

تشخيص وضعية النقل البحري (للبضائع والمسافرين) عبر الموانئ الجزائرية واستراتيجيات تطويره  
Diagnosis of the situation of maritime transport (goods and passengers) through  
Algerian ports and strategies for its development

قنوش مولود<sup>1</sup>، دهيمي عمر<sup>2</sup>

<sup>1</sup> جامعة البويرة، m.kennouche@univ-bouira.dz

<sup>2</sup> جامعة البويرة، om.dehimi@univ-bouira.dz

تاريخ النشر: 2023/06/15

تاريخ القبول: 2023/06/05

تاريخ الاستلام: 2023/05/31

**ملخص:**

يهدف البحث إلى تشخيص وضعية النقل البحري التجاري في الجزائر ومدى ملاءمته للموانئ التجارية، من خلال الإشارة إلى مكونات الأسطول البحري الجزائري لنقل البضائع والمسافرين، الاطلاع على الرؤية الاستراتيجية التي رسمتها الجزائر للتمهوض بالنقل البحري خلال العشرية المقبلة، والتعرف على تكلفة تطويرها بالمقارنة مع الإيرادات المتوقعة.

كلمات مفتاحية: النقل البحري، الموانئ، البضائع، المسافرين، التجارة الخارجية.

تصنيف JEL : F 16, F21, L92.

**Abstract:**

The research aims to diagnose the status of commercial maritime transport in Algeria and its suitability for commercial ports, by referring to the components of the Algerian maritime fleet for the transport of goods and passengers, reviewing the strategic vision drawn by Algeria to promote maritime transport during the next decade, and identifying the cost of developing it compared to the expected revenues.

**Keywords:** Shipping, Ports, Cargo, Passengers, Foreign Trade.

**Jel Classification Codes:** F 16, F21, L92

## 1. مقدمة:

بينت الدراسات انتعاش التجارة البحرية الدولية من جديد في عام 2021، بعد تراجعها بنسبة 3,8 % خلال 2020، ليبلغ نموها نسبة تقدر بـ 3.2%، حيث بلغت الشحنات الاجمالية 11 بليون طن ، رغم ذلك لم تصل مستويات ما قبل جائحة كوفيد -19، نتيجة بقاء اثار الجائحة، محدثةً اختناقاً غير مسبوق في الخدمات اللوجستية العالمية مردها الارتفاع الكبير في الطلب والنقص الحاد في القدرات على جانب العرض، وكان النمو مدفوعاً في المقام الاول بزيادات في الطلب على البضائع المعبأة في حاويات، كما زاد نقل الغاز والسوائل الجافة بينما انخفضت شحنات النفط الخام.

يعد قطاع صناعة النقل البحري من اكثر القطاعات الاقتصادية تأثراً بنمو وتطور الاسواق الدولية إذ يغطي اكثر 80% من جملة المبادلات التجارية الدولية. هذا ما يتطلب وضع نظام جديد في الحركة البحرية يعيد رسم مستقبل القطاع في ضوء النمو المعتدل في الاقتصاد والتجارة العالميين بسبب جائحة الكوفيد -19، والازمات الاقتصادية ونزاعات السياسة الدولية التي اثره على دوره، من خلال اعادة هيكلة سلسلة التموين لفائدة تدفقات تجارية أكثر إقليمية، اعادة توازن مستدام للتجارة الدولية، دور يكتسي اهمية كبرى أكثر أهمية تلعبه التكنولوجيا والمصالح في سلسلة القيمة واللوجيستية وبرنامج مكثف للاستدامة البيئية. لذا اثير التسؤل عن النقل البحري عبر الموانئ الجزائرية، لما يشكله من دور كبير في النشاطات اللوجستية البحرية، فهل حظي النقل البحري بالاهتمام الذي يستحقه؟ وبشكل يضمن له دور مؤثر في التجارة الخارجية؟

فرضيات الدراسة: للإجابة على اشكالية الدراسة تمت صياغة الفرضيتين الآتيتين:

- للنقل البحري دور رئيسي في نشاطات اللوجستية البحرية؛
- يتطلب النهوض بالنقل البحري تشخيص وضعية الموانئ البحرية ورسم استراتيجية بناء على النتائج المتوصل اليها.

أهداف الدراسة: يمكن الاشارة الى اهداف الدراسة من خلال العناصر التالية:

- تشخيص وضعية النقل البحري للبضائع والمسافرين في الجزائر؛
- التعرف على الدور الذي يمكن ان يؤديه النقل البحري في دعم التجارة الخارجية وتشجيع الصادرات؛
- الاطلاع على الرؤية الاستراتيجية التي وضعتها الجزائر للنهوض بالنقل البحري. منهجية الدراسة:

هيكل الدراسة: تم تقسيم الدراسة الى العناصر التالية:

أولاً: عموميات حول النقل البحري

ثانياً: تشخيص الوضعية النقل البحري التجاري في الجزائر

ثالثاً: الرؤية الاستراتيجية لنهوض بالنقل البحري في الجزائر

## 1.عموميات حول النقل البحري

يعد النقل البحري من الركائز الأساسية للتبادلات التجارية الخارجية، يتطلب وجود موانئ بحرية متطورة، فكلما كانت متطورة انعكس ذلك ايجابيا على حركة السفن، فالميناء نقطة من ساحل البحر مهيأة ومجهزة لاستقبال السفن وايوائها وتأمين جميع العمليات البحرية والصيد البحري والنزهة ( المادة 888، القانون البحري رقم-98-05، 1998).

**1.1تعريف النقل البحري:** يقصد به " حركة بضائع و/أو ركاب تستخدم السفن التجارية في الرحلات التي تكون أليا أو جزئيا، يشمل النقل إلى ميناء واحد (حركات البضائع المشحونة إلى مرافق بعيدة عن الشاطئ أو للإفراغ في البحر أو المستعادة من من قاع البحر والمفرغة في الموانئ)، تشمل حركات البضائع المنقولة بالملاحة البحرية - النهرية على متن السفن التجارية" (يوروستات، 2008، صفحة 127).

ولكي تتم عملية النقل البحري البد من توافر أربعة عناصر رئيسية تتمثل في توفر السفينة (وسيلة النقل)؛ الميناء (مكان الانطلاق والوصول)، البضائع (البضاعة المنقولة) أو المسافر (العنصر البشري أو الحيواني)؛ خدمات النقل البحري للبضائع.

**2.1أنواع النقل البحري:** هناك العديد من المعايير لتصنيف انواع النقل البحري منها (يوروستات، 2008، الصفحات 122-127) ::

### 1.2.1 الغرض من الخدمة: ينقسم الى:

- النقل البحري التجاري: يتم لأغراض تجارية مقابل أجور (أي الاستئجار والمكافأة) أو لحساب الكيان نفسه أجزاء من نشاط اقتصادي أوسع.
- النقل البحري الغير تجاري: النقل الذي لا يكون لغرض التأجير أو مقابل أجور، إذ يمكن للكيان ما نقل ممتلكاته او موظفيه لحسابه الخاص أي بدون أية مساعدة مالية ذات صلة.

### 2.2.1 نطاق حركة النقل البحري:ينقسم الى:

- النقل البحري الوطني: النقل البحري بين مينائين في الأراضي الوطنية أو ميناء نقل بحري ضمن الأراضي الوطنية.
- النقل البحري الدولي: النقل البحري بين مينائين في أراضي دولتين أو أكثر.

## 2.تشخيص الوضعية النقل البحري التجاري في الجزائر

سيتم عرض حالة النقل البحري التجاري في الجزائر من خلال الاشارة الى هيكل حركة النقل

(البضائع والمسافرين) من حيث الاسطول وتعداد المستخدمين.

**1.2 عرض نقل البضائع:** بلغت حجم حركة نقل البضائع للاستيراد والتصدير خلال سنة 2019 حجم 123.1 مليون طن، حيث غطت المحروقات نسبة 61%، أي بحجم 75.1 مليون طن؛ بينما نقل البضائع بمختلف انواعها غط النسبة الباقية 29%، أي بحجم 48 مليون طن، منها البضائع المعبأة داخل الحويات 16 مليون

طن، داخل 1 مليون حاوية (EVT)، وذلك يعود الى هيمنت قطاع المحروقات على حجم الصادرات الجزائرية نحو الخارج.

يعتمد النقل البحري التجاري في الجزائر في نقل المواد السائبة والصلبة والسائلة، المستوردة بدرجة كبيرة على مجهزي السفن الاجانب (كارجيل، درفيس...)، في حين حصة الاسطول الوطني لا تتجاوز 2%، ويعود ذلك الى هيكل الواردات التي تهيمن عليها البضائع السائبة مثل الحبوب والاعلاف الحيوانية بحجم 14.2 مليون طن سنويا، التي يتطلب نقلها سفن تتوفر على خصائص معينة لا تتوفر في الاسطول البحري الجزائري (وزارة النقل، 2020، الصفحات 7-8).

2.2 عرض نقل المسافرين: بلغ اجمالي حركة نقل المسافرين سنة 2019، 775 417 شخص، منها 969 388 مسافر تم نقلهم بواسطة المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين ENTMV، ما يعادل نسبة 50% من حصة السوق، من بين الخطوط الرئيسية التي تغطيها شركة ENTMV، نجد:

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

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

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

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

- كورسيكا لينيا – فرنسا: تغطي خط مرسيليا نحو الجزائر؛

- Transmediterranée إسبانيا: تغطي خطوط الميريا نحو كل من الغزوات وهران.

3.2 مكونات اسطول النقل البحري الجزائري: تم اسناد النقل البحري الخاضع للقانون العام الى المجمع الجزائري للنقل البحري "GATAMA" المنشأ في 14 فيفري 2016 بعد إعادة تشكيل وهيكله القطاع العمومي التجاري للنقل وذلك بموجب قرار شركة مساهمات الدولة CPE رقم 01-145 المؤرخ في 2015/05/17، على ان تظمن نشاطات النقل البحري للمسافرين والشحن، الانشطة المتعلقة بالنقل البحري والمتمثلة في وكالة السفن والبضائع والسمسرة والعبور وبناء وتصليحها، ويتم ذلك من خلال الفروع التابعة الموضحة في الجدول التالي (وزارة النقل، 2020، صفحة 10):

## الجدول رقم 01: فروع المجمع الجزائري للنقل البحري (GATMA)

النشاط (Activités)	الفروع (Filiales)
نقل المسافرين (Transport de passagers)	- المؤسسة الوطنية لنقل البحري للمسافرين (ENTMV)
نقل البضائع (Transport de marchandises)	- الشركة الوطنية للملاحة البحرية شمال (CNAN Nord) - الشركة الوطنية للملاحة البحرية للبحر الابيض المتوسط بالشراكة مع الشركة الايطالية Dario Perioli (49%) (CNAN Med)
مساعدتي البحرية (Auxiliaires maritimes)	- الشركة العامة للبحرية (GEMA) - مركز العبور الدولي للنقل (FILTRANS) - NASHCO (National Shipping Compay) - ISA ANVERS (International Shipping Agencies Anvers/ Société de droit Belge) - CNAN ITALIA ( Compagnie Nationale de Navigation CNAN ITALIA/ Société de droit Italian)
بناء وصيانة السفن (Construction et réparation navales)	- مؤسسة صيانة السفن (ERENAV)

المصدر: وزارة النقل، الجزائر، استراتيجية تطوير النقل البحري، 2020، ص: 10.

1.2.3 اسطول النقل البحري للبضائع الجزائري: يتكون اسطول النقل البحري للبضائع من عشر (10) سفن، منها 7 سفن تابعة لشركة CNAN Nord و 03 الباقية تابعة لشركة CNAN Med ، تم اقتنائهما بين سنتي 2014 و 2017 بموجب مخطط الاستثمار الممنوح من طرف شركة مساهمات الدولة CPE، حيث تم التنازل على الاسطول القديم سنة 2015.

كلفت العملية استثمار مبلغ 204.3 مليون دينار أمريكي، وتجدر الاشارة الى المفارقة التي مفادها أن السفن الثلاث التي اقتنتها CNAN Med بمبلغ 65.1 مليون دولار تم تمويلها من طرف الصندوق الوطني للاستثمارات ( FNI ) ، في حين أن CNAN Nord شركة مختلطة مع شريك ايطالي يمتلك 49% من الاسهم، الجدول رقم 02 التالي يوضح السفن المكونة للاسطول نقل البضائع التابع لمجمع GATMA، وقيمة اقتنائها.

الجدول رقم 02: سفن نقل البضائع التابعة لمجمع GATMA

الشركة	السفينة	النوع	تاريخ البناء أو الاقتران	الحمولة القصوى	عدد الحاويات	الرفعات	سعر الاقتران بليون دولار
CNAN Nord	STIDIA	متعددة الأغراض لنقل الطرود الثقيلة المحصنة، ومجهزة لنقل الحاويات	2014/2011	9095	681	T200×2	15.4
	SEDR ATA		2014/2011	9095	681	T200×2	15.4
	SAOURA		2014/2012	9095	681	T200×2	16.4
	KHERATA		2014/2012	12767	665	T150×2	19.8
	CONSTANTINE		2015/2012	12767	665	T180×2	19.5
	TINZIREN		2016	12460	864	T250×2	25.5
	TIMGAD		2017/2016	12500	864	T250×2	25.5
CNAN Med	GORAYA	المحصنة، ومجهزة لنقل الحاويات	2014/2010	9822	631	T40×2	14.5
	TITIERI		2016	11816	813	T250×2	25.1
	TAMANRASSET	Porte-Cte Cellulaire	2017	19319	1700	45T ET 35T	27.5
مجموع الاستثمارات للشركتين							
204.3							

Source : Stratégie de développement du transport maritime, Ministère de Transports, 2020, p:08.

رغم توفر الأسطول البحري الجزائري لنقل البضائع على 10 سفن إلا أنها غير مستغلة من طرف شركتي CNAN-Nord و CNAN-Med، بسبب عدم ملائمة السفن 07 التابعة للشركة CNAN-Nord للاحتياجات السوق الوطنية، كما ليتم استغلال السفن 03 التابعة CNAN-Med بسبب عدم مطابقتها للمعايير الدولية المطلوبة لنقل البحري (Ministère de Transports, 2020, p. 08).

عدم استغلال هذه السفن العشرة انعكس سلبا على اداء والوضعية المالية للشركتين، بسبب ارتفاع تكاليف واعباء الاستغلال والمحافظة على السفن، حيث يبين الجدول التالي التكاليف اليومية لكل سفينة.

## الجدول رقم 03: التكلفة اليومية لاستغلال السفن التابعة لشركتي CNAN-Med و CNAN-Nord

الشركة Compagnies	السفينة Navires	النوع Type	التكلفة اليومية (Us Dollar)	التكلفة اليومية المعيارية (Us Dollar)
CNAN Nord	STIDIA	متعددة الاغراض لنقل الطرود الثقيلة المحصنة، ومجهزة لنقل الحاويات	8.473	5.000
	SEDR ATA		8.065	
	SAOURA		8.074	
	KHERATA		7.975	
	CONSTANTINE		8.034	
	TINZIREN		8.542	
	TIMGAD		10.036	
CNAN Med	GORAYA	Heavy lift	6.607	/
	TITIERI	Multipurpose Dry cargo vessel	8.202	/
	TAMANRASSET	Container ship	8.831	/

المصدر: وزارة النقل، استراتيجية تطوير النقل البحري، 2020، ص: 11

بالإضافة الى تكلفة عدم استغلال السفن العشرة تعاني شركتي النقل البحري للبضائع الجزائرية من مشكل نقص المستخدمين المؤهلين من اجل ضمان حسن تشغيل وصيانة السفن المزودة بتكنولوجيا متطورة، هذا ما انعكس بالسالب على قدرة الجزائر على مواكبة نمو حركة النقل البحري العالمية للبضائع، وبالتالي عدم الاستفادة من معدلات النمو للنقل البحري 3.5%، المتوقعة خلال فترة 2019 و2024، نتيجة ارتفاع حجم البضائع المنقولة عبر الحاويات والمواد السائنة الجافة والغاز، بالإضافة الى عدم مواكبة النمو العالمي سيجد الاسطول الجزائري لنقل البحري للبضائع صعوبة للتكفل بالنقل من والى الجزائر، بل سيترتب عن ذلك تكاليف اضافية تثقل كاهل الاقتصاد الوطني بسبب ارتفاع تكاليف الصيانة بالمقارنة مع المردودية الاقتصادية المفروض تحقيقها.

بالإضافة الى شركتي النقل البحري للبضائع الجزائريتين CNAN-Med و CNAN-Nord، نجد مجهزي

السفن الوطنيون الآخرون، إذ يوجد كل من:

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

2.2.3 عرض أسطول نقل المسافرين الجزائري: تتوفر مؤسسة النقل البحري للمسافرين الجزائرية ENTMV على ثلاثة (03) بواخرتم شرائها خلال سنوات 1995، 2004، 2005، كما تدعم الاسطول باخرة رابعة نهاية 2021 قدرة تكلفتها الاولية بمبلغ 175 مليون دولار، على ان تعوض باخرة طارق بن زياد التي تم اقتناؤها سنة 1995، (Ministère de Transports, 2020, p. 06)، تستعمل هذه البواخر في نقل المسافرين في أعالي البحار بين الدول، كما تدعم الشركة اسطولها خلال الصيف عن طريق تاجير باخرة او باخرتين حسب الحاجة، كما تمتلك الشركة (Site web Algerie ferries.)، سفنيتين احادية الهيكل تستعمل للنقل البحري الحضري، الجدول رقم 04 التالي يبين تركيبة اسطول شركة النقل البحري للمسافرين الجزائرية ENTMV.

الجدول رقم 04: أسطول مؤسسة النقل البحري للمسافرين ENTMV

عدد المركبات السياحية	عدد المسافرين	تاريخ البناء/الاشراء	النوع	الباخرة	المؤسسة
500	1.300	1995	النقل البحري	طارق ابن زياد	المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين ENTMV
300	1.300	2005	الدول	الجزائرية 02	
300	1.300	2044	للمسافرين	طاسيلي 02	
600	1.800	2021/2018	Car-ferries	باجي مختار 03	
00	206	2015/2011	النقل الحضري	سيرايدي	
00	206	2015/2011	للمسافرين	باجي مختار	

Source :

- Stratégie de développement du transport maritime, Ministère de Transports, 2020, p ; 06.
- Site Web, Algerie ferries: <https://www.algerieferries.com/index.php/flotte>, (consulté le 20/04/2023).

في قراءة لتركيبية اسطول النقل البحري للمسافرين مؤسسة ENTMV الجزائرية يمكن ان نستنتج المميزات التالية (وزارة النقل، 2020، صفحة 15) :

- قدم معظم بواخره (باستثناء باخرة باجي مختار 03، التي دخلت الخدمة سنة 2021)، ينجر عن ذلك التوقفات المتكررة لهذه البواخر؛
- تكاليف إضافية في مجال الصيانة، التي تتم عن طريق العملة الصعبة في غالب الاحيان؛
- قلت عدد المقاعد المخصصة للمسافرين خاصة خلال موسم الصيف والمناسبات مما يشكل ضغط على المستوى الوطني واثناء توقف البواخر في الخارج؛
- نوعية الخدمة لا ترقى الى مستوى تطلعات المسافرين؛



- عدم القدرة على المشاركة في تحقيق عائدات للمحطات البحرية الجديدة المستلمة أو الجاري إنجازها، أو تلبية طلب نقل البضائع على الخطوط العادية (السفن المتدحرجة)؛

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

3.2.3 اختلال اسطول النقل البحري الجزائري (للبنائات والمسافرين): يبين التشخيص بالاضافة الى عدم تكييف سفن الاسطول البحري لنقل البضائع مع المعايير الدولية لنقل والشحن، وقدم بواخر نقل المسافرين، وغياب استراتيجية على مستوى المجمع المكلف بالنقل البحري الاختلالات التالية (وزارة النقل، 2020، صفحة 20):

- القصور في التسيير سواء على مستوى المجمع أو الفروع المشكل له؛
- غياب التنوع في الانشطة والخدمات داخل الفروع؛
- سوء تسيير وادارة الاسطول حيث تبين الوضعية المالية لشركات الثلاثة معانيتها من حالة الشبه افلاس، ومديونية مفرطة غير متناسبة مع الشركات الثلاثة؛
- كثرة المستخدمين بالمقارنة مع الاحتياجات الحقيقية يخلف جوا اجتماعيا معكرويعرق السير الحسن للمجمع؛
- تأثير العمل النقابي خاصة اذا لم يراعي الوضعية المالية للمجمع وفروعيه؛
- نقص في المستخدمين الملاحين، خاصة فئة الضباط.

### 3. الرؤية الاستراتيجية لهوض بالنقل البحري في الجزائر

في ظل توجه الدول بعد جائحة covid-19 وتباعتها الى تامين سلاسل التوريد والانتاج والتقليل من تبعاتها من خلال اعتماد دوائر لوجستية أقصر، وحجم وعدد اكبر للسفن، هذا ما يجعل استمرار شركات النقل الضخمة في ائتمان والسيطرة النقل عبر المحيطات، ويدعم تطورها، غير انه يمكن ان يأتى الاسطول الجزائري النقل القصير، بشرط توفير سفن من نوع سوبراماكس ذات السعة التي تتراوح ما بين 60.000 و 70.000 طن، بالاضافة الى السفن الصغيرة والمتوسطة السعة من اجل التسجيل في الدوائر اللوجستية القصيرة على مستوى الملاحة الساحلية الوطنية (feederling)، ومن اجل ذلك وضعت الجزائر أسس لسياسة جديدة في النقل البحري، والتي ترجمها المخطط الاستراتيجي لتطوير النقل البحري على شكل توصيات (Ministère de Transports, 2020, p. 18).

1.3 اقتراح حل الشركتي CNAN-Nord و CNAN-Med: نظرا للوضعية المالية الحرجة لهاتين الشركتين، فهما معرضتين لتطبيق اجراءات الافلاس المطبقة على المؤسسات المفلسة خاصة شركة CNAN-Nord التي يمكن تطبيق عليها أحكام المادة 715- مكرر من القانون التجاري منذ 2014، فلا جدوى من بعث هذه

الشركة من جديد وان كل اجراء يتخذ من اجل تطهيرها ماليا في المستقبل قيد يترتب عنه نفس الاثار، وبالتالي صار حلها أمر حتمي.

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

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

- كما يتطلب تطوير ناقلات من نوع RO-RO على تبسيط الاجراءات الادارية، من خلال النقاط التالية:
- وضع قانون اساسي لمعاملي أنماط النقل المتعددة يفرض على المتعامل أن يكون قادرا على إقتراح على الزابون النقل البري والبحري؛
- تسهيل عبور البضائع بما في ذلك تنفيذ النقل البري الدولي؛
- وضعية المقطورات المستوردة مؤقتا من أوروبا وإمكانية استيرادها وتصديرها عبر موانئ مختلفة.

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

3.3 إنشاء شركة نقل جديدة متخصصة: من بين التوصيات التي جاءت بهى دباجة استراتيجية تطوير النقل البحري في الجزائر الموجهة لوزارة النقل سنة 2020 انشاء شركات نقل جديدة متخصصة في نقل بعض المنتجات الاستراتيجية كالحبوب، نقل الحاويات، فضلا عن شركة تساهم في اعداد وتكوين مستخدمين ملاحين (manning).

1.3.3 إنشاء شركة متخصصة في نقل الحبوب: نظرا لكون الجزائر من أكبر الدول المستهلكة للحبوب بالعالم وبالتالي تعد من اكبر الدول المستوردة له خاصة القمح، بحجم 5 مليون طن/ سنويا، حيث سجلت سنة 2019، حجم 13 مليون طن من الحبوب بقيمة 3 مليارات دولار، وينطبق الامر نفسه على المنتجات الاستراتيجية الاخرى كمسحوق الحليب والاعلاف الحيوانية والزيوت...، والتي يتم استيرادها من طرف كبار

مجهزي السفن المتكاملين على شكل مجموعات للسيطرة على نقل البضائع السائبة الجافة، وخاصة بالنسبة للجزء العابر للمحيطات.

الأمر الذي يفرض تأمين إمداداتنا من خلال إنشاء شركة مخصصة لهذا النوع من النقل، تعمل على أن ينظم الاسطول الوطني لضمان النقل في الجزء البحري القصير والاستثمار في السفن التي يجب ان تتكيف مع سلسلة لوجستية محددة من اجل التكفل بالواردات من الحبوب نحو الجزائر، وفي هذا الاطار يجب العمل على مرحلتين.

في المرحلة الاولى التركيز على ما يلي:

- اقتناء سفنتين من نوع سوبراماكس ذات الحولة التي تتراوح ما بين 60.000 و 64.000 طن من صنع صيني يتم استخدامها في منائي جن جن والحمدانية في المستقبل؛
- اقتناء ست (06) سفن منوع Sea River ذات حملة 8.000 طن تقوم بائتمان الموانئ الداخلية للبلاد، نظرا لما تمتاز به من بمرونة كبيرة تسمح في توزيع السفن على الموانئ الجزائرية، تسمح بضمان التموين الداخلي للمناطق الاخرى من البلاد على اساس شبكة متعددة الانماط: السكة الحديدية والطرق.

وفي مرحلة ثانية، وبعد بدء استغلال ميناء الحمدانية، سيتطلب التأمين الكامل لوارداتنا في المنتوجات الاستراتيجية:

- إقتناء 10 سفن من سوبراماكس من 60.000 طن، هذا ما يسمح من تأمين 70% من حصة السوق من الحبوب؛
- اقتناء 10 سفن من Sea River ؛

يمكن توضيح تكلفة اقتناء السفن بنوعها من خلال الجدول التالي:

الجدول رقم 05: تكلفة الاستثمار في اقتناء السفن خلال المرحلتين الاولى والثانية

المرحلة الاولى (التكلفة بمليون دولار امريكي)					
نوع السفينة	العدد	تكلفة الوحدة (جديدة)	التكلفة الاجمالية	تكلفة الوحدة ( 02 يد)	التكلفة الاجمالية
سوبراماكس	02	27	54	21.5	43
Sea River	06	09	54	-	-
المجموع التكاليف:			108		
المرحلة الثانية					
سوبراماكس	10	27	270	21.5	215
Sea River	10	09	90	-	-
			360		

Source : Stratégie de développement du transport maritime, Ministère de Transports, 2020, p ; 25.

يسمح الاستثمار في اقتناء هذه السفن بالاضافة الى تأمين إمداداتها، التخفيض بشكل كبير من فاتورة تكلفة النقل، ويتم تمويل وتسيير هذا الاستثمار من خلال انشاء شركة نقل الحبوب يتكون راس مالها من مخصص أولي واللجوء الى الاستئجار (leasing) للشراء السفن الأولى.  
من المتوقع ان يكون لاقتناء هذا النوع من السفن (سوبر اماكس و Sea River ) مردودية مالية جيدة، حيث إذا فرضنا الحالتين التاليتين:

الحالة الأولى: القيام بـ 28 رحلة يتم نقل من خلالها 1.5 مليون طن من الحبوب، علما ان متوسط معدل الشحن المطبق يقدر بـ 34 دولار للطن الواحد، وبالتالي سيكلف نقل 1.5 مليون طن من الحبوب (1.5 مليون × 34 دولار = 51 مليون دولار)، أي توفير مايعادل مبلغ 51 مليون دولار سنويا، هذا ما يسمح باسترجاع تكلفة الاستثمار أو إقتناء السفينتين من نوع سوبر اماكس والسفن الستة منوع Sea River خلال سنتين.

الحالة الثانية: وهي حالة متشائمة من خلال افتراض القيام 14 رحلة فقط بمعدل 55.000 طن للرحلة، مع تكلفة شحن قدرها 22 دولار للطن الواحد، وعند ادراج تكلفة التنقل التي تنجزها السفن سوبر اماكس و Sea River ممكن ان تحقق هامش ربح يزيد على 6 ملايين دولار في السنة، وبالتالي إمكانية تكلفة إقتناء السفن بنوعها في المرحلة الأولى في أقل من 10 سنوات.

2.3.3 إنشاء شركة وطنية لنقل الحاويات: الهدف من انشاء هذا النوع من الشركات السماح للاسطول الجزائري الحصول على حصة من سوق كبيرة في النقل البحري للحاويات من وإلى الجزائر، حيث يتم انجاز خدمة التنقل التي وضعتها الشركات الكبرى في اطار تنظيمها للنقل، بواسطة سفن حاويات صغيرة تسمى (feeders) عن طريق استغلالها الخاص أو مقاولتها من الباطن عند شركات بحرية أخرى ذات بعد اقليمي تقدم خدمة التناقل لجميع الاساطيل عبر المحيطات.

حيث سجلت الجزائر نقل متوسط 900.000 حاوية في السنة خلال الفترة ما بين 2015-2019، عبرت خلال سنة 2019 حوالي 700.000 وحدة موانئ التناقل، مما تطلب اللجوء الى عملية التناقل لايصالها إلى موانئ وجهتها.

لذا سيعمل الاسطول البحري الجزائري على الاندماج في هذه العملية من خلال الاسهام المتنامي في التكفل بالنقل البحري للحاويات من وإلى الجزائر، والتعد فرصة حقيقية للاسطول الوطني الجزائري لتخصص في هذا النوع من الخدمة من وإلى الجزائر، شريطة توفر السفن المناسب لذلك، على أن تواكب العملية إنشاء شركة متخصصة في نقل الحاويات تتكفل بجزء من حركة نقل الحاويات في الجزائر، ومن النتائج المالية المتوقعة من ذلك على سبيل المثال إذا قام الاسطول الجزائري بتحقيق سوى 20% من حجم الحاويات من موانئ التناقل إلى الموانئ الجزائرية بواسطة هذه الشركة، يمكنه تعبئة ما لا يقل عن ستة (06) سفن للتناقل بـ 600 حاوية مملوءة كل أسبوع، علما ان معدل شحن التناقل يقدر بـ 300 دولار أمريكي / للحاوية في رحلة ذهابا وإيابا، فإن رقم الاعمال السنوي لعملية التناقل الممكن تحقيقها سيبلغ 200 مليون دولار سنويا.

3.3.3 إنشاء شركة العمل البحري: صبح نقص عدد المستخدمين الملاحين وكذا تسييرها على المستوى الوطني يشكل مصدر قلق كبير لجميع شركات ومؤسسات النقل البحري، ويظهر الأمر جليا عندما تتوقف سفينة لعدة أيام بسبب فرد واحد أو أكثر من أفراد الطاقم المتخصصين والمطلوبين، ومن أجل تدارك هذا المشكل المتكرر، من بين الحلول المقترحة إنشاء شركة عمل بحري تتكفل بحتياجات جميع الشركات الوطنية الجزائرية من مستخدمي ملاحين.

تعمل على توفير بشكل منتظم بحارة منضبطين ومكونين ومؤهلين، يمكن لهم ضمان قابلية ملاحه السفن، ستسمح هذه الشركة بعد ذلك للشركات البحرية بتخصيص وقتها حصريا لأعمالها الأساسية، على أن تعمل هذه الشركة وفقا لدفتر شروط الذي أعدته الوزارة المكلفة بالنقل ويمكنها عند الحاجة، توظيف ملاحين أجانب يكونون تحت مسؤوليتها، يتشكل رأسمال هذه الشركة من مساهمة الشركات البحرية الخاضعة للقانون العام والخاض والتي يمكن أن تكون مفتوحة لمعاملين آخرين استراتيجية تطوير النقل البحري، (وزارة النقل، 2020، صفحة 34).

#### 4. خاتمة:

من خلال تشخيص وضعية النقل البحري الجزائري للبضائع أو المسافرين، وبناء على ذلك وضع مخطط تنموي استراتيجي لتطويره، سيسمح ذلك بنهوض بالنقل البحري الجزائري وبالتالي قيامه بدور ريادي لتشجيع التبادل التجاري الخارجي وإستغلال الموانئ الجزائرية أحسن إستغلال، من خلال تقليل فاتورة الواردات فكلما اعتمدت الجزائر على اسطولها البحري سيعمل ذلك على تخفيض تكلفة نقل وشحن البضائع المستوردة من الخارج وتوفير مبالغ معتبر من العملة الصعبة، هذا من جهة، وجهة أخرى مساعدة المنتجين المحليين على تصدير منتوجاتهم نحو وجهات متعددة وبتكلفة اقل، واقتحام الاسواق الدولية.

ومن أجل بلوغ هذه الاهداف يجب إعادة هيكلة الاسطول الوطني من خلال تنفيذ التدبير المطلوبة في مخطط التنمية المرسومة في ديباجة استراتيجية تطوير النقل البحري، لما لها من انعكاسات اجتماعية واقتصادية، لكونها نابعة عن تقييم وتشخيص موضوعي وحقيقي لوضعية سائدة على مستوى الشركات والمؤسسات التي يتشكل منها اسطول النقل البحري الجزائري، ومن بين الحلول المقترحة في هذا الميدان حل الشركات المفلسة، إعادة هيكلة مؤسسة النقل البحري للمسافرين نظرا لطابع الخدمة المقدم من طرفها، العمل على أستحداث شركات جديدة متخصصة (نقل الحبوب، والمواد الاستراتيجية، الحاويات)، من خلال وضع تحت تصرفهم سفن ستجيب للمعايير النقل الدولية وخصوصية الموانئ الجزائرية،

بالإضافة الى ماسبق العمل على إعادة تأهيل السفن الموجودة وفق المتطلبات الموانئ المحلية والدولية ، إعادة تأهيل الموانئ البحرية خاصة القديمة، الانتهاء من بناء موانئ كبر (ميناء الحمدانية)، إصلاح الاطار التشريعي والتنظيمي من خلال اخضاع انشطة النقل البحري لتشريع وتنظيم يتكيفان مع مقتضيات الراهنة، خاصة الدولية، الاهتمام بالعنصر البشري وتهيئته من خلال التكوين من خلال زيادة دور الجامعة ومعاهد التكوين المتخصصة والعمل على تحيين برامج التكوين من اجل مواكبتها لعصر الرقمنة والذكاء الصناعي.

## 5. قائمة المراجع:

### • تقارير:

الامم المتحدة، يوروستات. (2008). *معجم احصائيات النقل*. (اللجنة الاقتصادية لاروبا، المؤدي).

### • قوانين ومراسيم:

القانون البحري رقم-98-05. (25 جوان, 1998). الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ، *الجريدة الرسمية*. العدد 47.

### • مواقع أنترنت:

Site web Algerie ferries. (s.d.). [algerieferries](http://www.algerieferries.com/index.php/flotte). Consulté le 20,04, 2023, sur <https://www.algerieferries.com/index.php/flotte>

وزارة النقل. (2020). *استراتيجية تطوير النقل البحري*. نقلا عن الرابط:

<https://portail.mtpt.gov.dz/mdt/>

Ministère de Transports. (2020). *Stratégie de développement du transpot*.

[https://www.aps.dz/ar/economie/93776-2020-10-14-18-50-51,](https://www.aps.dz/ar/economie/93776-2020-10-14-18-50-51)