

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم
كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
قسم العلوم التجارية



متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي مذكرة تخرج مقدمة ضمن
الشعبة: علوم تجارية التخصص: إمداد ونقل دولي

واقع قطاع النقل البحري في الجزائر

مقدمة من طرف الطالبين:

بلمعز عابد

طاهري كلثوم

أعضاء لجنة المناقشة

الصفة	الاسم واللقب	الرتبة	عن الجامعة
رئيسا	بوزيان العجال	أستاذ محاضراً	جامعة مستغانم
ممتحنا	بن شني يوسف	أستاذ محاضراً	جامعة مستغانم
مقررا	براهيمي عمر	أستاذ محاضراً	جامعة مستغانم

السنة الجامعية : 2021/2020

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

إهداء

نهدي هذا العمل المتواضع إلى كل من الوالدين الكريمين إلى الإخوة والأخوات.

و إلى كل من ساعدنا في إنجازه من قريب أو بعيد.

دون أن ننسى الأساتذة الكرام وزملائنا وزميلاتنا طلبة ماستر تخصص امداد و نقل دولي.

دون أن ننسى زملائنا في العمل عمال الرقابة المالية لدي بلدية مازونة وعمال الضرائب لدي بلدية

سيدي علي.

شكر وتقدير

اللهم لك الشكر ولك الحمد حمدا كثيرا طيبا مباركا فيه يليق بجلال وجهك وعظيم سلطانتك أن وفقتنا لإنجاز هذا العمل، لك الحمد حتى ترضى ولك الحمد إذا رضيت ولك الحمد بعد الرضى ...

أما بعد :

أتقدم بجزيل الشكر والامتنان العظيم إلى الاستاذ الدكتور ابراهيمي عمر على قبوله الإشراف على هذه المذكرة، وعلى كل ما قدمه لنا من توجيهات قيمة و آراء سديدة.

كما نتقدم بالشكر الى الأساتذة أعضاء لجنة المناقشة لقبولهم تقييم هذا العمل و اثرائه بأرائهم القيمة.

كذلك لا أنسى أن أشكر كل من قدم لنا يد المساعدة من أساتذة و أصدقاء كما لا ننسى موظفو المكتبة.

الفهرس

الفهرس :

I	إهداء.....
II	شكر و تقدير.....
III	الفهرس.....
V	قائمة الأشكال و الجداول.....
01	مقدمة عامة.....
الفصل الأول: مدخل نظري حول النقل	
04	مقدمة الفصل الأول.....
05	المبحث الأول: مفاهيم عامة حول النقل.....
05	المطلب الأول: تعريف النقل وتطوره التاريخي.....
10	المطلب الثاني: مكونات النقل.....
15	المطلب الثالث: أنواع النقل وكثافته في مناطق مختلفة بالعالم.....
22	المبحث الثاني: عموميات حول النقل البحري.....
22	المطلب الأول: نشأة و تطور النقل البحري.....
25	المطلب الثاني: تعريف النقل البحري.....
26	المطلب الثالث: أهمية النقل البحري.....
28	المبحث الثالث: خصائص و مكونات النقل البحري.....
28	المطلب الأول: خصائص النقل البحري.....
31	المطلب الثاني: مكونات النقل البحري.....
34	خلاصة الفصل الأول.....
الفصل الثاني: دور الموانئ في سيرورة النقل البحري	
35	مقدمة الفصل الثاني.....
36	المبحث الأول: مكانة النقل البحري.....
36	المطلب الأول: تطور دور الموانئ.....
39	المطلب الثاني: إدارة خدمات النقل.....
42	المطلب الثالث: النقل متعدد الوسائط.....
44	المبحث الثاني: الحاويات و امتيازاتها داخل الميناء.....
44	المطلب الأول: تعريف بالحاويات و لمحة تاريخية.....
45	المطلب الثاني: أنواع الحاويات المستعملة داخل الميناء.....
46	المطلب الثالث: امتيازات الحاويات داخل الميناء.....

47	المبحث الثالث: دور التكنولوجيا في تطوير النقل البحري.....
47	المطلب الأول: تكنولوجيا المعلومات و الاتصالات في النقل البحري.....
49	المطلب الثاني: التطور التكنولوجي في مجال الشحن و التفرغ.....
51	المطلب الثالث: الطرق الحديثة في دمج الشحن.....
52	خلاصة الفصل الثاني.....
	الفصل الثالث: النقل البحري في الجزائر ودوره في النمو الإقتصادي
53	مقدمة الفصل الثالث.....
54	المبحث الأول: النقل البحري في الجزائر.....
54	المطلب الأول: نشاطات الموانئ الجزائرية.....
60	المطلب الثاني: مشاكل ومعوقات الموانئ الجزائرية.....
65	المطلب الثالث: إستراتيجيات وآليات الجزائر في خدمة قطاع النقل البحري في الجزائر.....
67	المبحث الثاني: الأهمية الإقتصادية لقطاع النقل البحري.....
67	المطلب الأول: العلاقة بين خدمات نشاط النقل البحري وقطاع التجارة الخارجية.....
71	المطلب الثاني: العلاقة بين نشاط النقل البحري وتحسين مركز ميزان المدفوعات.....
73	المطلب الثالث: حركة التجارة الخارجية عبر قطاع النقل البحري.....
77	خلاصة الفصل الثالث.....
78	خاتمة عامة.....
81	قائمة المراجع.....

قائمة الأشكال :

الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
18	أهم أنواع النقل الرئيسية	1- I
54	خريطة توزيع الموانئ التجارية الجزائرية	2- III
73	مخطط نشاط الصادرات والواردات الجزائرية	3- III

قائمة الجداول :

الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
58	المبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية لسنة 2015	1- III
59	حركة النقل البحري للمسافرين 2000-2005-2010-2015	2- III
73	حركة الميزان التجاري الجزائري 2016-2019	3- III
74	حركة مجموع الصادرات والواردات عبر الموانئ الجزائرية خلال 2016	4- III
75	حركة مجموع الصادرات والواردات 2018-2019	5- III
76	أهم الدول/ الشركاء التجاريين الزبائن/الموردين للتجارة الخارجية الجزائرية	6- III

مقدمة عامة

يعتبر قطاع النقل عموماً أحد الأنشطة المحورية في تحقيق توازن بين مراكز العرض والطلب، وخلق المنافع المكانية والزمانية والتبادلية لمختلف المنتجات، وتحقيق نوع من التكامل مع شتى الاستثمارات في كافة اقتصاديات الدول.

ويبرز قطاع النقل البحري أو كما يسمى الذهب الأزرق على قائمة الأنشطة القطاعية الأخرى (الجوية والبرية) لما يتفرد به من خصائص، ويحققه من ميزات للتجارة الخارجية الدولية مقارنة بغيره من قطاعات النقل الأخرى، إذ يعد أحد ركائز التنمية الاقتصادية لمختلف دول العالم، حيث يسهم في تحسين ميزان المدفوعات لتلك الدول وإتاحة فرص التوظيف للأيدي العاملة الوطنية، وبناء وازدهار المدن التي تقع على البحار من خلال بناء المشاريع البحرية كالموانئ وأحواض بناء السفن والشركات الملاحية والمصانع وغيرها، هذه المميزات تزداد بازدياد الاعتماد على النقل البحري. كما يعد أرخص أنواع النقل جميعاً سواء من حيث التكاليف المادية أو الإمكانيات والقدرة على الشحن، ولا يحتاج للإنشاءات إلا في بداية ونهاية الطرق الملاحية كالموانئ والأرصفة البحرية، كما أن هذه الطرق الملاحية لا تحتاج إلى صيانة مكلفة أو إصلاحات كالنقل البحري أو النهري بالإضافة إلى أنه لا يوجد بها مشكلات أو عقبات، فهو يتحمل مسؤولية ما يقارب 90 % من إجمالي حجم التجارة العالمية وهو الشريان للاقتصاد العالمي، وذلك من خلال أهميته في تصريف فائض الإنتاج والحصول على الاحتياجات خاصة في ظل العولمة الاقتصادية، ومن أجل ذلك أصبح من الضروري ومن أجل الاندماج في الاقتصاد العالمي وضمان مكانة في الأسواق الدولية أن تواجه الجزائر مشكلاتها بإيجاد أساليب تطوير جديدة غير تقليدية وتوفير الموارد المالية الضرورية لذلك، من أجل إدارة وتشغيل الهياكل والوسائل، والبنى التحتية والفوقية المتواجدة بالموانئ بطرق أكثر عقلانية وأكثرها ربحية، وهذا من خلال الرفع من مستوى الأداء والكفاءة في التسيير.

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

ما هو واقع قطاع النقل البحري في الجزائر؟ وهل بإمكان الموانئ الجزائرية مواكبة التغير الحاصل في نشاط النقل البحري؟

1-التساؤلات الفرعية:

ولمعالجة هذه الإشكالية يستدعي الأمر طرح بعض التساؤلات الفرعية والمتمثلة في:

- ماهي البنية التحتية لقطاع النقل البحري في الجزائر؟
- ما علاقة التكنولوجيا في تطوير النقل البحري للنهوض أكثر بالاقتصاد الوطني؟
- ماهي التحديات التي يواجهها قطاع النقل البحري في الجزائر؟
- ما مدى مساهمة قطاع النقل البحري في دفع عجلة التنمية الاقتصادية؟

2- فرضيات البحث:

- وللإجابة على هذه التساؤلات يمكن وضع الفرضيات التالية:
- تمتلك الجزائر من المقومات والموارد ما يمكنها من النهوض بقطاع النقل البحري.
 - للتكنولوجيا دور أساسي لتقدم وتطور قطاع النقل البحري.
 - فشل في تسيير الموانئ الجزائرية من أهم التحديات التي يواجهها هذا القطاع.
 - إن الاستثمار في قطاع النقل البحري أثر على تنمية صادرات و واردات الدولة.

3- أهمية الدراسة:

يكتسي الموضوع أهمية بالغة وهذا نظرا لمعالجته جانب مهم في الاقتصاد الوطني، حيث يتناول قطاع النقل البحري الذي يعتبر من أهم قطاعات النقل الذي يساهم بنسبة كبيرة في التجارة الخارجية، فأكثر من 80% من حجم التجارة الخارجية يتم نقلها بحرا، بالإضافة إلى نقص تكلفته سواء بالنسبة لنقل المسافرين (الأفراد) أو نقل البضائع، حيث يعتبر النواة المركزية للتجارة الخارجية التي تعد ركيزة من ركائز الإقتصاد الوطني.

4- أهداف الدراسة :

تهدف الدراسة إلى إبراز واقع قطاع النقل البحري في الجزائر، ومكانته في التطور الإقتصادي وعلاقته بتحقيق التنمية الاقتصادية، بالإضافة إلى إبراز التحديات والعقبات التي تواجهها الموانئ و إقتراح طرق لتنمية كفاءتها وبالتالي زيادة النمو الإقتصادي.

5- أسباب إختيار الموضوع:

إن إختيار الموضوع نابع من الأهمية الإقتصادية لقطاع النقل البحري، وأثره على النمو الإقتصادي في عصر إنفتاح الأسواق الدولية و إنتشار ظاهرة العولمة، كما أن موضوع الدراسة مرتبط بالتخصص " إمداد ونقل دولي".

6- صعوبات الدراسة:

قلة الكتب الجامعية ونقص المراجع التي تتحدث عن واقع النقل البحري في الجزائر.

7- منهجية البحث:

في إطار إنجاز هذا العمل إعتدنا على المنهج الوصفي للتعرف على مضمون ومحتوى القطاع من الناحية النظرية، لغرض دراسة كل الظواهر والعوامل التي أثرت في معطيات الموضوع وفرضياته، كما إعتدنا في الفصل الأخير على المنهج الإحصائي التحليلي لتحديد العوامل المسببة والحلول المقترحة، وذلك من خلال الإطلاع على المادة العلمية المتوفرة والمتكونة من الكتب والمذكرات، بالإضافة إلى الدوريات والجرائد والتقارير ولمواقع الإلكترونية.

8- تقسيم البحث:

من أجل الوصول إلى الهدف من وراء هذه الدراسة والإجابة على الإشكالية وكذا الأسئلة الفرعية، وإختبار الفرضيات المدرجة قمنا بتقسيم الدراسة إلى ثلاث فصول مختلفة كلها ذات طابع نظري، حيث تطرقنا في الفصل الأول بتقديم الإطار النظري لكل من قطاع النقل بصفة عامة وقطاع النقل البحري بصفة خاصة، ويحتوي على ثلاثة مباحث كل مبحث يتكون من ثلاث مطالب، أما في الفصل الثاني تحدثنا عن دور الموانئ في سيورة النقل البحري، وقسمناه إلى ثلاث مباحث لكل واحد منه ثلاث مطالب، وفي الفصل الأخير سلطنا الضوء على دور النقل البحري في النمو الاقتصادي ويشمل مبحثين إثنين، لكل منهما ثلاث مطالب.

الفصل الأول:

مدخل نظري حول النقل

مقدمة الفصل الأول

شهد قطاع النقل تطور عبر الزمن و سجل فيه التاريخ أهم الأحداث التي لم تغير من مفهومه و إنما غير من وسائله و هياكله وفق أحدث التكنولوجيات السائدة في زمانها، والتي يسرت الحركة للإنسان بعد أن كان يعتمد على طاقته البدنية من قبل فقط.

و يعد النقل عموماً والنقل البحري خصوصاً من أهم المؤشرات التي يتم الحكم بها على مدى تقدم البلد أو تخلفه لما يؤمنه من حركة و فعالية للاقتصاد و المجتمع، و في هذا الإطار يعبر كل من الاقتصادي الكبير ألفريد مارشال بقوله: "إن أبرز عامل في العصر الحديث هو أن الثروة ليست في الإنتاج و إنما في النقل"¹ و يقول كيبلينغ "إن النقل هو الحضارة"².

يعد النقل البحري وسيلة هامة من وسائل النقل عامة و النقل الدولي بصفة خاصة وعلى هذا الأساس ارتأينا تقسيم هذا الفصل الى ثلاث عناصر:

- عموميات حول النقل.
- عموميات حول النقل البحري.
- خصائص و مكونات النقل البحري.

¹ أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة الاشعاع الفني، 2001، ص15.

² حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للمكاتب، مصر، 1998، ص10.

المبحث الأول : مفاهيم عامة حول النقل

تم الاهتمام في هذا المبحث بالعديد من الجوانب التي تندرج ضمن المفاهيم العامة للنقل، تمثلت في كل من تقديم تعريف النقل وتطوره التاريخي، أنواع النقل ومكوناته، الخدمة بشكل عام والخدمة في ميدان النقل بشكل خاص.

المطلب الأول : تعريف النقل وتطوره التاريخي

يعتبر النقل من الأنشطة المرتبطة بحياة الفرد الذي يسعى دوما لإدراجها في أولويات اهتماماته وذلك لإشباع حاجته الشخصية والاجتماعية والاقتصادية، وبدا هذا المفهوم يظهر في حياة الإنسان منذ إن اتسمت بالترحال والاستقرار، وذلك نتيجة الحركة والسكون التي يعرفها ومع مرور الزمن تطورت حياة الإنسان وتغيرت وازدادت تعقيدا فتعددت الآراء حول تعريف مصطلح النقل.

1- تعريف النقل:

يعني النقل ببساطة عملية الانتقال من مكان إلى آخر، وهناك عدة تعاريف من بينها تعريف شيري الذي عرفه على انه: "وسائط مهمتها نقل الأشخاص والبضائع على شبكة الطرقات"¹ كما عرفه الخبير في شؤون النقل لدى البنك الدولي للإنشاء والتعمير هانز ادلر بأنه : "يعبر عن خدمة أو حدث لإيصال مراكز الإنتاج والمناطق الأهلة بالسكن ببعضها"²، في حين عرفه الاقتصادي الانجليزي جي ام تومسن بأنه "على الأغلب خدمة وسيطة ووسيلة إلى هدف دون أن تكون هدفا بذاتها ويكون الهدف المقصود تغييرا في الموقع سواء بالنسبة للناس أو السلع".

وفي تعاريف أخرى يعني النقل: "زيادة المنافع عن طريق حمل الأفراد والمتاع والسلع والمعارف والتقنيات ورؤوس الأموال من موضع إلى موضع آخر، باستخدام وسائل ووسائط مختلفة النوع والسرعة والسعة، عبر المسافات والأبعاد المتباينة، وفق اقصر الطرق وأيسرها واكل تكلفة، و في أقل وقت ممكن". وهناك من يعرفه بأنه: "نشاط متعلق بوظائف الإنتاج"³. أو أنه: "وسيلة مادية حوي مجموعة من التقنيات المسطرة من أجل نقل الأشخاص والبضائع"⁴.

أما في تعريف القانون الجزائري للنقل فعرف حسب المادة 16 من القانون رقم 17/88 المؤرخ في 10مايو سنة 1988 بأنه: "يعد نقلا كل نشاط ينقل بواسطة شخص طبيعي أو معنوي*أشخاصا أو بضائع من مكان لآخر على متن مركبة مهما كان نوعها"⁵.

و بناءا عن غزارة التعاريف المتنوعة التي أطلقت على النقل يمكننا وضع تعريفا له بمفهوما الخاص بأنه يتمثل في: " نشاط خدمي يعبر عن حركة الأشخاص والبضائع وغيرها من المنقولات عن طريق مركبة مهما كان

¹ محمود جواد عباس شيع، واقع النقل في مدينة النجف الأشرف، بحث منشور في مجلة " آداب الكوفة " العممية المحكمة، العدد السادس، 2010، ص 1

² محمود جواد عباس شيع، مرجع سبق ذكره، ص 1

³ Frybourg Michel. L'innovation dans les transports. France, paradigme, 1986. p 11.

⁴ Ziv Jean Claude et Napoléon Charles. Le transport urbain. France, Dunod, 1981. p 1

⁵ الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، قانون رقم 17/88 يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، الجزائر، 1988، ص 785.

نوعها (سيارة، طائرة، باخرة)....، بحيث تتوقف حركتها على مدى ملائمتها للوسط الذي تسلكه (بري، جوي، بحري)، بهدف خلق منفعة في المكان و الزمان".

* يقصد بالشخصية المعنوية مجموعة من الأشخاص أو الأموال ترصد لتحقيق مصالح وأهداف يعجز الفرد عن تحقيقها، ويصبح هذا الشخص القانوني أو المعنوي يتمتع بأهلية تسمح له من اكتساب وتحمل الالتزامات، وتنقسم الشخصية المعنوية إلى قسمين: الشخصية المعنوية الخاصة التي تخضع لأحكام وقواعد القانون الخاص، الشخصية المعنوية العامة التي تخضع للقانون العام.

2- التطور التاريخي للنقل:

تعد وسائل النقل البري من أقدم وسائل النقل التي عرفها الإنسان منذ بداية الحياة على سطح الأرض وكان هو الوسيلة الأولى في ذلك من خلال اعتماده على قدرته العضلية من مكان لآخر، ناقلا حمولته إما على ظهره أو كتفه أو على رأسه، وبعدها اعتمد في تنقله على استخدام الحيوانات راكبا أو حاملا حمولته على ظهورها مباشرة إلى أن اكتشف جر الحمولة على الأرض التي سهلت عليه عملية النقل آنذاك، واختار بعض فصائل الحيوانات وروضها لخدمته في ذلك.¹

ومنذ عام 300 قبل الميلاد استعمل سكان بابل القدماء عربات نقل بأربع عجلات، وانشأ الرومان في الفترة 360 قبل الميلاد شبكة طرق تربط إمبراطورياتهم ببعضها مستخدمين الصخور في فرشها وعجائن جيرية تعمل على تماسك الحجارة، ووضعوا فواصل حجرية تحدد ممرات المشاة وممرات العربات التي تجرها الحيوانات.

وفي الفترة الممتدة ما بين نهاية القرن السابع عشر وأوائل القرن الثامن عشر قام عدد من المهندسين منهم ترساغوت و تلفورد و مكادم بتطوير تقنية لإنشاء الطريق وذلك بالتركيز عن تصريف مياه الأمطار، واستعمال الحجارة ذات الحجم المتوسط في الأساس السفلي للطرق والحجارة ذات الحجم الصغير الممزوجة بالماء والزيت في الطبقة العليا²

وفي عصر السيارة وصلت السيارة إلى شكلها النهائي تقريبا عندما تمكن المخترع البلجيكي "جين اتي لينور" من صناعة أول محرك غاز عام 1860 الذي يعمل بفكرة الاحتراق الداخلي، واستمرت التجارب والاختراعات في تطوير هذا المحرك حتى طور المهندس الاتونوكلاسي المحرك الانفجاري عام 1874.

وبحلول عام 1885 تم تصنيع السيارة وعرضها في السوق بعد أن قام الألمانيان دايملي وبنز من تصميم أول مركبة في العالم³. وتم استخدام الإطارات الهوائية عام 1888⁴. وبعد ذلك بسنتين أي سنة 1890 أسس المهندس الفرنسيان رينيه بنهارد و اميل ليفاسور أول مصنع للسيارات في فرنسا في عام 1890 وفي الفترة الممتدة ما بين 1870 و 1898 طور المحرك إلى محرك يسير بالبزين، ومع ازدياد استخدام السيارة زاد التطوير في جميع أجزاءها الأخرى كالكوابع والإطارات والإضاءة وغيرها، ومع حلول عام 1928 التفت المصممون إلى الاستفادة من المحرك

¹ حسام سليمان عيد، الجامعة الإسلامية غزة، متاح على الموقع الإلكتروني التالي <http://site.iugaza.edu.ps/heid/files/chapter-52.p136>

² ويليام، وهاي، ترجمة: سعد عبد الرحمان القاضي، أنيس عبد الله التنير، مطابع جامعة الملك سعود، السعودية، 1999، ص 21

³ محمد توفيق سالم، هندسة النقل والمرور، دار الراتب الجامعية، الأردن، 1985، ص 21

⁴ ردينة عثمان يوسف، إدارة خدمات النقل الجوي، دار المناهج للنشر والتوزيع، عمان (الأردن)، 2009، ص 189.

الانفجاري لاختراع آليات ومعدات تفيد في مجال الزراعة، وبدؤوا في إنتاج الجرار الزراعي بمحرك الديزل بعد إجراء تجارب عديدة.

وفي عصر النقل بالسكك الحديدية الذي يعد احد الثورات الشهيرة في مجال النقل والذي كانت بدايته في النصف الأول من القرن التاسع عشر حيث كانت الريادة فيه للبريطانيين عام ، 1825 ثم الولايات المتحدة الأمريكية عام 1831 وبعد ذلك تبعها بلجيكا سنة 1935 وبعدها فرنسا عام 1941¹.

ومن أهم التواريخ التي سجلت في تطور السكة الحديدية لا نعلم متى قام البريطاني جيمس وات بصناعة أول قاطرة بخارية.

وفي عام 1803 نجح البريطاني ريتشارد تريفيثيك في تصميم قاطرة بخارية تجر عربات، وفي عام 1804 سارت أول قاطرة بخارية على سكة حديدية بطول 15 كلم وكانت القضبان الحديدية لهذه السكة من الفولت، ويعتبر البريطاني جورج ستيفنسون أبو السكك الحديدية في العالم من خلال تصميمه لقاطرة بخارية تحمل اسم لوكمترول سنة 1814، وبعد سنة 1820 اخذ الجر البخاري ينتشر بسرعة فائقة تحت إشراف الإخوة ستيفنسون الذين قاموا ببناء أول مصنع للقاطرات البخارية وكان هذا الانتشار إلا في إنجلترا إلى غاية 1929².

وصنفت السكة الحديدية رسميا في إنجلترا كوسيلة هامة للنقل عام 1825، و في نفس السنة تم استخدام القاطرة لوكمترول بشكل تجاري لأول مرة في نقل الفحم، و ادخل ستيفنسون عام 1930 تعديلا و تطويرا على قاطرته الجديدة سماها روكي و التي تعتبر المولد الحقيقي للسكك الحديدية وسارت بين مدينة مانشستر وميناء ليفربول.

أما في سنة 1942 بدأت المحاولات في استخدام الجر الكهربائي على خط ايدنبرغ وغللاسكو ولكنه لم يستطع مزاحمة الجر البخاري لان سرعته لم تتجاوز آنذاك 6كم / سا. وفي سنة 1970 وضع وستنكهاوس في الولايات المتحدة الأمريكية كبح القاطرات بواسطة الهواء المضغوط والذي لا يزال استخدامه لحد الآن إلا انه في نفس السنة تم ظهور أول عربة تحتوي على أسرة للنوم، وأول عربة تحتوي على أجهزة للتبريد. وخلال سنة 1880 ظهرت أول عربة تجر بالبخار والترامواي في ألمانيا، وبدأ في نفس السنة شق الإنفاق المخصصة للسكك الحديدية في المناطق الجبلية، وبعدها بعشر سنوات ظهرت قاطرة كرامبتون في فرنسا والتي سارت بسرعة 144كم / سا .

وفي بداية القرن العشرين وتحديدا في سنة 1900 تم افتتاح أول ميترو في فرنسا (باريس) وبعدها بسنة ظهر أول قطار معلق على سكة واحدة في ألمانيا إلا أن الفشل كان حليفه، أما في سنة 1903 انتشر استعمال الجر الكهربائي في جر القاطرات خاصة في ألمانيا بسرعة 210كم/ سا، كما ظهرت لأول مرة قاطرات الديزل في سنة 1912.

¹ حسام سليمان عيد، مرجع سبق ذكره، ص 152-153.

² عبد الكريم الحلي، السكك الحديدية، مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية، حلب (سوريا)، الطبعة الثانية، 1973، ص 7.

أما فيما يخص النقل عبر الأنابيب فقد استخدمت منذ عشرات السنين كوسيلة لنقل المياه من أجل الاستخدامات المنزلية، ولكن الاهتمام بها وكوسيلة نقل ارتبط أساساً بنقل البترول الخام الذي تم اكتشافه في بنسلفانيا بالولايات المتحدة الأمريكية عام 1856، وتم فيها مد أول خط أنابيب ناجح لنقل البترول من الحقول المنتجة سنة 1865 الذي كان طوله حوالي 06 أميال¹ وقطره 05 سم ليضخ يوميا 500 برميل وسمح استعمال اللحام في توصيل الأنابيب عوضاً عن استعمال البراغي في تطوير أنابيب قوية قادرة على تحمل ضغط عال والضخ لمسافات طويلة، فقد بلغ طول أول أنبوب لنقل الغاز الذي انشأ عام 1911 على الطريقة الحديثة 305م في مدينة فيلادلفيا، كما انشأ أول أنبوب للضغط العالي بطريقة اللحام الكهربائي عام 1920، ومنذ 1920 جعل اللحام الكهربائي من الأنابيب ذات نوعية جيدة حقيقة واقعية.

وفي إطار النقل المائي فقد تطور فن الملاحة من الاعتماد على التيارات المائية والتجديف اليدوي إلى استعمال السفن الشراعية إلى إن تم في أواخر الثلاثينات من القرن العشرين استعمال السفن التي تعمل بمحرك ديزل والتي حلت محل السفن البخارية، ووضعت محركات السفن النهرية داخل غاطسها لتسهيل استعمالها في المياه الضحلة، وتراوحت قوة تلك السفن ما بين 1000 و 5000 حصان، وطولها ما بين 36م و 63م وعرضها بين 6م و 18م، وتزيح ما عمقه 2.5م من الماء.

أما بخصوص النقل الجوي فمد القدم والإنسان يتطلع إلى التحليق كالطيور ولكن في البدء كانت النتائج مأساوية حتى القرن العشرين، ففي سنة 1900 نجح العالم الألماني زبلن في إنشاء سفينة هوائية وإقلاعها بشكل صاروخي مصنوعة من الالمنيوم وذات طول 128م وكانت مزودة بـ 16 كيساً من الهواء مملوء بغاز الهيدروجين (أخف من الهواء) وتسير بمحركين قوة كل منهما 16 حصاناً من نوع دلمر واستطاعت هذه السفينة والتي تزن 9طن من الإقلاع والوصول إلى سرعة 32كم / سا، وتم استخدامها في مهام الاستطلاع والقصف الجوي فوق الجزر الانجليزية خلال الحرب العالمية الأولى، وكانت ألمانيا السباقية في صنع السفن الهوائية ثم تبعها إنجلترا ثم الولايات المتحدة الأمريكية غير أنه مع الصعوبة التي واجهتها هذه السفن من حيث التحكم فيها أثناء مواجهة العواصف وتكلفة صنعها وتشغيلها المرتفعة وضعت حداً لتطوير تصميمها واستعمالها.

وفي سنة 1903 نجح الأخوان رايت بالطيران لمدة 03 دقائق بطائرة أثقل من الهواء وذلك في كيتي هوك بولاية كارولينا الشمالية، حيث دفعت بمحرك ديزل قوته 16 حصان يدار بالبزين، وتم استعمال الطائرات في الحرب العالمية الأولى للاستطلاع والهجوم بالقنابل على مواقع العدو وطور آنذاك جسم الطائرة وشكلها وكان أهم تقدم تصميم محرك خفيف الوزن يعتمد عليه.

وبعد الحرب العالمية الأولى أصبح الطيران داخل الولايات المتحدة الأمريكية وبين القارات وحتى حول العالم أمراً واقعياً، واستعملت الطائرات لنقل البريد عبر الولايات المتحدة منذ عام 1916، وفي عام 1925 سمحت الحكومة الاتحادية لشركات الطيران التجارية للتعاقد مع مصلحة البريد لنقله جواً، وفي عام 1938 صدر مرسوم الطيران المدني وصناعة النقل الجوي وضبطهما.

¹ محمد التهامي طواهر، أمال رحمان، تأثير النفط على البيئة خلال مرحلة النقل "الجزائر"، مجلة الباحث، جامعة ورقلة (الجزائر)، العدد 12، ص 20.

وفي عام 1940 أصبح من الممكن إنشاء خدمات طيران تجارية مربحة ومأمونة نتيجة التقدم في تطوير محركات الطائرات والاتصال اللاسلكي ووسائل الملاحة الالكترونية، وتعد طائرة دي سي 3 ذات المحركين والتي تتسع لـ 11 راكبا و 03 ملاحين وسرعة تبلغ 290 كم/سا مثلا على ذلك .

وقد سمح استعمال الوقود سريع الاشتعال والتحكم بالضغط داخل الطائرة بما يتلاءم مع طبيعة الإنسان الطيران في الطبقة العليا للغلاف الجوي ممكنا، كما ساعد استخدام الرادار في زيادة الراحة والأمان خلال الطيران، كما ساهمت علوم التربة وهندسة المدارج في قدرة الطائرة على الهبوط بسلام. ومع اختراع المحرك النفاث أصبح من الممكن تصنيع طائرات تنقل 500 شخص كطائرة البوينغ 848 وطائرة ال دي سي 10، وتطوير الصواريخ ذات الصنع الألماني التي استخدمت في الحرب العالمية الثانية ومكنت الإنسان من التطلع للفضاء الخارجي، وفي هذا المجال استطاع علماء الطيران من صنع طائرات تفوق سرعة الصوت وذلك لأغراض عسكرية، ونجحت الجهود الفرنسية – الانجليزية في صنع طائرة الكونكورد التي استعملت في النقل التجاري الجوي، ونجحت الروس في صنع طائرة طوبوليف إلا انه تميزت هذه الطائرات بارتفاع تكاليف تصميمها وتشغيلها¹.

ومن الابتكارات الأكثر نجاحا في صنع الطائرات اختراع المروحية التي أثبتت نجاحها في خدمات النقل الجوي التجاري والعسكري من حيث نقل الأشخاص والبضائع إلى المناطق الوعرة.

¹ ويليام، و.هاي، ترجمة: سعد عبد الرحمان القاضي، أنيس عبد الله التنير، مرجع سبق ذكره، ص 31.

المطلب الثاني : مكونات النقل

لم يقتصر قطاع النقل على الناقل والمنقول فقط وإنما يحتوي على عدة عناصر أخرى كقوة الدفع ومختلف الهياكل القاعدية التي تعد عامل أساسي اليوم في القيام بعملية النقل، ومنه فهو يتكون من :

أ . وسيلة النقل :عرفت وسائل النقل تطورا ملحوظا بمسايرة التطور التكنولوجي عبر الزمن، وتنوعت بتنوع أوسطها وعرفت بأنها: "تلك المركبة المستعملة في نقل الأشخاص أو البضائع أو كلاهما¹". كما وضع لها تعريف آخر على أنها: "جهاز ميكانيكي ذو حركة يستخدم في نقل الأشخاص أو البضائع، يتميز بسرعته وحمولته المختلفة ويسلك شبكة الطرق"².

ب - القوة المحركة (قوة الدفع): وتتمثل قوة الدفع في ثلاثة أنواع تطورت بتطور ممارسة الإنسان لعملية النقل بحيث لا تزال تستعمل كلها لحد الآن وهي:

-قوة الدفع البيولوجية: والتي تتمثل في استخدام القوى العضلية للإنسان والحيوان.

-قوة الدفع الطبيعية: والتي تتمثل في استخدام مجاري المياه والرياح لتحريك السفن إلى غير ذلك.

-قوة الدفع الميكانيكية: والتي بدأت باستخدام البخار وانتهت بمولد الاحتراق الداخلي عن طريق مصادر الطاقة المختلفة.

ج. الطريق: يعد الطريق العنصر الأساسي في عملية النقل باعتباره العامل الذي تتوقف عليه حركة وسيلة النقل والمحدد الرئيسي في تحديد اتجاهاتها، وينقسم الطريق إلى قسمين طريق طبيعي وطريق صناعي. فالطريق الطبيعي هو الذي يكون مجهزا طبيعيا دون أية استثمارات لإنشائه، ولا يحتاج إلى نفقات صيانة مما يجعله أرخص الطرق، ويتمثل هذا النوع من الطرق بنسبة قليلة من شبكة الطرقات في الوسط البري مقارنة بما يشكله من ينما يتمثل الطريق الصناعي في كل الطرق التي وضعتها يد الإنسان على سطح الأرض، بحيث تتطلب هذه الطرق في إنشائها استثمارات ضخمة مع بقائها في حاجة دائمة إلى صيانة ويتأثر انجازها وتصميمها بالطبيعة الجغرافية التي يقام عليها الطريق، وتنقسم شبكة الطرق البرية إلى قسمين هما:

- طرق السيارات: تصنف طرق السيارات لعدة اعتبارات كحجم المرور ووظيفة الطريق وأهميته، ونميز في ذلك عدة أنواع للطرق هي³:

- الطرق الدولية: تتميز الطرق الدولية عن غيرها بخدمات مرورية أفضل، ويجب أن تكون هذه الخدمات واضحة وجليية حسب الإرشادات الدولية، وتكمن وظيفتها في ربط الدول المجاورة ببعضها البعض.

- الطرق الوطنية: ويطلق عليها كذلك الطرق الرئيسية، وتتميز هذه الطرق بتصميم فني عالي وتكمن وظيفتها في ربط العاصمة بمدنها الهامة وموانئها وأطراف الإقليم ببعضها البعض.

¹ ولد كسكوسة حكيم، النظام القانوني المرفق بالجزائر، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، 1996، ص 36.

² سليم بوقنة، دراسة نوعية الخدمة لدى مستعملي النقل الحضري الجماعي "دراسة ميدانية في مدينة قسنطينة"، مذكرة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة منتوري بقسنطينة (الجزائر) 2005 ص 69.

³ نجلاء غرابي حرم ميلي، النقل شبه حضري بولاية عنابة، جامعة منتوري بقسنطينة (الجزائر)، 2009، ص 54. (بتصرف)

- الطرق الولائية: ويطلق عليها كذلك اسم الطرق الثانوية أو الطرق الرابطة نتيجة ربطها للطرق الوطنية ببعضها البعض، وهي مخصصة للنقل داخل مجال الولاية وتتميز بعدم استقرار أطوالها بفعل ترقيتها إلى طرق وطنية أو بفعل ترقية الطرق البلدية.

- الطرق البلدية: وهي طرق فرعية تكمن أهميتها في تهيئة المجالات الريفية وفك العزلة عن المناطق المهمشة وربطها بالمناطق الكبيرة.

- المسالك الريفية: وهي تعمل على إيصال المناطق المبعثرة ببعضها البعض وتمتد داخل تراب البلدية ويمكن أن تأخذ أنواع الطرق الخاصة للنقل بالسيارات أشكالاً أخرى هي:

- الطريق السريع: لا يوجد تعريف للطريق السريع متفق عليه، فمفهوم الطريق السريع على سبيل المثال في الولايات المتحدة قد ينسحب هذا المصطلح على الطرق العامة وفي الأدبيات الأمريكية فإن هذا المصطلح شائع جداً ويقصد بها الطرق الرئيسة الكبرى، غير أن استخدام اللفظ عند الإنجليز قد يختلف قليلاً عن نظيره الأمريكي بحيث يعني تحديداً كل طريق رئيسي متاح الاستخدام للجمهور، وفي وجود مجموعة من الطرق المتداخلة والمربطة بعضها البعض في حين يطلق عليها مصطلح نظام طرق سريعة أو شبكة طرق سريعة أو نظام نقل سريع على المستويات الوطنية ذلك أن لكل دولة نظامها (النظام الوطني للطرق السريعة)، ومنه نجد أن التعريف الاصطلاحي للطرق السريعة مختلف عند الأمريكيين منه عند الإنجليز¹.

وفي القانون الجزائري يعني الطريق السريع بأنه "طريق أو مقطع من طريق لا يمكن أن تقطعه طرق أخرى أو سكة حديدية، ويمكن منعه على بعض المستعملين والمركبات، ويشمل في كلا اتجاهي حركة المرور على وسط طريقين متميزين ذوي اتجاه وحيد يتشكل كل واحد منهما على مسلكي مرور على الأقل وقد يفصل بينهما شريط أرضي وسطي"².

- الطريق السيار: وهو الآخر الذي عرفه القانون الجزائري بأنه: "طريق أعد وأنجز خصيصاً للمرور السريع للسيارات لا يقطعه طريق أو سكة حديدية أو ممر للدراجين، ولا يمكن الدخول إليه إلا في نقاط مهيأة لذلك ولا يؤدي أي ملك متاح، ويشتمل في اتجاهي حركة المرور على وسطي طريقين متميزين ذوي اتجاه وحيد يفصل بينهما شريط وسطي غير مخصص للمرور"³.

- الطرق الحديدية (السكك الحديدية): تعود التطورات التي طرأت على النقل السككي من سرعة وحمولة إلى تحسين الطريق الحديدي وسلامته، ففي بداية عصر السكك الحديدية كان وزن المتر الواحد من القضيب الحديدي المستخدم في الطريق الحديدية 20 كيلو غرام، وأصبح حالياً متوسط وزنه 50 كيلو غرام وهو ما زاد الأمر كلفة. كما يوجد اختلاف في أنواع الخطوط الحديدية المستخدمة بالعالم من حيث المقاييس، أي المسافة

¹ الأصم عبد الحافظ أحمد الأصم، القواعد الجغرافية للطرق السريعة، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، دون سنة نشر، ص6.

² الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 45، 07 شعبان عام 1430 هـ الموافق لـ 29 يوليو سنة 2009، ص 4.

³ المرجع السابق نفسه، ص5.

الفاصلة بين زوج من سكة الحديد والتي يتم حسابها عن طريق البعد بين الحواف الداخلية لرأس السكة، ونميز في ذلك وجود ثلاثة مقاييس في العالم وهي¹ :

-السكة الضيقة: ويبلغ اتساع قضبانها 1.06 مترا.

-السكة العادية: ويبلغ اتساع قضبانها 1.43 مترا.

-السكة العريضة: ويبلغ اتساع قضبانها 1.6 مترا.

ومن المساوي التي تترتب عن اختلاف المقاييس بين الدول عدم الاتصال بين شبكاتها الحديدية مما يؤدي إلى تشكل عائق يعمل على الحد من توسع حركة النقل السككي. كما ينعكس عن ذلك زيادة تكاليف النقل نتيجة إعادة التفريغ والشحن التي تتم بين القطارات عند الحدود الدولية إضافة إلى تلف بعض المنقولات. ويتطلب استخدام كل من طرق النقل بالسيارات والطرق الحديدية العديد من الخصائص والمواصفات التي يجب مراعاتها يمكن تلخيصها فيما يلي:

- وجود الإشارات والعلامات الإرشادية.

- إقامة الجسور والإنفاق عند التقاطعات ومدخل المدن تجنباً للازدحام.

- عدم وجود معوقات مثل تواجد الحيوانات على الطرق، أو الكثبان الرملية أو السهول وغيرها من ذلك.

- المحطات: وتتمثل في كل من المحطات البرية للنقل بالسيارات والموانئ والمطارات - المحطات البرية : ويقصد بها أبعد نقطة تصل إليها وسائل النقل البري، وتستند إليها مهمة التجميع والتوزيع وتحويل خدمة النقل عبر الخطوط البرية².

- الموانئ: تعد الموانئ العامل الرئيسي في القيام بعملية النقل البحري والأداة الرئيسية التي تؤثر في العلاقات التبادلية للتجارة الخارجية بين الدول، وتعتبر عملية إنشاء الموانئ من المشاريع الضخمة التي تتطلب رؤوس أموال كبيرة ووسائل تقنية متطورة ولا يمكن إنشاء ميناء إلا إذا كانت الظروف الطبيعية مهيأة لذلك. وتم تعريف الموانئ في القانون الدولي من خلال معاهدة جنيف في 09 ديسمبر 1923 بأنه "تعد الموانئ البحرية تلك الموانئ التي تتردد عليها السفن البحرية التي تستخدم في التجارة الخارجية"³ بينما عرف الميناء في القانون البحري الجزائري حسب الأمر رقم 7608 - المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 بأنه "نقطة من ساحل البحر مهيأة ومجهزة لاستقبال السفن وإيوائها وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري والنزهة"⁴.

¹ حميد الطفيلي، جغرافية المواصلات والاتصالات، دار المنهل اللبناني، 2009، ص 80.

² زين العابدين علي، مبادئ تخطيط النقل الحضري، دار اليمامة للنشر والتوزيع، لبنان، 2004، ص 288.

³ رشيد غلاب، تحسين خدمات الموانئ باستخدام نماذج صفوف الانتظار، رسالة ماجستير، قسم علوم التسيير، كلية علوم التسيير، والعلوم الاقتصادية، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة (الجزائر)، 2006-2007، ص 86.

⁴ المرجع نفسه.

وتصنف الموانئ من حيث طبيعة الوظائف والخدمات التي تقدمها إلى عدة أنواع كما أنه لا ينفي تخصيصها في جانب ما القيام بوظائف أخرى، ومن بين أهم الأنواع نجد¹:

الموانئ التجارية: وهي مجهزة بالتسهيلات اللازمة لعمليات المناولة والتخزين، وتساعد إليها مهمة تقديم خدمات التحرك الملاحي والتجاري للسفن التجارية، ومنه تلجأ إليها السفن لعمليات الشحن والتفريغ للبضائع ونقل الركاب وتزويدها بحاجاتها من الوقود والمواد الغذائية.

موانئ النفط: وتحتوي على شبكة ضخمة من أنابيب البترول من حقول اكتشافه أو مصانع تكريره إلى الأرصفة كما قد تقوم بمهمة ضخ البترول إلى ناقلات النفط مباشرة مما يتطلب تزويدها بمحطات الضخ اللازمة.

موانئ الخدمات: وتخدم عملية التحرك الملاحي البحري بشكل مباشر وتضمن تأمينه من خلال تقديم خدمات الصيانة اللازمة للسفن ولا يدخل في نطاق وظيفتها أعمال الشحن والتفريغ.

موانئ الصيد: وهي كذلك متخصصة تتطلب تجهيزات خاصة كمراكز توقف سفن الصيد، تجهيزات التبريد، مصانع التعليب ومعالجة بقايا السمك إلى غير ذلك.²

موانئ التخزين أو المستودعات: وتقوم بمهمة الوساطة التجارية بين الدول التي تشكل أطراف عملية التبادل التجاري الدولي حيث تختص بتجميع وتخزين أنواع معينة من البضائع ثم تعيد تصديرها إلى مناطق الطلب عليها في الأسواق العالمية.

موانئ بضائع الصب الجاف: ويقصد ببضائع الصب الجاف خام الحديد، الفحم، الحبوب إلى غير ذلك، وتتميز هذه البضائع بحمولتها الضخمة ولذلك يتطلب نقلها بحرا مواصفات معينة في الموانئ التي يتم من خلالها عملية النقل سواء من حيث اختيار موقع الميناء أو التجهيزات اللازم توفرها في تلك الموانئ. **موانئ الأمان:** وهي التي تلجأ إليها السفن عند اشتداد الأعاصير أو عند الحاجة إلى التموين بالوقود والمياه.

المطارات: يعد المطار من المستلزمات الأساسية لسلامة الطيران ومن شأنه تيسير مهمة طاقم الطائرة ومستعمليها وتشبه حاجة الطائرة للمطار حاجة القطار للسكة الحديدية أو حاجة السفن للموانئ. ويعرف المطار: "بأنه منطقة هبوط تستخدمها الطائرات بانتظار لتحميل المسافرين وبضائع الشحن أو لإنزالهم".³

غير أن هذا التعريف لا يحدد طبيعة المنطقة الممثلة للمطار، ولذلك يمكن تعريفه كذلك بأنه: "مساحة محددة على سطح الأرض أو الماء بما فيها من مباني ومنشآت ومعدات مخصصة كميا أو جزئيا لوصول ومغادرة تحرك الطائرات".⁴

¹ بالاعتماد على كل من:

- محمد عبد الفتاح، الاستراتيجيات التسويقية للموانئ وشركات النقل البحري، الناشر المكتب العربي للمعارف، القاهرة (مصر)، 2011، ص 98.

- سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل "دراسة تمهيدية"، الدار الجامعية، 2002-2003، ص 41.

² حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية "دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر، L'EPAL" أطروحة دكتوراه، قسم علوم اقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2007-2008، ص 85.

³ اللوائح التنظيمية للنقل "الطيران المدني"، دائرة النقل "أبو ضبي"، الإصدار الأول، سبتمبر 2007، ص 1.

⁴ الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد، لوائح الطيران المدني، الجمهورية اليمنية، الجزء السادس (عمليات الطيران)، 2010/11/18، ص 10.

الناقل: القوى العاملة التي تدير وتنظم عمليات النقل على مستوى وسيلة النقل أو على مستوى المجتمع ككل.
المنقول: ويشمل كل ما يتم نقله من أشخاص أو بضائع عن طريق مختلف وسائل النقل.

المطلب الثالث : أنواع النقل وكثافته في مناطق مختلفة بالعالم

1-أنواع النقل :

يمكننا معالجة أنواع النقل من جانبيين، حيث نوضح في الجانب الأول الأنواع الرئيسية للنقل أما بالنسبة للجانب الثاني نعمل على توضيح أنواع النقل الأخرى الناجمة عن تصنيف النقل من وجهات نظر مختلفة.

1-الأنواع الرئيسية للنقل:

تنقسم الأنواع الرئيسية للنقل إلى ثلاثة أصناف (بري، مائي، جوي)، بحيث يمكن أن يأخذ كلا منها فروعاً أخرى، ويعود في حقيقة الأمر تحديد هذه الأنواع إلى تصنيف النقل من جانب الأوساط أو المسارات المسلوكة، ولتوضيح هذه الأنواع نتبع ما يلي:

1-1-النقل البري: لا يمكن لأي دولة في العالم مهما وصلت من تطور وعالمية في اقتصاديا أو فكريا أن تستغني عن وسائل النقل داخلية¹، والتي نعني بها مختلف الوسائل التي تأخذ من البر مسلكا لها، وتكمن أهمية ذلك فيما تتمتع به هذه الوسائل من خصائص تمكنها من فرض مكانتها ومنافسة ما هو عليه بحرا وجوا، ويكمن النقل البري حسب تعريف القانون الجزائري: "في كل نشاط يقوم من خلاله مستغل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى مكان آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية أو السلك على متن مركبة ملائمة²".

غير أن هذا التعريف لم يضيف إلى ذلك النقل بالأنابيب الذي يصنف عادة ضمن أنواع النقل البري. وعلى العموم يمكن أن يحتوي النقل البري على عدة أنواع تختلف باختلاف الوسيلة المستخدمة وهي: 1-1-1-النقل بالسيارات: يعد وسيلة مهمة يزداد الاعتماد عليها من سنة إلى أخرى، وذلك من خلال المرونة والاستجابة العالية التي يتصف بها لتلبية حاجات نقل الأفراد أو البضائع، فلو تمت مقارنته بغيره نجد أنه يتميز عن ذلك بتكلفة شحن وتفريغ منخفضة نسبيا، وإمكانية تسييره اقتصاديا بحمولات صغيرة إضافة إلى سيولة وسرعة الترابط ما بين المناطق الجغرافية خاصة في الوصول إلى المناطق التي يصعب اللحاق إليها بواسطة الوسائل الأخرى.

1-1-2-النقل بالسكك الحديدية: يعتبر النقل بالسكك الحديدية من أهم وسائل النقل التي تعتمد عليها الدول وبشكل كبير في تحقيق أهدافها الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والعسكرية وذلك فيما يتعلق بنقل الأفراد أو البضائع على حد سواء، وتأتي أهمية النقل بالسكك الحديدية من خلال قدرتها الكبيرة على نقل الحمولات الثقيلة ولمسافات بعيدة وبسرعات عالية قد تجاوزت فيها بعض القطارات 300 كم/سا، ويعتبر النقل بواسطة السكك الحديدية عاملا من عوامل التوطن الصناعي حيث تبرز أهميته في مرحلتي الإنتاج والتوزيع من خلال زيادة فرص نقل المواد الأولية وعنصر العمل والسلع الوسيطة وكذلك نقل الإنتاج إلى أنماط التخزين والاستهلاك.

¹ أحمد عبد السميع علام، علم اقتصاديات النقل، مكتبة الوفاء القانونية، مصر، 2009، ص 19.

² الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 32، قانون رقم 09/11 المؤرخ في 05 يونيو 2011، يعدل ويتمم القانون رقم 01/13 المؤرخ في 07 غشت 2001، المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ص 10.

1-1-3-النقل بالأنابيب: وهو نظام يستخدم عادة لنقل المواد السائلة (النفط ومشتقاته أو مياه الشرب أو الصرف الصحي أو الغاز) ويشمل هذا النظام كذلك خطوط أنابيب لنقل المواد الصلبة ولكن على نطاق ضيق، وتتم عملية النقل من خلال ضغط هذه المواد داخل أنابيب بواسطة مضخات تتناسب قوتها مع كمية المواد المراد نقلها.

1-1-4-النقل المعلق: يتواجد هذا النوع من النقل في المناطق الجبلية عادة، ولا يقتصر على نقل الأشخاص فقط بل يستخدم كذلك في نقل البضائع، وفي مثالنا عن ذلك يتواجد في مناجم غانا محطة نقل معلق متطورة تشتغل بحمولة 300 طن في الساعة¹.

ويكون المبدأ الأساسي في النقل المعلق هو أن الثقل يضل معلقا من جبل يمتد فوقه ولا يمس الأرض أثناء نقله، ويستخدم هذا النقل في حالة عبور الأراضي الوعرة أو الغابية أو الأودية العميقة وغيرها من العوامل الطبيعية التي تعيق استخدام أنواع النقل الأخرى، وبناء على ذلك فهو يساهم إلى جانب ما يوفره من نقل الأشخاص والبضائع بعوائد اقتصادية أخرى قد تكون ناجمة عن تجنب التكاليف المرتفعة التي يتطلبها الأمر في حالة إزالة تلك العوائق من أجل استخدام أنواع النقل الأخرى للتمكن من الوصول إلى مناطق كهذه.

1-2-النقل المائي: وينقسم إلى نوعين بحري ونهري.

1-2-1-النقل البحري: من المعلوم أن النقل البحري هو أرخص وسيلة لعملية نقل البضائع، ولذلك يعد الوسيلة الرئيسية في نقل التجارة العالمية، حيث يعبر حوالي 25000 بليون طن من الشحنات المحيطات سنويا أي ما يشكل نسبة 71 من الشحن العالمي².

ولا يكون النقل البحري عابرا للبحار والمحيطات أي نقلا دوليا فقط، بل قد يمكن أن يكون كذلك نقلا ساحليا والذي لا نقصد به نقلا خفيفا على سفن صغيرة وإنما هو تعبير فني خاص بعمليات التسيير ونظم التوقيع الملاحي، حيث يلقي هذا النوع من النقل رعاية خاصة من الدولة التي تسيره لكونه يشكل عصب الأسواق المحلية من حيث تفاعل قوى الطلب والعرض. وينتج من عملية النقل البحري العديد من الخدمات الملاحية التي تحتاج إليها السفن والبضائع، والتي تعتبر من الأنشطة الأساسية المهمة و الضرورية لتحقيق اقتصاديات نشاط النقل البحري في التجارة الخارجية الدولية، وتتمثل هذه الخدمات في ما يلي³:

أ-نشاط الشحن والتفريغ: ويعتبر من أهم النشاطات في خدمات السفن و البضائع بالموانئ، لأنه كلما ارتفعت معدلات الشحن والتفريغ كلما انخفضت فترة بقاء السفن بالميناء مما ينعكس أثره على تحديد مستويات النوالين*وزيادة الطاقة الاستيعابية للموانئ علاوة عن أثره في اقتصاديات تشغيل السفن. كما أن هذا النشاط مسؤول عن سلامة البضائع أثناء القيام بعملية شحن التفريغ، فكلما انخفضت مخاطر تلف البضائع المتداولة بالميناء كلما انخفضت قيمة التأمين عليها، وينقسم نشاط الشحن والتفريغ إلى نوعين، حيث نحصر النوع الأول

¹ حميد الطفيلي، مرجع سبق ذكره، ص 2.

² تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، إعداد مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية، أكتوبر 2009، ص 3.

³ تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية مرجع سبق ذكره، ص 5.

بنشاط الشحن والتفريغ التقليدي، أما النوع الثاني يتمثل في القيام بالعملية عن طريق الحاويات التي يتوقف تداولها على نوعية المعدات ومدى توفرها، أي الوسائل التي تنقل بها.

ب- نشاط التخزين: وترجع أهمية هذا النشاط إلى عملية تخزين البضائع إلى حين أن يتم تعرضها للإجراءات الجمركية اللازمة للسماح بدخولها. كما يتطلب الأمر توفير مخازن إيداع للبضائع المصدرة لتوفير الشحنات اللازمة لشحن السفن دون أن تتوقف لعدم تدفق البضائع التي سيتم نقلها.

ج- نشاط تموين السفن: ويكمن في تموين السفن باحتياجاتها من المعدات لاستخدامات السطح والماكينات ويدخل في إطار ذلك تموينها بالأغذية

د- نشاط إصلاح السفن: ويتمثل هذا النشاط في إصلاح السفن لما تكون في حالة أعطال، كما أن بعض الصيانة اللازمة والدورية للسفن أثناء توقفها بالموانئ لإجراء عمليات الشحن والتفريغ يؤدي إلى توفير الوقت والتكلفة إذا ما توجهت إلى أماكن مخصصة للإصلاح فقط.

*- يعني النوالين المبلغ الذي يتحصل عليه مالك السفينة نظير نقل البضائع وتسليمها بأمان من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ.

هـ- نشاط الوكالات الملاحية: إن هذا النشاط يتمثل في القيام بأعمال الوكالة الملاحية للسفن الأجنبية بالموانئ، و يقوم هذا النشاط على تمكين السفينة الأجنبية من دخول الموانئ، و تكليف الجهات التي تقوم على خدمة السفينة أو بضائعها أو إصلاحها، وتقوم هي على الجانب الآخر بسداد مستحقات هذه الجهات خصما من حسابات السفن لديها، وتغذي حسابات السفن من أموال الملاك سواء بتحويل النقد الأجنبي المباشر أو بتحصيل نوالين تلك السفن وسداد ما عليها من التزامات بالداخل وتحويل فوائضها إلى الخارج بالنقد الأجنبي¹.

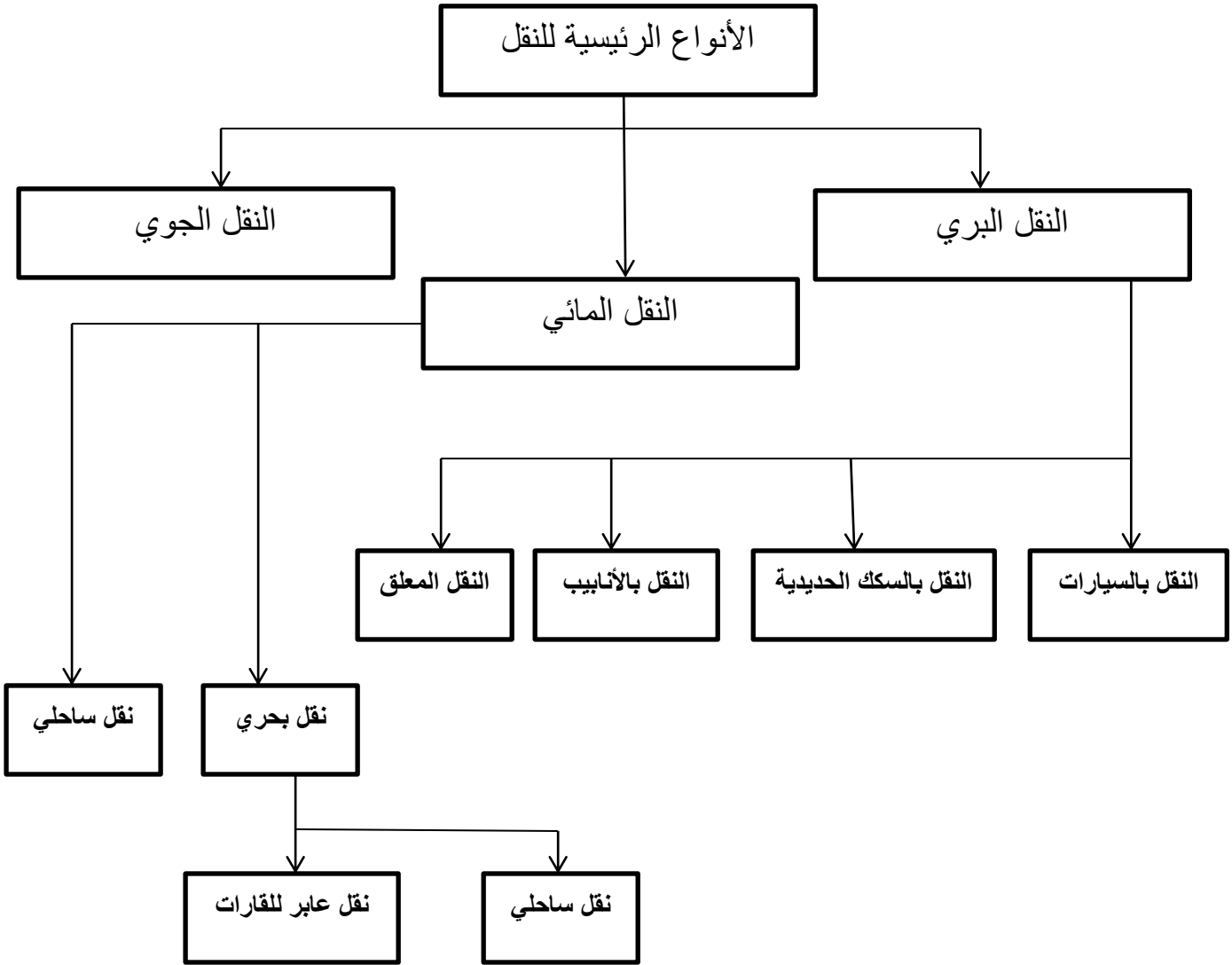
1-2-2- النقل النهري: وهو لا يقل استخداما عما ذكر فهناك انهارا عملاقة يمكن أن تستوعب سفنا بحرية قد تصل حمولتها إلى 50000 طن أو أكثر، مثلما يحدث في نهر الألب بألمانيا ونهر سانت لورانس بكندا ولذلك يعد من بين أحد أنواع النقل ذات اقتصاديات الحجم الكبير .

1-3- النقل الجوي: يعد النقل الجوي احد أنماط النقل وأسرعها، وأكثرها تطورا واستخداما للتكنولوجيا المتطورة². كما لم يبق يقتصر هذا النوع في قيامه بنقل الركاب والبضائع بين البلدان والقارات فقط، وإنما أصبح يؤدي ذلك الدور بين المدن في البلد الواحد، بالإضافة إلى ذلك فهو يمثل احد العوامل الأساسية في نقل السلع ذات القيمة العالية التي يجب إن تتواجد في الأسواق بسرعة مثل المنتجات الزراعية القابلة للتلف، وبالتالي فهو وسيلة أساسية اقتصاديا واجتماعيا في جميع أنحاء العالم. ومن خلال ما تطرقنا إليه يمكننا أن نوضح أهم أنواع النقل في المخطط التالي:

¹ اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، آثار الإنفاق العام بشأن تجارة الخدمات (GATS) على النقل، الأمم المتحدة، 2001، ص 61.

² محمد خميس الزوكة، الجغرافيا الاقتصادية للعالم، دار المعرفة، الإسكندرية، 2004، ص 488.

الشكل رقم (01-I): أهم أنواع النقل الرئيسية



المصدر: شريف محمد ماهر، تخطيط النقل وسياسته، دار الجامعة الاسكندرية، 2006، ص78.

- 2- الأنواع الأخرى للنقل: وتتمثل في أنواع النقل الناجمة عن التصنيفات التالية¹ :
- 1-2- في حالة تصنيف النقل وفقا لمجال التشغيل نميز الأنواع التالية للنقل :
- أ-النقل الداخلي: وهو الذي يكون داخل حدود الدولة.
- ب-النقل خارجي (دولي): وهو الذي يكون خارج حدود الدولة.

¹ محمود حميدان قديد، تخطيط النقل، 2009، بحث منشور على الرابط التالي : www.ao.academy.org

ج-نقل حضري: وهو الذي يتم في الأوساط الحضرية، هو تعريف بأنه: "نشاط للخدمات يتيح منفعة في الزمان والمكان بواسطة شخص طبيعي أو معنوي يضمن التحول الفيزيائي للأشخاص والبضائع في مجال المحيط الحضري على متن مركبة معدة لهذا الغرض والمسافة مقبولة"¹.

2-2- في حالة تصنيف النقل وفقا لطبيعة وسيلة النقل نميز وجود نوعين للنقل هما²

أ- نقل عام: يتمثل النقل العام في أية وسيلة نقل الركاب والبضائع فق خطوط معينة تعمل عليها، وجدول متفق عليه مسبقا مروراً بمحطات نقل معينة يطلق عليها محطات النقل العام عرف على أنه: "وسيلة أو نظام لنقل الركاب والبضائع داخل المدن بينها وبين الدول.

ويضم النقل العام تحت جميع تلك الأنظمة التي تنقل الركاب والبضائع أن يكون له تعريفه مدروسة لتكون في متناول الجميع، ويكون الركوب فيها مشتركا مع الآخرين وفق سير ومواعيد ومحطات وقوف محددة، وله إيجابياته الكبيرة في المناطق ذات الكثافة السكانية العالية .

ب-نقل خاص: ويعني النقل الخاص على أنه وسيلة التنقل للسكان والبضائع بواسطة مركبة خاصة أو يستأجرها الفرد، وهي لا تسير وفق جدول أو برنامج زمني بل تعطي صاحبها المرونة في الاستعمال متى وكيفما يشاء .

وتبقى مشكلتها أنها ممكنة سواء ملكيتها أو لتعبئتها بالوقود أو صيانتها، وتعتبر من أهم المسببات للاختناقات المرورية خاصة داخل المدن .

2-3-في حالة تصنيف النقل وفقا لمستوى الخدمة:

السرعة: عادي أو سريع.

انتظام الخدمة: قد تكون دائمة أو تحت الطلب.

2-4-في حالة تصنيف النقل وفقا للقوة المحركة نميز ثلاثة أنواع للنقل هي:

عضلي: عن طريق استخدام القوى العضلية للإنسان دراجة مثلا، أو استخدام قوى العضلية للحيوان جر العربات مثلا

قوى طبيعي: كاستخدام الرياح والتيارات المائية لدفع السفن الشراعية

الطاقة: تتمثل في استخدام الوقود أو الكهرباء.

2-5-في حالة تصنيف النقل وفقا لنوع الخدمة نجد هناك نوعين للنقل هما :

مخصصة: لنقل الأشخاص فقط أو البضائع فقط.

¹ فارس بوبكر، سليم بوقنة، استعمال الأساليب الكمية في دراسة سلوك المستهلك نحو خدمات النقل الحضري "حالة النقل الحضري لمدينة قسنطينة"، مداخلة بالملتقى الوطني نحو "استعمال الأساليب الكمية في اتخاذ القرارات الإدارية"، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة (الجزائر)، 2009، ص 3.

² منتدى الرياض الاقتصادي، نحو تنمية اقتصادية مستدامة، دراسة تطوير النقل داخل المدن في المملكة العربية السعودية، الدورة الخامسة، 19 ديسمبر 2011، ص 6.

مشتركة: لنقل الأشخاص والبضائع معا.

2-6- في حالة تصنيف النقل على أساس الحمولة نميز ثلاثة أنواع هي¹:

نقل خفيف: يكون بالنسبة للسيارات (0.5-3 طن) في البلدان النامية، (0.5-10 طن) في البلدان الصناعية

نقل متوسط: الذي يكون بالنسبة للسيارات (3-10 طن) في البلدان النامية، (10-30 طن) في البلدان الصناعية

نقل ثقيل: وهو الآخر بالنسبة لسيارات من 10 طن فأكثر بالبلدان النامية، ومن 30 طن فأكثر بالبلدان الصناعية

II- كثافة النقل في مناطق مختلفة بالعالم: تحسب كثافة النقل في هيكل قاعدي معين بقسمة عدد كيلومترات هذا الهيكل على المساحة الكمية للبلد المتواجد به ذلك الهيكل²، أو بحسابها نسبة لعدد السكان عوض المساحة أي بحساب نصيب الفرد منها. وتعتبر كثافة النقل مؤشرا نسبيا يتغير من بلد إلى آخر أو داخل البلد الواحد بين فترة زمنية وأخرى نظرا لارتباطها بعدد السكان³.

أ- كثافة شبكة النقل البري: تنقسم كثافة شبكة النقل البري في تحليلنا هذا إلى قسمين هما: كثافة شبكة النقل عبر الطرق الخاصة بالسيارات، وكثافة النقل عبر السكك الحديدية.

- بالنسبة لكثافة النقل عبر الطرق الخاصة بالسيارات: بلغ متوسط طول الطريق لكل 1000 شخص في بلدان التعاون الإسلامي 2.52 كم وبالبلدان النامية الأخرى 3.19 كم وهي نتائج ضعيفة إذا ما تم مقارنتها بالمتوسط العالمي البالغ 5.42 كم الذي يعود نصيبه للألف شخص من شبكة، الطرق بالبلدان المتقدمة الذي وصل إلى 15.42 كم ولما يستند التوحيد القياسي على مساحة الأرض نجد أنه يبلغ متوسط طول الطريق لكل 1000 كم² من مساحة الأرض ببلدان منظمة التعاون الإسلامي 126 كم و 268 كم بالبلدان النامية الأخرى وهي قيم أصغر بكثير عما هو الحال عمليه بالنسبة لما يبلغه المتوسط العالمي 315 كم والمتوسط الذي يقدر بـ 497 كم لكل 1000 كم² بالبلدان المتقدمة.

- بالنسبة لكثافة النقل عبر السكك الحديدية: وصل متوسط نصيب 1000 شخص من طول خطوط السكك الحديدية ببلدان منظمة التعاون الإسلامي 0.07 كم، وفي البلدان النامية الأخرى 0.12 كم أي يشكلان معا متوسط قدره 0.095 كم وهو ضئيل جدا نظرا لما بلغه متوسط بالبلدان المتقدمة 0.54 كم وكانت البلدان النامية سببا في انخفاض المتوسط العالمي الذي قدر بـ 0.07 كم لكل 1000 شخص.

ومن وجهة النظر إلى تغطية شبكة السكك الحديدية للأرض فنجد أنه بلغ متوسط طول خطوط السكك الحديدية بكل من بلدان منظمة التعاون الإسلامي والبلدان النامية الأخرى 5.48 كم لكل 1000 كم² مقارنة بـ 17.38 كم لكل 1000 كم² بالبلدان المتقدمة 9.21 كم بالنسبة للمتوسط العالمي.

¹ شريف ماهر هيكل، دور وأهمية النقل في تكوين أواصر الإتحاد العربي، مكتبة الحرية للنشر و التوزيع، القاهرة، مصر، 2007، ص 77.

² سيد أحمد سالم قاسم، النقل الداخلي في مدينة أسيوط، مجلة أسيوط للدراسات البيئية، العدد 19، يونيو 2000، ص 112.

³ Dominique MIGNOT: Une introduction à l'économie des Transports, Université delà Réunion- Faculté des Sciences de l'Homme et de l'Environnement, France. Disponible sur:

http://gue.univ-reunion.fr/ressources/GUE/Cours%20M2/UE6A/L3_Transports_economie.pdf

ب- كثافة النقل البحري: من خلال قياس قدرة الأسطول التجاري البحري بالأطنان بلغ متوسط نصيب 1000 شخص ببلدان منظمة التعاون الإسلامي 53 طن، وبالبلدان النامية 175 طن في حين كان نصيب شخص 1000 بالبلدان المتقدمة 497 طن وهي نتيجة مرتفعة جدا دلالة على قوة الأسطول البحري بها، وبفضل ما بلغه معدل كثافة النقل البحري بالبلدان المتقدمة جعل المتوسط العالمي لنصيب 1000 شخص من الأسطول البحري يقدر بـ 199 طن .

ج- كثافة النقل الجوي: إن كثافة النقل الجوي هي الأخرى التي اختلفت قيمها وتباينت من منطقة لأخرى، حيث انه بلغت كثافة الركاب المحلية والدولية التي تحملها الطائرات لكل 1000 شخص في بلدان منظمة التعاون الإسلامي هي 118 راكب، وبالبلدان النامية الأخرى 128 راكب، وهي قيم تترك فرقا شاسعا إذا ما تم النظر إلى أرقام الكثافة المسجلة بالبلدان المتقدمة 1558 راكب، والمتوسط العالمي 346 راكب.

المبحث الثاني: عموميات حول النقل البحري

المطلب الأول: نشأة وتطور النقل البحري

كانت عملية النقل والترحيل في بداياتها في العصور الأولى للإنسانية تعتمد أساساً على النقل بالدواب و كذلك النقل المائي عبر الأخشاب التي تطورت لمراكب تستخدم في البحار و الأنهار، و شوهد ذلك في الحضارات القديمة مثل الحضارة المصرية في بناء الأهرامات ، و الاغريقية الرومانية ، فضل الانسان يدور في وسائل الانتقال برا و بحرا الى أن جاءت الثورة الصناعية .

وعهد النهضة و ظهور مشتقات الطاقة كالفحم الحجري و البترول و التي مثلت العمود الفقري لتطور صناعة النقل عامة و صناعة النقل البحري خاصة .

ومن ثم ازداد النشاط الصناعي و الزراعي و انتشر النشاط التجاري بشتى أنواعه مما قاد الى زيادة الحاجة الى النقل بشتى أنواعه و خاصة النقل البحري لما له من مميزات في عملية الازدهار الاقتصادي و التبادل التجاري ، فجاءت فكرة شق القنوات المائية مثل قناة مانشستر و ليفربول لربط مناطق الفحم الحجري في بريطانيا¹ .

و أيضا بدأت الحاجة للانتشار البري عبر السكك الحديدية بظهور الحركات الاستعمارية في بداية القرن العشرين و أواخر القرن التاسع عشر الميلادي ، حيث تم مد شبكة السكك الحديدية الى احتياجاتها من وإلى مناطق المستعمرات مثل جميع المستعمرات البريطانية لتساعدها في نقل القطن من السودان الى بريطانيا وغيرها من قنوات النقل التي أنشأها المستعمرون . أصبحت السكك الحديدية أهم وسائل النقل و أفضلها آنذاك نسبة لوعورة المنطقة الافريقية مع مراعات قلة تكاليف النقل بها ومرونتها مقارنة مع وسائل النقل الأخرى .

و بعد ذلك جاء التفكير في انشاء الطرق المعبدة و ساهم ذلك في قيام المدن و المجتمعات الحضرية التي تعتمد أساساً على شبكة النقل بين مواقع الانتاج المختلفة ، وربطها بالمناطق الأخرى الكبرى ثم جاء عهد التكنولوجيا و التطور العلمي و التقني في جميع أشكال الصناعات و لم تكن صناعة النقل ببعيدة عن ذلك فحدث تطور كبير في أشكال و أنواع و وسائل النقل المختلفة و خاصة النقل البحري حيث ظهرت سفن جديدة و طرق شحن و تفرغ حديثة و تطورت الموانئ تبعاً لتطور الأساطيل البحرية . فلولا النقل لظل الانسان على فطرته لا رابط بينه و بين الآخرين و لبقيت شعوب الأرض منفصلة وقابعة قانعة في ديارها بما أنتجت فلا يتيسر لأي قطر أن ينتفع بخيرات بقية الأقطار .

و لذلك يؤدي النقل الى تحقيق عدة فوائد منها :

- تقريب المسافات البعيدة و استغلال موارد المجتمعات و ثرواتها على أحسن وجه، فلولا النقل لكسدت الصناعة و التجارة و خربت البلدان و هجرها أهلها و عاد النسان الى حياة البدو و اندثرت معالم الحضارة ، يضاف الى ذلك أن التقدم الحديث و ما طرأ على العالم من اصلاح و نظام أثر توفير الوقت و عمل على تقليل المخاطر التي كان يتعرض لها النقل في الأزمنة السالفة خاصة النقل البحري الذي تبحر سفنه في البحر لمسافات بعيدة و اتجاهات مجهولة .

¹ مصطفى أحمد حمد، اقتصاديات النقل في السودان ، جامعة السودان للعلوم و التكنولوجيا ، السودان، 2008، ص 24 .

- تقاس مدنية الدول و المجتمعات اليوم من خلا ما وصلت اليه اليوم من تقدم في وسائل النقل و الانتقال من حيث الانتشار و دقة النظم التي تديرها فهي بمثابة الشرايين في جسم الانسان .
- كذلك تعتبر طرق المواصلات و الانتقال مؤشرا لتقدم الحياة الاقتصادية فاذا اضطرت حركتها و توقفت لأصبح العالم في انقطاع لأواصره و تنافر لأأممه و شعوبه و انخفاض في درجات انتفاعه بمقادير كبيرة من ثروة قد زادت عن حاجته ، و بفضل سهولة وسائل النقل أصبح العالم كالشبكة في ترابط مصالحة .
- تلعب تكلفة النقل دورا مهما بتحديد نفقات الانتاج و يعيرها المنتجون و التجار أهمية كبيرة عند اختيار مواقع الصناعات و الأماكن التجارية ، خاصة اذا كانت الموارد الأولية تكاليف نقلها مرتفعة ، لذلك تقوم الصناعات التي مدخلات انتاجها الأولية ثقيلة ومنتجاتها ذات قيمة لحجمها حيث تواجد المواد الأولية .

نشأة النقل البحري :

تعد وسائل النقل المائي من أقدم الوسائل التي استخدمها الانسان في نقل و تحريك احتياجاته ، فلو رجعنا بالتاريخ الى الوراء حيث الانسان الأول، ربما نتخيل كيف اكتشف الانسان البدائي الوسيلة الأولى للنقل المائي، ذلك عندما وضع حيوان اصطاده فوق جذع شجرة عائم كانت تحمله المياه باتجاه التيار فاستغل هذا الجذع و بعد ذلك قام بربط جذعين أو أكثر بحبل من لحاء الأشجار وهكذا استطاع الانسان أن يستخدم الطبيعة من حوله و نجد أن هذا القارب قد ظهر الى الوجود و استعمله الانسان لينقل عليه قبل استعمال الحيوانات لنقل الحمولات، وقد استخدمت الأنهار وغيرها من المجاري المائية في النقل منذ زمن بعيد لهدوء مياهها و تحركها في اتجاه واحد بصورة بطيئة شبه منتظمة مما شجع الانسان على ركوبها منذ قديم العصور و بأبسط الوسائل و أكبر دليل على ذلك ما جاء به المقريزي في كتابه الخطط بأن مصرايم بن حاييم أول من قام ببناء مركب بعد الطوفان الذي كان في عهد نوح عليه السلام .

و كان ركوب البحر في العصور القديمة يشكل مغامرة غير محمودة العواقب لعدم معرفة خصائصه و امتداده اللانهائي فكان البحر عقبة في طريق تنقلات الانسان آنذاك و بعد استخدام الأنهار و البحار في اطار ضيق انتقل الانسان الى مرحلة أخرى و هي ركوب المسطحات المائية الضخمة ذات الأعماق الكبيرة و ما يعرف بالملاحة الساحلية والتي مكنته بعد ذلك من اتقان الفنون البحرية، التي أهلتها الى الانتقال الى مرحلة الخروج إلى عرض البحار خاصة بعدما توفر للإنسان كل من الخبرة الكافية لبناء القوارب البحرية و الحافز لركوب المسطحات المائية ممثلا ذلك في التجارة و تبادل السلع¹.

و ظهرت أولى الروابط بين عملية النقل المائي و التجارة الدولية إلى حيز الوجود من خلال ظهور هذه القوارب البدائية و التي خرجت منها بعد ذلك أساطيل السفن الضخمة و المتوسطة و التي عبرها تمكن الإنسان من اكتشاف مناطق في العالم و تبادل السلع و الخدمات معها و فتح مزيدا من الأفاق التي مكنته من إشباع رغباته في ارتياد الأسفار في المناطق البعيدة من أجل التجارة و المعرفة الإنسانية و يشكل البحر الأحمر و خليج عدن و البحر الأحمر و بحار اليابان و جنوب شرق الصين و المحيط الهندي و النطاقات البحرية التي شهدت أولى

¹ مصطفى أحمد حمد، مرجع سبق ذكره ، ص120.

الرحلات البحرية و التجارب الرائدة في مجال ركوب البحر و اكتساب فنون الملاحة البحرية، فهذه المسطحات تطل على أوطان الحضارات البشرية القديمة الممتدة في مصر و الصين والإغريق و الرومان .

وبعد الخليفة معاوية بن أبي سفيان أول غازي بحري من المسلمين من خلال إهتمامه ببناء أسطول إسلامي من الأخشاب في لبنان على نمط سفن الروم التي غنمها المسلمون في فتح مصر. وبرع العرب في علم الفلك و العلوم الرياضية و معرفة النجوم التي اهتموا بها في رحلاتهم البحرية وكان لها عظيم الأثر و كبير الفضل في تقدمهم ملاحيا، كما برعوا في صناعة السفن ورسم الخرائط ومعرفة اتجاه الرياح، مما مكّهم من السيطرة على البحار و المحيطات بالصورة التي تخدم مصالحهم و تجارتهم البحرية .

و يذكر بعض الباحثين أن نشاط العرب البحري امتد حتى المحيط الأطلسي بحر الظلام خلال القرن الحادي عشر الميلادي.

أما اليوم فقد أصبحت البحار و المحيطات من أهم الطرق البحرية في مجال التجارة الدولية و تطورها وازدهارها و أضحت السفن تعمل في هذا المجال و تجد منافسة قوية من قبل وسائل أخرى تستخدم لنقل البضائع دوليا مثل الطائرات و تنافسها كذلك طرق النقل البري بنظام السكك الحديدية و الشاحنات .

فالبحر و العمل عليه من خلال إقامة الموانئ وامتلاك السفن يعد من مقومات التطور الاقتصادي و الاجتماعي للدول، وما زال صاحب الريادة في تطور و تقدم التجارة الدولية حيث أن 78% من حجم التجارة الدولية مازال ينقل عبر البحار و أن 68% من حجم البضائع المتداول في التجارة الدولية يتم عبر البحر.¹

¹ مختار السويفي، اقتصاديات النقل البحري، الدار المصرية اللبنانية للطباعة، الطبعة الثالثة، مصر، 2001، ص 3.

المطلب الثاني: تعريف النقل البحري

هناك العديد من التعريفات للنقل البحري في الأدب الاقتصادي يتفق معظمها في أن النقل عملية متكاملة تشمل حركة السلع و عناصر الانتاج مثل العمل و رأس المال . فقد عرف مارشال النقل على أنه حركة الأفراد و الأشياء من مكان إلى آخر، و أوضح أنه يمثل إحدى النشاطات الهامة في كل مرحلة من مراحل التطور الحضاري.

فقد أوضح بونافا أنه يمثل جزء من البناء العام للظواهر الاقتصادية ووظيفته الأساسية هي خلق المنفعة المكانية عن طريق نقل السلع و الخدمات من المناطق التي تكون منفعتها الحدية فيها ضعيفة إلى مناطق أخرى تكون فيها منفعتها الحدية مرتفعة نسبيا

1- يعرف موربي صناعة النقل البحري بأنها الصناعة التي يرتبط عملها بالسفينة و تضم أصحاب المصالح ذات العلاقة بصناعة النقل البحري مثل ملاك السفن، الموانئ البحرية، البنوك البحرية سماسرة السفن ، التوكيلات الملاحية و شركات الشحن و التفريغ والتخزين.¹

2- يعرف النقل البحري بأنه صناعة اقتصادية تعتمد على نظام تكنولوجي دقيق يتحدد فيه مستوى صناعة منتجات النقل ومستوى تشغيل هذه المنتجات كيفية إدارتها لتحقيق الفائدة العظمى لقطاعات الاقتصاد الأخرى.²

3- يعبر عن النقل البحري بأنه نشاط بحري حيوي يساهم في تحريك المنقولات و الركاب حول العالم.³

4- يعرف نشاط النقل البحري بأنه نشاطا إنتاجيا من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية مكانية و زمانية و ذلك بنقلها من مكان إلى آخر. كما يعد نشاطا توزيعيا نظرا لدوره الأساسي في عملية التبادل و التوزيع للسلع و الخدمات على كافة المستويات المحلية و الاقليمية و الدولية.

5- و يمكن تعريف النقل البحري من خلال المحاور الأساسية التي تساهم في تقديم خدمات البحري و تشمل كل من السفينة وساحات بنائها و السماسرة الذين يعملون في مجال تقديم خدمات النقل البحري، فضلا عن الموانئ وشركات الشحن و التفريغ و ما يرتبط بنشاطها من نقل و تخزين إضافة إلى شركات التأمين البحري.

6- يمكن التوسع في تعريف النقل البحري ليشمل كافة الهيئات و المؤسسات التي يرتبط نشاطها الاساسي بخدمات النقل البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة.

7- النقل هو تلك العملية التي تتولد من خلالها ما يعرف بالمنفعة المكانية في الاقتصاد و هو عملية مهمة للإنتاج وعليه يقوم التبادل

¹ محمد سليمان هدى، اقتصاديات النقل البحري، دار الجامعات المصرية، مصر، 1998، ص1.

² مصطفى احمد حمد، مرجع سبق ذكره، ص7.

³ عثمان ابراهيم السيد، قضايا النقل في السودان، مركز دراسات الشرق الاوسط و افريقيا، 2004، ص24.

المطلب الثالث: أهمية النقل البحري

يعد النقل البحري وسيلة هامة من وسائل النقل عامة و النقل الدولي خاصة، حيث له العديد من المميزات التي أكسبته أهمية اقتصادية كبيرة فبجانب إسهامه في انتساب حركة البضائع و الركاب نجده يلعب دورا أساسيا في تحقيق عملية الانماء الاقتصادي للدول التي تحظى بتوافر المقومات الطبيعية و الاقتصادية اللازمة لممارسة نشاط النقل البحري، ويرتبط النقل البحري بحركة التجارة الخارجية بعلاقة تبادلية وثيقة لأنه يمثل الركيزة الأساسية و القاعدة التحتية لتنمية و تطوير الصادرات و الواردات بين مختلف الدول، و عليه فكلما تطورت و تحسنت وسائل النقل و موانئ الشحن و التفريغ ازدادت حركة التبادل التجاري بين دول العالم المختلفة، وتهيأ لها المزيد من الانتشار و ايجاد منافذ و أسواق جديدة.

و يمكن إختصار جزء من أهمية النقل البحري في النقاط التالية :

- إن نشاط النقل البحري يعد نشاطا مكملا لنشاط القطاعات الاقتصادية الأخرى (الصناعي و الزراعي و السياحي) فهو الذي يمدّها بمدخلاتها اللازمة كما يساهم بنقل مخرجاتها إلى الأسواق العالمية .
- يتفاوت تأثير نشاط النقل البحري بين الدول وفقا لمدى قدرتها على امتلاك أسطول تجاري وطني يساهم في توفير جانب كبير من العملات الأجنبية لخزينة الدولة و التي تستنزفها نفقات الشحن و التفريغ و التأمين وغيرها من الخدمات البحرية المتعلقة بالنقل البحري.
- توفير و تحقيق إيرادات ضخمة للدول التي تمتلك الأساطيل أو الموانئ إذا تم استغلال هذه القدرات باستخدامها بكفاءة عالية أو من خلال إيجارها للدول الأخرى.
- تعد صناعة النقل البحري من المحاور الأساسية لتوطين الصناعات الأخرى و تحديد مواقع الانتاج و مراكز التوزيع، حيث تلعب دورا مباشرا في تحديد قيمة السلع و الخدمات، في جانبي العرض والطلب¹، فتأثيرها على الطلب لا يقتصر على خلق المنفعة المكانية فقط و انما يتعداه إلى التأثير على حجم الطلب الكلي من خلال سعر السلعة، أما تأثير النقل البحري على جانب العرض فيتضح من خلال تعدد أنواع السلع المعروضة في الأسواق و زيادة كمياتها عن نقلها بحرا و بأحجام كبيرة و تكاليف منخفضة إذا ما قورنت بوسائل النقل الأخرى.
- المساهمة في زيادة معدلات التكوين الرأسمالي المادي و البشري حيث تعمل خدمات النقل البحري على تسهيل عملية انتقال المعرفة التكنولوجية التي تسهم بدورها في رفع معدلات النمو الاقتصادي مما يرفع الطاقة الانتاجية التي تعد من محددات التنمية الاقتصادية.
- تحسين مركز ميزان المدفوعات من خلال زيادة طاقة الدولة التصديرية و تحقيق مزيد من العملات الأجنبية للخزينة العامة بجانب توفير الواردات من السلع التي يوجه جانب كبير منها إلى الصناعات التي تخصص في إنتاج الصادرات من جهة و توفير بدائل الواردات من جهة أخرى .
- القدرة على تحقيق التكامل الخلفي بتوفير مستلزمات الإنتاج و الأنشطة الاقتصادية أو بتوسيع نطاق الأسواق القائمة و خلق أسواق و منافذ توزيع جديدة للمنتجات النهائية .

¹ سميرة ابراهيم أيوب، مرجع سبق ذكره، ص 37.

- أثر النقل على الصادرات والواردات إن وجود سفن وطنية تعمل في خطوط الملاحة المعينة يعمل على تشجيع و تنمية الصادرات، إذ أن كفاءة نشاط الصادرات لا يتوقف على تقديم صادر جديد، وعلى سياسة تسويقية ناجحة و إنما يتوج هذا العمل بتوافر خدمات ملاحية متقدمة تساهم في رفع معدلات الأداء المستهدف .

أضف الى ذلك فإن تأمين حركة الصادرات و الواردات أثناء فترة الحروب يعتمد بصورة كبيرة على مدى توفر خدمات النقل البحري الوطني، و الدليل أن الدول المشاركة في الحرب العالمية الثانية استخدمت أساطيلها التجارية لعملية امداد الجيوش و ترتب على ذلك انخفاض كمية السفن العاملة في مجال نقل التجارة مما أثر سلبا على حجم التجارة الخارجية في بعض الدول نسبة الى ارتفاع تكاليف النقل البحري مثل الأرجنتين انكمش نشاطها التجاري الخارجي بنسبة 60% خلال الحرب العالمية الثانية أثناء الصراع العربي الإسرائيلي سنة 1973 رفضت السفن التفريغ في ميناء الاسكندرية باعتبارها منطقة حرب و بذلك تتأثر عملية الصادرات و الواردات بعدم الاستقرار الأمني.

المبحث الثالث : خصائص ومكونات النقل البحري

المطلب الأول : خصائص النقل البحري

تتصف مشروعات الاستثمار في أنشطة قطاع النقل البحري بطبيعة خاصة تميزها عن غيرها في المشروعات الاستثمارية في الأنشطة الاقتصادية الأخرى، ويرجع ذلك إلى الطبيعة الخاصة التي تميزه، حيث أنه من الأنشطة التي تتأثر بدرجة كبيرة بعوامل الطبيعة (المناخ و البحر و غيره) .

ومن ثم فإن الاستثمارات الموجهة لهذا القطاع تتصف بالكثافة الرأسمالية التي تمكنها من تطويع قوة الطبيعة لخدمة الانسان، كما أنها تتطلب مشروعات ملاحية مكتملة و دقيقة تضمن عملية الابحار السليم لسفن النقل البحري المتنوعة، أضف الى ذلك لابد من وجود موانئ قادرة على استيعاب حركة السفن، فضلا عن التجهيزات اللازمة لعمليات الشحن و التفريغ و التأمين .

إن عدم وجود خدمات النقل البحري كما و نوعا من شأنه أن يخلق اختناقات في القطاعات الاقتصادية الأخرى التي تتعامل مع النقل البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة ، مما يستدعي أهمية التقويم السليم و الدقيق لطبيعة الاستثمارات في مجال النقل البحري تجنباً لتبديد رؤوس الأموال الطائلة و تعطيل القطاعات الانتاجية في القطاعات الاقتصادية الأخرى التي تتأثر بدرجة كبيرة بالخدمات التي يقدمها هذا القطاع .

مما سبق يمكن القول أن قطاع النقل البحري يتميز بخصائص محدودة وهي:

1-ارتفاع تكاليف صناعة النقل البحري¹:

توصف مشروعات خدمات النقل البحري باعتمادها على فنون إنتاجية ذات مستوى تكنولوجي رفيع وهذا يعتمد على كثافة رأسمالية عالية مقارنة بصناعة النقل الأخرى، فمثلا السفينة وهي المحور الرئيسي في صناعة النقل البحري لا بد لها من مواصفات قياسية خاصة بها تمكنها من مواجهة عوامل تغير المادة المصنوعة منها، نتيجة لوجودها في المياه بصفة مستمرة، فضلا عن ضرورة توفر وسائل اتصال و كشف ذات كفاءة عالية، نظرا لبقاء السفينة بعيدة عن اليابسة لفترات زمنية طويلة، و علاوة على أهمية توفر أماكن للإعاشة و التخزين بمواصفات محدودة .

و كل ذلك يساهم في زيادة صناعة هذه السفينة، إضافة الى ذلك هنالك تكاليف الخدمات البحرية المكتملة لعمل السفن من موانئ و شركات الشحن و التفريغ ووكلاءها أو التأمين على النقل البحري وكل هذه المكونات لها تكلفتها التي تساهم في رفع معدل تكلفة النقل البحري و صناعته .

2-الاعتماد على استخدام التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري :

تعتمد صناعة النقل البحري في كافة مكوناتها على استخدام الفنون التكنولوجية الحديثة مما انعكس على تطوير صناعة السفن و هيكلها و طرق عملها .

¹ احمد سليمان المشوخي، اقتصاديات النقل و المواصلات، دار الفكر العربي للطباعة و النشر، الاسكندرية، 2003، ص115.

فقد تطور النقل البحري بصورة متتابعة للتطور الذي يحدث في الفنون التكنولوجية المتعلقة بصناعة النقل البحري، فيلاحظ ذلك إذا تتبع الإنسان مسيرة صناعة النقل البحري في مجال صناعة السفن و تطورها حسب الأغراض المطلوبة مثل سفن نقل النفط و السوائل و المواشي و البضائع وغيرها وكل هذا التطور يتبعه تطور في شكل الخدمات الملاحية ذات العلاقة و الموانئ وغيرها¹.

3- النقل البحري صناعة دولية :

تخضع صناعة النقل البحري لسيطرة بعض الدول الكبرى و الشركات العالمية التي تعمل في مجال الخدمات الملاحية، وتتصف صناعة النقل البحري بأنها صناعة دولية غير خاضعة للمنافسة المتكافئة، حيث تمتلك الدول التي تطل على البحار سفننا لنقل البضائع و تستأجر ما يفيض عن حاجتها لمختلف دول العالم، و ينطبق نفس الأمر في جانب الموانئ البحرية.

و هذه الصناعة لا تخضع لمنافسة عادلة سواء من حيث صناعة و بناء السفن أو امتلاك أسطول النقل فضلا عن استحوادها على النصيب الأكبر من التجارة الدولية المنقولة بحرا .

4- طول العمر الافتراضي لمشروعات صناعة النقل البحري :

تتصف مشروعات صناعة النقل البحري طول عمرها الافتراضي، حيث أن حياة السفينة تتراوح ما بين 25 الى 30 عام كما أن العمر الإنتاجي للموانئ البحرية و الممرات الملاحية يصل إلى أكثر من مائة عام وهذا عكس مشروعات النقل الأخرى مثل الجوي أو البري بوسائله المتعددة . وهذا الأمر يفرض على القائمين على أمر النقل عامة و النقل البحري خاصة بالالتزام واتباع الطرق العلمية في مجال النقل البحري و الاستثمار فيه، فالتخطيط السليم و دراسات الجدوى المتخصصة في هذا الجانب تجنب المجتمعات إهدار مواردها و تقليل منافعها .

5- صناعة النقل البحري غير قابلة للتخزين و تكلفتها غير قابلة للتجزئة :

تتميز صناعة النقل البحري بعدم قابليتها للتخزين شأنها في ذلك شأن سائر خدمات قطاع النقل الأخرى حيث يتم تقديم الخدمة بصورة متتابعة و مستقلة من حيث الزمن و حيز النقل، وتفسر ذلك أن السفينة تبحر في زمن معين من ميناء معين لتصل إلى ميناء آخر في زمن معين . و عند حساب تكاليف صناعة النقل البحري يجب النظر إليها كاملة بصورة تمكن من حسابها لأنها تمثل تكاليف صناعة النقل البحري بكافة مكوناته .

6- تعاظم أهمية الزمن وقيمة المعلومات في صناعة النقل البحري :

تحتل قضية اختصار الزمن أهمية كبيرة في كفاءة خدمات النقل البحري و زيادة إنتاجيتها نسبة لزيادة الطلب عليها، وهذا الأمر ينبغي أخذه بالحسبان عند دراسة و تقييم جدوى مشروعات تلك الصناعة و الفنون الانتاجية المستخدمة فيها . كما أن هذه الدراسة و التقييم لا بد أن يقوم على قاعدة بيانات و معلومات كافية و صحيحة تساعد على رسم الدراسة و تحديد القرار المتخذ بناء عليها فمن خصائص و مميزات صناعة النقل البحري أهمية اختصار الزمن الذي يعد عنصرا أساسيا لتحديد مدى كفاءة الخدمة المقدمة .

¹ بلال شاكرا ياسين، مفاهيم النقل البحري، مطبعة الهلال، الكويت، 2001، ص56.

7- ارتباط صناعة النقل البحري بالسياسة الخارجية للدول :

معلوم أن نشاط النقل البحري مرتبط في كثير من جوانبه بالسياسة الخارجية للدولة والذي ينعكس أثرها على عملية التبادل التجاري في مجال السلع و الخدمات، وبذلك تلعب السياسة الخارجية للدولة و مواقفها من القضايا العالمية دورا كبيرا في عملية تنشيط القطاع من خلال تبادل المصالح المشتركة، حيث تتمكن الدولة من التصدير و الاستيراد و التعامل مع كل دول العالم و ذلك بحكم علاقتها السياسية الجيدة، التي تجعل آخرين يطلبون خدماتها من استئجار للسفن أو الموانئ و غير ذلك من الخدمات البحرية .

بالإضافة الى ما سبق فان حسن العلاقات الخارجية يمكن الدولة من الحصول على أهم مقومات صناعة النقل البحري وهي رأس المال و مدخلات الانتاج التي تتطلبها هذه الصناعة والتي تحتكرها دول معينة¹.

8- العمل على زيادة العرض السلعي :

ففي جانب العرض نجد أن النقل البحري له قدرة كبيرة على نقل آلاف الأطنان من البضائع و السلع مصدرة كانت أم مستوردة و ذلك خلال رحلة واحدة و بتكاليف أقل إذا ما قورنت بتكاليف وسائل نقل أخرى و يترتب على ذلك زيادة الكميات المعروضة من السلع و الخدمات بالأسواق و الأماكن التي تنقل إليها مع انخفاض في مستوى سعرها لوفرتها و انخفاض تكلفة نقلها مما يؤدي إلى زيادة الطلب عليها .

¹ عبد القاسم دانو، المؤسسات البحرية تاغي الأسس و المعايير، 2004، ص 113.

المطلب الثاني : مكونات النقل البحري

من المعلوم أن العمود الفقري لعملية النقل البحري هي السفينة التي تمثل أهم مكونات صناعة النقل البحري، إلا أن هذا لا يعني أن الدولة التي لا تملك سفناً لا تعد ضمن الدول التي تشارك في امتلاك صناعة النقل.

بالإضافة إلى السفن "الوسائل الناقلة" هناك العديد من المؤسسات والهيئات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات النقل البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة تتكامل جهودها مع بعضها وتداخل مصالحها وتتشارك رؤاها بشأن صناعة النقل البحري وفيما يلي توضيح هذه الهيئات والدور الذي تقوم به.

أولاً: شركات الملاحة البحرية

تعد من المكونات الأساسية لعملية صناعة النقل البحري، وتختص هذه الهيئة بنقل الحمولات المتاحة من الصادرات والواردات على الخطوط الملاحية المختلفة، يتنوع نشاطها أو قد يقتصر فقط على نقل كل ما يلي : البترول ومشتقاته، البضائع، خدمات نقل الركاب وتشغيل العبارات بين الموانئ المتجاورة¹.

يتم انشاء هذه الشركات بغرض امتلاك أسطول يساهم في نقل التجارة الخارجية للدول، يمكن الاعتماد عليه والتغلب على حالات الحصار الاقتصادي أثناء الحرب أو حتى في الظروف العادية حيث يخلص الدول من الهيمنة والسيطرة والتحكم بواسطة دول أخرى .

وتختلف شركات الملاحة البحرية من حيث النشاط الذي تمارسه والذي يتوقف على نوعية السفن التي تمتلكها الشركة وتبعاً لذلك يكون نشاط شركات الملاحة، ويقوم الأسطول البحري بربط مناطق الانتاج بمناطق الاستهلاك علماً بان ثلاثة أرباع التجارة الدولية أي ما يعادل 68% يتم نقلها بحراً مع مراعات أن تكلفة النقل البحري ما زالت أرخص من غيرها .

و بذلك تسعى حكومات الدول المتقدمة و النامية للتوسع في امتلاك الأساطيل التجارية، حيث تضع القوانين والتشريعات التي بموجبها يمكن للشاحنين الوطنيين من استخدام جزء من حمولتها، أو تقدم منح مالية للأساطيل التي تعمل تحت حماية الصناعات الناشئة . إن وجود هذا النوع من الشركات يعتبر ذو أهمية قصوى لاقتصاديات الدول عامة و البلدان النامية خاصة لأن الاعتماد على النقل البحري الوطني يعتبر أحد مطالب تحقيق الاستقلال الاقتصادي والسياسي .

ثانياً : الموانئ البحرية

تعد الموانئ البحرية من أهم الدعامات التي تقوم عليها صناعة النقل البحري نظراً لدورها العظيم في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن. فهي حلقة هامة في سلسلة النقل المتكامل أو النقل المخترق أو النقل متعدد الوسائط، حيث تربط الموانئ بين التجارة الخارجية المنقولة بحراً والمنقولة براً².

¹ مصطفى أحمد حمد، مرجع سبق ذكره، ص35.

² محسن جابر عبدو، الأثر الاقتصادي للنقل البحري، دار وجيدة للنشر، عمان، 2002، ص110.

و النقل المخترق يهدف إلى تقليل تكلفة النقل الفعلية و التي تشمل كلفة النقل بالسفن من خلال إيجارها و أثناء مكوثها بالموانئ إضافة الى النقل البري و ذلك على أساس أن تكون فترة مكوث السفن بالموانئ أقل ما يكون لما له من آثار على ميزان المدفوعات من حيث غرامة التأخير التي يدفعها الميناء للسفن الأجنبية و كذلك سرعة تداول البضائع بالميناء، و يؤثر ذلك على خطط التنمية الاقتصادية. و يعني هذا أن الموانئ البحرية تؤثر على معدلات النمو الاقتصادي و على القيمة المضافة و على ميزان المدفوعات كما تؤثر على العمالة . و تتعدد و تتنوع التسهيلات التي تقدمها الموانئ البحرية حسب نوعية و طبيعة الموانئ و الوظائف التي تؤديها اتجاه النقل البحري .

أنواع الموانئ البحرية من حيث طبيعة الوظائف و الخدمات التي تقدمها:

أ- الموانئ التجارية :

و هي مجهزة بالتسهيلات اللازمة لعمليات المناولة و التخزين و تستند إليها مهمة تقديم خدمات التحرك الملاحي و التجاري للسفن التجارية و من ثم تقوم بمهمة شحن و تفرغ تلك السفن و تزويدها بحاجتها من الوقود و المواد الغذائية.

ب- موانئ النفط : و تحتوي على شبكة ضخمة من أنابيب نقل البترول من حقول اكتشافه أو معامل تكريره إلى الأرصفة، كما قد تقوم بمهمة ضخ البترول إلى ناقلات النفط مباشرة مما يتطلب تزويدها بمحطات الضخ اللازمة.

ج- موانئ الخدمات : و تخدم عملية التحرك الملاحي البحري بشكل مباشر و تضمن تأمينه من خلال تقديم خدمات الصيانة اللازمة للسفن و لا يدخل في نطاق وظيفتها أعمال الشحن و التفرغ.

د- موانئ التخزين أو المستودعات : و تقوم بمهمة الوساطة التجارية بين الدول التي تشكل أطراف عملية التبادل التجاري الدولي حيث تختص بتجميع و تخزين أنواع معينة من البضائع ثم تعيد تصديرها إلى مناطق الطلب عليها في الأسواق العالمية .

هـ- موانئ الصب الجاف : و يقصد بها خام الحديد، الفحم، الحبوب، الفوسفات، و تتميز هذه البضائع بحمولتها الضخمة و لذلك يتطلب نقلها بحراً بمواصفات معينة في الموانئ التي يتم من خلالها عملية النقل سواء من حيث اختيار موقع الميناء أو التجهيزات اللازم توافرها في تلك الموانئ.

و- موانئ البترول : و تختص بعمليات نقل البترول من خلال محطات التداول في البحار المفتوحة أو الموانئ و تتطلب هذه الموانئ مساحات واسعة و عمق مناسب للقنوات الملاحية المؤدية إلى منشآت تداول البترول مع مراعاة تواجدها بعيداً عن تسهيلات الميناء التجارية أو تخصيص حوض آمن و خاص للبترول في مكان منعزل عن بقية أرصفة الميناء .

ز- موانئ الصيد : تخدم نشاط الصيد البحري و تختلف مساحتها و أهميتها وفقاً لتباين الوزن النسبي لنشاط ضخماً عا صيد، فقد يتم تخصيص ميناء بأكمله لخدمة هذا النشاط و ذلك في الدول الساحلية التي تمتلك قطا لعمليات الصيد البحري أو قد يتم استغلال جزء من الميناء لخدمة نشاط الصيد في الدول التي تنخفض فيها أهمية هذا النشاط أو تلك التي لا تمتلك موانئ بحرية كثيرة العدد.

ثالثاً: شركات الشحن و التفريغ :يتنوع نشاطها و يتعدد بين الشحن و التفريغ و النقل و التخزين. و ذلك من خلال قيامها بعدة مهام تتمثل فيما يلي¹ :

-القيام بشحن و تفريغ البضائع المختلفة من الصادرات و الواردات. -نقل البضائع من المخازن خارج المنطقة الجمركية إلى الأرصفة تمهيداً لشحنها و بالعكس أي النقل من داخل المناطق الجمركية إلى الساحات المختلفة خارج المنطقة الجمركية.

-استخدام اللنشات المملوكة للحكومة للقيام بعمليات قطر السفن و سحب الصنادل داخل الميناء أو خارجه .
-تقديم كافة التسهيلات المرتبطة بعمليات الشحن و التفريغ مثل تأجير الوحدات البحرية للغير و تأجير معدات الشحن و التفريغ للسفن.

رابعاً: ترسانة بناء و إصلاح السفن :و يسهم نشاطها في الحفاظ على الطاقة الإنتاجية للسفن و ضمان استمرار أداء مهامها في نقل الحمولات المختلفة، حيث يتنوع نشاطها بين بناء و إصلاح السفن بنوعها الخدمية و التجارية، و بذلك تضيف الترسانة البحرية سفناً جديدة للأسطول البحري كما تمارس دوراً مهماً في صناعة النقل البحري من خلال إصلاح السفن و المهمات العائمة مثل اللنشات و القاطرات إلى جانب بناء السفن الحربية و سفن الصيد و الأبحاث...الخ، فضلاً عن إعداد الدراسات الأولية و التصميمات التنفيذية و عمليات التصنيع و إجراء التجارب الأولية للتشغيل .

خامساً: مشروعات توريد المعدات البحرية : تختص بتقديم الخدمات البحرية مثل تزويد السفن الوطنية و الأجنبية باحتياجاتها من المواد التموينية و كذلك توفير خدمات الصيانة و النظافة و التجهيزات اللازمة للسفن و إمدادها بقطع الغيار و الأجهزة البحرية اللازمة .

سادساً: مشروعات التوكيلات الملاحية :يتبلور نشاطها في المهام التالية :

-القيام بدور الوكيل عن أصحاب السفن الأجنبية و تجهيز كل ما يلزمها قبل وصولها إلى الميناء أو بعد الوصول .
-تولي مهمة تنفيذ كافة الإجراءات القانونية الخاصة بالسفن الأجنبية و ذلك لدى السلطات المحلية باعتبار تلك الشركات ممثلة للسفن الأجنبية فتقوم بتنفيذ كافة التعليمات الخاصة بدخول و مغادرة السفن للميناء - .حجز التذاكر للمسافرين على سفن أجنبية و شحن البضائع التي يتم تصديرها، و ذلك وفقاً لحجم و سعة الفراغات القائمة للسفن و تسليم البضائع الواردة و تحصيل المستحقات الخاصة بالمل.

¹ د. سميرة ابراهيم أيوب، مرجع سبق ذكره، ص44.

خلاصة الفصل الأول

يعد النقل البحري من أهم أنواع النقل عموماً حيث يتكون نشاط النقل البحري من عدة عناصر تتمثل في البضائع والسفن و الموانئ، كما أن الخدمات الملاحية التي تحتاجها السفن تتعدد بين نشاط الشحن و التفريغ و نشاط التخزين، نشاط تموين السفن، نشاط اصلاح السفن، ونشاط الوكالات الملاحية.

الفصل الثاني :

دور الموانئ في سيورة

النقل البحري

مقدمة الفصل الثاني

مما لا شك فيه أن التنافسية في وقتنا الحالي أصبحت تتطلب وسائل النقل المختلفة لنقل البضائع من المصانع و الشركات، لذا يعد قطاع النقل من أهم القطاعات الحيوية كأحد ركائز التنمية الشاملة لأي دولة خاصة في الموانئ، كما تمثل خدمات النقل الدعامة الرئيسية لنجاح برامج التنمية المستدامة، وعلى هذا الأساس أولت له اهتمامات كبيرة في الدول المتقدمة خاصة في ظل العولمة بتنشيط و تطوير العناصر المساهمة في تكوينه.

ولما سبق سوف نتطرق في هذا الفصل إلى مكانة النقل البحري و تطور دور الموانئ و دور الحاويات و امتيازها داخل الميناء بالإضافة الى دور التكنولوجيا في تطوير النقل البحري.

المبحث الأول: مكانة النقل البحري

المطلب الأول: تطور دور الموانئ

كان يجب على الموانئ تطوير نفسها تنظيمياً و تكنولوجياً بما يتواءم مع التطورات المتلاحقة في صناعة النقل بالحاويات، فقد تأثر نظام الميناء التقليدي إلى حد بعيد بظهور نظام التحوية و التطورات المختلفة في نظام النقل لقرن بسفن الحاويات، بحيث اعتباراً من تسعينات 1980 العشرين تغير دور الموانئ فلم يعد نشاطه مقتصرًا على النقل فقط إنما امتد إلى كل المنطقة المحيطة به، و الذي يعتبر نقطة البدء في سلسلة النقل .

لقد تطورت العديد من الموانئ التقليدية التي كانت مجرد مراكز للنقل تدريجياً في الخمسينات و الستينات إلى مراكز خدمات تجارية و صناعية تضيف في بعض الحالات قيمة إضافية كبيرة للبضائع التي تتداولها. و فيما يلي تصنيف لأنواع الموانئ الثلاث¹:

أولاً: موانئ الجيل الأول و الجيل الثاني :

الموانئ البحرية: تعد الموانئ البحرية من أهم الدعائم التي تقوم عليها صناعة النقل البحري نظراً لدورها الهام في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن، و تتنوع تلك التسهيلات وفقاً لاختلاف الموانئ البحرية من حيث طبيعتها الجغرافية و كذا من حيث الوظائف المسندة إليها .

1- موانئ الجيل الأول (الموانئ التقليدية): تشمل موانئ الجيل الأول على الموانئ التقليدية التي تعمل كمراكز للنقل فقط، و ما زال هذا الجيل من الموانئ موجوداً حتى الآن و يمثل أغلبية موانئ البلدان النامية، و تتسم سياسة و إستراتيجية و اتجاه تطور موانئ هذا الجيل بأنها إستراتيجية محافظة، تحصر مفهوم الميناء في دور ثابت محدود لا يتعدى نطاق أنشطة موانئ هذا الجيل على أنه مجرد نقطة وصل بين النقل الداخلي للبضائع و النقل البحري، و لا يتوفر إلا على الحد الأدنى من الأنشطة المينائية مثل الشحن و التفريغ و بعض الخدمات المينائية و الملاحية و تركز الاستثمارات على البنية الأساسية للأرصيف دون اهتمام لما يحدث للسفن أو البضائع خارج منطقة الرصيف.

2- موانئ الجيل الثاني (الموانئ الصناعية): ظهرت موانئ هذا الجيل في الستينات مع تزايد كمية المواد الخام التي تستوردها الدول الصناعية، و تسمى عادة بالموانئ الصناعية. تتسم سياسة و إستراتيجية و اتجاه تطوير موانئ هذا الجيل بالتوسعية، على أساس تصور عريض لدور الميناء و قدرته الإدارية و أن الموانئ ليست مجرد مراكز للنقل إنما هي مراكز صناعية و تجارية أيضاً، و يتم صياغة سياسات الميناء و إصدار تشريعاته على هذا الأساس كما و قد اتسع نطاق أنشطة موانئ هذا الجيل بحيث أنه إضافة إلى الشحن و التفريغ و الخدمات المينائية و الملاحية، توسعت لتشمل الخدمات التجارية للبضائع و تقام المنشآت الصناعية داخل الميناء مما يؤدي إلى نمو و اتساع الميناء.

3- مقارنة بين موانئ الجيل الأول و الجيل الثاني:

يختلف التنظيم في موانئ الجيل الثاني عن موانئ الجيل الأول في¹:

¹ د: أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، مصر، 2008، ص 186.

- أ- علاقات وثيقة مع شركاء موانئ الجيل الثاني في النقل و التجارة الذين شيّدوا منشآت لتصنيع بضائعهم في منطقة الميناء.
- ب- علاقات وثيقة بين الميناء و الإدارة المحلية التي يوجد في نطاقها لشدة اعتماد الميناء على المدينة المحيطة به فيما يتعلق بالأراضي، المرافق و القوى العاملة و كذا شبكات الطرق الخاصة بالنقل البري.
- ت- التكامل بين مختلف الأنشطة و الخدمات بالميناء لتزايد كمية البضائع و الحاويات و سرعة دورانها عبر الميناء.

ثانيا: موانئ الجيل الثالث:

ظهرت موانئ هذا الجيل في الثمانينات و يعود السبب في ظهورها أساسا إلى انتشار التحويلة و النقل الدولي متعدد الوسائط على نطاق واسع في جميع أنحاء العالم إزاء احتياجات التجارة الدولية.

تتسم سياسة و إستراتيجية تطوير موانئ هذا الجيل بالديناميكية على أساس اعتبار الموانئ عقدة ديناميكية في شبكة الإنتاج/التوزيع الدولية، و استناداً لهذا المفهوم تغير سلوك إدارة هذا الجيل من الموانئ من مجرد عرض استاتيكي مرافق و خدمات الميناء إلى اهتمام و مشاركة فعالة في عملية التجارة العالمية بكاملها².

إن الأنشطة و الخدمات في موانئ الجيل الثالث تتسم بالتخصص و التنوع و التكامل، و تنقسم الأنشطة و الخدمات التي تتوفر في هذه الموانئ إلى:

- 1- تقديم خدمات الميناء التقليدية: بالرغم من تطور الخدمات و الأنشطة التي يقدمها الجيل الثالث من الموانئ إلا أنه ما زال يقدم الخدمات التقليدية لموانئ الجيلين الأول و الثاني و لا تزال الخدمات تعتبر عنصراً أساسياً في أنشطة الموانئ مع تطوير أساليب تطويرها، بحيث أصبحت تقدم من خلال مفاهيم لوجستية و مراكز توزيع.
- 2- الخدمات الصناعية و البيئية: و تتمثل في الأعمال الفنية مثل إصلاح و صيانة السفن و الخدمات الهندسية الأخرى، و تعتبر هذه الخدمات عنصراً هاماً في تكامل خدمات الميناء، و توفير الضمان لمنظومة الإنتاج على الاستمرارية مما يعني خفض نسبة المخاطرة الاقتصادية للمعدات و وسائل النقل المختلفة.
- 3- الخدمات الإدارية و التجارية: مع تعاظم حجم التجارة الدولية و ما نتج عنه من نقل كميات هائلة لنوعيات البضائع المختلفة على محاور نقل متعددة ما بين دول العالم، و لضمان انسياب حركة النقل بكل دقة فإن ذلك تطلب توفير خدمات إدارية على درجة عالية من الكفاءة سواء من الناحية الإجرائية، الإدارية أو المعلوماتية، كما أنها لم تعد تعترف بالحدود الزمنية لأعمال الميناء فبعد أن كانت تعمل خلال أيام العمل الرسمية و خلال ساعات محدودة أصبحت الخدمة ممتدة 24 ساعة يوميا و مستمرة خلال أيام الأسبوع، و بالتالي كان عاملاً جاذباً للعملاء.

¹ د: أيمن النحراوي، مرجع سبق ذكره، ص188.

² د: أيمن النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، مصر، 2009، ص252.

- أهم السمات و الملامح المطلوب توافرها في الموانئ البحرية الحديثة :
- من أهم السمات و الملامح المطلوب توافرها في الموانئ البحرية الحديثة حتى تكون قادرة على التعامل مع الأجيال الحديثة من السفن:
- توافر شبكة نقل داخلية متكاملة مع محاور النقل محلياً و إقليمياً من خلال شبكات الطرق البرية السكك الحديدية على أن تكون على درجة عالية من الكفاءة .
- توافر منظومات المعلومات المتطورة و التي تعتبر المحرك الرئيسي لمنظومة النقل الدولي المتعدد الوسائط.
- تلبية احتياجات و توقعات مستخدمي الميناء بكفاءة عالية.
- توافر أنشطة القيمة المضافة و الخدمات اللوجستية.
- السرعة في أداء الخدمات بتكلفة اقتصادية.
- كفاءة الشبكة الرافدية و المحورية، بمعنى ربط الموانئ المحورية التي تستقبل سفن الحاويات العملاقة بخطوط ملاحية رافدية منتظمة الترددات للموانئ المجاورة و القريبة، لتوصيل الحاويات الخاصة بها في التوقيات المحددة.

المطلب الثاني: إدارة خدمات النقل

نظرا لأهمية خدمات النقل فإن مسؤولياتها عادة ما تقع على عاتق قسم أو إدارة مستقلة تعرف بقسم النقل و يقع عليها مسؤولية تحديد طريقة النقل و حركتها و ما يرتبط بها من تحديد لمعدلات و أسعار النقل مثل تصنيف الشحن إلى مجموعات متشابهة فضلا عن الحصول على أقل الأسعار و التنسيق بين تواريخ الشحن و إمكانية النقل المتاحة، كذلك متابعة ورود الشحنات إضافة إلى هذا فإنه في ظل المفهوم اللوجستيك فقد اتسعت مسؤوليات مدير النقل لتشمل وظائف أخرى مثل التغليف و المناولة و التخزين و هذا عكس الماضي الذي كانت مسؤولية تقتصر على شراء خدمات النقل فقط.¹

و بصرف النظر عن نطاق مسؤوليات إدارة النقل فإنه في ظل مفهوم اللوجستيك سوف نجد أن مدير النقل يرتبط بالضرورة بمجالات وظيفية عديدة مثل "التسويق و الإنتاج و التمويل" و يرجع ذلك إلى أن إدارة النقل تمثل أحد العناصر الرئيسية في النظام المتكامل للوجستيك.²

و يمكن القول أن إدارة خدمات النقل تمارس نوعين رئيسيين من المهام و الوظائف الإدارية و المهام المرتبطة بالبحوث.

1- إدارة حركة النقل:

تلتزم إدارة حركة النقل بتقديم خدمات النقل بكفاءة و ذلك في الوقت و المكان المناسب مع أعلى مستوى للخدمة و بأفضل الأسعار الممكنة و تشمل مهام إدارة حركة النقل مجموعة الأنشطة التالية:³

- تصنيف البضائع: يشير هذا النشاط إلى عملية تصنيف البضائع التي يتم نقلها و شحنها إلى مجموعات متشابهة و ذلك في ضوء خصائص كل منها و يساعد هذا التصنيف على تحديد معدلات أو أسعار الشحن بشكل مباشر كما يلاحظ أنه يمكن تحقيق حجم لا بأس به من الوفورات إذا كان العاملين في إدارة النقل على خبرة كافية بقواعد و أسس التصنيف .

- الحصول على أقل أسعار الشحن و النقل: يعتبر هذا النشاط أهم الأنشطة بالنسبة لإدارة حركة النقل حيث أن الهدف النهائي للإدارة هو تخفيض تكلفة النقل و الشحن إلى أقل ما يمكن، و حيث أن أسعار الشحن و النقل تمثل التكلفة الأساسية و الأهم بالنسبة لتكاليف النقل، فإن الحصول على أقل الأسعار للنقل و الشحن يؤدي حتما لتحقيق الهدف و هو تخفيض تكلفة النقل مع الحفاظ على مستوى الخدمة المرغوب، و لكن لا بد من الإشارة هنا إلى أن التقليل من تكلفة النقل قد لا يؤدي بالضرورة إلى الوصول إلى إجمالي تكاليف اللوجستيك إلى حدها الأدنى إذ لا بد من اختيار وسيلة النقل التي تقدم المستوى المطلوب من الخدمة بأقل سعر ممكن.

¹ سمية زكي قرياص، عبد الغفار خنفي، الإدارة الحديثة في إدارة الإمداد و المخزون، الدار الجامعية، مصر، 2004، ص 134.

² نهال فريد مصطفى، جلال إبراهيم العبد، إدارة اللوجستيات، الدار الجامعية، الاسكندرية، مصر، 2004، ص 160.

³ Jacques Pons. Transport et logistique – maillon déterminants de la supply Chain. op-cit, page 38.

- جدولة أزمناة النقل: ترجع أهمية هذه الوظيفة إلى أن أي تأخير في عمليات الشحن أو التفريغ يؤدي إلى عدم الوفاء بمواعيد التسليم سواء لعمليات التشغيل أو العملاء مما يترتب عليه مشاكل خطيرة للإنتاج، و أيضا مشاكل مع العملاء قد تصل إلى حد انصرافهم عن التعامل مع المؤسسة.¹

- إدارة مستندات للشحن: تستخدم إدارة حركة النقل العديد من الأدوات التي تتمثل في مستندات الشحن منها على سبيل المثال بوليصة الشحن و فاتورة الشحن و تمثل الأولى وصفا كاملا للمواد المشحونة و تستخدم كإيصال استلام و على أساسها يتم تقدير التعويضات في حالة حدوث خسائر أو تلفيات أما الثانية (فاتورة الشحن) تعتبر المستند الذي يدفع على أساسه تكلفة النقل و الذي قد يكون مقدما أو عند استلام البضاعة المشحونة.²

- متابعة خطوط السير: و ذلك بغرض التأكد من دقة و انتظام عمليات و أزمناة النقل حتى يمكن للإدارة التدخل في الوقت المناسب عند حدوث أي مشاكل أو معوقات في خطوط السير.

- المراجعة: و يعني هذا النشاط متابعة الأداء الخاص بالأنشطة السابقة كلها و ذلك بغرض التأكد من سلامة القرارات و إجراء التصحيحات و التعديلات في هذه الأنشطة عند ظهور أي انحرافات أو أخطاء في الأداء.

- المطالبات و التعويضات: في حالة عدم مطابقة خدمة النقل مع المعايير المحددة من قبل إدارة الإمداد و ذلك عند وقوع الخسائر أو التلفيات أو اختلاف مواعيد التسليم عن المواعيد المتفق عليها أو أي انحراف عن المعايير و الشروط المتفق عليها بين المؤسسة و الجهة المسؤولة عن النقل و الشحن، يمكن المطالبة بالتعويضات و عادة ما يتم الاتفاق على حجم التعويضات ما بين المؤسسة و الشركة الناقلة و يلاحظ أن ارتفاع كمية التعويضات التي تحصل عليها المؤسسة يعتبر في معظم الأحيان دليل على عدم كفاءة قرارات النقل.

2- البحوث:

بالإضافة إلى المهام ذات الطبيعة الإدارية تقوم حركة النقل أيضا ببعض الأنشطة البحثية التي تنقسم إلى نوعين بحوث تتعلق بمستوى خدمة النقل و بحوث متعلقة بكفاءة الوظيفة المتكاملة للوجستيك.

- بحوث تطوير خدمات النقل: يهتم هذا النوع من البحوث بتوفير أفضل خدمات النقل و التوصل إلى أفضل الأسعار للشحن عند مستوى معين من الخدمات و يلاحظ أن قياس أداء وسائل النقل المختلفة يعتبر من أكثر المجالات التي تحتاج إلى و دراسات تهدف إلى التوصل أفضل أداء و من المقاييس المستخدمة في هذا المجال:

- مدى توافر معدات و وسائل النقل و الشحن.
- مدى تتابع و استمرار عملية النقل.
- القدرة على الإسراع بعمليات النقل و الشحن.
- تناسق عمليات النقل و الشحن عند استخدام عدة وسائل نقل.

¹ نهال فريد مصطفى، جلال إبراهيم العبد، مرجع سبق ذكره، ص162.

² سمية زكي قرياص، عبد الغفار خنفي، مرجع سبق ذكره، ص135.

- بحوث تطوير كفاءة نشاط اللوجستيك: تمثل إدارة النقل أحد مكونات إدارة اللوجستيك حيث تمثل تكلفة النقل أهم وأكبر نسبة من إجمالي تكاليف اللوجستيك لذلك فإن هذه الإدارة تكون مسؤولة عن التأكد من أن أداء نشاط النقل يؤدي إلى تحقيق أقل تكلفة كلية لنشاط اللوجستيك و يتم ذلك بإجراء البحوث المستمرة لدراسة العلاقة بين تكلفة خدمات النقل والتكلفة الكلية لنشاط اللوجستيك و كيفية التوصل إلى أداء أفضل يؤدي إلى تخفيض هذه التكلفة الكلية.

المطلب الثالث: النقل متعدد الوسائط

1- تعريف النقل متعدد الوسائط :

النقل متعدد الوسائط وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط الموقعة عام 1980 هو: "نقل البضائع بواسطة مختلفتين على الأقل من وسائط النقل على أساس عقد نقل واحد من مكان في دولة ما يأخذ فيه متعهد النقل البضائع في عهده إلى مكان التسليم النهائي في الدولة الأخرى"¹.

كما يعرف النقل المتعدد الوسائط بأنه النقل بواسطة وسيلتين على الأقل و يعقد نقل واحد -سند شحن واحد- و بين دولتين على الأقل و هو نقل من باب إلى باب و بالتالي فان هناك أماكن ليست بالضرورة موانئ بحرية يتم فيها تغيير وسيلة النقل و تحدد هذه الأماكن بدقة و تخضع لإشراف الجمركي لكل دولة و تسمى بالموانئ الجافة موانئ برية² – dry ports

2- خصائص النقل متعدد الوسائط :

- عقد نقل دولي بين دولتين مختلفتين على الأقل .

- عقد لنقل البضائع لا للأشخاص.

- يتم بواسطة مختلفتين على الأقل من وسائط النقل (بر-بحر-جو-سكك حديد-ممرات مائية).

3-أهمية النقل متعدد الوسائط :

تأتي أهمية النقل المتعدد الوسائط من المزايا المتعددة التي تعود على كل من صاحب البضاعة و الناقل و الاقتصاد القومي فاستخدام أكثر من وسيلة من وسائل النقل في صورة متكاملة في نقل البضائع يؤدي حتماً إلى الاستفادة من المزايا التي تتمتع بها كل وسيلة من حيث التكلفة والسرعة و الأمان ومن ثم فإن النتيجة النهائية هي الحصول على خدمة نقل بتكلفة أقل و بجودة أعلى مع الاستخدام الأمثل لوسائل النقل مما يؤثر بالإيجاب على أداء شبكة الإمداد والاقتصاد القومي ككل. كما تأتي أهمية هذا النظام استجابة للمتغيرات العالمية في مجالات الاقتصادية و التجارة و التصنيع مثل :

- القوى الاقتصادية العالمية التي تعكس النظام العالمي الجديد و الضوابط التجارية التي تتحكم في أسواق كونية للإنتاج و الاستهلاك و الأنشطة العابرة للحدود و القارات حيث أصبح الإنتاج العالمي يكتسي طابعاً دولياً.
- ازدياد القيمة التقنية للتجارة العالمية و أنشطة القيمة المضافة و ترشيد نفقات النقل و التكلفة اللوجستية. -
- تعاظم الاتجاه نحو تحقيق تكامل وسائط النقل على المستوى العالمي و تعقد إدارة أنشطة النقل و التكلفة اللوجستية .

¹ د. أحمد عبد المنصف محمود، النقل متعدد الوسائط، مكتبة الإشعاع، مصر، الطبعة الأولى، سنة 2006 ، ص 5 .

² د. حمادة فريد منصور، مقدمة في إقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 1998، ص 450.

- تطور أنواع و أحجام و حمولات و تقنيات أنواع النقل المختلفة و الاتجاه المتزايد نحو الاستفادة من مبدأ اقتصاديات الحجم مع توفر شبكات المعلومات التي تعتبر بمثابة العمود الفقري لأداء النظام. إن الهدف الأساسي من نظام النقل الكلي يجب أن يكون تحقيق خفض حقيقي إلى أقصى درجة في التكلفة الكلية لنقل المواد من باب المنتج الأول إلى باب المستهلك النهائي لها و هي تامة الصنع، و من أجل الوصول إلى هذا الهدف يجب إعادة ترشيد الأجزاء الفرعية لنظام النقل الكلي، و يتكون نظام النقل من مراكز تجميع تخزين و توزيع (قرى- مدن- موانئ) و من طرق تصل بين هذه المراكز (طرق برية-سكك حديد-قنوات مائية-طرق جوية- طرق بحرية) و من تدفقات للبضائع المختلفة على هذه الطريق (البضائع العامة-البضائع الجافة-البضائع السائلة - الركاب) و من وسائل النقل المستخدمة (سيارات-عربات-صنادل-سفن) و فيما بين هذه الأجزاء التي يتكون منها نظام النقل حيث تجرى عمليات تداول البضائع التي نذكر منها :

1- من خط إنتاج السلعة إلى مخازن المصدر.

2- من مخازن صدر لم ا إلى وسيلة النقل البرية.

3- من وسيلة النقل البرية إلى ميناء التصدير.

4- من ميناء التصدير إلى عنابر السفينة.

5- من عنابر السفينة إلى ميناء الاستيراد.

6- من ميناء الاستيراد إلى وسيلة النقل البرية الخاصة بالمستلم.

7- من وسيلة النقل البرية إلى مخازن المستلم.

8- من مخازن المستلم إلى عربات التوزيع إلى تاجر الجملة إلى تاجر التجزئة و أخيراً إلى المستهلك.

يتبين مما تقدم الخطر المتعاظم للزيادة المستمرة في تكاليف النقل بالطرق التقليدية و لحل الأمل لتجنب ذلك هو نظام "النقل من الباب إلى الباب بالحاوية" بما يعرف بنظام التحوية أو نظام النقل متعدد الوسائط. و يستلزم النقل بالحاويات حداً أدنى من البنية الأساسية و معدات النقل و تداول الحاويات. غير أن النقل المتعدد الوسائط يعرف مشاكل عدة في الدول النامية أهمها¹:

- ضعف البنية الأساسية و عدم ملائمتها لنظام النقل متعدد الوسائط. -تقادم معدات المناولة خاصة بالسكك الحديدية و الموانئ.

-غياب دور متعهدي النقل المتعدد الوسائط و من ثم فقدان الركن الأساسي في نظام النقل المتعدد الوسائط.

- تشكل النظم الجمركية أحد العوائق الرئيسية لانتشار النقل المتعدد الوسائط (خاصة النقل بالحاويات).

-قلة الاهتمام بتكنولوجيا المعلومات و عدم تطبيق تقنية تبادل المعلومات الكترونياً (EDI) في خدمات النقل.

¹ د. أحمد عبد المنصف محمود، النقل متعدد الوسائط، مرجع سبق ذكره، ص 10

المبحث الثاني: الحاويات وامتيازاتها داخل الميناء

المطلب الأول: تعريف بالحاويات ولمحة تاريخية:

تعريف اتفاقية سلامة الحاويات لـ 1972 بقولها: «الحاوية وحدة من معدات نقل البضائع صالحة للاستخدام المتكرر ذات متانة تكفي للمناولة في الموانئ و على السفن مصممة خصيصا لنقل البضائع بوسيلة أو أكثر من وسائل النقل و دون عملية إعادة تحميل وسيطة»، و لكي تجري مناولتها بسرعة بحيث تكون مزودة بتجهيزات ركيئة لهذه الأغراض و ذات حجم تكون فيه المساحة المحصورة بالأركان السفلية الخارجية الأربعة¹.

ولدت فكرة "الحاوية" في الخمسينات من القرن العشرين في الولايات المتحدة الأمريكية على يد alcon MC Lean صاحب شركة نقل داخلي، أرشدته خبرته و اهتماماته في هذا المجال إلى أنه يمكن نقل البضائع من المصدر إلى الزبون بسرعة أكبر و بتكلفة أقل في حال اختصرت عمليات العتالة، فتبين له أن ذلك يتحقق بتحميل بضائع من أحجام و أنواع مختلفة مصندقة داخل مستوعب أو حاوية من حجم محدد، مما يوفر عمليات مناولة عدد كبير من الطرود ، و يوفر استخدامها عددا كبيرا من اليد العاملة².

من هنا بدأ النقل بالحاويات يعرف تطورا ملحوظا، و لكنّه كان مقصورا على النقل من رصيف ميناء الشحن إلى رصيف ميناء الوصول أي على مرحلة النقل البحري فقط.

إلا أن النهضة الحقيقية لاستخدام الحاويات لم تبدأ إلا في بداية الستينات و ذلك استجابة لحاجات التجارة الدولية، فساعدت تحوية البضائع على إبرام العقود من الباب إلى الباب، مما أثر إيجابا على التجارة الدولية، و قد ازداد تطوّر استخدامها في مجال النقل البحري في عام 1964 عندما سيرت شركة Australian Shopping سفينة متخصصة في نقل الحاويات أطلق عليها اسم Kooringa بين مينائي ملبورن و فريمانتل ثم في عام 1965 عندما أعلنت شركة Sea Land خوضها للتجارة عبر الأطلسي بسفن حاملة للحاويات تتسع كل واحدة منها لـ 1261 حاوية و هي السفن المنتشرة في الوقت الحالي، كونها تتكامل فيها مزايا الحاويات مع التكنولوجيا الحديثة الموجودة في هذا النوع من السفن خاصة في عمليات الشحن و التفريغ .

¹ د: أيمن النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، مرجع سبق ذكره، ص 135.

² نفس المرجع السابق، ص 138 .

المطلب الثاني: أنواع الحاويات المستعملة داخل الميناء

هناك عدة أنواع للحاويات، و ذلك حسب نوع البضائع التي يمكن أن تحتويها الحاوية، و كذا المواصفات الفنية للحاوية من حيث الأساسات و نوع المواد المصنوعة منها، و هذا إن دلّ على شيء فإنما يدلّ على الإيجابيات التي يحققها استخدام الحاويات في مجال النقل.

1- حاويات البضائع العامة: و هي حاويات غير مصنوعة لنوع معيّن من البضائع، و هذا النوع بدوره مقسم إلى أنواع وفقا لأساسات الحاوية و طرق الوصول إلى داخلها للتعبئة و التفريغ، من أهمّها:¹

- حاويات ذات الاستعمال العام: و هي حاويات مقفلة بشكل تام، سقفها و جوانبها صلبة، أحد جوانبها على الأقل فيه باب و خصص لنقل أنواع مختلفة من البضائع أي البضائع الجافة أو السائلة متى كانت معبأة في علب معدنية أو بلاستيكية.

- حاويات ذات السقف المفتوح: حاويات تشبه حاويات الاستعمال العام باستثناء وجود سقف متحرك و قابل للنقل مصنوع من القماش أو البلاستيك، و يمكن تثبيته بالنواحي الأربع للسقف، و يستخدم هذا النوع لنقل البضائع الثقيلة جدا أو ذات الحجم الكبير كما تستخدم لشحن البضائع التي لا يمكن رفعها إلا بالمرافع العلوية.

- حاويات مسطحة: أي من دون أساسات عليا، و لكن لها نفس طول و عرض الحاويات العادية و مجهزة بزوايا بهدف التمكين من مناولتها و أحيانا بعجلات تسمح لها بالتدحرج لتسيير عمليات الشحن و التفريغ و الرص على أرضية الموانئ.

- حاويات ذات قوائم و ذات جوانب مفتوحة: و هي تتميز بأن جوانبها غير ثابتة.

2- حاويات البضائع الخاصة: و هي حاويات ذات تصميم خاص، فتنوع أشكالها حسب نوع البضائع و منها: -حاويات ذات مواصفات حرارية: و هي ذات جوانب و أرضية و سقف معزولين حراريا لتخفيض تبادل الحرارة بين داخل و خارج الحاوية. -حاويات حرارية مسخنة: و هي ذات مواصفات حرارية و مزودة بجهاز منتج للحرارة.

- حاويات مبرّدة: و هي ذات مواصفات حرارية، مزودة بجهاز مبرّد تضمن الاحتفاظ بالبرودة عند مستوى معيّن .

- حاويات الخزانات: و هي التي تستخدم في نقل الزيوت و الحوامض أو لنقل الغاز المضغوط أو الغاز المسيل فهي غالبا ما تكون على شكل خزانات معدنية محكمة.

¹ د: أيمن النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، مرجع سبق ذكره، ص 126 .

المطلب الثالث: امتيازات الحاويات داخل الميناء

أصبح النقل بواسطة الحاويات ينظم نقل تجارة البضائع المصنعة، و هي النسبة الأكبر في التجارة العالمية، فنتج عنه تغيير في أنماط و ممارسات النقل، حيث تزايد نقل البضائع من الباب إلى الباب و اكتسب النقل متعدد الوسائط أهمية كبرى، و هذا راجع إلى ما يميّز به النقل بالحاويات من إيجابيات، فمن ناحية الشحن أدى استعمال الحاويات إلى توفير الكثير من المال على الشاحن، إذ يمكن لسفينة الحاويات أن تشحن أو تفرغ حمولتها في جزء من الزمن الذي تستغرقه سفينة الشحن التقليدية لإتمام أي من العمليتين، و هكذا فإن تكاليف الشحن و التفرغ تنخفض، كما يساعد ذلك على سرعة و مرونة تداول و انتقال البضائع إلى عدد أكبر من العملاء، و بالتالي سرعة التسليم¹.

كما أنّه و باعتبار الحاوية عازلة و صلبة و غير قابلة للكسر، فهي إلى حدّ الآن وسيلة التغليف الأكثر أماناً، إذ تعتبر واقية للبضائع بحيث تقلّل من خطورة هلاك و تلف البضائع، فالنقل بالحاويات المبردة يسمح بالمحافظة على المواد الغذائية القابلة للتلف من الحرارة و البرودة و الرطوبة و من جميع التقلبات الجوية، ناهيك عن الحدّ من حالات السرقة كون أن الحاوية تغلق بإحكام .

من ناحية النقل قدمت الحاوية الحل الأمثل لمنظومة النقل، كونها سهّلت النقل من وسيط إلى آخر و هي معبّئة دون تفرغ أو إعادة تصنيف محتوياتها، كما مكنت الناقل البحري من تقليل المساحات الضائعة داخل السفينة دون خوف على البضائع الموجودة بداخلها من التلف ممّا أدى إلى استغلال السفينة على أكمل وجه.

أما من ناحية الموانئ البحرية فقد أدى استخدام الحاويات إلى ظهور محطات تداول الحاويات لتفريغ و شحن السفن بدلا من شركات الشحن و التفريغ النمطية، كما أدى تطوّر سفن الحاويات إلى تطوير و زيادة طاقات محطات تداول الحاويات بالموانئ و تزويدها بمعدات حديثة لتفريغ و شحن سفن الحاويات و إلى إنشاء موانئ متخصصة للحاويات، إضافة إلى أن السفن الحاملة للحاويات أصبحت تمكث في الموانئ من 20% إلى 30% من مدة الرحلة على عكس السفن العادية التي تمكث 60% من وقت رحلتها، و انتقلت التكاليف من 22 دولار إلى 6 دولارات إلا أن هذه الامتيازات الموجودة في استخدام الحاويات لا تمنع من وجود نقائص تتركز خاصة في عدم التوازن في تدفقات البضائع مما يجعل الحاويات تعود فارغة أو يتمّ استيرادها فارغة لإعادة تصديرها معبّئة و في ذلك خسارة لمالك الحاوية أو مستأجرها .

¹ أيمن النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، مرجع سبق ذكره، ص 140 .

المبحث الثالث: دور التكنولوجيا في تطوير النقل البحري

المطلب الأول: تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في النقل البحري

من الممكن تقسيم استعمال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في شركات النقل البحري على مجالين رئيسيين هما:¹

1- تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في شركات النقل البحري.

2- استعمال هذه التكنولوجيا في البنية الأساسية البحرية مثل الموانئ والقنوات.

و تستعمل شركات النقل البحري تكنولوجيا المعلومات والاتصالات التي تطبق على أساس الوقت الحقيقي في النظم الآلة لتتبع السفن التي تعتمد على تكنولوجيا التتابع الاصطناعية في النظم الشاملة لتحديد المواقع (GPS) وذلك جنبا إلى جنب مع خرائط رقمية الكترونية واتصالات رقمية في الاتجاهين من السفن إلى الساحل، و تمكن هذه النظم من تتبع السفن و الحاويات و المعدات في الوقت الحقيقي من الساحل و من البحر على سواء، و كذلك حساب التوجهات و الجداول الزمنية المثلى .

كما تستعمل البنية الأساسية البحرية تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الوقت الحقيقي نظم تبادل المعلومات المرقمنة (EDI) بصورة أساسية في تتبع حركة السفن و الشحنات و إيجاد الحلول المثلى للحركة خاصة في الميناء أو القناة، كما تستعمل هذه التكنولوجيا في إدارة الشحن و التفريغ على الوجه الأمثل عن طريق تخصيص المرافئ و التخزين خاصة في ساحات الحاويات و تسليم البضائع إلى وسائل شحن أخرى مثل الشاحنات عند بوابات الميناء، و تعتبر هذه الأعمال من أدق مهام المنظومة اللوجستية و العمل اللوجستي، و في الموانئ يشدد بصفة خاصة على إدارة الحاويات و تتبعها و التي يمكن أن تساندها النظم الشاملة لتحديد المواقع .

و هناك في الوقت الحالي نهجان عامان شائعان من تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الموانئ و هما:

1- نظم تشغيل النقل التي تنفذ في الموانئ، حيث تعالج نظم الحاسبات إدارة البيانات، تنظيم الساحات و السفن و القطارات، مراقبة المعدات .

2- نظم مجتمع الميناء التي كثيرا ما تشمل توجيه التبادل الإلكتروني للبيانات، و الرسائل التي تعتمد على الشبكة العالمية للمعلومات بين الناقلين و الشاحنين و السماسرة، مما يتيح تقاسم تفاصيل و مواقع الحاويات و أوقات وصول السفن و مغادرتها.

دور تقنية تبادل المعلومات المرقمنة (EDI) في النقل البحري :

ظهرت تقنية تبادل المعلومات المرقمنة (EDI) في أمريكا الشمالية و ألمانيا في سنوات 70 تحت اسم (EDV) و طبقت لأول مرة في مجال نقل و توزيع المنتجات الغذائية و كذا في القطاع البنكي و المالي، و تعتبر تقنية (EDI) التقنية الأكثر استخداما في مجال تبادل البيانات إلكترونيا بين المؤسسات و هي تعتبر وسيلة فعالة لإعادة التنظيم و التنسيق بين الأنشطة اللوجستية، كما أنها وسيلة إستراتيجية للشراكة بين الموردين و العملاء و تعمل

¹ كريمة كندري: دور الإمداد في تحسين تنافسية المؤسسة، مذكرة تخرج ماستر، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2011، ص166.

على تحقيق أعلى عائد لهما و هي نقطة الانطلاق لاستراتيجية اللوجستك الأكثر كفاءة و فعالية. إن تقنية تبادل المعلومات المرقمنة ما هي إلا أداة ينبغي استخدامها من طرف المؤسسات و ذلك لما تحققه من غايات في مجال التسيير الإداري، الإمداد و المنافسة.

- في المجال الإداري: إن الأهمية الاقتصادية تهدف إلى تخفيض التكاليف و ذلك عن طريق الربط المباشر بين مختلف الأنشطة و العمليات حيث يتم إلغاء العمليات اليدوية في تبادل المستندات و الوثائق بالإضافة إلى جودة الخدمة و ذلك بتخفيض من الأخطاء التي تحدث في تبادل المعلومات يدويا و السرعة في تبادل البيانات و الوثائق .

- في مجال اللوجستك: تسمح هذه التقنية للعملاء بالتطلع على خصائص المنتجات و كيفية توزيعها كما أن التقليل من الأخطاء في تبادل البيانات و المعلومات يسمح بالتقليل من نسبة المردودات و بالتالي يخفض من تكاليف اللوجستك .

- في مجال المنافسة: تسمح بخلق ميزة تنافسية و ذلك بالاستجابة السريعة للطلبات العاجلة و التخفيض من حجم المخزون، تحسين مستوى الخدمات و المواد المتاحة .

المطلب الثاني: التطور التكنولوجي في مجال الشحن والتفريغ

ارتبط التقدم الفني في مجال مناولة البضائع بتزايد الاهتمام برفع كفاءة خدمات النقل البحري، حيث ظهرت الحاجة الملحة لإيجاد تسهيلات متطورة لمناولة البضائع و متطلبات تخزينها نتيجة لتزايد حجم شحنات البضائع من مختلف المنتجات المصدرة و المستوردة و يمثل نظام التوحيد النمطي لنقل البضائع أهم صور التقدم التكنولوجي في هذا المجال حيث يترتب عليه خفض الوقت اللازم لبقاء السفينة في الميناء لإتمام عملية الشحن و التفريغ.¹

و يقصد بنظام التوحيد النمطي للنقل: تعبئة البضائع و رصها في حاويات أو صنادل ذات أحجام كبيرة و متماثلة، بحيث يتم نقل أو تداول البضائع الموحدة نمطياً - من و إلى السفينة - عن طريق استخدام الأوناش العملاقة أو اللوري... الخ، و تتنوع أساليب التوحيد النمطي لنقل البضائع بين أسلوب النقل بالحاويات (نظام تحوية البضائع) و النقل بالصنادل إلى جانب نظام النقل باستخدام و سائل الدحرجة.

و انطلاقاً مما سبق يتضح أن نظام النقل بالحاويات يعد من أهم عناصر التطور التكنولوجي في مجال مناولة البضائع الأمر الذي يتطلب التعرف على طبيعة هذا النظام و دوره في تسهيل عملية النقل و تخفيض تكاليفه.

-نظام النقل بالحاويات "تحوية البضائع": يعتمد نظام النقل بالحاويات على تغليف و وضع البضائع داخل صناديق ذات مقاييس موحدة، و استخدام عربات خاصة لنقل الحاويات من السفن إلى المخازن بعد تفريغها بواسطة الأوناش أو الرافعات ذات الحمولة الكبيرة، ثم تخزينها في ساحات خاصة، و يتطلب ترتيب هذه الحاويات نظام خاص في المرور و التخزين حتى يمكن شحن و تفريغ الحاويات في أقل وقت ممكن و دون خلط بين حاويات كل سفينة.

و استناداً إلى التعريف السابق فإن نظام النقل بالحاويات يتضمن أربعة عناصر أساسية تتمثل فيما يلي:²

أ-التداول: يمكن الشكل النمطي للحاوية من الاستفادة الكاملة من التوحيد النمطي (القياس) للبضائع و المتمثلة في تطوير نوعية و معدلات التداول، الأمر الذي أدى إلى زيادة كبيرة في معدلات الشحن و التفريغ فأصبحت مدة بقاء السفينة بالميناء هي بضع ساعات و ليست أيام مما انعكس على تحسين نتائج التشغيل الاقتصادي و انتظام مواعيدها.

ب-اقتصاديات الحجم الكبير: أدى الشكل النمطي للحاوية و معدلات التداول العالية إلى تطور تصميم بناء و حجم السفينة فتضاعفت طاقتها حتى و وصلت إلى 4000/3500 حاوية مكافئة. و تستطيع سفن الحاويات الحديثة حمل حوالي 6000 حاوية مما يشكل أهمية كبيرة لتحقيق اقتصاديات حجم التشغيل.

ج-استخدام نظم المعلومات الحديثة: و يقصد بذلك أن استخدام الحاوية لنقل البضائع و تعدد أنواعها و أهمية زيادة أعداد الشاحنين و المستلمين، فضلاً عن تعدد الأماكن و المخازن و وسائل النقل. كل ذلك أدى إلى

¹ د. سميرة إبراهيم أيوب، إقتصاديات النقل، مرجع سبق ذكره، ص 57.

² د. سميرة إبراهيم أيوب، إقتصاديات النقل، مرجع سبق ذكره، ص 60.

إدارة هذا النظام بسيطرة و كفاءة عالية و دقة باستخدام نظم المعلومات الحديثة مثل الحاسب الآلي و تطبيق نظام تبادل المعلومات المرقمنة (EDI) لتحقيق جودة و سرعة التراسل.

د-عملية النقل من الباب إلى الباب :يتيح استخدام الحاويات في النقل المرنة الكافية لتداول و نقل الحاوية عبر وسائل النقل المختلفة، مما يؤدي إلى تقديم خدمة متميزة للنقل -من الباب إلى الباب- من خلال تخطيط عملية النقل في كافة مراحلها عبر وسائل النقل المختلفة و هو ما تطور إلى مفهوم النقل متعدد الوسائط. و استنادا إلى ما سبق نستنتج أن التطور التكنولوجي في مجال نقل البضائع باستخدام نظام التحويلة يحقق المزايا التالية:

- حماية البضائع من السرقة نتيجة لإحكام غلق الحاوية، و تقليل نسبة التلف من البضائع نتيجة لسرعة تداولها بين مختلف وسائل النقل.

- انخفاض تكاليف مناولة البضائع من خلال استخدام المعدات الرأسمالية الحديثة و إحلال الأساليب المكثفة لرأس المال بدلاً من الأساليب المكثفة للعمل.

- تحقيق المزيد من الوفورات الداخلية في عملية مناولة البضائع من خلال تخفيض تكاليف التأمين و حزم البضائع فضلاً عن تخفيض زمن البضائع العابرة، الأمر الذي ينعكس في تخفيض تكاليف المناولة.

- رفع كفاءة استغلال المعدات الرأسمالية الموظفة في صناعة النقل البحري و التي تشمل السفن، الموانئ البحرية من خلال خفض الفترة الزمنية التي تقضيها السفينة بين زمن الرحلة و الانتظار في الميناء البحري، و يتضح أثر نظام النقل بالحاويات و الذي يعد عنصر أساسي في نظام النقل متعدد الوسائط .

المطلب الثالث: الطرق الحديثة في دمج الشحن

في النقل تشجع الأسعار القليلة وحجم الشحنات الكبيرة المديرين على شحن كميات كبيرة ودمج الشحنات الصغيرة في شحنات كبيرة هو الطريقة الأولية لتخفيض تكلفة النقل للوحدة و يتم دمج الشحنات عادة بأربعة طرق:

- 1- يوجد دمج للمخزون وهذا يسمح بحمولات تكاملة للشاحنات ويكون هذا نتيجة طبيعة لإدارة المخزون.
- 2- يوجد دمج للشاحنات في هذه الحالة عندما يشمل لتسليم وتوزيع كميات اقل من طاقة الشاحنات فانه يتم وضع أكثر من شحنة على الشاحنة و ذلك للحصول على نقل فعال وعملية الجدولة والمسار لهذا النوع.
- 3- يوجد دمج المخازن السبب الرئيسي للمخازن هو السماح بنقل شحنات كبيرة لمسافات كبيرة ونقل شحنات صغيرة لمسافات صغيرة .
- 4- يوجد دمج مؤقت يتم تجميع طلبات العملاء حتى يتم شحن كميات كبيرة في وقت واحد بدلا من عدد من الشحنات الصغيرة.

خاتمة الفصل الثاني:

يمكن القول في ختام هذا الفصل أن قطاع النقل من أهم القطاعات الحيوية، فهو يعتبر من أهم الركائز للتنمية الشاملة لأية دولة خاصة في الموانئ، كما تمثل خدمات النقل الدعامة الرئيسية لنجاح برامج التنمية المستدامة، وذلك لأن النقل يشكل القاسم المشترك في الجمع بين الأنشطة الخدماتية و الانتاجية.

الفصل الثالث :

النقل البحري في

الجزائر ودوره في النمو

الاقتصادي

مقدمة الفصل الثالث :

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

ولكي تحقق الدولة النمو الإقتصادي المنشود وجب على الوزارات المعنية بمخرجات هذا القطاع الجدم والعمل ضمن أطر تشاركية مدروسة تعمل على تعزيز وخلق آليات عمل آمنة، بهدف عصرنه هذا القطاع للتغلب على التحديات المعاصرة التي تفرضها التجارة الدولية والتكنولوجيا التي باتت تسيره.

المبحث الأول : النقل البحري في الجزائر

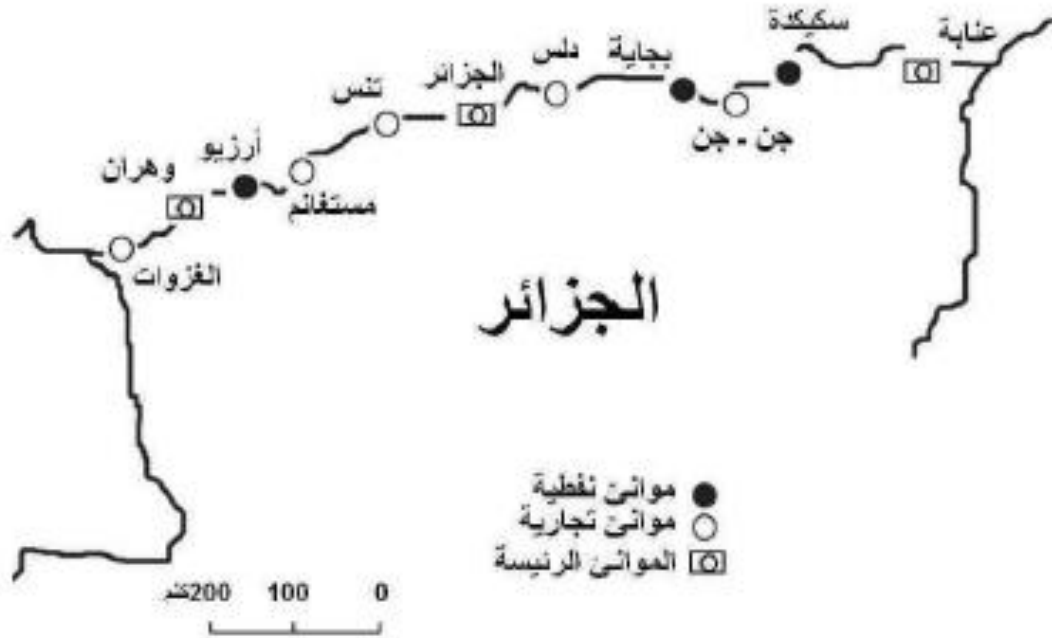
المطلب الأول : نشاطات الموانئ الجزائرية

يبلغ عدد الموانئ الجزائرية 11 ميناء من الحجم الصغير والمتوسط " أنظر الشكل 2" ويصل حجم مبادلاتها التجارية الإجمالي إلى 30 مليون طن وتخدم 95 % التجارة الخارجية ، مما يدل على أهمية الموانئ كعامل حيوي في الإقتصاد الجزائري.

وتهدف هذه الدراسة إلى تحديد دور الموانئ الجزائرية في الحياة الإقتصادية ومعرفة مستوى أدائها ، والذي تتحكم فيه عدة عوامل مترابطة فيما بينها كالبنى التحتية والتجهيزات والمعدات ، ومدى كفاءة الأسطول الجزائري ، وكذا التسيير الإداري إضافة إلى إلقاء الضوء على الصعوبات والمشاكل التي تعاني منها الموانئ. وإعتبارا من أن الميناء يمثل عقدة في شبكة مكونة من الظهير والوجهة التصديرية سنحاول معرفة إنعكاسات التسيير الحالي للموانئ على هذه المكونات الثلاث.

وإذا كانت نشأة الموانئ ترتبط بحتمية الموقع والموضع الذي يفترض أن يكون مؤهلا طبيعيا لإستقباله ، فإن الموانئ الجزائرية تجمع بينها خاصية جغرافية واحدة ، وهي وقوعها في مواضع متشابهة مكونة أساسا من خلي محمي من الرياح والعواصف الشمالية الغربية السائدة بواسطة رأس بحري مرتفع وموجه نحو الشمال أو الشمال الشرقي.

الشكل(III-02): خريطة توزيع الموانئ التجارية الجزائرية



مصدر: فاطمة الزهراء، محمد شريف، فوزيه رمنيبي، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة إقتصاديات شمال إفريقيا ، العدد السابع 2009 ص167 .

من خريطة التوزيع للموانئ التجارية الجزائرية الموضحة في "الشكل رقم 2" يمكن تقسيم هذه الموانئ حسب نشاطها وحجمها إلى ثلاث أنواع تتمثل في :

أولاً: الموانئ الرئيسية: وتتمثل في كل من ميناء الجزائر ، ميناء عنابة و ميناء وهران.

ميناء الجزائر :

تقدر المساحة الإجمالية لميناء الجزائر بحوالي 28 هكتار منها 5 هكتارات مغطاة ، كما يحتوي على 3 أحواض تقدر مساحتها ب 184 هكتار و أرصفة مجموع طولها 8609م، ويقدر عرض المدخل الشمالي ب 176 م بعمق 22م ، أما المدخل الجنوبي فيقدر عرضه ب 240م وعمق 16م، ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدرة 350000 مسافر في السنة وصومعة للحبوب سعتها 30000 طن بالإضافة إلى حوضين جافين واحد من الحجم الكبير طوله 136م وعرضه 18,5م وعمقه 8م والثاني من الحجم الصغير بطول 74م وعرضه 15,5م وعمقه 5م ، أما محطة الحاويات التي تم إستلامه سنة 1998 فتتمتد على حوالي 17 هكتار من الأرض المسطحة ذات قدرة إستيعاب تقدر ب 6200 حاوية نمطية على ثلاث مستويات بجانب طريق السكك الحديدية مع إمكانية الولوج إلى الطريق السريع من الجهة الشرقية ، كما تحتوي على ماسح للحاويات (سكانير)¹.

ميناء عنابة :

تقدر المساحة الإجمالية لميناء عنابة بحوالي 89 هكتار منها 7 هكتارات مغطاة ، كما يحتوي على ثلاث أحواض تقدر مساحتها ب 104 هكتار و أرصفة مجموع طولها 3455م ، ويقدر عرض المدخل الأمامي ب 245م بعمق 13,5م. أما مدخل الحوض الكبير فيقدر عرضه ب 250م وعمق 12,5م ، ويقدر عرض الحوض الصغير ب 183م وعمق 12,5م ، ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدرة 30000 مسافر في السنة وصومعة للحبوب سعتها 16000 طن بالإضافة إلى محطة الحاويات التي تم إستلامها سنة 1997 والتي تغطي مساحة حوالي 10 هكتار ، ويقع عند تقاطع الطرق الرئيسية فو يربط شبكات من الطرق السريعة وشبكة السكك الحديدية الوطنية. وعلى وجه التحديد عن طريق خط سكة حديد مكهرب على مناجم الحديد والصلب بالونزة ، كما أن المطار الدولي رابح بيطاط لعنابة يقع على بعد 11 كلم فقط من الميناء².

ميناء وهران :

يقع ميناء وهران على بعد 4 كلم غرب الجزائر العاصمة بالشمال الغربي لعين الترك تقدر المساحة الجافة فيه ب 160000م و15 مخزن ذات مساحة قدرها 26000م ومحطة للحاويات تقدر مساحتها ب 110000م ذات قدرة إستيعاب 24200 حاوية ، وحظيرة للجر مساحتها 23000م وحظيرة للمركبات الخفيفة مساحتها 5000م منها 3000م مغطاة وصوامع للحبوب واحدة ذات سعة تقدر ب 30000طن والأخرى تقدر ب 10000طن ، ومحطة للميناء ذات قدرة 4500 عملية في اليوم (عمليات التحميل والتفريغ متزامنة) ، ومحطة للسكة الحديدية خاصة بنقل الحبوب والطاقة ، ويمكنها التعامل مع ثلاث قطارات يوميا.

¹ الموقع الإلكتروني لشركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ : <http://sogeport.org/arzew-actuel.htm> : sogeports

² الموقع الإلكتروني لشركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ : <http://sogeport.org/arzew-actuel.htm> : sogeports

ثانياً: الموانئ النفطية: وتتمثل في كل من ميناء أرزيو ، ميناء سكيكدة وميناء بجاية .

ميناء أرزيو:

تقدر المساحة الإجمالية لميناء أرزيو بحوالي 24 هكتار منها 1 هكتار مغطى ، كما يحتوي على ثلاث أحواض تقدر مساحتها ب 153 هكتار وأرصفة مجموع طولها 1730 م ، ويقدر عرض المدخل الوحيد لميناء أرزيو ب 400م بعمق 20 م ، ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في صومعة للإسمنت سعتها 1800طن بالإضافة إلى محطة لتفريغ الصنابير (النفائيات) سعتها 6000م.

ميناء سكيكدة:

تقدر المساحة الإجمالية لميناء سكيكدة بحوالي 51 هكتار منها 17 هكتار مغطاة ، كما يحتوي على حوضين إثنين تقدر مساحتهما ب 43,3 هكتار وأرصفة مجموع طولها 1860 م ، ويقدر عرض المدخل الوحيد لميناء سكيكدة ب 120 م بعمق 15م ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدره 12000 مسافر في السنة وصومعة للحبوب سعتها 20000طن¹.

ميناء بجاية :

تقدر المساحة الإجمالية لميناء بجاية بحوالي 44 هكتار مغطاة ، كما يحتوي على ثلاث أحواض تقدر مساحتها ب 156 هكتار وأرصفة مجموع طولها 2200م، ويقدر عرض المدخل الشمالي ب 120م بعمق 13م ، أما المدخل الجنوبي الشرقي فيقدر عرضه ب 330م وعمق 15م ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدره 45000 مسافر في السنة وصومعة للحبوب خاصة ب " OAIC"². وسعتها 30000طن وصومعة أخرى للحبوب خاصة ب « CIVITAL » سعتها 120000طن بالإضافة إلى قاعدة عامة بقدره 15000طن.

ثالثاً: الموانئ التجارية الأخرى: وتتمثل في كل من ميناء جن جن ، ميناء مستغانم ، ميناء الغزوات وميناء تنس.

ميناء جن جن :

تقدر المساحة الإجمالية لميناء جن جن بحوالي 104 هكتار منها 01 هكتار مغطى ، كما يحتوي على حوض واحد 01 تقدر مساحته ب 180 هكتار وأرصفة مجموع طولها 1995 م ، ويقدر عرض المدخل الشمالي الغربي ب 560م بعمق 18,8 م ، كما يحتوي على شبكة سكك حديدية طولها 23 كلم أما محطة الحاويات التي تم إستلامها سنة 1998 فتمتد على حوالي 65 هكتار بقدره إستيعاب تقدر ب 6200 حاوية نمطية على ثلاث مستويات كما تحتوي على ماسح للحاويات(سكانير).

¹ الموقع الإلكتروني لشركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ : <http://sogeportorg/azew-actuel.htm> : sogeports
² " OAIC " Office algerien interprofessionnel de cereales الديوان الوطني لمهني الحبوب.

ميناء مستغانم :

تقدر المساحة الإجمالية لميناء مستغانم بحوالي 68 هكتار منها 02 مغطاة ، كما يحتوي على حوضين إثنين 02 تقدر مساحة أحدهما ب 14 هكتار بعمق يتراوح بين 6,77م إلى 8,17م وتقدر مساحة الآخر ب 16 هكتار بعمق يتراوح بين 6,95م إلى 8,22م وأرصفة مجموع طولها 1995م ويقدر عرض المدخل الشمالي الغربي 100م بعمق 12م ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في المحطة للبيتومين بقدرة 4700طن وصومعة للحبوب سعتها 30000طن.

ميناء الغزوات :

تقدر المساحة الإجمالية لميناء الغزوات بحوالي 24 هكتار منها هكتار واحد 01 مغطى وأحواض تقدر مساحتها ب 153 هكتار وأرصفة مجموع طولها 1730م، ويقدر عرض المدخل الوحيد لميناء الغزوات ب 400م بعمق 20م ، ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في صومعة للحبوب سعتها 1800طن بالإضافة إلى محطة لتفريغ النفايات سعتها 6000م.

ميناء تنس :

تقدر المساحة الإجمالية لميناء تنس بحوالي 75 هكتار ، كما يحتوي على حوض واحد تقدر مساحته ب 17 هكتار وأرصفة مجموع طولها 4200م ، ويقدر عرض المدخل الغربي لميناء تنس ب 180م بعمق 14م، أما المدخل الشرقي فيقدر عرضه ب 130م بعمق 12م ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في صومعة للحبوب سعتها 5500طن بالإضافة إلى جسر للوزن بحمولة 50طن.

ومن بين الموانئ الناشطة في غرب الجزائر ميناء الغزوات الذي يفتح الباب واسعا لكل أنواع التعاملات التجارية البينية ، وهو ما يعطي فرصا لإستقطاب التجار والمتعاملين وبحسب فوزي غلوسي فإن الميناء يستقبل كل أنواع السلع لاسيما الخضر والفواكه واللحوم التي أصبح متميزا فيها ، خاصة وأنه يوفر السرعة والفعالية لجميع الأطراف المتعاملة عبر الميناء.

1- المبادلات التجارية :

يتحدد دور التجارة الخارجية الهام في التنمية الإقتصادية والإجتماعية ، من خلال كونه المصدر الرئيسي للدخل والعملات الأجنبية ، والعامل المنشط للعلاقات الإقتصادية مع العالم الخارجي ويستدل من خلال الجدول(1) على حجم المبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية.

الجدول رقم (III-01): المبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية لسنة 2015 (الوحدة مليون/طن)

الميناء	الواردات	النسبة	الصادرات	النسبة	المجموع
أرزيو	1,00	1,49	66,04	98,51	67,04
سكيكدة	3,11	12,80	21,18	87,20	27,29
بجاية	6,30	42,57	8,5	57,43	14,80
الجزائر/ دلس	9,24	82,21	2,00	17,79	11,24
عنابة	3,12	56,22	2,43	43,78	5,55
وهران	3,69	93,42	0,26	6,58	3,95
جنجن	1,23	90,44	0,13	9,56	1,36
مستغانم	0,85	91,40	0,08	8,60	0,93
الغزوات	0,63	88,73	0,08	11,27	0
تنس	0,27	64,29	0,15	35,71	0,42
المجموع	29,44	22,60	100,85	77,40	130,29

المصدر : وزارة النقل (2015) الدليل الإحصائي

تتميز المبادلات التجارية المعتمدة على النقل البحري بعدم التوازن بين الواردات (29/مليون طن) والموانئ النفطية المتخصصة (أرزيو، سكيكدة، بجاية).

أما باقي الموانئ فهي موانئ إستيرادية بالدرجة الأولى، إذ تمثل الواردات نسبيا مرتفعة تتراوح بين 80 % و 93% من مجمل مبادلاتها، وتمثل المواد الغذائية والمنتجات الفلاحية ما يقارب نصف حجم الواردات (45,76%)، أما النسبة الباقية فهي عبارة عن مواد مصنعة أو نصف مصنعة (منتجات معدنية، عتاد، آلات، منتجات بترولية). وهذا يشير من جهة إلى قصور القاعدة الإنتاجية، ومن جهة ثانية إلى الإختلال في هيكل الإقتصاد الوطني، الذي يعتمد على قطاع إنتاجي تصديري واحد وهو المحروقات مع ما يترتب على ذلك من نتائج تنعكس على تكلفة النقل البحري، وإعتبارا من أن الوجهة التصديرية تتمثل في دول أوروبا بشكل خاص، فإن إنعدام التكافؤ الذي يميز المبادلات شمال جنوب، يحول دون تحسين مردودية الأسطول البحري الوطني.

2- نقل المسافرين :

يعتبر التطور الملحوظ في عدد المسافرين بحرا، عاملا مشجعا للنقل البحري، وذلك رغم تخفيض عدد التأشيرات الممنوحة 400 ألف مسافر سنويا وكذا الإجراءات الأخيرة المتخذة من طرف الدولة والقاضية بمنع إستيراد السيارات القديمة التي عمرها أقل من 3 سنوات والذي كان معمولا به من قبل.

جدول رقم(III-02):حركة النقل البحري للمسافرين: 2015-2010-2005-2000

السنة	عدد المسافرين		المجموع
	المغادرين	القادمين	
2000	159821	215750	375571
2005	91971	191995	283966
2010	275094	312253	587347
2015	399640	448530	848170

ثم إن عددا كبيرا من المسافرين بإتجاه أوروبا يستعملون الطائرة ذهابا، والباخرة إيابا، مما يفسر إرتفاع عدد القادمين قياسا على عدد المغادرين بحرا لأنه في أغلب الأحيان يشترون سيارات من أوروبا. وتعتبر عملية النقل البحري للمسافرين والتي تعرف نشاطا مكثفا في فصل الصيف منافسا قويا للنقل الجوي، ويعود ذلك بالدرجة الأولى إلى تكاليف النقل المنخفضة، وقدرة الإستيعاب الكبيرة بالنسبة للباخرة، إذ يفضل المسافرين صيفا وتحديدا المغتربون العائدون إلى الوطن الدخول بالسيارات والأمتعة، خاصة بعد غلق الحدود مع المغرب، ويستأثر ميناء الجزائر لوحده بنسبة 70% من نشاط نقل المسافرين بسبب عدد الرحلات التي يؤمنها مرتين في اليوم.

3- توفير مناصب العمل:

توفر الموانئ الجزائرية 14000 منصب عمل مباشر " يمثل العمال المنفذين " وهذا بالنسبة للموانئ الجزائرية، ويستأثر ميناء الجزائر الذي يعتبر أهم الموانئ لوحده ب 8000 منصب شغل وتوظف الأيدي العاملة التي تستقطبها الموانئ في الأنشطة المرافقة لنشاط النقل البحري أصحاب السفن، العاملون بالمخازن، والمستودعات، ومكاتب العبور، عمال الأرصفة، الحمالون، وكذا العاملون بإدارة الميناء.

وإعتبارا لعدم وجود ورشات بحرية لبناء السفن فلا توجد يد عاملة في هذا المجال، وإذا كانت الموانئ أقطابا تحرض على خلق وظائف، إلا إذ أنها وظائف وثيقة الإرتباط بنشاط الميناء نفسه أي بحجم وقيمة المبادلات التي يقوم بها. فالموانئ البترولية مثل أرزيو، سكيكدة، بجاية لا توفر سوى عددا محدودا من مناصب العمل، ومما يلاحظ بالنسبة لمدن الموانئ أن تركز الوحدات الصناعية الجزائرية بالسواحل، جعل منها أقطابا تنموية حقيقية وكرس بالتالي " لقطبية الساحلية " الموروثة عن العهد الاستعماري، إلا أن الدولة لم تعمل على تطوير السياحة في هذه المدن الساحلية " سياحة الشواطئ "، ولم تول الأهمية اللازمة لهذا القطاع الذي عانى من الإهمال، والذي يشكل مصدرا هاما لخلق مناصب شغل، ويعود بفائدة كبرى على الإقتصاد الوطني، ويبقى النشاط الوحيد الذي يحرك هذه المدن هو نشاط موانئها.

المطلب الثاني : مشاكل ومعوقات الموانئ الجزائرية.

أولاً: مشاكل الموانئ الجزائرية

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

1- موانئ من الجيل الأول : موانئ جزائرية قديمة من الجيل الأول وهي بالتالي لا تمثل سوى نقاط "إنقطاع الحمولة" تنتهي عندها حمولة المواد المعدة للشحن والتفريغ .

ولقد إكتفت السلطات العمومية في الجزائر بتسيير هذا الإرث الذي يعود إلى الفترة الإستعمارية، دون إدخال أية تعديلات عليها، أو على بنيتها التي تتكون بشكل عام من أحواض صغيرة وضيقة، وسقائف ومخازن قريبة من بعضها البعض، وأرصفتة تفصل بينها حواجز ضيقة، وإذا لم تكن هذ 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 أكبر وبمواصفات عالمية محددة، وهذا ما حتم على المتعاملين مع الموانئ الجزائرية إستخدام السفن الصغيرة 60 % منها تتراوح حمولتها بين 2000 و10000 طن وزن ثقيل، وهي بالتالي سفن غير إقتصادية إذ أنها تحول دون إستفادة المصدرين الجزائريين من الفرص التي تقدمها موانئ الشحن، حيث تفرض عليهم أسعار شحن مرتفعة، أما بالنسبة للعمق النظري في الموانئ الجزائرية فإنه يتقلص بإستمرار بسبب تكديس الطهي والرمال نتيجة لعدم تعرضها لعمليات التطهير والكسح منذ 20 سنة، مما يؤثر على عملية رسو السفن بها، وقد تضطر السفن كبيرة الحمولة والتي لا تتمكن من الرسو في الميناء 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) .

2- 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 قوتا 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 يشمل على أكبر مركز خاص بالحبوب سعته 30000 طن، ويعتبر غير كافي وهذا ما يضطر من جهة السفن ناقلات الحبوب إلى الإنتظار لمدة تتعدى المقاييس المعمول بها دوليا (تبلغ مدة التوقف في الميناء بالنسبة لهذه السفن 16 يوم)، ويفرض من جهة أخرى على المكلفين بالنقل تعبئة الحبوب في أكياس، وهي عملية مكلفة إذا ما قورنت بترك الحبوب على شكل بضائع صب¹ . أما ميناء وهران فإن سعة صومعة الحبوب به لا تتجاوز 3000 طن، ناهيك عن إستعمال وسائل تقليدية في عملية التخزين، وكذا تفريغ الحبوب مما يؤدي إلى ضياع كميات معتبرة منه .

¹ الديوان الوطني للإحصاء، المجموعة الإحصائية السنوية للجزائر، العدد 23، (2007)، ص252.

3- إرتفاع في عدد العمال :

وتعرف الموانئ الجزائرية فائضا في عدد العمال، مما يقتضي إتخاذ الإجراءات التي ترمي إلى تحويل جزء منهم نحو وظائف أخرى، أو منحهم التقاعد المسبق أو دفع تعويضات لهم، وتبقى هذه المشكلة شائكة بالنسبة لدولة سائرة في طريق النمو تستفحل فيها البطالة .

4- تأخر في عملة تداول الحاويات :

لقد أصبح التوجه لإستعمال الحاويات في نقل البضائع هاما، وما فتئت معدلات النقل بالحاويات ترتفع بشكل كبير ومنتسارح .

وتحاول الموانئ الجزائرية تطوير هذه العملية، ففي ميناء وهران على سبيل المثال إرتفعت نسبة التعامل بالحاويات من 9,42% في سنة 1994 إلى 35,09% في سنة 2004، وتبلغ حاليا 37,15% (في نهاية 2008)¹. ومع ذلك يمكن القول أن الموانئ الجزائرية لازالت تسجل تأخرا واضحا في هذا المجال، على إعتبار أن المعدل العالمي لتداول الحاويات يصل إلى 62%، ويتم العمل حاليا في هذا الإتجاه، بغرض توفير مساحات إضافية تستعمل كمحطات للحاويات، فبالنسبة لميناء وهران، تمت توسعته من الناحية الشرقية بإضافة 12 هكتار إلى المساحة الأصلية المخصصة للحاويات والتي تبلغ 11 هكتار، وبرمجة مشروع آخر يقضي بإضافة 30 هكتار أخرى مما يرفع من المساحة المخصصة لإستقبال الحاويات في الرويبة بضواحي العاصمة .

5- إنخفاض معدلات أداء الموانئ :

والذي يساهم فيه بشكل كبير توقف أنشطتها ليلا، وخاصة ما يتعلق بمناولة السلع والبضائع .

6- طول الإجراءات الإدارية :

وتتمثل في الإجراءات المتعلقة بتفريغ البضائع تحديدا وما يتبعها من إجراءات الحجر الزراعي، فالحجر البيطري، ثم إجراءات الرسوم الجمركية.... الخ .

7- سوء توزيع المهام بين الموانئ :

ومن جهة أخرى يوجد توزيع سيء للمهام المنوطة بكل ميناء، فميناء الجزائر العاصمة مثلا وهو أهم ميناء على المستوى الوطني يحتكر جل المبادلات (أكثر من 60% من المبادلات التجارية الخارجية) وهذا على حساب باقي الموانئ الثانوية التي يبقى دورها محصورا في أقاليمها، فالوزن الكبير الذي يحضى به هذا الميناء ليس إلا إنعكاسا لسياسة المركزية التي تنتهجها الدولة، فهو يهيمن على الإقليم وعلى باقي الموانئ الثانوية، وهذا يعني عدم أخذ مفهوم التهيئة القطرية بعين الإعتبار من طرف المخططين، ثم إن إحتكاره الكبير للمبادلات التجارية يجعله يعاني من الإختناق و التكدس .

8- إختناق الموانئ :

لعل من بين الأسباب الرئيسية التي تزيد من حدة إختناق الموانئ وتكدس البضائع ما يلي :

- عدم وجود خطة منسقة لتوقيت الإستيراد لدى بعض الهيئات المستوردة مما يؤدي إلى وصول كميات كبيرة من السلع والمعدات المستوردة من طرف هيئات مختلفة في وقت واحد .

¹ - نفس المرجع السابق.

- أو عندما يرتفع معدل الإستيراد لمادة معينة بسبب إنخفاض أسعارها في الأسواق العالمية، كما حدث في الفترة الأخيرة (الأشهر الأولى من سنة 2009) بالنسبة للحديد الذي شهدت عملية إستيراده إرتفاعا كبيرا نتيجة إنخفاض سعره وبالفعل، لم يسبق لميناء الجزائر العاصمة أن كان مختنقا كما هو الحال في الأشهر الأخيرة فقد بلغ عدد السفن التي بقيت ي عرض البحر تنتظر الإذن بالرسو في الميناء لتفريغ حمولتها 34 سفينة وهذا في يوم واحد (4/06/2009) . مع ما يترتب على ذلك من خسائر، إذا علمنا أن كل سفينة تنتظر في عرض البحر دورها لدخول الميناء، تكلف الخزينة العمومية ما بين 5000-20000 دولار في اليوم.

9- تواجد الموانئ داخل النسيج الحضري :

مشكلة أخرى تواجه الموانئ الجزائرية هي تواجدها داخل النسيج الحضري، مما يترتب عليه ضعف كفاءة الطرق التي تربطها بالداخل، فميناء العاصمة مثلا تنتهي منافذ الخروج منه في محور المواصلات الرئيسية بالمدينة والمزدحم بالحركة .

ولا يعتبر ميناء وهران أسعد حالا فوجوده في موضع محاصر بالمدينة وبالبحر والساحلية يجعل عملية الحركة منه وإليه من الصعوبة بمكان، وهو فوق ذلك لا يشمل إلا على منفذ واحد فقط مخصص لسحب البضائع بالشاحنات وعلى خط للسكة الحديدية يعود، ومع أنه أرخص وسائل النقل البري فإن إلى الفترة الإستعمارية إلا أنه غير مستغل ومساهمته في عملية سحب البضائع من الميناء بقيت متواضعة، بل وفي تراجع ملحوظ من 23,4 % سنة 1993 إلى 1,57 % سنة 2001، إلى أن توقف العمل به تماما منذ سنة 2004 وإقتصرت عملية سحب البضائع من الميناء على الشاحنات فقط .

وتقدر توقعات مؤسسة ميناء وهران تدفق النقل بالشاحنات في الميناء بما يعادل 5 ملايين طن في أفق سنة 2013، ويؤكد المسؤولون بميناء وهران أن هذه التقديرات تبقى دون الواقع، حيث أن الكميات الفعلية المسجلة في سنة 2008 والبالغة 5.612.000 طن فاقت تقديراتهم لسنة 2013¹.

10- ضعف إستغلال عملية المساحلة :

لا يتم إستغلال عملية المساحلة (أو الملاحه مع أنه بإمكان هذه الوسيلة والتي تؤمن النقل بين الساحلية) بشكل جيد الموانئ الوطنية، أن تساهم في تخفيف الضغط عن شبكة النقل البري، التي تعاني هي الأخرى من نقائص كثيرة، وذلك بإدماجها في السلسلة اللوجيستية للنقل، مع ملاحظة عدم وجود هيئات أو مكاتب محلية على مستوى مختلف الأقاليم بالوطن لتحسيس المتعاملين، وإعلامهم بالفوائد التي تعود عليهم من وراء التعامل بالمساحلة .

ثانيا: فشل نموذج التسيير المركزي للدولة

تبنت الجزائر منذ إستقلالها سياسة المركزية في تسيير إقتصادها (من طرف الدولة)، وهذا ما لم يسمح للقانون الصادر في سنة 1962 والقاضي بإستقلالية بعض الموانئ الجزائرية بالإستمرارية، لأن إستقلالية الموانئ تفترض خلق التنافس بينها، وهذا ما لا يتفق مع النهج الإشتراكي الذي يقضي بأن تسيير الموانئ يجب أن يكون من طرف الدولة، و ثم ذلك بواسطة هيئتين تابعتين لها وهما :

¹ - يومية الوطن الصادرة بتاريخ 7-4-2009، ص7.

الديوان الوطني للموانئ الذي أسندت له مهمة تسيير كل الموانئ الجزائرية، والشركة الوطنية الجزائرية للملاحة التي تشرف على النقل البحري ، وإبتداء من هذه الفترة ظهرت عدم كفاءة الدولة في تسييرها، والتي تجلت على عدة مستويات :

- ظهور مشاكل عدة ناجمة عن إنعدام التنسيق بين المتعاملين الذين يمارسون نشاطاتهم على مستوى الموانئ والتابعين إلى وزارات مختلفة .

- ثم إن تسيير الموانئ من طرف مؤسسة واحدة لا يأخذ بعين الإعتبار خصوصيات كل ميناء، فالرسوم واحدة بالنسبة لكل الموانئ وهذا في غير صالح الموانئ الصغيرة التي لا تستطيع تبني سياسة تجارية تنافسية، ونذكر على سبيل المثال أن الدولة هي التي تحدد التعريفة الخاصة بعملية الإرشاد الملاحي في الموانئ الجزائرية، مع أنه من المفروض أن تحدد من طرف إدارة الميناء نفسه، وذلك تبعاً لحجم النشاط الذي يقوم به هذا الميناء .

كما أن تبني سياسة الإقتصاد الإشتراكي، أدى إلى حتمية التعامل مع الشركات الوطنية، والتي نظراً لضخامتها كانت تشكل " دولة داخل دولة "، ولأزال بعضها كذلك، رغم إنفتاح الإقتصاد الجزائري على الإقتصاد الليبيرالي، فهي تعتبر أرصفة الموانئ مستودعات لها بأرخص الأسعار، لذا فإنها تتباطأ في عملية سحب بضائعها من الأرصفة، وتبقى في الميناء لمدة أطول من المدة المسموح بها، ففي ميناء وهران كان يوجد أكثر من 100 حاوية معبأة بقطع غيار وبمواد غذائية تحت الحجز لأكثر من شهر، بسبب خلاف بين أصحاب البضائع ومصحة الجمرك، وفي مثل هذه الحالات فإن مدير الميناء نفسه لا يملك السلطة للإفراج عن هذه الحاويات .

ويظهر تقصير بعض المسؤولين في الموانئ الجزائرية حتى في معاملاتهم مع المتعاملين الأجانب، والأمثلة على

ذلك عديدة ومنها:

- التصريح بضياح العديد من الحاويات.

- وكذا المحاباة والتميز في المعاملة، إذ تعطي الأسبقية في الرسو للسفن الجزائرية، أما أصحاب السفن العاملة على الخطوط البحرية النظامية فليس بإمكانهم ضمان تاريخ الوصول إلى الموانئ الأوروبية، لأن مدة الوصول بالموانئ الجزائرية يصعب توقعه.

وبالنسبة لعملية إستثمار الموانئ، والتي تتطلب تكاليف باهضة، فيفترض أن تتم في الإطار العام لتخطيط الموانئ، ومن المؤسف حقا ملاحظة أن السلطات العمومية لم تنجح في تشكيل هيئة واحدة تشرف على عملية التخطيط هذه، بل أسندت صلاحيات تخطيط الموانئ الجزائرية إلى عدة هيئات تابعة لوزارة الأشغال العمومية أو وزارة النقل أو وزارة التجهيز، وبقيت الهيئة المعنية بالدرجة الأولى بهذه العملية وهي إدارة الموانئ على الهامش .

فسياسة تخطيط الموانئ إذن تتسم بالمركزية المفرطة، والتي عانت منها كثيرا المشاريع الإستثمارية بالموانئ، بسبب بطء الإجراءات الإدارية التي تستغرق في بعض الحالات سنوات عدة قبل الحصول على رخصة بدء الإنجاز.

ثم إن إنعدام التنسيق بين مختلف الفاعلين في قطاع الموانئ، ينعكس على نوعية القرارات المتخذة في الميدان، كما هو الحال بالنسبة لميناء جن جن فبدلاً من تهيئة وتحديث منشأته، قررت السلطات العمومية بناء ميناء جديد (جن جن الجديد) غير بعيد عن مينائي بجاية وجيجل، كان من المفروض أن يخدم مشروع مصنع الحديد والصلب بميلة، علماً بأن الديون المقدرة ب 400 مليار دينار، والتي خصصت لبناء هذا الميناء لم يتم

تسديدها بعد، وإذا كانت رياح الليبيرالية قد بدأت تهب على الجزائر فإن قطاع الموانئ لازال يعاني، مع أنه يمثل قطاعا إستراتيجيا بالنسبة للمبادلات التجارية الوطنية، وعاملا حيويا بالنسبة للإقتصاد الجزائري .

ثالثا: التغيرات الطارئة على تسيير الموانئ

أصبحت السلطات العمومية في الجزائر واعية بضرورة إعادة تنظيم هذا القطاع الحيوي بالنسبة للوطن، وارتأت خصصة النشاطات التجارية للموانئ واضعة بذلك حد التسيير للدولة لهذا القطاع ، والذي دام 45 سنة، وذلك من خلال المرسوم الصادر بتاريخ 16 و17/04/2006، والقاضي بخصصة كل الموانئ الجزائرية، بإستثناء الموانئ البترولية (أرزيو، سكيكدة وبجاية) التي ستمنح للشركة الجزائرية للمحروقات (سونطراك) .

وتأمل الدولة الجزائرية من خلال هذه الخصصة الجزئية للموانئ الحصول على فعاليتها، والرفع من إمكانياتها التجهيزية، غير أن هذا الإجراء التعديلي يجب أن يكمل بإجراء تعديلي لاحق يخول للمستثمر التمتع بحقوق الملكية .

ورغم أن هذه السياسة الجديدة في تسيير الموانئ الجزائرية تتماشى مع التحولات الجديدة التي طرأت على الإقتصاد العالمي، إلا أن الجزائر تسجل تأخرا في هذه الحركة الكبرى وهي الخصصة والتي مست العديد من الموانئ في الدول السائرة في طريق النمو، فالمغرب مثلا خصص العمالة اليدوية في الموانئ منذ 1990، وكانت النتيجة تضاعفت الإنتاجية بالنسبة لعملية تفريغ البضائع، وسيفتح هذا التغيير الكبير في القوانين المتعلقة بالموانئ .

وتستدعي عملية إعادة تأهيل الموانئ الإعتماد على قاعدة عمالية متماسكة، إلا أن الأمر ليس كذلك بالنسبة للموانئ الجزائرية، حيث طالبت نقابة العمال بإلغاء مرسوم خصصة الموانئ، وشن عمال الموانئ إضرابا يوم 22/05/2006 ، شل حركة الموانئ وكلف الخزينة العمومية خسائر مقدرة بـ 26 مليار سنتيم، ففي ميناء العاصمة بقيت 48 سفينة محصورة في الأرصفة، دون أن تتمكن من تفريغ حمولتها و5 سفن أخرى تنتظر في عرض البحر، وتتراوح الخسائر الناجمة عن ذلك بين 14 و 15 مليار سنتيم عن كل يوم بالنسبة لميناء العاصمة، أما بالنسبة لميناء وهران فبلغ عدد السفن المحصورة في الأرصفة 15 سفينة و5 سفن أخرى تنتظر في عرض البحر، مما تسبب في خسائر مقدرة بـ 10 مليار سنتيم .

وبلغ الغلاف المالي المخصص للمخطط الخماسي (2005-2009) 55 مليار دولار منها 10 مليار دولار لقطاع النقل، بما قد يسمح للموانئ الجزائرية بإستدراك التأخير المتراكم منذ الإستقلال .

المطلب الثالث: إستراتيجيات وآليات الجزائر في خدمة قطاع النقل البحري

اعتمدت الجزائر خطة دعم النمو الإقتصادي منذ 2004 واتجهت بشكل خاص إلى قطاع النقل البحري (البنى التحتية للمواني أو السطول البحري على سواء) لما يلعبه من دور رئيس في تطوير التجارة الخارجية وتنوع الإقتصاد، فوفق وزارة النقل فقد حددت نسبة الصادرات الجزائرية التي يتم نقلها عبر المواني بـ 93% من إجمالي الصادرات (بما فيها الملحروقات وغيرها)، التي تقدر نسبتها بأكثر من 97% من الصادرات الجزائرية، ومن بين أهم الاستراتيجيات المعتمدة نذكر:

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

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

3. تطوير شبكة المواني الجزائرية: تتطلب شبكة المواني هذه إدراج نظام لوجيستي يهدف إلى:

- تطوير وتحديث البنية التحتية للنقل والتواصل بين المواني والمدن الداخلية. (سكك حديدية)
- تطوير ببنى للطرق والمحطات الداخلية، بالأخص تلك التي تعنى بحركة وطرق شحن الحاويات.
- اعتماد الإستراتيجيات التي تشجع تطوير وربط المناطق النائية مع المحطات والطرق الداخلية.

- إنشاء مناطق خارج الميناء والتي تمثل شبكة من المنصات اللوجستية في المدن الجزائرية، بهدف شحن البضائع وفق مقاييس دولية، والتي قد تحتاج لفترات مطولة لإجراءات شحنها، هذه المناطق يمكن أن تقدم أيضا العديد من الخدمات اللازمة لتحسين سلسلة نشاطات المواني.

- قرب الإنتهاء من إنجاز ميناء تجاري جديد بين مدن دلس (بومرداس) وتنس (الشلف).

4. مراجعة نموذج تسيير وإدارة المواني: تحتاج الجزائر إلى خدمات مواني فعالة حتى تتمكن من لعب دورها في تزويد القطاع بخدمات ذات قيمة مضافة تتوفر على قدر أكبر من المرونة الإدارية والمالية. وعليه فإصلاح نموذج إدارة المواني بالجزائر هو الآن جد ضروري ويبرز كتحدي للسلطات العمومية للدولة، وحاليا فقد أظهرت العديد من البلدان توجهاتها بإقامة شركات تجارية إستثمارية تنافسية عادلة بين القطاعين العام والخاص لتحسين خدمات وإنتاجية موانئها.

5. الرجوع إلى التجارب الدولية في تطوير وتحديث المواني الجزائرية: إن طريق تحديث المواني الجزائرية يمر

بالضرورة بالتعاون مع الشركاء الأجانب، والهدف من هذا التحديث هو تخليص الجزائر من إغتمادها على المواني المجاورة لإمداداتها التجارية، ومن أهم الشركات الدولية المهتمة بهذه الشراكة: الشركة الفرنسية CMA-CGM

البرتغالية، الإسبانية والصينية. وكخطوة فعلية فقد أقرت وزارة النقل بفتح إدارة ميناء وهران للمشغلين الأجانب.

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

7. توسيع الأسطول البحري وتجديده: وضمن الإستراتيجية التي سطرته السلطات العليا للبلاد لتزويد قطاع النقل البحري ب28 باخرة وسفينة في أفاق 2030، فسيتدعم النقل البحري ب7 بواخر جديدة بينها باخرة لنقل المسافرين (صناعة المتدخل الصيني) قبل نهاية سنة 2020، إلى جانب 6 بواخر جديدة لنقل البضائع والحاويات.

المبحث الثاني : الأهمية الإقتصادية لقطاع النقل البحري

تلعب خدمات النقل البحري دورا مهما في إنجاز معدلات النمو الإقتصادي المستهدفة خاصة في الدول النامية، و ذلك من خلال ما يمارسه نشاط النقل البحري من تأثير مباشر وغير مباشر على مختلف المتغيرات الإقتصادية الداخلية التي تشكل الإطار العام اللازم لرفع معدلات الأداء الإقتصادي للدولة .

ومن ثم فإن دراسة وتحليل الأهمية الإقتصادية لقطاع النقل البحري في هذا المجال سوف يعتمد على دراسة العلاقة الوثيقة بين قطاع النقل البحري وأثره على بعض هذه المتغيرات التي نذكر منها :

- قطاع التجارة الخارجية .

- تحسين مركز ميزان المدفوعات .

- ظاهرتي التخصص وتقسيم العمل .

- مستوى التوظيف وتنوع العمالة¹ .

المطلب الأول : العلاقة بين خدمات نشاط النقل البحري وقطاع التجارة الخارجية

1- دور الموانئ في تنمية إقتصاد الدول :

للموانئ ذات الكفاءة العالية والأداء المتميز دور نشط في التنمية الإقتصادية، ويترتب على هذا الدور بعض الإيجابيات التي يمكن تلخيصها فيما يلي² :

- تساعد على دعم وتأكيد الإستقلال الإقتصادي والسياسي للدولة .

- خفض تكاليف الواردات والسلع الإستهلاكية والمواد الخام .

- تزيد من القدرة التنافسية لصادرات الدولة .

- تطوير وتنمية المناطق المجاورة للميناء (الزراعة، الصناعية والتجارية) .

- تعتبر مورد ومصدر للحصول على العملة الصعبة اللازمة لتحويل برامج التنمية .

- تشجيع قيام بعض الصناعات، وتشجيع قيام تجارات جديدة .

- مورد من موارد الخزينة العامة عن طريق تحصيل الرسوم الجمركية .

- قطاع للإستثمار البشري وتوفير فرص العمل .

- المساهمة في تكوين كوادر فنية في قطاعات الإدارة والتشغيل .

- قيام أنشطة متعددة تخدم قطاع النقل البحري مثل التوكيلات الملاحية، شركة التأمين، تموين السفن، إصلاح السفن، التخزين، النقل... الخ .

¹ سميرة إبراهيم أيوب، مرجع سبق ذكره، ص71.

² علي عبد الله، إدارة وتشغيل الموانئ، الجامعة البحرية الدولية، السويد، 2000، ص71.

2- طرق تحسين خدمات الموانئ :

ينبغي العمل على تحسين دماء الموانئ من خلال القيام بما يلي:¹

- تخفيض رسوم وأجور خدمات الموانئ لتكون قادرة على منافسة موانئ الدول المجاورة .
- تحديث قواعد وتعليمات الموانئ لتواكب التطورات التي تحدث في صناعة النقل البحري، حيث أن ذلك ذلك يعتبر عامل مهم في تطوير عمل الموانئ .
- تخفيض أجور الأراضي والمستودعات في الموانئ بما يساهم في تشجيع القطاع الخاص بالإستثمار في الموانئ، والذي سوف ينعكس إيجاباً على أعمال النشاطات المرتبطة بأعمال الإستيراد والتصدير ويعظم الإستفادة من طاقات الموانئ بالشكل الأمثل.
- تحسين طرق تفتيش الحاويات الواردة ووضع إجراءات خاصة بشأن السلع القابلة للتلف، لتجنيب الموردين الخسائر المرتبطة بتلف البضائع الواردة .
- ضرورة تسهيل إجراءات التفتيش على الحاويات الفارغة وعدم معاملتها على أنها بضائع مستوردة .
- تمديد ساعات عمل الموانئ وعدم إقفال بوابات الميناء بعد فترة الدوام الرسمي، وخلال عطل الأسبوع والأعياد .
- ضرورة زيادة مختبرات الجودة النوعية بالموانئ لتكون قادرة على إستيعاب الحجم الكبير للواردات .
- تسهيل الإجراءات المفروضة على بضائع المسافنة والترانزيت .

3- سبل رفع كفاءة الموانئ وتنمية الصادرات :

- يجب إجراء مجموعة من التعديلات من أجل تنمية كفاءة الموانئ بالدول النامية، وبالتالي تنمية تجارتها الخارجية والتي تتمثل فيما يلي:
- رفع كفاءة المرافق بالموانئ والخدمات المقدمة للسفن القادمة والمغادرة كالخدمات الملاحية والتموين بالوقود والمياه لجذب خدمات الترانزيت وإعادة التصدير.
- زيادة الإيرادات المحصلة عن طريق زيادة المعدلات الإنتاجية وإدخال خدمات جديدة، والتوسع في الخدمات القائمة².
- دخل الإستثمارات الجديدة في الموانئ، والتي تتمثل في تحديث المعدات والتجهيزات، وإدخال معدات وتجهيزات جديدة، وتعميق الأرصفة، وذلك لإستقبال الجيل الحديث من السفن، وما يتوقع من إنتاجية من السفن العملاقة خلال السنوات القادمة.

¹ مركز الدراسات والبحوث/الغرفة الشرقية، تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، المملكة العربية السعودية، دون الإشارة إلى السنة ص25.

² مركز الدراسات والبحوث/الغرفة الشرقية، مرجع سابق ذكره، ص10.

- تدعيم الأنشطة المكملة لصناعة النقل البحري مثل إنشاء موانئ جديدة أو تجديد الموانئ القادمة على نحو يتلاءم مع حركة التجارة الخارجية، من شأنه المساهمة في تخفيض تكاليف نقل الصادرات والواردات، والتي تتمثل في غرامات التأخير التي تتحملها الدولة نتيجة لتعطيل السفن في الموانئ، فعلى سبيل المثال: بلغ متوسط أيام التعطل في 75 ميناء من موانئ الدول النامية حوالي 12 يوما، وذلك سنة 1977، وإذا افترضنا أن تكلفة تأخير السفينة الواحدة في أحد هذه الموانئ تبلغ 4000 دولار في اليوم الواحد، فيمكن تصور مدى ضخامة الخسائر اليومية التي تتكبدها هذه الدول في شكل غرامات التأخير والتي تصل إلى 3,6 مليون دولار (4000 دولار × 12 يوم × 75 ميناء)، كما تبلغ تلك الخسائر سنويا في تلك الموانئ 3,1 مليار دولار.

4- تنمية الصادرات الصناعية الوطنية في الموانئ عن طريق :

أ- تخفيض أجور الشحن، وتقديم خدمات جيدة وميسرة لإستقطاب المزيد من الخطوط الملاحية الجديدة، وزيادة أعداد السفن بالموانئ .

ب- رفع معدلات الأداء لعمليات المناولة بإستخدام أحدث الآلات والمعدات، وإستحداث شبكة متكاملة من الأنظمة الآلية الحديثة، والتي تربط القطاعات العاملة وذات العلاقة، مما يوفر خدمات ممتازة وبإجراءات ميسرة وبتكلفة منافسة .

ج- ملائمة الإلتزامات التعاقدية لمتطلبات الرحلة المقبلة، خاصة فيما يتعلق بأداء جميع التجهيزات والمعدات ومطابقتها للمواصفات المحددة للعقد، بما يكفل لها مستوى أداء متميز خلال سنوات العقد .

د- الإرتقاء بمستوى الخدمات التي تقدمها الشركات المتخصصة، والتي تم إنشاء العقود إليها للخطوط الملاحية بعد دراسة واقعية للأسواق العالمية والموانئ الخارجية المحيطة بها بما تقدمه لهذه الخطوط العالمية لإستقطاب هذه الخطوط، وذلك بتقديم الخدمات الأفضل، ولا بد أن تتناسب مع الأهداف المرجوة من تنشيط الموانئ مع تفعيل دورها داخليا وخارجيا، وذلك عن طريق إصدار كتيبات ونشرات ومجلات تشغيل، إضافة إلى تخصيص مواقع على الأنترنت ونشرها على المستفيدين من خدمات الموانئ .

هـ- توفير فرص عمل جديدة للأيدي العاملة .

و- فتح آفاق جديدة لتنمية القطاعات الإقتصادية الأخرى كالبنوك والنقل والتأمين والإسكان وخدمات المساندة والإتصالات وغيرها .

وبالنظر إلى طبيعة العمل في الموانئ يتضح أن اللوائح المنظمة لعمليات التشغيل المتعددة نظرا لتعدد الجهات الحكومية العاملة بالميناء، والتي لها تأثير مباشر على أساليب العمل والإجراءات المتبعة في الموانئ، وتبعاً لذلك فإنه ينبغي أن تسهم تلك الجهات في تطوير أنظمتها جنباً إلى جنب مع الموانئ بهدف جذب التجارة، وإنسياب البضائع والسفن بالموانئ .

5- أثر خدمات النقل البحري على صادرات وواردات الدولة :

إن وجود سفننا وطنية تعمل في خدمة خط ملاحى معين من شأنه العمل على تشجيع وتنمية الصادرات، إذ أن كفاءة نشاط التصدير ونجاحه لا يتوقفان فقط على تقديم منتج جيد وسياسة تسويقية ناجحة، دون أن

يتوج هذا النشاط بتوافر خدمات ملاحية متقدمة تساهم في تحقيق معدلات الأداء المستهدفة في هذا القطاع، أضف إلى ذلك أن تأمين حركة الصادرات والواردات أثناء الحروب يعتمد بدرجة كبيرة على توافر خدمات النقل البحري، والدليل على ذلك أنه خلال فترة الحرب العالمية الأولى والثانية تم تخصيص جانب كبير من الأسطول التجاري البحري لدى الدولة، التي تمتلك بحرية تجارية كبيرة لعمليات إمداد الجيوش المشتركة في الحرب، الأمر الذي ترتب عليه تناقض المعروض من السفن التي تقدم خدماتها لتجارة الدول الصغيرة، وهوما أثر سلبا على إقتصادياتها خاصة قطاع التجارة الخارجية، وذلك بسبب إرتفاع تكاليف النقل البحري (النولون البحري)، وتزايد مخاطر التشغيل، فكانت المحصلة هي إنكماش وتضاؤل حجم تجارتها الخارجية، ولعل أصدق الأمثلة على ذلك مايلي¹:

- إن الأرجنتين وهي دولة نامية لم تكن ضمن الدول المشاركة في الحرب، فقد تأثرت تجارتها الخارجية نتيجة لإحجام السفن الأجنبية عن نقل بضائعها، مما أدى إلى إنكماش حجم تجارتها الخارجية بنسبة 60%، مع ما ترتب على ذلك من تأثير سلبي على سياسات وبرامج التصنيع فيها خلال الفترة من 1939 إلى 1943.

- خلال فترة الصراع المصري الإسرائيلي إمتنعت السفن الأجنبية عن القيام بعمليات التفريغ في ميناء الإسكندرية باعتبارها منطقة حرب، وعملت الحكومة المصرية آنذاك على إستغلال أسطولها التجاري الوطني، رغم قصور طاقته الإنتاجية، بغرض توفير الإحتياجات التموينية من السلع الإستهلاكية والإنمائية بقدر الإمكان.

يتضح مما سبق مدى أهمية خدمات النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية للدولة، الأمر الذي يبرر إهتمام حكومات الدول النامية بصفة خاصة بتنمية وتدعيم صناعة النقل البحري، من خلال تخصيص قدر أكبر من الإستثمارات لتطوير نشاط هذا القطاع، حتى تتجنب أو على الأقل تخفض من درجة إعتماها في نقل الصادرات والواردات على خدمات النقل البحري التي تنتجها الدول المتقدمة، وإضطرابها لتحمل تكلفة نقل عالية قدرت في مصر بحوالي 18,32% من إجمالي قيمة الصادرات، و 11,58% من إجمالي قيمة الواردات وذلك في الفترة من 1970 إلى 1980.

وما من شك أن إرتفاع تكلفة النقل على هذا النحو تمثل عائقا أمام قدرت الدول النامية على تصدير منتجاتها والإحتفاظ بمركز تنافسي في الأسواق الخارجية، ومن ثم ضعف حصيلة صادراتها من النقد الأجنبي والتأثير العكسي على طاقاتها الإستيرادية.

¹ - سميرة إبراهيم أيوب، مرجع سبق ذكره، ص73.

المطلب الثاني : العلاقة بين نشاط النقل البحري وتحسين مركز ميزان المدفوعات

تعد مشكلة تزايد عجز ميزان المدفوعات من أعقد المشاكل الإقتصادية التي تواجه دول العالم عامة والدول النامية بصفة خاصة، حيث سجلت موازين مدفوعات الدول النامية، خاصة المستوردة للنفط والدول عالية المديونية عجزا هيكليا حادا، وبالرغم من أن العجز المشار إليه هو عجز ناجم عن الإختلال القائم بين حجم وتباين الطلب الكلي من ناحية، وحجم الجهاز الإنتاجي ومرونته من ناحية أخرى، إلا أن أحد مقومات هذا العجز يتمثل في التغيرات التي تطرأ على هيكل وإتجاه العلاقة الإقتصادية الدولية القائمة، والتي تمثل حركة التبادل التجاري الدولي أحد مكوناتها، الأمر الذي يتأثر بدوره بتكاليف نقل الصادرات والواردات فيما بين الدول النامية من جهة وبقيّة دول العالم من جهة أخرى، ومن هنا فإن تأثير نشاط النقل البحري على ميزان المدفوعات يكتسب أهمية خاصة في إقتصاديات تلك الدول، إذ أن تدعيم هذا النشاط من شأنه تحقيق المزايا التالية :

1- توفير كم ضخّم من موارد النقد الأجنبي التي تنفقه تلك الدول في نقل منتجاتها عبر السفن الأجنبية.

2- إمكانية إستغلال الأسطول التجاري الوطني كمصدر للنقل وذلك بتأجيره إلى الدول والشركات الأجنبية .

ولتأكيد ماسبق نعرض المثال الإفتراضي التالي :

أ- ب دولتان ناميتان تنشأ بينهما علاقة تبادل تجاري، ويتم نقل صادرات وواردات كلا منهما عبر سفن تمتلكها دولة أخرى مثلا.

بالنسبة للدولة (ب) نفترض أن قيمة صادراتها للدولة (أ)، تبلغ 600 مليون سنويا، بينما تبلغ قيمة وارداتها 400 مليون .

نفترض أن الدولة (ن) التي يتم نقل الصادرات والواردات عبر السفن التي تمتلكها، سوف تكلف 16 مليون تدفع للدولة (أ)، 08 مليون تدفع للدولة (ب) .

وفي ظل الظروف السابقة يمكن تحليل أثر تدعيم نشاط النقل البحري من خلال وجود أسطول تجاري بحري، وذلك على رصيد ميزان مدفوعات كل دولة في حالتين :

الأولى : إفتراض أن الدولة المالكة لهذا الأسطول هي الدولة (ن) .

الثانية : إفتراض أن إحدى الدولتين ولتكن (أ) قررت تدعيم أسطولها التجاري البحري وإستخدامه في نقل صادراتها ووارداتها، ويعرض الجدول رقم الحالتين السابقتين .

يتضح من المثال السابق أن تأثير إستخدام الأسطول التجاري الوطني في الدولة (أ)، قد إنعكس في تخفيض قيمة العجز من 284 مليون (الحالة الأولى) إلى 168 مليون (الحالة الثانية) .

1-العلاقة بين نشاط النقل البحري وظاهرتي التخصص وتقسيم العمل :

يعد نشاط النقل عامة والنقل البحري بصفة خاصة، من أهم عوامل التخصص الإقليمي بين مناطق الدولة الواحدة من جهة، وفيما بين الدول المختلفة من جهة أخرى، حيث تتفوق بعض من هذه الدول في إنتاج سلعة أو مجموعة من السلع، التي تكتسب في إنتاجها مزايا نسبية، بينما تتخصص بعض الدول الأخرى في إنتاج

أنواع أخرى من السلع لنفس السبب، الأمر الذي يترتب عليه أن كل دولة تعد بمثابة سوقا لتصريف منتجات الدول الأخرى، ومن هنا فإن نشاط النقل البحري من خلال مساهمته في توسيع نطاق السوق، سوف يساعد في تدعيم ظاهرتي التخصص وتقسيم العمل، فضلا عن دوره في عملية توطن الصناعة والإختبار السليم لمواقع الإنتاج ومراكز التوزيع، وفي هذا الصدد تشير إلى أن تكلفة النقل تعد من العوامل الهامة في تحديد مواقع الإنتاج، حيث تكون تكلفة الشحن نسبة كبيرة من التكلفة النهائية للسلعة المنتجة، كما تتفاوت هذه التكلفة وفقا لتباين المواقع البديلة للصناعة الواحدة، وإلى جانب ذلك فإن تعديل مواقع الصناعة حسب إحتياجاتها من المواد الأولية، يتأثر بدوره بخدمات النقل المتاحة . إن أجور النقل تمارس دورها الفعال في تحديد مواطن الأسواق، إذ أن أنسب مكان لتوطن أي مركز من مراكز الأسواق، يتمثل في المكان التي تكون عنده تكاليف نقل البضائع المتجهة إليه والخارجة منه أقل ما يمكن.¹

2- العلاقة بين قطاع النقل البحري ومستويات التوظيف :

يمارس قطاع النقل البحري دورا هاما في خلق فرص عمالة وطنية جديدة سواءا في المشروعات الأساسية لنشاطه (العمل في ظهر السفينة)، أو المشروعات المكملة لنشاط النقل البحري (الشحن والتفريغ...الخ)، ويظهر ذلك بصفة خاصة في الدول التي تمتلك سواحل بحرية ممتدة، ويلاحظ أن الطاقة الإستيعابية لقطاع النقل البحري على توفير فرص العمالة تتميز بخاصية هامة، تتضح في عدم إشتراط إنشاء أسطول تجاري وطني، حيث أن سوق العمل في قطاع النقل البحري، يعد سوقا دوليا بمعنى إمكانية توظيف العمالة البحرية في الدولة على سفن أجنبية، وفي هذه الحالة تحظى الدولة المعنية بمنافع ضخمة تتمثل في :

- زيادة فرص العمالة وخلق دخول جديدة تمارس تأثيرها على جانب العرض والطلب الكلي .

- إمكانية الإستيعانة بهذه العمالة بعد إكتسابها العديد من الخبرات والمهارات في مجال العمل البحري على سفن أجنبية، وذلك إذا تم إنشاء أسطول تجاري وطني، ففي هذه الحالة سيتوافر للدولة ما تحتاجه من أيدي عاملة مدربة على درجة عالية من التخصص اللازم لرفع كفاءة الخدمات التي يقدمها أسطولها التجاري.²

¹ سميرة أيوب إبراهيم، مرجع سبق ذكره، ص79.

² سميرة أيوب إبراهيم، مرجع سبق ذكره، ص80.

المطلب الثالث: حركة التجارة الخارجية عبرقطاع النقل البحري بالجزائر

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

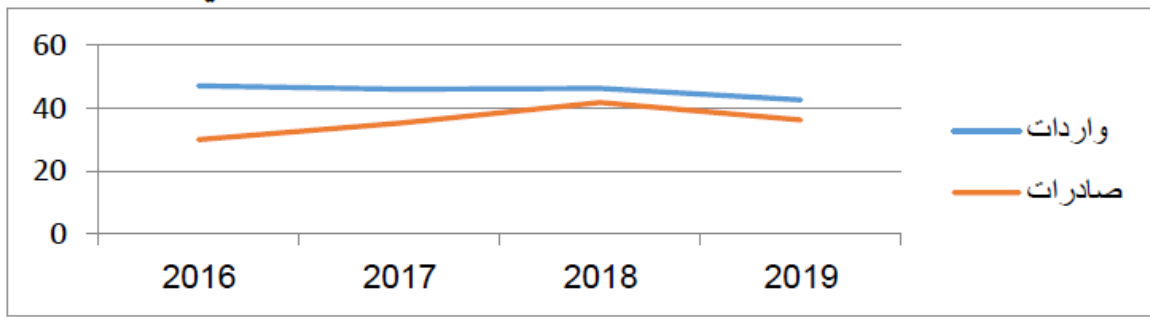
1- حركة الميزان التجاري الجزائري في الفترة ما بين 2016 و2019:

جدول رقم(III-03): حركة الميزان التجاري الجزائري

الوحدة بالدولار	2016	2017	2018	2019	11 شهر 2018	11 شهر 2019
الواردات	47.089	46059	46271	42634	42009	38372
الصادرات	30026	35191	41797	36290	38126	32619
الميزان التجاري	-17063	-10868	-4473	-6344	-3883	-5753
التغطية	64	76	90	85,12	90,76	85,01

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

الشكل رقم (III-03): مخطط نشاط الصادرات والواردات الجزائرية



المصدر: بناء على إحصاءات الجدول رقم 03

أهم ما تبرزه القراءات الإحصائية المعبر عنها "بالشكل رقم 03" هو التدرج والتأرجح الإيجابي لنسب تغطية الصادرات للواردات خلال فترة 2016-2018 ومن جهة أخرى يبرز لنا التراجع الملحوظ في نسب الواردات دائما خلال فترة 2016-2019 ، وتعود أهم أسبابه إلى استراتيجية الدولة التي اعتمدها في تقليل نسب الواردات ودعم المنتج الوطني، والعمل على زيادة صادرات الدولة خارج القطاع الريعي، وأيضا يبرز لنا نفس الشكل التآرجح الإيجابي الملحوظ في نسب الصادرات خلال 2016-2018، لكنه تراجع في سنة 2019 (بسبب ما تميزت به سنة 2019 من ظروف سياسية اقتصادية بسائر قطاعات الدولة الجزائرية أدت إلى هذا التراجع)، الشيء الذي أدى إلى ارتفاع عجز الميزان التجاري بقيمة 5.753 مليار دولار خلال 11 شهر 2019 مقارنة بقيمة 3.883 مليار دولار خلال 11 شهر 2018.

2- حركة الصادرات والواردات عبرالموانئ الجزائرية خلال 2016:

الجدول رقم (III-04): حركة مجموع الصادرات والواردات عبرالموانئ الجزائرية خلال 2016

الوحدة: ألف طن

الميناء الترتيب	الواردات			الصادرات			المجموع			% خارجه
	مجموع	قطاع خارج	قطاع محروقات	مجموع	قطاع خارج	قطاع لقطاع	مجموع	قطاع خارج	قطاع محروقات	
الجزائر 4	13555	9231	4324	2387	1204	1183	15942	10435	5507	21.43
عنابة 6	3676	3537	139	1537	1254	283	5213	4791	422	9.84
ارزيو 1	3017	627	2390	42462	2084	40378	45479	2711	42768	5.57
بجاية 3	11627	10597	1030	7890	808	7082	19517	11405	8112	23.42
جيجل 7	3881	3792	89	13	13	0	3894	3805	89	7.81
تلمسان 9	953	880	73	54	54	0	1007	934	73	1.92
مستغانم 10	986	905	81	20	20	0	1006	925	81	1.90
وهران 5	8227	7985	242	420	409	11	8647	8394	252	17.24
سكيكدة 2	4880	3955	925	22215	215	22000	27095	4170	22925	8.56
الشلف 8	1193	1126	67	0	0	0	1193	1126	67	2.31
مجموع~	51995	42635	9360	76998	6061	70937	128993	48696	80297	100

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

تبرز أهم القراءات الإحصائية للأرقام الموضحة في الجدول رقم 04 أن نشاط القطاع المينائي بالجزائر هو الرنة والشريان الرئيسي القائم عليه الإقتصاد الجزائري وتحديدًا قطاع المحروقات ، فقد بلغت كمية صادرات القطاع الريعي التي تم نقلها عبر مختلف موانئ الدولة 70937.000 طن أي نسبة 92,13% من إجمالي الصادرات خلال 2016 (تحديدًا وبالترتيب موانئ أرزيو، سكيكدة، بجاية والجزائر ذات المناطق والتي تتوفر على الشروط والبنى التحتية اللازمة لهذا القطاع) الشيء الذي يؤكد التبعية المطلقة للإقتصاد الجزائري لقطاع المحروقات.

3- حركة مجموعات الصادرات والواردات للتجارة الخارجية الجزائرية 2018-2019
الجدول رقم (III-05): حركة مجموع الصادرات والواردات للتجارة الخارجية

الوحدة: مليون دولار

11 شهر 2019		11 شهر 2018		المجموعات السلعية
واردات	صادرات	واردات	صادرات	
7317,77	380,46	7863,41	342,81	م01 سلع إستهلاكية غذائية
1144,24	30256,30	1005,15	35450,39	م2 الطاقة والمحروقات
1790,70	87,39	1760,75	88,11	م3+4 مواد خام
9486,67	1781,32	9848,53	2128,55	م5 مواد نصف مصنعة
432,13	0,25	514,69	0,30	م6 سلع وتجهيزات زراعية
12245,55	79,07	14874,88	84,72	م7 سلع وتجهيزات صناعية
5955,22	34,17	6141,33	31,21	م8 سلع إستهلاكية غير غذائية
38372,29	32618,96	42008,75	38128,08	المجموع

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

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

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

تبرز أهم القراءات الإحصائية الجد حديثة للأرقام الموضحة في الجدول رقم (06)، أن نسبة توزيع الواردات مع الشركاء الأجانب احتلت خلالها الخمس دول الموردة للجزائر نسبة 50,60 من إجمالي الواردات خلال فترة 11 شهر 2019، وهي موزعة كالتالي:

الجدول رقم(III-06): أهم الدول/الشركاء التجاريين الزبائن/الموردين للتجارة الخارجية الجزائرية 11 شهر 2019 الوحدة: مليون دولار

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

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

الصين بنسبة 18,55%، تليها الدول فرنسا، إيطاليا، إسبانيا وألمانيا بنسب 10,09%، 7,98%، 7,06% و6,92% على التوالي.

أما بالنسبة لتوزيع الصادرات مع الشركاء التجاريين الأجانب احتلت خلالها الخمس دول الزبائن للجزائر نسبة 57,40% من إجمالي الواردات خلال فتر 1 شهر 2019، وهي موزعة كما يلي:

فرنسا بنسب 14,16%، تليها الدول : إيطاليا، إسبانيا، الو.م.أ و تركيا بنسب 13,19%، 10,98%، 6,71% و6,18% على التوالي.

خلاصة الفصل الثالث :

يكتسي نشاط النقل البحري في الجزائر أهمية إستراتيجية نظرا للموقع الجغرافي التي تتمتع به الموانئ الجزائرية، وما له من خصائص وإمتيازات تجعل منه الشريان المحوري في نجاح التجارة الخارجية للدول دون منازع، حيث أن التجارة الخارجية هي حجر الزاوية القائم على التنوع والنمو الإقتصادي الدولي بصفة عامة والجزائر بصفة خاصة، إذ أن الجزء الأكبر من هذه المبادلات التجارية الدولية تتم عبر قطاع النقل البحري بنسبة تفوق 80%، وبالنسبة للجزائر ومقارنة بأهمية قطاع وخدمات النقل البحري في ترقية وتنويع التجارة الخارجية للدولة، فيحتل هذا القطاع أكثر من 90% في إنجاز وإتمام تفاصيل الصادرات والواردات.

خاتمة عامة

خاتمة عامة:

من خلال دراستنا لواقع قطاع النقل البحري في الجزائر استخلصنا أن النقل البحري له دور بالغ الأهمية في تعزيز التجارة الخارجية و النمو الاقتصادي، فهو يؤثر في الانتاج و التوزيع، كما يساهم أيضا في تحقيق مبدأ تقسيم العمل، و يؤثر النقل البحري الكفاء على الأسعار، كما أن الشحن البحري هو أهم الوسائط النقل بالنسبة لتجارة البضائع الدولية من حيث القيمة و الحجم، و تتوقف تكلفة خدمات النقل البحري على طبيعة البضائع المنقولة مع نوع و حجم السفينة و كفاءة الموانئ، بالإضافة الى تنظيمات الخدمات الملاحية و التجارية و يتكون السوق الملاحي من قوى العرض المتمثلة في فرغات السفن المستعدة للايجار و قوى الطلب المتعلقة بحجم البضائع المطلوب نقلها.

1- النتائج المتحصل عليها:

- قطاع النقل البحري له أهمية بالغة في اقتصاديات الدول و تحقيق تنمية اقتصادية على الرغم من ارتفاع رأس المال المستخدم في النقل البحري.
- أهمية أساليب البحوث العمليات في المجال الاداري و مساهمتها في تسهيل اتخاذ القرارات لما تحققه من دقة في المعلومات.
- أدى استخدام التكنولوجيا الحديثة في بناء السفن الى احداث قطيعة مع أنماط النقل التقليدي خاصة بعد ظهور النقل بالحاويات، حيث يمتاز نظام النقل البحري الآن باعتماد النقل المتعدد الوسائط و تبني فكرة الامداد كطريقة لإنجاح النقل من باب الى باب.
- احتكار الدولة لتسيير الموانئ وما يترتب على ذلك من مشاكل جانبية عديدة كبطئ المعاملات و سيطرت الروتين عليها، و تكديس المخازن و استغلالها اللامشروع من طرف بعض الشركات العمومية.
- ما زالت الموانئ الجزائرية تعاني من صعوبة التأقلم مع متطلبات البحري العالمي، و المتجه لبناء سفن و حاويات أضخم فأضخم، مما يلزم الموانئ الجزائرية التفكير في كيفية استقبال هذا النوع من الناقلات الضخمة مستقبلا.
- وجو اختناق كبير في الموانئ الجزائرية بسبب رداءة منشآتها و ضعف الاستثمارات العمومية بها، و الفوضى و العشوائية التي تميزها، بحيث أظهر تسيير الدولة لها و الذي احتكر نشاطاتها بالقانون و بالممارسات المحدودة.
- استحوذ الموانئ الجزائرية على 95% من حجم المبادلات التجارية الخارجية.
- انخفاض الطاقة الاستيعابية للموانئ التجارية.
- احتكار ميناء الجزائر العاصمة لأكثر من 60% من المبادلات التجارية الخارجية.
- تدني كفاءة الاسطول البحري التجاري و صغر أحجام السفن.
- نقص في التجهيزات و الآليات.

- تتمتع الجزائر بمواقع جغرافية مميزة على ساحل البحر الأبيض المتوسط تسمح بقيام العديد من الموانئ و أحواض بناء و صيانة السفن، و يؤدي هذا الى توفير الكثير من العملات الصعبة للبلاد.

2- التحقق من الفرضيات:

انطلاقا من النتائج المتحصل عليها من خلال دراسة واقع قطاع النقل البحري في الجزائر تم تأكيد صحة الفرضيات التالية:

- تمتلك الجزائر من المقومات الطبيعية و الموارد البشرية ما يمكنها من النهوض بقطاع النقل البحري و جعلها السباقة في هذا المجال اقليميا.

- لاستخدام التكنولوجيا الحديثة دور أساسي في تقدم و تطور قطاع النقل البحري في الجزائر.

- من أهم التحديات التي يواجهها قطاع النقل البحري في الجزائر هو الفشل في تسيير الموانئ.

- إن الاستثمار في قطاع النقل البحري أثر على تنمية صادرات و واردات الدولة.

3- التوصيات:

- لمواجهة شركات النقل البحري العملاقة و جب على الدول النامية أن تتوحد في أسواق جغرافية تستطيع من خلالها مواجهة التكتلات الاقتصادية العالمية و الاثار الناجمة عنها.

- اجراء تعديلات و اصلاحات على الهياكل الحالية للموانئ تواكب التطورات الحاصلة في مجال النقل البحري، خاصة منها التجهيزات و الاليات الثقيلة و كذا المساحات التي تسمح بتداول الحاويات.

- ان مجرد انشاء اسطول وطني و التوسع فيه ليس كافيا في حد ذاته بل تكامل خدمات النقل البحري كلها في سلسلة واحدة تساعد على استخدام السفن الحديثة.

- ان احتلال موقع تنافسي ضمن الكبار يمر عبر اعتماد احدي الاساليب الحديثة في تسيير الموانئ، و التوجه نحو تطوير محطات الحاويات بالشكل الذي يمكن فيه للميناء أن يتحول الى ميناء محوري، يقوم بإعادة شحن الحاويات الى موانئ اخرى، خاصة ان ميناء جن جن يتوفر على خصائص طبيعية لذلك.

- يتعين على الجزائر تنسيق بناء البنية الأساسية للنقل متعدد الوسائط في كامل ربوع الوطن، و اعادة صياغة التشريعات و القوانين المحلية بما يوافق شروط الانضمام الى المنظمة العالمية للتجارة.

- رفع الطاقة التشغيلية للموانئ باستمرار نشاطها، و عدم التوقف العمل بها ليلا.

- الحد من اجراءات البيروقراطية التي تميز المعاملات الادارية مع التأكيد على ادخال قاعدة معلوماتية في تسيير المبادلات التجارية مع ما يتطلب ذلك من توظيف اطارات مؤهلة في الميدان.

- الاستعانة بمسيرين و صناع قرار لدول لها السبق و الريادة في المجال البحري و تطوير الاقاليم الساحلية التي لها امكانية كبيرة للتشباك قطاعيا و اقليميا مع كامل التراب الوطني.

خاتمة عامة

- ضرورة تدعيم البنية التحتية في القطاع البحري الجزائري خاصة نوعية الموانئ و حجمها أكثر لتسهيل استقطاب سفن عملاقة وربط الاقاليم الداخلية و الخارجية مع البحر و الموانئ و كذلك مع الموانئ الجافة.
- الرفع من كفاءة الطرق التي تخدم الموانئ و من بين الحلول المقترحة بالنسبة لميناء العاصمة انشاء خط مواصلات اضافي يحيط بالمدينة، و ذلك بغرض اجتناب المرور بوسطها.

قائمة المراجع

قائمة المراجع :

المراجع باللغة العربية:

1- الكتب:

- 1- احمد سليمان المشوخي، اقتصاديات النقل و المواصلات، دار الفكر العربي للطباعة و النشر، الاسكندرية، سنة 2003.
- 2- أحمد عبد السميع علام، علم اقتصاديات النقل، مكتبة الوفاء القانونية، مصر، 2009.
- 3- أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البري، مكتبة الأشعاع الفني، مصر، 2001.
- 4- أحمد عبد المنصف محمود، النقل متعدد الوسائط، مكتبة الإشعاع، مصر، الطبعة الأولى، سنة 2006.
- 5- الأصم عبد الحافظ أحمد الاصم، القواعد الجغرافية للطرق السريعة، مركز الدراسات و البحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، دون سنة نشر.
- 6- أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، مصر، 2008.
- 7- أيمن النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، مصر، سنة 2009.
- 8- بلال شاكر ياسين، مفاهيم النقل البحري، مطبعة الهلال، الكويت، 2001.
- 9- حماد فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الاسكندرية للمكاتب، مصر، 1998.
- 10- حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 1998.
- 11- حميد الطفيلي، جغرافيا المواصلات و الاتصالات، دار المهمل، لبنان، 2009.
- 12- ردينة عثمان يوسف، ادارة خدمات النقل الجوي، دار المناهج للنشر و التوزيع، عمان (الأردن)، 2009.
- 13- زين العابدين علي، مبادئ تخطيط النقل الحضري، دار اليمامة للنشر و التوزيع، لبنان، 2004.
- 14- سميرة زكي قرياص، عبد الغفار خنفي، الإدارة الحديثة في إدارة الإمداد و المخزون، الدار الجامعية، مصر، سنة 2004.
- 15- سميرة ابراهيم أيوب، اقتصاديات النقل "دراسة تمهيدية"، الدار الجامعية، 2002-2003.
- 16- شريف ماهر هيكل، دور وأهمية النقل في تكوين أواصر الإتحاد العربي، مكتبة الحرية للنشر و التوزيع، القاهرة، مصر، 2007.
- 17- عبد القاسم دانو، المؤسسات البحرية تاغي الأسس و المعايير، 2004.
- 18- عبد الكريم الحلبي، السكك الحديدية، مديرية الكتب و المطبوعات الجامعية، حلب (سوريا)، الطبعة الثانية، 1973.
- 19- علي عبد الله، إدارة وتشغيل الموانئ، الجامعة البحرية الدولية، السويد، 2000.
- 20- محسن جابر عبود، الأثر الاقتصادي للنقل البحري، دار وجيدة للنشر، عمان، 2002.
- 21- محمد توفيق سالم، هندسة النقل و المرور، دار الراتب الجامعية، الأردن، 1985.
- 22- محمد خميس الزوكة، الجغرافيا الاقتصادية للعالم، دار المعرفة، الاسكندرية، 2006.

- 23- محمد سليمان هدى، اقتصاديات النقل البحري، دار الجامعات المصرية، مصر، 1998.
- 24- محمد عبد الفتاح، الاستراتيجيات التسويقية للموانئ و شركات النقل البحري، الناشر المكتب العربي للمعارف، القاهرة (مصر)، 2011.
- 25- مختار السويدي، اقتصاديات النقل البحري، الدار المصرية اللبنانية للطباعة ، الطبعة الثالثة، مصر، سنة 2001.
- 26- مصطفى أحمد حمد، اقتصاديات النقل في السودان ، جامعة السودان للعلوم و التكنولوجيا، السودان، سنة 2008.
- 27- نجلاء غرابي حرم ميلي، النقل شبه حضري بولاية عنابة، جامعة منتوري، قسنطينة (الجزائر)، 2009.
- 28- نهال فريد مصطفى، جلال إبراهيم العبد، إدارة اللوجستيات، الدار الجامعية، الاسكندرية، مصر، 2004.
- 29- وليام، وهاي، ترجمة: سعد عبدالرحمان القاضي، أنيس عبد الله التبر، مطابع جامعة الملك سعود، السعودية، 1999.

2- الرسائل الجامعية:

- 1- حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية، أطروحة دكتوراه، قسم علوم اقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير، جامعة الجزائر، 2007-2008.
- 2- رشيد غلاب، تحسين خدمات الموانئ باستخدام نماذج صفوف الانتظار، رسالة ماجستير، كلية علوم التسيير و العلوم الاقتصادية، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة (الجزائر)، 2006-2007.
- 3- سليم بوقنة، دراسة نوعية الخدمة لدى مستعملي النقل الحضري، مذكرة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير، جامعة منتوري بقسنطينة (الجزائر)، 2005.
- 4- كريمة كندري: دور الإمداد في تحسين تنافسية المؤسسة، مذكرة تخرج ماستر، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2011.
- 5- ولد كسكوسة حكيم، النظام القانوني المرفق بالجزائر، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 1996.

3- الأوراق البحثية (مقالات- مجلات):

أ-النسخ المطبوعة:

- 1- سيد أحمد سالم قاسم، النقل الداخلي في مدينة أسيوط، مجلة أسيوط للدراسات البيئية، العدد 19، يونيو 2000.
- 2- فاطمة الزهراء، محمد شريف، فوزيه رميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة إقتصاديات شمال إفريقيا، العدد السابع، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف-الجزائر، 2009 .
- 3- اللوائح التنظيمية للنقل، "الطيران المدني"، دائرة النقل أبوظبي، الاصدار الأول، سبتمبر 2007.
- 4- محمد التهامي طواهر، أمال رحمان، تأثير النفط على البيئة خلال مرحلة النقل، مجلة الباحث، جامعة ورقلة (الجزائر)، العدد 12.

- 5- محمود جواد عباس شبع، واقع النقل في مدينة النجف الأشرف، بحث منشور في مجلة "آداب الكوفة" العممية المحكمة، العدد السادس، 2010.
- 6- منتدى الرياض الاقتصادي، نحو تنمية اقتصادية مستدامة، دراسة تطوير النقل داخل المدن في المملكة العربية السعودية، الدورة الخامسة، 19 ديسمبر 2011.
- 7- الهيئة العامة للطيران المدني و الارصاد، لوائح الطيران المدني، الجمهورية اليمنية، الجزء السادس، 2010/11/18.
- 8- يومية الوطن الصادرة بتاريخ 7-4-2009.

ب-النسخ الالكترونية:

- 1- حسام سليمان عيد، الجامعة الاسلامية غزة ،متاح على الموقع:
Htp://site.iugaza.edu.ps/heid/files/chapter-52
- 2- الموقع الإلكتروني لشركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ : : http://sogeport.org/artzew-actuel.htm
sogeports
- 3- www.bulletin statistiques ministères des transports Algérie 2014
- 4- www.m.marefa.org Alger 2020
- 5- https://www.el-massa.com/dz.2020

4-المدخلات العلمية:

- 1- فارس بوبكر، سليم بوقنة، استعمال الأساليب الكمية في دراسة سلوك المستهلك نحو خدمات النقل الحضري "حالة النقل الحضري لمدينة قسنطينة"، مداخلة بالملتقى الوطني نحو " استعمال الأساليب الكمية في اتخاذ القرارات الإدارية"، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة (الجزائر)، 2009.

5-التقارير:

- 1- تقرير النقل البحري في اطار منظمة التجارة العالمية، اعداد مركز الدراسات و البحوث بالغرفة الشرقية، أكتوبر 2009.
- 2- الديوان الوطني للإحصاء، المجموعة الإحصائية السنوية للجزائر، العدد 23، 2007.
- 3- الديوان الوطني لمربي الحبوب، " Office algerien interprofessionnel de cereales " OAIC .
- 4- عثمان ابراهيم السيد، قضايا النقل في السودان، مركز دراسات الشرق الاوسط و افريقيا، 2004.
- 5- اللجنة الاقتصادية و الاجتماعية لغربي آسيا، آثار الانفاق العام بشأن تجارة الخدمات على النقل، الأمم المتحدة، 2001.
- 6- وزارة النقل ، الجزائر، 2007 ومعطيات شركة تسيير مساهمات الدولة الموانئ SOGEPORTS.
- 7- وزارة النقل، 2015، الدليل الإحصائي.

6-النصوص القانونية والتنظيمية:

- 1- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد32، قانون 09/11 المؤرخ في 05 يونيو2011، يعدل و يتم القانون 13/01 المؤرخ في 07 غشت2001، المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه.
- 2- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد45، 07 شعبان 1430هـ الموافق 29 يوليو2009.
- 3- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، قانون رقم17/88، يتضمن النقل البري و تنظيمه، الجزائر، سنة1988.

المراجع باللغة الأجنبية:

- 1- Aissani Fares yacine et Boutoumi Mounie, 2016-2017, l'impact du transport maritime sur la croissance économique en Algérie, Mémoire en vue de l'obtention du diplôme de Master, Option : Finance et Commerce Int, UNIV BEJAIA. Algerie.
- 2- -Chachoua Fadloun, 2017-2018, La performance des ports algériens : Etude comparative par la méthode d'Analyse d'Enveloppement des Données (DEA), Thèse en vue de l'obtention du doctorat en sciences de Gestion Option : Management Stratégique International, UNIV Moustaganem. Algerie.
- 3- Dominique MIGNOT: Une introduction à l'économie des Transports, Université delà Réunion- Faculté des Sciences de l'Homme et de l'Environnement, France. Disponible sur: http://gue.univreunion.fr/ressources/GUE/Cours%20M2/UE6A/L3_Transports_economie.
- 4- Frybourg Michel. L'innovation dans les transports. France, paradigme, 1986.
- 5- Ziv Jean Claude et Napoléon Charles. Le transport urbain. France, Dunod, 1981.

الملخص:

سلطت الدراسة الضوء على واقع قطاع النقل البحري في الجزائر ، وما يشغله من أهمية كبيرة في تعزيز التجارة الخارجية، حيث يساهم في تحريك العلاقات التجارية بين الجزائر و مختلف دول العالم من أوروبا، و آسيا و أمريكا، بالإضافة الى إعتباره قطاعا استراتيجيا من أجل زيادة النمو الاقتصادي الجزائري للمساهمة بالنهوض أكثر بالاقتصاد الوطني و ما يترتب عليه من انعكاسات إقتصادية و إجتماعية هامة على إقتصاد الدولة. و توصلت الدراسة الى أن هذا القطاع في الجزائر يشهد ضعفا في التسيير و الاستغلال، و في الخدمات به رغم الجهود الخاصة بالبنية التحتية، حيث ما زال هذا القطاع المحوري يواجه عدة تحديات كقدم الموانئ فهي موانئ من الجيل الأول و الثاني و ما زالت قيد الاستعمال بمعطياتها القديمة في عصر التكنولوجيا الحديثة، و محدودية مكونات الأسطول التجاري، و تعمل الجزائر على مواجهتها من خلال الإستغلال الأمثل و الإنتفاع بخدمات هذا القطاع في ترقية و تنويع تجارتها الخارجية، لتخفف من إعتماها على النفط و تحقيق تنمية إقتصادية مستدامة.

الكلمات المفتاحية:

النقل البحري، موانئ، حاويات، نمو اقتصادي، تجارة خارجية، الشحن البحري

Summary:

The study sheds light on the reality of the maritime transport sector in Algeria, and the great importance it occupies in promoting foreign trade, as it contributes to moving trade relations between Algeria and various countries of the world from Europe, Asia and America, in addition to considering it a strategic sector in order to increase growth The Algerian economy, to contribute to the advancement of the national economy more, and the important economic and social repercussions thereof on the state's economy.

The study found that this sector in Algeria is witnessing a weakness in management and exploitation, and in services in it despite efforts related to infrastructure, as this pivotal sector still faces several challenges, such as the old ports, as they are first and second generation ports and are still in use with their old data In the era of modern technology, and the limited components of the merchant fleet, Algeria is working to confront it with the optimal exploitation and utilization of the services of this sector in the promotion and diversification of its foreign trade, in order to reduce its dependence on oil and achieve economic development.

key words:

Maritime transport, ports, containers, economic growth, foreign trade, sea freight