

واقع النقل بالحاويات في الجزائر ودوره في النقل متعدد الوسائط في ظل المنظومة اللوجستية.

The reality of container transport in Algeria and its role in multimodal transport Under the logistics system

د: مصداق راضية¹، د: بن ناصر عبد الحميد²، ط/د: جمال شنوف³

Messedaa radhia¹, Bennaceur abdelhamid², Chennouf Djamel

¹ جامعة فرحات عباس، سطيف، messedaa.radhia@gmail.com

² جامعة الجزائر 3، soufi.dz@hotmail.fr

³ جامعة سوسة، تونس، djamelchennouf383@gmail.com

تاريخ النشر: 2020/12/ 31

تاريخ القبول: 2020/12/ 19

تاريخ الاستلام: 2020/11/ 24

ملخص: يعتبر النقل البحري أحد المرتكزات الأساسية للنقل الدولي لما يوفره من اقتصاديات الحجم والتكلفة المنخفضة المتعلقة بحركة السلع والخدمات عبر الدول، حيث يساهم بأكثر من 80% من نشاط التجارة الدولية، وقد هدفت الدراسة إلى إبراز واقع النقل بالحاويات عبر الموانئ الجزائرية، وذلك من خلال تسليط الضوء على الجهود المبذولة من طرف السلطات الجزائرية في إطار توفير متطلبات هذا النوع من النقل، وذلك بتتبع مسار القطاع خلال الفترة (2010-2018).

وقد توصلت الدراسة إلى أن الدولة الجزائرية أبرمت العديد من اتفاقيات الشراكة مع المستثمرين الأجانب، والتي انعكست إيجاباً على زيادة كفاءة أنشطة الموانئ الجزائرية، ولكنها لا تزال ضعيفة وتتطلب المزيد من التحسين والتطوير للارتقاء بها إلى مستوى المعايير الدولية مما يسمح لها بتحقيق ميزة تنافسية دولية.

كلمات مفتاحية: قطاع النقل، اقتصاديات النقل، التنمية الاقتصادية.

تصنيف JEL: N77, O47, R41

Abstract: Maritime transport is one of the main pillars of international transport, which provides economies of scale and low cost related to the movement of goods and services across countries. It contributes more than 80% to international trade activity. This study aimed to highlight the reality of container transport through Algerian ports by highlighting the efforts made by the Algerian authorities in providing for this type transport, as well as tracking its evolution in the period 2010-2018.

The study concluded that the Algerian state has entered into several partnership agreements with foreign investors, which reflected positively on increasing the efficiency of Algerian port activities, but they are still weak and require further improvement and development to raise them to international standards, which allows them to achieve international competitive advantage.

Keywords: transport; economics of transport; economic development.

Jel Classification Codes: R41 ; O47 ; N77

Résumé : Le transport maritime est l'un des principaux piliers du transport international en raison de ses économies d'échelle et de son faible coût liés à la circulation des biens et services entre les pays, contribuant à plus de 80% de l'activité commerciale internationale, et l'étude visait à mettre en évidence la réalité du transport par conteneurs à travers les ports algériens, en soulignant les efforts des autorités algériennes pour fournir les exigences de ce type de transport en suivant le secteur au cours de la période (2010-2018).

L'étude a révélé que l'Etat algérien a conclu plusieurs accords de partenariat avec des investisseurs étrangers, qui ont eu un impact positif sur l'augmentation de l'efficacité des activités portuaires algériennes, mais qu'il reste faible et nécessite davantage d'amélioration et de développement pour les élever aux normes internationales, leur permettant d'obtenir un avantage concurrentiel international.

Mots-clés: Secteur des transports, Économie des transports, Développement économique

Jel Classification Code: R41 ; O47 ; N77

المؤلف المرسل: مصداق راضية، الإيميل: messedaa.radhia@gmail.com

1. مقدمة:

يلعب النقل دورا رئيسا في سبيل التنمية الاقتصادية والاجتماعية للدولة، حيث تتأثر خطى النمو الاقتصادي تأثرا جوهريا بمدى كفاءة أنظمة النقل، ولهذا فقد ازدادت أهمية النقل في الوقت الحاضر لأنه يعمل على ربط جميع المناطق الإنتاجية في العالم مع بعضها البعض، وتحريك البضائع المختلفة من أماكن إنتاجها أو بيعها إلى أماكن استهلاكها، مما يزيد من قيمتها الاقتصادية وهو ما شجع زيادة التبادل والتوسع في التجارة الدولية.

إن التطورات الهائلة في التجارة الدولية التي أعقبت مبدأ تحرير التجارة وظاهرة العولمة وثورة التكنولوجيا المتجددة، والتطورات التي تشهدها وسائط النقل أدت بالضرورة إلى ضرورة حدوث تكامل بين وسائط النقل المختلفة مما أدى إلى انتقال العالم من النقل أحادي الواسطة إلى النقل متعدد الوسائط الذي أصبح أحد المقومات الأساسية لمفهوم الإدارة اللوجستية الحديثة باعتباره نظام مادي متكامل للنقل الدولي، يعمل على الربط بين المشروع الإنتاجي كمركز عرض وبين الأسواق التي تتعامل معها كمركز طلب، وذلك باستخدام سلسلة متصلة الحلقات ما بين وسائل النقل المختلفة البرية والبحرية والجوية، والتي تتفاعل وتتكامل في اتساق زمني ومكاني لا تعوقه المسافات الجغرافية، أو الفواصل الزمنية، وكل هذا جعل منه وسيلة مثالية لإشباع حاجة التجارة الدولية من نظام عالي الأداء ومنخفض التكاليف لنقل البضائع إلى مصدرها الأخير في الوقت المحدد وفي المكان المحدد، وبجالة جيدة، وبالتالي ضمان تقديم خدمة النقل من الباب إلى الباب.

يعتبر النقل البحري من أهم أنواع النقل بصفة عامة، والنقل الدولي بصفة خاصة، وهذا لما يوفره من اقتصاديات الحجم والتكلفة المنخفضة المتعلقة بحركة السلع والخدمات، وبالتالي أصبح قائد حركة التدفق السلعي عبر الدول المختلفة حيث يساهم بأكثر من 80% من نشاط التجارة الدولية، وتعد الموانئ البحرية من أهم الدعامات التي تقوم عليها صناعة النقل البحري، فهي تمثل بوابة الدولة مع العالم الخارجي وحلقة الوصل بين وسائل النقل بمختلف أنواعه، وفي ظل التطورات المتسارعة والمتلاحقة في قطاع النقل البحري، فقد ساهم استخدام الحاويات كوسيلة نقل نمطية لنقل البضائع في تحقيق التكامل بين مختلف وسائط النقل، وفي إعطاء مكانة متميزة للنقل البحري، مما دفع بالدول لمواكبة التطورات التي يشهدها نظام النقل بالحاويات من خلال البحث في تطوير البنى التحتية للموانئ والمعدات والسفن ومختلف الخدمات اللوجستية المرتبطة بها، وبالتالي تفعيل آليات النقل التكاملية بين الوسائط المختلفة، والجزائر بحكم موقعها الجغرافي في منطقة البحر الأبيض المتوسط تعتبر من أهم الخطوط البحرية المستعملة للنقل بالحاويات عبر العالم، وهو ما يدفعنا لطرح الإشكالية التالية:

ما دور النقل بالحاويات عبر الموانئ الجزائرية في تفعيل النقل متعدد الوسائط؟

وللإجابة على هذه الإشكالية قسمنا مداخلتنا إلى المحاور التالية:

المحور الأول: النقل متعدد الوسائط في ظل المنظومة اللوجستية

المحور الثاني: نظام النقل بالحاويات بالموانئ في الجزائر.

أهمية البحث: تنبع أهمية دراستنا من كون أن النقل البحري أصبح ذو بعد دولي، ووسيلة للهيمنة باعتباره أهم صور النقل الدولي الذي اتسع مفهومه ليصبح صناعة قائمة بذاتها تساهم في خلق الثروة، وأداة فعالة وقاطرة أساسية لتحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة خاصة في ظل تسارع عمليات التجارة البحرية الدولية.

أهداف البحث: يعتبر النقل البحري من أكثر القطاعات الاقتصادية تأثرا بتطور الاقتصاد العالمي، وهذه الدراسة تهدف إلى تحليل وضعية الموانئ الجزائرية ومدى مساهمتها في تنشيط عمليات النقل البحري، ومنه ترقية عمليات التجارة الخارجية. وبالأخص إلى إبراز واقع النقل بالحاويات عبر الموانئ الجزائرية بحكم الموقع الجغرافي المتميز للجزائر في منطقة البحر الأبيض المتوسط، وذلك من خلال تسليط الضوء على الجهود المبذولة من طرف السلطات الجزائرية في إطار توفير متطلبات هذا النوع من النقل، وكذا تتبع مسار تطوره خلال الفترة (2010-2018).

1. النقل متعدد الوسائط في ظل المنظومة اللوجستية.

1.1 مفهوم النقل متعدد الوسائط: يعتبر النقل متعدد الوسائط نظام مادي متكامل يبدأ من المواد الخام إلى غاية المستهلك في سلسلة واحدة متكاملة و متناسقة الحلقات و نجد أن النقل متعدد الوسائط فكرة قديمة و ليست جديدة منذ أن مارس الإنسان التجارة البحرية مع استعمال الممرات النهرية و الطرق البرية فهو يعتبر من السمات الأساسية للنقل الدولي الحديث، إذ أن اغلب شركات الخطوط الملاحية العالمية لجأت إلى التكامل الراسي الأممي حيث أن حوالي 90% من التجارة العالمية تنقل بحرا وهو ما دفعها إلى تشغيل النقل البحري والجوي والخدمات اللوجستية من أجل تحقيق احتياجات المستهلك. وبظهور الثورات والمفاهيم الحديثة للوجستيك منها: ثورة الحاويات، ثورة التسليم في الوقت المحدد وذلك من خلال الاعتماد على تكنولوجيا الحاسوب في التنسيق بين برامج الانتاج وعمليات الشحن والنقل والتصدير؛ ثورة نظام التبادل الإلكتروني للبيانات (E.D.I)، كل هذا المفاهيم أثر على مفهوم النقل، وجعله يتجاوز مجرد نقل البضائع من ميناء إلى ميناء إلى عمليات متكاملة من الباب إلى الباب، مع ضرورة التنسيق بين حلقات النقل من طرق برية، سكك حديدية موانئ ونقل جوي وشبكات تبادل المعلومات إلخ (فرحان، 2004، صفحة 21).

وفي السنوات الأخيرة، ونظر للطور الكبير في وسائل النقل ومعداته، فقد تعددت التسميات التي تطلق على هذا الفكر الحديث في النقل فسمي النقل المخترق، والنقل من الباب إلى الباب، وسمي كذلك النقل المشترك، أو النقل المتكامل، وأخيرا النقل متعدد الوسائط، وهو مفهوم النقل الحديث، ويمكن تعريفه على أنه: "النقل الذي يتم باستخدام أكثر من وسيلة من وسائل النقل في نقل بضائع ما من مكان إلى آخر" (عبد الوهاب، بدون تاريخ النشر، صفحة 1). وبالتالي يعد نظام النقل المتعدد الوسائط تكنولوجيا جديدة في مجال النقل مصمما لتسهيل انتقال السلع بين نقطتين في بلدين مختلفين تحت مسؤولية قانونية واحدة، وهو نظام للنقل عبر الحدود، يستهدف تسهيل تدفق حركة النقل، باستخدام وسائط نقل مختلفة منسقة وفق منهج ثابت ومستقر (زنبوعة، 2006، صفحة 250)، ولقد أوضح مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) مفهوم النقل متعدد الوسائط، وأرسى قواعده عام 1980 وعرفه على أنه: "نقل بضائع بواسطة مختلفتين على الأقل من وسائط النقل، على أساس عقد نقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما يأخذ فيه متعدد النقل الدولي متعدد الوسائط البضائع في حراسته إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر مقابل اجر متفق عليه وفي ظل بوليصة تأمين واحدة" (محمود، 2010، صفحة 362). وحسب هذا التعريف يتكون النقل من ثلاثة مكونات:

- وسائط النقل: البحر، الطريق البري، الجو، السكك الحديدية، الممرات المائية؛
- وسائل النقل: السفينة، القطار، الشاحنات، الصندل، مراكب الملاحة النهرية، الطائرات؛
- وحدات التحميل النمطية للبضاعة: الحاوية، الطبلية.

كما يجب أن يتضمن مفهوم النقل متعدد الوسائط العناصر التالية (كاكي، و يحيوي، 2018، صفحة 77):

- ✓ ضرورة أن يشتمل عقد النقل على واسطتي نقل على الأقل لا يشترط أن يكون بين الواسطتين الواسطة البحرية؛
- ✓ أن يكون النقل دوليا أي يتجاوز الحدود السياسية لدولة ما إلى داخل الدولة الأخرى؛
- ✓ أن يعهد لجهة واحدة مسؤولية تنظيم النقل خلال أنماط النقل المختلفة أمام أصحاب البضائع في مقابل أجرة نقل لكافة مراحل النقل؛
- ✓ أن تصدر وثيقة نقل واحدة لكافة مراحل النقل تكون بديل لسند الشحن فيما لو تم الشحن بطريق البحر أو تذكرة نقل في الأحوال التي يتم فيها النقل بالجو،
- ✓ عقد نقل للبضائع لا للأشخاص.

2.1 أهمية النقل متعدد الوسائط: تأتي أهمية هذا النظام استجابة للمتغيرات العالمية في المجالات الاقتصادية والتجارية، وقد برزت أهميته حديثا بمناسبة ظهور فكرة النقل الشامل، التي تستند إلى النظر إلى عمليات النقل الدولي من وجهة شاملة في إطار لوجستيات التجارة الدولية، حيث يشمل أنشطة متعددة ترتبط بالإنتاج والتوزيع والتخزين بكفاءة عالية وتكلفة اقتصادية،

ومن ثم فإن النقل متعدد الوسائط يستهدف ضمان انسيابية ومرونة حركة البضائع من خلال سلسلة نقل متكاملة وبسعر واحد وفي وقت مضبوط، إذ يعمل على تدفق التجارة من مركز العرض إلى مركز الطلب في تدفق واحد مستمر دون عوائق من خلال استعمال سلسلة متصلة من وسائل النقل البحرية، البرية، الجوية، التي تتفاعل في اتساق مكاني وزماني لا تعوقه الفجوات الجغرافية أو الفواصل الزمنية، مما يسمح بزيادة كفاءة وسائل النقل، وتخفيض تكلفة النقل للبضائع على المستويات الإقليمية والدولية والجدول الموالي يوضح أهمية النقل متعدد الوسائط مقارنة بأنواع النقل الأخرى:

الجدول رقم (01): مقارنة بين النقل متعدد الوسائط والأحادي الوسائط

النقل متعدد الوسائط	النقل الأحادي الوسائط
خدمة مباشرة وميسرة للشاحن	تعدد مرات الشحن وتعبئتها
خدمات التزامن المحكم	صعوبة ضبط التوقيت
الترشيد في اختيار وسيلة النقل وخط سير الرحلة	جمود في اختيار وسيلة النقل
تكامل عمليات النقل بأقل التكاليف	تعدد عمليات النقل مع زيادة التكاليف
التعامل مع متعهد واحد للنقل	التعامل مع متعاملين متعددين
مسؤولية واحدة في مواجهة الشاحن	تعدد المسؤولية بتعدد وسائل النقل
وثيقة نقل واحدة	تعدد وثائق النقل
تخفيض حجم المخزون والوصول إلى المخزون الصفري لليقين من خدمات النقل المتكاملة	زيادة حجم المخزون لعدم اليقين من الخدمات المختلفة واحكام السيطرة عليها
تقليل تلف وضياع البضائع	كثرة ما تتعرض له البضائع من التلف والخسارة والضياع
تحقيق مبدأ سرعة تسليم البضائع	طول زمن رحلة البضائع حتى تصل إلى يد المستهلك

المصدر: عصام الدين علي بدوي، تطوير النقل الدولي متعدد الوسائط في الدول العربية ودور النقل البري، جامعة الدول العربية، اتحاد الموانئ البحرية. ومع ظهور الحاوية برزت أهمية النقل متعدد الوسائط وتعاظم دوره في التجارة الدولية ولا يمكن النظر إلى النقل متعدد الوسائط بدون الانتباه إلى المنظومة المتكاملة التي يمارس في إطارها هذا النقل، وتأتي أهميته من الاستجابة للمتغيرات العالمية في مجال الاقتصاد و التجارة و الصناعة و من المزايا التي تعود على كل من صاحب البضاعة والناقل والاقتصاد القومي: (بسام مصطفى، 2005، صفحة 47)

- تعاظم الاتجاه نحو تحقيق تكامل وسائط النقل على المستوى العالمي وتعد إدارة أنشطة النقل والتكلفة اللوجستية؛ حيث أصبح النقل متعدد الوسائط جزء من السلسلة اللوجستية، فمن خلال خفض تكلفة لوجستيات النقل يمكن خفض تكلفة السلعة في الأسواق، من خلال تدفق وتخزين البضائع وخدمات الشحن والمعلومات ذات الصلة من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك لأغراض تتفق مع احتياجات المستورد أو المورد؛
 - تحقيق المبدأ الاقتصادي في عالم الصناعة والتجارة المتمثل في الوقت المحدد ويعني وصول المادة الخام إلى أماكن التصنيع في الوقت المحدد وبالكميات المحددة لإنتاج وتصنيع منتجات يتم تسليمها إلى أماكن الاستهلاك عبر البحار و عبر القارات؛
 - ابتكار طرق و أساليب جديدة لتنسيق عمليات النقل لرفع وزيادة فعالية النقل وخفض تكاليفه على المستويين الدولي والإقليمي؛
 - إن النقل متعدد الوسائط يتيح الفرصة للحصول على أسعار لكل حاوية و ليس على أساس سعر لكل نوع من البضائع، ويعتبر ذلك ميزة مهمة لا سيما للبضائع ذات القيمة المرتفعة؛
 - انخفاض التكلفة وتحقيق السرعة في نقل السلع باستعمال أكثر من وسيلة نقل بشكل متكامل.
- ومنه فاستخدام أكثر من وسيلة من وسائل النقل في صورة متكاملة في نقل البضائع يؤدي حتما إلى الاستفادة من المزايا التي تتمتع بها كل وسيلة من حيث التكلفة والسرعة والأمان، ومن ثم فإن النتيجة النهائية هي الحصول على خدمة نقل بتكلفة أقل وبجودة أعلى مع الاستخدام الأمثل لوسائل النقل مقارنة بالحالة التي تنقل فيها البضائع خارج سلسلة النقل متعدد الوسائط مما يؤثر بالإيجاب على الاقتصاد القومي في صورة خفض في إجمالي تكلفة نقل البضائع على المستوى القومي.

3.1 متطلبات تفعيل نظام النقل متعدد الوسائط: لقد أصبح لزاماً على كل الدول التي ترغب في جذب شركات النقل العالمية وجعل أراضيها ممراً للمنتجات الدولية، تطبيق نظام النقل المتعدد الوسائط ولتطبيقه بصورته الكاملة والصحيحة، لا بد من تحديد مقوماته يجب تحقيق عدة متطلبات تعتبر من أهم الركائز اللازمة لتفعيل هذا النظام فمنها ما يتعلق بمتطلبات خاصة بوسائل النقل ومتطلبات لوجستية، ومنها ما يتعلق بمتطلبات قانونية.

أولاً: المتطلبات الخاصة بوسائل النقل: إن تطور ونمو التبادل التجاري بين الدول ولاسيما المتجاورة يفرض تطوير في وسائل النقل من حيث السرعة والحجم والعدد، وذلك لتتلاءم مع تطبيق نظام النقل متعدد الوسائط

- النقل البحري: تعتبر الموانئ البحرية الحلقة الأهم ضمن سلسلة النقل الدولية بسبب انخفاض تكاليفه مقارنة بباقي وسائل النقل مع إمكانية الاستفادة من اقتصاديات الحجم الكبير للنقل، فبعد تهيئة البنية التحتية المناسبة يصبح المرفأ المكان المناسب للقيام بعمليات التفريغ والتخزين والانتقال إلى نمط آخر من النقل، كما ظهرت الموانئ المحورية وهي موانئ حاويات تستقبل السفن العملاقة وتقدم كافة الخدمات اللوجستية لذا على سلطات الموانئ تطوير و تسهيل الإجراءات التنظيمية والإدارية وتعزيز بنية الموانئ من ساحات، أرصفة وتزويدها بالمعدات اللازمة للرفع من كفاءتها خاصة فيما يخص النقل بالحاويات. وبالنسبة للسفن ينبغي أن تنسجم أوضاعها من حيث السلامة والبناء مع المواصفات العالمية، كما يجب أن تندمج الشركات الملاحية الصغيرة في كيانات كبيرة، وذلك لمواجهة المنافسة الشديدة من قبل الشركات المماثلة لها في العالم؛
- النقل البري: للنقل البري دور هام في منظومة النقل متعدد الوسائط حيث تكمن أهميته في المزايا النسبية التي يحققها من خلال الشحنات التي تستطيع تحقيق خدمة النقل من الباب إلى الباب، وذلك لكونها أكثر وسائل النقل مرونة. أما بالنسبة للسكك الحديدية فتكمن أهميتها من خلال تحقيق اقتصاديات الحجم الكبير.

ولكي يتم تفعيل النقل البري في نظام النقل متعدد الوسائط يجب توافر شبكة من الطرق عالية الجودة تربط بين الموانئ الرئيسية والمدن المختلفة، كما يجب أن يتوافر أسطول من الشاحنات عالية الكفاءة وخصوصاً الشاحنات التي تنقل الحاويات وذلك من أجل تحقيق السرعة في عمليات الشحن والتفريغ وكذلك لتحقيق مستوى أمان جيد عند نقل البضاعة (زنبوعة، 2006)، أما بالنسبة للنقل بالسكك الحديدية فهو ينافس النقل البحري من حيث السعة والحجم والتكلفة، ولكي يتم تفعيله في النقل متعدد الوسائط فإنه يجب أن يتوافر على شبكة جيدة ومتطورة تربط ما بين الموانئ ومحطات متخصصة لتداول البضائع والموانئ الجافة، ويتم ذلك من خلال وضع دراسة شاملة لشبكة السكك الحديدية، وتحديث التشريعات الخاصة بهذا النوع من النقل وخصوصاً ما بين الدول المتجاورة (باسم صليبة، 2016، صفحة 465)؛

- النقل الجوي: يعد النقل الجوي جزء من منظومة النقل متعدد الوسائط ولكي يتم تفعيله يجب أن تتوافر على أسطول من الطائرات الحديثة، كما يجب أن تكون المطارات قريبة من أماكن التصنيع ومن الموانئ الرئيسية، وأن يتم تجهيز المطارات بمحطات تجميع وشحن وتوزيع البضاعة، وبالرغم أن النقل الجوي يستخدم بنسبة ضئيلة بنقل البضاعة مقارنة مع أنماط النقل الأخرى، إلا أنه ضروري في بعض الأصناف سريعة التلف وغالية الثمن.

ثانياً: الإطار القانوني والتشريعي: إن النقل الدولي يتطلب عبور البضائع أكثر من دولة و لكل دولة أنظمة جمركية مختلفة لذا إقامة بنية تحتية للنقل متعدد الوسائط لا تكفي بل يجب وضع بنية قانونية وتنظيمية موحدة، من خلال إبرام اتفاقيات دولية تتضمن قواعد موحدة تلتزم بها جميع الدول الأعضاء، " توضح طبيعة المسؤوليات التي تقع على عاتق أطراف النقل المتعدد الوسائط ومداه وحدودها، وتقييم التوازن بين حقوق والتزامات كل طرف و فيما يخص من وثائق، وشكلها وحجتها في الإثبات وفي حال النزاع. (خطاب، بدون تاريخ النشر، صفحة 274) " ومن أهم الاتفاقيات الدولية نجد الاتفاقية الدولية الخاصة بنقل البضائع برا عام 1956 واتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بالنقل المتعدد الوسائط لعام 1980 .

ثالثاً: نظام تبادل البيانات والمعلومات الكترونياً: تحتل النظم الحديثة لوسائل الاتصال (التبادل الالكتروني للمعلومات) المرتبة الأولى في تبادل البيانات عن طريق أجهزة الإعلام الآلي والبرامج الالكترونية وبذلك أصبحت تكنولوجيا المعلومات والبرمجيات تلعب دوراً كبيراً في أنشطة النقل واللوجستيات من خلال القضاء على التأخيرات التي تنتج عن المبالغة في الأعمال

الورقية، كما تزيد من كفاءة استخدام تسهيلات النقل، بالإضافة إلى تحقيق تخفيضات في التكاليف والنفقات عبر مراحل عملية النقل. والنظام المعلوماتي يقتضي تصميم بوابة معلوماتية لخدمات النقل تشارك فيها كافة الأطراف الفاعلة ذات العلاقة من وكلاء الشحن وجمارك وسلطات محلية ومحطات لوجستية، ويجب أن يقوم النظام على قاعدة بيانات تتضمن كافة المعلومات المطلوبة عن الخدمات اللوجستية (هرمز، عماد الدين، و سامر، 2016، صفحة 332)

4.1 النقل متعدد الوسائط في ظل المنظومة اللوجستية: تعتبر إدارة اللوجستيك مجالا حديثا نسبيا، وعلم يمزج بين علوم الادارة والمجالات التقليدية الأخرى مثل التسويق والإنتاج والإدارة المالية، قد ظهر مصطلح إدارة السلسلة اللوجستية لأول مرة سنة 1982 وهو يشير إلى "عملية تحقق التكامل بين مجموعة من الأنشطة تبدأ من المورد وتنتهي عند المستهلك النهائي من خلال تقديم مزيج من السلع والخدمات والمعلومات بما يحقق قيمة مضافة من وجهة نظر عملاء المؤسسة (المصطفى و العبد، 2003، صفحة 125).

ومنه فمفهوم اللوجستيات يربط بين جميع هذه الأنشطة في وقت واحد لأنه يهتم بالرقابة على جميع أنشطة النقل والتخزين التي تسهل تدفق المنتج من مرحلة الحصول على المواد الخام حتى مرحلة وصوله في شكله النهائي الصالح للاستعمال إلى العملاء والمستهلكين في الوقت المناسب والمكان المناسب والشكل المناسب وبأقل تكلفة ممكنة (صابر، 2008، صفحة 13). أما العملية اللوجستية فتتضمن تلك الخدمات والأنشطة المادية الخاصة بتحريك السلع، وتوفير الخدمات اللازمة لدعم ذلك، وتسليم البضاعة في ظل إدارة شاملة لهذه الخدمات ككل وما يتبعها من أنشطة مختلفة (لقواق، 2018). ومنه فالأنشطة اللوجستية تعمل على تنظيم عملية تدفق المواد الأولية من مناطق التوريد حتى وصولها في شكل منتج نهائي إلى الأسواق، ويمكن أن تشمل جميع أو بعض الأنشطة التالية: الشراء والإمداد، المخازن والتخزين، الرقابة على المخزون، المرور والنقل، مناولة المواد والمنتجات، التعبئة والتغليف، الاتصالات الخاصة بالتوريد والتوزيع، التنبؤ بالطلب، التخلص من الخردة أو المنتجات المعيبة، خدمة العملاء، إدارة نظام المعلومات الإدارية (المصطفى و العبد، 2003، صفحة 11).

وفي مجال النقل فتعرف لوجستيات النقل بأنها: "مجموع الأنشطة والخدمات التي تضمن حركة ناجعة للبضائع والمعلومات بين وحدات الإنتاج ومراكز التصنيع والتخزين وأماكن العبور والاستهلاك (خالد، 2005، صفحة 131)". ويتضمن هذا التعريف خدمات النقل والتخزين والتجميع واللف وتوقعات العرض والطلب والعمليات الإدارية والمالية والجمركية، والصيانة والإصلاح، تبادل المعلومات والوثائق، وبالتالي يعد النقل متعدد الوسائط أحد أهم المقومات الأساسية لمفهوم الإدارة اللوجستية الحديثة باعتباره النشاط الذي يربط بين المشروع الإنتاجي أو الخدمي وبين الأسواق التي يتعامل معها (أسواق المواد الخام وأسواق السلعة أو الخدمة التي ينتجها المشروع).

وهنا يكمن دور اللوجستيات في الربط بين عناصر النقل والتوريد المادي، والتوزيع المادي في ظل العملية الإنتاجية، و في ضبط مستوى المخزون إلى الحد التجاري الأدنى لتقليل من تكاليف الاحتفاظ بمخزون كبير من السلع في انتظار تصريفها، لان المخزون يعتبر عاملا هاما في كل مرحلة من مراحل الإنتاج أي منذ بدء شراء المواد الخام حتى إتمام تجهيز السلعة المنتجة، فالمخزون الزائد عن الحاجة يعطل جزءا من رأس المال العامل، ويشغل مساحة زائدة في المستودع أو الساحة، كما انه قد يعرض البضاعة المخزنة للتلف. ومنه نجد أن الناقل الدولي متعدد الوسائط يضمن إتمام عمليات التوريد المادي للمنتجات تامة الصنع إلى سوق المستهلك في التوقيت المتفق عليه وبأقل تكلفة ممكنة مما يحقق المنافسة للمشروعات التي تعتمد على هذه اللوجستيات في الأسواق، فكفاءة خدمات النقل أمر بالغ الأهمية للأنشطة اللوجستية ككل لأنه إذا لم يتم توزيع المنتجات بشكل فعال وفي الوقت المناسب سوف يؤدي ذلك إلى ارتباك في سلسلة الإمداد الذي سيكون له تأثير سلبي كبير على إجمالي التكلفة اللوجستية وكذلك خدمة العملاء، فالنقل يمتص نسبة تصل حوالي 50% من إجمالي تكلفة الأنشطة اللوجستية والتي تزيد عن تكلفة أي نشاط آخر باستثناء تكلفة المواد الخام، ولقد وصلت التكلفة اللوجستية إلى 7% من إجمالي قيمة المبيعات بالدول المتقدمة، بينما في الدول النامية ما زالت في حدود 30% (البحراوي، 2016، صفحة 159). كما تتجلى أهمية النقل متعدد الوسائط في مساهمته في تطور التجارة الدولية من خلال نظام اللوجستيات ودوره في إيصال المنتج من الباب إلى

الباب، وضمان وصول البضاعة سالمة دون أن يتخلى مؤمن البضائع عن المسؤولية، وتحقيق تكاليف إجمالية أقل للشحنة، والإسراع في إتمام عمليات التخليص الجمركي بفضل استخدام اللوجستيات الالكترونية، ترشيد وخفض النفقات من خلال السيطرة والرقابة المتكاملة، وتقصير الوقت اللازم للإجراءات، والمساهمة في تحقيق ميزة تنافسية للبضائع والمنتجات المنقولة. لذا تعتبر المنظومة اللوجستية الدعامة الرئيسية لتطوير وتنشيط نظام النقل متعدد الوسائط من خلال تحقيق الأهداف التالية: تخفيض تكاليف النقل إلى أدنى مستوى، تقليص آجال التخزين والنقل لغاية وصولها إلى المستهلك، دمج أنماط النقل مع بعضها وضمان تنقل البضائع من وسيلة لأخرى دون آجال إضافية، تقديم خدمات إضافية للبضائع، تأمين المرونة في اختيار أفضل وسائل النقل والعمل على سلامة وأمن نقل البضائع وتقليص المدة الزمنية التي تفصل بين طلب البضاعة والحصول عليها إلى أدنى مستوى وحسب تجارب الدول في مجال النقل هناك ارتباطا وثيقا بين النقل متعدد الوسائط ولوجستيات النقل ولا يمكن تطوير أحدهما دون الآخر (خالد، 2005، صفحة 112). ولهذا أصبح النقل متعدد الوسائط جزءا لا يتجزأ من العمليات المتكاملة لضمان توريد المواد الخام والإنتاج والتخزين والتوزيع بالكميات المناسبة في المواعيد المطلوبة وبأقل تكلفة ممكنة، وللتحكم في مكونات العمليات المتكاملة والاستفادة من كثافة رأس المال وتعظيم إنتاجية المعدات من الضروري تطبيق قواعد المنظومة اللوجستية.

2. نظام التحوية وأهميته في ظل النقل متعدد الوسائط:

1.2 نظام النقل بالحاويات: تسابق الناقلون في إيجاد أحسن الحلول من أجل نقل آمن ومريح في نفس الوقت، واعتمدوا في سبيل ذلك على التكنولوجيا، فابتدع الناقلون استخدام الحاويات كوسيلة نمطية لشحن البضائع بكل أنواعها (الجافة، السوائل، الغازات)، والتي يمكن نقلها بالحاويات في إطار النقل البحري أو الجوي أو البري بنوعيه الطرقي والسككي وحتى النهري، وقد أثبت هذا النوع من النقل توفير متطلبات عملية النقل البحري، مثل المحافظة على البضائع، وتوفير الوقت القياسي في شحن وتفريغ السفينة، فالنقل بالحاوية طريقة استحدثتها الحاجة الاقتصادية لأنها تقدم خدمات سريعة وأمنة أفضل مما كان عليه الحال في ظل النقل التقليدي. وبهذا أصبح النقل بالحاويات عن طريق البحر عبارة عن ثورة تكنولوجية خلال السبعينيات والثمانينيات، ذلك أنه قدم دفعا قويا في استخدام التكنولوجيا في عمليتي الشحن والتفريغ، وهو ما أدى إلى زيادة إنتاجية السفينة بسبب التقليل من زمن مكوثها ساعات معدودة في الميناء. وأصبحت شركات النقل البحري تتجه أكثر فأكثر نحو التركيز على استعمال أعداد قليلة من الرحلات وذات أحجام أكبر، خاصة مع بناء السفن العملاقة وهذا يعود إلى الانتشار الواسع لاستخدام الحاويات كأداة لنقل جميع أنواع البضائع، وبهذا فقد أحدث نظام النقل بالحاويات ثورة وتغيير جذري في مجال النقل والتجارة الدولية.

الحاوية أداة نقل ذات طابع دائم، وهي صلبة بما يكفي ليتسنى استعمالها مرارا وتكرارا، وهي مصممة خصيصا لتسهيل نقل البضائع خلال واحدة أو أكثر من وسائط النقل من دون الحاجة إلى تحريك البضائع الموجودة بداخلها، كما يتناسب تصميمها مع معدات المناولة، إضافة إلى كونها مصممة بشكل يسهل عمليات التعبئة والتفريغ (باسم صليبة، 2016، صفحة 466)، وبالتالي فنظام النقل بالحاويات هو: "نظام لنقل البضائع باستخدام حاويات الشحن (حاويات قياسية) المصنوعة من الحديد، وبمواصفات قياسية ويتم نقلها وتخزينها بكفاءة عبر مسافات طويلة ويمكن أيضا نقلها ما بين السفن والقطارات والعربات المخصصة بدون فتحها ويتم ترقيمها بشكل قياسي سهل التعرف عليه عن طريق أنظمة الكترونية.

ومع بداية انتشار الحاويات في النقل البحري، أصبحت عملية نقل البضائع أشبه ما تكون بنقل للبضائع من الباب إلى الباب، حيث يتم تحوية البضاعة في مخازن البائع ويتم تسليم الحاوية في مخزن أو مستودع المرسل إليه، وبالتالي فإن استخدام الحاويات غير مفاهيم عديدة في النقل حيث أصبحت سلسلة النقل التي كانت تبدأ وتنتهي بالميناء، أما الآن فإن سلسلة النقل تبدأ من مناطق إنتاج المواد الخام إلى أن يصل المنتج للمستهلك ولكن هذا الأسلوب من النقل لا يتحقق إلا باستعمال وسيلة النقل التي تقل الحاوية المعبئة في اليابسة برا إلى ميناء الشحن، لنقلها بحرا في السفينة، لتقابلها الطريقة نفسها في ميناء التفريغ، وهي العملية التي تتعدد فيها وسائط النقل؛ من نقل بري وبحري وجوي ونهري. ولهذا فقد أثر نظام النقل بالحاويات على المفهوم التقليدي للميناء ليظهر ما يعرف بنهائي الحاويات تحقيقا لمبدأ النقل من الباب إلى الباب الذي لا يعتمد على شرط توفر

مواصفات خاصة بالسفينة أو الميناء فقط، بل تتعدى إلى توفير شبكة لوجيستية للنقل، من وسائل النقل البرية والطرق وشبكة السكك الحديدية ليتناسب مع النقل متعدد الوسائط.

2.2 مميزات النقل بالحاويات: أحدث نظام النقل بالحاويات ثورة في صناعة النقل البحري سواء بالنسبة للسفينة أو الميناء أو معدات التداول ووسائل النقل، وتطور نظام النقل الدولي المتعدد الوسائط بكل أبعاده، حيث تضمن نظام الحاويات في جوهره نقل البضاعة من المنبع إلى المصب، وقد تم الاتفاق على التوحيد القياسي الدولي للحاويات (الأبعاد، الحمولة الإجمالية، المواصفات، أساليب اختيارها ووضع الاعلامات عليها...) وذلك لما يحققه من قابلية الاستبدال فيما بينها، وتوفير منهج مشترك بين شبكات النقل المختلفة بين مختلف الدول، مما يعزز من فعالية النقل بمراحله المختلفة، وتأمين استخدام أمثل للاستثمار في السفينة والحاويات.

وبهذا شهد النقل البحري تغيير جوهري باستخدام الحاويات، و ذلك بهدف أساسي وهو أن يصبح أكثر ملائمة للنقل من الباب إلى الباب، حيث أصبحت تعبئة البضائع في الحاويات ضرورة عالمية للمبادلات التجارية الدولية من خلال المزايا العديدة التي يوفرها والتي من أهمها (الشيخ صالح، 2013، صفحة 40):

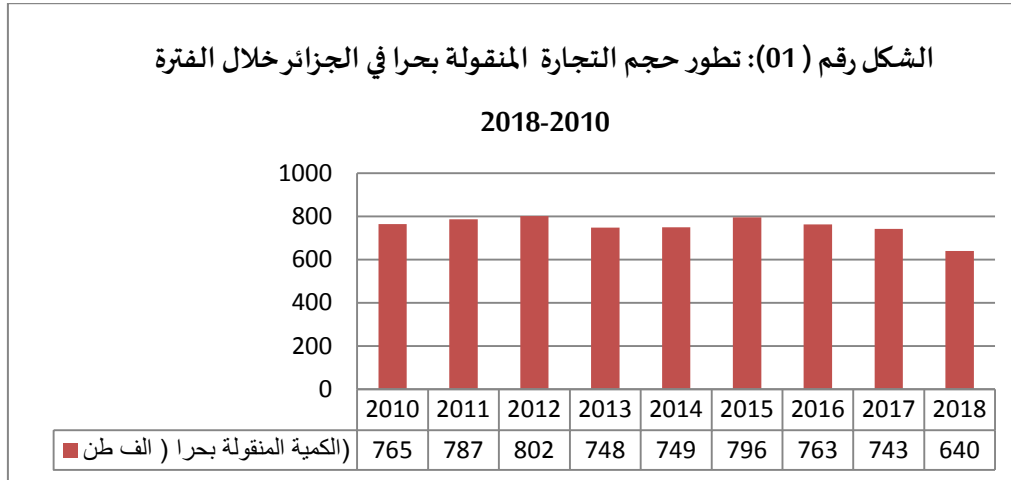
- تجميع البضائع في حاوية واحدة يقلل من مخاطر تلف وضياع البضائع المخزنة، كما أن هيكل الحاوية الصلب وأقفالها المغلقة بإحكام يقلل من مخاطر تعرض البضائع للضياع والسرقة؛
- تقوم فكرة توحيد الحمولة في الحاويات على تقليل عدد مرات المناولة في الموانئ أو في مراكز إعادة الشحن إلى حدها الأدنى، بحيث بدلا من مناولة تلك الوحدات بشكل مجزأ فإن مناولتها تتم بشكل موحد في وحدة واحدة، وبالتالي السرعة في تداول الحاوية في الموانئ مما يتيح زيادة في سرعة دورة السفينة وتقليل زمن بقاءها في الميناء، وقد أثبتت الدراسات الاقتصادية أن النقل متعدد الوسائط بالحاويات يختصر المسافة اللازمة لتمام عملية النقل بنسبة 15% مقارنة مع القيام بنقل نفس الحاويات على مراحل منفصلة وذلك من خلال اختزال الوقت أثناء عملية التفريغ وإعادة الشحن للحاويات في الموانئ وكذا توفير الوقت في إعادة استصدار وثائق الشحن لكل مرحلة من المراحل وما يترتب عليه من عراقيل بسبب التفاوض على كل مرحلة على حدا ؛
- تخفيض تكاليف النقل بسبب تخفيض تكاليف الشحن والتفريغ، وخفض عدد مرات التداول، كما يساعد ذلك على سرعة ومرونة تداول وانتقال البضائع إلى عدد أكبر من العملاء، وبالتالي سرعة التسليم؛
- توفر الحاوية للشاحن الجهد والمال في عملية تغليف البضائع، باعتبار الحاوية تمثل وسيلة تغليف مثالية، بما يمنح للمؤمن الثقة من حفظ وسلامة البضائع، وهو ما يسمح بتخفيض تكاليف التأمين على البضائع وبالتالي تخفيض التكلفة الإجمالية لأجرة النقل.

واعتبارا لهذه الامتيازات وأخرى فقد احتلت الحاوية ونظام النقل بسفن الحاويات حجر الزاوية في منظومة النقل الدولي المتعدد الوسائط وسلسلة لوجستيات التجارة الدولية.

3. تطور نظام النقل بالحاويات في الموانئ الجزائرية: يتكون المركب المينائي الوطني من 13 ميناء تجاريا، ميناءان متخصصان في المحروقات وهما بيطوة وسكيكدة (الميناء الجديد)، ثلاثة موانئ مختلطة (البضائع العامة والمحروقات) وهي أرزيو، بجاية وسكيكدة (الميناء القديم)، أما الموانئ المتبقية فهي متعددة الوظائف تركز في نشاطها على نقل البضائع المختلفة وتتضمن ثلاثة موانئ صغيرة (الغزوات، دلس، تنس)، تسيّر عن طريق مجمع الخدمات المينائية SERPORT SPA والذي يضم مجموع الشركات المسيرة للموانئ بمختلف أنواعها.

النظام الاقتصادي الجزائري نظام مقيد، أي نظام يعتمد على الإمدادات الخارجية ؛ حيث 80٪ من التجارة الخارجية للجزائر وخاصة الواردات تمر عبر البحر، وبالتالي لهذا القطاع أهمية كبيرة للاقتصاد الوطني إذ بلغ إجمالي حجم الحركة المسجلة خلال السنة المالية 2016 التي قدمتها وزارة النقل أكثر من 128 مليون طن مقارنة بـ 100 مليون طن لعام 2000 بزيادة قدرها 28 ٪ وبالتالي تشكل الموانئ التجارية الجزائرية مراكز للاستيراد والتصدير، موزعة على طول الشريط الساحلي 1200 كلم ممتد من

شرق المغرب إلى غرب تونس، حيث يساهم النقل البحري في التجارة الخارجية للجزائر بحوالي 95%، وأغلب المبادلات باتجاه دول الاتحاد الأوروبي وهو ما يدل على أهميتها كعامل حيوي في تنشيط التجارة الخارجية وضمان النقل البحري للبضائع تصديرا واستيرادا بالكفاءة اللازمة وفي الوقت المناسب مما يساهم في تنمية الاقتصاد الوطني وهو ما توضحه بيانات الشكل الموالي:



المصدر: من إعداد الباحثة بالاعتماد على البيانات المتوفرة على الموقع الإلكتروني www.unctadstat.unctad.org ، تاريخ الاطلاع عليه: 2020/01/28

ومن خلال الشكل (01) نلاحظ أن كمية التجارة المنقولة بحرا عرفت ارتفاعا ملحوظا سنة 2012 لتصل 802 ألف طن مقارنة ب 765 ألف طن سنة 2010 وذلك تلبية لمتطلبات الاستهلاك الوطني، لتعرف بعدها تذبذبا في الانخفاض تزامنا مع تذبذبات أسعار النفط التي تعتبر المصدر الرئيسي للدخل الوطني، لترفع سنة 2015 لتبلغ 796 ألف طن ثم تبدأ في الانخفاض من جديد منذ سنة 2016 وذلك تزامنا مع سياسات التقشف التي اعتمدها الدولة الجزائرية من خلال تخفيض استيراد المواد الكمالية لتصل إلى 640 ألف طن سنة 2018.

وفي مجال النقل بالحاويات فقد عرفت الجزائر تطور ملحوظ منذ سنة 1995 إلا أنها تبقى من الدول التي تعرف تأخر في ثورة تحوّل النقل البحري للبضائع؛ حيث جاءت الجزائر في التصنيف 88 عالميا سنة 2009، وذلك نظرا للتأخر في عملية تداول الحاويات، ولهذا فالموانئ الجزائرية قد سعت إلى تطوير هذه العملية من خلال تطوير وترقية تسيير موانئها إلى موانئ نهائية الحاويات بالمواصفات العالمية، ولهذا فقد باشرت الجزائر عقد العديد من اتفاقيات الشراكة مع مختصين أجانب من أجل تحديث وعصرنة الموانئ الجزائرية من حيث المعدات المخصصة لمناولة السلع المختلفة، نظم المعلومات المستعملة، وكذا تحقيق التكامل بين القاعدة اللوجستية والهياكل القاعدية للموانئ الجزائرية للرفع من كفاءتها وتحسين تنافسيتها، ومن أهم هذه الاتفاقيات نذكر:

- **اتفاقية شراكة ميناء بجاية مع الشركة السنغافورية بورتاك PORTEK** سنة 2007، وتهدف هذه الشراكة لتحقيق العديد من الفوائد الاقتصادية والاجتماعية منها: تجهيز الرصيف بالفاحص الماسح الضوئي "سكانر"، إدخال نظم المعلومات في نظام الرقابة على البضائع، الرافعات الجسرية، وهو من شأنه تحسين معدل الحركة، حيث إن رصيف ميناء بجاية يتعامل مع 20 إلى 25 حاوية في الساعة مقابل 8 إلى 10 حاوية في ميناء الجزائر، وهذا التجهيز سيمكن الميناء من زيادة حركة الحاويات لتصل إلى 250000 حاوية مكافئة، وبفضل أدائها وتسييرها الحديث، تم اختيار ميناء بجاية من أجل مشروع ميدا موس (طريق سريع في البحر)، الذي تم اعتماده لأفاق منطقة التبادل الحر في المنطقة الأورومتوسطية، وهذا التعاون يهدف إلى تعزيز الشراكة بين موانئ مرسيليا، برشلونة وبجاية (Mohamed CHERIF & DUCRUET, p. 07) ؛
- **اتفاقية شراكة ميناء الجزائر مع شركة ميناء دبي العالمي (DPW)** سنة 2009، وهو ثالث أكبر مشغل لمحطة الحاويات في العالم، تهدف هذه الشراكة إلى إنشاء بنية تحتية ذات مردودية لميناء الجزائر بتحديث أرصفة الحاويات بالميناء ورفع قدرتها الاستيعابية، ففي سنة 2008 لم تتعد الحركة السنوية في ميناء الجزائر 400000 حاوية بمتوسط ساعي للتفريغ قدر ب 10 حاويات (أضعف متوسط في البحر المتوسط)، في حين الحركة السنوية بالشراكة مع DPW تعدت حاليا 700000 حاوية،

(محمد الشريف و رميني، 2009، صفحة 173) ومن أجل تخفيف الضغط على الميناء تم إنشاء ميناء جاف مخصص لاستقبال الحاويات بالروبية بضواحي العاصمة. كما هدفت الشراكة إلى عصنة عملية فحص البضائع بالحاويات لتمكين المستفيدين من الميناء من ربح الوقت وتسريع وتيرة الاستثمار والشباك الموحد الالكتروني مما يسهل التخزين العصري للبضائع، وتقوية تسيير الميناء، وهو ما أعطى دفعا قويا لحركة الحاويات المتداولة في الميناء ليتحل المرتبة الأولى على المستوى الوطني في معالجة الحاويات حيث نتقل حجم معالجة الحاويات من 250095 حاوية سنة 2009 إلى 1114117 حاوية سنة 2010 ليصل إلى 1465800 حاوية سنة 2018 حسب احصائيات البنك الدولي؛

- اتفاقية ميناء جن جن بجيجل مع شركة ميناء دبي العالمي (DPW)، من أجل استحداث نهائي حاويات واستغلاله في حركة الحاويات على وجهين: الأول في معالجة الحاويات الموجهة للتصدير والاستيراد من وإلى الجزائر، والوجه الثاني الحاويات التي يتم تنزيلها في الميناء في انتظار إعادة تحميلها على سفينة أخرى. وقد حصلت الشركة الإماراتية على امتياز ميناء جن جن ذو المياه العميقة الموجه لأن يكون ميناء حقيقي لإعادة الشحن تحت هدف زيادة حركة الحاويات لتصل إلى 1.5 مليون حاوية مكافئة لعشرون قدم سنويا بعدما قدرت في سنة 2009 أقل من 100000 حاوية مكافئة لعشرون قدم. ونظرا للجهود المبذولة في إطار تطوير النقل البحري بالحاويات من خلال مجموعة اتفاقيات المبرمة مع الشريك الأجنبي بهدف تخفيض التكاليف ومدة الانتظار في الميناء، فقد عرف هذا النوع من النقل تطور ملحوظ خلال السنوات الأخيرة وهو ما يبينه الجدول الموالي:

الجدول رقم (02): تطور الحاويات الصادرة والواردة عن طريق البحري في الجزائر خلال الفترة (2010-2016)

2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	
1393036	1805698	1288929	1143392	1029572	942183	858371	عدد الحاويات (الفارغة والمحملة)
692520	909889	645792	587111	519096	469204	427158	الواردة
699578	985809	643137	556281	510476	472979	431213	الصادرة
7909031	11254328	7411944	6860073	6492140	5852778	3324511	حمولة الحاويات (طن)
7442327	10248241	6960489	6324815	5834999	5230916	3216922	الواردة
6533230	1006087	451455	535258	657141	621862	107589	الصادرة

المصدر: الإحصائيات السنوية لسنة 2016 لوزارة النقل

من خلال بيانات الجدول رقم (02) نلاحظ التطور الملحوظ لعدد الحاويات عبر الموانئ الجزائرية، حيث كانت تقدر بـ 858371 حاوية سنة 2010 بحمولة قدرها 3324511 طن لتصل سنة 2015 إلى 1805698 حاوية بحمولة قدرها 11254328 طن أي بنسبة تطور تقدر بـ: 110%، وهذا راجع لارتفاع الواردات الجزائرية عبر البحر خلال هذه الفترة نتيجة لتحسن الوضعية المالية للجزائر بعد الأزمة الاقتصادية سنة 2008 وارتفاع أسعار النفط، والذي انعكس إيجابا على مداخيل الدولة الجزائرية، لتشهد بعدها سنة 2016 تراجع ملحوظ ليصل إلى 7909031 طن أي بنسبة تراجع قدرها 29.72% وذلك راجع لتراجع الصادرات سنة 2016 بسبب الانكماش الاقتصادي الذي شهده الاقتصاد العالمي عقب الأزمة الاقتصادية والمالية لسنة 2008 ثم أزمة 2014 والتي أدت إلى انخفاض الطلب العالمي على النفط وذلك لاعتماد الاقتصاد الجزائري على صادرات المحروقات بالدرجة الأولى وهو ما يكبد الاقتصاد الوطني خسائر معتبرة بفعل رجوع السفينة فارغة دون حمولة، وهذا بسبب عدم التكافؤ بين الصادرات والواردات في البضائع المنقولة بالحاويات. أما فترات الانتظار المتوسطة بالمراسي للسفن فقد سجلت السفن التجارية تحسنا في الفترة المتوسطة العامة للانتظار بالمراسي فمثلا بالنسبة لميناء أرزيو انخفضت من 2.29 يوم سنة 2018 إلى 2.10 يوم سنة 2019، كما انتقلت من 3.60 يوم سنة 2012 بميناء الجزائر إلى 2.93 يوم سنة 2017.

أما بالنسبة لمؤشرات أداء الموانئ الجزائرية فتبقى جد ضعيفة مقارنة بمؤشرات أداء الموانئ على المستوى الدولي، إذ لم تتجاوز قيمة المؤشر 31.45 كأعلى قيمة له سنة 2010 نتيجة للشراكات التي قامت بها الحكومة مع مجموعة دبي العالمية، والتي سمحت برفع مؤشر الأداء نسبيا بعدما كان لا يتجاوز 8.37 سنة 2009، ولكن تبقى هذه المؤشرات بعيدة عن تلك المحققة في

دول أخرى مثل: 187.8 في الصين، 133.9 في سنغافورة، 118.8 في كوريا الجنوبية، 113.5 في هونغ كونغ، 109.9 في ماليزيا، 97.09 في ألمانيا، 95.57 في المملكة المتحدة (البنك الدولي، 2019)، وهذا يمكن إرجاعه إلى النقص الكبير في المعدات والآليات المتعلقة بشحن وتفريغ السفن والحاويات مما يؤدي إلى الانتظار لمدة طويلة تتعدى المقاييس المعمول بها دولياً؛ إلى جانب عدم كفاءة الخدمات على مستوى الموانئ والارتفاع الكبير في سعر خدمات الشحن والتفريغ؛ حيث بلغ على سبيل المثال سعر نقل حاوية من ميناء مرسيليا إلى ميناء الجزائر العاصمة 750 دولار للحاوية مقابل 325 دولار لنقل حاوية من ميناء مرسيليا إلى ميناء نيويورك الأمريكية، مع الأخذ بين الاعتبار الفارق في المسافة، ومنه فالموانئ الجزائرية يجب عليها السير قدماً نحو مساهمة الاتجاهات العالمية في مجال التجارة الخارجية و عصرنة النقل البحري لتحقيق الميزة التنافسية وتنمية التجارة الخارجية للوطن.

4. الخاتمة:

يشغل النقل الدولي للبضائع مكانة ذات أهمية كبرى في المبادلات بين الدول حيث يساهم في تحريك العلاقات التجارية، وقد تواكب و تعاظم دور النقل متعدد الوسائط في خدمة التجارة الدولية مع تعاظم دور تحوية البضائع الذي يندرج ضمن الخدمات اللوجستية التي ستضمن تسهيل تدفقات البضائع المصدرة والمستوردة، والتي تتطلب توفير شبكة لوجستية للنقل بتدخل وسائط عديدة كالنقل البحري بالحاويات، والنقل البري باستخدام الشاحنات المخصصة لنقل الحاويات أو النقل بالسكك الحديدية لتتلاءم مع متطلبات النقل الدولي متعدد الوسائط. ومن ثم تحقيق ميزة تنافسية عالمية في عمليات النقل الدولي.

ومن خلال هذه الورقة البحثية توصلنا إلى أن النقل متعدد الوسائط نظام مادي متكامل يبدأ من المواد الخام إلى غاية المستهلك في سلسلة واحدة متكاملة و متناسقة الحلقات ما بين وسائل النقل البحرية، البرية والجوية التي تتفاعل في اتساق مكاني و زمني لا تعوقه الفجوات الجغرافية أو الفواصل الزمنية. ويساهم تطوير القطاع اللوجستيكي في تسهيل تدفقات التجارة الدولية، وهذا لن يكون إلا بتجهيز الموانئ بكافة الأجهزة والمعدات المتطورة وتكنولوجيا المعلومات وتطوير البنى التحتية الخاصة بوسائط النقل المختلفة والتي من شأنها تسهيل عمليات الشحن والتفريغ وتخفيض التكاليف اللوجستية للنقل.

وبدراستنا لنظام النقل بالحاويات عبر الموانئ الجزائرية توصلنا إلى أنها تعاني من ضعف كبير في البنى التحتية الخاصة بتفعيل الخدمات اللوجستية للنقل البحري بمقارنة بباقي دول العالم، حيث وجدنا أن الموانئ الجزائرية تتميز بضعف واضح يتعلق بقلة تجهيزات الأرصفة وتعميقها (الماسح الضوئي، الرافعات الجسرية والذاتية الحركة، ناقلات الحبوب حسب المقاييس العالمية)، إضافة إلى سوء تسيير المخزون وضعف استعمال نظم المعلومات وهو ما دفعها إلى منح الامتياز لشركات عالمية لتسيير موانئها، حيث وجدت الجزائر من الشراكة الأجنبية حلاً لزيادة كفاءة أنشطة موانئها وتحقيق ميزة تنافسية دولية وخاصة وأن الجزائر تتمتع بالقرب من الدول الأوروبية والآسيوية، إضافة إلى بناء موانئ جافة لاستيعاب الحاويات وتطوير بنائها التحتية بما يتماشى والنقل بالحاويات، إلا أن هذه الجهود تبقى ضعيفة ولم تصل إلى الهدف المرجو فيه في مجال النقل بالحاويات. ولهذا فقد أصبح لزاماً على السلطات الجزائرية مضاعفة الجهود لتوفير نظام نقل قادر على مواكبة التطور الحاصل في التجارة الدولية، والقيام بإصلاحات تهدف إلى تجسيد مشاريع إنشاء وتوسعة الموانئ البحرية الجزائرية وتحسين نظام تسيير الموانئ، والعمل على جلب الاستثمارات الوطنية والأجنبية وتشجيع الشراكة العامة والخاصة. وذلك خدمة للشاحن الجزائري من جهة، وخدمة لنظام النقل بالحاويات في منطقة البحر الأبيض المتوسط من جهة أخرى.

التوصيات: إن الجزائر في مراحلها الأولى في تبني نظام النقل الدولي العدد الوسائط وبالتالي نرى أنه:

- يجب عصرنة قطاع الموانئ في الجزائر من خلال إنشاء قواعد لوجستية عصرية وتطوير المحطات النهائية للحاويات وبناء موانئ جديدة في شرق ووسط وغرب البلاد لتخفيف الضغط على الموانئ الحالية خاصة مع التزايد المستمر لحركة التجارة والنقل.
- ضرورة تبني نظام الرقمنة في تسيير الموانئ الجزائرية كما هو معمول في موانئ العالم ومنها موانئ الحوض المتوسطي، وذلك لتسريع وتيرة معالجة الحاويات والتوثيق والإجراءات التأمينية والجمركية والجبائية والبنكية.

- يجب هيكلة الموانئ في إطار محطات متكاملة تدار بواسطة مشغلين محترفين كالقطاع الخاص الذي لديه القدرة والرغبة على الاستثمار في البنية الفوقية وتوفير المعدات المتطورة والعمل بمبادئ الإدارة القائمة على قواعد الجودة والتخصص.
- توفير الإدارة الالكترونية للميناء والتي تعتبر من أهم مميزات الموانئ الحديثة، تسمح تسهيل إجراءات تخليص البضائع مع الجهات المختلفة في أسرع وقت ممكن، وتتبع سير البضائع المختلفة بالمناطق الداخلية والخارجية المحيطة بالميناء، مما يرفع من مستوى الأداء في زيادة التداول والطاقة الاستيعابية بالميناء؛
- على الموانئ الجزائرية أن تلعب دورا أكثر تحديا لجلب المزيد من الاستثمارات والتواصل مع عناصر الصناعة والإطلاع على التكنولوجيا واتجاهها خاصة بالنسبة للمعدلات وأساليب المناولة، وقواعد البيانات والاتصالات والارتباط بشبكات النقل.

5. قائمة المراجع:

1. أحمد عبد المنصف محمود. (2010). اقتصاديات و سياسات النقل البحري، . الاسكندرية: مؤسسة رؤية.
2. أيمن النحراوي. (2016). إدارة اللوجستيات. الاسكندرية: دار الفكر الجامعي.
3. بسام مصطفى خالد. (2005). بسام مصطفى خالد، النقل متعدد الوسائط في الوطن العربي و اثره في التجارة العربية البيئية. سوريا: رسالة دكتوراه، جامعة دمشق، كلية الاقتصاد.
4. خالد الشيخ صالح. (2013). النظام القانوني لعقد النقل بالحاويات عن طريق البحر. الجزائر 1: رسالة ماجستير، جامعة بن يوسف بن خدة.
5. خالد بسام مصطفى. (2005). النقل متعدد الوسائط في الوطن العربي و أثره في التجارة العربية البيئية، . دمشق، سوريا: رسالة دكتوراه، كلية الاقتصاد .
6. عبد الرزاق لقواق. (2018). دور ممارسات السلسلة اللوجستية في تحسين أداء المؤسسات. مجلة شعاع للدراسات الاقتصادية العدد الثالث .
7. عبد العليم صابر. (2008). إدارة اللوجستيات، . الاسكندرية: دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى.
8. عبد الكريم كاكي، و عبد الحفيظ يحاوي. (2018). مساهمة النقل متعدد الوسائط في تطوير التجارة العربية البيئية. مجلة البحوث والدراسات التجارية .
9. عبد الحميد صالح عبد الوهاب. (بدون تاريخ النشر). النقل متعدد الوسائط . بدون دار النشر، الجزء الأول.
10. فاطمة الزهراء محمد الشريف، و فوزية رميني. (2009). الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها. مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد 7، جاعة حسنية بن بوعلي- الشلف .
11. فغير باسم صليبة. (2016). البنى اللوجستية اللازمة لتطبيق نظام النقل متعدد الوسائط. مجلة جامعة تشرين للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 38، العدد 3 .
12. محمد جلال خطاب. (بدون تاريخ النشر). اقتصاديات النقل والشحن الدولي بين النظرية والتطبيق. دون دار النشر.
13. محمود زنبوعة. (2006). أثر تفعيل النقل المتعدد الوسائط في تنمية التجارة البيئية العربية، . مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية و القانونية، المجلد 22، العدد الثاني .
14. نادرة عبد الرحيم فرحان. (2004). النقل متعدد الوسائط في ظل العولمة. مركز دراسات الشرق الأوسط وإفريقيا .
15. نبال فريد المصطفى، و جلال العبد. (2003). إدارة اللوجستيات. الاسكندرية: دار الجامعة الجديدة للنشر.
16. نور الدين هرمز، عبد الحي عماد الدين، و أحمد سامر. (2016). النقل متعدد الوسائط ومتطلبات تطبيقه في مرفأ اللاذقية. مجلة جامعة تشرين للبحوث و الدراسات العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية و القانونية، المجلد 36، العدد 3 .
17. Mohamed CHERIF, F. Z., & DUCRUET, C. (s.d.). Du global au local :les nouveaux gérants des terminaux portuaires algériens.