسنوضح ذلك من خلال عرض كمية الطلب والعرض لشهر نوفمبر 2019¹.

ارتفع الطلب العالمي على النفط خلال شهر نوفمبر 2019 بمقدار 300 ألف برميل يوميا، أي بنسبة 0.3% ليصل إلى حوالي 102.1 مليون برميل يوميا، حيث ارتفع إجمالي امدادات الدول المنتجة من خارج أوبك بنسبة 0.6% مقارنة بمستويات الشهر السابق لتصل إلى 66.8 مليون برميل يوميا، بينما انخفضت إمدادات الدول الأعضاء في أوبك من النفط الخام وسوائل الغاز الطبيعي بنسبة 0.3% مقارنة بمستويات الشهر السابق لتصل إلى 34.7 مليون برميل يوميا².

¹ - تقرير لمنظمة الاقطار العربية المصدرة للبتترول، جانفي 2020.

² - اطلع في 22/02/25 <https://oapceorg.org/ar/Home>

رابعاً: مخلفات كوفيد-19 على مختلف القطاعات (الداخلية والخارجية)

1- التغيرات التي فرضها كوفيد-19 على اقتصاد العالم¹

أدى الاضطراب الذي أحدثته جائحة كوفيد-19 أيضاً إلى تسريع الاتجاهات الكاسحة التي كانت موجودة قبلاً، الجيوسياسية منها والتكنولوجية والبيئة، وقد كشفت هذه الاتجاهات طوال العقد الماضي، بيد أن تثيرتها تسارعت الجائحة وهي ما فتئت تغير الاقتصاد العالمي على النحو الذي سنبينه أدناه.

أ- الجغرافيا السياسية

أكدت أزمة كوفيد-19 الصحية مدى الترابط الاقتصادي والاجتماعي بين الأمم التي أصبحت متكاملة من خلال سلاسل الإمداد العالمية وشبكات النقل البحري الموسعة التي تستند إليها، وفي مواجهة المخاطر الجيوسياسية المتزايدة والتوترات التجارية المشتدة، غيرت بلدان ومؤسسات عديدة عقليتها ناظرة الآن إلى الترابط العالمي بحسبانه نقطة ضعف، ولذلك فهي تهدف إلى الحد من اعتمادها على الموردين الأجانب البعيدين سعياً منها لتخفيف المخاطر وبناء القدرة على الصمود.

ب- القدرة على الصمود

عرض الاضطراب الناشئ عن كوفيد-19 سلاسل الإمداد ونماذج الأعمال التي تستند إليها إلى الاختبار وأخضع شبكات النقل والخدمات اللوجستية للضغط وتهدف الشركات والحكومات إلى جعل سلاسل الإمداد أكثر قوة وقدرة على الصمود بوسائل من بينها السعي إلى تنويع شركائها التجاريين ومورديها وسينطوي ذلك على إقامة توازن جديد بين الإنتاج المحلي والإقليمي والعالمي، وتعيد الشركات والحكومات النظر في استراتيجيات المخزونات وإدارتها والمفاضلة بين نماذج سلسلة الإمداد في الوقت المناسب والإمداد التحوي.

ج- التكنولوجيا

يدرك مسؤولو الجمارك وعمال الموانئ ومشغلو النقل بشكل متزايد قيمة التكنولوجيات الجديدة والرقمنة، باعتبارها وسيلة لا لتعزيز الكفاءة فحسب بل وللحفاظ على استمرارية الأعمال إبان فترات الاضطراب وتشمل الابتكارات التكنولوجية التحليلات المتطورة وأجهزة الاستشعار المبتنية وتكنولوجيا الاتصالات وتحسين التوقف في الموانئ إلى أقصى حد وتقنية سلسلة السجلات المغلقة والبيانات الضخمة والسفن والمركبات المستقلة وخلال الجائحة ساعدت هذه التكنولوجيات على الحد من الاتصال البدني وإبقاء السفن متحركة والموانئ مفتوحة والتجارة عبر الحدود متدفقة، وحفرت التطورات التكنولوجية أيضاً الإنفاق الاستهلاكي على الانترنت والنمو في التجارة الإلكترونية، وستستمر هذه الاتجاهات في إعادة تعريف أنماط الإنتاج والاستهلاك والطرق التي تتبعها السفن والموانئ ووصلاتها الداخلية في تسليم الشحنات وتقديم الخدمات.

¹ - استعراض النقل البحري، 2021، ص 24-25.

د- ديناميكيات سوق النقل البحري

تحسبا لحدوث اضطرابات في المستقبل، سيعيد الناقلون والشاحنون والموانئ ومشغلو النقل الداخلي التفكير في أعمالهم ونماذج التشغيل للاستجابة لظروف السوق المتغير بقدر أكبر من المرونة، فبعد أن شاهدوا كيف تعثر انتعاش التجارة بفعل الاختناقات اللوجيستية والسعة المحدودة في أعقاب صدمة كوفيد-19 من المرجح أن يعيدوا النظر في مستويات استثماراتهم في النقل البحري وفي الموانئ، فضلا عن عمليات التخطيط الخاصة بهم، وبمكثهم أيضا أن يتوقعوا أن يزداد تنظيم أسواق النقل البحري مع تشديد السلطات الوطنية المعنية بالمنافسة رصدها لأسعار الشحن وسلوك السوق والتدفق في التحركات السريعة في أسعار النقل البحري.

ذ- إزالة الكربون والانتقال في مجال الطاقة

تزداد الضغوط شدة على النقل البحري لإزالة الكربون والعمل بطريقة أكثر استدامة وتلك مسائل تصدرت المشهد في إطار التعافي بعد مرحلة تفشي الجائحة ومع ازدياد الزخم الناشئ عن مواصلة المنظمة البحرية الدولية عملها لخفض انبعاثات غازات الدفيئة في مجال النقل البحري، يتوقع أن يغير هذا القطاع مزيجه من الوقود وأن يستخدم تقنيات وتصاميم جديدة للسفن وأنواعا بديلة من الوقود وأن يدخل تعديلات تشغيلية لخفض بصمته الكربونية والبيئية وفي مجال الطاقة، لا يعد النقل البحري مجرد مستخدم على نطاق واسع، بل هو أيضا ناقل رئيسي للطاقة، ولذلك سيتعين على قطاع النقل البحري الاستجابة لانخفاض الطلب على ناقلات النفط الصهريجية وناقلات الفحم وازدياده على ناقلات الهيدروجين والأمونيا وغيرهما من أنواع الوقود البديلة.

ز- التكيف مع المناخ

تعرضت بنية النقل البحري التحتية وخدماته لضغوط شديدة بسبب الجائحة وإغلاق قناة السويس فضلا عن المخاطر المستمرة التي يثيرها تغير المناخ فخلال السنوات الأخيرة تسببت الظواهر الجوية القصوى، ومن بينها الفيضانات والأعاصير المدارية والعواصف في اضطرابات متكررة ومكثفة في كل من الهياكل الأساسية الساحلية والوصلات الداخلية، وإذ تشير التوقعات المناخية الحالية إلى أن مسار الاحتراز العالمي سيتجاوز الأهداف المتفق عليها بموجب اتفاق باريس، يتعين على قطاع النقل البحري والحكومات الاستثمار في التكيف وفي بنية النقل البحري التحتية وخدماته المقاومة للمناخ، فضلا عن التعجيل بوضع التدابير القانونية والسياسية والتقنية في هذا المضمار وبناء القدرات.

2- أتركورونا على النظام الاقتصادي العالمي

اتخذت العديد من الدول إجراءات كبيرة من أجل السيطرة على انتشار فيروس كورونا، تمثلت بغلقها الحدود وإيقاف حركة النقل، وإيقاف عجلة الإنتاج، هذه الإجراءات عملت على انخفاض أسعار النفط بشكل سريع، مما أدى إلى الضغط على ميزانيات الدول، خاصة المنتجة له، ومن ثم ذلك على غرياك الاقتصاد العالمي بشكل كبير.¹

¹ - استعراض النقل البحري، أمانة أونكتاد، 2021، ص 28.

لذلك فإن عملية تشغيل الاقتصاد العالمي بعد انتهاء هذه الجائحة ستكون صعبة جدا، فإذا ما تطرقنا إلى الاقتصاد الرأسمالي نجده اقتصادا يقوم على الانتقال السريع والدائم للسلع والخدمات، ومن ثم فإن إيقاف حركة التنقل بين الدول وغلق الحدود ستعود عليه بالخسارة الكبيرة، لاسيما وأن هذا الأمر سوف يوقف تدفق العملة الأجنبية وتوقف الاستيراد ومن ثم يقل الطلب وتتوقف المصانع، وكل هذا يسبب انهيارا كبيرا للاقتصاد، ويؤدي إلى سقوط الأسواق المالية والبورصات، ولن تقدر الحكومات على تقديم حوافز مالية كبيرة بالشكل الذي شهدناه أثناء الأزمة المالية العالمية 2008 بسبب أن مداخل هذه الحكومات متأثرة أساسا بسبب شلل الاقتصاد المحلي والعالمي.¹

إذ أوضح مؤتمر الأمم المتحدة (الأونكتاد) أن جائحة كورونا ستجر الاقتصاد العالمي نحو الركود وانخفاض النمو السنوي إلى حوالي 2.5% وهذا سيقود إلى عجز في الدخل العالمي يصل إلى 2000 مليار دولار، مما يجعل عواقبه تتمثل بانحسار الاقتصاد العالمي بشكل كلي.²

حيث قدر بنك التنمية الآسيوي كلفة تداعيات تفشي فيروس كورونا على الاقتصاد العالمي وفق آخر تحديث له منتصف ماي الجاري ما بين 5.8 تريليون دولار و8.8 تريليون دولار من الخسائر أي ما يعادل 6.4% إلى 9.7% من الناتج المحلي الإجمالي العالمي، كما قدرت خسائر جمهورية الصين الشعبية بين 11 تريليون دولار (MANILA, 2020).

كما تعددت الدراسات والتوقعات من جانب المؤسسات والوكالات حول التداعيات السلبية لتفشي وباء كورونا على الاقتصاد العالمي. وكالة بلومبيرغ الأمريكية ذكرت في تقرير إخباري تعرض الاقتصاد العالمي لضربة بسبب تفشي كورونا تفقده نمو مقداره 160 مليار دولار.³

وفي دراسة تحليلية لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) توصلت أن الصدمة التي تسبب بها كورونا ستخفض النمو السنوي العالمي هذا العام إلى أقل من 2.5 بالمائة وأشارت منظمة الأونكتاد إلى أن تباطؤ الاقتصاد العالمي إلى أقل من 2 بالمائة لهذا العام قد يكلف نحو تريليون دولار.⁴

وتوصلت ورقة أعدتها المجموعة الدولية للتنمية الاقتصادية (ODI) إلى أنه بسبب تفشي كورونا، يقدر أن يكلف الاقتصاد العالمي ما يصل إلى 360 مليار دولار⁵، ومن ثم فإن الاقتصاد العالمي سيخسر نحو 4.7

¹ - حبيب الملا، كورونا والاقتصاد العالمي، ما الفرق بين الأزمة الحالية وأزمة 2008؟ أبريل 2020 <https://arabic.cnn.com/business/article/2020/04/26/coronavirus-economic-crisis-oped-habib-mulla>

² - ماهر لطيف سلمان خليفة البيضاوي، كورونا (كوفيد-19) بين الحروب البيولوجية والحروب الاقتصادية، مجلة حمورابي للدراسات العدد 33-34 بغداد، العراق، 2020، ص 26.

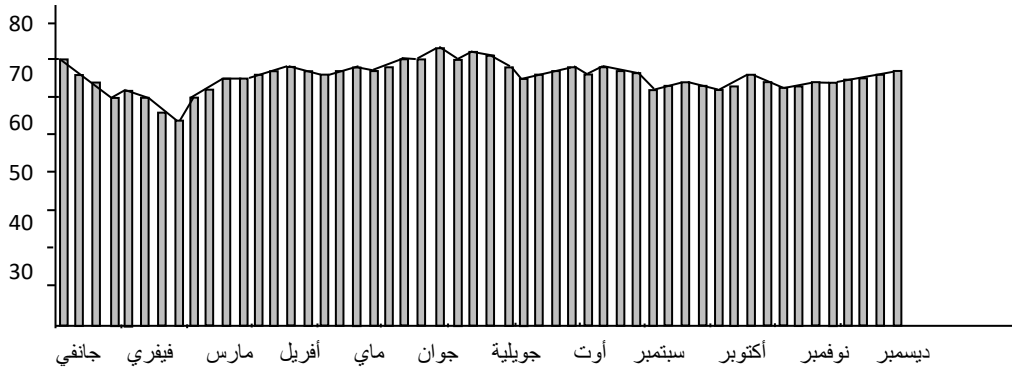
³ - بلومبيرغ، خسائر ب 160 مليار دولار، فيروس كورونا يوجه ضربة قوية للاقتصاد العالمي"، الجزيرة نت، 01 فبراير 2020 (<http://bit.ly/2UUXlzZ>) تاريخ الدخول 30 مارس 2020.

⁴ - الأونكتاد: أزمة بقيمة تريليون دولار قد يتسبب بها فيروس كورونا، فهل يمكن تجنبها؟ أخبار الأمم المتحدة، 09 مارس 2020 (<https://bit.ly/3bCDzKr>) تاريخ الدخول 30 مارس 2020.

⁵ - كفاية أولير 360 مليار دولار الخسائر العالمية المتوقعة بسبب "كورونا"، أندبند نت عربي، 23 فبراير 2020 (<https://bit.ly/3bCDzKr>) تاريخ الدخول 30 مارس 2020.

بالمائة من ناتجه المحلي الإجمالي، وأفادت منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية في 2 مارس أن النمو الاقتصادي قد يخفض إلى النصف في حال استمرار انتشار فيروس كورونا، ويقول التقرير التقني للمنظمة التابعة للأمم المتحدة إن انكماشاً بنسبة 2 بالمائة في إنتاج الصين له آثار مضاعفة تظهر على مجمل انسياب الاقتصاد العالمي، وهو ما "تسبب حتى الآن في انخفاض يقدر بنحو 50 مليار دولار أمريكي" في التجارة بين الدول¹، وذكر بنك التنمية الآسيوي في تقريره السنوي أن الخسائر العالمية الناتجة من تعطل النشاط الاقتصادي وتكاليف الرعاية الصحية قد تصل إلى 4.1 تريليونات دولار أي 4.8 بالمائة من الناتج المحلي الإجمالي العالمي، مشيراً إلى أن نصيب آسيا من تلك الخسائر سيكون نحو 36 بالمائة².

الشكل (8): المعدل الأسبوعي للسعر الفوري لسلة خامات أوبك 2018-2019 (دولار/برميل)



المصدر: منظمة الأقطار العربية المصدرة للبترول، 2020، ص 18.

3- ارتفاع الأسعار العالمية والمحلية مقابل انخفاض أسعار البترول بشكل حاد

أسهم تفشي فيروس كورونا في تعطيل الاتفاقيات التجارية العالمية وفي إيقاف العديد من الصناعات، خصوصاً مع اعتماد السياسات الاقتصادية والتجارية على ما يعرف بسلاسل الإنتاج التي خلقت نوعاً من التبعية للدول الكبرى المصنعة مما أربك حركة التصنيع وأوقف سير العمل وأدى إلى إغلاق العديد من المصانع، نذكر على سبيل المثال توقف إنتاج السيارات في اليابان بسبب اعتماده على قطع الغيار الصينية كما "انخفض الإنتاج العالمي لأجهزة الكمبيوتر المحمولة بنسبة تصل إلى 50% في شهر فبراير، ويمكن أن ينخفض إنتاج الهواتف الذكية بنسبة 12% في الربع القادم، وذلك لأن كل المنتجين يعتمدان على مكونات تنتجها شركات آسيوية متخصصة في دول تعاني من الفيروس"³.

¹ - تقرير أممي "50 مليار دولار خسائر تأثيرات كورونا" على قطاع التصدير عالمي، أخبار الأمم المتحدة، 14 مارس 2020 (<https://bitly/2wLNwY9>) تاريخ الدخول 30 مارس 2020.

² - تقديرات بملايين المصابين عالمي، وهان تخشى موجة كورونا ثانية وبكين ترد على الاستخبارات الأمريكية، الجزيرة نت، 03 أبريل 2020 (<https://bitly/3ca41ey>) تاريخ الدخول 11 أبريل 2020، بولعراس صلاح الدين، الاقتصاد الجزائري في ظل التداعيات العالمية لجائحة كورونا بين الاستجابة الأنبية والمواكبة البعدية، مجلة العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، المجلد 20، العدد الخاص حول الآثار الاقتصادية لجائحة كورونا، سبتمبر، 2020، ص 168.

³ - هنري فاريل وإبراهيم نيومان، "هل تعيد أزمة كورونا تشكيل الجغرافيا السياسية في العالم؟"، عرض إسراء اسماعيل، مركز مستقبل الأبحاث والدراسات المتقدمة، 25 أبريل 2020، www.futureuae.com

وقد انخفض نسق المشتريات التصنيعية الذي يشمل الأدوات الدقيقة والأجهزة الكهربائية والمواد الطبية والآلات وقطع غيار السيارات وأجهزة الاتصالات، ما يعني أن هذه المواد ستشهد ارتفاعاً في أسعارها بفعل حجم الطلب ونقص الإنتاج.

ولا يمكن أن نستثني المجال الطاقى من تداعيات تفشي فيروس كورونا "حيث تراجعت أسعار النفط العالمية إلى مستويات لم تشهدها منذ حرب الخليج الثانية عام 1991، حيث انخفضت الأسعار إلى مستويات ما دون 25 دولار للبرميل، وهناك توقعات تشير إلى إمكانية تراجعها إلى ما دون ذلك بكثير، وإذا لم تكن تبعات "كورونا" فقط هي من دفعت الأسعار إلى هذا المنحنى، باعتبار أن حرب الأسعار بين المنتجين لها دور أساسى فى ذلك، لكن حرب الأسعار ذاتها كانت إحدى نتائج الهلع الاقتصادى الذى أصاب بعض الحكومات بسبب "كورونا" لا سيما وان هناك توقعات تشير إلى ان توقعات تشير إلى أن توقف الأنشطة الاقتصادية بسبب الفيروس يقود الطلب على النفط إلى تراجع قد تصل إلى 20% بفقدانه نحو 20 مليون برميل يومياً، وذلك وفق وكالة الطاقة الدولية".¹

4- انخفاض أسعار النفط في ظل الجائحة

انخفضت أسعار النفط إلى مستويات غير مسبوقة بعد تراجع الطلب العالمى لنحو الثلث وهبطت أسعار عقود النفط الأمريكية المقرر تسليمها فى مايو 2020 إلى أدنى مستوى لها فى التاريخ، متجاوزة الصفر، بسبب فائض المعروض النفطى، نتيجة لقلّة الاستهلاك، فقد توقفت حركة النقل داخلياً وخارجياً فى كثير من الدول أو تراجع مستوى حركتها كما ان إجراءات حظر التجول والتباعد الاجتماعى قد ساهمت بذلك، وقد أدى توقف حركة الطيران وقطاع السياحة إلى انخفاض الطلب على المنتجات النفطية أيضاً، كما ساهم بذلك عدم التوافق بين السعودية وروسيا وأوبك على كميات الإنتاج واعتماد سياسة الإغراق بالسوق النفطى مما أدى إلى كثرة العرض فى وقت شح فيه الطلب وتسبب فى انخفاضات إضافية فى سوق النفط، ومع توقف أو انحسار عمل المصانع تدهورت أسعار النفط فى ظل أجواء عدم اليقين للمنتجين والمستهلكين.²

ذكرت دراسة لتقييم آثار هبوط أسعار النفط أن تسع دول من بلدان الشرق الأوسط وشمال إفريقيا المصدر للنفط قد تشهد انخفاضاً فى أرباح المنتجات الهيدروكربونية بما مجموعه 192 مليار دولار مع زيادة تآكل الاحتياطات النقدية والديون الخارجية والتأثيرات على ميزانيات 2020 لهذه الدول، وتوقعت الدراسة أنه فى ظل المعطيات الحالية بجائحة كورونا التى تضرب العالم وما زالت تتطور فإنها مستمرة فى التأثير على النشاط الاقتصادى وفى سوق النفط، واستبعدت الدراسة العودة على أسعار ما قبل كورونا خاصة مع الخلافات النفطية بين الدول المنتجة.

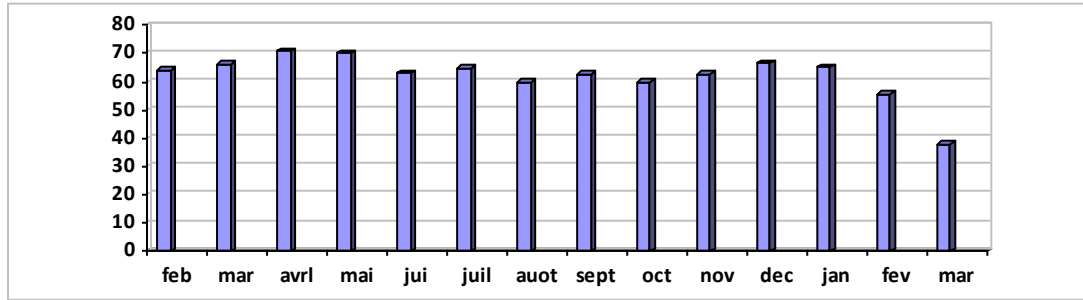
¹ - ورقة تقدير موقف بعنوان "كورونا يقود الاقتصاد العالمى إلى أزمة غير مسبوقة"، مركز المستقبل العربى للأبحاث والدراسات المتقدمة، 30 مارس 2020 www.futureuae.com

² - مركز الفكر الاستراتيجى للدراسات 2020.

لقد تراجعت أسعار النفط العالمي، بشكل ملحوظ، حيث أشارت منظمة الأوبك في تقريرها الشهري الصادر في مارس 2020 إلى أن أسواق المنتجات النفطية في الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي تأثرت سلبا بتفشي الوباء، ويرجع ذلك إلى تراجع الطلب على المنتجات النفطية لا سيما وقود الطائرات الذي انخفض نتيجة للاضطرابات التي لحقت الوباء، ويرجع ذلك إلى تراجع الطلب على المنتجات النفطية لا سيما وقود الطائرات الذي انخفض نتيجة للاضطرابات التي لحقت بقطاع النقل الجوي بعد تقييد الحركة العالمية، كما تأثر صافي إيرادات مصافي التكرير النفطية في عدد من المناطق حول العالم خاصة في آسيا، بالإضافة إلى تأثر قطاع النقل النفطي سلبا بالتطورات المرتبطة بجائحة كورونا مما أدى إلى توقعات غير تفاؤلية بشأن مستقبل إنتاج ونقل النفط العالمي (طلحة 2020) و جدير بالذكر هنا أن نشير إلى المستوى التاريخي من التدني الذي وصلت إليه أسعار النفط في أفريل المنصرم على غرار ما جرى تداوله لبعض الخدمات القياسية عند مستويات سلبية على غرار خام تكساس جنوب الولايات المتحدة الأمريكية الذي وصل إلى سالب 37 (Tobben, 2020) كما توقعت وكالة الطاقة الدولية أن ينخفض الطلب العالمي على النفط بمعدل قياسي قدره 8.6 مليون برميل في اليوم على أساس سنوي في عام 2020 (IEA 2020).¹

ويمكن توضيح تراجع أسعار النفط من خلال الشكل التالي:

الشكل (9): الأسعار العالمية للنفط خلال الفترة (فيفري 2019، مارس 2020)



المصدر: صندوق النقد العربي (2020) التداعيات الاقتصادية لفيروس كورونا المستجد على الدول العربية، الإمارات العربية المتحدة، ص13.

خامسا: آثار كوفيد الوباء التي مست مختلف الجوانب (الاقتصادية، الصحية، التعليم....) والاجراءات المتخذة لمكافحته

كان للوباء أثر كبير على القطاع بصفة عامة والجزائر بصفة خاصة، حيث أحدث فجوة في الأنشطة وعرقلة الروتيني للحياة الطبيعية التي أصبحت متوجة بالضيق التام وبخسائر غير متوقع حدوثها على غرار السنوات السابقة لم يكن من الحساب اجتياح كورونا للعالم بهذه السرعة.²

¹ - <https://opec.org/ar/Home/Publications/Reports/Secretary-General-Annual-Report>, اطلع في 2022/02/01.

² - بولعراس صلاح الدين، الاقتصاد الجزائري في ظل التداعيات العالمية لجائحة كورونا بين الاستجابة الأنية والمواكبة البعيدة، مجلة العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، المجلد 20 العدد الخاص حول الآثار الاقتصادية لجائحة كورونا، سبتمبر 2020، ص 169.

1- انعكاسات فيروس كورونا على مختلف القطاعات

كان لكوفيد-19 اثار جد وخيمة نذكر منها:

- أزمة مستمرة للبحارة الذين تقطعت بهم السبل في البحر

خلال جائحة كوفيد-19 ظلّ البحارة يظهرون قدراً عالياً من المهنية والتفاني ودعموا إيصال الغذاء والإمدادات الطبية والسلع الأساسية والوقود ساعدوا ان تبقى سلاسل الإمداد نشطة والتجارة العالمية مستمرة ومع ذلك لا يزال مئات الالاف من البحارة عالقين في البحر، ورغم مرور سنة كاملة منذ ظهور الجائحة بلغ عدد البحارة العالقين في البحر 250.000 بحار؛

- تقلبات مرتفعة في أسعار الشحن في قطاعي السواحب الجافة والسائلة

استمرت أسعار شحن السواحب الجافة في تأثر باختلالات العرض والطلب التي زادت مع الاضطرابات الناجمة عن الجائحة (جائحة كورونا) ونتيجة لذلك شهدت هذه الأسعار تقلبات عالية ولا سيما في فئات السفن الأكبر؛

- ارتفاع معدلات رسوم الشحن الإضافية بشكل مؤقت بعد حادثة سفينة الشحن الضخمة إيفر- غيفن التي أغلقت قناة السويس في آذار/مارس الماضي، مما تسبب في تعطيل التجارة العالمية؛

- تقلصت التجارة البحرية بنسبة 3.8 في المائة في عام 2020، لكنها انتعشت لاحقاً ومن المتوقع أن تزيد بنسبة 4.3 في المائة هذا العام، وفقاً لتقرير استعراض النقل البحري لعام 2021.¹

- الفقراء الجدد

على مدار الاثني عشر شهراً الماضية، ألحقت جائحة كورونا أشد الضرر بالفئات الفقيرة والأكثر احتياجاً، وتُنذر الآن بسقوط ملايين من الناس في براثن الفقر، فبعد عقود من التقدم المطرد في الحد من أعداد الفقراء الذين يعيشون على أقل من 1.90 دولار للفرد في اليوم سيكون هذا العام إيذاناً بأول انتكاسة لجهود مكافحة الفقر المدقع في جيل كامل.²

- انخفاض التحويلات المالية مع انخفاض عداد المهاجرين والمغتربين

تزايدت أهمية الدور الذي تلعبه هذه التحويلات في تخفيف وطأة الفقر وتعزيز النمو. ففي العام الماضي فقط، كانت هذه التدفقات المالية مساويةً للاستثمارات الأجنبية المباشرة والمساعدات الإنمائية الرسمية (من حكومة إلى حكومة).

¹ - استعراض النقل البحري، أمانة أونكتاد، 2021، ص 21.

² - <https://blogs.worldbank.org/ar/voices/astrad-hsad-am-2020-tathyr-fyrws-kwrwna-almstjd-fy-12-shklaan-byanyaana>, 2022/04/02، اطلع في

ولكن جائحة كورونا أحدثت انتكاسة شديدة، حيث خلصت أحدث تنبؤاتنا إلى أن التحويلات المالية ستخفض بنسبة 14% بنهاية عام 2021، وهي نظرة مستقبلية أفضل قليلاً من التقديرات في وقت سابق خلال الجائحة، التي لا تناقض حقيقة أن هذه تراجع غير مسبوقة. فمن المتوقع أن تشهد كل المناطق تراجع التحويلات المالية، وأن تُسجّل أوروبا وآسيا الوسطى أكبر تراجع، ومع هذه التراجعات، من المرجح أن تهبط أعداد المهاجرين والمغتربين في عام 2020 - وذلك للمرة الأولى في التاريخ الحديث- مع انحسار أعداد المهاجرين والمغتربين الجدد وزيادة أعداد العائدين منهم؛¹

- المساس بقطاع التعليم

حيث تم غلق جميع المدارس وتجميد مختلف الدراسات في جميع الأطوار ومتابعة البرنامج الدراسي عن بعد.

- الرعاية الصحية

كان الناس في البلدان النامية يدفعون أكثر من نصف تريليون دولار من مالهم الخاص ثمناً للرعاية الصحية. ويتسبب ذلك الإنفاق في مصاعب وأعباء مالية لأكثر من 900 مليون شخص، ويدفع حوالي 90 مليون شخص للسقوط في براثن الفقر المدقع سنوياً، وهي دينامية من المؤكد تقريباً أنها تفاقمت بسبب الجائحة.²

2- الإجراءات المتخذة ضد الوباء المفتك³

في إطار مواجهة الدول لهذه الجائحة اتخذت مجموعة من الإجراءات للحد من أثارها السلبية التي ضربت الاقتصاد العالمي نذكر منها:

1-2- تطعيم العالم

لإكمال التطعيم العالمي الواسع النطاق، ينبغي أن تتاح للبلدان النامية فرص عادلة للحصول على اللقاحات فالاستثمار في التطعيم العالمي، بدعم من أموال مخصصة له لن يعجل بإنهاء الجائحة فحسب، بل يحفز الانتعاش أيضاً ويضيف تريليونات إلى الناتج الاقتصادي العالمي؛

2-2- إعادة تفعيل النظام التجاري المتعدد الأطراف

أنت عقود من تحرير التجارة والإجراءات المتعددة الأطراف بفوائد اقتصادية واجتماعية أضحت الآن عرضة للمخاطر الناشئة عن زيادة القيود التجارية وعن الحمائية وللاحتفاظ بهذه المكاسب التي تحققت بشق الأنفس سيتعين على البلدان أن تدافع عن النظام التجاري المتعدد الأطراف النقل واللوجستيات في المنطقة العربية، المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة، الدورة 17، القاهرة، يناير 2017؛

¹ - مدونات البنك الدولي استعراض حصاد 2020 (تأثير فيروس كورونا المستجد).

² - unctad.org/transport-news, 2022/02/08 اطلع في

³ - unctad.org/ttl.

2-3- إنهاء أزمة تبديل الأطقم

يتطلب ذلك اهتماما عاجلا من دون العلم والموائى والدول التي توفر العمالة، بالتعاون مع المنظمات الدولية المعنية، وينبغي لجميع الدول أن تكون أطرافا في الصكوك القانونية الدولية ذات الصلة ومن بينها اتفاقية العمل البحري لعام 2006 واتفاقيتي منظمة العمل الدولية رقم 108 و185 بشأن وثائق هوية البحارة واتفاقية المنظمة البحرية الدولية بشأن تسهيل حركة الملاحة الدولية ولللمضي قدما في تحقيق مقاصد الهدف 8 من أهداف التنمية المستدامة وضمان العمل اللائق للبحارة، يتعين على الدول أيضا مضاعفة جهودها لكي تنفذ الاتفاقيات ومعايير العمل هذه التنفيذ التام؛

- إصدار تعليمية بضرورة قيام المؤسسات الصحية بإعداد قوائم للمتطوعين الراغبين التسجيل بما في ذلك الأطباء الخواص وكل عامل في المجال الطبي والشبه الطبي، وتحيين القوائم يوميا لمجابهة تطور هذا الوباء.

خلاصة

تسترعي تأثيرات جائحة كورونا العديد من المقارنات، بعضها مع الأزمة المالية العالمية في 2007-2008، والبعض الآخر مع الحرب العالمية الثانية، وكذلك مع أزمات لا نعرفها إلا من كتب التاريخ ومع أن تداعيات تلك الأزمات قد تبدو هائلة، فإن جائحة كورونا قد خلّفت تأثيرات واسعة النطاق على كل مجال من مجالات التنمية تقريباً كما لم تفعله أزمات قبلها.

حيث لم تكن معروفة قبل عام لكنها "سرعان ما أصبحت عدسة جديدة للطريقة التي ننظر بها إلى كل ما نفعله لدعم التنمية" كما لاحظ ديفيد مالباس في مدونته لنهاية العام، ولن يتضح النطاق الكامل لتأثيرات الجائحة إلا في السنوات القادمة، مع قيامنا بتجميع البيانات وتحليلها، والتكيف وتطوير أدواتنا التمويلية لتلبية احتياجات البلدان ومواصلة عملنا للقضاء على الفقر المدقع وتعزيز الرخاء المشترك، ومواصلة السعي لبلوغ هذه الغاية على نحو فعال سنظل شريكاً طويل الأجل للبلدان المتعاملة معنا نقدم لها البيانات والمساعدة الفنية وأدوات التمويل التي ستكون مطلوبة لمساعدة المجتمع الدولي على الخروج من هذه الأزمة العالمية حقا. ومن هنا يمكن اقرار الاثار الوخيمة التي مست العالم من كل الجوانب والى يومنا هذا كوفيد-19 مازال يحطم ارقام قياسية في درجة تطوره وانتشاره رغم توصل العلماء للعلاج.

الفصل الثالث:

شركة Hyproc shipping
company

مقدمة

يعتبر النقل البحري للبضائع المحور الرئيسي لسلسلة الإمداد في التجارة الخارجية، فهو يوفر مزايا لا يمكن إيجادها في نمط نقل آخر، إلا انه ومع ظهور الوباء كوفيد 19 فقد اهتز هذا القطاع جراء الجائحة، حيث اشار المدير العام للمجمع الجزائري للنقل البحري "أن السفن الجزائرية المخصصة لنقل البضائع والبالغ عددها 10 سفن مازالت تواصل نشاطاتها لاستيراد وتصدير البضائع من ونحو الجزائر، إذ أن نقل المواد الصناعية مثل الحديد والخردوات وقطع الغيار والمواد الكيماوية يتم بشكل عادي باستعمال بواخر جزائرية، في حين سجل نقل المواد الأخرى مثل الحبوب ومسحوق الحليب والمواد الصيدلانية ارتفاعا خلال هذه الفترة للأزمة الصحية، مؤكدا أن المجمع الجزائري للنقل البحري لا سيما نقل البضائع سيواصل تجنيده ليكون في خدمة الاقتصاد الوطني."

فكما يمكن الاقرار ان الجزائر يتربع على عرشها الطاقة البترولية حيث تفتخر بعملاقها في الطاقة سوناطراك على نقل المحروقات وخاصة الغاز في حوض البحر الأبيض المتوسط بشركاتها SPC BVI التي مقرها في لندن و Hyproc Shipping Company مقرها في وهران.

وكما هو معروف يعتبر هذا النشاط الممول الرئيسي لخزينة الدولة، حيث تتميز بتنوع في منتوجاتها البترولية من حيث النوعية، فعلى سبيل المثال احتل البترول الجزائري (الخام المرجعي) والمسعى "صحاري بلاند" المرتبة السادسة عالميا لأغلى أنواع النفط الخام لسلسلة منظمة البلدان المصدرة للنفط (أوبك) في شهر سبتمبر الماضي لعام 2021.

وهناك جعبة لا تنتهي من مميزات القوى البترولية لقطاع المحروقات، حيث تعمل هاته الشركات على تحقيق الاهداف المرجوة والتي نشأة من اجلها. وفي هذا السياق سنتطرق لاهم أنشطة الشركة والتطلع أكثر على نظامها الداخلي ومهام كل فرع منها.

أولاً: النقل البحري للبضائع في الجزائر واقع وأفاق

1- نبذة عن النقل البحري للبضائع في الجزائر¹

لطالما كان الساحل الجزائري أكثر المناطق المرغوبة في البحر الأبيض المتوسط. حيث كان الاستيلاء على هذا الساحل حلماً للعديد من قوى القارة العجوز، هذا ما جعل حكام البلاد يعلقوا كل آمالهم على قوة بحرية فعالة قادرة على إحباط العديد من الخطط، ومواجهة العديد من التحديات إذ كان من المفترض أن تكون أفضل آلة تجول في الوصاية.

كان الدفاع عن النفس آن ذاك أهم من أن يصبح المرء ثرياً من خلال التجارة، ولكن هل تستطيع الوصاية الاستغناء عن البحرية التجارية؟ خاصة وأن العصر الحديث قد فضل التجارة والنقل البحري.

دون حرمان نفسها تمامًا من أداة الثروة هذه، كانت الوصاية تكريماً ثقيلًا على مدى ثلاثة قرون للتجارة الخارجية العظيمة ووضعت نفسها تحت تبعية الأمم المسيحية. يعود ذلك لبعض الأسباب نذكر منها:

أ- أمن الرايس: كانت جميع الرايس تقريباً في ذلك الوقت من أصل أوروبي واعتنقت الإسلام، وبالتالي لم يكن بإمكانهم قيادة السفن التجارية ودخول ميناء مسيحي لأنهم خاطروا بحياتهم، فقد فضلوا الخدمة في البحرية في من أجل الهروب من عذاب الكنيسة، كان هذا أحد الأسباب الرئيسية لعدم وجود قبطان وتحدث عن ضعف حركة الشحن؛

ب- الاحتكار التجاري الفرنسي: في بداية القرن السادس عشر كانت العلاقات الاقتصادية بين الوصاية والدول المسيحية في تقدم مستمر، جاءت السفن التجارية من إنجلترا وإسبانيا وفالنسيا، لكن سفن مرسيليا وموانئ فرنسا الأخرى جلب تنوع أكبر للبضائع بفضل يهود ليفورنيون وتجار مرسيليا المقيمين في الجزائر العاصمة، بالإضافة إلى نقل البضائع التي ناشدها المرء لسفن البحرية التجارية الفرنسية لأنها كانت مجهزة بشكل أفضل للهروب من رسوم الإيجار المرتفعة؛

ج- أساليب غير عادلة: لثني المسلمين وأبناء شمال إفريقيا بشكل خاص عن ممارسة السفن الخاصة بهم مباشرة، لجأ الأوروبيون، ولا سيما مرسيليا، إلى عمليات تتحدى القوانين والأخلاق باستخدام أكثر المناورات إثارة للاشمئزاز: المضايقات الإدارية، التي تتميز بالسوء. إيمان، عقبات أثناء تفريغ البضائع الجزائرية، رفض الأماكن في المستودعات، البقاء صعب إن لم يكن مستحيلًا. فبدون تجارة كان من الصعب الحفاظ على عمل الأسطول التجاري؛

د- شركات مرسيليا: رغم الجهود المبذولة للاحتفاظ بجزء من التجارة الدولية، انتهى الجزائريون بالانسحاب من الأعمال التجارية لصالح الأوروبيين تاركين لهم الازدهار وحدهم وتحقيق أرباح طائلة. وفي ذلك الوقت، كان ملاحقة المباني الإسلامية، ومنعهم من أي نشاط، من ثوابت السياسة الفرنسية في البحر الأبيض المتوسط. حيث منعت التهديدات والأخطار السفن التجارية من المغامرة، خاصة في الحوض الشرقي، بالإضافة إلى ذلك، تم إصدار تصاريح سفر للجزائريين من قبل القنصل الفرنسي بالجزائر العاصمة بسبب قيام رجال الدين المسيحيين بمهاجمة البضائع والركاب المسلمين.

¹- Moulay Belhamissi, Marine et marin d'Alger (1518-1830) tome 1 les navires et les hommes, bibliothèque nationale d'Algérie 1996.

ومن هذا كانت فائدة وجود البحرية التجارية الجزائرية في مثل هذه الظروف غير مواتية بالفعل. - لكن بالرغم من آلاف الصعوبات، حاولت نواة بحرية تجارية تفعيل نفسها تحت قيادة حفنة من الرابيس الذين واجهوا المخاطر وواجهوا التهديدات، لكن بالمقارنة مع منافسيهم الأوروبيين، لم يلعبوا دورًا حاسمًا في التجارة الجزائرية أو التجارة الدولية.

لم تخنق السياسة التي فرضتها مرسيليا البحرية التجارية تمامًا ولكنها أعاقت كل التطورات وفرضت على المستخدمين أعلى الأسعار وأشد الظروف. فبعد هذا اضطر التاجر الجزائري إلى التخلي عن أنشطته، وكما يقول المثل "عندما تموت التجارة يزهو السباق!".

2- واقع الموانئ الجزائرية¹

فبعد النظر عن موانئ الصيد (35) التي ليست موضوع هذه المذكرة، يوجد في الجزائر ثلاثة عشر (13) ميناءً تجاريًا بما في ذلك:

- ثمانية (8) متخصصة في البضائع العامة (الجزائر، وهران، عنابة، مستغانم وجنجن وتنس وغزوات ودلس)،

- ثلاثة (3) موانئ مختلطة تستقبل البضائع العامة والمحروقات (بجاية وميناء سكيكدة القديم وأرزيو).

- ميناءين متخصصين في الهيدروكربونات: بطيوه وسكيكدة (الميناء الجديد).

وباستثناء ميناء جن جن، فإن جميع الموانئ الجزائرية هي موانئ تقع في المنطقة الحضرية، مما يعيق امتداداتها ويولد ازدحامًا في مساحات التحميل والتفريغ والتخزين في مواجهة تدفقات البضائع التي هي في ارتفاع مستمر. وقد ميزت هذه الموانئ عمليات إعادة هيكلة متعددة منذ استقلال الجزائر في 1962:

أ- خلال العقد الأول، استند تنظيم الموانئ على استقلال الموانئ الكبرى (الجزائر وعنابة وهران) ونظام الامتياز الممنوحة من قبل غرف التجارة في الولايات (المقاطعات الإقليمية) التي تقع عليها المنافذ الأخرى؛

ب- اعتبارًا من عام 1971، تدار الموانئ ويديرها المكتب الوطني للموانئ (ONP)، وهي هيئة موانئ وطنية لها مهمة السلطة العامة وفي نفس الوقت البعثات التجارية؛

ج- إعادة الهيكلة لعام 1982، والتي مست جميع الشركات الوطنية الكبيرة الحجم، استبدلت المكتب الوطني للموانئ بعشر شركات موانئ محلية. الهدف من إعادة الهيكلة هذه كان يهدف إلى اللامركزية في الإدارة؛

د- أخيرًا صدر القانون 01/88 المتعلق باستقلالية الشركات التي تحمل تغيير في وضع شركات الموانئ التي أصبحت الشركات العامة الاقتصادية في شكل شركات مساهمة (EPE / SPA) وهي باقية حتى يومنا هذا.

وعلى الرغم من عمليات إعادة الهيكلة هذه، فإن النتائج لم تصل إلى الدرجة المتوقعة (في الفعالية والكفاءة)، حيث أن مؤشرات الأداء بها أقل من موانئ البلدان المجاورة (المغرب وتونس).

¹- Slimani -Membre Permanent- Conseil de la concurrence- ALGERIE, Challenges faced by developing countries in competition and regulation in the maritime transport sector, 17th Session Intergovernmental Group of Experts on Competition Law and Policy, Geneva, 13 July 2018.

إذ يمكن تسليط الضوء على القيود التالية:

- بنية تحتية وهياكل فوقية متقدمة وغير مناسبة ؛
- نقص المعدات و في إجراءات التسهيل و تطوير؛
- الصعوبات الملازمة للتنظيم الداخلي للموانئ.

باستثناء موانئ أرزيو وسكيكدة النفطية وميناء الشحن لجنجن ، التي بنيت بعد الاستقلال، كانت البقية قد أنجزت بين عامي 1840 و1959.

تتميز هذه الأخيرة بخطوط الغطس غير عميقة و سطوح ترابية ضيقة وغير متوافقة مع متطلبات تشغيل الموانئ الحديثة¹.

الشكل (10): خريطة الموانئ التجارية الجزائرية.



المصدر: Mohammed-Cherif F. Z, L'Activité Portuaire et Maritime de L'Algerie, O.P.U Alger 2004

2-1- العواقب المترتبة عن واقع الموانئ الجزائرية

- السفن الكبيرة، التي يمكن أن تحقق الاقتصاديات السلمية، لا يمكنها الوصول إلى هذه الموانئ؛
- الصعوبة الكبيرة في تركيب معدات عالية الأداء (مثل: الرافعات الجسرية) في ملاءمتها لمتطلبات التشغيل لسفن الجيل الحديث؛
- ينتج عن هذا انخفاض منتظم في الغلة، وتكاليف إضافية للعقوبات أو غرامات التأخير، والأعطال التي تولد اختناقات مستمرة و التكدس في الميناء؛
- أخيراً ، كما هو موضح أعلاه ، فإن جميع الموانئ باستثناء ميناء Djendjen هي محاطة بالنسيج العمراني ولديها احتمالات قليلة جداً للتوسع.

¹- Slimani -Membre Permanent- Conseil de la concurrence- ALGERIE, Challenges faced by developing countries in competition and regulation in the maritime transport sector, Ibid.

2-2- أنواع الموانئ¹

على مدى العقود الثلاثة الاخيرة اجبرت الموانئ على التكيف مع عدة تغيرات في تقنيات النقل البحري، وجاءت هذه التقنيات على ثلاثة أشكال:

- زيادة حجم السفن؛
- توحيد الرسوم؛
- زيادة التخصص؛

وإذا قيمنا الموانئ الجزائرية، فهي تصنف طبيعيا مع الموانئ التقليدية اما فيما يخص المعايير المتعلقة بالعبور، فهي تهتم بالتخصص حسب الميناء ورغم ذلك فان هذا التصنيف لا يعكس بالضبط النشاط الاقتصادي لكل جزء، لان القيمة المضافة للبضائع اثناء مرورها عبر الميناء تختلف باختلاف طبيعة السلع وطبيعة خدماتها، فمثلا القيمة المضافة على واحد طن من النفط أضعف بكثير من القيمة المضافة على واحد طن من سلع متنوعة، فان تصنيف الموانئ في الجزائر يأتي على النحو التالي:

- ثلاث موانئ متخصصة في المحروقات، ارزيو سكيكدة وبجاية حيث تبلغ حركه النقل الخاصة بها على التوالي 99 %، 91 % و 80% حيث تلي هذه الموانئ الثلاثة، 80% من المبادلات البحرية الجزائرية.
- ثلاث موانئ رئيسية متعددة التخصصات ، العاصمة، عنابة، وهران حيث تلي بمجموعها 70% من حركة المرور بدون حساب المحروقات.
- واخيرا ثلاث موانئ ثانوية شبه مهمشة ، جيجل، دلس وغزوات بكمية عبور من 60.000 الى 500.000 طن.

3-2- الموانئ الخاصة بالمحروقات²

تمر المحروقات عبر ثلاثة موانئ، بجاية، ارزيو و سكيكدة حيث تتمثل الانجازات الرئيسية للدولة في توسعة هذين الاخيرين وبالتالي فان الميناءين أصبحا يضمنان ميناء قديم وميناء جديد.

حيث ان الميناء القديم لأرزيو، يحتوي على 11 مرسى يقدر بـ 4490 ومنها 9مراسي خاصة لتحميل المحروقات، بخط غطس يتراوح بين 4 و 28 متر. كما ان ميناء ارزيو الجديد الذي اكتمل في 1970، يستقبل ناقلات الغاز الطبيعي وناقلات بترول من النوع الكبير، ويضم عشرة محطات أو مراسي ويحتوي على منطقة ميناءيه صناعية (zip) تمتد على طول 15 كيلو متر، من ارزيو الى مرسى الحجاج، اين تضم أكثر من 24 وحده صناعيه متعلقة بقطاع المحروقات.

أما في ما يخص ميناء سكيكدة، فالميناء القديم يحتوي على رصيف خطي ذات 2484م مقسمة الى 15 مرسى ومنها 11 مخصصة للمحروقات ،اما ميناء الجديد يحتوي على عشرة مراسي بخط غطس يتراوح من 10 الى 14 متر، حيث خضع هذا الميناء لنفس التحولات التي مر بها ميناء ارزيو من خلال انشاء أحد أكبر المجمعات البتروكيمياويات في الجزائر، بما في ذلك وحدة إسالة الغاز، مصفات ووحدات كيميائية.

¹- Mohammed Cherif Fatma Zohra, L'activité portuaire et maritime de l'Algérie problèmes et perspectives, 2^{ème} édition, OPU Alger, 2015, P 50.

²- Mohammed Cherif Fatma Zohra, Ibid, P 74.

مقابل هذين العملاقين أصبح ميناء بجاية الذي احتفظ بنفس البنية التحتية، يعتبر ميناء نפט متوسط الحجم. جميع المراسي في حوض المرفأ الخارجي بغاطس 11.5 الى 13 متر ومخصصه لناقلات النفط. وتدير مؤسسه سوناطراك محطات النفط في هذه الموانئ الثلاثة حيث انها هي مالكة هذه المنشآت. وقد رافق هذه البنى التحتية الاساسية مجمع صناعي ضخمة ومصنع لتسييل الغاز ومصنع لتكرير النفط. وبهذا فقد انتقلنا من مصفاتيْن في عام 1964 الى 6 في عام 1980 لتصبح الجزائر تمتلك أكبر قدره التسييل في العالم بمعدل 30 md de mc في السنة وهذا ما مكنها ايضا من التمرکز كمصدر رئيسي للمنتجات المكررة.

4-2- المشاريع والاستثمارات في موانئ الجزائر¹

في الجزائر، يتم التحكم في 70٪ من سوق الحاويات قبل ثلاث شركات CMA CGM, MSC Algeria, و MAERSK Alger. وكان ميناء بجاية أول من أقام عقد امتياز لمحطة حاويات مع شركة Portek السنغافورية في 2005 بعدها تم اختيار الشركة الإماراتية للمناولة وتفريغ (DPW) Dubai Ports World أيضًا في عام 2009 لتجهيز وتحديث ميناء الجزائر العاصمة وتجديد ميناء جن جن يبقى يتوقع القطاع الخاص من الدولة الاستثمار في البنية التحتية لتحديث معدات الموانئ.

يعد مشروع ميناء جن جن من أهم المشاريع لتوسعة الميناء حيث أن هذا الأخير ينوي أن يصبح مركزًا مع حركة مرور متوقعة تبلغ 2 MEVP بما في ذلك 50% في الشحن العابر، التكلفة المعلنة 1.1 مليار يورو، أعمال مختلفة يتم تنفيذها حاليا لتحديث الميناء ولكن لا يزال بناء محطة حاويات جديدة مؤجل.

في وهران، الجزائر العاصمة، جن جن تهدف مشاريع التحديث المختلفة إلى زيادة قدرات استقبال الحاويات، سوف تحصل وهران على معدات جديدة وتتوسع أرصفتها، تخطط موانئ دبي العالمية لتحديث محطة حاوية الجزائر وتجديد ميناء جن جن بالكامل.

يريد Portrek توسيع ميناء بجاية وتحسين مناطق تخزين الحاويات؛ يخطط ميناء سكيكدة لاستثمار 19 مليون يورو لاقتناء معدات جديدة وتحسين الوصول إلى أرضيه.

من ناحية أخرى، يتم تنفيذ مشروع آخر في المنطقة الوسطى من قبل مجموعة خاصة. هو مشروع مجمع ميناء كاب جنات ، على بعد 50 كلم من الجزائر العاصمة.

وهو الأهم من حيث اقتصادي. يُطلق على المشروع اسم "Cap 2015" ويتعلق ببناء ميناء بطول 20 كيلومترًا من الأرصفة الخطية (ست مرات أكثر من طنجة المتوسط) مدعومة بـ 5000 هكتار من المساحات من النشاط. ترتديه شركة سيفيتال الجزائرية، ولديها الطموح إلى خلق على أقل مليون وظيفة غير مباشرة. ومع ذلك، فإن المشروع معلق.

5-2- مشروع ميناء الحمادنية²

انطلقت أشغال إنجاز أضخم مشروع صيني بالجزائر هو ميناء "الحمادنية" الواقع بولاية تيبازة الذي من المتوقع أن يصبح أكبر ميناء بأفريقيا والبحر الأبيض المتوسط، بعد تجميد المشروع لـ 7 سنوات كاملة.

¹ - Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Marseille, Synthèse atlas des villes portuaires du Sud et de l'Est de la Méditerranée, Octobre 2013, P 12.

² - <https://al-ain.com/article/chinese-silk-road-algeria-largest-port-africa> 2022/04/22 اطلع

وأعلنت وزارة النقل الجزائرية أن تكلفة المشروع الضخم نحو 6 مليارات دولار، بعد أن باشر مجمع جزائري صيني أشغال تهيئة الأرضية لنصب القواعد والورش لإنجاز مشروع الميناء. وحددت مدة إنجاز المشروع بـ 7 أعوام على 3 مراحل، تمتد الأولى منها إلى 3 أعوام والثانية 4 أعوام.

وفي منتصف العام الماضي، أمر الرئيس الجزائري عبد المجيد تبون حكومته بإعادة دراسة مشروع ميناء الوسط "الحمداية" مع الشريك الصيني "وفق قواعد شفافة"، مشدداً على أن التأخر في إنجازته تسبب في خسائر كبيرة للاقتصاد الجزائري، وأكدت الرئاسة الجزائرية بأن "ميناء الحمداية" يعد "رئة التنمية المحلية" في البلاد و"مشروع القرن"، وله هدف استراتيجي يتعدى حدود الجزائر إلى "فك العزلة عن الدول الأفريقية التي ليس لها منافذ بحرية".

وحددت تكلفة مشروع ميناء "الحمداية" بـ 6 مليارات دولار بتمويل مشترك جزائري صيني، فيما تبلغ مساحته 310 هكتارات.

ويتكون الميناء من 23 رصيفاً ويعالج 6 ملايين و500 ألف حاوية بقدرة استيعاب تقدر بـ 25.7 مليون طن سنوياً، وهو قادر أيضاً على استيعاب أضخم سفينة في العالم بسعة 240 ألف طن، مع ربط الميناء الضخم بميناء "جن جن" الواقع بمحافظة جيجل الساحلية شرقي البلاد. وكذا يمتد إلى أعماق أفريقيا عبر الطريق العابر للصحراء على مسافة 4500 كيلومتر، وتهدف الجزائر لأن يكون "همزة وصل" بين السوق الأفريقية والأوروبية، وأن يحول الجزائر إلى قطب صناعي عالمي.

كما يمر بالموانئ الجافة لولايتي الجلفة وتمنراست ويتوسع شرقاً وغرباً عبر الطريق السيار وشبكة السكك الحديدية التي تصل إلى الحدود مع النيجر ومالي.

ويضم المشروع أيضاً، مدينة صناعية توجه منتجاتها للتصدير نحو الدول الأفريقية ومختلف دول العالم، وسط توقعات بأن يوفر 150 ألف وظيفة مع نهاية الأشغال.

وانضمت الجزائر بشكل رسمي إلى طريق الحرير الصيني المعروف بـ "مبادرة الحزام والطريق" في جوان 2019، فيما تبلغ قيمة الاستثمارات الصينية المباشرة بالجزائر 10 مليارات دولار، وحجم التبادل التجاري السنوي بين البلدين وصل إلى 9 مليارات دولار وبقيت الصين في صدارة الدول الممونة للجزائر للسلع وفق أرقام رسمية جزائرية.

2-6- حدود الأساليب الجديدة لتنظيم نظام الموانئ الجزائرية¹

بالحديث عن الشركة السنغافورية Portek Systems & Equipment فقد نجحت في تحقيق الأهداف المرجوة 243000 EVP في 2019²، أما شركة émarati DUBAI PORTS فتجد صعوبة في تحقيق أهدافها.

¹ - آمال قلبازة ويوسفي رشيد، لوجيستيك النقل البحري للصناعات -حالة الجزائر-، مجلة دفاتر بوادكس، العدد 04، سبتمبر 2015، ص 197.

² - <https://portdebejaia.dz/le-port-en-chiffres-bilan-dactivite-de-janvier-a-decembre-2019>

حيث أن الشركة الإماراتية الرائدة عالميا في مجال تسيير الموانئ، بعد أن تمكنت من الضفر بحق الامتياز لتسيير ميناء الجزائر لمدة 30 سنة ابتداءً من 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 وماي 2011 مقارنة بسنة 2010، الشريك الإماراتي ينتظر الدولة الجزائرية لضمان بناء الحاجز الواقي وتمديد الأرصفة ومناطق التخزين وربطه بالطريق السريع شرق-غرب لجعل الميناء أكثر جاذبية لأصحاب السفن.¹

وقد صرح مسيري ميناء الجزائر العاصمة، في بيان صحفي في نوفمبر 2021 أنه ضاعف قدرته على المناولة لتصل إلى 755600 EVP في السنة وهي النتيجة التي تم الحصول عليها، بحسب المصدر نفسه، بفضل "استثمارات في سلسلة من التحسينات للبنية التحتية للمحطة التي تبلغ مساحتها 30 هكتاراً"، وأضاف في نفس التصريح "منذ بدء عملياتها في عام 2009، استثمرت DP World Djazair أكثر من 114 مليون دولار أمريكي في الميناء، لا سيما لاقتناء معدات جديدة وتطوير البنية التحتية فضلاً عن التدريب المتخصص للموظفين".²

ويبقى هذا النمو ضئيل جداً نسبةً إلى سنة 2008 بعد ما كان الميناء يستقبل 606181 EVP في السنة. علماً أن الميناء الجزائر يبقى يتذلل الموانئ المتوسطية:

- ميناء بيرايوس باليونان 26 عالمياً، تمت معالجة 5648000 EVP في 2019؛
- ميناء فالنسيا الإسباني 28 عالمياً، تمت معالجة 5648000 EVP في 2019؛
- ميناء أليسييراس الإسباني 32 عالمياً، تمت معالجة 5125000 EVP في 2019؛
- ميناء طانجة متوسط 35 عالمياً، تمت معالجة 4801000 EVP في 2019؛
- ميناء بور سعيد 46 عالمياً، تمت معالجة 3816000 EVP في 2019.³

أما المشكل المطروح بخصوص ميناء جن جن، هو أنه رغم استكمال أشغال البنية التحتية والأرصفة وتجديد معدات المناولة ورفع الحاويات، بعد استثمار 700 مليون أورو من طرف الدولة الجزائرية و400 مليون أورو من طرف DPW، حيث تم رسو أول باخرة عملاقة "سوبر باناماكس" محملة بنحو 100 ألف طن من المواد الأولية الموجهة لمركب بلارة للحديد والصلب بالميلية بنفس الولاية في أفريل 2022⁴، إلا أن مشروع توصيل الميناء بالطريق السريع شرق غرب في مدينة العلمة (على بعد 110 كم) لا يزال يعرف تأخيراً ملحوظاً في الإنجاز، و نفس الشيء بالنسبة لمشروع الربط بازدواجية السكة الحديدية.⁵

¹ - Mohamed-Chérif Fatima Zohra and Ducruet César, Du global au local: les nouveaux gérants des terminaux portuaires algériens, l'espace politique revue en ligne.

² - <https://www.liberte-algerie.com/economie/dp-world-djazair-double-sa-capacite-de-manutention-368804>, اطلع في 2021/12/25

³ - <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2020>, اطلع في 22/04/30

⁴ - <https://news.radioalgerie.dz/ar/node/7556>, اطلع في 22/04/30

⁵ - <https://www.algerie360.com/port-de-djendjen-le-terminal-a-conteneurs-bientot-receptionne/>, اطلع في 22/05/03

7-2- مشاكل الموانئ الجزائرية¹

ركزت الجزائر استثماراتها في الموانئ النفطية، وهي موانئ متخصصة لا تخدم إلا قطاعا محددا من اقتصاد الدولة، أما باقي الموانئ التجارية، فبقيت تشكو من تأخر كبير، وتعاني من مشاكل عدة:

أ. موانئ من الجيل الأول: الموانئ الجزائرية قديمة (من الجيل الأول)، وهي بالتالي لا تمثل سوى نقاط "انقطاع الحمولة" تنتهي عندها حمولة المواد المعدة للشحن أو التفريغ.

ولقد اكتفت السلطات العمومية في الجزائر، بتسيير هذا الإرث الذي يعود إلى الفترة الاستعمارية، دون إدخال أية تعديلات عليها، أو على بنيتها التي تتكون بشكل عام من أحواض صغيرة وضيقة، وسقائف ومخازن قريبة من بعضها، وأرصعة تفصل بينها حواجز ضيقة، وإذا لم تكن هذه المواصفات تطرح أية مشاكل في الماضي بالنسبة لخدمة المبادلات.

عندما كانت السفن أصغر، وطريقة شحن البضائع أبسط فإنها اليوم لم تعد تتماشى والمتطلبات المستجدة والناجمة عن التطور الكبير الذي شهده مجال النقل البحري، فالسفن أصبحت أكبر وبمواصفات عالمية محددة. وهذا ما حتم على المتعاملين مع الموانئ الجزائرية استخدام السفن الصغيرة (60 % منها تتراوح حمولتها بين 2000 و10.000 طن) وزن ثقيل، وهي بالتالي سفن غير اقتصادية، إذ أنها تحول دون استفادة المصدرين الجزائريين من الفرص التي تقدمها موانئ الشحن، حيث تفرض عليهم أسعار شحن مرتفعة. أما بالنسبة للعمق النظري في الموانئ الجزائرية، فإنه يتقلص باستمرار بسبب تكديس الطهي والرمال نتيجة لعدم تعرضها لعمليات التطهير والكسح منذ 20 سنة. مما يؤثر على عملية رسو السفن بها. وقد تضطر السفن الكبيرة الحمولة والتي لا تتمكن من الرسو في ميناء ما بسبب صغر الغاطس إلى أن تحول وجهتها نحو موانئ أخرى، حيث تفرغ جزءا من حمولتها لتخفيف الوزن، قبل أن تعود إلى الميناء الأصلي، مع ما يترتب على ذلك من مشاكل (وقت وعمل إضافيين وتكاليف إضافية كذلك)؛

ب. نقص في التجهيزات والآليات: وتعاني الموانئ من جهة أخرى، من نقص كبير في الآليات الثقيلة، وميناء الجزائر هو الوحيد الذي يتوفر على رافعة ذاتية الحركة (قوتها 300 طن) ومع أن الجزائر تصنف ضمن أكبر الدول المستوردة للحبوب (الخامسة عالميا إذ تستورد ما يقارب 6 مليون طن سنويا)، فإن ميناء الجزائر العاصمة هو الوحيد الذي يشتمل على أكبر مركز خاص بالحبوب (سعته 30.000 طن)، ويعتبر غير كافي، وهذا مما يضطر من جهة السفن ناقلات الحبوب إلى الانتظار لمدة تتعدى المقاييس المعمول بها دوليا (تبلغ مدة التوقف في الميناء بالنسبة لهذه السفن 16 يوما)، ويفرض من جهة أخرى على المكلفين بالنقل، تعبئة الحبوب في أكياس، وهي عملية مكلفة، إذا ما قورنت بترك الحبوب على شكل بضائع صلب.

أما ميناء وهران، فإن سعة صومعة الحبوب به لا تتجاوز 3000 طن، ناهيك عن استعمال وسائل تقليدية في عملية التخزين، وكذا تفريغ الحبوب، مما يؤدي إلى ضياع كميات معتبرة منه؛

¹ - محمد الشريف وفوزية رميني، الموانئ الجزائرية: تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد 7، ص 171.

ج. ارتفاع في عدد العمال: وتعرف الموانئ الجزائرية فائضا في عدد العمال، مما يقتضي اتخاذ إجراءات ترمي إلى تحويل جزء منهم نحو وظائف أخرى، أو منحهم التقاعد المسبق أو دفع تعويضات لهم، وتبقى هذه المشكلة شائكة بالنسبة لدولة في طريق النمو تستفحل فيها البطالة.¹

3- واقع الأسطول البحري الجزائري

تضم الراية الوطنية عدد من شركات النقل البحري عمومية بشكل رئيسي نذكر منها:

- HYPROC لنقل المحروقات؛
- ENTMV لنقل الركاب؛
- مجموعة CNAN لنقل البضائع بفرعيها CNAN NORD و CNAN MED؛
- متعامل خاص NOLIS يقوم بالنقل لحسابه الخاص (NOLIS هي شركة تابعة لـ CEVITAL)، والتي تملك سفينة واحدة فقط.

في هذا البحث سنكون مهتمين بشكل خاص بنقل البضائع وفي مقدمتها المحروقات.

وفقا لإحصاءات الأونكتاد لعام 2020، الأسطول البحري في الجزائر هو كالتالي:

الجدول (5): الأسطول الوطني قدرة النقل حسب نوع السفينة

2020	2015	2010	2005	سعة النقل حسب أنواع السفن 1000 طن DWT
673.4	802.0	764.6	913.0	الأسطول الإجمالي
62.1	17.1	25.1	47.0	ناقلات النفط
53.5	149.6	204.3	288.0	سفن الصب
105.7	112.7	64.5	135.0	سفن البضائع العامة
36.5	0.0	/	/	ناقلات الحاويات
415.7	522.6	470.7	443.0	سفن أخرى

المصدر: <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/fr-FR/012/index.html> آخر تحديث 5 جانفي 2022

ويضم الأسطول البحري 74 قطعة بحرية، منها 5 ناقلات بترول و9 ناقلات الغاز السائل و7 لنقل المواد الكيماوية، ونذكر أن شركة سوناطراك قد رصدت برنامجا هاما بقيمة 760 مليون دولار للرفع من قدرات النقل البحري عن طريق اقتناء عدة بواخر فقد تم توقيع الجزائر لاتفاقية شراكة عام 2006 بين الشركة الوطنية سوناطراك والشركة اليابانية كوزاكي لإنشاء شركة ناقلة للنفط الخام لأول مرة بطاقة 300 ألف م³ بمبلغ إجمالي 120 مليون دولار أمريكي، ويكون الأسطول الحالي من ناقلتين سابقتين، وأعلنت شركة "HYPROC SHIPPING COMPANY" التابعة لمجمع سوناطراك، والتي تعد الرائد الوطني في النقل البحري للمحروقات، إنها تعمل لتجديد أسطولها حيث دعمت بسفينتين كبيرتين لنقل الغاز الطبيعي المميع، وتم استلام السفينة الأولى بطاقة نقل تقدر ب 125 ألف متر مكعب خلال عام 2018 بينما استلمت الثانية مع نهاية مارس 2019، كما استلمت في نفس السنة سفينة أخرى متخصصة في نقل المواد النفطية، وهذه العملية ترمي لتجديد الأسطول والرفع بشكل محسوس لمؤهلات الشركة والإسهام بفعالية في النقل البحري للغاز الطبيعي المميع و النفط الناتجين عن مشاريع التنمية

¹- محمد الشريف وفوزية رميني، الموانئ الجزائرية: تحول صعب في تسييرها، المرجع السابق، ص 172.

لسوناطراك. وكانت آخر سفينة قد جرى استلامها هي باخرة نقل الغاز الطبيعي المميع "الشيخ بوعمامة" في 2008 وكذا "الشيخ المقراني" التي تم استلامها في جولية 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 و6 سفن لنقل غاز البترول المميع وسفينتين لنقل مادة الزيت. ويتم تصدير المحروقات في الجزائر عبر ثلاثة موانئ نفطية رئيسية وهي: أرزيو، سكيكدة وبجاية، ومن أجل تطويرها تم إنجاز في سنة 2004 شركة تسيير واستغلال¹.

4- السياق الاقتصادي والسياسي لظهور أزمة فيروس كورونا المستجد في الجزائر²

إثر انهيار أسعار البترول عام 2015، أصبح عجز الميزان التجاري وانخفاض عائدات الضرائب على البترول وعجز الميزانية دائمين، لا يزال المسؤولون يفترضون أن الأزمة دورية فقط وأنه يمكن اتخاذ إجراءات دون تأثير هيكلية أو إمكانية إطلاق ديناميكيات التراكمات الإنتاجية.

لجأت الحكومة في البداية إلى صندوق ضبط الإيرادات (FRR) وأستنزف هذا الأخير بمقدار 2.965 مليار دينار في 2014، و2.886 مليار دينار في 2015 و1.387 مليار دينار في 2016، وفي 2017 لم يتمكن صندوق ضبط الإيرادات من استيعاب عجز الخزينة العامة إلا جزئيا بـ 784 مليار دج المتبقية، وبما أن الأموال المحصلة بموجب قروض السندات تم استخدامها بالفعل لامتناس جزء من عجز الميزانية لعام 2016، لم يبق أمام الحكومة سوى اللجوء إلى طباعة النقود بداية من عام 2017، فضلا عن «تخفيض قيمة» العملة الوطنية.

كما تم إطلاق سياسة التقشف مع قوانين المالية لعام 2016 و2017 التي خفضت على التوالي ميزانية التجهيزات بنسبة 19 و23%، على أمل خفض العجز إلى 15% من الناتج المحلي الإجمالي في عام 2016 و8% في عام 2017. قررت الحكومة أيضا خفض فاتورة الاستيراد من خلال إعادة ممارسة تراخيص الاستيراد وتعزيز «برنامج الامتثال الضريبي الطوعي» الذي يعرض على أي شخص يعمل في القطاع غير الرسمي، بأن يدخل أمواله إلى الشبكة البنكية دون شروط مقابل ضريبة نهائية ثابتة بمعدل 7%.

تم تحصيل 30 إلى 35 مليون دولار فقط، بينما تمثل السيولة النقدية غير المصرح بها ما لا يقل عن ربع الكتلة النقدية المتداولة، أي حوالي 40 مليار دولار، أدى هذا البحث اليائس عن السيولة أخيرا إلى إعلان السلطات العمومية في أبريل 2016 عن فكرة قروض السندات بفترة اشتراك 6 أشهر، يتمتع العمال غير المهيكليين بمزايا تجنب البنوك الخاضعة للضريبة على أموالهم من خلال الاشتراك في سندات بنسب فائدة محددة وفقًا لفترة السداد: 5% كمعدل الفائدة للسندات لأجل 3 سنوات مقابل 5.75% للسندات لأجل 5 سنوات.

اندلعت انتفاضة 22 فبراير 2019 إذن في سياق تستمر فيه عواقب هذه الإدارة لانخفاض أسعار المحروقات في التأثير بشكل كبير على الاقتصاد الحقيقي والظروف الاجتماعية للسكان. في حين أن تخفيض ميزانية التجهيزات حنق الأقلية التي بقيت تعمل في الجهاز الإنتاجي الوطني، فقد أدى التجميد المستمر والتخلي عن العديد من المشاريع الاستثمارية إلى إبطاء وتيرة النمو الاقتصادي وتقليل فرص العمل. أدى التضخم الناتج عن الإصدار

¹ فضيلة بوطورة ونوفل سمايلي، دور آليات النقل البحري في توزيع المنتجات البترولية مع الإشارة لحالة الجزائر، مجلة دراسات وأبحاث اقتصادية في الطاقات المتجددة، العدد الخامس، ديسمبر 2016، ص 133.

² مراد أوشيشي وحميد بوقنون، الأزمة الاقتصادية وكوفيد-19 في الجزائر: تحليل مؤسستي، معهد الأبحاث في العلوم الاجتماعية عن الجزائر issra، ص 04.

النقدي من العدم (المطبعة) إلى تقويض القوة الشرائية للسكان الذين يعانون بالفعل من توتر بسبب انخفاض قيمة العملة الوطنية، أدى ارتفاع معدلات البطالة وخاصة بين الشباب، وتآكل القوة الشرائية إلى انخفاض الطلب، في حين أن ارتفاع الطلب أمر ضروري لأي مسعى للانتعاش الاقتصادي.

5- تداعيات جائحة كورونا على الاقتصادي الجزائري (المحروقات خصوصا)¹

تأثر الاقتصاد الجزائري كغيره من اقتصادات العالم بسبب تداعيات جائحة كورونا، إلا أن خصوصيته كإقتصاد ريعي زادت من حدة تأثيره بفعل تراجع أسعار النفط، هذا بالإضافة إلى وضعه الاقتصادي الذي كان مترهلا قبل الأزمة حيث بلغ معدل النمو الاقتصادي الجزائري في سنة 2019 0.8 من حيث الحجم مقابل 1.4 لسنة 2018، ومع تفشي وباء كوفيد-19 وجد الاقتصاد الجزائري نفسه أمام جملة من التحديات، ولعل من أهم القطاعات الاقتصادية متأثرا في الجزائر قطاع المحروقات.

حيث تشكل إيرادات النفط والغاز 94 بالمائة من إجمالي دخل صادرات الجزائر و60 بالمائة من ميزانية الدولة، ومن المتوقع أن يتسبب انحسار سوق النفط العالمي جراء أزمة كورونا في تقليص مستوى الصادرات الجزائرية للبتروول والغاز بنسبة 7.5 بالمائة خلال العام الجاري 2020، ولهذا توقعت الحكومة الجزائرية في قانون المالية التكميلي لـ 2020، انخفاضا لمداخيل قطاع المحروقات إلى 20.6 مليارات دولار، مقابل 37.4 مليارات دولار كانت متوقعة في قانون المالية الأولي لـ 2020.

نلاحظ انخفاض أسعار السلع الطاقوية بشكل كبير خلال شهر مارس 2020، كما نلاحظ أن النفط تأثر كثيرا وانخفض بشكل واضح ويرجع ذلك إلى توقف حركة النقل والإنتاج العالميين، مما أدى إلى تدهور شديد في الطلب العالمي للنفط في مقابل عرض أكبر، الأمر الذي خلق فائضا كبيرا من المخزون النفطي أفضى بدوره إلى تراجع أسعار النفط عالميا (WORLD BANK, 2020).

وفي هذا الصدد أشار تقرير مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) أن ضرر انخفاض أسعار النفط سيكون كبيرا بالنسبة لاقتصادات الدول النامية التي تعتمد على بيع المواد الخام (تقرير مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، 2020).

ثانيا: دراسة ميدانية في الشركة Hyproc Shipping Company

1- التعريف²

الشركة الوطنية للنقل البحري للمحروقات Hyproc Shipping Company هي شركة متخصصة في النقل البحري للهيدروكربونات والمنتجات الكيماوية. وهي شركة تابعة بنسبة 100٪ لمجموعة Sonatrach، ولا تزال رائدة في نقل الغاز الطبيعي المسال وغاز البترول المسال، وتستفيد من أكثر من 38 عامًا من الخبرة، حيث تمكنت من نقل أكثر من 400 مليون متر مكعب من الغاز الطبيعي المسال يتم تسليمها في العالم، وبالتالي قام أسطول الشركة بما لا يقل عن 4000 رحلة بحرية، تمثل حوالي 5 ملايين ميل في البحر.

¹ - بولعراس صلاح الدين، الاقتصاد الجزائري في ظل التداعيات العالمية لجائحة كورونا بين الاستجابة الأنبية والمواكبة البعيدة، مجلة العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، المجلد 20 العدد الخاص حول الآثار الاقتصادية لجائحة كورونا، سبتمبر 2020، ص 168.

² - اطلع في <http://hyproc.dz/> 2022/04/26

تبلغ القدرة الحالية لأسطول Hyproc SC حوالي 900000 متر مكعب، وهو ما يمثل أكثر من 60% من حمولة الأسطول التجاري الجزائري.

يمثل النقل البحري للغاز الطبيعي المسال GNL النشاط الأساسي للشركة من حيث الأحجام ورقم الأعمال، فتمثل إذا حلقة مهمة في السلسلة اللوجستية للغاز، وتشارك في رفع قيمة الغاز الجزائري المصدر، إذ يسيطر أسطول HYPROC على 67% من الحصة السوقية في تصدير GNL الجزائري و هو ما يمثل 18 مليون متر مكعب من الغاز المسال.

يقع المقر الرئيسي لشركة Hyproc SC، التي كانت موجودة سابقًا في أرزيو، منذ عام 2005 في " ZHUN-USTO منطقة المقرات " في مدينة وهران، التي تعد المركز الاقتصادي والصناعي الثاني للجزائر. ومع ذلك، لا تزال الأقسام العملياتية قائمة في الموقع السابق لأرزيو ، لتكون قريبة من الأسطول وتستجيب لطلبات الأفراد البحريين.

2- تاريخ الشركة¹

تم إنشاء شركة Hyproc Shipping Company تحت الاسم السابق SNTM (Société Nationale de Transport Maritime) بموجب المرسوم 282/82 المؤرخ 14 أغسطس 1982. تحمل خبرتها البحرية وتقاليدتها من الشركة الجزائرية للملاحة (CNAN) التي نشأت منها. في ديسمبر 1995، حصلت الشركة على استقلاليتها وخضعت لتحويل قانوني أعطاها وضع شركة مساهمة (SPA) في أكتوبر 1997، أصبحت Hyproc SC تحت سيطرة مجموعة Sonatrach من خلال الشركة القابضة المسماة شركة الاستثمار بالمشاركة (SIP) ، والتي تحتفظ بمجموعة سوناطراك برأس مالها بالكامل. في ديسمبر 2001 م أصبحت الشركة تحت إشراف فرع شركة استرجاع المحروقات / (SVH) سوناطراك. في عام 2003 أخذت اسم شركة Hyproc Shipping Company.

3- أنشطة الشركة²

توفر Hyproc النقل البحري للهيدروكربونات والمواد الكيميائية والغاز، سواء من حيث حركة المرور الدولية أو الملاحة الساحلية الوطنية، كما أنها تضمن شحن السفن، وتستخدم خبرتها في مجال إدارة السفن. تستأجر Hyproc ناقلات المنتجات البترولية والكيميائية لتلبية احتياجات النقل لعملائها (زبونها الأساسيين هما Sonatrach و Naftal)، وبالتالي يتم تأجير العديد من السفن كل عام لنقل المنتجات المكررة وغاز البترول المسال. الدول الرئيسية التي يتم تسليمها بواسطة أسطول الشركة: فرنسا، إسبانيا، بلجيكا، تركيا، اليونان، المملكة المتحدة، البرتغال، هولندا، اليابان، كوريا الجنوبية، الصين، الهند. على المستوى الوطني، يتم تزويد السفن بالوقود من خلال شركة نجدة المغرب (100٪ هيبروك) وهي شركة متخصصة في التحكم والتحقق من وصيانة معدات الإنقاذ ومكافحة الحرائق وإصلاح السفن وعبور السفن وتزويدها بالغذاء.

¹ - <http://hyproc.dz/>, Ibid.

² - المديرية التجارية للشركة.

4- موارد الشركة¹

تتمثل أهم موارد الشركة في الموارد البشرية والأسطول:

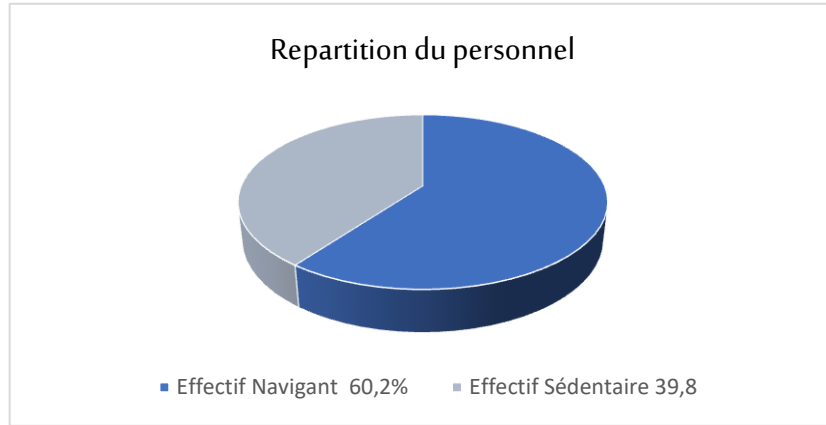
أ- الموارد البشرية

يتم ضمان نشاط النقل البحري وإدارة السفن لشركة Hyproc SC من خلال إمكانات بشرية مؤهلة تبلغ 1729 موظفًا ، موزعين على النحو التالي:

الطاقم البحري: 1048 منهم 336 ضابطا و 9 منهم نساء

الموظفون في الموقع (sédentaires): 681 من بينهم 258 إطارا و 94 إطارا سامي.

الشكل (11): يبين كيف تنقسم الموارد البشرية في الشركة



المصدر: المنصة الرقمية لشركة Hyproc Shipping Company www.hyproc.dz

تلتزم شركة Hyproc Shipping Company بالتقدم المستمر ، بإشراك موظفيها.

في الواقع ، أدى الاهتمام المستمر بالامتثال للمعايير الدولية إلى أن تكون الشركة متشددة للغاية من حيث رفع مستوى معرفة ومهارات موظفيها.

في هذا السياق ، قامت الشركة بتطوير خطط تدريب الموظفين ، داخل مركز الاستقبال والتطوير Centre d'Accueil et de Perfectionnement CAP MOSTAGANEM ، الذي تم إنشاؤه في عام 2012 في مستغانم.

ب- الأسطول

تملك الشركة 15 سفينة، 11 بملكية تامة، 3 بشراكة أجنبية و وطنية (Joint-Ventures) و لها حق التسيير

في سفينة "برج أرزيو" (shipmanagement) وهي كالاتي:

الجدول (6): يبين بعض تفاصيل أسطول الشركة

	Vessel Name	Vessel Fleet	DWT	Year Built	Vessel Type
01	AIN ZEFT	PROPRIETE	4 999,80	2009	BITUMEN TANKER (M/T)
02	BERGA II	PROPRIETE	26 375,00	2010	LPG CARRIER (LPG/C)
03	HASSI BERKINE	PROPRIETE	9 500,00	2018	LPG CARRIER (LPG/C)
04	HASSI TOUAREG	PROPRIETE	9 600,00	2019	LPG CARRIER (LPG/C)
05	IN ECKER	PROPRIETE	39 793,00	2019	PRODUCT TANKER

¹ - <http://hyproc.dz/>

06	OUGARTA	PROPRIETE	84 000,00	2017	LNG CARRIER (LNG/C)
07	RAS TOMB	PROPRIETE	4 999,00	2010	BITUMEN TANKER (M/T)
08	RHOUD EL ADRA	PROPRIETE	19 392,00	2007	LPG CARRIER (LPG/C)
09	RHOUD EL FARES	PROPRIETE	26 375,00	2010	LPG CARRIER (LPG/C)
10	RHOUD EL HAMRA	PROPRIETE	19 400,00	2008	LPG CARRIER (LPG/C)
11	TESSALA	PROPRIETE	84 000,00	2016	LNG CARRIER (LNG/C)
12	BERGE ARZEW	JOINT-VENTURE	77 410,00	2004	LNG CARRIER (LNG/C)
13	CHEIKH BOUAMAMA	JOINT-VENTURE	44 250,00	2008	LNG CARRIER (LNG/C)
14	CHEIKH EL MOKRANI	JOINT-VENTURE	44 250,00	2007	LNG CARRIER (LNG/C)
15	LALLA FATMA N'SOUMER	JOINT-VENTURE	80 920,00	2004	LNG CARRIER (LNG/C)

المصدر: المنصة الرقمية لشركة www.hyproc.dz Hyproc Shipping Company

6 سفن ناقلة للغاز الطبيعي المسال GNL تقوم بتحميل محطتي أرزيو وسكيكدة لعملاء سوناطراك.

6 سفن نقل غاز البترول المسال GPL تضمن التسليم في كل من الملاحة الساحلية الوطنية وفي حركة المرور الدولية. سفينتين لنقل الزيت Bitumier سفينة واحدة لنقل المواد المكررة.

تتمثل حصة شركة Hyproc في سفن الشراكة (الشيخ بو عمامة، الشيخ المقراني ولالة فاطمة نسومر) بـ 25% وسوناطراك 25% وتتقاسم بالتساوي الشركتين اليابانيتين Itochu و Mol الحصة الباقية. أما في سفينة برج أرزيو فهي تقوم بالتسيير فقط لصالح شراكة Sonatrach الشركة العملاقة Bergesen بينما تبحر السفن المملوكة 100% ل Hyproc تحت الراية الوطنية، اختارت السفن ذات الشراكة راية bahamas التي تعتبر رابع راية استعمالا في العالم لسهولة وثائقها و قلة بيروقراطيتها.

ج- وكالات الشحن وفرع نجدة المغرب

يوجد لدى Hyproc SC أربع وكالات شحن يديرها وكيل هيبروك (Hyproc Agent) وتقع في موانئ أرزيو والجزائر العاصمة وبجاية وسكيكدة.

Hyproc Agent عبارة عن هيكل متخصص في شحن السفن الحاملة للمواد الهيدروكربونية من خلال تقديم الخدمات للسفن أثناء رسوها في:

- موانئ أرزيو، بطيوة، وهران، مستغانم وغزوات.
- ميناء الجزائر
- ميناء بجاية
- مينائي سكيكدة وعنابة

يتم التعامل مع ما يقرب من 2000 محطة توقف سنويًا من قبل وكالات الشحن التابعة للشركة.

علاوة على ذلك، يهدف تحقيق وضمان ومراقبة جودة الخدمات المقدمة للسفن من قبل وكالات الشحن، أثناء تنفيذ العمليات الموكلة إليهم من قبل العملاء، قام Hyproc Agent بإنشاء إدارة الجودة وفقًا للمعيار الدولي ISO 9001 من نسخة 2008.

إضافة إلى ذلك تم اعتماد Hyproc Agent ووكالات الشحن التابعة له من قبل DNV-France منذ عام 2014. وقامت الشركة، من أجل تعزيز وتنويع أنشطتها، بإنشاء شركة NAJDA MAGHREB SPA عام 1995، وهي شركة متخصصة في التحكم والتحقق والصيانة لمعدات الإنقاذ البحري ومعدات مكافحة الحرائق، حيث تضمن الإمداد والتحقق والتحكم في معدات مكافحة الحرائق والإنقاذ البحري الجماعية والفردية لعملائها، ولا سيما CNAN والبحرية الفرنسية. نجدة المغرب العربي تعمل أيضا في مجالات التزويد بالوقود والعبور وإصلاح السفن. تمت الموافقة عليها من قبل البحرية التجارية ومعتمدة من DSB STATION 517.

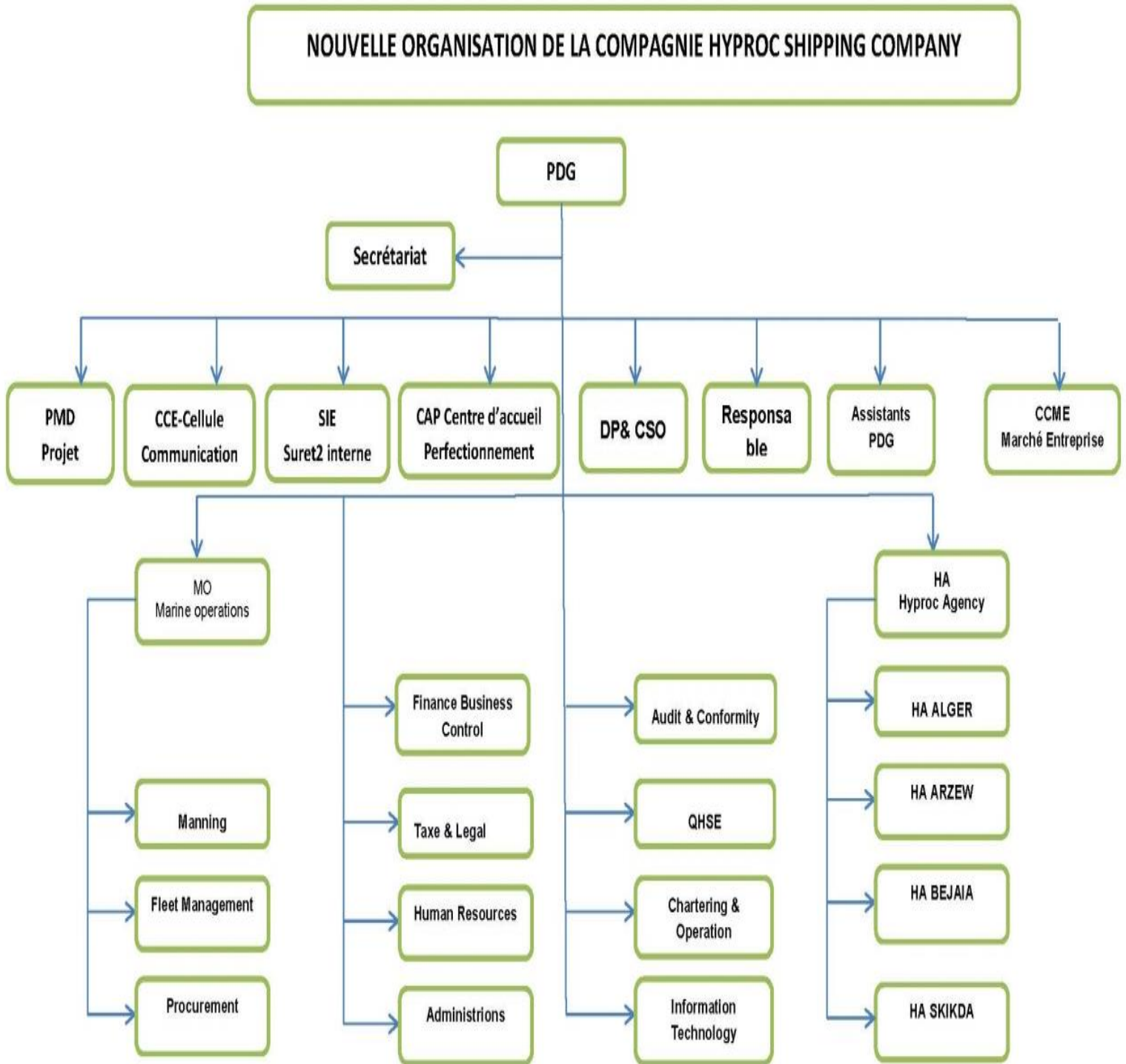
5- الهيكل التنظيمي للشركة¹

يتكون الهيكل التنظيمي لـ Hyproc Shipping Company من عدة مديريات، خليات وأقسام كالآتي:

- الرئيس المدير العام PDG؛
- الأمانة SECRETARIAT؛
- قسم تسيير المشاريع PMD؛
- خلية الإتصال CCE؛
- مديرية الأمن الداخلي SIE؛
- مركز الاستقبال والتطوير CAP؛
- الشخص المعين DP& CSO designated person&chief sales officer؛
- مساعد المدير ASSISTANT PDG؛
- لجنة قانون صفقات الشركة CCME؛
- المديرية البحرية Marine Operator؛
- مديريةية المحاسبة والمالية Finance Business Control؛
- مديريةية الشؤون القانونية Taxe & Legal؛
- مديريةية الموارد البشرية Human resources؛
- الإدارات Adminstartions؛
- مديريةية مراجعة الحسابات Audit And Conformity؛
- مديريةية الجودة والصحة والسلامة والبيئة QHSE؛
- المديرية التجارية Chartering & Operation؛
- مديريةية المعلوماتية Information Tchnology؛
- وكيل هيبروك Hyproc agency.

¹ - مديريةية الشركة Hyproc Shipping Company

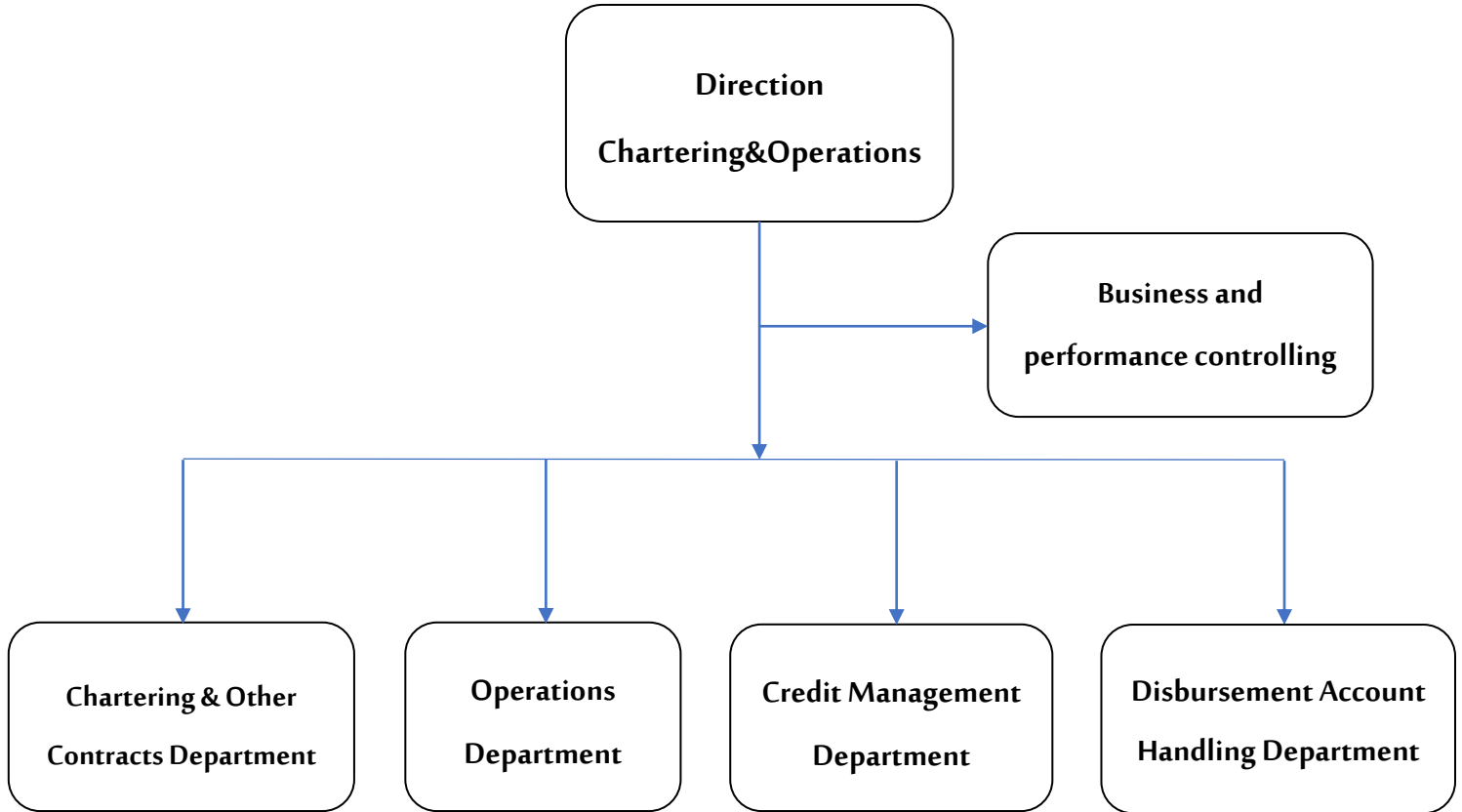
الشكل (12): يبين الهيكل التنظيمي للشركة



المصدر: شركة هيبروك

6- مديرية التعاقدات والعمليات (Direction Chartering & Operation)

خلال زيارتنا لشركة هيبروك للنقل البحري للمحروقات وأثناء وقوفنا على مديرية التعاقدات والعمليات (Direction Chartering & Operation)، والتي كانت تسمى سابقا بالمديرية التجارية تبين لنا ما يلي:
الشكل (13): يبين الهيكل التنظيمي لمديرية التعاقدات والعمليات (Direction Chartering & Operation)



المصدر: شركة هيبروك

- تعتبر المديرية من أهم مديريات الشركة، ويمكن تمثيلها ب قاطرة هيبروك من خلال توسع رقم أعمالها وتطور الأهداف المرجوة منها، من الناحية الهيكلية يتأسس المديرية التجارية Chartering and Operation Manager أو المدير التجاري بمساعدة كاتبتيه وتنقسم المديرية إلى أربعة أقسام وخلية خاصة:
- قسم التأجير، الاستئجار والتعاقدات الأخرى Chartering & Other Contracts Department؛
 - قسم العمليات Operations Department؛
 - قسم إدارة الائتمان Credit Management Department؛
 - قسم حسابات التوقف Disbursement Account Handling Department؛
 - خلية مراقبة الأداء والأعمال Business and performance controlling؛

المهام المسندة إلى المديرية التجارية والمسندة لكل قسم من الأقسام:

6-1- مهام المديرية التجارية

- تطبيق السياسة التجارية التي تضعها الشركة والالتزام بتطبيقها؛
- الوقوف على الامتثال الصارم لقوانين الشركة واللوائح المعمول بها؛
- ضمان تحقيق الأهداف التي حددتها الإدارة العليا مع الامتثال للإجراءات والقوانين الداخلية؛
- الوقوف على الاستغلال والأداء الأمثل للأسطول من الناحية التجارية من أجل ضمان رضا العملاء؛
- التأكد من تعظيم ربحية مختلف أنشطة المديرية؛
- السهر على بقاء سفن الأسطول متعاقدة للإيجار؛
- المساهمة في إعداد دراسات السوق في إطار المقتنيات الجديدة.

6-2- مهام قسم التأجير، الاستئجار والتعاقدات الأخرى Chartering & Other Contracts Department

يتكون قسم التأجير، الاستئجار والتعاقدات الأخرى من رئيس القسم ومفاوضين في التعاقدات (Chartering Negotiator)، وتكمن أهم مهام القسم في:

- التفاوض مع مؤجري ومستأجري السفن. (fréteur et affréteur)؛
- التفاوض واختيار الشروط والبنود وإبرام عقود التأجير، سواء للسفن المملوكة لشركة Hyproc أو لصالح السفن المستأجرة؛
- التفاوض وإبرام عقود وكالة مع مختلف وكلاء السفن في الخارج (agent consignataire)؛
- مراقبة ومتابعة سوق استأجرا السفن والبقاء دائماً في الاستماع إلى احتياجات العملاء.

6-3- مهام قسم العمليات Operations Department

- يتكون قسم العمليات من رئيس القسم وأربعة محللين للعمليات التجارية، و يمكن حصر أهم مهامه في:
- السهر على المراقبة والاستغلال التجاري للسفن بما يتوافق مع أحكام بنود عقود الإيجار، وضمان تطبيقها بصرامة؛
- الدفاع عن مصالح الشركة في حالة الرهان خارج الميثاق (off hire) وفي مواقف النزاع مع محاولة الإبقاء الدائم السفن في حالة تعاقد (in hire)؛
- معالجة حسابات غرامات التأخير وحسابها (Surestaries).

6-4- مهام قسم إدارة الائتمان Credit Management Department

- يتشكل قسم دائرة الائتمان من رئيس قسم، ثلاثة محللين للفواتير (Billing Analysts) ومحلل التحصيل النقدي (Cash Collection Analyst) ويمكن ذكر من مهامه الأساسية:
- تأكد من أن جميع إيجارات السفن يتم فوترتها للعملاء في الوقت المحدد؛
- السهر على إعادة فوترة جميع الخدمات المؤداة إلى العملاء (agent consignataire)؛
- مراقبة ومتابعة تحصيل الديون.

6-5- مهام قسم حسابات التوقف Disbursement Account Handling Department

- يتكون قسم حسابات التوقف من رئيس قسم و أربعة محللو حسابات التوقف وتنحصر المهام المسندة له في:
- التأكد من تطبيق بنود عقود الوكالة؛

- مراقبة حسابات التوقف التجارية، التقنية والتسليح على أساس عقود الوكالة، وفقاً لأسعار وكلاء الشحن وتكاليف الشحن في الموانئ.

6-6- مهام خلية مراقبة الأداء والأعمال Business and performance controlling

- تقديم تقارير وتوقعات دورية؛
- إنجاز مخططات انتاج للنقل البحري (شهري وثلاثي) على مصرعين انتاج مادي (tonnage) وقيمة (chiffre d'affaire)؛
- دراسة نتائج مقارنة بين الشهر المدروس ونفس الشهر من السنة السابقة؛
- تقييم ومتابعة السفن من ناحية التوافر والمردودية؛
- تنبؤات سنوية (prévisions de clôture)(لغلق السنة الحالية)؛
- تخطيطات الشركة على المدى المتوسط، 5 سنوات (PMTE) ويأخذ بعين الاعتبار: مخطط التوقف التقني للسفينة، مخطط الاستثمار، مخطط توقيف الاستثمار أو بيع السفن، سعر الصرف، نسبة التضخم؛
- تقييم رضا العملاء.

7- بعض الأرقام المفتاحية في الشركة¹

رقم الأعمال للسنة المالية 2020 (السفن المملوكة والمستأجرة): 21,856,975,597.08 دينار جزائري، إذ بقي يتراوح عند نفس القيمة:

الجدول (7): يبين بعض تفاصيل مداخل الشركة من 2016 إلى 2019

En million de Dinars (DZD)	2016	2017	2018	2019
Chiffre d'affaires	19 633	22 854	22 935	21 122
Transport GNL	7 233	10 634	11 136	8 743
Transport GPL	5 773	5 887	6 253	7 240
Transport Produits Raffinés	5 393	5 035	4 212	3 773
Prestations Shipmanagement	918	969	997	970
Activités de Consignation	316	329	337	396

المصدر: المنصة الرقمية لشركة Hyproc Shipping Company www.hyproc.dz

8- كميات المواد المنقولة قبل وبعد الجائحة

الجدول التالي يبين لنا كميات المواد المنقولة من قبل الشركة (سفن الملكية، سفن الشراكة والسفن المستأجرة من قبل الشركة) خلال 3 سنوات الأخيرة، حيث تم اختيار سنوات 2019-2020-2021 نسبة لبداية أزمة كورونا ونهايتها، مع العلم أن وحدة قياس GNL تكون في الأصل بالمتر المكعب ويتم تحويلها باستعمال كثافة المنتج على الهواء أي 2.22 حتى تمكنا من توحيد الوحدة المستخدمة والتي هي ألف طن متري.

¹ اطلع في 2022/05/15 <http://hyproc.dz/>

الجدول (8): يبين كمية المواد المنقولة من 2019 إلى 2021

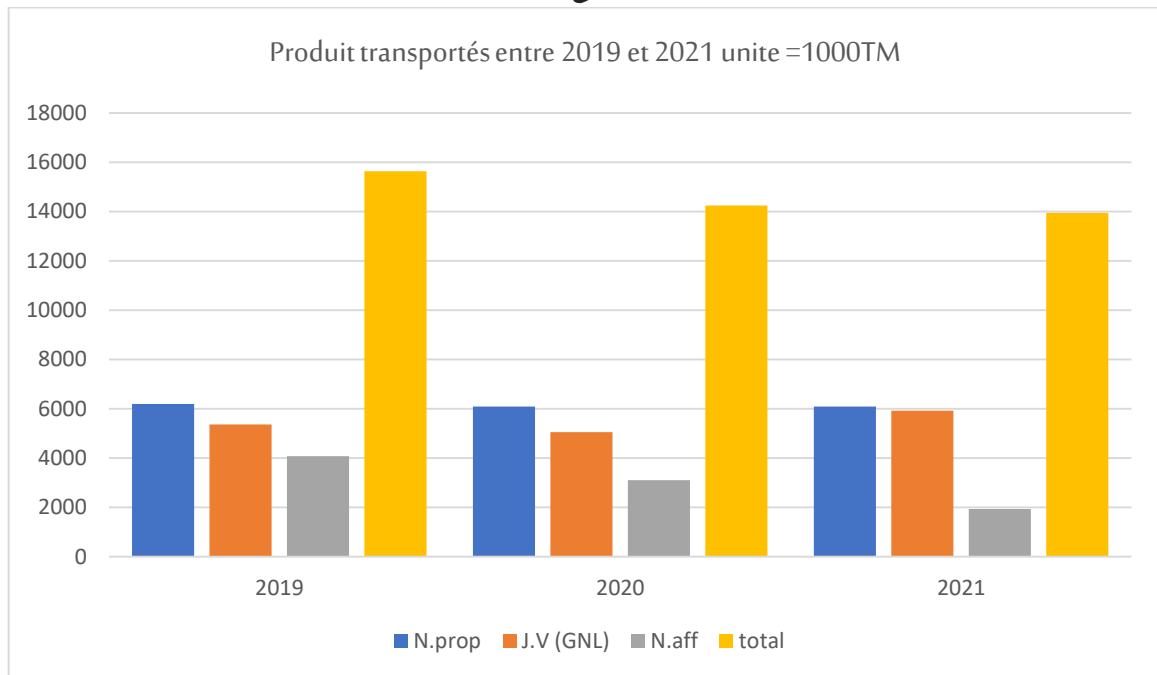
Année d'exercice	Produit transporté navire propriété				Jointe venture	NAVIRE AFFRETE	Total général Incluant J.V Propriété Nav aff
	GNL	GPL	BIT &P.RAF	TOTAL NAV PROP	NAVIRE J.V (GNL)		
2019	4023.35	1989.93	182.66	6195.94	5365.37	4076.83	15638.14
2020	2990.78	1887.01	1209.13	6086.92	5052.65	3104.48	14244.05
2021	3105.44	1869.85	1116.47	6091.76	5923.44	1935.00	13950.20

Unité 1000 Tonne Métrique

المصدر: من اجتهاد الطلبة باستعمال معطيات من شركة هيبروك

وبعد ادخال المعطيات في مخطط الأعمدة، مع العلم أننا استعملنا عمود مجموع الحمولة المنقولة بسفن الملكية، عمود الكمية المنقولة بسفن الشراكة، عمود الكمية المنقولة بسفن الاستئجار، وفي الأخير عمود مجموع الكمية العامة المنقولة خلال السنة.

الشكل (14): كمية البضائع المنقولة خلال سنوات 2019-2020-2021



المصدر: من اجتهاد الطلبة باستعمال معطيات من شركة هيبروك

نلاحظ أن عمود كمية البضائع المنقولة، بسفن الملكية الخاصة في السنوات الثلاثة بقي شبه ثابت، ونفس الشيء بالنسبة لعمود كمية البضائع المنقولة بسفن الشراكة، كون هذه الأخيرة لم تتأثر بالأزمة بما أن لديها اتفاقيات طويلة المدى مع عملاء HYPROC، من جهة أخرى نرى أن عمود الكميات المحمولة بالسفن المستأجرة تناقص من 2019 إلى 2020 بـ 23.8%، ثم زاد في المنحنى التنازلي بين 2020 و2021 هذه المرة بـ 37.6% وهذا ما أثر نوعاً ما عن

عمود الكميات الإجمالية المنقولة، ويمكن تفسير هذا التراجع في الكميات المنقولة خلال السنوات المذكورة بعامل آخر غير عامل أزمة كوفيد 19، حيث أن كمية مهمة من الحمولة التي كانت تنقلها السفن المستأجرة هي مواد مكررة (produit blanc) وفي هذه المدة المعنية كانت قد فتح معمل تكرير البترول بسيدي رسين(الجزائر العاصمة) بعد إعادة تأهيله مع شراكة صينية، وهذا ما حد من استيراد تلك المنتوجات ، مما أثر حتما على أرقام النقل البحري. تأثير أزمة كورونا على الشركة¹

تركت التدابير الاحترازية المتخذة من طرف السلطات العليا الجزائرية، كمثلها من دول العالم، بعض الآثار خاصة الاقتصادية على الشركة، و نذكر منها:

- تخفيض عدد العمال في الشركة خاصة النساء ذوات الأطفال في سن صغير وأصحاب الأمراض المزمنة، والتقييد بعاملين فقط في كل مكتب؛

- عدم استعمال العمل عن بعد (télétravail) رغم تواجد الإمكانيات والتكنولوجيا، ويرجع ذلك إلى مدى حساسية القطاع؛

- إصابة الأطقم الملاحية مما أدى إلى ترك السفن في الحجر الصحي وتعطل عمليات النقل في بداية الجائحة ؛
- صعوبة الالتزام بالعقود المبرمة في بداية الأمر إذ وجد فراغ قانوني، ترك المستأجر يفكر في إخراج السفن من التعاقد في حالة إصابة الطاقم (off hire)، هذا ما أدى إلى ظهور بند جديد في التعاقدات وهو ما يسمى ببند كوفيد 19 (clause covid19) لتحمي مصالح الطرفين (انظر الملحق 1 و2)؛

- استحالة استخدام النقل الجوي لتبديل وتعاقب الأطقم البحرية (Crew change) وخاصة الأجنبية في الملاحة الساحلية الوطنية (cabotage nationale) وهو ما أدى إلى لجوء السفن لتغيير نوعا ما من مسارها أي القيام بربط تقني (crochet technique) وهو ما يكلفها وقود التنقل فقط دون احتساب الزمن الضائع (clause covid19)؛

- صعوبة نقل جثمان قائد سفينة أجنبي إلى بلده، حيث توفي في الجزائر بعد أن أصيب بفيروس كورونا؛
- ظهور تكاليف جديدة لإيواء الأطقم البحرية بعد رجوعهم من الخارج قصد احترام تدابير الحجر الاحترازي، وكذا اختبارات كوفيد (PCR) عند الصعود والنزول من السفينة (embarquement, débarquement)؛
- أرقام الأعمال والكميات المنقولة لم تتأثر، كون الشركة لديها عقود طويلة المدى مع عملائها ولا تتأثر بالجائحة وانخفاض أسعار الغاز والنفط.

9- الإجراءات والتدابير المتخذة من طرف Hyproc Shipping Company لمواجهة الجائحة

إدراكاً لخطورة الوضع، أصدرت شركة Hyproc، الناشطة في مجال النقل البحري الدولي، عدة بيانات وإخطارات إعلامية وتوعوية لموظفيها، بمجرد ظهور أولى حالات المرض في الصين وأوروبا. مثلها مثل شركات النقل الأخرى التي تمتد أنشطتها إلى ما وراء الحدود الجزائرية، كان ل Hyproc دور في زيادة الوعي بين أطقمها حول هذا الفيروس الجديد وطرق انتقاله، مع العلم أن سفنها ترسو في عدة دول كانت في طريقها لتسجيل ارتفاع في حالات Covid19.

¹ - Flash Info N°: 14/2020, Cellule de Communication de l'Entreprise, Hyproc.

توقعًا للأحداث، أعطت الإدارة العليا للشركة إرشادات صارمة وواضحة للتواصل مع السفن، تتراوح بين الحد من تحركات البحارة داخل وخارج السفينة، إلى التدابير التي يجب اتخاذها في حالة ملاحظة أعراض Covid-19، تم إعداد هذه الإرشادات من قبل إدارات مديرية الجودة والصحة والسلامة والبيئة (QHSE) على أساس البيانات المنشورة على مدار أسابيع من قبل OMS منظمة الصحة العالمية والتوصيات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية OMI، وكان دور النشرات التنبيهية تحديد كل التدابير الاحترازية وتوصيات التباعد الجسدي من أجل الحد الإصابات.

بالتوازي مع هذه الإجراءات، أعد مسؤول الصحة والسلامة والبيئة بالتشاور مع هيكل الاتصالات في الشركة، ملصقات للمعلومات والتوعية حول الفيروس، إضافة إلى كتيبات ومنشورات حول الوقاية والمسافة الجسدية التي يجب اعتمادها.

لم تبخل Hyproc بالموارد البشرية والمادية الضرورية التي وضعت تحت تصرف الموظفين للتعامل مع حالة الطوارئ الصحية، والتي أصبحت أكثر تعقيدًا على مدار الأسابيع.

بعد متابعة تطور حالة الوباء في العالم عن كثب، دأبت الإدارات التشغيلية والوظيفية في Hyproc SC على إرسال المعلومات والتوصيات إلى السفن على وجه الخصوص من أجل الاستعداد لأي احتمال. وهكذا تم إرسال تعليمات صارمة من قبل الشركة لأفراد الطاقم، حفاظًا على صحتهم و تجنب نقل الفيروس لأشخاص آخرين (أثناء زيارة السفينة)، أصبح ارتداء المعدات الوقائية مثل الأقنعة والبدلات التي زودتهم بها الشركة إجباريًا، بالإضافة إلى استخدام موازين الحرارة بالأشعة تحت الحمراء عند دخول السفينة، وخاصة للزوار والضباط أثناء خروجهم في الموانئ الأجنبية، اقتصار الخروج من السفينة على ما هو ضروري للغاية (التبادلات مع سلطات الموانئ، المشتريات المحتملة للأغذية، إلخ) على النحو الموصى به في نشرات التنبيه.

فيما يتعلق بالتدابير المتخذة في مواقع الشركة البرية (المقر الرئيسي والوحدات التشغيلية)، تم نشر مجموعة من الإجراءات والموارد المادية لضمان الحفاظ على صحة الموظفين المستقرين (personnel sédentaire)، ومن أجل تعزيز التواصل الداخلي للشركة، تم توفير كتيبات للمعلومات وتوزيع فلاشات إخبارية على الإنترنت، بالإضافة إلى توزيع منتجات التطهير (الجل المائي الكحولي) والأقنعة التي أصبح ارتداؤها لاحقًا إلزاميًا في كل مكان وفي جميع مواقع الشركة، كما تم جعل تدابير التباعد الجسدي إلزامية من خلال العديد من التعليمات الوقائية، والتي توصي على وجه الخصوص بتفضيل وسائل الاتصال والإرسال عن بُعد (الرسائل، والهاتف، وما إلى ذلك).

كما تم تنظيم أيام إعلامية وتوعوية لفائدة الموظفين، وذلك بالتعاون مع خدمة الطب المهني التابعة لمؤسسة الصحة العامة للقرب المتعاقد مع الشركة.

خلاصة

أهلك الوباء مختلف القطاعات خصوصا في الجزائر حيث أودى بحياة الآلاف من الأرواح البشرية وأحدث ثغرة اقتصادية عرقلت من شأنها مختلف النشاطات فقد تباينت الأثار الاقتصادية على النقل البحري للبضائع في الجزائر، حيث اصطدم القطاع بالركود التام في بداية الجائحة التي كانت على أوجها فسرعان ما اتخذت مجموعة من التدابير الوقائية الغير معتادة المتخذة من قبل السلطات العليا للوطن.

فقد سجل نشاط نقل البضائع انخفاضا في بداية الحجر الصحي ولكنه سرعان ما استأنف نشاطه نظرا لأهميته الاقتصادية في الحفاظ على خطوط التوريد، وضمان استقرار الأسواق و تموين شبكاتهم للتوزيع، وبالتالي فإن تبادلات البضائع على مستوى النقل البحري الجزائري لم تتأثر كثيرا، وظلت محافظة على نسق عملها في نقل المواد الغذائية والصناعية مثل الحديد وقطع الغيار.

أما فيمل يخص النقل البحري للمحروقات، فلم يتضرر كثيرا، باستثناء بعض الأعباء الإضافية المتعلقة بالحجر الاحترازي (نقل وإيواء الطاقم البحري)، المواد والمستلزمات الوقائية والإجراءات الإضافية لتعاقب الطواقم البحرية نظرا لاستحالة استخدام النقل الجوي، والتي يمكن اعتبارها أعباء ضئيلة مقارنة مع رقم أعمال شركات النقل البحري، علما أن هذه الأرقام لم تتأثر نظرا لوجود عقود سارية المفعول على المدى المتوسط والطويل بين المؤجر والمستأجر (le fréteur et l'affréteur).

برغم ان حالة موانئنا لم تعد قادرة على دعم الجيل الجديد من السفن، فهي بحاجة إلى إصلاح كامل وفوري لمواجهة عدة تحديات خاصة تحدي التصدير، فهناك ديناميكية اقتصادية و إنتاجية في البلد ولكن بسبب تنظيم سلسلة التوريد والتكاليف الإضافية التي ينطوي عليها ذلك لن تكون الجزائر قادرة على خلق رهان المنافسة في الأسواق الدولية لذلك يجب على الدولة الجزائرية تطوير من امكانيات موانئها لمواجهة القطاع المقل البحري العالمي.

"يستند التقدم في التكنولوجيا جعلها ملائمة بحيث لا يمكنك فعلاً ملاحظتها، بحيث تكون جزءاً من الحياة اليومية". بيل غيتس. وبالفعل اصبحنا نعيش تطور تكنولوجي رهيب دون الادراك لواقع تسابقنا مع الازمنة التي مرت على التاريخ. فقد تميز كل عصر وكل جيل بنظام تكنولوجي، اضفى سمة جديدة دفعت بعجلة الاقتصاد العالمي، نحو التجارة الخارجية ومهدت الطريق لتحقيق حاجات افراد المجتمع على نطاق اوسع والسماح بتداول مختلف الموارد المادية والمالية كذلك البشرية والخدماتية منها، فقد اصبحت هاته الانشطة ضرورية لا يمكن الاستغناء عنها. ولهذا اولى الاقتصاديين ومنذ القدم بقطاع النقل بصفة عامة وبالنقل البحري بصفة خاصة والذي يعتبر عصب الحياة لاقتصاد أي دولة نظراً لما له دور في تسهيل من عملية النقل باقل تكلفة ممكنة وبأحجام هائلة. فأن الجزء الأعظم من هذه المبادلات التجارية دولياً تتم عبر قطاع النقل البحري.

فإذا تطرقنا الى مفهوم النقل سيسهل علينا فهم طبيعة النقل البحري. والذي يعتبر حركة الركاب والبضائع بغية تحقيق غايات وإشباع احتياجات الشعوب والدول، من هذا المنطلق يمكن استخلاص تعريف بسيط يوضح مفهوم النقل البحري حيث يعتبر نشاطاً إنتاجياً من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة (اقتصادية، مكانية، زمنية) وذلك بنقلها من مكان تتوفر فيه إلى مكان تندر فيه، ما يساهم في تنمية اقتصاد دولة دون مصاريف وابعاء تهلك عاتقها، فالخدمات التي يقدمها هي مكملية للنشاط الانتاجي الذي تقدمه القطاعات الاقتصادية الاخرى سواء زراعية كانت او سياحية... الخ. ولأجل تحقيق الاداء على اتم وجه دون تداخل النشاطات مع بعضها البعض فكما يحتاج الاقتصاد للنقل البحري فان هذا الاخير كذلك يحتاج لعناصر داعمة ومساعدة ذات فعالية نذكرهم في ثلاثة نقاط اساسية لا يمكن الاستغناء عنها، حيث يأتي في مقدمتها "السفينة" والتي تعتبر اداة للملاحة البحرية كما لا يمكن اعتبار منشأة عائمة سفينة الا بتوفر بعض الشروط التي نص عليها المشرع الجزائري، فبطبيعة الحال كل دولة ولها قانون خاص بها يحكم و يسن قوانين لضبط النظام. فتتفرع السفينة الى عدة اشكال وهذا على اساس نشاطها، فنلاحظ السفن البحرية التجارية والتي تنقسم ايضا الى سفن النقل والمساعدة وهناك كذلك سفن لا تتعلق بنشاطها بالنقل البحري التجاري نذكر منها سفن الصيد والسفن الحربية، سفن الحاويات، سفن الدحرجة... الخ. ومع اختلاف طبيعة السفن فيتبعه بطبيعة الحال يتطلب تطبيق مفاهيم مختلفة في عملية تصنيف التكاليف وهذا يفرق بينه خبراء اقتصاد.

أما العنصر الثاني والذي يربط بين عملية النقل والسفينة يسمى بالميناء الذي يحتوي السفينة اثناء رسوها والذي من الواجب ان يكون مجهز بأحدث المنشأة والمعدات كذلك مزود بوسائط النقل والاتصالات وقد تتوفر فيه امكانية اصلاح السفن تجهزا لحدوث عطل/ خلل اثناء او بعد رسو السفينة. لذلك تعطي الدولة اهمية له. اذ يلعب دور الريادة في التجارة الخارجية فنمو اقتصاد اي دولة يعتمد على معدل نمو تجارتها

الخارجية فيمكن ربط هذا النمو بالإمكانيات التي تقدمها والميزات ذات كفاءة وجودة عالية الناتجة عن الفن التسويقي و المعايير متقونة الدراسة والاستراتيجية المتبعة.

وعلى حد سواء هناك مختلف انواع الموانئ نذكر منها ,موانئ صناعية ,تجارية ,طبيعية و شبه طبيعية واخيرا موانئ النفط. وكما هو ملاحظ كل ميناء و له نشاط محدد. ولهذا تعتمد اغلب الدول على رفع من المستوى العملي لأسطولها على نطاق اوسع حيث اصبحت الدول التي تحتوي على اكبر عدد من السفن هي التي تحكم الوسط البحري التجاري خاصة اذا كانت تعتمد على تنوع اساطيلها هذا ما يضيف ميزة جديدة للسوق الملاحي.

أخيرا وليس اخرا العنصر البشري حيث اصبح يقف على حافة الخطر فمع التطور التكنولوجي استبدل هذا العنصر بالآلات المتطورة رغم عدم سيرورة المنظومة الا باليد العاملة البشرية ولكن مع دراسة ميزانية العامة فقد توصل المحللون ان الامر مكلف لعدة مصاريف وتكاليف وكذلك اخذ الوقت في التدريب من اجل صقل المهارات و هذا ما يؤخر ادارة المنظومة المينائية.

ولكن في السنوات القليلة الماضية تدهور السوق الاقتصادي مما ادخل اغلب الدول في حالة ركود على اغلب القطاعات نتيجة لوباء مس جمجمة الخزينة المالية واهلك شعوب و اودى بحياة المئات من الاشخاص وجمد معظم النشاطات، فعلى سبيل الذكر فإن انهيار النقل الجوي خلال فترة الاغلاق العام والقيود المفروضة على السفر أدت إلى ضغوط مالية واقتصادية بالغة على جميع الجهات المعنية، إلى الحد الذي شكل خطورة تهدد استمرارية قطاع الطيران المدني حول العالم. وبما أن قطاعات عدة تعتمد في نموها وتطورها على الربط الذي يتيح النقل الجوي. فإن حالة التعطل التي أصابت هذه القطاعات الاخرى المعتمدة عليه قد أسفرت عن تداعيات واسعة النطاق على الاقتصاد العالمي, فقد تراجعت حالة الركاب العالمية بنحو 60% بحلول عام 2020 ما يعادل انخفاضا في عدد الركاب بنحو 7.2 مليار شخص مقارنة بعام 2019.

كما تراجعت اسعار النفط بشكل ملحوظ ,حيث يرتبط عنصر الطلب في الصدمة النفطية بالانخفاض الحاد في استهلاك النفط نتيجة التدابير الاحترازية لوقف انتشار الفيروس، بما في ذلك إغلاق المدن، وهو ما أدى إلى توقف النشاط الاقتصادي في جميع أنحاء العالم. ووفقاً لشركة الأبحاث النرويجية Rystad Energy، فإن الانخفاض بنسبة 10% في استهلاك النفط من عام 2019، أو حوالي 10 مليون برميل في اليوم، هو نتيجة انخفاض السفر جواً و براً وبحرا. ومن هنا يمكن ملاحظة الترابط المجمع بين القطاعات حيث اصبح التضرب متسلسل ينتقل من نشاط لآخر. وعلى الرغم من تأثر القطاع البحري الا انه عامة وفي الجزائر خاصة التأثر لم يكن ملحوظا، خصوصا فيما يتعلق بنقل المحروقات بداية الازمة الوبائية توقف هذا القطاع مؤقتا لدراسة الوباء الصادر في الواجهة ولكن المعاملات والتداولات التجارية العالمية استمرت نظرا للاتفاقيات والعقود الموجب اتباعها واخذها بعين الاعتبار حيث يحكم المؤسسات النفطية عقود متوسط وطويلة الاجل بين الشركات

الاجنبية في الوقت المحدد أي ان الاجراءات المتفق عليها في العقود لم تكبل بالفيروس المستجد بل كانت كالورقة الرابحة فقد اصبحت الشركات الاجنبية تقوم بحجز مختلف السفن والناقلات قبل الموعد المستحق خوفا من حدوث حالات استثنائية، فالمؤسسة الجزائرية SNTM HYPROC تستأجر الناقلات المنتجات البترولية لعملائها الدائمون Naftal, Sonatrach, كما تعمل كذلك مع مجموعة من شركات الدول العالمية مثل: بلجيكا، فرنسا، ألمانيا... الخ. اما النقل البحري للمسافرين فقد واجه صعوبات في التقدم حيث توقفت رحلات البحرية التي تربط الجزائر بمختلف بقاع العالم، إذ تجاوزت عتبة 14 مليار دينار، بما يعادل 1400 مليار سنتيم، بعد إلغاء 750 رحلة بحرية وفقدان قرابة 500 ألف مسافر، وأزيد من 150 ألف مركبة فبعدها اصبح الافلاس القارب الوحيد اقرت الدولة بزيادة في تذكرة الرحلة وهذا ما ادى الى نفور المجتمع من جهة و الى سرعة انتشار الوباء من جهة اخرى.

فبعدهما تربع الوباء على العرش الاقتصادي اصبح من الضروري اتخاذ احتياطات لتجنب خسائر مادية وبشرية. فاعتمدت الجزائر على جعبة من التدابير الاحترازية الضرورية التي تهدف الى رعاية مواطنيها وعلاقاتها الدبلوماسية والاقتصادية داخل وخارج الوطن فقد تم غلق الحدود مع العالم الخارجي كذلك تطبيق الحجر الكلي او الجزئي على بعض ولاياتها وهذا على حسب عدد الاصابات، الغاء جميع المنافسات الرياضية وقاعات الرياضة، الانتقال الى تطبيق التعليم عن بعد لجميع الاطوار وغلق المدارس والجامعات كذلك منعت صلاة الجمعة وغلق المساجد مع فرض غرامات مالية لكل من امتنع عن ارتداء الكمامات حضر التجمعات أي كانت سواء افراح أو غير ذلك وهذا لمنع انتشار الوباء.

ورغم توصل العلماء والتطور التكنولوجي الى علاج الا ان الوباء لازال الي يومنا هذا موجود ولكن على درجات طفيفة حيث بدا تعافي الاقتصاد العالمي والجزائري من جديد وفتحت ابواب التبادلات التجارية العالمية نتيجة لفتح الحدود.

ومن هنا نختم قولنا بأن الجزائر مازالت تتعافى لتحبي عجلتها الاقتصادية من صدمة الجائحة ومن اثار اسعار النفط وما مس خزينتها المالية ولا ننسى الاثار النفسية التي سببها كوفيد-19 للمجتمع الجزائري.

المراجع:

الكتب:

- أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة ومطبعة الأشعاع الفنية، 2001.
- أيمن النحراوي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، دار الفكر الجامعي، 2015.
- أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، 2009.
- سميرة إبراهيم محمد أيوب، اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية، الدار الجامعية، 2003/2002.
- ياسر محمود أحمد عبد الرحمان، النقل البحري والتجارة البينية، دار الإبتكار للنشر والتوزيع، جامعة القاهرة، 2017.
- Fatima-Zohra Mohamed Cherif, L'activité portuaire de l'Algérie: problème et perspectives, Alger opu 2004.

تقارير واستعراضات:

- إبراهيم حسين حسني، صناعة النقل التجاري البحري العربي بين الواقع والمأمول (دراسة بحثية)، الملتقي العربي الرابع للمنازعات البحرية اقتصاديات النقل البحري واستراتيجيات التنمية المستدامة، أكتوبر 2018.
- إحصاءات التجارة الخارجية للجزائر 2020 عن مديرية الدراسات والاستشراف، المديرية العامة للجمارك.
- تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، إعداد مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية، النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية أكتوبر 2009.
- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية unctad استعراض النقل البحري 2018.
- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية unctad استعراض النقل البحري 2019.
- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية unctad استعراض النقل البحري 2020.
- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية unctad استعراض النقل البحري 2021.
- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية unctad تقرير التجارة والتنمية 2020 استعراض عام : من الجائحة العالمية إلى الرخاء للجميع: تجنب ضياع عقد آخر.
- موجز قطاعي لمنظمة العمل الدولية: أزمة كوفيد-19 والشحن البحري وصيد الأسماك، أفريل 2020.
- Unctad stat conférence des nations unies sur le commerce et le développement: profile maritime Algérie 2020.
- Yvonne Rene de Cotret, et Ryan Ersnt Deloitte, COVID-19 L'avenir plus agile du transport de marchandises, Canada 2020.

المقالات:

- آمال قلبازة ويوسفي رشيد، لوجيستيك النقل البحري للبضائع -حالة الجزائر-، مجلة دفاتر بوادكس العدد 04، سبتمبر 2015.
- بولعراس صلاح الدين، الاقتصاد الجزائري في ظل تداعيات العالمية لجائحة كورونا بين الاستجابة الانيه والمواكبة البعدية، مجلة العلوم الاقتصادية المجلد 20 العدد الخاص حول الأثار الاقتصادية لجائحة كورونا سبتمبر 2020.
- ف.ز محمد الشريف وفوزية رميني، الموانئ الجزائرية: تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا-، العدد 07، 2011.
- فضيلة بوطورة ونوفل سمايلي، دور أليات النقل البحري في توزيع المنتجات البترولية مع الإشارة لحاله الجزائر، مجلة الدراسات والأبحاث الاقتصادية في الطاقات المتجددة، العدد 05، ديسمبر 2016.
- كرامة مروة ورحال فاطمة وخبيزة انفال حدة، تأثير الازمات الصحية العالمية على الاقتصاد العالمي أي تأثير كوفيد 19 على الاقتصاد الجزائري، مجلة التمكين الاجتماعي المجلد 02، العدد 02، جوان 202.
- لطيفة رجب وياسر أحمد محمد السباعي ومروان داودي قطاع النقل البحري (أو الذهب الأزرق) واجهة محورية لتحقيق التنوع والتنمية الاقتصادية للدولة الجزائرية، مجلة الميادين الاقتصادية، المجلد 03 العدد 01، ديسمبر 2020.
- M'hammed setti Fatima-Zohra Mohamed Cherif et César Ducruet, Les ports algériens dans la mondialisation : la fin du paradoxe ?, le Maghreb dans la mondialisation 2011.

المذكرات:

- رصاع حياة، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماجستير في الاقتصاد جامعة وهران، 2012-2013.
- Chetouane Ahlem, Le transport maritime des hydrocarbures en Algérie, mémoire de magistère en science économiques, Université d'Oran, 2012-2013.
- KERKOUR Nacerdine, Le rôle de la consignation dans la dynamique du transport maritime de marchandises Mémoire de fin de Cycle Pour l'obtention du diplôme de Master en Sciences Commerciales, IDIR Yacine Université Abderrahmane Mira De Bejaia, 2014-2015.
- KHADRA BRAHMA MEDJDOUB, Transport maritime en Algérie, insuffisances et opportunités «comparaison entre le port de Mostaganem en Algérie et le port de Tanger Med au Maroc», mémoire de magistère en management et commerce internationale, université de Mostaganem, 2016/2017.

01	يوضح النمو الإقتصادي العالمي 2017-2019 (النسبة المئوية للتغير السنوي).....	31
02	النمو في حجم تجارة البضائع 2016-2018 (النسبة المئوية للتغير السنوي).....	34
03	الأسطول العالمي حسب أنواع السفن الرئيسية 2018-2019 (ألف طن من الحمولة الساكنة والنسبة المئوية).....	38
04	ملكية الأسطول العالمي مرتبة حسب الحمولة الطننية الساكنة 2019.....	40
05	الأسطول الوطني قدرة النقل حسب نوع السفينة.....	67
06	يبين بعض تفاصيل أسطول الشركة.....	71
07	يبين بعض تفاصيل مداخيل الشركة من 2016 إلى 2019.....	77
08	يبين كمية المواد المنقولة من 2019 إلى 2021.....	78

07	.....2019 الى 1970	01	يوضح مدى التطور الذي شهده النقل البحري خلال الفترة ما بين
28	.....أنواع السفن	02	أهمية تطور الأسطول البحري العالمي حسب أنواع السفن
	.....مختارة (مليون من الأطنان	03	التجارة البحرية الدولية 100، حسب نوع البضائع سنوات
35	.....المحملة)		
39	.....2000-2018 (نسبة مئوية من الحمولة الطننية الساكنة) ..	04	النمو السنوي في الأسطول العالمي
41	.....مختار	05	النسبة المئوية للملكية للأسطول العالمي بلدان مختار
46	.....(one belt one road)	06	يبين طريق الحرير وطريق الحرير البحري
47	.....المشحونة	07	موانئ الأكبر في العالم في 2020 مع الأحجام المشحونة
51	.....(دولار/برميل)	08	المعدل الأسبوعي للسعر الفوري لسلة خامات أوبك 2018-2019
53	.....(مارس 2020)	09	الأسعار العالمية للنفط خلال الفترة (فيفري 2019، مارس 2020)
61	.....الجزائرية	10	خريطة الموانئ التجارية الجزائرية
71	.....الشركة	11	يبين كيف تنقسم الموارد البشرية في الشركة
74	.....للشركة	12	يبين الهيكل التنظيمي للشركة
75	.....(Direction Charteing&Operation) ...	13	يبين الهيكل التنظيمي لمديرية التعاقدات والعمليات
78	.....2021-2020-2019	14	كمية البضائع المنقولة خلال سنوات

Intertanko covid-19 ('coronavirus') clause – time charter parties

Notwithstanding any other term to the contrary in this charterparty, the vessel will not be required to call at any port, place, country or region if in the master's or owners' reasonable judgment there may be a risk of exposure of the crew or other persons on board to covid-19 ('coronavirus').

Should charterers order the vessel to a port, place, country or region which is presently or subsequently becomes affected by the coronavirus (the 'coronavirus affected area'), and if such order has not been refused in accordance with sub-clause 1 hereof then the following provisions to apply:

- a) if, prior to reaching the load or discharge port, in the reasonable judgment of the master or owners, the level of risk of exposure of the crew and other persons on board to the coronavirus becomes unacceptable, owners shall be entitled to request fresh voyage orders from charterers.
- b) if, following tender of notice of readiness, either prior to or during loading or discharge, in the reasonable judgment of the master or owners, the level or risk of exposure of the crew or other persons on board to the coronavirus virus becomes unacceptable, the vessel may proceed to a safe waiting place and owners shall be entitled to request fresh orders from charterers.
- c) Any time taken for the purposes of obtaining free pratique shall be charterers' account and shall not prevent the tender of a valid and effective notice of readiness.
- d) Charterers shall arrange at their time and expense for all appropriate inspections and certification, including but not limited to screening, cleaning, fumigation, quarantine of the vessel and/or crew or other persons on board and the obtaining of medical advice and/or treatment, as required at any port or place where the vessel calls under this charterparty
- e) Owners shall promptly provide any recent crew health records, evidence of the vessel's prior trading pattern, and other existing documentation required by the port authorities for the purposes of free pratique. Owners shall ensure that shore leave for any crew member in a coronavirus affected area shall be prohibited. should the vessel be boycotted, refused admission to port, quarantined, or otherwise deyaed in any manner whatsoever by reason of having proceeded to a coronavirus affected area, the vessel shall remain on-hire for all time lost and any direct losses, damages and/or expenses incurred by owners as a result shall be paid by charterers. in the event that the vessel is boycotted, refused admission, or otherwise delayed as stated above within 30 days after having been redelivered under this charterparty, then charterers are to compensate owners for all time lost as a result as if the vessel is still on hire, in addition to compensating owners for all direct losses, damages, and/or expenses which may arise as a result of the above.

Owners and charterers agree that the outbreak of coronavirus virus shall not be considered as force majeure or as a frustrating event of the charter party. The vessel shall have liberty to comply with all orders, directions, recommendations, precautionary measures or advice of any governmental or international authority and/or the flag state of the vessel relating to or arising as a result of the vessel being ordered to a coronavirus affected area. Charterers shall ensure that all bills of lading for cargo to be carried under this charterer party shall incorporate the above provisions.

Bimco covid-19 crew change clause for time charter parties 2020

(a) In addition to any other right to deviate under this contract, the vessel shall have liberty to deviate for crew changes if covid-19-related restrictions prevent crew changes from being conducted at the ports or places to which the vessel has been ordered or within the scheduled period of call. Any deviation under this clause shall not be deemed to be an infringement or breach of this contract, and owners shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.

(b) owners shall exercise the right under subclause (a) above with due regard to charterers' interests and shall notify charterers in writing as soon as reasonably possible of any intended deviation for crew changes purposes.

(c) Charterers shall procure that subclause (a) shall be incorporated into any and all sub-charter parties, bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage issued pursuant to this charter party.

(d) During the period of such deviation the vessel shall:

(i) Remain on hire, but at a reduced rate of hire of usd per day. In the absence of an agreed amount, fifty per cent (50%) of the hire rate shall apply. the cost of bunkers consumed shall be shared equally between owners and charterers.

(e) While the vessel is at the port of deviation all port charges, pilotage and other expenses arising out of such crew changes shall be for the owners' account.

59/ covid/ disease clause

Owners warrant that on delivery the vessel has no infection cases covid-19 onboard.

Owners to exercise due diligence in maintaining protective measures onboard at all times to minimize risk of infection from personnel boarding the ship during the tcp. If owners fail to exercise due diligence and as a result vessel is delayed, all time and costs to be for owners account and the vessel is considered off hire

COVID-19 CREW CHANGE CLAUSE FOR TIME CHARTER PARTIES 2020**BIMCO COVID-19 Crew Change Clause for Time Charter Parties 2020**

(a) In addition to any other right to deviate under this contract, the Vessel shall have liberty to deviate for crew changes if COVID-19-related restrictions prevent crew changes from being conducted at the ports or places to which the Vessel has been ordered or within the scheduled period of call. Any deviation under this clause shall not be deemed to be an infringement or breach of this contract, and Owners shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.

(b) Owners shall exercise the right under subclause (a) above with due regard to Charterers' interests and shall notify Charterers in writing as soon as reasonably possible of any intended deviation for crew changes purposes.

(c) Charterers shall procure that subclause (a) shall be incorporated into any and all sub-charter parties, bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage issued pursuant to this Charter Party.

(d) During the period of such deviation the Vessel shall:

(i)* remain on hire, but at a reduced rate of hire of USD per day. In the absence of an agreed amount, fifty per cent (50%) of the hire rate shall apply. The cost of bunkers consumed shall be shared equally between Owners and Charterers.

(ii)* be off-hire and the cost of bunkers consumed shall be for Owners' account.

(e) While the Vessel is at the port of deviation all port charges, pilotage and other expenses arising out of such crew changes shall be for the Owners' account.

* (d)(i) and (d)(ii) are alternatives. Delete whichever is not applicable. In the absence of deletions alternative (d)(i) shall apply.

ملخص

يعتبر النقل البحري من أكثر الوسائل استخداما في التجارة الدولية وأدت جائحة كورونا إلى اضطرابات هامة في النشاط البحري وتهدف هذه الدراسة؛ إلى تسليط الضوء على اهم الآثار الاقتصادية الناتجة عن أزمة كوفيد-19؛ أحد أكثر التحديات صعوبة في التاريخ المعاصر على الاقتصاد العالمي ومن خلاله على النقل البحري للبضائع؛ في العالم عامة وفي الجزائر خاصة؛ وبالرغم من أن الجائحة مازالت حاضرة ولم تختفي بعد الا ان مخلفاتها بدأت تظهر على الاقتصاد وفروعه. فالإجراءات الاحترازية المعتمدة من طرف الحكومات لمواجهة الوباء من خلال تقييد حركة التجارة الدولية والغلق الجزئي او الكلي للمصانع وتعطل عجلة الاستثمار والتوقف المؤقت للعلاقات التجارية الدولية؛ أدى الى التأثير السلبي على النقل البحري ومن تم على نقل المحروقات. وفي النهاية سنحاول الخروج بتوصيات واقتراحات لهوض بالاقتصاد الوطني وكذا بقطاع النقل البحري للمحروقات.

الكلمات المفتاحية: النقل البحري، جائحة كورونا، هيبروك للنقل البحري.

Résumé

Le transport maritime est l'un des moyens les plus utilisés dans le commerce international, et la pandémie de Corona a entraîné d'importantes perturbations dans l'activité maritime. Faire la lumière sur les effets économiques les plus importants résultant de la crise du Covid-19 ; L'un des défis les plus difficiles de l'histoire contemporaine à travers l'économie mondiale est le transport de marchandises; dans le monde en général et en Algérie en particulier; Bien que la pandémie soit toujours présente et n'ait pas encore disparu, ses vestiges commencent à apparaître sur l'économie et ses branches. Les mesures de précaution adoptées par les gouvernements pour faire face à l'épidémie en restreignant la circulation du commerce international, la fermeture partielle ou totale des usines, la perturbation de la roue des investissements et la suspension temporaire des relations commerciales internationales ; Cela a eu un impact négatif sur le transport maritime et donc le transport des hydrocarbures. Au final, nous essaierons de faire des recommandations et des suggestions pour l'avancement de l'économie nationale ainsi que du secteur du transport maritime des hydrocarbures.

Mots-clés: Transport maritime, pandémie de Corona, Hyproc.

Abstract:

Maritime transport is one of the most used means in international trade, and the Corona pandemic has caused major disruptions in maritime activity. Shed light on the most important economic effects resulting from the Covid-19 crisis; One of the most difficult challenges in contemporary history across the global economy is the transportation of goods; in the world in general and in Algeria in particular; Although the pandemic is still present and has not yet disappeared, its vestiges are beginning to appear on the economy and its branches. The precautionary measures adopted by governments to deal with the epidemic by restricting the flow of international trade, the partial or total closure of factories, the disruption of the investment wheel and the temporary suspension of international trade relations; This had a negative impact on maritime transport and therefore the transport of hydrocarbons. In the end, we will try to make recommendations and suggestions for the advancement of the national economy as well as the sector of maritime transport of hydrocarbons.

Keywords: Shipping, Corona Pandemic, Hyproc