

البنى التحتية للموانئ البحرية في دول شمال إفريقيا Les infrastructures portuaires maritimes Dans les pays d'Afrique du Nord

بتول بن رحو

جامعة مستغانم، الجزائر

batoul.benraho.etu@univ-mosta.dz

سفيان بوزيد*

جامعة مستغانم، الجزائر

soufiance.bouزيد@univ-mosta.dz

تاريخ النشر: 2021/12/15

تاريخ القبول: 2021/09/28

تاريخ الاستلام: 2021/06/02

ملخص:

النقل البحري العربي يعتبر جزءا من منظومة النقل البحري العالمي لذا يتأثر بـ صور مباشرة بجودة البنية التحتية للموانئ وبالتطورات التكنولوجية واللوجستية الحديثة، وعليه تهدف هذه الورقة البحثية إلى توضيح واقع البنية التحتية للموانئ في كل من المغرب، الجزائر ومصر وقد واستنتجنا أن تنافسية البنية التحتية للموانئ في هذه الدول تعتمد إلى حد كبير على التكنولوجيا المستخدمة في تشغيل الموانئ وجودة الخدمات المقدمة وكذلك الإصلاحات الإدارية الخاصة بالتسيير .

الكلمات المفتاحية: النقل البحري، البنية التحتية للموانئ البحرية، التنافسية

تصنيف JEL: I92، H54، L16

Abstract:

Le transport maritime arabe étant considéré comme faisant partie du système mondial de transport maritime donc il est affecté par plusieurs déterminants comme la maîtrise de la technologie moderne et l'infrastructure portuaire de qualité, cet article vise à clarifier la réalité de l'infrastructure portuaires au Maroc, Algérie et Egypte et nous avons constaté que la compétitivité de l'infrastructure portuaire dans ces pays a une grande relation avec la technologie utilisée dans l'exploitation des ports, la qualité des services fournis et les réformes administratives liées à le système des ports

Mots clés: transport me, infrastructure portuaire maritime, compétitive

Jel classification: I92, h54, I16

* المؤلف المرسل: سفيان بوزيد

I. تمهيد:

تعتبر الموانئ البحرية العصب الأساسي للتجارة الدولية والشركات التي تسيطر على أهم الموانئ التجارية تسيطر على التجارة الدولية مما يعني السيطرة على الاقتصاد العالمي، فالبنية التحتية للموانئ تساهم في ارتفاع إيرادات الدول من العملة الصعبة كما تساعد على دعم وتأكيد الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدولة وكما شيدت البنية التحتية للموانئ بمعايير عالمية ستعزز حصة الدولة في التجارة الدولية والحصول على مراتب متقدمة في مؤشر التنافسية العالمي.

في القرن الحالي نجد العديد من الدول تعتمد على الموانئ التجارية كمحدد رئيسي للدخل القومي وليس فقط كوسيلة للنقل البحري من بينها: الصين، كوريا الجنوبية، اليابان، وللتأكيد على قوة الموانئ في الاقتصاد العالمي فإن ما يتم نقله بحرا يقدر ب 11 مليار طن من البضائع سنويا ومن هنا أصبحت المنافسة الإقليمية والعالمية في مجال البنية التحتية للموانئ البحرية ضرورة محتمة من خلال تطوير الموانئ في المجال الرقمي والصيانة والسلامة الأمنية والتكنولوجيا الحديثة المستخدمة، كاستخدام الذكاء الاصطناعي في تشغيل الموانئ الذي أحدث ثورة في عالم اللوجستيات، وأكبر دولة استفادت من ذلك هي جمهورية الصين فميناء شنغهاي لوحده تناول 42 مليون حاوية بفضل التقنيات الحديثة في الشحن والتفريغ وفي العموم بلغ إجمالي ما تم مناولته من الحاويات سنويا في الصين 185 مليون حاوية في سنة 2019.

إن المنافسة القوية من طرف الصين في الموانئ البحرية حتمت على العديد من الدول بناء موانئ جديدة لزيادة القدرة التنافسية خاصة الدول الآسيوية نذكر منها دول الخليج العربي وحتى تكون الموانئ ضمن اهتمامات خطوط الملاحة العالمية لا يشترط أن تكون قريبة من خطوط الملاحة الدولية لأن ذلك أصبح أمرا ثانويا إنما يجب التركيز على تقديم أداء لوجستي عالي في عمليات المناوبة مع رقمته الخدمات وأنظمة متطورة ذات شفافية عالية.

- الإشكالية:

كيف تؤثر البنية التحتية للموانئ البحرية على الخدمات اللوجستية وحصة الدولة في التجارة الدولية؟

- الأسئلة الفرعية:

- ما هو واقع البنية التحتية للموانئ البحرية في كل من المغرب، الجزائر ومصر؟

- ما هي المشاكل والتحديات التي تواجه الموانئ البحرية في كل من المغرب، الجزائر ومصر؟

- الفرضيات:

- البنية التحتية للموانئ البحرية في هذه الدول يجعلها عامل أو منطقة جذب للتجارة العالمية.

- نقص معدات تناول البضائع وتقلص عمق الغاطس بالإضافة إلى تواجد الموانئ في المحيط الحضري

من أهم العناصر المؤثرة على كفاءة الأداء بالميناء.

- الهدف من الدراسة:

تهدف هذه الورقة البحثية إلى معرفة واقع البنية التحتية للموانئ في ظل التطورات العالمية الراهنة

للتوصل إلى معرفة أهم المحددات المؤثرة على تنافسية كل من موانئ المغرب، الجزائر ومصر مع تحديد أهم

المشاكل والتحديات التي واجهت النقل البحري.

أولاً: أهمية البنية التحتية للموانئ في التجارة الدولية:

سجل نمو التجارة السلعية العالمية أعلى مستوى له في سنة 2017 مع مساهمة كبيرة من قطاع النقل البحري لهذا تحولت صناعة الموانئ حالياً إلى صناعة تنافسية وخلال القرنين السابقين لم تحظى الموانئ بأهمية كبيرة ومع زيادة حدة المنافسة بين الدول في مجال البنية التحتية للموانئ البحرية تطورت وظائف الموانئ ولم تصبح مجرد نقطة استلام وتسليم للشحنات (shawky & nawar, 2020)

أولت العديد من الدراسات التجريبية أهمية بالغة للنقل البحري وكفاءة الخدمات اللوجستية كمحدد رئيسي لتنافسية البنية التحتية للموانئ البحرية بالإضافة إلى نوعية الخدمات والتسيير الإداري في الموانئ حيث أشار كل من "Micco2002, Dollar & Mena" أن سوء البنية التحتية للموانئ والخدمات غير الفعالة تعادل زيادة بنسبة 60% في ارتفاع تكاليف الشحن والتفريغ مع زيادة متوسط عدد الساعات التي تقضها السفن في الموانئ، وفي القرن الحادي والعشرين ومع التقدم التكنولوجي خصوصاً مع إدخال مفهوم الذكاء الاصطناعي في تشغيل الموانئ مع تحديث البنية التحتية للنقل البحري بما في ذلك النقل بالحاويات واستخدام التجارة الإلكترونية إلى زيادة اهتمام أعضاء منظمة التجارة العالمية بالبحرية واللوجستيات والوسائط متعددة الخدمات لأنها تعتبر عوامل قوية تؤثر بشكل كبير على القدرة التنافسية للموانئ. ونظراً لأهمية الموانئ البحرية في التجارة الدولية قمنا بدراسة تحليلية لأهم ما توصلت إليه موانئ شمال إفريقيا أمثال المغرب، الجزائر ومصر وفيما يلي سنتطرق لقراءة عامة حول خصائص كل دولة في مجال النقل البحري واللوجستيات. (ghoneim & helmy, 2010)

ثانياً: البنية التحتية للموانئ في المملكة المغربية:

تعتبر المغرب من بين أهم الدول العربية التي تتمتع بموقع استراتيجي متميز لأنها تطل على واجهتين بحريتين على طول 3500 كلم، منها 580 سواحل متوسطة و2820 سواحل أطلسية كما تعد المملكة من أغنى البلدان العربية في المياه وتتكون هذه الشبكة من الروافد المائية الجبلية التي تنحدر جميعها نحو المحيط الأطلسي ما عدا نهر الملوية الذي يصب في البحر المتوسط بالقرب من الحدود الجزائرية. (agence national des ports, 2020)

استفادت المغرب من موقعها الاستراتيجي من خلال تشييد بنية تحتية للموانئ قادرة على منافسة أهم موانئ الدول المطلة على حوض البحر الأبيض المتوسط كالدول العربية فبعد حصولها على الاستقلال استثمرت مشاريعها الاقتصادية في مدينة الدار البيضاء بحكم أنها أكبر وأهم المدن الإفريقية من الناحية الاقتصادية والديمقراطية فاهتمامها بتشييد ميناء في الدار البيضاء لم يكن مجرد مشروع للبنية التحتية المينائية وإنما بقصد تحقيق مكاسب سريعة فالمبادلات التجارية كانت تتم كلها في هذا الميناء مما زاد الضغط وتفاقت المشاكل، وهذا ما دفع بالمملكة إلى تبني سياسة موانئ تهدف إلى إنشاء موانئ جديدة وتأهيل موانئ أخرى لتخفيف الضغط على ميناء الدار البيضاء، وقد نجحت فعلاً في تحقيق هذه الغاية فبعدما كان ميناء الدار البيضاء يمثل 72% من تجارة المغرب عام 1970 انخفضت النسبة إلى 37% في عام 1998. وبما أن البنية

البنية التحتية للموانئ البحرية في دول شمال إفريقيا دراسة حالة (المغرب، الجزائر
ومصر) (ص ص 299-317)

وللمغرب رصيد معتبر في البنية التحتية للموانئ حيث يتكون هذا القطاع من 38 ميناء منها: 13 ميناء مفتوح للتجارة الخارجية و10 موانئ للصيد الجهوي و9 موانئ مخصصة للصيد المحلي و6 موانئ للترفيه وتمارس بعض الموانئ المغربية أكثر من نشاط نذكر على سبيل المثال ميناء طنجة يجمع بين التجارة الخارجية، الصيد البحري و الترفيه ونفس الشيء بالنسبة لميناء المحمدية الذي يعتبر ميناء ترفيهي وتجاري، أما عن الحجم الإجمالي لنشاطات الموانئ فقد بلغ 92 مليون طن من ضمنها 20 مليون طن في إطار عمليات النقل بالحاويات وتسجل هذه الموانئ 24000 رسوا للسفن وتستقبل 4 مليون مسافر من بينهم 435000 من سياح الرحلات البحرية بالإضافة إلى نشاط معالجة إنتاج قطاع الصيد البالغ مليون طن وتطلب تأهيل قطاع البنية التحتية المينائية للمملكة المغربية 03 ملايين درهم سنويا وساهمت هذه الاستثمارات في ارتفاع الطلب على الموانئ المغربية وهذا راجع إلى عدة عوامل نذكرها كما يلي:

-الاستراتيجيات القطاعية المعتمدة في المغرب منها الإستراتيجية المنتهجة في قطاع الطاقة، الفوسفات، الصناعة اللوجستية، الصيد، الفلاحة، السياحة؛

-القرب من أوروبا؛

-انفتاح الاقتصاد المغربي على العالم؛

-جودة الخدمات المعروضة وتحسن أداء وتنافسية المغرب في قطاع البنية التحتية للموانئ.

1. الإصلاحات التي قامت بها المغرب في تسيير البنية التحتية المينائية:

وضعت المغرب جملة من الإصلاحات تمت المصادق عليها في القانون رقم 02-15 سنة 2005، وهذا القانون خاص بإدارة وتسيير موانئها بقصد إنشاء نقل بحري فعال ومتوافق مع التطورات المستقبلية والاتفاقيات الدولية المصادق عليها لتكثيف بنيتها التحتية اللوجستية مع المعايير الدولية والغرض من هذا القانون هو تحقيق الأهداف التالية:

- تحديث قطاع الموانئ بالاعتماد على أسلوب الحكم الرشيد؛

-تحسين القدرة التنافسية من خلال تحسين العوائد التشغيلية وتقليل عوائد عبور الموانئ؛

-احترام حرية المنافسة ما بين موانئ المملكة؛

-منح المرونة الكاملة للجهات المسؤولة عن أنشطة الموانئ وعدم التدخل في تسيير وتشغيل هذا القطاع؛

-فصل الوظائف داخل الميناء بقصد زيادة الكفاءة والإنتاج فقد تم تفويض الوظيفة السيادية للإدارة

المركزية (DPDPM)، وتتكفل بالإطار التنظيمي والقانوني وظيفه سلطة الموانئ من اختصاص الوكالة الوطنية

للموانئ(ANP) وتعتبر المسؤولة على أمن الموانئ ومنح الامتيازات وتطوير وصيانة وتحديث البنية التحتية

للموانئ، أما عن الوظيفة التجارية فيتم تنفيذها من قبل شركات الشحن العامة والخاصة في جو تنافسي

وتتمثل في الخدمات المقدمة للسفن بقصد الشحن والتفريغ والأنشطة الأخرى ذات الصلة.

1.1 أثر الإصلاحات على تنافسية وأداء الموانئ المغربية : بعد 15 سنة من الإصلاحات المنصوص عليها في القانون رقم 02-15 استطاعت المغرب زيادة إنتاجيتها في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا وفيما يلي سنذكر أهم سلبيات وإيجابيات هذا القانون.(zekri & naouar, 2019)

1.1.1. الأثر السلبي : لم تتمكن المغرب من الوصول إلى جميع أهدافها المسطرة في القانون نظرا لوجود بعض الثغرات أثرت بعض الشيء على القدرة التنافسية لموانئ المملكة نذكرها كما يلي :

- عدم وجود منافسة بين الموانئ وداخلها:

على الرغم من إدخال مبدأ المنافسة في القانون الخاص بتشغيل وتسيير الموانئ لكن لا يزال سوق الشحن والتفريغ احتكاريًا في مختلف الموانئ ما عدا ميناء طنجة المتوسط والسبب راجع إلى تركيز النشاط الاقتصادي في مدينة الدار البيضاء وافتقار المغرب للبنية التحتية للربط ما بين الموانئ وكذا نقص الوكلاء والخدمات اللوجستية.

-التأخر في عمليات الشحن والتفريغ:

أرجع بعض الخبراء الاقتصاديين في المملكة المغربية ضعف القدرة الشرائية للمواطن المغربي إلى زيادة أسعار المنتجات في السوق المحلي وهذا بسبب تضخم في فاتورة الاستيراد والتصدير بسبب تأخر عمليات الشحن والتفريغ وارتفاع تكاليف النقل كما أن أوقات عبور السفن تستغرق وقت كبير لوصولها إلى الموانئ (zekri & naouar, 2019) .

2.1.1 الأثر الإيجابي : تمكنت المغرب من الحصول على تصنيف جيد جدا في قطاع البنية التحتية للموانئ بفضل القانون رقم 02-15 فحسب المنتدى الاقتصادي العالمي جاءت المغرب في المرتبة التاسعة من حيث جودة البنية التحتية للموانئ خلال متوسط الفترة (2014-2017) وحسب نفس المصدر فإن المؤشر تم إعداده من خلال استطلاع للرأي قام به المنتدى بالتعاون مع 150 معهدا شريكا وشمل أكثر من 13000 شخصا من 133 دولة في العالم (صندوق النقد العربي، 2019) والجدول التالي يوضح تصنيف بعض دول المجموعة من حيث جودة البنية التحتية للموانئ :

الجدول رقم 1: تصنيف دول المجموعة من حيث جودة البنية التحتية للموانئ

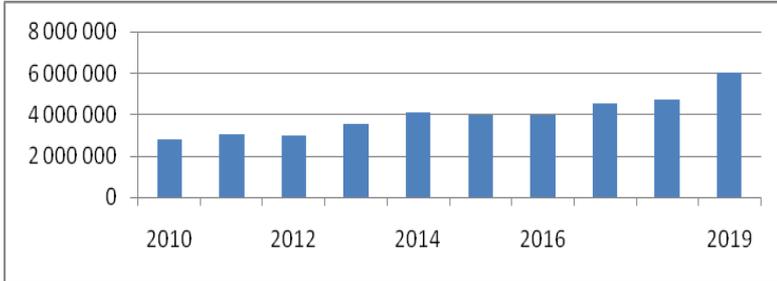
الدولة	التصنيف
الإمارات	2
قطر	4
البحرين	6
سلطنة عمان	8
المغرب	9

10	السعودية
11	تونس
13	مصر
16	الكويت
17	لبنان
19	الجزائر

المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على تقرير تنافسية الاقتصادات العربية الصادر عن صندوق النقد العربي، المنشور على الموقع الإلكتروني: <https://www.amf.org.ae/ar>، تاريخ الإطلاع يوم 2021/2/6.

يوضح الجدول أعلاه تصنيف لعينة من بعض الدول العربية بما فيها المغرب بالمقارنة مع بعض الدول من مختلف أنحاء العالم أمثال: إسبانيا، سنغافورة، الهند، تايلاند، كوريا الجنوبية، تركيا، ماليزيا، البرازيل، ونلاحظ أن المغرب تحصلت على المرتبة التاسعة من مجموع 133 دولة، أما عربيا فاحتلت المرتبة الخامسة بعد الإمارات، قطر، البحرين، سلطنة عمان. كما أشار التقرير إلى أن المغرب قبل 10 سنوات أطلقت مشاريع ضخمة في مجال البنية التحتية حيث تم تدشين ميناء طنجة المتوسط سنة 2007 بسعة 9 ملايين حاوية ثم تضاعفت إلى 4 مرات وبسبب توسيع الميناء تحصل المغرب عام 2014 على المرتبة 16 عالميا في مجال النقل البحري بعد الإمارات التي احتلت المرتبة 15 وإيطاليا المرتبة 14، إسبانيا المرتبة 13 أما فرنسا فجاءت في المرتبة 12، ويرتبط ميناء طنجة المتوسط ب 161 ميناء في العالم في 5 قارات بمجموع 63 دولة، وبسبب ارتباط الموانئ المغربية بمختلف موانئ العالم ارتفعت عدد الحاويات في المملكة بشكل ملحوظ خلال الفترة (2010-2019) من 2800 مليون حاوية حجم عشرون قدما سنة 2010 إلى 6040 مليون حاوية في سنة 2019 والشكل التالي يوضح هذا التطور في عدد الحاويات:

الشكل رقم 1: تطور عدد الحاويات في المملكة المغربية حجم عشرين قدما (بالمليون)



المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على الموقع الرسمي ل"الأونكتاد" المنشور على الموقع الإلكتروني التالي: <https://unctadstat.unctad.org>، تاريخ الإطلاع: 10/03/2021 .

لتوضيح تنافسية الموانئ المغربية قمنا بتجميع بعض المعطيات في الجدول التالي والذي يوضح نوعية السفن (متوسط العمر، متوسط الحمولة الإجمالية، السفينة التي تحتوي على أعلى حمولة) التي تتعامل معها دولة المغرب خلال الفترة (2018-2020):

الجدول رقم 2: تنافسية النقل البحري التجاري في المملكة المغربية

المغرب	متوسط الأيام التي تقضيها السفن في الموانئ	متوسط عمر السفن	متوسط الحمولة الإجمالية للسفن	السفينة التي تحتوي على أعلى حمولة
2018	يوم واحد و 10 ساعات	20 سنة	17 015 طن	214 286
2019	يوم واحد و 13 ساعة	21	17 367	228 741
2020	يوم واحد	19	21 558	232 618

المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على الموقع الرسمي لـ "الأونكتاد" المنشور على الموقع الإلكتروني التالي: <https://unctadstat.unctad.org> ، تاريخ الإطلاع: 10/03/2021 .

من خلال الجدول أعلاه تبين لنا أن متوسط الحمولة الإجمالية للسفن في المغرب قد ارتفع من 17015 طن سنة 2018 إلى 21558 طن في سنة 2020 أي بزيادة تقدر ب 4543 طن مع انخفاض ملحوظ في متوسط عدد الأيام أو الساعات التي تقضيها السفن في الموانئ من يوم واحد و 10 ساعات سنة 2018 إلى يوم واحد فقط في سنة 2020 على الرغم من ارتفاع حمولة السفن التي تعاملت معها المغرب في سنة 2020 والمقدرة ب 232618 طن وقد ركزنا على هذه المعايير لأنها جد مهمة في تقييم تنافسية البنى التحتية للموانئ البحرية في كل دول العالم خاصة مؤشر الخاص بمتوسط عمر السفن لأن الرسو في الميناء لمدة أقصر يعتبر مؤشرا إيجابيا يدل على كفاءة الميناء والقدرة التنافسية التجارية والموانئ التي تكون فيها مدة الرسو في الميناء قصيرة هي الأكثر جاذبية وبالتالي الأكثر تنافسية فدولة المغرب تعتبر من بين أهم الدول الإفريقية الأكثر جاذبية في البنى التحتية للموانئ البحرية إلى جانب مصر وجيبوتي وجنوب إفريقيا .

2. البنية التحتية المينائية للمغرب في أفق 2030 :

تسعى المغرب في أفق 2030 إلى اعتماد إستراتيجية تهدف إلى تحسين الأداء اللوجستي والتأقلم مع التغيرات الاقتصادية والاجتماعية والبيئية والهيمنة على حوض البحر الأبيض المتوسط في التجارة الدولية من خلال توفير بنية تحتية مينائية بمعايير عالمية بالاعتماد على مبدأ تقسيم الأنشطة ما بين موانئ المملكة حيث يتخصص كل ميناء بنشاط معين وذلك حسب موقعه ونوع الأنشطة التجارية الممارسة بالقرب منه .وقد أمنت المغرب هذه الإستراتيجية على أساس أن تقسيم الأنشطة سيولد قيمة مضافة في الناتج الداخلي الخام للبد

ويحد من ظاهرة الاحتكار الموجودة في بعض موانئ المملكة كما سيساهم في تخفيف الضغط على الموانئ الرئيسية كميناء المحمدية وميناء الدار البيضاء، وترتكز الإستراتيجية على 6 أقطاب مينائية نذكرها كإيلي:
-القطب الشرقي: مخصص لأوروبا وحوض البحر الأبيض المتوسط؛
-قطب الشمال الغربي: بوابة للمضييق مع طنجة؛
-قطب قنيطرة-الدار البيضاء: يضم مينائين وهما ميناء المحمدية وميناء الدار البيضاء وكذلك ميناء قنيطرة الأطلسي؛
-قطب دكالة- عبدة: يضم ميناء الجرف الأصفر وميناء أسفي؛
-قطب تانسيفت: يضم المركب المينائي بأكادير؛
-قطب موانئ الجنوب: يضم 3 موانئ رئيسية وهي: طانطان، العيون والداخلة. (agence national des ports, 2020)

ثالثا: منظومة النقل البحري في الاقتصاد الجزائري:

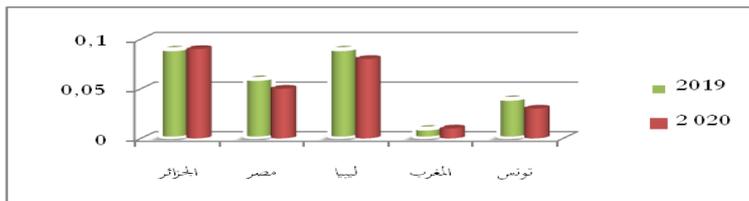
يعتمد الاقتصاد الجزائري بشكل كبير على النقل البحري في التجارة الدولية حيث بلغت النسبة 95٪ لهذا تعد الموانئ الجزائرية أحد أهم العناصر الهامة في منظومة النقل كما أن الجزائر تتمتع بموقع جغرافي هام بسبب امتداد سواحلها على طول 1200 كلم لكن الموقع والثروات الطبيعية أصبحت غير كافيين للارتقاء بركب الدول المتقدمة فالجزائر يحتم عليها الاهتمام أكثر بموانئها البحرية لمواكبة التطور الهائل في حجم التجارة الخارجية من خلال التفكير في إستراتيجية تهدف إلى حماية وتطوير وصيانة البنى التحتية للموانئ البحرية قصد تلبية المتطلبات الحالية والمستقبلية للأفراد في ظل ارتفاع الكثافة السكانية (بلحاج، 2017).
إن طول الشريط الساحلي الجزائري محاط بأحد عشر ميناء تجاريا منها: ثلاث موانئ نفطية (أرزو، سكيكدة، بجاية) وثلاث موانئ رئيسية متعددة الوظائف (الجزائر العاصمة، وهران، عنابة)، اثنان متوسطان الحجم (مستغانم جن جن) وثلاث موانئ صغيرة (الغزوات، تنس، دلس) وكل هذه الموانئ مازالت بعيدة كل البعد عن التطور الملحوظ في البنى التحتية مقارنة بالدول المتقدمة والصاعدة، (setti & mohammed, 2011).

لكن في ثمانينيات القرن الماضي كان لدى الجزائر أسطول بحري الأقوى في دول العالم الثالث وتحصلت على تصنيف عالمي لأول مرة كأحسن 50 أسطول بحري في العالم وكان الأسطول الذي يحمل العلم الجزائري يضم أكثر من 80 سفينة من جميع الأنواع (ناقلات البضائع السائبة ناقلات النفط والغاز ناقلات المواد الكيماوية سفن متعددة الأغراض سفن الدرجة RO-RO) وتم تشغيل الأسطول من قبل شركة الملاحة الوطنية الجزائرية "Cnan" بالاشتراك مع الشركة الجزائرية الليبية "Caltram" وتمكنت هذه الشركة من تشغيل 4 سفن

حاليا يستحوذ الأسطول البحري الجزائري على نسبة ضعيفة جدا لا تتعدى نسبة 3٪ من حجم التجارة الدولية للبضائع (1,4٪ حمولة إجمالية للسلع الصلبة و1,75٪ حركة الحاويات) كما أن الأسطول تراجع بشكل حاد مقارنة بالقرن الماضي فحاليا يتكون الأسطول الوطني من 16 سفينة مقسمة بين 8 سفن تستخدم كناقلات سواث و 4 سفن متعددة الأغراض و 2 سفن درجة تابعة لشركة "Cnan" وسفينة أخرى للدرجة

وناقلة بضائع سائبة تابعة لشركة "Nolis" وهي شركة تابعة لمجموعة "Cevital" ويتم استخدام سفينتين "Nolis" بشكل أساسي لتغطية احتياجات النقل لمجموعة "Cevital" (assoul, 2016) وعلى الرغم من تراجع حصة الجزائر من الأسطول التجاري العالمي مقارنة بثمانينيات القرن الماضي لكن تصنيفها يبقى الأول مغاربيا أحسن من مصر، تونس، المغرب، ليبيا والشكل التالي يوضح حصة كل بلد من الأسطول التجاري العالمي مقارنة بالجزائر خلال الفترة (2019-2020): (Conférence des nations unies sur le commerce et développement(UNCTAD, 2020).

الشكل رقم 2: حصة دول المغرب العربي من الأسطول التجاري العالمي كنسبة مئوية من الدولار الأمريكي



المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على الموقع الرسمي لـ "الأونكتاد" المنشور على الموقع الإلكتروني التالي: <https://unctadstat.unctad.org/>, تاريخ الإطلاع: 15/03/2021.

1. إدارة الموانئ البحرية في الجزائر:

تطور مفهوم إدارة الموانئ البحرية في معظم البلدان النامية خلال السنوات الأخيرة حيث تلجأ هذه الدول إلى تشجيع التمويل الخاص للبنى التحتية للموانئ من خلال إقامة عقد شراكة بين القطاعين العام والخاص وتم تطبيق هذا النوع من الشراكة في العديد من البلدان في إفريقيا فعلى سبيل المثال تم بيع ميناء جيبوتي وموانئ أخرى شرق إفريقيا وغربها كميناء داكار بدولة السنغال وقد اتخذوا هذه الخطوة الإيجابية في عقود الشراكة بسبب نجاحها في الدول المتقدمة لأن عقود الشراكة تساهم في انخفاض نسبة الإنفاق العام على مشاريع البنى التحتية للموانئ وبالتالي انخفاض عجز الموازنة العامة ونسبة الدين العام مع انخفاض معدل التضخم دون أن يصاحبه ارتفاع في معدلات البطالة. وفي تسعينيات القرن الماضي حاولت السلطات الجزائرية خصخصة الأنشطة التجارية الإلكترونية لكن مع الاستمرار في تقديم الخدمة العامة من طرف المسيرين دون تدخل القطاع الخاص ففي سنة 1992 صدر مرسوم رئاسي منح صفة SPA للموانئ التجارية الجزائرية (شركة مساهمة) حتى تمارس مهامها الإدارية بما يتماشى مع تطور النقل البحري وإدارة الموانئ في جميع أنحاء العالم وفي سنة 1998 تضمن القانون البحري بندا مهما ألا وهو إعطاء الحق لكل شخص طبيعي أو معنوي تتوفر فيه

الشروط الكافية الحق في ممارسة الأنشطة التجارية الخاصة بتجارة الشحن والتفريغ والمناولة بعدها تم توقيع مرسوم آخر في سنة 2006 ينص على تحرير الأنشطة التجارية في الموانئ لكن لم يطبق على الرغم من وضوح كل النصوص المتعلقة بإلغاء الاحتكار لأنه تسبب في ضعف إنتاجية الموانئ للحاويات حيث تعتبر الجزائر هي البلد الأدنى في إنتاج الحاويات بحوض البحر الأبيض المتوسط (assoul, 2016) وقد حاولنا تلخيص كل الإصلاحات التي مرت بها الموانئ التجارية الجزائرية من سنة 1962 إلى غاية الفترة الحالية:

الجدول رقم 3: الإصلاح الإداري في الموانئ التجارية الجزائرية

الإصلاحات	الإيجابيات	السلبيات
الإصلاح الأول: الميناء المستقل (1962-1971)	- صلاحيات واسعة جدا في مجال التشغيل والأشغال والسلامة العامة والملاحة	- التقيد بحسابات إدارية - عدم التمتع بالاستقلال المالي
الإصلاح الثالث: (1982-1988)	- الموانئ الجزائرية أصبحت مؤسسات اقتصادية عامة - الاستقلالية المالية	- عدم وجود نصوص تشريعية وتنظيمية تحدد مهام كل هيئة داخل الموانئ
الإصلاح الرابع: (1988-1998)	- إدخال مفهوم المنافسة في الموانئ	- عدم وجود تسهيلات لتشجيع الاستثمار الخاص
الإصلاح الخامس: الفترة الحالية	- الفصل بين أنشطة الخدمات العامة والأنشطة التجارية البحتة	- تعدد النصوص التنظيمية ذات الطبيعة الدورية

المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على المرجع التالي:

Assoul .D(2016), système portuaire et la conteneurisation en algerie-CASBMT, mémoire master en économie du transport, "université de bejaia, p34

2. واقع النقل بالحاويات في الجزائر:

تبنت الجزائر وسيلة النقل بالحاويات سنة 1973 وتم الإشراف عليها من طرف شركة أمريكية تسمى ب"sea-land" وقامت هذه الشركة بتشغيل سفينة "Calgary" وعلى متنها 108 حاوية 20 قدما مخصصة لمنطقة أرزيو وفي عام 1975 تم تفريغ أول حاوية في ميناء الجزائر العاصمة بعد حوالي 20 عاما من المحاولات وفي سنة 1977 تم إدخال الحاويات بشكل نهائي في الجزائر من خلال شركتين أجنبيتين وهما: شركة الشحن البلجيكية "CMB" وشركة الشحن اليوغسلافية "Iaginslov".

إن غياب التشريعات وطول الإجراءات الجمركية وسوء البنى التحتية المينائية وكذلك غياب المعدات واللوازم الأساسية في تشغيل الموانئ كلها أسباب أدت إلى تأخر الجزائر في استخدام الحاويات حيث لم تستخدم الجزائر وسيلة النقل البحري بالحاويات إلا بعد الموافقة سنة 1978 على الاتفاقية الجمركية المؤرخة في 18 ماي 1956 بجنيف وبعدها قامت الجزائر بإنشاء أول خط نقل بحري منتظم للحاويات يربط ميناء "anvers" في بلجيكا بميناء الجزائر العاصمة. ومنذ ذلك الوقت تم تعزيز الخطوط وتنوعها إلى شمال أوروبا وجنوبها وكذلك أمريكا الشمالية والشرق الأوسط ومنذ سنة 1978 حتى الفترة الحالية ارتفع النقل بالحاويات كما هو الحال في

العديد من الموانئ الأخرى في مختلف أنحاء العالم والمنافسة قوية وفي تزايد مستمر لأن الكل يسعى إلى الحصول على أكبر نسبة ممكنة من حركة المرور من خلال توفير أفضل التكنولوجيا وإنفاق الملايير من الدولارات للاستثمار في مشاريع البنى التحتية للموانئ البحرية .

تم استغلال حركة النقل بالحاويات من قبل عدد قليل من المنظمات والشركات الوطنية مثل: Eniem، Enpc، Naftal Enp، Sns، Mdn ، Pca ، وأهم الموانئ الجزائرية الرئيسية التي تمر عبرها معظم الحاويات إن لم يكن كلها هي موانئ الجزائر العاصمة، وهران، بجاية، سكيكدة، عنابة وتوفر الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة "Cnan" والمختصة في السلع غير الهيدروكربونية نسبة 40٪ من حركة الحاويات ويوجد خطوط أجنبية تقدم خدمات الحاويات للموانئ الجزائرية لكن تستخدم السفن التقليدية بسبب تقلص عمق الغاطس .

إن العديد من السفن الحديثة غير قادرة على الرسو في الموانئ الجزائرية هذا ما دفع بعض المصدرين الأجانب إلى استخدام سفن التغذية في مراكز الشحن القريبة من الحدود الجزائرية مثل موانئ إسبانيا وموانئ إيطاليا وكذلك ميناء طنجة المتوسط بالمغرب وكل هذا يؤدي إلى ارتفاع تكاليف النقل بالإضافة إلى طول متوسط فترات تفريغ البضائع عند وصولها إلى الموانئ الجزائرية (بن عيسى، 2015).

وفقا للبنك الدولي بلغت تكلفة استيراد حاوية في الجزائر 1176 يورو في عام 2011 وارتفع السعر إلى 1186 يورو عام 2014 أما عن تكلفة تصدير الحاوية بلغ 1133 يورو سنة 2011 وتعتبر تكلفة استيراد وتصدير الحاوية في الجزائر أقل سعر مقارنة باقتصاديات جنوب الصحراء الكبرى إلا أنها أعلى بكثير مقارنة بجيرانها في المغرب العربي فعلى سبيل المثال تكلفة استيراد حاوية في المغرب تقدر ب 865 يورو وتكلفة التصدير تعادل 531 يورو وفي تونس 718 يورو وتكلفة التصدير و 812 يورو وتكلفة الاستيراد (assoul, 2016).

من خلال ما سبق نلاحظ أن البنية التحتية للموانئ البحرية تؤثر بشكل مباشر على اقتصاد الدولة فكلما شيدت بنوعية جيدة ستؤدي إلى ارتفاع عائدات البلاد من العملة الصعبة إلا في الجزائر لأنها تعتبر مصدر رئيسي للخسائر المالية بسبب غرامات التأخير الناتجة عن عدم احترام مواعيد الشحن والتفريغ المتفق عليها بين المستورد الجزائري والمصدر الأجنبي ففي ميناء الجزائر العاصمة لوحده يتم تسجيل ما بين 25 حتى 30 سفينة يوميا وكلما تم تحرير السفينة في أقل من الوقت المتوقع قد يحصل المستورد الجزائري على مكافأة وتعد بمثابة معيار لقياس جودة الخدمات في الموانئ البحرية لكن معظم المستوردين والمصدرين الجزائريين وحتى الشركات الوطنية النشطة في مجال التجارة الخارجية يتجاهلون هذه المعلومة فالحكومة الجزائرية تتحمل خسارة لا تقل عن 3 ملايين دولار سنويا بسبب التأخر المتعمد وغير المتعمد في الموانئ الجزائرية فغرامات التأخير تمثل خسارة فادحة ومتكررة في الاقتصاد الجزائري فكل الموانئ الجزائرية وقفت عاجزة عن الالتحاق بركب التطورات في الحركة التجارية المتسارعة .

وحسب تقرير مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD)، فإن الجزائر لا زالت بعيدة عن الاندماج في الاقتصاد العالمي، لأن جودة البنى التحتية للموانئ البحرية الجزائرية لا تسمح بربط البلاد بشبكات الملاحة

العالمية، وقد اعتمد UNCTAD على معايير خاصة لحساب جودة البنى التحتية من خلال خمسة مكونات هي كالتالي: (banque mondiale, 2019)

- عدد السفن.
 - وسعة الحاويات.
 - السعة القصوى للسفينة.
 - جودة الخدمات
 - عدد الشركات النشطة في تشغيل سفن الحاويات.
- كلما اقترب المؤشر من 100 دل على قوة ارتباط البلاد بالموانئ العالمية والعكس صحيح، فقد بلغ مؤشر ارتباط موانئ الجزائر مثلا سنة 2005 بالموانئ العالمية 9.72، وهو أفضل من تونس والمغرب وجيبوتي، أما مصر فجاءت في المرتبة الأولى في شمال إفريقيا بمؤشر قدر ب 49.23، ومتفوقة على دولة الإمارات العربية المتحدة التي وصلت إلى مؤشر يقدر ب39.22.

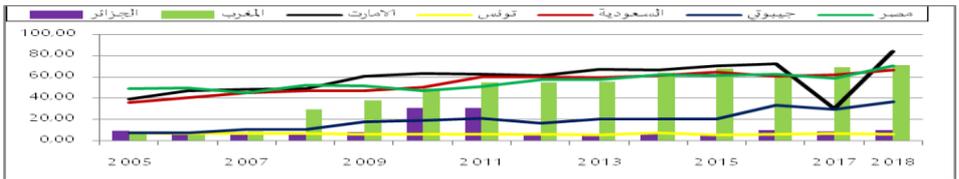
- في الفترة ما بين (2006-2011):

تغيرت السيناريوهات في قطاع البنى التحتية للموانئ البحرية، وأولت الدول العربية اهتماما أكبر بموانئها البحرية، وكان هذا واضحا من خلال ارتفاع مؤشر ارتباط موانئ كل من دولة الإمارات والمغرب ومصر وجيبوتي والسعودية والجزائر بالموانئ العالمية، ففي الإمارات ارتفع المؤشر من 39 سنة 2005 إلى 62 سنة 2011، أما المغرب فمن 8 إلى 55 لنفس الفترة، والسعودية من 36 سنة 2005 إلى 59 سنة 2011، وجيبوتي من 7 إلى 21، أما الجزائر فقد شهدت افتتاح موانئ جديدة وتوسعة بعض الموانئ القديمة، وعليه فقد ارتفع مؤشر ارتباط موانئها بالموانئ العالمية من 9 سنة 2005 إلى 31 سنة 2011.

- في الفترة ما بين (2011-2018):

شهدت هذه الفترة انخفاض مؤشر ارتباط موانئ الجزائر بالموانئ العالمية من 31 سنة 2011 إلى 10 سنة 2018، أما تونس فظل مؤشرها ثابتا عند مستوى 6 على عكس المغرب التي عرفت تحسنا ملحوظا لموانئها، وجاءت في المرتبة الثانية في الدول العربية بعد الإمارات العربية المتحدة متفوقة على السعودية وجيبوتي والجزائر وتونس ومصر، فقد ارتفع مؤشر المغرب من 55 سنة 2011 إلى 71 سنة 2018.

الشكل رقم 3: مؤشر ارتباط بعض الموانئ العربية بموانئ العالم (القيمة القصوى في 2004=100)



المصدر: من إعداد الباحثين من خلال تجميع إحصائيات البنك الدولي لمؤشر ارتباط موانئ دول الشرق الأوسط بموانئ العالم.

رابعاً: البنية التحتية للموانئ والاستثمار الأجنبي المباشر في مصر:

يتيح الموقع الإستراتيجي لمصر فرصة متميزة للوصول إلى الأسواق العالمية بفضل العديد من الحوافز التي توفرها اتفاقيات التجارة العالمية وتستفيد منها الأنشطة العاملة في مصر كما أن نسبة 8٪ من التجارة العالمية تمر عبر قناة السويس لأن وقت وتكلفة الشحن أقل في مصر وتستغرق 7 أيام أقل إلى الولايات المتحدة من الصين وتكلفة 50٪ أقل مقارنة بدولة الإمارات ووفقاً للتقرير الصادر عن بنك "راند ميرشانت" بجنوب إفريقيا احتلت مصر المرتبة الأولى في مؤشر جاذبية الاستثمار باعتبارها الوجهات الأكثر جذباً للاستثمار في إفريقيا سنة 2019 بمعدل 6,41 وقد أخذ التقرير عدة معايير في التصنيف من بينها جودة البنى التحتية كما صنف التقرير مصر في المرتبة الثانية في جودة البنى التحتية بمعدل 7,7 وقد سبق لمصر تشييد بنية تحتية بأيادي أجنبية واعتبرت من أهم البنية التحتية الاقتصادية في القرن التاسع عشر وهي قناة السويس (Egypt. Ranking in International Reports, 2020)

تعتبر القناة من أهم البنى التحتية الموجودة في منطقة المينا وأحد أهم المعابر البحرية، لأنها تربط بين البحر الأبيض المتوسط في بور سعيد والبحر الأحمر في السويس، وهي أول ممر مائي اصطناعي ازدواحي المرور يستخدم في السفر والتجارة، وأقصر وصلة بين الشرق والغرب. فقد منح محمد سعيد (1854-1863) في عهده حق الامتياز لفرنسا لحفر وتشغيل القناة لمدة 99 عاماً، واستغرق بناء القناة 10 سنوات من سنة 1859 حتى سنة 1869، وافتتحت لأول مرة للملاحة الدولية في نوفمبر عام 1869 بعد تمكن الدبلوماسي الفرنسي "FERDINAND DE LESSEPS" من إقناع والي مصر محمد سعيد باشا، فأصدر هذا الأخير في 20 نوفمبر 1854 منح هذا الدبلوماسي حق إنشاء الشركة العالمية لقناة السويس البحرية وتشغيل القناة لمدة 99 عاماً ابتداء من تاريخ الافتتاح، ومنح الشركة بدون أدنى مقابل جميع الأراضي اللازمة لشق القناة البحرية. وفي 15 ديسمبر 1858، تأسست الشركة العالمية لقناة السويس برأس مال قدر بـ 200 مليون فرنك فرنسي. وفي سنة 1965، قام الرئيس الراحل جمال عبد الناصر بتأميم الشركة العالمية لقناة السويس بعد انتهاء عقد الامتياز الممنوح للشركة الفرنسية، وكانت خصائص القناة عند افتتاحها كما يلي:

- طولها بين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر 164 كلم.

- عمقها 7.50 متر.

- عرضها عند القاع 22 متراً

- عرضها عند مستوى سطح الماء 25 متر.

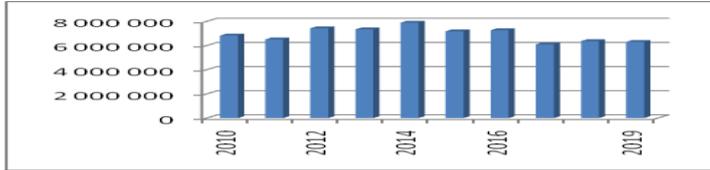
- الغطس المسموح به للسفن العابرة (22، 25 قدماً). (صلاح، 2018).

وقد أبرمت مصر على مر التاريخ صفقات هامة لتمويل المشاريع في مختلف قطاعات البنى التحتية نذكر منها 3 مشاريع لإنتاج الطاقة في أواخر التسعينات وأوائل الألفية الثانية وفي الفترة (2007-2016) قدرت قيمة المشروعات الممولة ب 11,8 مليار دولار أمريكي واحد منها في قطاع البنية التحتية للموانئ(ميناء دمياط الدولي) ولم يحظى قطاع البنية التحتية للموانئ إلا بنسبة قليلة جدا مقارنة بباقي القطاعات ووفقا للتقرير الصادر عن مؤتمر مجموعة الدول العشرين "G20" بعنوان "نظرة استشرافية عالمية على البنية التحتية" ستواجه مصر فجوة كبيرة في تمويل البنية التحتية للموانئ في المدى البعيد.

1. كفاءة البنية التحتية للموانئ في المصرية:

يبلغ إجمالي طول الساحل المصري حوالي 3000 كم (1000 كم على البحر الأبيض المتوسط ، 2000 كم على البحر الأحمر) وتمتلك مصر العديد من الموانئ بمختلف أنواعها منها 09 موانئ تجارية رئيسية(الإسكندرية، الدخيلة، بور سعيد ، سفاجا، شرق بور سعيد، دمياط، الأدبية، السويس، السخنة) وستة موانئ تجارية عامة وموانئ غير رئيسية و 67 ميناء متخصص مع وجود 09 موانئ جافة ويعتبر ميناء الإسكندرية من أهم الموانئ في البلاد حيث استقبل عام 2005 حوالي 26٪ من إجمالي السفن أما عن كفاءة الموانئ في عمليات الشحن والتفريغ فقد تحسنت بشكل ملحوظ مقارنة بالقرن الماضي ففي سنة 1995 تعاملت مصر مع 435 ألف حاوية حجم عشرين (ghoneim & helmy, 2010) قداما وارتفع العدد حاليا إلى 6306 مليون حاوية في سنة 2019 والشكل التالي يوضح تطور عدد الحاويات في الموانئ المصرية خلال الفترة(2010-2019):

الشكل رقم 4: تطور عدد الحاويات حجم عشرين قداما(بالمليون)



المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على الموقع الرسمي ل"الأونكتاد" المنشور على الموقع الإلكتروني التالي: <https://unctadstat.unctad.org>، تاريخ الإطلاع: 15/03/2021

من خلال الشكل أعلاه نستنتج أن الحكومة المصرية قد قامت بتطوير موانئها مقارنة بفترة التسعينات وقد مس هذا التطور الجانب الخدماتي للموانئ وكذا صيانة البنية التحتية لكن تبقى الموانئ المصرية تعاني من نقص الصيانة على الرغم من أن هذه الخدمة مفتوحة للشراكة مع المستثمر المحلي والأجنبي فما زالت المساحات في الموانئ ضيقة وعمق المياه غير قادر على استيعاب السفن الحديثة وهذا ما أثر بشكل سلبي على مردودية موانئ كل من بور سعيد والإسكندرية ودمياط فعلى سبيل المثال يبلغ عمق مياه ميناء دمياط الدولي 11,3 متر و 12 متر فقط في ميناء الإسكندرية مع مساحة أرضية محدودة بلغت 720م² فالبنية التحتية للموانئ

المصرية متخلفة عند مقارنتها بموانئ أخرى عربية مثل تونس، الأردن، المغرب، السعودية، قطر، الإمارات، لكنها في وضع أفضل بالمقارنة مع تركيا والجزائر.

إن المنافسة القوية في التجارة العالمية تفرض على مصر تحسين جودة البنية التحتية لموانئها من أجل تعزيز صادراتها لأن الموانئ البحرية حاليا أصبحت تؤثر على موازين القوى السياسية والاقتصادية نظرا لاستحواذها على 60٪ من حركة البضائع، مما يجعلها محركا رئيسيا في نشاط الحركة التجارية، ومع الأحداث المتنامية التي وقعت على الساحة السياسية والاقتصادية داخل قطاع البنى التحتية للموانئ البحرية بسبب المنافسة الإقليمية اجتهدت مصر في تحقيق أرقام لا بأس بها في النقل البحري نذكرها كما يلي: (ghoneim & helmy, 2010)

متوسط حجم التداول السنوي لحاوية بحجم عشرين قدما حوالي 7 مليون.

متوسط حجم التداول السنوي للبضائع حوالي 150 مليون طن.

إجمالي عدد الأرصفة 188 بطول إجمالي 35 كم.

أقصى عمق للقناة الملاحية 20 متر بميناء الدخيلة.

إجمالي عدد السفن التي عبرت قناة السويس 17,550 سفينة بحمولتها 1,041,573 طن (عام 2017).

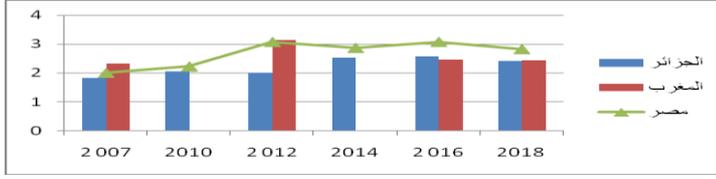
إجمالي عدد سفن الأسطول التجاري المصري 117 سفينة (حتى ديسمبر 2017).

إجمالي حمولة الأسطول التجاري المصري 1.1 مليون طن (حتى ديسمبر 2017).

2. الخدمات اللوجستية في الموانئ المصرية :

تتعامل الموانئ البحرية المصرية مع أكثر من 65٪ من الصادرات المصرية وأدت الجهود الأخيرة التي قمتها بها مصر في إصلاح خدمات الموانئ وصيانة البنية التحتية إلى تحسينات كبيرة مقارنة بالماضي حيث كانت تكاليف مناولة حاوية في ميناء الإسكندرية أعلى بنسبة 30٪ من الموانئ الموجودة في حوض البحر الأبيض المتوسط. وتشير مؤشرات كفاءة الموانئ كمتوسط الأيام التي تقضيها السفن في الموانئ والرسوم الإجمالية لنقل الحاويات أن مصر متأخرة مقارنة بالمنافسين الآخرين مما يقلل من تنافسية الصادرات المصرية ويزيد من تكاليف المعاملات للتجار علاوة على ذلك فإن البنية التحتية للموانئ البحرية في مصر تسبب خسارة في الإيرادات التي كانت من الممكن أن تحدث فقرة نوعية في الدخل القومي للاقتصاد المصري من خلال الاستفادة من الميزة النسبية الطبيعية لمصر كمركز إقليمي للشحن العابر لكن تبقى مصر هي الأحسن في دول شمال إفريقيا في مؤشر أداء الخدمات اللوجستية كما هو موضح في الشكل التالي:

الشكل رقم: 5 مؤشر أداء الخدمات اللوجستية في بعض دول شمال إفريقيا



المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على الموقع الرسمي لـ "الأونكتاد" المنشور على الموقع الإلكتروني التالي:
<https://unctadstat.unctad.org> ، تاريخ الإطلاع: 15/03/2021

يوضح الشكل أعلاه مؤشر أداء الخدمات اللوجستية خلال الفترة (2007-2018) من خلال تقييم نوعية البنية التحتية للتجارة والنقل مثل الموانئ والسكك الحديدية والطرق وهذه البيانات مستقاة من استقصاءات مؤشر أداء الخدمات اللوجستية التي أجراها البنك الدولي بالاشتراك مع مؤسسات أكاديمية ودولية وشركات تابعة للقطاع الخاص وقد غطت جولة الاستقصاء حوالي 1000 وكيل دولي للشحن مع الاعتماد على مؤشر للتصنيف يتراوح بين واحد (منخفض للغاية) وخمسة (مرتفع للغاية) ونلاحظ أنه خلال الفترة (2007-2018) كان مؤشر أداء الخدمات اللوجستية في مصر أحسن من الجزائر والمغرب مع تراجع طفيف في المؤشر من 3,07 سنة 2012 إلى 2,86 سنة 2018 ثم تلتها المغرب فبعدما سجلت أعلى مؤشر للخدمات اللوجستية والمقدر بـ 3,14 سنة 2012 انخفض إلى 2,43 في سنة 2018 أما عن الجزائر فلم يتعدى مؤشر الخدمات 2,42 لكن تحسنت الخدمات اللوجستية مقارنة بسنة 2007 بعدما عرفت مؤشر جد ضعيف والمقدر بـ 1,83 (banque mondiale, 2019).

3. الموانئ المصرية في أفق 2030:

تهدف الحكومة المصرية في أفق 2030 إلى جعل موانئها أكثر جاذبية على المستوى الإقليمي والعالمي وذلك من خلال تحويل مصر إلى مركز تجاري عالمي للطاقة والتجارة والخدمات اللوجستية مع الاستفادة من موقع مصر الإستراتيجي على سواحل البحرين: البحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط كما تسعى في المدى البعيد إلى ربط الموانئ بالمناطق التي تعرف حركة تجارية من خلال مختلف شبكة الطرق البرية.

إن تطوير وتحسين القدرة التنافسية للنقل البحري المصري لا يتم إلا من خلال تحقيق التكامل بين الموانئ المصرية ولتحقيق هذه الغاية قامت مصر برسم إستراتيجية لتطوير موانئها وجعلها قادرة على التكيف مع المتغيرات المحلية والإقليمية وقد اختصرنا بعض التي تهدف تلمح مصر بلوغها في أفق 2030 كالتالي: (ministry of transport , 2018)

- الالتزام بتطبيق أحدث التطورات في الموانئ العالمية من خلال تبادل الخبرات .

-إدخال مفهوم الذكاء الاصطناعي في الموانئ المصرية.

-تطوير وتشغيل وصيانة البنية التحتية للموانئ البحرية مع توفير التمويل اللازم لتحديث الأسطول البحري بالتعاون مع القطاع الخاص.

-زيادة كفاءة الموانئ من خلال زيادة أعماق الممرات وأرصفتها الشحن لأن الموقع الجغرافي لم يعد عامل جذب في اختيار خطوط الملاحة .
--إنشاء محطات جديدة بمختلف أنواعها(بضائع عامة، حاويات، بضائع سائبة)مع مراعاة الاحتياجات الفعلية لكل ميناء.
-تطوير نظام الشحن والتفريع للتقليل من زمن تواجد السفن في الموانئ .

II. الخلاصة:

تناولت هذه الورقة البحثية معالجة إشكالية ما مدى إمكانية تأثير البنية التحتية للموانئ البحرية على الخدمات اللوجستية وحصة الدولة من التجارة الدولية فمن خلال الدراسة التحليلية لهذا الموضوع بالاعتماد على معالجة الوضعية الحالية والسابقة لمنظومة النقل البحري في كل من المغرب والجزائر اتضح لنا أن الإصلاحات العميقة في المغرب قد نجحت على أساس أن المغرب تحصلت على تصنيف عالمي في قطاع البنية التحتية للموانئ البحرية حسب المنتدى الاقتصادي العالمي أما بالنسبة للجزائر فعلى الرغم من اعتمادها على الموانئ بنسبة 95٪ في التجارة الدولية لكن مازالت بعيدة كل البعد عن التطورات العالمية في هذا المجال فالنقل البحري الجزائري هو الأعلى في حوض البحر الأبيض المتوسط والأدنى في مناولة الحاويات مقارنة بمصر والمغرب، كما استنتجنا أن الموانئ المصرية مازالت مصنفة ضمن موانئ الجيل الأول لأنها غير قادرة على استقبال السفن الحديثة وهذا على الرغم من تعاون القطاع الخاص في مصر مع القطاع العام في تطوير وصيانة البنية التحتية للموانئ.

ومن خلال الدراسة لهذا الموضوع والتحليل المسبق لجميع العناصر المكونة لهذا المقال تم الإجابة على الفرضيات كالتالي:

-الفرضية الأولى القائلة بأن الاهتمام بالموانئ يجعلها منطقة جذب للتجارة العالمية فقد توصلنا إلى أن الاهتمام بالموانئ من خلال صيانتها وتطويرها من ناحية الخدمات ومحاربة البيروقراطية في التسيير من خلال تسهيل الإجراءات الجمركية وعمليات الاتصال وتقليل بقاء السفن في الموانئ لساعات قليلة كلها عوامل تساهم في تحسن الأداء اللوجستي وحصول على مراتب عالمية في تنافسية البنية التحتية للموانئ؛

-الفرضية الثانية ومفادها أن نقص المعدات وتقلص عمق الغاطس مع تواجد الموانئ بالقرب من المحيط الحضري تعتبر كعوامل أساسية تؤثر بصورة مباشرة على الأداء بالميناء ومن ثم على القدرة التنافسية للميناء وكذا القدرة الاستيعابية لمحطات الحاويات بحيث تنعكس كفاءة المعدات المستخدمة في عمليات الشحن والتفريع على زمن مكوث الشحن في الميناء وعليه كفاءة عمليات الشحن والتفريع تعتبر أيضا أحد المحددات الأكثر تأثيرا على كفاءة منظومة النقل متعدد الوسائط.

- تم الخروج ببعض الاستنتاجات التالية:

-تشييد البنية التحتية بمعايير عالمية يعمل على تحقيق الميزة التنافسية بالموانئ حيث تواجه معظم الدول تغيرات جوهرية فالموقع الجغرافي حاليا أصبح غير كافي لأن الموانئ تتعرض لمنافسة متزايدة نتيجة التغيرات التكنولوجية نظرا لتطور الفكر اللوجستي للموانئ.

معظم الموانئ العربية تفتقر إلى البنية التحتية والفوقية المناسبة لاستقبال السفن ذات الحجم الكبير باستثناء الموانئ الخليجية كموانئ دبي العالمية.

لم تشهد الموانئ الجزائرية أي تطور يسمح لها بالحصول على مراتب متقدمة في تصنيف التنافسية للموانئ البحرية باستثناء موانئ مصر وبعض موانئ المملكة المغربية كميناء طنجة المتوسط وهذا بسبب ضخامة الاستثمارات في هذا القطاع.

- خرجنا بتوصيات نذكرها كالتالي:

-تحفيز القطاع الخاص على المشاركة مع القطاع العام في تشييد البنية التحتية للموانئ بتقديم معفزات مالية وإلغاء الشروط التعجيزية.

-تشييد البنية التحتية للموانئ بنوعية جيدة وقادرة على الصمود لصالح الأجيال القادمة مع صيانتها بحيث كلما كانت النوعية جيدة أعطت مردود اقتصادي جيد.

-بناء البنية التحتية للموانئ بعيدا عن التجمعات السكنية تجنباً لمشكل توسيع الطاقة الاستيعابية والتي غالبا ما واجهته معظم دول العالم.

- الإحالات والمراجع:

- *agence national des ports*, (2020),(Consulté le 05/2/2021, <https://www.anp.org.ma>).
- *assoul, d. systeme portuaire et la conteneurisation en algerie-CASBMT . memoire master en economie du transport* , Bejaia, Algerie , 2016 pp34-35 .
- *banqu mondiale*, (2019),(Consulté le 10/03/ 2019: <https://donnees.banquemondiale.org/>).
- *Conférence des nations unies sur le commerce et développement(UNCTAD* (2020),(Consulté le 16/ 02/2021, r <https://unctadstat.unctad.org>).
- *Egypt Ranking in International Reports*, (2020), (Consulté le 15/ 03/ 2021, sur <https://www.investinegypt.gov.eg/english>).
- *ghoneim, a., & helmy, o. Maritime Transport and Related Logistics Services in Egypt.*, international centre for trade and sustainable development, 2010.
- *la reforme portuaire marocaine une evolution dans le secteur portuaire marocain mais au dessous des attentes .revue des etudes et recherches en logistique et developpement*, 2019 .

- les ports algeriens dans la mondialisation:la fin du paradox? *revue geographique des pays mediterraneens*, 2011 , pp.85-93 .
- *ministry of trasport* (2018) , maritime trasport , (Consulté le 20/ 03/ 2021, sector: <http://www.emdb.gov.eg/images/front/>).
- setti, M., & mohammed, f. z , les ports algeriens dans la mondialisation:la fin du paradox? *revue geographique des pays mediterraneens* , 2011 , pp. 85-93.
- shawky, z., & nawar, z. the requirements of agile pricing to build a competitive maritime sector. *business administration,economics & political science*. the british university in egypt. 2020.
- systeme portuaire et la conteneurisation en algerie-CASBMT, *memoire master en economie du transport* ,Bejaia,Algerie, 2016 . pp.34-35.
- zekri, n., & naouar, a. la reforme portuaire marocaine une evolution dans le secteur portuaire marocain mais au dessous des attentes. *revue des etudes et recherches en logistique et developpement* , 1 (5), 2019. pp. 62-63.
- عبد القادر صلاح،(2018)، *قناة السويس المصرية*. مكتبة الإسكندرية ، المنشور على الموقع الإلكتروني: <https://www.bibalex.org>، تاريخ الإطلاع : 15 / 03/ 2021.
- حياة بن عيسى، تطوير الموانئ وصيانتها واقع الموانئ الجزائرية، *مجلة الدراسات القانونية والسياسية* (1). 2015.
- خديجة بلحاج،. النظام القانوني لتسيير الموانئ البحرية في الجزائر، *مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية*، 1 (4) ، 2017، صفحة 1.
- صندوق النقد العربي. *تقرير تنافسية الاقتصادات العربية* (العدد الثالث)، 2019. صفحة 36.