

واقع الموانئ الجزائرية في ظل التطور التكنولوجي

The reality of Algerian ports in light of technological development

مرسلي عبلة¹، بن حميدة نيهات²¹جامعة أبو بكر بلقايد (الجزائر)، abla.morseli@univ-tlemcen.dz²جامعة أبو بكر بلقايد (الجزائر)، Nabahet.benhamida@univ-tlemcen.dz

تاريخ الإرسال: 28-01-2024 تاريخ القبول: 28-06-2024 تاريخ النشر: 30-06-2024

ملخص:

تعد الموانئ الجزائرية من الموانئ الكلاسيكية والتي تصنف من الجيل الأول فرغم الجهود المبذولة للدولة الجزائرية في السنوات الأخيرة بالعمل على النهوض بالمجال الاقتصادي، خاصة وأن النقل البحري يعد من أهم مظاهر اهتمامها سيما أنها تتمتع بسواحل تمتد لمسافات طويلة، وهو يعتبر من أهم الركائز و الموارد الاقتصادية و عصب التجارة الدولية، نظرا لمساهمته في نقل كميات كبيرة من السلع والبضائع وتقديمه للخدمات. ويظهر ذلك جليا في فتحها لمجال الاستثمار والشراكة الأجنبية، وكذلك جهودها القانونية لتطوير الموانئ والسفن وكذلك الحاويات بغية الالتحاق بالركب العالمي الذي أصبحت فيه الموانئ والسفن والحاويات من الجيل السادس. ولكن مع ذلك لم يشهد هذا القطاع أي تحسن في الأداء بل ظل يعاني من الضعف الذي عرفه ما بعد الاستقلال و ما زاد من تدهوره هو الفساد الإداري والمالي ، كذا غياب استراتيجيات هادفة وفعالة لتطويره . وقد اعتمدنا في هذه الورقة البحثية على المنهج التحليلي والوصفي وذلك بالوقوف على واقع النقل البحري في الجزائر.

الكلمات المفتاحية: النقل البحري؛ الموانئ؛ الحاويات؛ الشراكة؛ اقتصاد.

Abstract:

The Algerian ports are among the classic ports that are classified as first generation .Despite the efforts made by the Algerian country in recent years to work to advance the economic field, especially since maritime transport is one of most important aspects of its interest, especially as it has coasts that extending over long distances, it is considered one of the most important pillars and economic resources. Evident in its opening to the field of feign investment and partnerships, as well as its legal efforts to develop ports and , ships as well

ascontainers in order to join the global community in which ports, ships and containers have become part of the sixth Generation. Its deterioration was exacerbated by administrative and financial corruption, as well as the absence of meaningful and effective strategies for its development .In this paper, we relied on the analytical and descriptive approach in order to find out the reality of maritime transport in Algeria.

Keywords: maritime transport; ports; containers; partnership; Economy.

المؤلف المرسل: عبلة مرسلي، الإيميل: ikramablamosli@gmail.com

1- مقدمة:

يلعب النقل بكافة أنماطه دورا إيجابيا فعالا في اقتصاديات كل الدول سيما أن النقل والتجارة الخارجية هما عبارة عن وجهتين لعملة واحدة ، فالنقل هو عصب التنمية الاقتصادية والاجتماعية ، وشریان الحياة للتبادل التجاري الدولي ، فهو يساهم بصفة خاصة بشكل فعال في إنعاش التجارة الدولية ، كما يساهم بدوره في تبادل السلع والخدمات ،وهو يشهد تطورات متلاحقة على كافة الأصعدة .

ويعد النقل البحري من أهم أنواع النقل فهو يمثل حوالي 85 بالمائة من حجم التجارة الدولية فمعظم التبادلات التجارية سواء للصادرات والواردات أو لنقل المسافرين تتم عبر البحر نظرا لما يحققه من استيعاب لكميات هائلة من البضائع ومختلف السلع من البضائع السائبة والمواد الخام والوقود وكذلك مواد البناء و السيارات وغير ذلك ،ويمكن نقل حتى الحيوانات الحية ،كما يمكن نقل هذه البضائع ولو لمسافات بعيدة.وبالتالي فهو يوفر الثقة والطمأنينة بين المتعاملين خاصة وأن البضائع قد تشحن في حاويات مخصصة وملائمة لطبيعة البضائع ما يجعلها آمنة من كل المخاطر التي قد تهددها خلال الرحلة البحرية وما زاد من أهميته انخفاض نسبة التكلفة مقارنة مع النقل الجوي أو النقل السككي.

وبما أن الموانئ تمثل العنصر الرئيسي في قطاع النقل ، وهي بوابة الدولة مع العالم الخارجي وحلقة الوصل بين وسائل النقل الأخرى ، فالجزائر تسعى كغيرها من الدول النامية لتطوير هذا المرفأ الهام ، ولتطوير كذلك سفنها باعتبارها أداة الملاحة البحرية وذلك بالاستثمار في هذا المجال من إصلاح وبناء .

ولكن ما مدى الاهتمام الذي تليه الدولة الجزائرية للنقل البحري؟

وللإجابة على هذه الإشكالية ارتأينا تقسيم البحث إلى شطرين:تناولنا في الشطر الأول واقع النقل البحري في الجزائر وذلك بدراسة حالة الموانئ الجزائرية، ووضعية السفن والحاويات بالمقارنة مع مثيلاتها في الدول المتقدمة.

واقع الموانئ الجزائرية في ظل التطور التكنولوجي

أما في الشطر الثاني فعرجنا نحو الضمانات الجزائرية لتطوير النقل البحري وذلك من خلال الإشارة إلى الآليات القانونية لتطوير قطاع النقل البحري وكذلك مررنا على الشراكة والاستثمار التي بادرت بها الجزائر في مجال النقل البحري.

2. واقع النقل البحري في الجزائر:

يعد النقل البحري من أهم أنواع النقل، ورغم وجود منافسة للنقل البحري من قبل وسائل النقل الحديثة كالطائرات، وعلى الخصوص نقل البضائع والسلع التي تحتاج عناية خاصة، وكذلك البضائع المرتفعة الثمن، إلا أن النقل البحري يبقى يحتل الصدارة.

1.2 دور الموانئ الجزائرية في حركة النقل البحري:

تعتبر الموانئ من أهم المقومات والدعائم لصناعة النقل البحري، يظهر ذلك من خلال تقديم تسهيلات عمل لمختلف أنواع السفن، حيث تتنوع هذه الأخيرة وفق أنواع الموانئ البحرية ووظائفها، ومنها الموانئ التجارية، موانئ النفط، موانئ الخدمات، موانئ التخزين أو المستودعات، موانئ بضائع الصب والموانئ الجافة.

1.1.2 تعريف الميناء:

الميناء هو تجهيز بنيوي يحتوي على عدد من المرافق والتجهيزات، ويقوم بعدة أدوار ووظائف قصد تسهيل وتيسير المبادلات، وتنشيط الرواج التجاري، وهو مجهز بمعدات وآلات تستعمل لتحميل وتفريغ البضائع كالصنادل والرافعات، كما أنه مكان مخصص لجمع مختلف وسائل النقل من وسائل برية كالشاحنات وكذا القطارات والبحرية التي تتمثل في السفن والبواخر التي تعمل على نقل وعبور البضائع للدخل والخارج، كما يلعب دور حمائي، فهو يوفر الحماية لمختلف السفن من كل المخاطر التي قد تواجهها في عرض البحر، وقد عرفته اتفاقية جنيف الخاصة بالموانئ لعام 1923 على أنه الأماكن التي تأوي إليها السفن البحرية عادة والتي تكون مهيأة لخدمة التجارة الخارجية للكافة الدول المنضمة للاتفاقية.

2.1.2 أهمية الموانئ:

تكتسي الموانئ أهمية بالغة في مجال الاقتصاد الوطني و الدولي، خاصة أنها تلعب دورا كبيرا في عملية التبادل الدولي، سيما أن النقل البحري يرتبط ارتباطا وثيقا بحركة التجارة الدولية فهو الركيزة الأساسية لتنمية

عبلة مرسلي - نهات بن حميدة

وتوسيع وتسهيل حركة الصادرات والواردات وإعادة التصدير بين مختلف دول العالم، كما تعد الموانئ من أبرز الاستراتيجيات والمصادر التي تعتمد عليها الدول في دخلها القومي، والسبب الرئيسي في قيام أنشطة تخدم النقل البحري كالتوكيلات الملاحية، إصلاح السفن، عمليات المناولة (الشحن والتفريغ)، مما يساهم في حل عدة مشاكل منها مشكلة البطالة واستثمار اليد العاملة وكذلك تنمية التجارة الدولية وتطويرها وهو ما يؤثر إيجابا على الاقتصاد الوطني.

3.1.2. حالة الموانئ في الجزائر:

تتصف الموانئ الجزائرية بالقدم فهي قديمة النشأة وتقليدية تصنف من الجيل الأول و تعود جذورها للحقبة الاستعمارية، وتنحصر وظيفتها على تداول البضائع الصادرة والواردة فقط دون أية أنشطة إضافية أخرى أين يعد دور الميناء ثابت ومحدود لا يتعدى نطاق الرصيف، فهو همزة وصل بين النقل الداخلي للبضائع والنقل البحري، وتتركز أهم الاستثمارات في نطاقه على البنية الأساسية للأرصفة دون الاهتمام لما يحدث للسفن أو البضائع خارج منطقة الرصيف (النحراوي، 2009)، سيما أن السلطة المينائية تكفي بتسيير الموانئ دون الاستثمار فيه كالموانئ الصناعية التي تصنف من الجيل الثالث التي تعتمد بالإضافة لتسيير والتداول في السلع إلى مجال التصنيع والتعليب البضائع، ودون إجراء تحديثات تقنية عليها لتفي بمتطلبات النقل الحديث.

وبالنسبة لبنية هذا الإرث المينائي القديم، فهي تتشكل من أحواض صغيرة وضيقة و تتميز بمخازن متقاربة المساحة، كما تتسم بأرصفة مينائية ذات حواجز ضيقة، و غاطس لا يسمح بعملية رسو السفن التجارية الكبيرة به، الأمر الذي يضطر بالسلطات المينائية بما إلى الاكتفاء بالاعتماد على السفن الصغيرة فقط، هذا ما يحول دون تحقيق التنمية الاقتصادية وللعلم أن السفن الكبيرة التي تكون محملة بالبضائع المستوردة غالبا ما ترسو في موانئ إسبانيا أو فرنسا وتقسم تلك الحمولة في السفن الصغيرة لكي تستطيع الدخول للموانئ الجزائرية، ويعود السبب لصغر وعدم ملائمة تلك السفن الكبيرة لموانئ الجزائر، الأمر الذي ينعكس سلبا على تكلفة وأجرة النقل وهو ما يكلف خزينة الدولة تكاليف باهضة.

ومع بداية الثمانينات برز الجيل الثالث من الموانئ مما أدى إلى نمو حركة التجارة العالمية وارتفاع نسبة التعامل بالحاويات العالمية، و معه انتشر مفهوم لوجيستيات النقل والنقل متعدد الوسائط. وقد اهتم هذا الجيل من الموانئ على الأرصفة المتخصصة، وعلى الجانب الصناعي حيث أنه بالإضافة لتصدير وتوريد البضاعة هناك عملية تصنيع وتعليب للسلع خاصة البضائع ذات الصيغة الغذائية كالطماطم، ويتم

واقع الموانئ الجزائرية في ظل التطور التكنولوجي

ذلك باستخدام منظومات ومعلومات متطورة، واتصفت الأنشطة والخدمات في هذه الموانئ بمجموعة من السمات ألا وهي التخصص، التنوع والتكامل.

4.1.2. معوقات الموانئ الجزائرية:

تتميز الموانئ الجزائرية بمجموعة كبيرة من المشاكل والمعوقات من أهمها عدم كفاءة الخدمات و اهتراء و قدم و نقص في التجهيزات والآلات الثقيلة الخاصة بالمناولة و أجهزة السكّانير، مما قد ينجّم عليه تأخر في عمليات المناولة و تداول الحاويات وطول الإجراءات الإدارية، بحيث يستغرق مدة طويلة من الزمن قد تصل إلى أيام و شهور في انتظار الشحن أو التفريغ وهو ما يؤدي إلى أضرار جسيمة قد تصيب البضائع خاصة سريعة التلف كالموز مثلاً، أو قد تفوّت فرصة الريح للشاحنين خاصة البضائع الموسمية.

كما تعد الجزائر من أكبر خمس دول عالمياً المستوردة للحبوب ولعدة سلع أخرى ضرورية منها بوردرة الحليب، السيارات وغير ذلك، كذلك ارتفاع في عدد العمالة، وسوء توزيع الوظائف والمهام بين الموانئ مما ينجّم عليه انخفاض في معدلات أداء الموانئ واحتناقها بتكدس السفن والحاويات، والارتفاع الكبير في سعر خدمات الشحن والتفريغ. إضافة كذلك لمشكلة البيروقراطية وانتشار ظاهرة الفساد وعدة تجاوزات، والابتزاز، تضخيم فواتير التخزين والنقل و رسو السفن الطويل المدى، والتعامل وفق صفقات مشبوهة وغير شرعية .

ومما زاد من سلبياتها هي تواجد الموانئ داخل النسيج الحضري وتواجدها في أماكن ضيقة، وهو ما ما يؤدي حتماً إلى ضعف كفاءة الطرق التي تربطها بالداخل مما يجعل حركة التنقل فيها وإليها بالغة الصعوبة (رجب، السباعي، و داودي، 2020)، الأمر الذي ينعكس على عملية التداول والتبادل بين وسائط النقل منها الطرقيّة و السكّكية وكذلك الجوية وذلك بعرقلة سيرها، وهو ما يؤثر سلباً على مردودية هذه الموانئ.

و من المعلوم أن الجزائر في السابق كانت تملك أسطولاً بحرياً يصل إلى سبعون سفينة متعددة الأحجام لكن مع تحاذل الدولة عن الصيانة الدورية، حيث لم تولي أي اهتمام بهذا الجانب الاستراتيجي

عبلة مرسلي - نهات بن حميدة

مع أنه يشكل آلية من آليات التنمية الاقتصادية ودفع الدولة نحو التقدم، حيث أنها لم تقم بالتخطيط اللازم، حيث اتخذت إجراءات البيع دون تعويضها بسفن أخرى مما زاد من تكاليف الاقتناء، الأمر الذي صعب عملية التجديد نظرا لتكاليها الباهظة .

إضافة إلى التغييرات الشاملة في الأطقم و المسيرين وعدم وجود رؤية وإستراتيجية بعيدة المدى والدخول في شراكات فاشلة زادت من ركودها، وكذلك المرونة والسرعة في اتخاذ القرارات لدى شركات الملاحة فجعلها قرارات غير مدروسة وارتجالية غير مبنية على مصلحة الشركة مما أثر على تنافسية الشركة وصورتها. و لتدارك الوضع وإصلاحه وتنظيم قطاع النقل البحري، لابد من تدعيم الأسطول البحري بسفن متعددة الأحجام تتلاءم مع طبيعة المواد المصدرة أو المستوردة، والتركيز أكثر على السفن ذات الأحجام الكبيرة من أجل الزيادة في المردودية و مواكبة التطور التكنولوجي الهائل في هذا المجال ويكون ذلك بالتنسيق بين المتعاملين الجزائريين والمستثمرين للاستغلال الأمثل للسفن.

وتتنوع الموانئ في الجزائر منها الموانئ التجارية التي بعضها مخصص لتصدير المحروقات لميناء أرزيو و بحاية و سكيكدة، وهناك موانئ متعددة الاختصاصات كموانئ الجزائر العاصمة ووهرا و عنابة فهي موانئ متعددة النشاطات منها ناقلات المسافرين بحرا نحو فرنسا وإسبانيا .

يشمل الأسطول البحري حوالي 47 سفينة بحرية منها 17 ناقلات للبترو و 13 للغاز السائل و 11 منها لنقل المواد الكيميائية والبترو و 06 لنقل المسافرين من وإلى الجزائر وأوروبا، وكذلك لنقل البضائع (شريف و مخفي، 2022)، ويبقى هذا العدد ضعيل مقارنة مع ما نجده في دول أخرى متقدمة، حيث أنه لا يدفع بعجلة التنمية الاقتصادية، ولا يحقق الأهداف والمكاسب المرجوة.

5.1.2. مقارنة الموانئ الجزائرية بالموانئ الذكية:

نجد بعض الموانئ في دول أخرى كموانئ دبي العالمية أصبحت أكثر تطورا و من أهم مظاهر رقيها وتطورها تميزها بتكنولوجيا المعلومات والاتصال، فقد أصبحت الموانئ الحديثة تشكل حلقة أساسية لنقل الحاويات من المرسل إلى المرسل إليه، وأصبحت مركز لتقديم مجموعة شاملة من خدمات النقل، وخدمات التجارة كالتخزين والتوزيع و شحن البضائع في الحاويات وتفرغها والتصنيع، وقد مس هذا التطور البنية التحتية و الطرقية وكذلك السكك الحديدية، حيث أقيمت أرصفة ووحدات حديثة مجهزة بتقنيات ومعدات ذات قدرات فائقة لتداول البضائع والنقلات و الحاويات بكافة أشكالها.

واقع الموانئ الجزائرية في ظل التطور التكنولوجي

بل ظهرت موانئ جديدة وحديثة التي تديرها وتشغلها بالكامل وفق منظومات وتقنيات عالية الدقة والكفاءة باستخدام الحاسب الآلي والتقنيات المعلوماتية الأخرى التي تعتمد على نظم التجارة الإلكترونية والتبادل الإلكتروني للبيانات والتصنيع.

2.2. وضعية السفن والحاويات:

كانت الجزائر في سنوات الثمانينات تمتلك أسطولاً بحرياً تجارياً يعد من الأوائل على مستوى الدول العربية والإفريقية، حيث كان يصنف من بين المراتب الخمسين الأولى عالمياً وهو يتشكل من حوالي 79 سفينة على اختلاف أنواعها وأحجامها منها ناقلات الصب، ناقلات الحبوب، ناقلات المواد الكيميائية، ناقلات الغاز، ناقلات البترول، ومع ذلك كانت ولا زالت الجزائر تتجه نحو استئجار السفن نظراً لعدم اهتمامها الكبير بهذا الجانب ولنقص الاستثمارات و بسبب شيخوخة عدد معتبر من السفن، إذ بلغ متوسط عمر الأسطول التجاري 30 سنة، تم التنازل عن معظمها، فتآكل و اهترأ الأسطول البحري التجاري وأصبح لا يتماشى مع متطلبات التجارة الخارجية للجزائر وكذلك التطور التكنولوجي.

ومع أواخر 2017 بلغ عدد الأسطول الذي تمتلكه الشركة الوطنية حوالي 14 سفينة، كما توجد سفينتين في الخدمة للخواص. أما الموانئ البحرية والممرات الملاحية تصل إلى 100 سنة لذا وجب ضرورة تقييم هذه المشاريع بدقة كبيرة ومتابعة خطط كافة مراحل الاستثمار (رجب، السباعي، و داودي، 2020). ولا يكون ذلك إلا بوضع الدولة لتسهيلات وتيسير الأمور بالنسبة للمستثمرين سواء على المستوى الداخلي أو الدولي وعدم عرقلة هذه المشاريع من طرف الدولة.

الجدير بالذكر أن أكثر من واردات الجزائر من البضائع تتم عن طريق شركات نقل أجنبية، فالأسطول البحري الجزائري لا يوفر إلا حوالي 3٪ من حجم التبادلات الخارجية للبضائع. وبذلك فهو لا يساير إمكانياتها الجغرافية والمادية ويتمشى وحجم تجارتها الخارجية كذلك عدم الاكتفاء الذاتي للنقل البحري في عمليات الاستيراد والتصدير، مما يكلف الجزائر مبالغ طائلة سواء من العملة الصعبة أو العملة الوطنية ما يؤثر سلباً على الاقتصاد الجزائري.

وقد أكد البنك الدولي أن عدم كفاءة الموانئ يهدد بشدة آفاق النمو المستدام، إذ تعتبر كفاءتها ضرورة لتعزيز الصادرات وخفض تكاليف البضائع المستوردة عبر تخفيض أوقات العبور، ويتحقق ذلك

عبلة مرسلي - نهيات بن حميدة

بتحسين الأداء بجميع مراحل مناولة البضائع والسفن، وتفادي ضياع المكاسب التي يحققها جزء من سلسلة الإمداد (هيئة الأمم المتحدة، 2018). لذلك لا بد من تدارك الوضع ومحاولة تكثيف الجهود نحو الرقي بهذا المجال الحيوي، ولا يكون ذلك إلا بالتعاون بين الدولة والخواص، وبالاعتماد على المختصين وأصحاب الكفاءة العالية .

1.2.2. المشاكل التي تعيق الحاويات:

أما عن الحاويات فإن من أبرز المعوقات التي برزت هو أن ثورة الحاويات لا يمكن أن تتضمن في ظل التعقيدات الإدارية والجمركية لاسيما في الدول السائرة في طريق النمو، حيث أن أعمال هذه الإجراءات في كل ميناء من إعادة فتح الحاوية وكشف محتوياتها وإبرام ذوي الشأن من الخضوع للإجراءات معقدة وضرائب ورسوم يعرض محتويات الحاوية لمخاطر التلف والضياع والسرقة، كما يتسبب في تكديس الحاويات في الموانئ.

كما برزت في عصر الحاويات معوقات أخرى متعلقة بالمحافظة على أمن الدول السائرة في طريق النمو بسبب التفتيش الذي تفرضه السلطات الحكومية الذي يتضمن فحصا فنيا للحاوية، وهذا الفحص يستغرق وقتا قد يطول إذا ما وجد الشك في محتوياتها، خاصة مع الغياب الشبه الكلي للوسائل والأجهزة الملائمة للتطورات التكنولوجية التي نشهدها في الدول المتقدمة.

2.2.2. واقع الموانئ والسفن في الدول المتقدمة:

في المقابل نرى أنه قد مس التطور التكنولوجي والاتصال مجال السفن في الدول المتقدمة، ويشمل هذا التطور جميع السفن وأكثرها سفن الحاويات التي أصبحت أكثر ملائمة للبضائع المجرأة، حيث يعمل هذا النظام على تقديم خدمات النقل من الباب إلى الباب. فبعد أن كانت الموانئ تعمل خلال أيام العمل الرسمية وخلال ساعات محددة يوميا أصبحت الخدمة ممتدة على مدى 24 ساعة يوميا ومستمرة كل أيام الأسبوع، هذا ما نفتقده في الموانئ الجزائرية التي مازالت كلاسيكية، وهو ما قد ينجر عليه أضرار وخيمة قد تصيب البضائع ومنها البضائع السريعة التلف .

ولم تعد الموانئ فقط مرسى للسفن ورسيف البضائع وبوابة للدخول والخروج، واهتمت بتطوير الموارد البشرية لأنها ضرورية للتعامل مع الأساليب الإدارية الحديثة والتكنولوجيا المتطورة، وأقيمت أرفصة ووحدات حديثة مجهزة بتقنيات ومعدات ذات قدرات فائقة لتداول البضائع والحوايات بكافة أشكالها بعكس الموارد

واقع الموانئ الجزائرية في ظل التطور التكنولوجي

البشرية المتواجدة في الموانئ الجزائرية التي لا تتمثل للكفاءة بل معظم العمالة توظف على أساس الرشوة والمحاباة وخاصة في السنوات السابقة أين عم الفساد في جميع القطاعات ومنهم .
هناك موانئ من الجيل الرابع والخامس التي تديرها منظومات وتقنيات عالية الدقة والكفاءة باستخدام الحاسب الآلي والتبادل الإلكتروني للبيانات (حياة ر.، رسالة ماجستير، 2013)، في حين لا نجد ذلك في الموانئ الوطنية التي مازالت تعاني من الركود بأجهزة كلاسيكية غير متطورة.
إذ أصبحت صناعة النقل البحري يعتمد على التكنولوجيا المتقدمة بصورة أساسية من مرحلة تصميم السفينة وبناءها، وبتجهيزات توفر المرونة في العمليات والسلامة والقدرة على المنافسة ولتقليص الطاقم، وبتجهيزات تساعد العمليات اللوجستية ودفع أداء قطاع خدمات النقل البحري الدولي (حياة و بوحركات، 2020).

من أهم التطورات الحديثة في تعزيز الذكاء والتكنولوجيا الخاصة بالموانئ، ومحاربة كل أنواع الهجمات والاختلاسات الإلكترونية بدقة وكفاءة عالية منها ميناء لوس أنجلوس الذي حقق طفرة ذات نوعية عالية في هذا المجال كاستخدامه لمنصات رقمية في مجال التخطيط لضمان الشفافية، وبالتالي تحقيق الأمن والسلامة داخل الميناء. والأمر نفسه نجده في دول أخرى متطورة أين نجدها قد استطاعت القفز في هذا الميدان، بحيث طورت من نظامها التكنولوجي من شبكات لاسلكية وتكنولوجيا المعلومات باستعمال الحاويات الذكية فهي مزودة بتقنية GPS وتميز بالتحكم السلس وعن بعد للحاويات وللسفن، وكذا تجميعها عبر تطبيقات التحكم الآلي، الأمر نفسه بالنسبة للموانئ والسفن والشاحنات ذاتية القيادة، ومن أهمها "ميناء هامبورغ" بألمانيا، و مرفأ مدينة كاوفيديان الساحلية وميناء برشلونة في إسبانيا.

و تلعب الحاويات الذكية دور كبير في توفير الوقت والجهد وتأمين البضاعة وحمايتها من خلال توفير تدفق دائم من المعلومات حول البضاعة ومن أهم مزاياها:

*التقاط البيانات تلقائيا ومعرفة جودة البضاعة،

*كذلك سهولة التنبؤ بموعد الوصول،

عبلة مرسلي - نهيات بن حميدة

* حماية البيانات ولها تأثير على سلسلة التوريد حيث يمكن لشركات الشحن والمستثمرين في هذا المجال الوصول إلى سلسلة بيانات التوريد لأي حاوية،
* كما تسمح الحاوية الذكية بمنح المعلومات المطلوبة سواء لشركة الشحن أو للمستثمر فيها،
وذلك على مدار الساعة وطيلة أيام الأسبوع.

كل هذه العوامل قد يساعدهم في الزيادة في أرباحهم من خلال توفير مزيد من السلامة للبضائع وتسليمها في الوقت المحدد وهو ما ينعكس إيجابيا على تطوير التجارة الداخلية والخارجية وكذا الاقتصاد الوطني لكل دولة من هذه الدول التي طورت من موانئها البحرية ومن سفنها، بعكس الدول النامية ومنها الدولة الجزائرية التي مازالت بعيدة عن كل هذه التطورات وعن العصرية سواء للموانئ أو للسفن.

3. الآليات القانونية والإستراتيجية لخدمة قطاع النقل البحري في الجزائر:

اعتمدت الجزائر خطة دعم النمو الاقتصادي منذ 2004، واتجهت بشكل خاص إلى قطاع النقل البحري أهمها البنى التحتية للموانئ لما يلعبه من دور هام في تطوير التجارة الخارجية وازدهار للاقتصاد ومن ذلك:

1.3. تحسين العلاقة مع الشركاء الأجانب:

تحاول الجزائر جاهدة البحث عن شتى الطرق للنهوض بهذا القطاع الحساس سواء على المستوى المحلي أو على المستوى الدولي ومن أبرز ذلك دخولها مجال الشراكة مع دول أخرى ومنها:

3. 1.1 الشراكة مع سنغافورة:

من أبرزها الشراكة التي عرفتها الجزائر هي الشراكة مع سنغافورة ما يعرف بمجموعة بورتك سنة 1998 وهي تقوم على تجهيز المحطة بأجهزة السكانير، واستخدام الإعلام الآلي في جميع نشاطات إدارة المحطة، وفي سنة 2005 وعلى أساس اتفاقية امتياز بين مؤسسة ميناء بحاية والمتعامل السنغافوري لمدة 20 سنة تم إنشاء مشروع مشترك بعنوان نهائي حاويات بحاية المتوسطي التي تعود ملكيتها لمؤسسة ميناء بحاية بنسبة 51 و 49 المتعامل السنغافوري، يتبين من هذا أن الجزائر بعيدة كل البعد عن كل التطورات التكنولوجية إذ أنها لجأت للشراكة من أجل استخدام الإعلام الآلي وأجهزة السكانير .

يتمثل النشاط الرئيسي للميناء في تسيير واستغلال نهائي الحاويات أين يتم تجهيز المحطة بمعدات عالية الأداء لتقديم الخدمات ذات جودة وكفاءة، فقد سعت هذه المعدات الحديثة بزيادة حركة

واقع الموانئ الجزائرية في ظل التطور التكنولوجي

الحاويات، وساهمت في رفع إنتاجية مناولة الحاويات إلى 20 و 25 حاوية في الساعة 8 إلى 10 حاوية مكافئة في الساعة بالنسبة للموانئ الجزائرية الأخرى وقد سمح هذا المشروع المشترك باندماج ميناء بجاية في سنة 2009 ضمن سلسلة النقل متعدد الوسائط من خلال استغلال خدمة نقل الحاويات بالسكك الحديدية بين الميناء والموانئ الجافة كالميناء الجاف ببرج بوعرييج، كما دخل ميناء بجاية بفضل هذه الشراكة في تنافسية مباشرة مع ميناء الجزائر العاصمة فيما يتعلق بحركة البضائع منتقلا بذلك من المركز الرابع إلى المركز الثاني على المستوى الوطني (سعيدة، 2014-2015، صفحة 104).

2.1.3 الشراكة مع موانئ دبي العالمية:

عملت الجزائر كل ما بوسعها من أجل تذليل العقبات التي تواجهها في مجال الموانئ وبغية تزويد هذا القطاع الحيوي بنظام جديد لإدارة السلامة البحرية، وكذلك تبادل المعلومات، فقد تم توقيع شراكة القطاع الخاص الأجنبي رسميا في 15/02/2009 بين مؤسسة ميناء الجزائر EPAL وموانئ دبي العالمية DWP بهدف تخفيض التكاليف ومدة الانتظار في الميناء الجزائري، كما تهدف هذه الشراكة إلى زيادة مساحة ميناء الجزائر العاصمة إلى 18 هكتار بعد أن كانت 12 هكتار وحددت مدة الامتياز هذا بـ 30 سنة أي إلى غاية سنة 2039 كضمان لاستغلال محطة الحاويات (الصمد، 2018، صفحة 259).

وقد استثمرت في البداية 100 مليون يورو على مدى خمس سنوات لتحديث محطة الحاويات في ميناء الجزائر العاصمة وزيادة قدرتها إلى 500000 حاوية نمطية في عام 2012 والقدرة التي بلغت بعد ذلك هي 800000 حاوية نمطية، وتضم المجموعة أيضا شراء رافعات الحاويات لميناء الجزائر العاصمة (سعيدة، 2014-2015، صفحة 105). ما يلاحظ أن الدولة الجزائري رغم كل ما تملكه من ثروة وإمكانيات مادية و بشرية إلا أنها مازالت تبحث عن كل هذه المؤهلات في مجال الشراكة مع دول أخرى.

3.1.3 الشراكة مع الصين:

وهو يسمى طريق الحرير فهي يتضمن إنشاء عدة ممرات بحرية تربط الصين بقارة أوروبا بداية من بحر الصين الجنوبي مروراً بالمحيط الهندي (رجب، السباعي، و داودي، 2020). وتسعى الصين من وراء هذا المشروع لتطوير اقتصادها الوطني، وتعزيز مكانتها وتدويل عملتها، أما بالنسبة للجزائر فهذه الشراكة

عبلة مرسلي - نهيات بن حميدة

تعتبر بالنسبة لها حل لجميع المشاكل والمعوقات التي كانت تعاني منها الموانئ الجزائرية خاصة وأنها تقليدية، ولم تتغير منذ عهد الاستعمار الفرنسي، كذلك هي فرصة للجزائر لتعزيز عمليتي الاستيراد والتصدير خاصة وأن الجزائر كانت تضطر للاستئجار سفن من أجل الاستيراد والتصدير، وهذا ما كان يكلف الخزينة أموالا باهظة، و كذلك تمكن الجزائر من خوض باب الاستثمار ما يؤدي التطور التجاري وإدخال إدارة الموارد البشرية وتكوينها وفق متطلبات التطور التكنولوجي وذلك من أجل تحسين أداءها، فجزء كبير من عدم كفاءة الميناء هو نتيجة لسوء إدارة الموارد البشرية مثل زيادة عدد الموظفين وعدم كفاءتهم، وقلة مهارتهم بسبب عدم إخضاعهم لسياسات التدريب والتكوين الملائم.

2.3. تطوير شبكة الموانئ الجزائرية:

عملت الدولة الجزائرية على عصرنه النقل البحري حيث أمر الرئيس عبد المجيد تبون بتشريع فتح الاستثمار في قطاعي النقل البحري والجوي، أين كشف وزير النقل عبد الله منجي عن منح الموافقة المبدئية لـ 16 طلب استثمار في مجال الجوي وبالإضافة إلى منح حقوق الامتياز للمتعاملين خواص في مجال النقل البحري، وذلك في إطار تشجيع الاستثمار في هذا القطاع سواء بالشراكة بين متعاملين عموميين وخواص ، ثم كذلك منح عدة امتيازات أخرى في سنة 2022.

كما استمعت الحكومة خلال اجتماعها الذي ترأسه الوزير الأول السيد أيمن عبد الرحمن لعرض حول مدى تنفيذ خارطة الطريق لتطوير الأسطول الوطني للنقل البحري للبضائع (الإذاعة الجزائرية، 2022) حسبما أفادته بيان لمصالح الوزير الأول وخلال هذا العرض الذي قدمه وزير النقل ثم استعراض كافة الأعمال المنجزة في إطار خارطة الطريق حول تطوير وتعزيز الأسطول البحري قصد التكفل بنقل البضائع من خلال دمج فروع الشركة الوطنية للملاحة البحرية "كنان" ، وكذا من خلال اقتناء سفن جديدة للنقل الوطني، وتسهيل استثمارات الخواص والمعالجة النهائية للملفات المودعة قصد فتح شركات النقل البحري للخواص تصنيع الحاويات وبناء السفن وإصلاحها.

أكد وزير النقل عبد الله منجي، على ضرورة تهيئة النصوص القانونية المؤطرة لنشاطات النقل البحري للمسافرين والبضائع وتسيير الموانئ، وقال خلال اجتماع تنسيقي بضرورة اعتماد مقارنة خاصة بتطوير أداء النقل البحري وتسيير الموانئ، وذلك من خلال تجديد النصوص القانونية الملائمة لطبيعة هذا النشاط حتى تتماشى مع قوانين المنظمات الدولية ومختلف التزامات الجزائر على الصعيد الدولي.

واقع الموانئ الجزائرية في ظل التطور التكنولوجي

كما شدد الوزير، على ضرورة وضع برنامج عمل يتضمن تعهدات القطاع في إطار مخطط عمل الحكومة من الناحية القانونية لتنمية الاقتصاد البحري و عصرنه تسيير نشاطات النقل عبر الموانئ من خلال وضع نظام معلوماتي، يسمح بتحديث تسيير هذا النمط وتطويره، مع إيلاء أهمية قصوى لجانب التكوين وتطوير القدرات البشرية و عصرنه نظم التسيير بما يتماشى والمعايير الدولية.

ووجه السيد منجي، تعليمات تقضي بالتوجه سريعا إلى الجرد المادي، و رقمنة جميع الإجراءات المتعلقة بنشاط النقل البحري وتسيير الموانئ، مع التركيز على تقديم خدمات إلكترونية لفائدة المواطنين والمتعاملين الاقتصاديين، إلى جانب إعادة النظر في نشاطات المناولة، بهدف حصرها ودراسة إمكانية اللجوء إلى السوق الوطنية للتخفيف من تحويلات العملة الصعبة نحو الخارج. و استمع الوزير إلى عرض قدمه المدير العام للبحرية التجارية والموانئ، تضمن إستراتيجية وخطة العمل المسطرة لتطوير هذا المجال الحيوي، والتدابير المتخذة في هذا السياق.

وحت وزير النقل على إلزامية إنجاز أرضية معلوماتية لكل نشاطات الوزارة، بهدف توفير المعلومة بشكل آلي، مشددا على ضرورة توفير خدمات إلكترونية ترقى إلى تطلعات المواطنين والمتعاملين، ووضع إستراتيجية قطاعية للرقمنة، تستند على إنجاز أرضية معلوماتية لكل نشاطات الوزارة بهدف توفير المعلومة بشكل آلي، واستغلالها لاتخاذ القرارات اللازمة للتكفل بما ومعالجتها.

كما جاء في بيان مجلس الوزراء الأخير ليوم 24 جانفي 2024 بالحث على توسعة ميناء الحمداية وفي نفس السياق و في إطار تنفيذ تعليمات السيد رئيس الجمهورية القاضية بترقية الواجهة البحرية للجزائر، وتطوير الموانئ التجارية، وقد أكد السيد الوزير على انه (وزارة النقل، 2022):
- تراهن السلطات العليا للبلاد على هذه المنشآت المينائية لتكون القوة الضاربة والمحرك الرئيسي للعجلة الاقتصادية.

- يلعب قطاع النقل دورا محوريا خاصة وأن هذه المنشآت الإستراتيجية توجد في صميم أهداف الحكومة الرامية إلى ترقية حجم الصادرات والتحكم في السلسلة اللوجيستية.

- ضرورة وضع منصات خاصة بالتصدير ووضع مخطط للتخفيف من الضغط المسجل على بعض الموانئ على غرار ميناء العاصمة، وهران.....

عبلة مرسلي - نهات بن حميدة

- السعي إلى تحقيق التوازن بين الموانئ الوطنية فيما تعلق بالحركة التجارية.
- ضرورة بذل المزيد من الجهود وخلق المحفزات لجعل هذه الموانئ أكثر تنافسية.
- العمل على التحكم أكثر في المدة الزمنية لعبور البضائع و محاولة تقليصها خاصة بالنسبة المواد الواسعة للاستهلاك أو البضائع السريعة التلف.
- استحداث حظائر للحاويات الفارغة قصد استرجاعها في وقتها المحدد لتجنب الغرامات المترتبة عن تأخيرها.
- ضرورة التماشي مع هذه الإستراتيجية الجديدة لتطوير الموانئ الوطنية من خلال التطور من نمط إداري كلاسيكي في التسيير إلى نمط تجاري.
- العمل على تنفيذ تعليمات السيد الوزير الأول منها العمل 24/24 و 7/7 أيام وبخدمات ترقى إلى تطلعات المتعاملين الاقتصاديين.
- ولا يمكن عصرنة الموانئ إلا بإدراج نظام لوجيستي يهدف إلى:
 - تطوير وتحديث البنية التحتية للنقل والتواصل بين الموانئ والمدن وإبعاد الموانئ عن النسيج العمراني.
 - تطوير بيئي للطرق والمحطات الداخلية خاصة طرق وشحن الحاويات.
 - الاستفادة من التجارب الدولية في تطوير تحديث الموانئ الجزائرية
 - الاستثمار في إصلاح السفن وتوسيع الأسطول البحري وتجديده.
 - تهيئة وتحديد النظام التشريعي للموانئ وفق المتطلبات التكنولوجية الحديثة
 - محاولة التصدي لكل أشكال الفساد حيث أمر رئيس الجمهورية عبد المجيد تبون بضرورة فتح تحقيق فوري لمحاسبة كل المسؤولين عن تدهور قطاع النقل البحري على جميع المستويات والمسؤوليات والقضاء على ظاهرة الفساد.
- كما أمر السيد الرئيس بدمج الشركتين الوطنيتين كنان متوسطية "Cnan Med" و كنان شمال "Cnan Nord" المتخصصةين في النقل البحري في شركة واحدة مع إعادة النظر جذريا في هيكله وسياسة النقل البحري للبضائع على كل المستويات من أجل تأهيله وعرض مشروع استراتيجية التسيير الجديدة في غضون شهر وكذلك تفشي ظاهرة الفساد داخل القطاع (جيدل، 2022).

واقع الموانئ الجزائرية في ظل التطور التكنولوجي

-إدخال إدارة الموارد البشرية في الموانئ الجزائرية بضرورة ضمان تحسين أداء المورد البشري خاصة وأنه يلعب دورا كبيرا في تسيير وعصرنة الموانئ وفي توفير الأمن والسلامة لها، حيث يشكل جزء كبير من عدم كفاءة الميناء وذلك نتيجة زيادة عدد الموظفين، وعدم كفاءتهم وقلة مهاراتهم بسبب عدم إخضاعهم لسياسات التدريب والتكوين اللائمة .

4. الخاتمة:

يظهر مما سبق أن الجزائر تسعى جاهدة من خلال محاولة تحيينها لقوانين وأنظمة تسير التطور التكنولوجي وكذلك بفتحها لباب الشراكة مع القطاع الخاص وكذلك الاجتماعات الحكومية المتعددة في الآونة الأخيرة التي أولت اهتمام بالغ بهذا القطاع الحيوي الهام، إلا أنه مازال قطاع النقل البحري يشهد ضعفا كبيرا في تسيير واستغلال القطاع البحري والخدمات المتعلقة به رغم الجهود الخاصة المتوالية سواء من حيث البنية التحتية المتوفرة أو من حيث الخدمات المقدمة وضيق المساحات الخاصة بالتخزين ويظهر الأمر جليا من خلال الشحن والتفريغ أين تمكث السفن لعدة الأيام ولشهور في انتظار دورها.

كما يعد من ضمن القطاعات التي عرفت نوعا من الفساد الإداري والمالي وهو ما أدى إلى تدهور حالتها، لذلك يلزم على الدولة الجزائرية التفكير الجدي والهادف في هذا القطاع الحساس خاصة موقعها الهام والاستراتيجي وهو يعتبر من بين نقاط القوة التي يجب الاعتماد عليها من خلال الانطلاقة الاقتصادية الحقيقية، سيما أن الجزائر تعتبر بوابة إفريقيا وأهم الاستثمارات ستكون في مجال النقل لأنها الرابط الحقيقي بين إفريقيا وأوروبا كما أنه لا بد من فتح المجال للمتعاملين التجاريين الخواص للاستثمار في النقل في الجزائر بكافة أنماطه سواء بري، بحري أو جوي حتى يكون هناك تكامل بين الوسائط، وهذا ما يساعد على تطوير النقل خاصة أن النقل البحري يعتبر من بين العوائق التي ساهمت في عدم تطور التصدير في الجزائر ولا يكون ذلك إلا بتوفير وسائل النقل المساعدة على التصدير وتخلص من الاعتماد على الأسطول البحري الأجنبي لكي لا تتم عمليات التصدير ببواخر أجنبية.

عبلة مرسلي - نيهات بن حميدة

وما يقال كذلك أنه رغم كل ما رأيناه من أوامر صادرة سواء من الرئيس أو من السلطة التنفيذية من أجل تطوير هذه المنشآت الهامة إلا أنه مازال لم يصدر لحد الساعة أي قانون أو مرسوم تنفيذي يدعو للتطبيق الفوري لكل هذه الأوامر والقرارات.

5. قائمة المراجع:

المؤلفات:

-النحراوي, ا. (2009). *موانئ الخليج العربي للقدرة التنافسية*. مصر: دار الفكر الجامعي..

الأطروحات:

-حياة, ر. (2013). رسالة ماجستير. *أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها*, ص. 162، وهران, كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير والعلوم التجارية, الجزائر.
-سعيدة, و. ل. (2014-2015). دور النقل البحري للبضائع في تحقيق التنميو المستدامة-دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البحري. SNTM /CNAN-شهادة ماجستير في العلوم الاقتصادية. الجزائر, كلية العلوم الاقتصادية -جامعة الجزائر, 03الجزائر.

المقالات العلمية:

-الشريف, ف. ا. &, ر. ميني, ف. (2017). الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها. *مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا* (السابع).
-الصمد, ر. ع. (2018). تطوير النظام القانوني للموانئ في الجزائر. *المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل* (العدد.7)
-حياة, ب. ع. (2017). تطوير الموانئ وصيانتها)واقع الموانئ الجزائرية. *مجلة الدراسات القانونية والسياسية* (العدد. p, 01ص. 114)
-حياة, ر. &, ب. بوحركات, ب. (2020). تطبيقات تكنولوجيا المعلومات في مجال النقل البحري. *مجلة الدراسات التجارية والاقتصادية المعاصرة*, المجلد) 03
-رجب, ل. السباعي, أ. م. &, داودي, م. ي. (2020). قطاع النقل البحري)أو الذهب الأزرق (واجهة محورية لتحقيق التنوع والتنمية الاقتصادية للدولة الجزائرية. *مجلة الميادين الاقتصادية*, المجلد) 03العدد.02.

واقع الموانئ الجزائرية في ظل التطور التكنولوجي

- شريفني, ف&, مخفي, أ, (2022, أكتوبر). (اللوجستيك ورفع أداء قطاع خدمات النقل البحري الدولي للبضائع حالة الجزائر. (2010-2020) مجلة الاقتصاد والبنية, المجلد 05 العدد, 02) العناوين الإلكترونية.

- Geagea, M. (2022, 26, 2022, sur ECT TopSpecial WB 11-2022. نوفمبر. (27)الموانئ الذكية:البوابة البحرية للتجارة العالمية Consulté le -الإذاعة الجزائرية, 2022). نوفمبر. (09)لحكومة تستمع لعرض نزل تطوير الأسطول الوطني للنقل البحري للبضائع Consulté le ديسمبر. (12, 2022, sur news.radioalgerie.dz/ar/. -جيدل, س, 2022). نوفمبر. (29)تدهور قطاع النقل البحري للبضائع والمسؤوليات وسبيل الإنقاذ. Consulté le ديسمبر 01, 2022, sur almostathmir.dz. -هيئة الأمم المتحدة. (2018). مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية. استعراض النقل البحري العام, ص 62-63.

-وزارة النقل. (2022). ترقية الواجهة البحرية للجزائر وتطوير الموانئ التجارية Consulté le نوفمبر 22, 2022, sur mt.gov.dz/?p=46508la.

-وكالة الأنباء الجزائرية. (2020, 12 18). نقل بحري:الرئيس تبون يأمر بفتح تحقيق فوري لمحاسبة كل المسؤولين عن تدهور القطاع Consulté le 02 16, 2022, sur www.arabic.news.cn.

-وكالة الأنباء الجزائرية. (2020, 12 18). نقل بحري:الرئيس تبون يأمر بفتح تحقيق فوري لمحاسبة كل المسؤولين عن تدهور القطاع Consulté le 02 16, 2022, sur www.arabic.news.cn.