

دور النقل البحري في ترقية القطاع السياحي بالجزائر دراسة حالة المؤسسة الوطنية لنقل البحري للمسافرين

The role of maritime transport in the promotion of the tourism sector in Algeria is to study the situation of the National Maritime Passenger Transport Corporation

نعيمة شخار¹ *، نجاة تونسي²، أسماء بركان³

¹المركز الجامعي مرسلبي عبد الله تيبازة (الجزائر)، chekhar.naima88@gmail.com

²المركز الجامعي مرسلبي عبد الله تيبازة (الجزائر)، dr.tounsinaadjjet@gmail.com

³المركز الجامعي مرسلبي عبد الله تيبازة (الجزائر)، asmaberkane@yahoo.com

تاريخ الارسال: 2021/10/01؛ تاريخ القبول: 2022/02/13؛ تاريخ النشر: 2022/06/08

ملخص: تهدف هذه الدراسة إلى إبراز دور النقل البحري في ترقية وتطوير القطاع السياحي في الجزائر، باعتبار أن النقل أهم مقوم من مقومات تطوير، وتنمية الصناعة السياحية في اقتصاديات الدول، مع تسليط الضوء على الجزائر بدراسة حالة المؤسسة الوطنية لنقل البحري للمسافرين، من خلال تشخيص الواقع وإيجاد العلاقة بين النقل البحري و النشاط السياحي، و لتوضيح ذلك تم اعتماد الأسلوب الوصفي التحليلي، بما يتناسب وطبيعة الموضوع لمعرفة واقع وحالة النقل السياحي في الجزائر، ولتغطية ذلك الجانب نظريا تم الرجوع إلى الكتب المراجع ذات صلة بالموضوع، كما تم الاعتماد على الإحصائيات الخاصة بقطاع النقل والسياحة، وخلصت الدراسة أن الجزائر باعتبارها دولة متوسطة، لازالت تعاني من ضعف كبير في بنيتها التحتية، وكذا قلة استثماراتها المتعلقة بالنقل البحري السياحي، بالرغم من امتلاكها واجهة بحرية على طول أزيد من 1640 كم الغير مستغلة بالشكل الكافي.

الكلمات المفتاح: النقل؛ النقل البحري؛ السياحة؛ الجزائر.

رموز تصنيف jel: L83; Z32 ;L62; L92

Abstract: The purpose of this study is to highlight the role of maritime transport in the promotion and, development of the tourism sector in Algeria. Transport is the most important component of the development of the tourism industry in the economies of States by diagnosing the reality and creating, the relationship between maritime transport and tourism activity, and to illustrate this the analytical descriptive method has been adopted, in proportion to the nature of the topic to determine the reality and situation of tourism transport in Algeria, in order to cover

that aspect, reference has been made to relevant reference books and statistics on the transport and tourism sector. The study concluded that Algeria, as a Mediterranean State, still suffered from a significant weakness in its infrastructure, as well as limited investment in tourist shipping, despite having a maritime interface along more than 1640 k that was underutilized.

Keywords: transport ; maritime transport ; tourism ; Algeria.

Jel Classification Codes : L83; Z32 ;L62; L92 ;

تمهيد

تعتبر السياحة من القطاعات الاستراتيجية في اقتصاد أي دولة، حيث عرفت هذه الصناعة نموا سريعا في اقتصاديات الدول، فلم تعد مفاهيمها بسيطة تقتصر على مجرد انتقال الأفراد لإشباع رغبات معينة، بل تطورت مفاهيمها وأهدافها لتشكل ظاهرة إنسانية تخضع للعديد من المتغيرات الاقتصادية والاجتماعية، وأصبحت السياحة حاليا صناعة قائمة بذاتها تبحث بدورها عن البقاء، النمو والإستمرارية، لكن ذلك لا يحدث إلا بتوفر البنى التحتية المساعدة لها كالنقل.

فالنقل بأنواعه المختلفة البري، البحري والجوي أحد مكونات البنية الأساسية للتنمية الشاملة، فهو من القطاعات الخدمية التي تساند وتتكامل مع القطاعات الأخرى كالصناعة والزراعة والسياح، حيث يلعب دور إيجابي في إقتصاد أي دولة، خاصة اذا ما متعلق الأمر بالصناعة السياحية، باعتبارها كمصدر هام من موارد العملة الأجنبية، ونظرا لأهمية النقل في ازدهار القطاع السياحي بالجزائر، خاصة أنها تمتلك ثروات ومقومات طبيعية وحضارية مختلفة تؤهلها لأن تكون قبلة سياحية، فهي تعتبر بوابة إفريقيا ومطللة على أوروبا، ولها سهولة في الإتصال مع باقي المحيطات، فوجب عليها استغلال كل ذلك وعليه نطرح الإشكالية التالية:

كيف يمكن للنقل البحري دعم و تنشيط القطاع السياحي بالجزائر؟.

وللاجابة على الإشكالية المطروحة قسمنا دراستنا إلى المحاور التالية:

- المحور الأول: واقع القطاع السياحي في الجزائر
- المحور الثاني: أهمية النقل البحري في تطوير النشاط السياحي
- المحور الثالث: أهمية المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين في تنشيط السياحة
- المحور الرابع: التحديات التي تواجه قطاع النقل للمسافرين والحلول المقترحة

I- واقع القطاع السياحي في الجزائر:

تتنوع المقومات الطبيعية في الجزائر بين الموقع الجغرافي، المناخ، والشريط الساحلي، والمناطق الحموية لتشكل في الأخير فسيفساء سياحي فريد، مما جعلها تحتل مركزا محوريا في المغرب العربي وإفريقيا والبحر الأبيض المتوسط.

I.1- مفهوم السياحة

أصبحت السياحة صناعة قائمة بمحد ذاتها، حيث أصبح ملايين الأشخاص يقومون بزيارات خارج أماكنهم المعتادة، من أجل قضاء إجازاتهم، أو الترفيه عن أنفسهم، أو القيام بأنشطة ترفيهية أخرى.

I.1.1- تعريف السياحة: لقد وردت عدة تعاريف للسياحة نذكر منها:

- السياحة هي جميع أشكال السفر والإقامة للسكان غير المحليين، وهي عبارة عن إنتقال الأفراد خارج الحدود السياسية للدولة التي يعيشون فيها مدة تزيد على أربع وعشرين ساعة وتقل عن عام واحد، على أن لا يكون الهدف من وراء ذلك الإقامة الدائمة أو العمل أو الدراسة أو مجرد عبور الدولة الأخرى¹؛

- المقصود بالسياحة هو مجموعة التنقلات البشرية وأوجه النشاط المترتبة عليها والناجمة عن إبتعاد الفرد السائح عن موطنه لتحقيق رغبته الكامنة²؛

- كما تعتبر السياحة عن مجموعة علاقات وظواهر ناتجة عن السفر وإقامة الأفراد بحيث أن مكان الإقامة ليس رئيسيا وليس دائما وليس مكان عمل³.

من خلال التعاريف السابقة نستنتج أن السياحة تشمل النشاطات التي يقوم بها الأفراد الذين يغادرون أماكن إقامتهم الدائمة ويقيمون في أماكن أخرى، وبالتالي فإن صناعة السياحة تشمل كافة النشاطات الإقتصادية والإجتماعية المتعلقة بصورة مباشرة أو غير مباشرة بتقديم الخدمات للسياح من ضمنها النقل، الفنادق، مؤسسات تقديم الأطعمة والمشروبات، المؤسسات الثقافية والترفيهية، المصارف والمؤسسات المالية.

I. 1-2-أسس السياحة: تتطلب السياحة الناجحة توافر مجموعة من العوامل التي تساعد في نجاحها وديمومتها.⁴

-توفير المعلومات والبيانات الدقيقة والصحيحة والموثقة لتحديد العرض السياحي، وقدرات وحاجات ورغبات السياح لتحديد الطلب السياحي، أي وجود تخطيط سليم للتنبؤ بالطلب وتحليل العرض لتمكّنه من تلبية جميع حاجات السياح؛

-توفير كوادر مؤهلة ذات خبرة عالية لإرضاء كافة أذواق السياح وإشباع رغباتهم وحاجاتهم وتحقيق الرضا لهم؛

-وجود خطط واستراتيجيات محددة ومستقبلية لتطوير السياحة في كافة المناطق ذات الجذب السياحي، مما يساعد على إطالة مدة إقامة السائح، وبالتالي زيادة إيرادات الدولة من العملات الأجنبية الصعبة وتحريك عجلة الاقتصاد المحلي وازدهاره؛

-توفير الأمن والاستقرار في الدولة المستضيفة للسياح، مما ينعكس إيجاباً على السياح والمواطنين، و يجعلها ذات جذب سياحي كبير. ويشار هنا إلى أن السياحة ذات حساسية كبيرة من جهة الأمن والاستقرار، وبالتالي فإن عدم توفر الأمن والاستقرار يؤدي إلى انخفاض السياحة بشكل كبير جداً، ومن الصعب العودة إلى ما كانت عليه.

I. 2- البنية التحتية الداعمة للنشاط السياحي

لكي تزدهر السياحة في أي دولة لابد من وجود بنية تحتية داعمة لها وهي:

I. 2-1-النقل: تعد خدمات النقل من بين أهم العناصر المشجعة على السياحة ،

I. 2-2-الاتصالات: من جهة أخرى تلعب الاتصالات اليوم دورا جد مهم في تدعيم وتنشيط قطاع السياحة، فبالإضافة إلى كونها أداة لربط السائح ببلده وإطلاعه على آخر المستجدات، فهي أيضا أداة للترويج السياحي من خلال المواقع التي أصبحت تلعب دور الوكالة السياحية، بحيث توفر ما يحتاجه السائح في المكان والوقت المناسبين.

I. 2-3-الإيواء: لا يختلف عنصر الإيواء عن باقي العناصر الأخرى، فلا يوجد سياحة بدون إيواء، فأول ما يبحث عنه السائح عند وصوله لدولة أخرى هو مكان الإقامة الخاص به؛

I. 2-4-البرامج: لا تنجح أي سياحة بدون برنامج معين ويتمتع به السائح، وهذه البرامج تشمل زيارات المتاحف و الأماكن الأثرية، وأماكن الترفيه...الخ⁵.

I. 3-المؤشرات السياحية في الجزائر:

تتمتع الجزائر بمقومات سياحية هامة إذا ما تم استغلالها بالشكل المناسب، سنعرض اهم المؤشرات السياحية في الجزائر:

I. 3-1- تدفق السياح: احتلت السياحة مكانا متميزا بالنسبة لمعظم دول العالم لأهميتها الاقتصادية والاجتماعية حيث سجلت الجزائر 1.77 مليون سائح سنة 2008 وهو رقم ضعيف إذا ما قورن بالمقومات والإمكانات المسخرة له ، ثم عرفت ارتفاعا لتصل 2.732 مليون سائحا سنة 2013 أي بزيادة تقدر 54.23 % لتتخفص في سنتي 2014 و 2015 على التوالي حيث سجلتا 2.301 و 1.709 مليون سائح ، لتعاود الارتفاع في سنة 2016 لتبلغ 2.039 مليون سائح ، ويصل عدد السياح سنة 2017 حوالي 2,5 مليون سائح بين السياح الأجانب والجزائريين المقيمين بالخارج⁶.

هذه الأرقام وإن كانت غير مشجعة ولا تعكس الإمكانيات والمقومات السياحية إلا أنها تساهم بشكل أو بآخر في الاقتصاد الوطني.

I. 3-2-إيرادات السياحة ومساهمتها في الاقتصاد: شهدت الإيرادات السياحية في الجزائر ارتفاع وتطور حيث بلغت 102 مليون دولار سنة 2000 ووصلت في 2008 إلى الذروة بقيمة

325 مليون دولار، أما في سنة 2013 فكانت قيمتها 230 مليون دولار، لترتفع تدريجيا لتصل إلى 304 مليون دولار سنة 2015، ويعود هذا التحول إلى تجسيد بعض المشاريع والسياسات على أرض الواقع وفق ما جاء بها المخطط التوجيهي للسياحة 2030⁷. وبخصوص مساهمة السياحة الجزائرية في الناتج الداخلي الخام فتشير إحصائيات منظمة السياحة العالمية إلى أن متوسط مساهمة قطاع السياحة في الناتج المحلي الإجمالي العالمي تصل إلى 10 %، أما في الجزائر فلم يتجاوز 1,8 وكان ذلك سنوات 1999 حتى 2002، وبلغ سنة 2017 مقدار 1,6 % حسب وزارة السياحة والصناعات التقليدية، وهو بعيد عن المتوسط العالمي ويعبر عن عدم استغلال المقومات السياحية التي تزخر بها الجزائر. والجدول الموالي يوضح مساهمة الاستثمارات السياحية في الناتج المحلي الخام خارج المحروقات:

الجدول رقم 01: مساهمة الاستثمارات السياحية في الناتج المحلي الخام خلال الفترة 2010-2018

السنة	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
الناتج المحلي الإجمالي %	1.5	1.4	1.4	1.5	1.5	1.4	1.5	1.6	1.7

المصدر: من إعداد الباحثين بناء على معطيات مقدمة من وزارة السياحة والصناعة التقليدية، قسم الإحصاء السياحي.

أما مساهمة السياحة الجزائرية في ميزان المدفوعات، فنشير إلى أن ميزان المدفوعات يعد من أهم المؤشرات الاقتصادية لمعرفة حركة التبادل الدولي للسلع والخدمات وحركة رؤوس الأموال في المدى القصير، ولكن في الجزائر نلاحظ أن ما ينفقه الجزائر بين خارج الوطن في مجال السياحة أكبر مما ينفقه الأجانب في الجزائر، ففي سنة 2015 على سبيل المثال، انفق الجزائريون في الخارج 611 مليون دولار وانفق الأجانب في الجزائر 258 مليون دولار ، وبالتالي هناك عجز ونفس الشيء بالنسبة لسنة 2017⁸.

I. 3-3- مساهمة السياحة اجتماعيا: تساهم الصناعة السياحية في المجال الاجتماعي من خلال فرص العمل والتشغيل التي يوفرها القطاع، ففي الجزائر وحسب إحصائيات سنة 2016 وفر قطاع السياحة حوالي 317270 منصب شغل، في الوقت الذي كان سنة 2015 يوفر

حوالي 303265 منصب شغل، هذه الأرقام بعيدة كل البعد عن ما تأمل السلطات بلوغه، ولا تعكس الإمكانيات الضخمة المخصصة لتطوير هذا القطاع، واعتباره أحسن بديل للقطاع الريعي، وهو ما تطمح إليه الحكومة والقائمين على القطاع من خلال المخطط التوجيهي للتهيئة السياحية عن طريق إنشاء العديد من المدارس، والمعاهد التكوينية وتأهيل الموارد البشرية، نظرا لدورها الهام في تسيير الفنادق والمركبات السياحية وتحسين جودة الخدمات ... الخ. والجدول الموالي يبين مساهمة السياحة في زيادة العمالة من 2014-2018 بأحصائيات تقديرية.

الجدول رقم 02: مساهمة الاستثمار السياحي في زيادة عدد العمالة 2014-2018

السنة	2014	2015	2016	2017	2018
عدد العمال	289261	303265	317270	300000	308027

المصدر: من إعداد الباحثين بناء على معطيات مقدمة من وزارة السياحة والصناعة التقليدية، قسم الإحصاء السياحي.

إن المؤشرات والأرقام سابقة الذكر لا تعكس أبدا المقومات السياحية التي تزخر بها الجزائر وليست مستغلة بالشكل الكافي، فمساهمتها في الاقتصاد الوطني وفي الناتج الداخلي الخام لم تبلغ المستوى المطلوب، و هو ما يتطلب منا وضع إستراتيجية للنهوض بالقطاع السياحي وإمكانية تقديمه دعم معتبر للاقتصاد الوطني .

II- أهمية النقل البحري في تنشيط القطاع السياحي:

يعتبر النقل بأنواعه المختلفة أحد مقومات البنى التحتية للقطاع السياحي، حيث أصبح النقل البحري يستعمل في القطاع السياحي، وهذا عن طريق السفن بكل أنواعها، وحتى السفن الصغيرة واليخوت عن طريق تنظيم رحلات ترفيهية وتسهيل عمليات العبور بين الدول وتقديم خدمات راقية بتكاليف منخفضة.

II- 1- ماهية النقل البحري

يعتبر النقل البحري أحد أنواع النقل المائي الذي تُنقل فيه الأفراد والبضائع، ويُعد النقل البحري من أقدم وسائل النقل التي عرفها الإنسان خاصة في المناطق المفتوحة على المسطحات المائية.

II-1-1- تعريف النقل البحري: يقصد بالنقل البحري على أنه: "يقود حركة التدفق السلعي في التجارة الدولية، وقد زاد من هذه المكانة المتميزة للنقل البحري نجاح وانتشار النقل بالحاويات".¹

ويعتبر النقل البحري من أهم أنواع النقل بصفة عامة، والنقل الدولي بصفة خاصة، نظرا لانخفاض تكلفته مقارنة بوسائل النقل الدولي للبضائع والركاب، 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 تغطي بتوافر المقومات الطبيعية والمالية اللازمة للممارسة نشاط النقل البحري.²

II-1-2- خصائص النقل البحري: وتكمن خصائص النقل البحري فيما يلي:⁽³⁾

- **التخصص:** حيث أصبح النقل بالسفن يقوم على نقل مادة معينة مثل: ناقلات النفط، ناقلات الموز بين أميركا الوسطى والولايات المتحدة، وناقلات عصير العنب بين الجزائر وفرنسا. وهناك سفن نقل الركاب؛
- **زيادة الحمولة للسفينة الواحدة:** حيث تصل في بعض السفن إلى عدة مئات الآلاف من الأطنان في المناطق ذات الغاطس المائي الذي يزيد على (10) أمتار؛
- **السرعة:** حيث زادت سرعة السفن نتيجة التقنيات المستخدمة في بناء السفن إلى (50) ميلاً بحرياً؛
- **إنخفاض تكاليف النقل البحري مقارنة بوسائل النقل الأخرى؛**
- **قيام شركات دولية متخصصة في بناء السفن، وفي الشحن البحري، وجميع خدمات صناعة السفن وإصلاحها، من بناء أحواض للصيانة أو مخازن للتخزين، والتأمين البحري؛**
- **وجود خطوط نقل بحري رئيسية في العالم.**

II-2- مفهوم النقل السياحي:

يعتبر النقل السياحي من الركائز الرئيسة لتطور وازدهار النشاط السياحي

II -2-1-تعريف النقل السياحي: يعرف النقل السياحي على أنه أحد الدعامات الأساسية في عملية النشاط السياحي، المتمثل في مختلف الوسائل التي تخدم السائحين في تنقلاتهم سواء من خارج الحدود أو من داخلها⁹. كما يعتبر النقل السياحي أحد العناصر الأساسية للخدمات والتسهيلات السياحية، فالسياحة تؤثر في النقل لأن زيادة الحركة السياحية يقابلها نمو وتتطور في وسائل النقل، والنقل يؤثر في العمل السياحي لأن التطور الكبير لوسائل النقل المختلفة أدى لنمو وازدهار السياحة¹⁰.

II -2-2-خصائص النقل السياحي: لكي يخدم النقل الأغراض السياحية بالشكل الأمثل يجب أن يتسم بالخصائص التالية¹¹:

- الأمان: إن تطبيق مستوى جيد من مستلزمات الأمان للأشخاص وتأمين الأمتعة ضد الضياع والتلف من الأمور التي تشجع الطلب على خدمات النقل للأغراض السياحية؛
 - الراحة: يجب أن توفر وسائل النقل المقاعد المريحة والخدمات اللازمة مع إمكانية التمتع برؤية المناظر الطبيعية خلال الرحلة السياحية؛
 - السرعة: ليس المقصود بالسرعة في هذا المجال أن تنطلق بأقصى سرعة ممكنة، بل يجب مراعاة الحالات النفسية للسياح، وقد يكون من الأفضل اختيار السرعة التي يطمئن لها السائح؛
 - السعة: يجب أن تتلائم طاقات استيعاب وسائل النقل مع عدد السياح وأمتعتهم؛
 - التردد: إن توفر أوقات متعددة في اليوم الواحد لانطلاق وسائل النقل بين نقطتين يعطي السائح مجال الاختيار في وقت السفر ويقلل فترات الانتظار؛
 - الانتظام: إن الالتزام بمواعيد السفر يبعث الثقة للسياح، ويساعدهم على استغلال أوقاتهم بشكل أفضل¹²؛
 - الشمول: في الكثير من الأحيان يستخدم السائح خلال رحلته أكثر من وسيلة نقل من المطار إلى الفندق إلى المراكز السياحية،
- الكلفة المناسبة: تشمل تكلفة النقل نسبة معتبرة من مجمل تكاليف السياحة، إن أي محاولة لتقليل تكلفة النقل ستسمح لعدد أكبر من المواطنين من القيام برحلات سياحية؛

-المسؤولية: ينبغي أن يتحمل جهاز نقل الأشخاص والأمتعة مسؤولية هذا النقل بأمان، وتعويض الأضرار في حال الحوادث وفقدان الأمتعة.

II -3- دور النقل في تنشيط ودعم النشاط السياحي:

يعتبر النقل من أهم أسباب تطور النشاط السياحي وتزايد معدلات نموها، كما أن السياحة ساهمت بشكل كبير في تطور وسائل النقل، وكذا المنافع المتأتية من خدمات النقل وتتضح علاقة التأثير المتبادل بين القطاعين في مايلي¹³:

-ارتفاع معدلات العمالة الموظفة في شركات النقل لتقديم الخدمات السياحية؛
-ان وفرة وانتظام تقديم خدمات النقل، وثبات أسعارها، فضلا عن تحسين مستوى خدمة النقل ذاتها من شأنها زيادة الجذب السياحي في الدول التي تتوفر لديها مقومات السياحة؛
-إن تزايد الطلب المحلي والعالمي على خدمات السياحة في أي دولة يترتب عليه زيادة معدلات التشغيل في قطاع النقل، الأمر الذي يدعو إلى ضرورة التنسيق بين تخطيط النقل وتخطيط السياحة؛

-التطور التقني والتكنولوجي في مجال النقل مثل نظام السرعة المتعلق بالمسافات الطويلة، تدفق المعلومات، الأنترنت، ونظم الحجز من شأنه تحسين جودة الخدمة السياحية¹⁴.

III -أهمية المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين في تنشيط السياحة

تعتبر المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين أحد أهم ممثلي قطاع النقل البحري في الجزائر، نشاطها الرئيسي هو النقل البحري الوطني والدولي للمسافرين وأمتعتهم، وإن دعت الحاجة ثانويا نقل البضائع والسيارات بالسفن المخصصة للمسافرين.

III -1- نشأة المؤسسة

تم إنشاء ENTMV (الشركة الوطنية للنقل البحري للمسافرين) بموجب مرسوم (رقم 155-87) في 14 يوليو 1987. في 7 أبريل 1990، اتخذت ENTMV مكانة شركة اقتصادية عامة، تحت رعاية الخدمات القابضة¹⁵. يقع المقر الرئيسي لشركة ENTMV في

الجزائر العاصمة، ويضم جميع الإدارات المركزية، بما في ذلك قسم تكنولوجيا المعلومات وإدارة المبيعات. وتقع المكاتب الإقليمية الثلاثة في الجزائر وهران وعنابة، كما يوجد وفد في مرسيليا.

III -2- مهام المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين

في هـد المطلب سنوجه دراستنا حول مهام المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين ونشاطها حيث يدور نشاط ENTMV حول ثلاثة محاور:

-النقل البحري للركاب والمركبات

-نقل البضائع

-الأنشطة الملحقة بالنقل البحري وعلى وجه الخصوص: إرساليات سفن نقل الركاب، التمثيل العام، وبيع التذاكر.

تنظم الشركة رحلات ضمن برنامج خطوطها، من الجزائر إلى فرنسا وإسبانيا، وفي الجدول الموالي الموانئ التي تخدمها الشركة هي:

الجدول 03 : الموانئ التي تتعامل مع المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين

الجزائر	فرنسا	اسبانيا
الجزائر	مرسيليا	اليكانتي
عنابة	سيث	برشلونة
سكيكدة	طولون	فالنسيا
بجاية		
وهران		
مستغانم		

المصدر: من إعداد الباحثين.

II- تطور حركة المسافرين في المؤسسة الوطنية لنقل البحري

عرف النقل البحري قبل جائحة الكورونا تطورا في عدة جوانب نذكر منها الجانب المادي الذي تمثل في اقتناء وصيانة السفن و الجانب التكنولوجي الذي عرف تطورا كبيرا خصوصا في عمليات بيع التذاكر و تقديم المعلومات حول الرحلات مثل ¹⁶: موعد الرحلة، متوسط الوقت المستغرق للرحلة، أسعار التذاكر، نوع السفينة ، والخدمات المتاحة على متن السفينة

ومع ذلك لم يتمكن من تلبية الطلب على المنتج مما أدى بالمؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين الى كراء سفن نقل المسافرين في وقت الذروة المتمثل في موسم الصيف. فالسفن الجزائرية لاتستطيع مواكبة هذا الطلب بالموارد المحلية المتاحة متمثل في ثلاثة سفن " الجزائر 2 - طاسيلي 2 - طارق بن زياد " الا ان الجزائر اقتنت سفينة لنقل البحري للمسافرين تحت اسم باجي مختار 3 "هذه الباخرة الجديدة ستضمن رحلات للحجاج إلى البقاع المقدسة لأداء مناسك الحج والعمرة". وتعتبر باخرة "باجي مختار 3" التي اقتنتها الجزائر من الصين، أحدث سفن النقل في الجزائر، حيث أن هذه الباخرة (باجي مختار3) تتمتع بمواصفات حديثة، أهمها:

- قدرتها الاستيعابية ل 1800 مسافر و 600 مركبة؛

- طولها 199.90 متر وعرضها 29.95 متر؛

- السفينة مجهزة بمطعمين وقاعة للشاي وفضاءات للأطفال وقاعة للصلاة وصالة للرياضة؛

- غرف من الدرجة الأولى و 10 أجنحة فخمة، اثنان منها رئاسيان؛

- سرعتها التي تولدها أربعة محركات، ستمكنها من تقليص مدة الرحلات البحرية من ساعتين إلى 3 ساعات.

عام 2018، قامت المؤسسة الوطنية الجزائرية للنقل البحري للمسافرين، بإبرام عقد لبناء باخرة بمواصفات عالية وحديثة، مع المجمع الصيني لصناعة البواخر.

كما عرف النقل البحري للمسافرين زيادة في الطلب على المنتج السياحي حيث أن هذه الزيادة الأخيرة زادت كل عام قبل الجائحة المعروفة و الاحصائيات التالية التي تحصلنا من الفرقة لشرطة الحدود البحرية لميناء الجزائر تمثل حركة دخول و خروج المسافرين سواء ذوي الجنسية الجزائرية أو الأجانب الى التراب الوطني¹⁷ ، وهذا مايوضح الجدول الموالي:

الجدول رقم4: حركة المسافرين الجزائريين و الأجانب من المحطة البحرية لميناء الجزائر من سنة 2016 الى سنة 2020

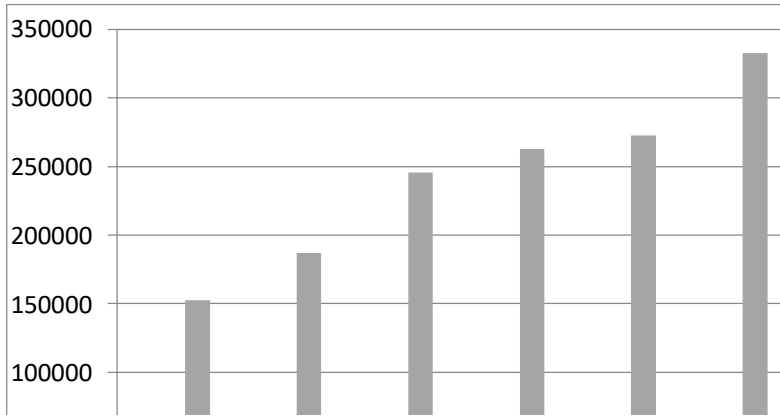
	جزائري		اجنبي	
	دخول	خروج	دخول	خروج
2016	120304	112352	7018	5913
المجموع	245587			
2017	1452222	108103	4807	4509
المجموع	262641			
2018	152758	110663	4831	4503
المجموع	272755			
2019	171273	151525	5213	4613
المجموع	332624			
2020	13639	12271	288	286
المجموع	26484			

المصدر: احصائيات الفرقة الأولى لشرطة الحدود البحرية لميناء الجزائر

بهدف قراءة وتحليل الجدول قمنا بوضع الشكل الموالي لتسهيل عملية الفهم معطيات

الجدول كمايلي:

الشكل رقم 01: أعمدة بيانية تمثل مجاميع المسافرين الجزائريين والأجانب في ميناء الجزائر من سنة 2016 الى سنة 2020



المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على الجدول السابق.

من خلال الجداول السابقة لاحظنا الطلب المتزايد على النقل البحري كل سنة الا في سنة 2020 نتيجة جائحة الكورونا، فخدمة النقل البحري للمسافرين ساهمت في ترقية حركة دخول وخروج السياح من والى داخل تراب الوطن حيث توضح الزيادة في استعماله الى الطلب الكبير على هذا النوع من النقل وترقيته أكثر سيساهم في زيادة الطلب عليه وتحصيل أرباح للمؤسسة الوطنية لنقل المسافرين وخزينة الدولة عن طريق الاستثمار في هذا القطاع.

IV- التحديات التي تواجه قطاع النقل للمسافرين والحلول المقترحة

يواجه قطاع النقل البحري للمسافرين في الجزائر العديد من المشاكل والتحديات على الرغم من مجهودات الدولة المبذولة لتطوير القطاع.

IV. 1-تحديات قطاع نقل المسافرين:

تتمثل تحديات ومشاكل قطاع نقل المسافرين في الجزائر في النقاط التالية :

IV. 1-1-موانئ من الجيل الأول: وهي موانئ قديمة تعود نشأتها إلى الفترة الاستعمارية التي كانت تفي بمتطلبات النقل البحري خلال تلك الفترة، واكتفت السلطات المينائية الجزائرية بتسييرها دون إجراء تحديثات تقنية عليها لتفي بمتطلبات النقل البحري الحديث، فبالنسبة لبنيتها فهي تتكون بشكل عام من أحواض صغيرة وضيقة، مخازن متقاربة المسافة، أرصفة مينائية ذات حواجز ضيقة، لا يسمح بعملية رسو السفن الكبيرة به، الشيء الذي يجعل السلطات المينائية بها تكتفي بالاعتماد على السفن الصغيرة¹⁸.

IV. 1-2-ارتفاع في عدد العمال: فالمؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين الجزائرية تعرف فائضا في تشغيل العمال، الشيء الذي يؤدي بالمسؤولين إلى فرض حلول مؤقتة: كتحويل الفائض من العمال وتوزيعهم إلى مناصب أخرى، أو منحهم تقاعد مسبق أو تعويضات...الشيء الذي يزيد في استفحال البطالة¹⁹.

IV. 1-3-طول الاجراءات الادارية: تتمثل تحديدا في اجراءات المراقبة لشرطة الحدود البحرية والجمارك، فالإجراءات القانونية التي يمر بها المسافر في عملية دخوله وخروجه للميناء تمثلت في الإجراءات التفتيشية الحازم التي بدورها تكلف موارد مادية باهضة وتعداد بشري ضخمة²⁰؛

IV. 1-4-تواجد الموانئ داخل النسيج الحضري: فهذه المشكلة التي تواجه الموانئ التجارية الجزائرية يترتب عليها حتما ضعف كفاءة الطرق التي تربطها بالداخل ما يجعل عملية الحركة والتنقل منها وإليها بالغة الصعوبة.. الخ .

IV. 1-5-ضعف عملية استغلال الملاحاة الساحلية: بسبب عدم وجود هيئات محلية تعمل على تحسيس المتعاملين بأهمية تعاملهم بالملاحاة الساحلية، باعتبارها وسيلة تؤمن النقل بين الموانئ الوطنية وتساهم في تخفيف الضغط على شبكة النقل البري.

IV. 1-6-النقص الكبير في أسطول النقل: النقل البحري الجزائري في حاجة ماسة الى زيادة في عدد مركباته لتفادي الضغط نتيجة الطلب المتزايد على خدماته، فالسفن الجزائرية المختصة في النقل البحري للمسافرين تعرف اهتلاكا على غرار سفينة طارق ابن زياد التي تحتاج أعمال صيانة مكلفة.

IV. 2- الحلول المقترحة لترقية قطاع النقل البحري للمسافرين

بهدف ترقية قطاع النقل البحري للمسافرين تم اقتراح العديد من الحلول تمثلت هذه النقاط في :

IV. 2-1-تحسين العلاقة مع الشركاء الأجانب: بتزويد قطاع الموانئ الوطنية بنظام جديد الادارة السالمة البحرية، وكذلك تبادل الخبرات والمعلومات، بهدف تشجيع المتعاملين الوطنيين والشركاء الاجانب بـرسو قانوني للسفن والاستثمار في هذا القطاع.

IV. 2-2-تحسن مستوى إدارة الموارد البشرية في الموانئ الجزائرية: أبرزت أبحاث الموانئ أهمية التقدم التكنولوجي في تحسين أدائها. فالجزء الأكبر لكفاءة الميناء هو نتيجة إدارة الموارد البشرية مثل مهاراتهم، و تبني سياسة التدريبات الدورية.

IV. 2-3-تطوير شبكة الموانئ الجزائرية: تتطلب شبكة الموانئ هذه إدراج نظام لوجستي يهدف الى تطوير وتحديث البنية التحتية للنقل والتواصل بين الموانئ والمدن الداخلية.

IV. 2-4-مراجعة نموذج تسيير وإدارة الموانئ: تحتاج الجزائر إلى خدمات موانئ فعالة حتى تتمكن من لعب دورها في تزويد القطاع بخدمات ذات قيمة مضافة تتوفر على قدر أكبر من المرونة الادارية والمالية. وعليه فأصلاح نموذج إدارة الموانئ بالجزائر هو الان جد ضروري ويبرز كتحدي للسلطات العمومية للدولة، وحاليا فقد أظهرت قطاع النقل البحري (واجهته محورية لتحقيق التنوع والتنمية الاقتصادية للدولة الجزائرية خصوصا في الجانب السياحي فالعديد من البلدان توجهات بإقامة شركات تجارية استثمارية تنافسية عادلة بين القطاعين العام والخاص لتحسين خدمات وإنتاجية موانئها²¹

IV. 2-5- الرجوع إلى التجارب الدولية في تطوير وتحديث الموانئ الجزائرية: الهدف من هذا التحديث هو ترقية الموانئ الجزائرية لتواكب التطور الحاصل في قطاع النقل، من خلال توسيع الاسطول البحري وتحديثه، وتسهيل عمليات دخول و خروج المسافرين.

IV. 2-6- الاستثمار في النقل البحري للمسافرين بين الولايات الساحلية للوطن الذي من شأنه تخفيف الازدحام الكبير في المدن الساحلية، كما يعد فرصة كبيرة للاستثمار لوجود شريط ساحلي يبلغ طوله حوالي 1600 كلم فهذا الشريط الساحلي أصبح من اللازم الاستثمار فيه وترقيته.²²

الخلاصة:

لقد توصلت دراستنا إلى الرغم من أن الجزائر تملك موقع جغرافي إستراتيجي هام، إلا أنها تواجه ضعف بنية التحتية وقلة الموانئ، فأكبر السفن التي يمكن أن تستقبلها أغلب موانئ الجزائرية أقل حجما بكثير من تلك التي تتردد على الموانئ في مناطق أخرى، وكل ما وفرتة الدولة الجزائرية من ظروف مناسبة لترقية القطاع السياحي، غير أنه لا يمكنها تحقيق ذلك دون إزالة العقبات التي تقف كعائق أمام المستثمرين في هذا القطاع، باستخدام أحدث ما توصلت إليه التكنولوجيا من تقنيات خدمات لما تقدمه من حلول نوعية وخدمات ميسرة للمستثمرين. الجزائر كغيرها من دول العالم تعمل جاهدة لتأهيل اقتصادها بصفة عامة والصناعة السياحية بصفة خاصة، مدركة بضرورة الارتقاء بخدماتها السياحية واعتمادها على عدة إجراءات تساعدها في ذلك.

التوصيات والاقتراحات:

على ضوء النتائج المتوصل إليها من خلال دراستنا نقدم التوصيات التالية التي من شأنها تحسن النقل البحري لتطوير النشاط السياحي:

- الاستفادة من تجارب الدول المتقدمة والنامية في مجال النقل البحري السياحي؛
- عصرنة الخدمات المقدمة في النقل البحري و السياحة معا، وتطورات السفن العاملة في مجال نقل المسافرين بصفة خاصة؛

-منح بعض التسهيلات للمستثمرين الاجانب و للحصول على رخص للاستثمار في مجال النقل البحر للمسافرين لخلق المنافسة بين المؤسسات الوطنية و الأجنبية،
-الاهتمام أكثر بتحسين السباحة الداخلية، واستغلال الواجهة البحرية في تنقلات الأفراد لتخفيف الضغط على المدن.
الهوامش والمراجع :

- ¹ عثمان محمود غنيم و بنتا نبيل سعد، التخطيط السياحي في سبيل تخطيط مكاني شامل ومتكامل، الطبعة الثانية، دار صفاء للنشر والتوزيع، الأردن، 2000، ص20.
- ² كمال درويش ونجد الحماحي، رؤية عصرية للترويج وأوقات الفراغ، مركز الكتاب للنشر، مصر، . 2000، ص78.
- ³ خالد كواش، السياحة مفهومها، أركانها وأنواعها، دار التنوير للنشر والتوزيع، الجزائر، 2000، ص78.
- ⁴ مروان السكر :مختارات من الإقتصاد السياحي، الجزء الخامس، مجدلاوي للنشر، عمان، الأردن، 2008، ص102.
- ⁵ ماهر عبد العزيز، صناعة السياحة، سلسلة الكتب السياحية والفندقية، دار زهوان للنشر والتوزيع، الأردن، ص45.
- ⁶ وزارة السياحة والصناعة التقليدية، قسم الإحصاء السياحي.
- ⁷ نفس المرجع.
- ⁸ نفس المرجع.
- ⁹ عبد الفتاح طارق الشرعي، اقتصاديات النقل السياحي، مؤسسة حورس الدولية، مصر، 2001، ص119.
- ¹⁰ عبد الصمد سعودي، وآخرون، دور النقل السياحي في تنشيط وتفعيل القطاع السياحي بالجزائر لتحقيق التنمية، مجلة الأصيل للبحوث الاقتصادية والإدارية، العدد الأول، جوان 2017، ص190.
- ¹¹ طهراوي زهرة، أهمية النقل ودوره في التنمية السياحية بالجزائر، رسالة ماجستير في العلوم التجارية، جامعة الجزائر3، 2013، ص113.
- ¹² عبد الصمد سعودي وآخرون، مرجع سبق ذكره، ص191.
- ¹³ حمد سليمان المشوخي، اقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر العربي، 2003، ص119.
- ¹⁴ حدة ريوخ وآخرون، دور خدمات النقل البري والجوي في تنشيط وتنمية الحركة السياحية بولاية ورقلة، المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية، العدد السادس، الجزائر، جوان 2017، ص203.
- ¹⁵ <https://algerieferries.dz/index.php/compagnie/presentation09:30> 2021/05/06
- ¹⁶ مقابلة مع السيد مولحي السعيد مدير عام المؤسسة الوطنية لنقل البحري للمسافرين 2021/03/14
- ¹⁷ احصائيات الفرقة الأولى لشرطة الحدود البحرية لميناء الجزائر
- ¹⁸ فاطمة الزهرار حمد الشريف و فوزية رمين، تسير الموانئ الجزائرية، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد 7 ، الجزائر، ص175
- ¹⁹ مولحي السعيد، مرجع سبق ذكره.
- ²⁰ نفس المرجع، ص175.
- ²¹ كاظم فنجان حسني الحمامي، نحو تطوير الموانئ العراقية والارتقاء بها-، البصرة دراسة علمية معمقة 2006، ص55-56
- ²² نفس المرجع، ص55-56