



قوائم المحتويات متاحة على ASJP المنصة الجزائرية للمجلات العلمية
الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية
الصفحة الرئيسية للمجلة: www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/552



دراسة تحليلية لمساهمة قطاع النقل البحري في تنمية الاقتصاد الوطني والأقاليم الساحلية، دراسة حالة المملكة المتحدة

Analytical Study of the Contribution of the Maritime Transport Sector to the Development of the National Economy and Coastal Regions, Case Study of the United Kingdom

علي حيطوم^{1*}، الحاج دهمي²، علي حبش³
¹ جامعة البويرة، أكلي محند أولحاج، مخبر السياسات التنموية والدراسات الاستراتيجية - الجزائر
² جامعة البويرة، أكلي محند أولحاج، مخبر السياسات التنموية والدراسات الاستراتيجية - الجزائر
³ جامعة البويرة، أكلي محند أولحاج، مخبر السياسات التنموية والدراسات الاستراتيجية - الجزائر

Key words:

Maritime Transport,
National Economy,
Coastal Territories,
United Kingdom.

Abstract

The study aims at analyzing the situation of the United Kingdom to determine the extent to which the maritime transport sector can contribute to the development of national economy indicators and promote economic development in the coastal regions of Algeria. The study concluded that investing effectively in the maritime sector and related services in terms of physical and technological readiness can contribute significantly to enhancing national income, labor market, insurance, increasing the efficiency of the tax system and achieving balanced regional and sectorial justice both in coastal and inland areas. Algeria, as a developing country, can greatly benefit from the correlation of the maritime sector with other sectors and regions to achieve its economic development goals, especially with the launch of the Blue Economy Initiative.

ملخص

هدفت الدراسة المستمدة من تحليل وضعية المملكة المتحدة لمعرفة مدى إمكانية مساهمة قطاع النقل البحري في تطوير مؤشرات الاقتصاد الوطني وتعزيز التنمية الاقتصادية بالأقاليم الساحلية للجزائر، وتوصلت الدراسة لنتائج مفادها أن: استغلال القطاع البحري والخدمات المرتبطة به بفعالية، من الناحية المادية والتكنولوجية، بإمكانه المساهمة بدرجة كبيرة في تعزيز الدخل القومي وسوق العمل والتأمين وزيادة كفاءة نظام الضرائب، وتحقيق رؤية العدالة الإقليمية والقطاعية المتوازنة بين المناطق الداخلية والساحلية. وتمتلك الجزائر كدولة نامية إمكانية كبيرة للاستفادة من ترابطات القطاع البحري أماميا وخلفيا وقطاعيا وإقليميا لتحقيق أهداف التنمية بها خاصة مع إطلاق مبادرة الاقتصاد الأزرق.

معلومات المقال

تاريخ المقال:

الإرسال: 2019-12-05

القبول: 2020-01-08

الكلمات المفتاحية:

النقل البحري،
الاقتصاد الوطني،
الأقاليم الساحلية،
المملكة المتحدة.

1- مقدمة

بهدف تحقيق مستويات مقبولة من التنمية تستهدف الدول الاستثمار في قطاعات معينة يُتَوَقَّع منها تحقيق تشابك قطاعي وإقليمي كبير ينعكس بدوره على إمكانية الجذب الأمامية والخلفية لبقية قطاعات الاقتصاد الوطني الأخرى. ومن هذه القطاعات نجد قطاع النقل البحري، الذي ينشأ التساؤل البحثي حول قدرته على تحقيق ما سبق من أهداف خاصة للأقاليم الساحلية.

1.1 الإشكالية

تعتبر دراسة تجربة دولة رائدة كالمملكة المتحدة ذات الخصائص الجغرافية المتلائمة مع القطاع المستهدف والتي تعتبر دولة جزرية وأغلب أقاليمها ساحلية، والموانئ والشحن فيها أمر حيوي للاقتصاد و 95% من بضائعها تصل عبر الموانئ، ويتم التعامل فيها بأكثر من 500 مليون طن من الشحنات كل عام، أمرا ضروريا لإسقاط التجربة على الجزائر وللتحليل والاستفادة من مكامن القوة والضعف في القطاع البحري الجزائري ضمن الأقاليم الوطنية الساحلية، وبهذا برزت الرغبة في معالجة الإشكالية التالية:

ما مدى إمكانية مساهمة قطاع النقل البحري في تطوير مؤشرات الاقتصاد الوطني وتعزيز التنمية الاقتصادية بالأقاليم الساحلية للجزائر انطلاقا من دراسة حالة المملكة المتحدة؟

2.1 الأسئلة الفرعية

للقيام بالتحليل التفصيلي للإشكالية السابقة لا بد من التحليل وفق رؤية منهجية من خلال الإجابة على الأسئلة الفرعية التالية:

- ما مدى تشابك القطاع البحري قطاعيا وإقليميا في المملكة المتحدة والجزائر وما انعكاسات ذلك على التوازن التنموي وعدالة التوزيع الجغرافي بين المناطق الساحلية والداخلية؟

- ما مدى مساهمة خدمات النقل البحري والخدمات المرتبطة به في دعم التنمية ومؤشرات النمو بالأقاليم الساحلية خاصة على مستوى أسواق العمل والتأمين والجباية واستغلال التكنولوجيا؟

- هل تملك المملكة المتحدة والجزائر بنية تحتية وإدارة لوجستية واستراتيجيات مستقبلية لتدارك التحول الطاقوي العالمي دون التأثير سلبا على قطاعها البحري والتنمية بالمناطق الساحلية لها؟

3.1 أهداف الدراسة

تهدف هذه الورقة البحثية لدراسة وتحليل مدى مساهمة

قطاع النقل البحري العالمي في تطوير الاقتصاد الوطني وتحسين مؤشرات العامة مع مراعات التوازن وعدالة التوزيع الجغرافي لهذه المؤشرات بين الأقاليم الساحلية والداخلية، انطلاقا من دراسة تحليلية تفصيلية لحالة المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية مع إسقاط مؤشرات التحليل على واقع اقتصاد الجزائر ومناطقها الساحلية لاستخلاص طريقة ومتطلبات الاستغلال الفعال لقطاع النقل البحري وتبني العملية التطويرية على أرض الواقع لدولة تعاني من أزمة اقتصادية كالجزائر على ضوء ظروف التوتر وعدم التأكد التي تعاني منها المملكة المتحدة والمتمثلة في إجراءات خروجها من الاتحاد الأوروبي.

4.1 أهمية الدراسة

تبزr أهمية الدراسة من الأهمية الاستراتيجية لقطاع النقل البحري والخدمات المرتبطة به لدولة كالجزائر يمثل فيها جانب الاستيراد جانبا مهما في توفير المواد الأولية الاستهلاكية والصناعية وتوجيه الصادرات بالأخص منتجات الطاقة والمنتجات الصناعية حال التوسع في إنتاجها، إضافة لأهمية الترابط الأمامي والخلفي قطاعيا وإقليميا التي يمكن أن يوفرها القطاع البحري، وكذلك للأهمية التي تفرضها ضرورة مراعات العدالة الإقليمية في توزيع الدخل والثروات استغلال المزايا النسبية لمختلف أقاليم الوطن الساحلية والداخلية وتخفيف الفوارق الاقتصادية والاجتماعية والديموغرافية.

5.1 منهجية الدراسة

لمعالجة الإشكالية المطروحة والأسئلة المرتبطة بها سيتم الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي بالمرآنة مع المنهج المقارن ودراسة الحالة من خلال مختلف المعلومات والبيانات المتوفرة من مصادرها الأصلية والهيئات العالمية والوطنية الجزائرية والبريطانية.

2. مفهوم وأهمية نشاط النقل البحري

من خلال العنصر الموالي سيتم استناد مفهوم النقل البحري وأهمية كمدخل نظري وهذا على النحو التالي:

1.2 مفهوم نشاط النقل البحري

هو عبارة عن نشاط إنتاجي من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية (مكانية وزمنية)، ذلك بنقلها من مكان لآخر، ويعد نشاطا توزيعيا نظرا لدوره الأساسي في عملية التبادل وتوزيع السلع محليا وإقليميا وعالميا، ويعتبر نشاطا خدميا من خلال مساهمته بتقديم خدمات النقل سواء نقل البضائع أو الركاب⁽¹⁾.

قد تطور النقل البحري بصورة كبيرة في السنوات الأخيرة وذلك يرجع إلى تطور التجارة الدولية، حيث تعتمد هذه الأخيرة في

مختلف الإشكاليات المستهدفة. نجد ان مفهوم الإقليم أو المنطقة يحظى باهتمام كبير لمكانته الهامة في حصر الظاهرة أو العينة وتوجيه الجهود لاستهداف أحد المتغيرات الاقتصادية ضمن ذلك الإقليم، والمقومات التي يستعملها الدارس في تحديد الدراسة الإقليمية لا تتغير مع تغير طبيعة الشيء فقط، بل كذلك حسب زاوية النظر التي يختارها ومقياس الدراسة الذي يضعه.

ويطلق مصطلح الإقليم على: "المجال من الأرض الذي ينفرد بمقومات تجعله وحدة متكاملة متميزة عن ما يجاوره من مجالات ويمتد بنفس الدرجة التي تمتد بها هذه الخصائص والمميزات"⁽⁵⁾

يمكن للإقليم أن يعبر عن مجموعة مركزية عمرانية تجمع بين مكونات وحداتها، وبالتالي فهو عبارة عن مركب ودارسته تخضع للبحث التركيبي فيبدأ أولاً بتحديد عناصر المركب ثم توضح العلاقات الكامنة بين هذه العناصر أي أنه يجب الاطلاع على مقومات الإقليم التفصيلية كل على حدى، ثم معرفة كيفية تأثير كل منها على الآخر⁽⁶⁾.

1.3. النظرة الحديثة للإقليم

وفق المنظور الحديث يعرف الاقليم بكونه: بالجزء المتميز من سطح الأرض والمنسجم، أو بالوحدة المظهرية التي تتكون من عناصر متكاملة ذات خصائص متشابهة بحيث كلما ازداد التشابه بين هذه العناصر قلت الفوارق وازداد الإقليم انسجاماً وتجلت حدوده، بينما كلما اختلفت المعايير والقواعد الأساسية المستعملة في التصنيف كلما ازداد تعريف الإقليم تعقيداً، ومنهم من يعتمد في التصنيف الإقليمي على أكثر من معيار واحد وأبسط عمليات التصنيف هذه تكمن في ادخال معيارين يجمع بينهما في مستوى معين، يظهر فيه مدى الانسجام والارتباط لتوزيع الظواهر وهذا ما تجسده الخريطة الإقليمية التي تعتبر من أكثر خرائط الموضوعات تمثيلاً للإقليم⁽⁷⁾.

2.3. الأقاليم الساحلية

تتنوع التعريفات المختلفة لمفهوم المناطق أو الأقاليم الساحلية، تبعاً لاختلاف الانتماء العلمي للباحثين، فنجد منها ما هي تعريفات (جغرافية، بيئية، سياسية، واقتصادية) وأهم ما تتفق عليه التعريفات هو تباين تحديد امتداد حدود الساحل ومقياس أبعاده، والتي تتوزع في مقدارها انطلاقاً من 15 كم وحتى 60 كلم انطلاقاً من الشاطئ؛ وذلك لكونه يتميز بالتغير والتطور جيولوجياً وجغرافياً بالإضافة إلى التغيرات الناجمة عن تأثيرات الإنسان؛ كما يختلف مدى اتساع هذه المنطقة في البحر والأرض⁽⁸⁾.

توضح النظرة الأولية للأقاليم السياحية بالجزائر مدى أهميتها وغناها بالموارد الطبيعية، كما أن أغلب النشاطات

أكثر من 85 بالمائة منها على حركة النقل البحري⁽²⁾. ويقاس النقل البحري بحركة البضائع أو الركاب باستخدام السفن التجارية في الرحلات التي تكون كلياً أو جزئياً ويشمل النقل إلى ميناء واحد حركات البضائع المشحونة إلى مرافق بعيدة عن الشاطئ أو للإفراغ في البحر أو المستعادة من قاع البحر والمفرغة في الموانئ، وبينما تستثنى المخازن التي تجهز السفن في الميناء يشمل الوقود المجهز إلى السفن بعيداً عن الشاطئ⁽³⁾.

2.2. أهمية النقل البحري

يعد النقل البحري أحد ركائز التنمية الاقتصادية لمختلف دول العالم حيث يساهم في تحسين ميزان المدفوعات لتلك الدول وإتاحة فرص التوظيف الوطنية وبناء وازدهار المدن التي تقع على ضفاف البحار من خلال بناء المشاريع البحرية كالموانئ وأحواض بناء السفن والشركات الملاحية والمصانع وغيرها، هذه المميزات تزداد بتوسيع الاعتماد على النقل البحري. كما يعد أرخص أنواع النقل جميعاً سواء من حيث التكاليف المادية أو الإمكانيات والقدرة على الشحن. ولا يحتاج للإنشاءات إلا في بداية ونهاية الطرق الملاحية كالموانئ والأرصفت البحرية كما أن هذه الطرق الملاحية لا تحتاج إلى صيانة مكلفة أو إصلاحات كالنقل البري أو النهري بالإضافة إلى أنه لا يوجد بها مشكلات أو عقبات كانشلالات أو الجنادل.

وتتميز السفينة بأنها أقل تكلفة في بنائها وصيانتها بالمقارنة بقطار له نفس الحمولة. وإذا تأملنا خريطة العالم سنجد أن هناك دولاً استفادت كثيراً من سواحلها البحرية فكانت أساطيل تجارية بحرية ضخمة، كما أسست وتوسع بها نشاط النقل البحري لتصبح "دول ناقلات" مثل اليونان واليابان. بينما لا تزال دول أخرى في طور المحاولات مثل الدول العربية وفي مقدمتها قطر والسعودية وسلطنة عمان وهناك دول لا تزال تعتمد على الأساطيل الأجنبية مثل الكثير من الدول النامية⁽⁴⁾، فالدول التي تعتمد على شركات النقل الأجنبية هي في الغالب دول نامية تكسي صفة "دولة شاحنة" ومن بينها الجزائر.

3. الأقاليم والمناطق الساحلية

انطلاقاً من دراسة الامتداد العام لسطح الأرض من حيث مميزاته وعلاقاته وترابطه مع بقية الامتدادات الأرضية، وانطلاقاً من الحاجة الاقتصادية لتحليل مكونات الأرض من حيث الموارد والإمكانيات الطبيعية والبشرية نجد أنفسنا مرتبطين بمفهوم جغرافي يعكس هذا التوجه ويحصر حيز الدراسة ويركزها ويميزها في مفهوم عام هو "الإقليم أو المنطقة".

بعد تغير التوجه الجغرافي من الاهتمام بوصف الظواهر بشكل سطحي إلى إعطائها بعداً اقتصادياً واقعياً مستخدمة في ذلك أساليب كمية وإحصائية وقياسية تسهل التحليل ومعالجة

البحري غير المنقول والتراخيص، وزارة الصحة والسلامة، وزارة الدفاع⁽¹²⁾.

وتعتبر المملكة المتحدة هي المركز البحري الأول في العالم والأمّة البحرية التي: يتم استغلال قدراتها البحرية بشكل فعال لتبقى مركزا عالميا رائدا حيث تقوم باستقطاب الاستثمار الداخلي في الموانئ وغيرها من الأعمال البحرية، مما يسهم في تعزيز الاقتصادات الوطنية والإقليمية على السواء؛ تستغل خبرتها الهندسية والتصنيعية في المجال البحري والابتكار المائي السفن وغيرها من الشركات البحرية في جميع أنحاء العالم؛ تضمن أن صناعة الشحن في العالم تختار المملكة المتحدة- بما في ذلك الخدمات البحرية والتدريب، لدعم أساطيلها التجارية العالمية؛ توجه أصحاب السفن في العالم إلى المملكة المتحدة وتقوم بإنشاء وظائف بالاستفادة من دافعي الضرائب على الحمولة في المملكة المتحدة؛ توفر شركات إدارة بحرية ذات سمعة جيدة لتعزيز العلامة التجارية في المملكة المتحدة، مما يعزز مركزها البحري مما يولد دخلا جيدا من دافعي الضرائب في المملكة المتحدة؛ تجدد وتبني قاعدة المهارات البحرية الحيوية، من خلال الالتزام المرتبط بتدريب البحارة من خلال خطط التدريب البحري الممولة من الحكومة⁽¹³⁾.

2.4. توسع قطاعي النقل البحري والتجارة الخارجية والعمليات المرتبطة بها عالميا

تنمو التجارة البحرية العالمية بشكل متواصل، حيث قدر نموها سنة 2016 بـ 10.3 مليار طن مما يعكس إضافة أكثر من 260 مليون طن من البضائع مقارنة بسنة 2015، وقد بلغ نمو القطاع منذ سنة 1974 إلى سنة 2014 بمعدل 3 بالمائة في حين أن نموه خلال سنتين فقط (2014-2015) كان بنسبة 1.8 بالمائة و2.6 بالمائة سنة 2016 مع توقع نمو هذا الأخير بنسبة 3.2 بالمائة إلى غاية سنة 2022⁽¹⁴⁾.

مع وجود ما يزيد على 80 في المائة من التجارة العالمية من حيث الحجم، وأكثر من 70 في المائة من قيمتها تحمل على متن السفن وتتعامل معها الموانئ البحرية في جميع أنحاء العالم، فهذا يعتبر النقل البحري مهما جدا في التجارة والتنمية، واعترافا بالوظيفة الاستراتيجية للقطاع، وفي إطار السياسة العالمية تؤكد خطة العمل وخطة التنمية المستدامة في أديس أبابا لعام 2030 على دور التجارة البحرية كمحرك للنمو والتنمية الشاملين والمستدامين⁽¹⁵⁾. وكل هذه مؤشرات على النمو المتسارع للقطاع عالميا مما يفرض على الجزائر كدولة نامية تدعيم وتشجيع هذا القطاع لتعزيز النمو بالاقتصاد الوطني وتنمية المناطق الساحلية بها، خاصة وأن الإحصائيات العالمية تشير إلى أن حجم النمو في هذا القطاع على مستوى الدول النامية بلغ 59 بالمائة في الصادرات و64 بالمائة في الواردات وهي نسب أعلى بكثير من نظيرتها في الدول المتقدمة والتي بلغت

الاقتصادية متمركزة بها ومشكلة فوارق تنموية ظاهرة للعيان، إضافة لتمرکز أكثر من ثلث السكان بها⁽⁹⁾.

شهدت الجهود الدولية منذ أواخر القرن العشرين توجهات نحو تقنين الاهتمام بالمناطق الساحلية وتنميتها وإدارتها، ويتجلى ذلك في تبني أسلوب التسيير المندمج الذي تم اعتماده في مؤتمر ريو دي جانيرو سنة 1992، وهو العملية التي يجب انتهائها من أجل التوجه نحو التنمية المستدامة للمناطق الساحلية. وتلني بروتوكول البحر الأبيض المتوسط لسنة 2008 لإدارة المناطق الساحلية بشكل مستدام يراعي هشاشة النظم الإيكولوجية والمناظر الطبيعية وتنوع الأنشطة وأوجه الاستخدام، وتفاعلاتها، والوجهة البحرية لبعض الأنشطة وأنماط استخدامها وأثرها على الأجزاء البحرية والبرية على حد سواء⁽¹⁰⁾.

4. تحليل توسع قطاعي النقل البحري على مستوى المملكة المتحدة والعالم

من خلال هذا المحور سيتم التحليل بشكل تفصيلي لكل من مكانة ومساهمة قطاع النقل البحري في تطوير الاقتصاد العالمي وتدعيم النمو الاقتصادي بالمملكة المتحدة مع الإشارة إلى أن البيانات الواردة في هذا العنصر تعتبر المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية لا تزال جزءا من الاتحاد الأوروبي على أساس أن الانفصال التام بشكل تطبيقي وكامل لم يتم بعد.

1.4. مؤشرات عامة لموقع واقتصاد المملكة المتحدة

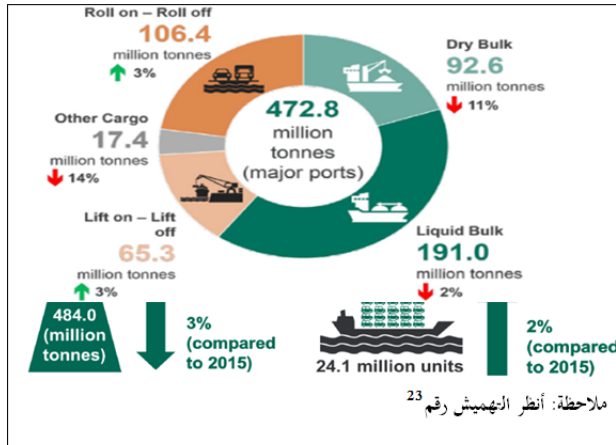
المملكة المتحدة أو ما تعرف بالمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية، تقع شمال القارة الأوروبية، وتتكون من أرخبيل بريطانيا العظمى والجزء الشمالي من جزيرة إيرلندا والعديد من الجزر الصغيرة، فهي بذلك تضم جزيرة بريطانيا العظمى التي تضم بدورها إنجلترا وويلز واسكتلندا، ويحيط بها المياه من كل الجهات ما عدى منطقة إيرلندا الشمالية فهي الوحيدة التي تتصل باليابسة مع جمهورية إيرلندا⁽¹¹⁾ وبالتالي فإن أغلب أقاليمها ساحلية وتعتبر دراسة حالتها متلائمة لأبعد الحدود مع موضوع الاشكالية.

تشمل الصناعة البحرية في المملكة المتحدة عدة نقاط فهي تضم الشحن، الموانئ، خدمات الأعمال البحرية مثل التأمين والخدمات القانونية، الصناعات البحرية المكملية والتي تضم (تصنيع المعدات وتوفير دعم القطاع البحري بما في ذلك سوق الترفيه والشحن التجاري)، ويتداخل في العلاقات مع هذا القطاع كل من "دائرة النقل، البحرية ووكالة خفر السواحل، إدارة الأعمال والطاقة والاستراتيجية بما في ذلك إدارة التكنولوجيا والتصنيع والطاقة البحرية وإدارة التعليم والتدريب، وزارة البيئة والغذاء والشؤون الريفية والصيد البحري، منظمة الإدارة البحرية المسؤولة عن التخطيط

سنوات متتالية حتى سنة 2016، وخلال هذه السنة ومن حيث الحمولة تعاملت الموانئ البريطانية مع 484 مليون طن من البضائع والغالبية العظمى من هذه البضائع تمت عبر الموانئ الرئيسية (أي عبر الموانئ التي تتعامل بأكثر من مليون طن سنويا والتي تمثل 98 بالمئة من الموانئ في المملكة المتحدة)، وانخفضت حمولة الفحم في الموانئ الرئيسية سنة 2016 بنسبة 53% مقارنة بسنة 2015، ووصلت إلى 12 مليون طن ما يعكس انخفاضا كبيرا في الطلب بسبب الانتقال إلى وسائل أكثر استدامة لتوليد الطاقة⁽²²⁾.

شكل 1

الحمولة الاجمالية وحمولة الموانئ الرئيسية في المملكة المتحدة حسب فئة الشحن ونسبة التغير فيها لسنة 2016 مقارنة بسنة 2015.



Source: Department For Transport (2017), UK Port Freight Statistics, Annual Port 2016, September 2017, P-P: 01-02.

هناك 51 ميناء رئيسيا في المملكة المتحدة، وقد انخفضت حمولتها سنة 2016 إلى 472.8 مليون طن، وظلت حصة الموانئ الرئيسية من حمولة الموانئ الاجمالية في المملكة المتحدة مستقرة عند نسبة 98% منذ عام 2005، في حين ارتفعت حصة الموانئ الصغيرة بنسبة طفيفة وبلغت 11.3 مليون طن أي بزيادة قدرها 3% عن العام السابق، فحمولة الموانئ الاجمالية في السنوات الاخيرة مستقرة عن نصف مليار طن (484 مليون طن سنة 2016)⁽²⁴⁾.

الحمولة الاجمالية بما في ذلك الحمولة السائلة (مثل الغاز المسال) والجافة مثل (الحبوب) قد انخفضت خلال العشر سنوات الاخير بشكل مستمر وبنسبة 5% سنة 2016. ويلاحظ ان الحركة البحرية الداخلية بين بلدان المملكة المتحدة اكبر من حركة التجارة الخارجية، فالتجارة الخارجية كانت أغلبها لدول الاتحاد الأوروبي (90 مليون طن وهي تمثل 66% من تجارتها مع الدول الخارجية)، أما 16% من الحركة البحرية مع الدول الخارجية فكانت لبلدان القارة الآسيوية

نفس النسب فيها 35 بالمائة و35 بالمائة على التوالي⁽¹⁶⁾ وتنظيم قطاع النقل البحري يؤثر بشكل كبير على حجم التجارة وتكاليف النقل والقدرة التنافسية الاقتصادية، مما يجعل من الأهمية تكيف الموانئ مع التعقيدات المتزايدة بخصوص الادارة الحديثة للموانئ، وفي هذا السياق، تعد المنهجية التي وضعها برنامج إدارة الموانئ من أجل التجارة الذي يربط مؤشرات الأداء بالأهداف الاستراتيجية، أداة قيمة لتسيير موانئ البلدان النامية⁽¹⁷⁾.

3.4. مساهمة قطاع النقل البحري في تطوير الاقتصاد الاقليمي الساحلي بالمملكة المتحدة

يمكن ابراز وتحليل مدى مساهمة قطاع النقل البحري بالمملكة المتحدة في تطوير الاقتصاد الوطني والاقليمي والساحلي لها من خلال المتغيرات التالية:

أ. الموانئ والخدمات البحرية ونشاطات الشحن البحري والبنى التحتية بالمملكة المتحدة

أغلب البضائع المشتراة والمباعة في جميع أنحاء العالم يتم نقلها عن طريق البحر، أي ما يعادل طن ونصف الطن لكل رجل وامرأة وطفل على كوكب الأرض كل سنة، والمملكة المتحدة كجزيرة ودولة بحرية، لديها مكانة هامة في طبيعة هذا النوع من التجارة العالمية. وقد صنف البنك الدولي باستمرار المملكة المتحدة كواحدة من أسهل البلدان التي يمكن فيها القيام بأعمال تجارية، كما يصنف المنتدى الاقتصادي العالمي المملكة المتحدة على أنها الأعلى أداءً عالميا في مجالات عديدة مثل الجاهزية التكنولوجية وحجم السوق وتطور الأعمال، وتنعكس هذه السمعة في ثقة المستثمرين وجذب للاستثمار، ولا تزال هي الوجهة الأولى في أوروبا للاستثمار الأجنبي المباشر⁽¹⁹⁾.

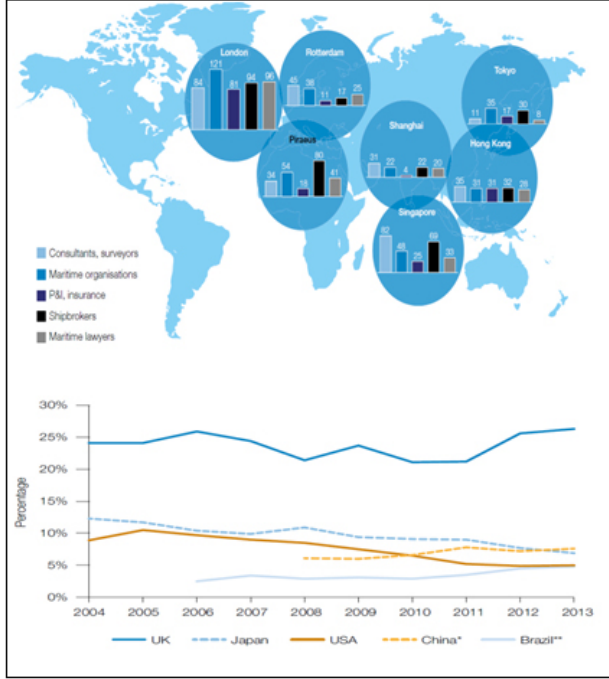
المملكة المتحدة هي مركز رائد للخدمات التجارية والمالية للمجتمع البحري الدولي، وفي مجال الشحن والتدريب والبحث والتكنولوجيا، وتعمل مع الصناع والشركاء الدوليين على وضع معايير للسلامة والأمن البحري⁽²⁰⁾.

وقد مرت عبر الموانئ البريطانية سنة 2016 ما يقارب 24.1 مليون وحدة نقل بزيادة قدرها 2%، وارتفعت حركة الحاويات بنسبة 3% وبلغت 5.9 مليون وحدة وهذا رقم قياسي بسبب ارتفاع حركة استيراد وتصدير السيارات، في حين أن الحاويات النمطية التي تحمل على سفن الدرجة سجلت زيادة بـ 1% وبلغت 18.2 مليون وحدة سنة 2016⁽²¹⁾.

كما انخفض إجمالي حمولة الشحن الكلية التي تعاملت معها الموانئ في المملكة المتحدة بنسبة 3% في عام 2016، بسبب انخفاض الطلب على واردات الفحم، ويشهد القطاع البحري نموا مضطربا من حيث الحركة الاجمالية لأربع

شكل 2

حصة المملكة المتحدة من سوق خدمات التأمين البحري العالمية 2004-2013، وموقعها من أهم مراكز الخدمات البحرية في العالم لسنة 2015.



Source: Department for Transport for UK (2015), Maritime Growth Study, keeping the UK competitive in a global market, p: 17 & p: 32.

يلاحظ من الشكل السابق أن المملكة المتحدة لديها واحدة من أكبر الخدمات التجارية البحرية والتدريب البحري في مختلف أنحاء العالم، مع وجود سوق رائدة بنسبة 26% خاصة بالتأمين البحري العالمي في عام 2013، ونوادي الحماية والتعويض في المملكة المتحدة التي تمثل 61% من الحصة العالمية في سنة 2011، وهي أيضا تحتل مكانة هامة في خدمات السفن والخدمات الإدارية، وكانت حصة السوق في المملكة المتحدة للتأمين متقلبة إلى حد ما، ولكن باستمرار كانت المملكة المتحدة هي المهيمنة عالميا وهو ما وضعه الشكل 2.

قدرت الصناعات البحرية (الشحن والموانئ والخدمات التجارية) أنها تساهم على الأقل بقيمة 8.5 مليار جنيه استرليني سنويا للاقتصاد البريطاني في عام 2012، أما الصناعات البحرية المرتبطة بها (بناء السفن وإصلاحها، وتشبيد الموانئ والتسليحة البحرية) فتقدر بقيمة 2.5 مليار جنيه استرليني وتوظيف ما لا يقل عن 113000 شخص سنة 2012⁽³⁰⁾، وفي سنة 2015 كان هناك ما لا يقل عن 23380 شخصا يعملون في البحر⁽³¹⁾، بعد التصويت على استفتاء خروج بريطانيا من الاتحاد الأوروبي نشأت المخاوف بشأن القطاع البحري، فمن المرجح أن تتأثر الصناعة البحرية والعمليات المرتبطة بها

وخاصة الصين التي تمثل حصتها 6% من الحركة البحرية مع الخارج⁽²⁵⁾.

انخفضت كمية النفط الخام التي تمر عبر موانئ المملكة المتحدة إلى النصف منذ سنة 2000، من 184.3 مليون طن إلى 87.1 مليون طن في عام 2016، أما بالنسبة للغاز المسال فقد شهدت معظم الموانئ في المملكة المتحدة انخفاضا فيه كذلك ويتم التعامل بالغاز المسال في ميناءين رئيسيين فقط هما "Milford Haven و Forth"⁽²⁶⁾.

قد أجريت المملكة المتحدة تخفيضات متتالية في ضريبة الشركات، ونظام الضرائب في المملكة المتحدة من أكثر الأنظمة تنافسية عالميا، مع التخطيط لتخفيضات أخرى، وبالإضافة إلى ذلك، فإنه لا تزال الضرائب على الحمولة والشحن ذات تنافسية عالمية مما يعمل على زيادة أرباح الشحن، ونظام الضرائب على الحمولة في المملكة المتحدة، في العملية منذ سنة 2000 مسؤول عن توليد أكثر من 80000 وظيفة⁽²⁷⁾.

لقطاع الموانئ في المملكة المتحدة دور هام في مجال أنماط السفر، ونقل الركاب، ومع نمو الاقتصاد البريطاني، فالقطاع البحري هو في وضع مثالي للاستفادة من هذا النمو من خلال تطوير البنية التحتية. وفي هذا الصدد تم تجهيز الموانئ بأحدث المرافق والمعدات وقد تم تجهيز الموانئ للتعامل مع أكبر السفن في العالم، وباعتبار أن الاستثمار لا يتوقف عند الموانئ فقط فإنه تلتزم الحكومة بتعزيز المناطق الساحلية والداخلية وشبكات النقل، بتخصيص 15 مليار جنيه استرليني للاستراتيجية المستقبلية بحلول عام 2020، مع خطة استثمار كبيرة للشحن عبر السكك الحديدية، وسيضمن ذلك الوصول السريع والفعال لتسويق السلع، وزيادة التكامل مع سلسلة الخدمات اللوجستية على نطاق أوسع، وبذلك تكون بنية تحتية مستعدة للمستقبل بما يتناسب مع رؤية وصناعة الشحن المستقبلية العالمية⁽²⁸⁾.

ب. الخدمات العامة والتأمين البحري في المملكة المتحدة

تشمل الخدمات الخاصة بالقطاع البحري كلا من التأمين، والخدمات القانونية، وجمعيات التصنيف والخدمات المالية البحرية. وقطاع الخدمات البحرية في المملكة المتحدة يتركز جغرافيا في لندن ويقدم خدماته إلى السوق الدولية، والمملكة المتحدة واحدة من الدول الرائدة في السوق العالمية في مجال خدمات الأعمال البحرية ويظهر ذلك بشكل خاص في مجال التأمين حيث تكتسب أكبر حصة عالمية من التأمين البحري الدولي كما أنها مركز لجوانب أخرى من الخدمات التجارية مثل الوساطة في خدمات السفن، وخاصة مع وجود بورصة البلطيق التي تعتبر المصدر الرئيسي لمعلومات السوق حول التداول وتسوية كل من مشتقات الشحن المادية والمالية⁽²⁹⁾، وهذا ما يوضحه الشكل التالي والذي نلاحظ فيه أن لندن هي الرائدة في أغلب الخدمات البحرية العالمية:

سكيكدة، أرزيو/بطيوة، بجاية، مستغانم، الغزوات، جيجل، تنس ودلس، ويتخصص كل من ميناء شرق سكيكدة و بطيوة في الهيدروكربونات⁽³⁶⁾ وميناء سيدي فرج غرب الجزائر العاصمة هو الميناء أو المرسى الوحيد الخاص باليخوت بما يتماشى مع طابع المركب السياحي بالمنطقة.

1.5. الأقاليم الساحلية الجزائرية ومبادرة الاقتصاد الأزرق

شاركت الجزائر يومي 3 و 4 ديسمبر 2018 بالتعاون مع فرنسا في رئاسة اللجنة التوجيهية لمبادرة غرب البحر المتوسط لتنمية الاقتصاد الأزرق في غرب البحر المتوسط واستضافت "مؤتمر أصحاب المصلحة من أجل التنمية المستدامة للاقتصاد الأزرق في غرب البحر المتوسط؛ والمؤتمر الوزاري لمبادرة غرب البحر المتوسط للتنمية المستدامة للاقتصاد الأزرق في غرب البحر المتوسط". وتقوم المبادرة على الحوار الإقليمي حول السياسة البحرية والاقتصاد الأزرق تحت مظلة الاتحاد من أجل المتوسط؛ وكذلك التعاون في إدارة مصايد الأسماك، الذي عززته مؤخرًا عملية "كاتانيا" التي أطلقتها المفوضية الأوروبية في عام 2016 وإعلان اتفاقية " MedFish4ever " الموقعة سنة 2017، بالإضافة إلى الاستراتيجيات المختلفة للهيئة العامة لمصايد أسماك البحر المتوسط المتعلقة بمصايد الأسماك وتربية الأحياء المائية؛ إضافة إلى التعاون في إطار اتفاقية برشلونة لحماية البيئة البحرية والمناطق الساحلية للبحر الأبيض المتوسط والجهود المبذولة لتنفيذ استراتيجية البحر المتوسط للتنمية المستدامة في إطار خطة عام 2030 للأمم المتحدة للتنمية المستدامة⁽³⁷⁾.

2.5. مؤشرات ارتباط الاقتصاد الجزائري والأقاليم الساحلية بالقطاع البحري

في ما يلي عرض لأهم مؤشرات النشاط البحري والاقتصادي الجزائري التي تعكس صورة أولية عن أهمية البحر لنمو الأقاليم الساحلية ونشاط التجارة الخارجية، حيث نجد انه: "يعيش حوالي 15 مليون جزائري في ولايات ساحلية ويتركز حوالي 67% من النسيج الصناعي للبلاد في شمال الجزائر اليوم، ويقدر أن 7 ملايين جزائري لهم صلة مباشرة أو غير مباشرة بالبحر لكسب عيشهم؛ ما يقرب من 500000 شخص لديهم عمل مباشر متعلق بالبحر والساحل، وهناك مليون شخص على الأقل لديهم وظائف مرتبطة بشكل غير مباشر بالبحر والساحل؛ وعلى مدار العشرين عامًا الماضية، استثمرت الدولة الجزائرية أكثر من 40 مليار دولار أمريكي في البنية التحتية البحرية والساحلية والمعدات التي تغطي مجموعة واسعة من الأنشطة، بما في ذلك البنية التحتية للموانئ والسفن ومرافق الطاقة ومنشآت تحلية المياه، والبنية التحتية لمياه البحر والصرف الصحي، وتشمل الإنجازات الأخرى هياكل الحماية ومعدات صيد الأسماك وتربية الأحياء المائية وأنشطة الأغذية الزراعية المرتبطة بالماكولات البحرية، بما في ذلك المعالجة والتبريد والتعبئة وبناء السفن

خاصة العمالة والقانون، والهجرة، ومراقبة الحدود، وقانون العقود، فضلا عن النقل الخاص ومجالات مثل حرية التجارة، والسلامة والبيئة، وضرائب الحمولة والأمان.

الاتحاد الأوروبي هو أكبر شريك تجاري في المملكة المتحدة، ومع ذلك فإن قطاع الموانئ في المملكة المتحدة، إلى حد كبير مملوك للقطاع الخاص، وتنافسيته التشغيلية تختلف كثيرا عن العديد من الدول الأعضاء الأخرى في الاتحاد الأوروبي، ونتيجة لذلك، كان لديها مخاوف طويلة حول أن يشوه الدعم الحكومي في بلدان الاتحاد الأوروبي الأخرى المنافسة خاصة في الموانئ الكبرى، وفي نوفمبر 2016، نشر مركز الدراسات السياسية ورقة جديدة تدعي أن "الموانئ الحرة" (أي المناطق التي، على الرغم من أنها داخل الحدود الجغرافية للبلد، إلا أنها تعتبر خارج البلاد لأغراض جمركية) يمكن أن توفر أكثر من 86000 وظيفة للاقتصاد البريطاني مثل تلك الموجودة في الولايات المتحدة⁽³²⁾.

حفاظا على تنافسية المملكة المتحدة وبعد عقد أسبوع لندن للشحن البحري العالمي وضعت المملكة المتحدة على عاتقها عدة التزامات بدءا بالخروج من الاتحاد الأوروبي إلى تدعيم التجارة البحرية وتشجيع الصادرات والاستثمار الداخلي إضافة إلى دعم مساهمة الموانئ في النمو، وزيادة دور الاتصالات والترويج البحري، وتطوير الهياكل الحكومية والصناعية وتطوير سجل السفن في المملكة المتحدة وتطوير المهارات البحرية وتدعيم التوظيف والتدريب في المجال البحري إضافة لدعم وتشجيع الابتكار البحري، وأخيرا وضع استراتيجية طويلة الأجل للقطاع البحري لسنة⁽³³⁾.

وبخصوص التجارة الخارجية تعمل المملكة المتحدة لإقامة شراكات جديدة مع الصين، لتعزيز نشاط التجارة والتصدير، لاستكشاف فرصة الشراكة مع القطاعات الأخرى.

5. تنمية الاقتصاد الجزائري من خلال تعزيز العلاقة بين الأقاليم الساحلية والقطاع البحري

يتكون الساحل الجزائري حسب التنظيم الإداري لسنة 1984 من 14 ولاية ساحلية بمجموع 136 بلدية ذات حدود ساحلية، مقسمة على: "الإقليم الساحلي الشرقي الممتد على طول 521,16 كم يضم كلا من الطارف، عنابة، سكيكدة، جيجل؛ الإقليم الساحلي للوسط الممتد على طول 499,15 كم فيضمن كلا من بجاية، تيزي وزو، بومرداس، الجزائر العاصمة، تيبازة؛ الإقليم الساحلي الغربي الممتد على طول 625,01 كم فيشمل الشلف، مستغانم، وهران، عين تيموشنت، تلمسان⁽³⁵⁾.

يشمل المجال البحري العام في الجزائر المياه الإقليمية التي تمتد لأكثر من 12 ميلاً بحرياً ويمتد الشريط الساحلي الضيق على مسافة 1280 كم، ويتم تنفيذ معظم التجارة الدولية من خلال 11 ميناء هي "الجزائر، وهران، عنابة،

والاقتصادية على حد السواء، ومن المبرمج تنفيذه أيضا تعزيز الشراكة بين القطاعين العام والخاص، وتشمل الإجراءات المنصوص عليها في الخطة الرئيسية للموانئ للفترة 2005-2025 المشاريع التالية: إنشاء 19 مرفأ ومأوى للصيد، وتطوير وتوسيع 21 مرفأ للصيد و16 ميناء، وحماية 27 موقعا على الشاطئ في 16 كم، وتطوير 36 شاطئاً "أساسيا"، وتجديد المعدات والبنية التحتية للمنارات القائمة (31)، وعلامات موقوف وأضواء الموانئ (134)، وصيانة 498 شاطئاً وتطوير 36 شاطئاً، وتجهيز أكثر بمعدات بناء السفن⁽⁴¹⁾.

4.5. العلاقة التجارية البحرية بين المملكة المتحدة والجزائر والدول العربية

حجم المنتجات الزراعية المصدرة من المملكة المتحدة إلى خارج الاتحاد الأوروبي تضاعفت مع دول البحر الأبيض المتوسط تقريبا في عام 2016 إلى 01 مليون طن، وكانت أكبر وجهة لهذه الصادرات هي الجزائر، التي تلقت حوالي نصف الصادرات الزراعية للمملكة المتحدة، حيث تلقت الجزائر 472 ألف طن من السلع الزراعية بعدما كانت 128 ألف طن في عام 2015 أي بزيادة 268% عن سنة 2015، أما تونس فكانت حصتها 263 ألف طن سنة 2016 (زيادة 88%)، ومصر 163 ألف طن سنة 2016 (زيادة 3%)، كما أن حركة الحاويات بين المملكة المتحدة ودول غير الاتحاد الأوروبي ارتفعت مع البلدان الأوروبية والمتوسطية في كلا الاتجاهين (استيراد وتصدير)، حيث أن الحصيلة مع مصر والمغرب بلغت 57900 و55600 حاوية في الاتجاهين مع المملكة المتحدة على التوالي⁽⁴²⁾.

6. خاتمة

الشحن البحري هو أهم وسائل النقل بالنسبة لتجارة البضائع الدولية من حيث القيمة والحجم، لذلك وجب الفهم العميق لعلاقاته الترابية قطاعيا وإقليميا والاحاطة بجوانب القوة والضعف للقطاع رغبة في الاستفادة من المزايا التي يوفرها استهداف الاستثمار به للدولة والخواص.

1.6. الإجابة على الإشكالية: من خلال دراسة الاشكالية المتعلقة بمدى إمكانية مساهمة قطاع النقل البحري في تطوير مؤشرات الاقتصاد الوطني وتعزيز التنمية الاقتصادية بالأقاليم الساحلية للجزائر انطلاقا من دراسة حالة المملكة المتحدة خلصت الدراسة وكإجابة على الاشكالية إلى أنه:

يشهد القطاع البحري في الجزائر ضعفا في تسيير واستغلال القطاع البحري والخدمات المتعلقة به رغم الجهود الخاصة بالبنية التحتية المتوفرة ورغم اطلاق مبادرة الاقتصاد الأزرق. لكن وانطلاقا من تحليل ودراسة حالة المملكة المتحدة نجد أنه يمتلك مستقبلا إمكانية كبيرة وفرض عديدة للتشاكب قطاعيا وإقليميا، وإمكانية كبيرة لتطوير مؤشرات الاقتصاد الوطني وتحسين سوق العمل والتأمين والجباية والترفيه

وإصلاحها، كما تتطلب معدات المراقبة والتحكم وجميع الأنشطة المساعدة حشد تمويل عام كبير؛ وتشير التقديرات الأخيرة للإمكانات في الاقتصاد الأزرق وفي سيناريو واقعي إلى أن تطوير الاقتصاد الأزرق قادر على توفير أكثر من 150000 فرصة عمل جديدة في التجارة البحرية بحلول عام 2023-2022 وبالتالي، فإن تطوير وتنويع الأنشطة البحرية يمكن أن يولد إيرادات سنوية تبلغ حوالي 3-4 مليارات دولار أمريكي بين 2023-2025⁽³⁸⁾. ويعتمد اقتصاد الجزائر على موانئها المتوسطية المزدهمة، ويعتبر الشحن والنقل البحري ضروري للاقتصاد الوطني، حيث تتم الغالبية العظمى من التجارة الخارجية الجزائرية عبر شبكة الموانئ الوطنية، والموانئ الأكثر أهمية من حيث الحركة التجارية هي مينائي أرزيو في وهران، وبعدها ميناء سكيكدة. وقد تم تطوير ميناء أرزيو مع التركيز بشكل خاص على صادرات البتروكيماويات. أما بالنسبة لحركة الحاويات، فإن ميناء العاصمة الجزائر هو الميناء الأهم بعد أرزيو، حيث يتعامل مع ما يقرب من 60% من حركة الحاويات في البلاد⁽³⁹⁾.

الموانئ في الجزائر مزدهمة في خطوط الشحن بانتظام إضافة إلى التأخيرات الشائعة، وبصورة عامة، يبدو أن ازدحام الموانئ يمثل مشكلة في معظم الموانئ الجزائرية الكبرى. وعلى الرغم من وجود مستويات كبيرة من مشاركة القطاع الخاص في بعض الموانئ، وفي أكتوبر 2011، أعلنت وزارة النقل الجزائرية عن خطط لإنشاء ميناء جديد بين الجزائر وتونس، وسيتم بناؤه لتخفيف الازدحام في الموانئ مثل تنس، بجاية، وهران.

باستثناء محطات النفط والغاز، لم يكن هناك سوى القليل جدا من مرافق البنية التحتية للموانئ، ويوجد في ساحل الجزائر 51 بنية تحتية بحرية: 11 ميناءا تجاريا، وميناءان للنفط، و 41 ميناء صيد ومرسى، وتم بناء 19 بنية تحتية للموانئ (الموانئ التجارية وصيد الأسماك) وأربعة مطارات رئيسية (المطارات ومهابط الطائرات) بين عامي 2000 و 2012، امتثالاً للمخطط الخماسيين (2001-2005 و 2005-2009)، بالإضافة إلى المخطط الخماسي 2010 - 2014، قد فتحت الحكومة حزمة بقيمة 160 مليون يورو لتزويد مختلف الموانئ الوطنية بنظام إدارة جديد للأمن البحري والموانئ وتبادل المعلومات، وقد تم تخصيص مليار دينار (9.6 مليون يورو) لشركة ميناء إدارة وهران من أجل تجديد هذه البنية التحتية الاستراتيجية⁽⁴⁰⁾.

3.5. مشاريع البنية التحتية في موانئ الجزائر

تشكل البنى التحتية للموانئ البحرية والموانئ مصدرا رئيسيا بسبب المكانة التي تحتلها في الاقتصاد، ففي الواقع، يتم نقل 95% من التجارة الخارجية عن طريق البحر. وهذا هو السبب في أن الخطة الرئيسية للموانئ (2005-2025)، التي تبلغ قيمتها 8.19 مليار دولار، صممت كجزء من سياسة التنمية الساحلية والاهتمام بالقضايا التي تمثلها في الخطط البيئية

- من خلال الاستفادة من الضرائب على الحمولة يمكن توفير عدد كبير جدا من الوظائف وتدعيم الخبرة في سوق الشغل، ونفس المزايا يوفرها استغلال الموانئ الحرة من حيث توفير الوظائف.

- يمتلك القطاع البحري بالمملكة المتحدة تشابكات متعددة وكبيرة قطاعيا واقليميا داخليا وخارجيا كما أن خدمات النقل البحري والخدمات المرتبطة بها كان لها تأثير مباشر وكبير على تعزيز المؤشرات الاقتصادية الخاصة بسوق العمل والتأمين والجباية والترفيه والتجارة الخارجية والداخلية واستغلال التكنولوجيا.

- ان قطاع النقل البحري بالمملكة المتحدة يتدارك بشكل كبير استراتيجيات التحول الطاقوي من الفحم والبتترول إلى مصادر أكثر استدامة دون التأثير بشكل سلبي على أداء قطاعها البحري وحركيته وأقاليمها الساحلية مع وضوح الرؤية الاستراتيجية والتهديدات المحتملة والمبادرة بخطوات استباقية متمثلة في استهداف أسواق بحرية جديدة، وهذا ما لا يتم مراعاته اطلاقا بالجزائر وما سيشكل تهديدا كبيرا للاقتصاد والاستثمار بالمناطق الساحلية والداخلية.

3.6. المقترحات

- ضرورة تدعيم البنية التحتية في القطاع البحري الجزائري خاصة نوعية الموانئ وحجمها أكثر لتسهيل استقطاب سفن عملاقة وربط الأقاليم الداخلية والخارجية مع البحر والموانئ، وكذلك مع الموانئ الجافة.

- الاستعانة بمسيرين وصناع قرار لدول لها السبق والريادة في المجال البحري وتطوير الأقاليم الساحلية التي لها امكانية كبيرة للتشابه قطاعيا واقليميا مع كامل التراب الوطني وجذبه اماميا نحو التنمية المتوازنة.

- الاهتمام أكثر بالخدمات المرتبطة بالقطاع البحري في تكوين القيمة المضافة للأقاليم الساحلية خاصة مجال السياحة الساحلية.

- ضرورة الاهتمام أكثر من طرف صناع القرار بالأبحاث الخاصة بالقطاع البحري وتزويدهم بإحصائيات ميدانية وواقعية صادقة من شأنها مساعدتهم في الدراسات الإحصائية التي تساعد في وضع آليات وتوضيح الرؤية عن درجة الاستفادة من القطاع البحري مستقبلا.

4.6. آفاق البحث

ترابط القطاع البحري اماميا وخلفيا مع باقي القطاعات وبين الأقاليم الوطنية وفق دراسة إحصائية باستعمال اسلوب تحليل المدخلات والمخرجات متعدد الأقاليم، ولكن بشرط توفر بيانات نوعية ميدانية يصعب تجميعها من طرف أفراد بل يجب توفيرها من مكاتب الاحصاء الوطنية.

والتجارة الخارجية والداخلية واستغلال التكنولوجيا وتعزيز التنمية الاقتصادية بالأقاليم الساحلية والداخلية؛ بشرط توفر رؤية وخطة استراتيجية بعيدة الأمد لتسيير القطاع تهدف لتحسين سلسلة الخدمات اللوجستية على نطاق أوسع، من حيث البنية التحتية وتحسين خدمات القطاع البحري والخدمات المرتبطة به، مع مراعات التحول الطاقوي من الفحم والبتترول إلى مصادر أكثر استدامة.

2.6. نتائج الدراسة. توصلت الدراسة إلى عدة نتائج أهمها:

- النمو المتواصل للتجارة الخارجية بلغ سنة 2016 قرابة 10.3 مليار طن ما يعكس الأهمية الكبيرة لها عالميا ومع وجود ما يزيد على 80 في المائة من التجارة العالمية من حيث الحجم، وأكثر من 70 في المائة من قيمتها تحمل على متن السفن وتتعامل معها الموانئ البحرية عالميا. وبمتوسط أكثر من طن ونصف الطن من السلع لكل شخص على كوكب الأرض يتم نقلها سنويا عبر البحر.

- حجم نمو قطاع النقل البحري العالمي على مستوى الدول النامية بلغ 59 بالمائة في الصادرات و64 بالمائة في الواردات وهي نسب أعلى بكثير من نظيرتها في الدول المتقدمة وبالتالي هذا مؤشر لتحفيز الاقتصاد الجزائري للاستثمار أكثر بهذا القطاع.

- لا يشكل استغلال وإدارة القطاع البحري سواء من طرف الدولة أو الخواص أية مشاكل كبيرة بالنظر للتجربة المملكة المتحدة التي أغلب مستخدمي قطاعها البحري من الخواص، ولكن في حالة الأزمات لا بد من أخذ مخاوفهم بعين الاعتبار من خلال السمعة الجيدة ووضوح الرؤية والاستراتيجية للدولة في إدارة القطاع.

- حمولة الموانئ الاجمالية بالمملكة المتحدة مستقرة عن نصف مليار طن كما ان أغلب الموانئ بها كبيرة وتتعامل بأكثر من مليون طن سنويا وعددها 51 ميناء و98 بالمائة من الحمولة الاجمالية تمر عبرها وهو عدد بعيد جدا عن نظيرها بالجزائر، وأغلبية الحركة البحرية في المملكة المتحدة هي حركية داخلية عكس ما هو موجود بالجزائر، أما غالبية تجارتها الخارجية فتتم مع الاتحاد الأوروبي وبلدان القارة الآسيوية.

- تساهم الصناعات البحرية (الشحن والموانئ والخدمات التجارية) و الصناعات البحرية المرتبطة بها (بناء السفن وإصلاحها، وتشبيد الموانئ والمراسي والتسليسة البحرية) بشكل كبير في الناتج المحلي الاجمالي وسوق التشغيل، وبالتالي فان الاستثمار بالمناطق الساحلية محفز لتقليل معدلات البطالة بالجزائر وتدعيم درجة التشابك القطاعي والإقليمي.

- تشكل البنية التحتية أداة مهمة في سلسلة الخدمات اللوجستية لضمان لتسويق السلع، وزيادة التكامل القطاعي والإقليمي على نطاق أوسع وتحقيق عدالة التوزيع للدخول والثروات بين القطاعات والأقاليم الجغرافية.

تضارب المصالح

❖ يعلن المؤلفون أنه ليس لديهم تضارب في المصالح الهوامش

- 22- Department For Transport for uk. (2017). UK Port Freight Statistics. Annual Port 2016. London. P01.
- 23- ملاحظة: (Roll on-Roll off أو RO-RO) تعني الحاويات أو السلع التي تحمل على سفن الدحرجة مثل السيارات التي تحمل وسط السفن ويتم تفريغها من السفينة عن طريق تمرير السيارة أو المركبة على عجلاتها، أما النوع الثاني (Lift on-Lift off أو LO-LO) فهي الحاويات التي تفرغ من على ظهر السفينة بواسطة الرافعات
- 24- Department For Transport for uk. (2017). UK Port Freight Statistics. Annual Port 2016. London. p03.
- 25- Department For Transport for uk. (2017). UK Port Freight Statistics. Annual Port 2016. London. pp06-07.
- 26- Department For Transport for uk. (2017). UK Port Freight Statistics. Annual Port 2016. London. p11.
- 27- HM Government. (2015). Maritime Uk One Voice For Shipping. Ports And Maritime Business. . world-class maritime centre. London. p07.
- 28- HM Government. (2015). Maritime Uk One Voice For Shipping. Ports And Maritime Business. . world-class maritime centre. London. p12.
- 29- Department for Transport for uk. (2015). Maritime Growth Study, keeping the UK competitive in a global market. London. p31.
- 30-Lorna Booth And Other. (2017). Future Of The UK Maritime Industry. HOUSE OF COMMONS LIBRARY. p01.
- 31-Department for Transport for uk. Seafarer statistics: 2015. sit web: <https://www.gov.uk/government/statistics/seafarer-statistics-2015> le 15/02/2018 a 18:00.
- 32-Lorna Booth And Other. (2017). Future Of The UK Maritime Industry. HOUSE OF COMMONS LIBRARY. p09.
- 33-Department for Transport for UK. (2018). Maritime Growth Study Review. Moving Britain Ahead. London. p19.
- 34-Department for Transport for UK. (2018). Maritime Growth Study Review. Moving Britain Ahead. London. p23.
- 35- عبد الفتاح بوخمخم، وسام بغور، (ديسمبر 2016)، التنمية المستدامة للمناطق الساحلية في الجزائر: الواقع التحديات والحلول، المجلد 7، ص: 62.
- 36- Netherlands-African Business Council (NABC). (2014). Transport & Logistics and Development prospects in ALGERIA. p07.
- 37-Ministre de l'agriculture du développement rural et de pêche (MADRP), direction général de la pêche et de l'aquaculture. Economie Bleue. Disponible sur le lien : <http://madrp.gov.dz/dgpa/economie-bleue/> 10/08/2019b à 20 :00.
- 38-Ministre de l'agriculture du développement rural et de pêche (MADRP), direction général de la pêche et de l'aquaculture. Economie Bleue. Disponible sur le lien : <http://madrp.gov.dz/dgpa/economie-bleue/> 10/08/2019b à 20 :00
- 39-PWC (Price waterhouse Coopers). Transport & Logistics and Development prospects in ALGERIA 2017.p: 22. Sit web: <https://www.pwc.com/gx/en/transportationlogistics/publications/africainfrastructureinvestment/assets/algeria.pdf> le05/01/2018. a 23:30.
- 40- Netherlands-African Business Council (NABC). (2014). Transport & Logistics and Development prospects in ALGERIA. p08.
- 41- Netherlands-African Business Council (NABC). (2014). Transport & Logistics and Development prospects in ALGERIA. p08.
- 42-Department for Transport for UK. (2018). Maritime Growth Study Review. Moving Britain Ahead. London. p24.

- 1- سميرة إبراهيم أيوب، (2003)، اقتصاديات النقل، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، ص: 39.
- 2- سعيد عبده، (1994)، أسس جغرافية النقل، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة، مصر، ص: 278.
- 3- أولد خو سيدي أحمد وآخرون. (2008)، معجم احصائيات النقل، الأمانة العامل ما بين الأمانات لإحصائيات النقل واتحاد النقل الدولي ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، الطبعة الرابعة، ص: 127.
- 4- عبد العليم السيد، (2018)، مقال عن النقل البحري في عالم متغير، متاح على الموقع: <http://alwatan.com/details/9352>. تم الاطلاع يوم 18/02/2018 على الساعة 21:00.
- 5- ابراهيم بولطافس، (2003)، المفاهيم الحديثة للإقليم الجغرافي، حوليات مخبر التاريخ والجغرافيا، المدرسة العليا للأساتذة، بوزريعة، العدد الأول، ص: 32.
- 6- ابراهيم بولطافس، (2003)، المفاهيم الحديثة للإقليم الجغرافي، حوليات مخبر التاريخ والجغرافيا، المدرسة العليا للأساتذة، بوزريعة، العدد الأول، ص: 32.
- 7- ابراهيم بولطافس، (2003)، المفاهيم الحديثة للإقليم الجغرافي، حوليات مخبر التاريخ والجغرافيا، المدرسة العليا للأساتذة، بوزريعة، العدد الأول، ص: 33-34.
- 8- عبد الفتاح بوخمخم، وسام بغور، (ديسمبر 2016)، التنمية المستدامة للمناطق الساحلية في الجزائر: الواقع التحديات والحلول، المجلد 7، ص: 60.
- 9- Office National des Statistiques « ONS ». (2014). Démographie Algérienne. publication N° 690. pp.10-11
- 10- عبد الفتاح بوخمخم، وسام بغور، (ديسمبر 2016)، التنمية المستدامة للمناطق الساحلية في الجزائر: الواقع التحديات والحلول، المجلد 7، ص: 61.
- 11-Ralph Charls Atkins & other. An article is available at the link : <https://www.britannica.com/place/United-Kingdom> le 19/02/2018 a 17:00.
- 12- Lorna Booth And Other. (2017). Future Of The UK Maritime Industry. HOUSE OF COMMONS LIBRARY. p02.
- 13- Lorna Booth And Other. (2017). Future Of The UK Maritime Industry. HOUSE OF COMMONS LIBRARY. pp.02-03.
- 14- United Nations Conference On Trade And Development (UNCTAD). (2017). Review Of Maritime Transport 2017. New York And Geneva. p17.
- 15- United Nations Conference On Trade And Development (UNCTAD). (2017). Review Of Maritime Transport 2017. New York And Geneva. p11.
- 16- United Nations Conference On Trade And Development (UNCTAD). (2017). Review Of Maritime Transport 2017. New York And Geneva. p17.
- 17- United Nations Conference On Trade And Development (UNCTAD). (2016). Review Of Maritime Transport 2016. New York AND Geneva. p62.
- 18- HM Government. (2015). Maritime Uk One Voice For Shipping. Ports And Maritime Business. The lord Mountevens. world-class maritime centre. London. p02.
- 19- HM Government. (2015). Maritime Uk One Voice For Shipping. Ports And Maritime Business. . world-class maritime centre. London. p07.
- 20- Government UK. website : <https://www.gov.uk/transport/maritime-and-shipping> 26/06/2019 at 23:00.
- 21- Department For Transport for uk. (2017). UK Port Freight Statistics. Annual Port 2016. London. p01.

المراجع

المراجع باللغة العربية

- 1.ابراهيم بولطافس، (2003)، المفاهيم الحديثة للإقليم الجغرافي، حوليات مخبر التاريخ والجغرافيا، المدرسة العليا للأساتذة، بوزريعة، العدد الأول.
- 2.أولد خو سيدي أحمد وآخرون، (2008)، معجم احصائيات النقل، الأمانة العامل ما بين الأمانات لإحصائيات النقل واتحاد النقل الدولي ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا، الطبعة الرابعة.
- 3.سعيد عبده، (1994)، أسس جغرافية النقل، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة، مصر.
- 4.سميرة إبراهيم أيوب، (2003)، اقتصاديات النقل، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر.
- 5.عبد الفتاح بوخمخم، وسام بغور، (ديسمبر 2016)، التنمية المستدامة للمناطق الساحلية في الجزائر: الواقع التحديات والحلول، المجلة الجزائرية للعلوم الاجتماعية والإنسانية، جامعة الجزائر 3، المجلد 4، العدد 7.

المراجع باللغة الأجنبية

- 1.Department for Transport for UK . (2018). Maritime Growth Study Review, Moving Britain Ahead. London.
- 2.Department for Transport for uk. (2015) . Maritime Growth Study. keeping the UK competitive in a global market. London.
- 3.Department For Transport for uk (2017) .UK Port Freight Statistics. Annual Port 2016 . London.
- 4.HM Government. (2015) .Maritime Uk One Voice For Shipping Ports And Maritime Business. The lord Mountevans. world-class maritime centre. London.
- 5.HM Government. (2015) .Maritime Uk One Voice For Shipping Ports And Maritime Business. . world-class maritime centre. London.
- 6.Lorna Booth And Other. (2017) .Future Of The UK Maritime Industry. HOUSE OF COMMONS LIBRARY.
- 7.Netherlands-African Business Council (NABC). (2014) .Transport & Logistics and Development prospects in ALGERIA
- 8.Office National des Statistiques « ONS ». (2014) .Démographie Algérienne. publication N° 690.
- 9.United Nations Conference On Trade And Development (UNCTAD). (2017) .Review Of Maritime Transport 2017. New York And Geneva
- 10.United Nations Conference On Trade And Development (UNCTAD). (2016) .Review Of Maritime Transport 2016. New York AND Geneva

المواقع الإلكترونية

- 1.عبد العليم السيد، (2018)، مقال عن النقل البحري في عالم متغير، متاح على الموقع: <http://alwatan.com/details/9352>. تم الاطلاع يوم 18/02/2018 على الساعة 21:00
- 2.Department for Transport for uk. Seafarer statistics: 2015. sit web: <https://www.gov.uk/government/statistics/seafarer-statistics-2015> le 15/02/2018 a 18:00
- 3.Government UK. website : <https://www.gov.uk/transport/maritime-and-shipping> 26/06/2019 at 23:00.
- 4.Ministre de l'agriculture du développement rural et de pêche (MADRP), direction général de la pêche et de l'aquaculture, Economie Bleue. Disponible sur le lien : <http://madrp.gov.dz/dgpa/economie-bleue/> 10/08/2019b à 20 :00.
- 5.PWC(PricewaterhouseCoopers).Transport & Logistics and Development prospects in ALGERIA 2017.p: 22. Sit web: <https://www.pwc.com/gx/en/transportationlogistics/publications/africainfrastructureinvestment/assets/algeria.pdf> le05/01/2018. a 23:30.

كيفية الإستشهاد بهذا المقال حسب أسلوب APA :

المؤلفون علي حيطوم و آخرون، (2020)، دراسة تحليلية لمساهمة قطاع النقل البحري في تنمية الاقتصاد الوطني والأقاليم الساحلية، دراسة حالة المملكة المتحدة، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، المجلد 12، العدد 02، جامعة حسينية بن بوعلي بالشلف، الجزائر، الصفحات. ص ص: 147-157