

جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم
كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
قسم العلوم الاقتصادية



مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي
الشعبة: العلوم الاقتصادية. التخصص: إقتصاد كمي.

أثر البنى التحتية للموانئ البحرية الجزائرية في تفعيل الخدمات اللوجيستية.
(دراسة حالة ميناء مستغانم الفترة 2010-2020)

مقدمة من طرف الطالبين:
طمطامي عمر.
عيساوي إسماعيل.
تحت اشراف الأستاذ:
د. د. بن عامر مصطفى

أعضاء لجنة المناقشة:

الصفة	الاسم واللقب	الرتبة	عن الجامعة
رئيسا	بوعبد الله ودان	أستاذ محاضر - أ-	جامعة مستغانم
مشرفا ومقررا	مصطفى بن عامر	أستاذ محاضر - أ-	جامعة مستغانم
مناقشا	عبد الله يخلف	أستاذ مساعد - أ-	جامعة مستغانم

السنة الجامعية:

. 2021 - 2020

جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم
كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
قسم العلوم الاقتصادية



مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي
الشعبة: العلوم الاقتصادية. التخصص: إقتصاد كمي.

أثر البنى التحتية للموانئ البحرية الجزائرية في تفعيل الخدمات اللوجيستية.
(دراسة حالة ميناء مستغانم الفترة 2010-2020)

مقدمة من طرف الطالبين: طمطامي عمر. عيساوي إسماعيل.
تحت اشراف الأستاذ: د. بن عامر مصطفى.

أعضاء لجنة المناقشة:

الصفة	الاسم واللقب	الرتبة	عن الجامعة
رئيسا	بوعبد الله ودان	أستاذ محاضر - أ-	جامعة مستغانم
مشرفا ومقررا	مصطفى بن عامر	أستاذ محاضر - أ-	جامعة مستغانم
مناقشا	عبد الله يخلف	أستاذ مساعد - أ-	جامعة مستغانم

السنة الجامعية:

2021 - 2020

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

" اللَّهُ الَّذِي سَخَّرَ لَكُمْ الْبَحْرَ لَتَجْرِي

الْفُلُكُ فِيهِ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ

وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ. "

سورة الجاثية: الآية 12

كلمة شكر

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات والصلاة والسلام على سيدنا محمد وعلى آله وصحبه أجمعين، نحمد الله على توفيقه لنا لإتمام هذا العمل، ومن خلاله نتوجه بخالص الشكر وعميق التقدير والإمتنان لإستاذنا الدكتور / بن عامر مصطفى.

الذي شرفنا برعاية هذا البحث ومتابعته، فكان نعم المؤطر بتعهده لنا بتوجيهاته ونصائحه السديدة، ومهما بالغنا في شكره فلن نوفيه حقه، وسنبقى شاكرين لفضله وحافظين له، فجزاه الله عنا خير الجزاء وجعل ذلك في ميزان حسناته.

ولكم أود أن تسعفنا الكلمات للتعبير عن شكرنا وامتناننا لأعضاء لجنة المناقشة الموقرين، على تفضلهم لقبول مناقشة هذه المذكرة وعلى صبرهم ورحابة صدورهم وسعة حلمهم في قراءة هذا العمل وتثمينه وإبداء ملاحظاتهم القيمة التي ستثري هذا العمل بلا شك.

الى جميع أساتذتنا في الكلية.

كما نشكر كل من ساعدنا من قريب أو من بعيد في إثراء هذا العمل.

الى كل من علمنا حرفا في هذه الحياة.

فجزاكم الله عنا خير الجزاء.

عمر / إسماعيل

إهداء

الى ... نورعيني والدي ووالدتي.

الى... أبي الثاني ومعلمي الاول أخي محمد وعائلته الكريمة.

الى... اختي الفاضلة وجميع إخوتي كل بإسمه.

الى ... رفيقة دربي في هذه الحياة زوجتي الغالية .

الى... نجوم ليالي وأملي في الحياة أبناء " جهيدة"، "وداد" و"عبد الكريم".

الى...أصدقاء الدرب، ولكل من وقف بجاني في ظروف الصعبة وساندني ولو

بكلمة طيبة حتى لا أتراجع وأضل صامدا، فلست لجميلكم بجاحد.

الى كل دفعة الماستر تخصص إقتصاد كمي لعام 2020-2021

الى... كل أحبتي.

أهدي هذا الجهد وأسأل الله القبول....

عمر

إهداء

الحمد لله الذي هدانا لهذا وما كنا لنهتدي لولا أن هدانا الله

أحمد الله عز وجل على منة وعونه لأتمام هذا البحث

أهدي هذا العمل الى:

التي سهرت على تعليمي بتضحيات جسام، من شقت لأنعم بالراحة والهناء،

التي لم تبخل بشيء من أجل دفعي في طريق النجاح، علمتني أن أرتقي سلم

الحياة بحكمة وصبر.

القلب الناصح البياض، من ربتي وأنارت دربي وأعانتني بالصلوات

والدعوات ووهبتني كل العطاء والحنان وكانت سندي في الشدائد.

أمي العزيزة أطال الله في عمرها.

الى روح أبي الطاهرة، عليه رحمة الله

الى كل أخوتي كل باسمه .

الى كل دفعة الماجستير 2020-2021 تخصص إقتصاد كمي

الى الطاقم الإداري للكلية...والى جميع أحبتي.

إسماعيل

الفهرس

فهرس المحتويات

الصفحة	الموضوع
	كلمة شكر
	إهداء
١-١	فهرس المحتويات
١-١	فهرس الجداول والأشكال
أ- هـ	مقدمة.....
15	الفصل الأول: البنية التحتية في الموانئ البحرية الجزائرية و مصادر تمويلها.
16	المبحث الأول: عموميات حول الموانئ البحرية.....
16	المطلب الأول: مفهوم الموانئ وأهميتها.....
16	الفرع الأول: مفهوم الميناء.....
17	الفرع الثاني: أهمية الميناء.....
19	المطلب الثاني: أهم الموانئ التجارية في الجزائر.....
19	الفرع الأول: أنواع الموانئ.....
19	أولاً: من حيث الطبيعة.....
19	ثانياً: من حيث الموقع الجغرافي.....
20	ثالثاً: من حيث الغرض.....
21	الفرع الثاني: تصنيف الموانئ.....
21	أولاً: موانئ الجيل الأول.....
22	ثانياً: موانئ الجيل الثاني.....
23	ثالثاً: موانئ الجيل الثالث.....
25	رابعاً: موانئ الجيل الرابع.....
25	خامساً: موانئ الجيل الخامس.....
26	الفرع الثالث: الموانئ التجارية في الجزائر.....
26	أولاً: الموانئ الرئيسية.....
27	ثانياً: الموانئ النفطية.....
27	ثالثاً: الموانئ التجارية الأخرى.....
29	المبحث الثاني: ماهية البنية التحتية وتطورها في الجزائر.....
29	المطلب الأول: ماهية البنية التحتية.....
29	الفرع الأول: مفهوم البنية التحتية.....
30	الفرع الثاني: خصائص البنية التحتية.....
30	الفرع الثالث: أهمية البنية التحتية.....

31	.....الفرع الرابع: تصنيف البنية التحتية.....
32	.....المطلب الثاني: تطور البنية التحتية في الجزائر.....
32	.....الفرع الأول: سياسة التخطيط المركزي 1967-1979.....
32	.....أولا: المخطط الثلاثي 1967-1969.....
33	.....ثانيا: المخطط الرباعي الأول 1970-1973.....
33	.....ثالثا: المخطط الرباعي الثاني 1974-1977.....
33	.....رابعا: الرحلة التكميلية 1978-1979.....
33	.....الفرع الثاني: سياسة التخطيط اللامركزي 1980-1990.....
33	.....أولا: المخطط الخماسي الأول 1980-1984.....
33	.....ثانيا: المخطط الخماسي الثاني 1985-1989.....
33	.....الفرع الثالث: مخططات التنمية الاقتصادية 2001-2019.....
34	.....أولا: برنامج الإنعاش الاقتصادي 2001-2004.....
34	.....ثانيا: البرنامج التكميلي لدعم النمو الاقتصادي 2005-2009.....
35	.....ثالثا: البرنامج الخماسي للتنمية 2010-2014.....
35	.....رابعا: برنامج توظيف النمو الاقتصادي 2015-2019.....
36	.....المبحث الثالث: تمويل البنية التحتية.....
36	.....المطلب الأول: مفاهيم حول تمويل البنية التحتية.....
36	.....الفرع الأول: تعريف التمويل.....
36	.....الفرع الثاني: أهمية التمويل.....
37	.....الفرع الثالث: أشكال التمويل.....
37	.....أولا: التمويل المباشر وغير مباشر.....
37	.....ثانيا: التمويل المحلي والدولي.....
38	.....المطلب الثاني: مصادر تمويل البنية التحتية في الجزائر.....
38	.....الفرع الأول: مصادر التمويل التقليدية.....
38	.....الفرع الثاني: المصادر الحديثة للتمويل.....
39	.....الفرع الثالث: أهم الطرق الحديثة في التمويل.....
39	.....أولا: تعريف أسلوب البناء، التشغيل ونقل الملكية BOT.....
40	.....ثانيا: العناصر الأساسية لأسلوب BOT.....
40	.....ثالثا: مزايا الأسلوب.....
41	.....الفرع الرابع: مصادر تمويل البنية التحتية في الجزائر.....
41	.....أولا: تمويل داخلي.....
41	.....ثانيا: تمويل خارجي.....
43	.....خلاصة الفصل الأول.....

45	الفصل الثاني: الخدمات اللوجيستية على مستوى الموانئ البحرية
46	المبحث الأول: الإطار المفاهيمي للخدمات اللوجيستية.....
46	المطلب الأول: مفهوم الخدمات اللوجيستية
46	الفرع الأول: نبذة تاريخية عن اللوجيستيات ومراحل تطوره.....
46	أولاً: نبذة تاريخية عن اللوجيستيات.....
46	ثانياً: مراحل تطور اللوجيستيات.....
48	الفرع الثاني: تعريف الخدمات اللوجيستية.....
48	أولاً: التعريف اللغوي.....
48	ثانياً: التعريف الإصطلاحي.....
49	الفرع الثالث: أسباب ظهور اللوجيستيك.....
49	المطلب الثاني: أهمية وأهداف المنظومة اللوجيستية
49	الفرع الأول: أهمية اللوجيستيك.....
50	الفرع الثاني: أهداف اللوجيستيك.....
51	المبحث الثاني: الأنشطة اللوجيستية وأنواع الخدمات اللوجيستية.....
52	المطلب الأول: الأنشطة اللوجيستية وسلسلة الإمداد.....
52	الفرع الأول: مفهوم الأنشطة اللوجيستية
52	الفرع الثاني: مكونات الأنشطة اللوجيستية.....
53	أولاً: الأنشطة الأساسية.....
54	ثانياً: الأنشطة المساعدة.....
55	الفرع الثالث: سلسلة الإمداد.....
55	أولاً: مفهوم سلسلة الإمداد.....
56	ثانياً: أهداف سلسلة الإمداد.....
57	ثالثاً: الفرق بين سلسلة الإمداد وإدارة اللوجيستيات.....
57	المطلب الثاني: أنواع الخدمات اللوجيستية.....
57	الفرع الأول: حسب موقع الخدمة من عملية الإنتاج.....
57	الفرع الثاني: حسب طبيعتها وأهدافها.....
58	الفرع الثالث: لوجيستيك الطرف الثالث.....
58	المبحث الثالث: الخدمات اللوجيستية في الموانئ البحرية ودورها في التجارة الخارجية.....
59	المطلب الأول: المفاهيم اللوجيستية في الموانئ البحرية.....
59	الفرع الأول: الأنشطة اللوجيستية في الموانئ.....
60	الفرع الثاني: العمليات اللوجيستية في الموانئ
60	أولاً: العمليات المطبقة على الرسو.....
62	ثانياً: الخدمات الرئيسية في الميناء.....
63	ثالثاً: العمليات اللوجيستية في محطات الحاويات.....

64	..... الفرع الثالث: وسطاء العمليات اللوجيستية في الموانئ البحرية
67	..... الفرع الرابع: مؤشرات الأداء وكفاءة الميناء
67	..... أولاً: مؤشرات الأداء
68	..... ثانياً: مؤشر الكفاءة
69	..... المطلب الثاني: دور جودة الخدمات اللوجيستية في التجارة الخارجية
69	..... الفرع الأول: جودة الخدمات اللوجيستية في الموانئ
70	..... الفرع الثاني: دور الخدمات اللوجيستية في التجارة الخارجية
71	..... خلاصة الفصل الثاني
73	الفصل الثالث: دراسة حالة ميناء مستغانم (EPM) للفترة (2010-2024)
74	..... المبحث الأول: تقديم مؤسسة ميناء مستغانم
74	..... المطلب الأول: مفهوم مؤسسة ميناء مستغانم
74	..... الفرع الأول: التعريف بالمؤسسة المينائية
76	..... الفرع الثاني: الموقع الجغرافي
77	..... المطلب الثاني: مهام وأهداف المؤسسة
77	..... الفرع الأول: مهام مؤسسة ميناء مستغانم
77	..... الفرع الثاني: أهداف المؤسسة
78	..... المبحث الثاني: البنية التحتية والخدمات اللوجيستية بميناء مستغانم
78	..... المطلب الأول: البنية التحتية لميناء مستغانم
78	..... الفرع الأول: البنية التحتية الأساسية
78	..... أولاً: المنشآت الخارجية
78	..... ثانياً: المنشآت الداخلية
80	..... الفرع الثاني: البنية الفوقية للميناء
80	..... أولاً: المباني الإدارية
80	..... ثانياً: مساحات التخزين
80	..... ثالثاً: الطرق والمواصلات
81	..... الفرع الثالث: المنشآت المتخصصة
81	..... أولاً: وحدات إستقبال وعبور الزفت
81	..... ثانياً: وحدات إستقبال وعبور الحبوب
81	..... ثالثاً: وحدات إستقبال وعبور السكر الأحمر
81	..... الفرع الرابع: المعدات
81	..... أولاً: وسائل المناولة
82	..... ثانياً: المعدات البحرية
83	..... المطلب الثاني: الخدمات اللوجيستية بميناء مستغانم
83	..... الفرع الأول: إستقبال السفن وتداول البضائع على مستوى الميناء

83	.....أولاً: دخول السفينة الى الميناء
83	.....ثانياً: سريان البضاعة على أرضية الميناء
84	.....الفرع الثاني: تحليل وتقييم العمليات اللوجيستية بالميناء
84	.....أولاً: حسب نوع البضاعة
89	.....ثانياً: حسب نوع المنشأة المختصة
92	.....ثالثاً: حركة السفن
94	.....المبحث الثالث: متطور البنية التحتية لميناء مستغانم وأثرها في تفعيل الخدمات اللوجيستية
94	.....المطلب الأول: المرحلة الأولى الفترة من 2010 الى 2014
94	.....الفرع الأول: المعدات والالات التي تم إقتناؤها خلال هاته الفترة
95	.....الفرع الثاني: أثر المعدات المقتناه على الخدمات اللوجيستية
95	.....المطلب الثاني: المرحلة الثانية الفترة من 2015 الى 2019
95	.....الفرع الأول: المعدات والالات المقتناة خلال المرحلة الثانية
96	.....الفرع الثاني: نتائج التمويل المالي خلال المرحلة الثانية
97	.....المطلب الثالث: المرحلة الثالثة الفترة من 2020 الى 2024
97	.....الفرع الأول: المعدات والالات المقتناه خلال سنة 2020
98	.....الفرع الثاني: نظرة إستشرافية
98	.....أولاً: الصعوبات التي تواجه الميناء
99	.....ثانياً: الآفاق المستقبلية
101	.....خلاصة الفصل الثالث
103	.....خاتم عامة
107	.....قائمة المراجع
	الملاحق
	الملخص

فهرس الأشكال والجداول

01- فهرس الجداول:

الصفحة	العنوان	الرقم
24	جدول توضيحي لتطور دور الموانئ البحرية	01
31	يقسم أصول البنية التحتية حسب مجالات وأنواع مختلفة.	02
34	يبين إستفاداة قطاع النقل والأشغال العمومية من برنامج تطوير البنى التحتية.	03
47	يبين خصائص اللوجيستيك من خلال مراحل تطوره.	04
60	الأنشطة اللوجيستية بالموانئ	05
79	يبين الخصائص البحرية والتجارية لمحطات الرسو.	06
80	يوضح المعايير المتفق عليها لمحطات الرسو والتخزين	07
82	يوضح الوسائل المستعملة في عمليات المناولة	08
84	مقارنة بين الصادرات والواردات بالميناء بين سنتي 2019-2020	09
86	يوضح تجارة بذور البطاطا	10
87	يوضح تجارة السيارات.	11
88	يوضح تجارة الحاويات	12
89	حجم الزفت المستورد	13
90	الحجم الكلي للحبوب	14
90	حركة المسافرين والسيارات	15
91	يوضح تداول البضائع	16
92	حركة السفن	17
93	متوسط الإنتظار في المرسي والرصيف	18
95	يوضع المعدات والآلات المقتناة خلال هاته الفترة 2010-2014	19
96	يوضع المعدات والآلات المقتناة خلال الفترة من 2015 الى 2019.	20
96	يوضح نتائج التمويل المالي للمؤسسة المينائية من سنة 2018 الى 2019	21
97	يوضع المعدات والآلات المقتناة خلال الفترة سنة 2020	22
98	يوضح مقارنة بين نتائج التمويل المالي للمؤسسة المينائية بين سنة 2019 الى 2020	23

02- فهرس الأشكال :

الصفحة	العنوان	الرقم
28	يوضح خريطة الموانئ البحرية التجارية الجزائرية	01
32	يوضح تكوين ناتج خدمات البنى التحتية بحسب القطاعات الفرعية لسنة 2010	02
41	مخطط توضيحي لأطراف نظام اسلوب البناء، التشغيل والتحويل	03
42	مخطط توضيحي لمصادر تمويل البنى التحتية في الجزائر.	04
56	إدارة سلسلة الإمداد	05
56	هيكل اهداف إدارة سلسلة الإمداد	06
64	العمليات والأنشطة اللوجيستية لمحطات الحاويات	07
75	يوضح الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء مستغانم	08
76	يوضح الوضعية الجغرافية لميناء مستغانم	09
85	يمثل مقارنة الواردات بين سنة 2019 و 2020	10
85	يمثل مقارنة الصادرات بين سنة 2019 و 2020	11
86	يمثل حجم أستيراد بذور البطاطا	12
87	عدد الوحدات المتحركة	13
87	عدد ناقلات السيارات	14
88	يوضح تجارة الحاويات	15
89	يوضح حجم الزيت	16
90	حجم الحبوب	17
91	حركة المسافرين و السيارات	18
92	الحجم الكلي للبضائع	19
93	عدد السفن	20
94	متوسط انتظار السفن في المرسى والرصيف	21
99	مخطط مشروع إنجاز الحوض الثالث	22

مقدمة عامة

تعتبر البنية التحتية العمود الفقري والركيزة الأساسية لمختلف المشاريع الكبرى التي تساهم في تنمية إقتصاديات الدول، كما أن قياس تحضر أي دولة يقوم على مدى تطور بنيتها التحتية، فهي تؤثر بشكل مباشر في اقتصاد الدولة وتعتبر المفتاح الأساسي لتحقيق التنمية، إذ أنها لم تعد فقط مقياس لنجاح الدول وإنما أصبحت عامل أساسي وقوي في جذب الإستثمارات الأجنبية، و توفير بيئة مناسبة للقيام بمختلف المشاريع، وذلك بتوفير مختلف وسائل النقل التي تربط المدن ببعضها البعض من جهة والدولة بعالمها الخارجي من جهة أخرى، وهو ما يخلق بيئة ملائمة للنمو الإقتصادي ويعزز تنافسية إقتصاد البلد، وتعتبر البنية التحتية للموانئ البحرية من أهم وسائل النقل البحري الذي يساهم في أكثر من 80% من المعاملات التجارية الدولية .

لقد فرضت متطلبات التنافسة على الموانئ إعادة النظر في بناء أنظمتها والتمركز حول العمليات الموجهة الى الزبون والتي تضمن لها مكانة متميز في السوق ومن أبرزها بناء نظام لوجيستيك فعال باعتباره السبيل الأساسي لربط الموانئ البحرية بمحيطها الخارجي وتحقيق إمكانية الوصول الى زبائنها وتلبية رغباتهم وحاجاتهم.

حيث يعتبر اللوجيستيك عبارة عن نظام شامل ومتكامل، نظمه الفرعية ادوات علم الإقتصاد، الإدارة، التنظيم، الإحصاء ، التسويق ، النقل، بحوث العمليات و المحاسبة بأنواعها.

وبالتالي فإن وجود بنية تحتية متطورة على مستوى الموانئ البحرية يساهم في تقديم خدمات لوجيستية أفضل للعميل وبتكلفة منخفضة كما أن الخدمات اللوجيستية تعتبر من المصادر المهمة في تعزيز القدرة التنافسية.

01- الإشكالية:

إن موضوع البنية التحتية والخدمات اللوجيستية يحظى بأهمية بالغة في تطويلا الإقتصاد وتخفيض التكاليف، ومن خلال هذا الطرح يمكن صياغة إشكالية البحث على النحو التالي:

الى أي مدى يمكن أن تؤثر البنية التحتية للموانئ البحرية في تفعيل الخدمات اللوجيستية على مستوى الموانئ الجزائرية ؟

- ولتوضيح هذه الإشكالية أكثر قمنا بطرح بعض الأسئلة الفرعية:
- ماهي البنية التحتية وكيف يتم تمويلها.
 - مالمقصود باللوجيستيك في الموانئ البحرية.
 - هل هناك تأثير للبنية التحتية على الخدمات اللوجيستية بالموانئ.

على ضوء العرض السابق لمشكلة الدراسة يمكن صياغة الفرضيات التالية:

- تتمثل البنية التحتية للموانئ البحرية في كل ما تحتاج إليه السفن لسرعة دورانها والبضائع لسرعة حركتها و تداولها.
- إن كافة المتدخلون في العمليات المينائية لهم دور مباشر أو غير مباشر في تقديم الخدمات اللوجيستية التي ترتقي الى تطلعات العملاء.
- إن طول الأرصفة وعمقها وتوفر المعدات المتطورة لمناولة البضائع يسمح بسرعى إنجاز عمليات الشحن والتفريغ.
- إن وجود خدمات لوجيستية متطورة في الموانئ من شأنه أن يعزز من قدرة الدولة من خلال كافة العمليات والأنشطة اللوجيستية، وهو ما يعطي ميزة تنافسية من شأنها المساهمة في تفعيل التجارة الخارجية.

04- أهداف الدراسة:

نسى من خلال هذه الدراسة الى تحقيق الأهداف التالية :

- دراسة تطور البنية التحتية بالموانئ والإشارة الى مختلف طرق التمويل.
- التطرق الى مفهوم الخدمات اللوجيستية للموانئ البحرية.
- دراسة العلاقة بين البنية التحتية والخدمات اللوجيستية المقدمة بالموانئ.

05- أهمية البحث:

تاتي هذه الدراسة كمساهمة علمية في مجال إبراز أهمية البنية التحتية بالموانئ البحرية ودورها في جودة الخدمات اللوجيستية، وهو أحد المواضيع المهمة التي تهدف الى تحقيق ميزة تنافسية للموانئ البحرية الجزائرية من خلال جودة الخدمات اللوجيستية المقدمة لزبائنها وفي الوقت ذاته إبراز المشاكل التي تعاني منها كل من البنية التحتية والخدمات اللوجيستية بالموانئ، والتي تقف عائقا أما تحقيق التنمية الاقتصادية.

06-دوافع اختيارالموضوع:

يرجع اختيارالموضوع الى مجموعة من الإعتبارات منها ماهو شخصي يتمثل في فضولنا ورغبتنا في التعرف أكثرعلى مجال البنى التحتية واللوجيستيك في الموانئ، و موضوعية تتمثل في:
- أهمية البنية التحتية للموانئ ودورها الفعال في تنشيط الخدمات اللوجيستية.

- الإهتمام المتزايد من طرف الدولة بمجال البنية التحتية الخاصة بالموانئ لإدراكها لأهميتها في تفعيل الخدمات اللوجيستية وإعطاء ميزة تنافسية لها .

- أهمية الموانئ البحرية في تطوير التجارة الخارجية، والرغبة في دراسة موضوع الخدمات اللوجيستية الخاصة بالموانئ وكشف جوانبه وأهميته في التنمية الإقتصادية باعتباره موضوع جديد تسعى الجزائر الى تطبيقه على أرض الواقع لمواكبة التطور الحاصل فيه على المستوى الدولي.

07- أهمية الموضوع:

تاتي هذه الدراسة كمساهمة علمية في مجال إبراز أهمية البنية التحتية بالموانئ البحرية ودورها في جودة الخدمات اللوجيستية وهو أحد المواضيع المهمة التي تهدف الى تحقيق ميزة تنافسية للموانئ البحرية الجزائرية من خلال جودة الخدمات اللوجيستية المقدمة لزبائنها وفي الوقت ذاته إبراز المشاكل التي تعاني منها كل من البنية التحتية والخدمات اللوجيستية بالموانئ، والتي تقف عائقا امام التنمية الإقتصادية.

08- الدراسات السابقة :

تم الإعتماد في هذه الدراسة على مجموعة من الكتب والمقالات والمذكرات، كما إعتمدنا على الأنترنت بغرض الإستدلال ببعض الإحصائيات الجديدة ذات العلاقة بالموضوع، ومن بين الدراسات السابقة التي تم الإعتماد عليها نجد مايلي:

- أطروحة دكتوراة في العلوم الإقتصادية جامعة وهران لصاحبها / رصاع حياة، بعنوان " دور اللوجيستيات في تطوير الموانئ البحرية، دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران"، السنة الدراسية 2018-2019.

- رسالة دكتوراة قسم العلوم الإقتصادية، جامعة الجزائر، لصاحبها/ حملاوي ربيعة، بعنوان "مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة ميناء الجزائر"، السنة الدراسية 2007-2008.

- مذكرة ماستر قسم علوم تجارية، تخصص تسويق وخدمات، جامعة جيجل، لصاحبها/ مريم قيبوعه، تحت عنوان " دور البنية التحتية في تحسين الخدمات اللوجيستية دراسة مقارنة بين ميناء جيجل وميناء بجاية"، السنة الدراسية 2019-2020.

- مذكرة ماستر قسم العلوم التجارية، تخصص الإمداد والنقل الدولي، جامعة مستغانم، لصاحبها، قوال الشيخ، تحت عنوان " البنية التحتية ودورها في تطوير الخدمات اللوجيستية في الجزائر"، السنة الدراسية 2017-2018.

ما تميزت به دراستنا عن الدراسات السابقة هو أنه تم الإعتماد في معالجة الموضوع انطلاقا من الحديث عن العناصر الأساسية للبنية التحتية الخاصة بالموانئ و أثر تطويرها على تفعيل مختلف الخدمات اللوجيستية المقدمة من طرف الميناء لعملائه، حيث تساهم جودة البنية التحتية للموانئ في جودة الخدمات اللوجيستية المقدمة، كما قمنا بإسقاطاته الدراسة على البنية التحتية والخدمات اللوجيستية المقدمة من طرف ميناء مستغانم.

09- صعوبات الدراسة :

فيما يخص الصعوبات التي واجهناها في إعداد هذه الدراسة فهي متعددة نذكر منها:

- نقص المراجع المتخصصة في هذا الموضوع خاصة الجزائرية منها وعدم تناولها بطرق كمية.
- جل المراجع المتواجدة في هذا الموضوع لدول الخليج ومصر، حيث تناولت الموضوع من جانب تأثيرها على التجارة الدولية.
- الموضوع لم يتم التطرق اليه كثيرا في الجامعات الجزائرية من جانب الدراسات الكمية، حيث أن أغلب الدراسات تخص مجالات التسويق والخدمات، الإمداد والنقل الدولي ومجال اللوجيستيك الأورو متوسطي.

المنهج المتبع:

إتبعنا في تحليل الإشكالية المطروحة وإثبات صحة الفرضيات المتبناة، المنهج الوصفي والتحليلي بالنسبة للجانب النظري وإستخدامنا هذين المنهجين حتى يتسنى لنا فهم الموضوع محل الدراسة وإستنباط العناصر التي يمكن إسقاطها على الدراسة التطبيقية، أما بالنسبة للجانب التطبيقي فقد إستخدمنا المنهج الإحصائي من خلال التطرق الى بعض الإحصائيات ذات الصلة بالبنية التحتية لميناء مستغانم وكذا الخدمات اللوجيستية المقدمة على مستوى هذا الميناء والقيام بتحليلها لتوضيح مدى تأثير جودة البنية التحتية على تفعيل الخدمات اللوجيستية بالميناء ومدى مساهمتها في رفع التبادلات التجارية الدولية .

10- تقسيم الدراسة :

من أجل الإجابة عن الإشكالية السالفة الذكر، ومعالجة الموضوع من كل النواحي، فقد اعتمدنا على انتهاج خطة تتكون من فصلين نظريين وفصل تطبيقي، وكل فصل به ثلاثة مباحث وكل مبحث به مطلبين، حيث عالجتنا في الفصل الأول البنية التحتية في الموانئ الجزائرية ومصادر تمويلها، تم من خلاله التطرق الى عموميات حول الموانئ البحرية الجزائرية في المبحث الأول، أما المبحث الثاني فتناولنا فيه ماهية البنية التحتية وتطورها في الجزائر، ليتم في المبحث الثالث التطرق الى طرق تمويل البنية التحتية.

أما الفصل الثاني فكان للحديث عن الخدمات اللوجيستية على مستوى الموانئ البحرية، وذلك بالحديث عن الإطار المفاهيمي للخدمات اللوجيستية في المبحث الأول، أما المبحث الثاني فتم تخصيصه للأنشطة اللوجيستية ومختلف أنواع الخدمات اللوجيستية وفي المبحث الثالث تناولنا دور الخدمات اللوجيستية في الموانئ البحرية في التجارة الخارجية.

الفصل الثالث كان عبارة عن إسقاط للجانب النظري الذي تم تناوله في الفصلين السابقين على مؤسسة ميناء مستغانم، حيث تطرقنا في المبحث الأول منه الى تقديم مؤسسة ميناء مستغانم وفي المبحث الثاني عرجنا حول البنية التحتية والخدمات اللوجيستية المقدمة بالميناء، أما المبحث الأخير فكان حول مراحل تطور البنية التحتية لميناء مستغانم وأثر ذلك على تفعيل الخدمات اللوجيستية المقدمة بالميناء.

الفصل الأول :

البنية التحتية في الموانئ
الجزائرية ومصادر تمويلها.

مقدمة الفصل .

تعد الموانئ البحرية من بين الركائز الأساسية في حركة النقل البحري وتعزيز المبادلات التجارية والتي تدعم الإقتصاد الوطني، بالإضافة الى المشاركة في إنجاح معادلة التجارة الخارجية .

وقد تسارعت مختلف دول العالم الى تطوير موانئها التي كانت عبارة عن نقطة وصل بين البر والبحر وإقتصارها على بعض الخدمات القديمة الى تغيير جميع العناصر المكونة للميناء لمواكبة التطور الحاصل فيها وفي الخدمات التي تقدمها لكونها أحد أهم عمليات الربط بين أطراف التجارة الخارجية وهذا يرجع الى تزايد حجم التجارة المنقولة عبر البحر.

وعليه سنتناول في هذا الفصل المقسم الى ثلاثة مباحث الاول تم التطرق من خلاله الى عموميات حول الموانئ البحرية الجزائرية والثاني تطرق الى ماهية البنية التحتية وتطورها في الجزائر، أما الثالث فكان حول تمويل البنية التحتية .

المبحث الأول: عموميات حول الموانئ البحرية الجزائرية.

لقد عرف الإنسان الموانئ من منذ القدم وعمل على استغلالها وتطويرها وفق إحتياجاته ، و سنتطرق من خلال هذا المبحث للحديث عن الموانئ بصفة عامة وعن الموانئ الجزائرية على وجه الخصوص، وقد قسمنا هذا المبحث الى مطلبين نتطرق في الاول الى مفهوم الموانئ وأهميتها، لنعرج في المطلب الموالي الى أهم الموانئ التجارية في الجزائر.

المطلب الأول : مفهوم الموانئ وأهميتها.

للميناء عدة تعريفات سنذكر بعضها منها من خلال الفرع الأول، وسيتم التطرق في الفرع الثاني الى الأهمية التي تحظى بها الموانئ.

الفرع الأول : مفهوم الميناء.

للميناء عدة تعاريف ومن بين التعاريف المتداولة بخصوص الموانئ نذكر مايلي:

- هو " النطاق الذي يحتضن المرفأ بالإضافة الى مستلزمات خدمات السفن وكل متطلبات عمليات الشحن والتفريغ والتخزين والنقل ، مثل الأرصفة والروافع والمستودعات و المخازن والطرق الداخلية والمباني...وهذا يعني أن أي ميناء في العالم لا بد أن يحتضن مرفأ"¹.

ويقصد بالمرفأ" المسطح البحري العميق بالدرجة التي تؤهله لإستقبال السفن والمحني حماية إما طبيعية (في حوض خط الساحل) أو عن طريق مد لبنيان صناعي من الأرض صوب البحر ، وتتسم مياه المرفأ بالهدوء التي تضمن دخول وخروج السفن في أمان."²

- الميناء باللغة الإنجليزية PORT فهو مشتق من الكلمة اللاتينية PORTA التي تعني بوابة ، وهذا المعنى لم يعد يقتصر على معنى الميناء البحري فقط بل قد يعني الميناء النهري وكذلك الميناء الجوي."³

كما عرف بأنه" المكان الذي يتم فيه تبادل البضائع والركاب بين البحر واليابسة، فالميناء لا يزال في كثير من دول العالم، ذلك المكان من الأرض عند الشاطئ مجهز بتجهيزات خاصة تسمح برسو السفن لشحن وتفريغ البضائع وصعود ونزول الركاب، فهو مكان البداية والنهاية، والميناء جزء لا يتجزأ من شبكة النقل الكلية، ويترتب على

¹: مختار السويغي ، اقتصاديات النقل البحري، دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري والتجارة الخارجية، الدار المصرية اللبنانية، الطبعة الثالثة، القاهرة 1996، ص 325.

²: أيمن النحراوي ، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية 2009، ص 25.

³:قائد عائض العميثلي ، خدمات الموانئ البحرية اليمنية، المحددات الإقتصادية للعرض والطلب عليها ووسائل تنميتها، رسالة دكتوراة، كلية التجارة ، جامعة الإسكندرية 1991 ص 09.

هذه النظرة أن الميناء نشاط داخلي يتصل بجميع النقاط الحيوية الهامة داخل الدولة، ونشاط خارجي يصل الدولة بموانئ العالم الخارجي.¹

يتكون الميناء من ثلاثة عناصر أساسية :

- مساحة مائية تتصل مباشرة بخطوط ملاحية بحرية ويتعين أن تكون هذه المساحة محمية من الموج والظاهر الطبيعية المعاكسة.²

- مساحة أرضية تتصل مباشرة بأماكن الدولة عن طريق وسائل النقل الداخلي المختلفة.

- واجهة بحرية " تتضمن أرصفة ومراسي وجميع المعدات والرافعات، وهي نقطة التقاء وسائل النقل البحري والبري.³

"ومنه يشكل الميناء منطقة عبور للبضائع المنقولة عن طريق البحر، حيث يقبل المستعملون للقيام بعملية تجارية تحت إشراف ورقابة مصالح المن الوطني والجمارك والصحة والشرطة المينائية طبقا للشروط التي تحددها القوانين والأنظمة السارية."⁴

وعرفته إتفاقية جنيف الخاصة بالموانئ لعام 1923 بان الموانئ " هي الأماكن التي تتردد عليها السفن البحرية عادة والتي تكون معدة لخدمة التجارة الخارجية للجماعة الدولية ".

وعرفه المشرع الجزائري في المادة 888 من القانون البحري بأنه " في مفهوم هذا الامر، فإن الميناء نقطة من ساحل البحر مهيأة ومجهزة لاستقبال السفن وإيوائها وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري والنزهة"⁵.

الفرع الثاني: أهمية الموانئ :

تعتبر الموانئ من أساسيات التنمية نظرا لما تحققه من موارد مالية كبيرة بالعملة الأجنبية، كما أنها حلقة من حلقات النقل المتكامل التي تربط البلاد بالعالم الخارجي، ويمكن ابراز الأهمية التي تكتسبها الموانئ وخاصة في المجال الإقتصادي في النقاط التالية:

¹ صقر محمد احمد، مقال بعنوان: دور الموانئ في النقل والتجارة واللوجيستيات، مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مجلد 20، العدد 39 يناير 1995، الإسكندرية، ص25.

² هاروا أحمد عثمان، الإقتصاد البحري مع الإشارة الخاصة لمشاكل الدول النامية، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1984، ص 60.

³ أسعد مبارك حسين، منجد عباس محمد علي، دراسة إستكشافية لتكاليف وخدمات المينائية لبعض الموانئ العربية، مجلة العلوم الإقتصادية، 2015، ص 160.

⁴ خليفي أمال، دور النقل البحري في المبادلات الخارجية للجزائر في ظل الإصلاحات الإقتصادية (87-97 حالة الشركة الوطنية للنقل البحري CNAN, CNTM)، مذكرة ماجستير كلية الإقتصاد وعلوم التسيير جامعة الجزائر، السنة 98-99، ص 76-77.

⁵ الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396، الموافق لـ 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم بكل من القانون رقم 98-05 المؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419، الموافق لـ 25 يونيو عام 1998، الجريدة الرسمية رقم 47 في 27 جوان 1998، والقانون رقم 10-04 المؤرخ في 05 رمضان عام 1431، الموافق لـ 15 أوت 2010، الجريدة الرسمية عدد 46 في 18 أوت 2010.

- تساعد على دعم وتأكيد الإستقلال الإقتصادي والسياسي للدولة.
- تطوير وتنمية المناطق المجاورة للميناء (زراعية، صناعية، تجارية).
- تعتبر مورد ومصدر للحصول على العملة الصعبة اللازمة لتحويل برامج التنمية.
- قطاع للإستثمار البشري وتوفير فرص عمل.
- خفض تكاليف الواردات والسلع الإستهلاكية والمواد الخام.
- تزيد من القدرة التنافسية لصادرات الدولة.
- المساهمة في تكوين الكوادر الفنية في قطاعات إدارة التشغيل.
- قيام أنشطة متعددة تقدم لقطاع النقل البحري مثل: الوكيلات الملاحية، شركات التأمين، تمويل السفن، إصلاح السفن، تخزين، نقل.... الخ.
- يعمل الميناء كمركز للخدمات اللوجيستية والتجارية، حيث يوفر مجموعة من النقل المتصل ويقدم الخدمات اللوجيستية، حيث أصبح " بؤرة رئيسية لنظام يتم تبادل المعلومات فيه مع جميع الأطراف المنتفعين والمستخدمين لتسهيلاته"¹
- منفذ لتجارة الدولة الخارجية (الصادرات و الواردات).
- تشجيع قيام بعض الصناعات الجديدة.
- مورد من موارد الدولة لتحصيل الرسوم الجمركية.

كما تكمن أهمية الموانئ في عملية التبادل التجاري الدولي ويرتبط النقل البحري بحركة التجارة الخارجية بعلاقة تبادلية وثيقة لأنه الركيزة الأساسية والقاعدة التحتية لتنمية حركة الصادرات والواردات وإعادة التصدير بين مختلف دول العالم، كما أنه كلما تطورت وتحسنت وسائل النقل البحري وموانئ الشحن والتفريغ إزدادت إمكانية نقل البضائع بين مختلف دول العالم ، فيعد النقل البحري أحد ركائز التنمية الإقتصادية لمختلف دول العالم حيث يسهم في تحسين ميزان المدفوعات لتلك الدول وإتاحة فرص التوظيف للأيدي العاملة وبناء وازدهار المدن التي تقع على البحار من خلال بناء المشاريع البحرية كالموانئ وأحوض بناء السفن والشركات الملاحية وغيرها ، هذه المميزات تزداد بازدياد الإعتماد على النقل البحري، كما يعد أرخص أنواع النقل جميعا سواء من حيث التكاليف المادية أو الإمكانيات أو القدرة على الشحن ، ولا يحتاج للإنشاءات

¹:علي عبد اللا، مصطفى عبد الحافظ، إدارة وتشغيل الموانئ، الطبعة الأولى، مطبعة الإشعاع الفنية، القاهرة، 2000، ص 13.

إلا في بداية ونهاية الطرق الملاحية كالموانئ والأرصفة 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.¹

المطلب الثاني: أهم أنواع الموانئ وتصنيفاتها.

سنتناول من خلال هذا المطلب ثلاثة نقاط أساسية تتمثل في أولاً أهم أنواع الموانئ ثم ثانياً سنعرج على تصنيف الموانئ ونختم هذا المطلب بالتطرق إلى الموانئ التجارية في الجزائر .

الفرع الأول: أنواع الموانئ.

هناك العديد من المعايير التي يخذ بها عند تقسيم الموانئ ، ومن هاته المعايير نذكر التقسيمات

التالية:

أولاً: من حيث طبيعة موقعها:

01- موانئ طبيعية : وهي الموانئ التي تتوفر فيها الحماية الطبيعية ، ولا تحتاج إلا لبعض الإصلاحات والتحسينات المحدودة لتعتبر صالحة ، وتنشأ هذه الموانئ كماوى طبيعي مثل خليج أو مصب أو خلف الجزر.²

02- موانئ نصف طبيعية: وهي الموانئ التي تحتاج إلى منشأة صناعية لحمايتها كحواجز الأمواج.³

03- موانئ صناعية: وهي الموانئ التي تم إنشاؤها وتجهيزها (الأرصفة، المداخل، المخارج، الأحواض)، وهناك أيضاً الموانئ الجافة التي يمكن إقامتها بعيداً عن الشواطئ البحرية لأنها لا تعطي تسهيلات بحرية للسفن.⁴

ثانياً: من حيث الموقع الجغرافي:⁵

- موانئ نهريّة: تقع على مصب النهر وتتصل بالبحر من خلال قناة.

- موانئ بحرية: تقع على السواحل.

¹:بورني حناشي وآخرون، أثر البنية التحتية والخدمات اللوجيستية للموانئ البحرية الجزائرية على التجارة الخارجية(2010-2018)، مجلة العلوم الإقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، المجلد 13، العدد 03(2020)، ص 808.

²:بن عيسى حياة، تطوير الموانئ وصيانتها(واقع الموانئ الجزائرية)، مجلة الدراسات القانونية والسياسية ، جامعة تلمسان ، العدد01/2018، ص 114.

³:بن عيسى حياة، المرجع نفسه ، ص 114.

⁴:رصاص حياة، دور اللوجيستيات في تطوير الموانئ البحرية، دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران، أطروحة دكتوراة في العلوم الإقتصادية جامعة وهران لسنة 2018-2019، ص 77.

⁵:رصاص حياة ، المرجع نفسه، ص 77.

ثالثاً: من حيث الغرض:

يرتكز هذا التقسيم على الغاية التي أنشئت من أجلها وقد تطرق لها المشرع الجزائري من خلال المادة 889 من القانون البحري، ومن هاته الموانئ نذكر:

01- موانئ تجارية : يتم فيها تناول البضائع والخدمات ذات الصلة بها، وهذا النوع هو المقصود من هاته الدراسة ، والموانئ التجارية تنقسم الى نوعين :

- موانئ تجارية عامة: تقوم باستقبال أنواع عديدة من السفن كسفن الصب والسائلة والبضائع العامة ، الركاب ... وغيرها من السفن

- موانئ تجارية متخصصة: تلك الموانئ التي تخصص في تقديم خدمات معينة من حيث نوع التجارة أو النقل.¹

وكأمثلة على هاته الموانئ في الجزائر نذكر مينائي أرزيو و سككدة المتخصصين في البترول والغاز ، أما الموانئ العامة فنذكر منها مثلا ميناء الجزائر، وهران، مستغانم...

02- موانئ عسكرية: ويتم تجهيزها بالإضافة الى تجهيزات الموانئ التجارية بمعدات خاصة بمناولة الأسلحة والذخائر للقوات البحرية.²

03- موانئ اللجوء: يلجأ اليها السفن للحماية من العواصف أو التزود بالوقود والغذاء.

04- موانئ الصيد: تختص بعمليات الصيد، ويرتكز نشاطها الأساسي في إستغلال الثروات البحرية ونذكر منها ميناء يوهارون، تنس، زموري..

05- موانئ النزهة : تصف ضمن فئة الموانئ المهيأة لتلبية حاجيات ملاحه النزهة وتطوير هذا النشاط.

06- موانئ العبور: تلعب هذه الموانئ دور الوسيط بين عمليتي الإستيراد والتصدير ، وهي متخصصة في خدمة التجارة لحساب دولة أو دول غير الدولة التي تمتلكها بشكل مباشر، بمعنى أن حركة التجارة التي تمر بها تكون لمنطقة غير منطقتها الخلفية.³

¹: محمد جلال خطاب إقتصاديات الموانئ بين النظرية والتطبيق، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2015، ص37.

²: محمد إبراهيم عراقي، قطاع النقل في مصر الماضي والحاضر والمستقبل حتى عام 2020، المكتبة الأكاديمية، القاهرة 2002، ص236.

³: محمد سليمان هدى ، إقتصاديات النقل البحري، دار الجامعات المصرية، الإسكندرية، ص 133.

الفرع الثاني: تصنيف الموانئ.

من خلال التطور الذي شهدته الموانئ والتي لم يعد تقتصر نشاطاتها على حدود المرفأ في حد ذاته ولكن امتد هذا النشاط برا في المنطقة المحيطة بالميناء، فامتد هذا التطور الى نوعية الخدمات والبنية التحتية و الفوقية للميناء، الى أن أصبحت الموانئ من أهم الحلقات في سلسلة النقل العالمي، وقد تحقق هذا التطور من خلال أربعة مراحل، وعلى هذا الأساس يمكن تصنيف الموانئ الى:

أولاً: موانئ الجيل الأول: الموانئ التقليدية¹:

وهي تلك الموانئ التقليدية الموجودة فيما قبل الستينات من القرن العشرين قبل ظهور الحاوية ولا تزال موجودة حتى الآن وتمثل أغلبية موانئ دول العالم الثالث وانحصر دور هذا الجيل على تداول البضائع المصدرة والمستوردة أي كمركز للنقل فقط وتميزت هذه الموانئ بـ:

- أنها مكان لإلتقاء وسائل النقل البحرية (السفينة) بوسائل النقل البرية (الشاحنات سكك حديدية) لنقل البضائع فقط أي مجرد نقطة بداية أو نهاية للبضائع، فالحد الأدنى للأنشطة الشحن والتفريغ والتخزين بالإضافة الى خدمات الإرشاد ، القطر والخدمات الملاحية بناء وإصلاح السفن ، الوقود والتموين دون أي أنشطة إضافية ، فهي عمليات تقليدية لتداول البضائع.

- إدارة مستقلة ليس لها أي ارتباط بإدارات تجارية أخرى مهما كان نوعها ، فكل إدارة تعمل بشكل يكاد مستقلا وحتى بالنسبة للشركات العاملة فيها نفس الوضع حيث انعزال الشركات عن بعضها البعض لعدم الحاجة الملحة الى الإرتباط التشغيلي ، فالشكل التنظيمي والإداري لم يكن متطورا بما فيه الكفاية لإتباعها الأساليب التقليدية في الإدارة .

- تتميز بالتكدسات والإختناقات بالأرصفة ومساحات التخزين لبطء حركة البضائع وإنخفاض الإنتاجية .

- بالنسبة للعوامل الحاكمة نجد الكثافة العمالية والأساليب التقليدية ، اما التنظيم فبسيط وغير محدد.

- معظم الإستثمارات موجهة لبناء الأرصفة وهيكلها الأساسية دون مراعاة متطلبات السفن أو حركة البضائع.

- تدفق بسيط جدا للمعلومات لأن أنظمة المعلومات المستعملة لا تصلح إلا للإستخدام المحلي داخل الميناء.

- إستعمال بنية اساسية بدائية وتكنولوجيا بسيطة وسيطرت البيروقراطية والروتين في مجمل معاملاتها .

- الأنشطة التسويقية محدودة ولا تتوفر على أنشطة القيمة المضافة.

¹(رصاص حياة، دور اللوجيستيات في تطوير الموانئ البحرية، دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران ، مرجع سابق ص 84-85).

- سيطرة الدولة على مصادر التمويل وتعيين الإطار وفق أنظمة ومرتببات الدولة ، فدور الميناء كان ثابتا ومحدود وتقليدي.

ثانيا: موانئ الجيل الثاني: الموانئ الصناعية:

ظهر هذا النوع من الموانئ في نهاية الستينات بعد ظهور الحاويات وصناعة سفن الحاويات الأمر الذي أدى الى ظهور مفاهيم جديدة ساهمت في تطورها وتوسيع دور الميناء لتصبح مراكز للنقل والصناعات التجارية والخدمية ، فامتدت رقعة الميناء الى مناطق الظهر لتغطية الإحتياجات التصنيعية، ومن مميزات هاته الموانئ:

- أصبحت مراكز نقل وتجارة وصناعة كالتعبئة والتغليف الصناعات التحويلية والتجميعية ، الأنشطة التخزينية.

- بالإضافة الى التداول التقليدي للبضائع نجد عمليات تحويلية للبضائع وبداية لخدمات القيمة المضافة.

- زيادة السرعة في تداول البضائع.

- زيادة في مساحة الميناء لإقامة خدمات صناعية وتجارية مثل الأنشطة الغذائية والبتروكيمياوية أي إتساع ونمو الموانئ في أمتداد خلفي.

- وجود علاقة أوثق بين الميناء والمستخدمين له، ووجود علاقة غير مباشرة بين الميناء والإدارات المحلية لمنطقة الميناء لإعتماد الميناء على المرافق والأرض ، وشبكات الطرق البرية واليد العاملة الخاصة بالمنطقة المجاورة للميناء .

- زيادة الإعتماد على الكثافة الرأسمالية مع إنخفاض الإعتماد على كثافة العمالة مع تطبيق التكنولوجيا الحديثة.¹

فالموانئ لها دور تابع يعتمد على المنظومة التجارية التي تعمل بها فهي تتطور تبعا لحاجات التجارة التي تخدمها خصوصا مع زيادة الطلب على إستيراد الدول الصناعية للمواد الولية وتعمل حاليا ضمن منظومة معقدة أكثر من قبل ، فالتوجه نحو نقل البضائع بالحاويات تطلب تحول من الطرق التقليدية في مناولة البضائع الى طرق أخرى أكثر كفاءة وملائمة لمناولة سفن الحاويات.²

¹:أيمن النجراوي ، الموانئ البحرية العربية، مرجع سابق ، ص 27.

² مصطفى أمين حسن مناد، صناعة النقل البحري في المملكة الأردنية الهاشمية عرض وتحليل مع الإشارة الخاصة الى أهميتها الإقتصادية ، رسالة دكتوراة، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، سنة 2000 ، ص 241.

ثالثا: موانئ الجيل الثالث: الموانئ اللوجيستية:

ظهرت موانئ هذا الجيل في الثمانينات ويعود السبب في ظهورها أساسا الى انتشار التحوية وتعددية الوسائط في نطاق واسع (النقل المتعدد الوسائط) في جميع أنحاء العالم إزاء إحتياجات التجارة الدولية،¹ كما تم الإعتماد على تبادل المعلومات الكترونيا ، نتج عن ذلك تغير جذري في مفاهيم وإدارة وتنمية وتطوير الموانئ فأصبحت مناطق نشطة في نظام النقل العالمي ، ومن مميزات هذا الجيل من الموانئ:

- القيام بالنشطة التقليدية بمعدات ووسائل حديثة وإنتاجية عالية.

- تحقيق أكبر قدر ممكن من القيمة المضافة مع تطبيق تكنولوجيا المعلومات والإتصالات.²

- خدمات تتميز بالتنوع والتكامل والتخصص.

- موانئ ذات مراكز لوجيستية لتلبية حركة التجارة العالمية والتحول العالمي نحو سفن الحاويات وتتميز بمركزية النقل المتكامل ، وتنفيذ العمليات الرئيسية التقليدية بمعدات ذات تقنية عالية، وأصبحت مراكز لتوزيع البضائع والخدمات المتكاملة والمتعددة بالإضافة للأنشطة اللوجيستية.³

¹:إيهاب النحراوي، المقومات التنافسية لموانئ الحاويات المحورية في الخليج العربي، رسالة دكتوراه، النقل الدولي واللوجيستيات ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2007، ص20

²: صابر حسن الغنام، أثر قرارات التسعير على تسويق خدمات ميناء شرق بور سعيد كمركز لوجيستي مقترح (الإتجاهات الحديثة في التسويق لخدمات النقل البحري)، مؤتمر الجمعية العربية للملاحة ، الإسكندرية، 2002، ص 201.

³:إبراهيم محمد محمد علي، الأثار الإقتصادية لاتفاقة الجات على قطاع النقل البحري في الدول المتخلفة مع الإشارة الى مصر، رسالة دكتوراه، قسم الإقتصاد، جامعة قناة السويس، 1999، ص96.

(الجدول رقم 01). جدول توضيحي لتطور دور الموانئ البحرية

البند	الجيل الأول قبل 1960	الجيل الثاني بعد 1960	الجيل الثالث بعد 1980
أنواع البضائع الرئيسية	بضائع تقليدية	بضائع تقليدي/ صب	بضائع صب/ وحدات- حاويات
الإستراتيجية السائدة	- نقطة إتصال بين البحر وشبكات النقل الداخلي.	- نقاط إتصال. - مراكز إنتاج للداخل.	- خدمة التجارة العالية. - حلقة إتصال لشبكات النقل العالمية.
مجال النشاط	(1) تداول وتخزين بضائع، تقديم مساعدات بحرية.	(1)+(2) إعادة تصنيع توزيع الصناعات المرتبطة بالسفن مؤسسات في البنية الأساسية.	(1)+(2)+(3) مراكز معلومات عن البضائع- توزيع مراكز لوجيستية- محطات ظرفية ومراكز توزيع.
الإطار التنظيمي	كل جهة تعمل منفصلة. - علاقة غير رسمية بين سلطة الميناء ومستخدمي الميناء.	- تقارب في العلاقات بين الإدارة ومستخدمي الميناء. - ظهور بعض معالم التنسيق بين أنشطة الميناء. - وجود علاقة بين إدارة الميناء وإدارة الحكم المحلي التابع لها الميناء.	- بدء ظهور منظومة للتعاون مع مختلف الجهات. - التركيز بين التجارة وسلاسل خدمات النقل داخل الميناء. - تقارب في العلاقات بين إدارة الميناء وإدارة الحكم المحلي. - توسعات في أنظمة الميناء.
معالم الأنشطة الإنتاجية	- ظهور نظام توزيع البضائع. - الإعتماد على النظم الفردية في الإمداد وتقديم خدمات مبسطة.	- التوسع في أنظمة التوزيع. - إعادة تشكيل البضائع. - تقديم خدمات متنوعة ومتشابهة. - ارتفاع في القيمة المضافة	- إنسياب حركة البضائع والمعلومات. - التوسع في النظم المعلوماتية في شبكات التوزيع. - التوسع في تقديم خدمات متنوعة للتوزيع. - التوسع في القيمة المضافة.
العنصر الأساسي	العامل/ رأس المال	رأس المال	المعرفة التكنولوجية

المصدر: عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجيستيات، المنظمة العربية

للتنمية الإدارية، الطبعة الثانية، مصر 2009، ص 157.

رابعاً: موانئ الجيل الرابع:

بداية من سنة 2000، أصبحت الموانئ عبارة عن مراكز وشبكات متكاملة للنقل والخدمات اللوجيستية والمعلومات، من خلالها تم فتح الأبواب أمام التجارة الدولية، والحوسبة التي سهلت التدفق امادي للمعلومات، فأتخذت لوجستيات الميناء نطاقها الكامل في سلسلة التوريد فقد زاد الإهتمام بموانئ الجيلين الثالث والرابع وذلك بتحسين أدائها من خلال تقديم الخدمات اللوجيستية، وهكذا أصبحت الموانئ مراكز لوجيستية حقيقية تشمل قواعد لوجيستية متطورة.¹

من بين هاته الموانئ نذكر كل من ميناء دبي ، ميناء السخنة بمصر، يتميز هذا النوع من الموانئ بـ:

- نظام كلي متكامل لعمليات النقل والعمليات المكملة له.
- السرعة الكبيرة في معالجة مختلف أنواع البضائع وإنخفاض التكاليف.
- تحتوي على نظام معلومات دقيق جدا ومتطور.

خامساً: موانئ الجيل الخامس: الموانئ الذكية:

تستخدم هذه الموانئ رافعات جسرية للتحكم عن بعد، تعمل على شبكة 5G، بحيث يمكن مراقبة عملية التشغيل من خلال الإرسال اللاسلكي المستند الى تقنية 5G، يتطلب الميناء الذكي إتصالاً قويا مع وقت استجابة قصير ونطاق ترددي كبير وموثوقية عالية، حيث تلبى تقنية 5G هذه الشروط، كما تساعد شبكة 5G على حل مشاكل التكلفة العالية والإحتمال الكبير للخطأ الناجم عن الطرق التقليدية، من خلال تحسين الكفاءة التشغيلية للميناء.²

ومن أمثلة هاته الموانئ نذكر ميناء طوكيو باليابان، ميناء تشينغداو الصيني وتتميز هاته الموانئ بالميزات

التالية:³

- عمليات مؤتمنة بالكامل.
- إستخدام أجهزة إلكترونية معقدة جدا.
- إنخفاض كبير في التكاليف وارتفاع في الإنتاجية.
- سهولة كبيرة ونظام دقيق في تدفق المعلومات.

¹: مريم قيبوع، دور البنية التحتية في تحسين الخدمات اللوجيستية دراسة مقارنة بين ميناء جيجل وميناء بجاية، مذكرة ماستر قسم علوم تجارية ، تخصص تسويق وخدمات، جامعة جيجل 2019-2020، ص 22.

²:مقال بعنوان: ميناء تشينغداو الصيني أول ميناء في العالم يعمل بتقنية الجيل الخامس من شبكة الإتصالات، على الموقع الإلكتروني: <https://newsar.cgtn.com>، تاريخ التصفح 2021/06/06 على الساعة 07:00.

³: حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة ميناء الجزائر، رسالة دكتوراة قسم العلوم الإقتصادية، جامعة الجزائر 2007-2008، ص 82.

الفرع الثالث: الموانئ التجارية في الجزائر.

تزرخ الجزائر عبر شريطها الساحلي والمقدر ب1200 كم بعدد مهم من الموانئ ، منها موانئ رئيسية، موانئ نفطية وأخرى تجارية على النحو التالي:

أولاً: الموانئ الرئيسية:

01- ميناء الجزائر: تقدر مساحتها اجمالية بحوالي 126 هكتار ، ويحتوي على ثلاثة 03 أحواض تقدر مساحتها بـ 184 هكتار وأرصفتها مجموع طولها 8609 م ، ويقدر عرض المدخل الشمالي بـ 176 م وعمق 12 م ، أما المدخل الجنوبي فيقدر عرضه بـ 240 م وعمق 16 م ، ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدرة 350.000 مسافر/السنة وصومعة للحبوب سعتها 30.000 طن ، أما محطة الحاويات التي تم استلامها سنة 1998 فتمتد على حوالي 30.3 هكتار وهي مسيرة ومستغلة من طرف شركة موانئ دبي العالمية الإماراتية منذ سنة 2009¹.

02- ميناء عنابة: تقدر مساحتها الإجمالية بحوالي بحوالي 89 هكتار، كما يحتوي على ثلاثة أحواض 03 تقدر مساحتها بـ 104 هكتار وأرصفتها مجموع طولها 3455 م ، يقدر عرض المدخل الأمامي بـ 245 م وعمق 12 م ، أما مدخل الحوض الكبير فيقدر عرضه بـ 250 م وعمق 11 م ، ويقدر عرض الحوض الصغير بـ 183 م وعمق 11 م ، يحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدرة 30.000 مسافر/السنة وصومعة للحبوب سعتها 16.000 طن ، بالإضافة الى محطة الحاويات التي تم استلامها عام 1997 والتي تغطي مساحتها حوالي 10 هكتار.²

03- ميناء وهران: تقدر المساحة الكلية لميناء وهران بـ 194 هكتار ويحتوي على سبعة 07 أحواض بمساحة إجمالية تقدر بـ 122 هكتار (المساحة المائية)، يصل الطول الإجمالي للأرصفتها 4470 م وحوالي 23 رصيف، عمق المياه يتراوح ما بين 7.5 م الى 11 م ، يحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدرة 219839 مسافر خلال موسم الإصطياف لسنة 2018 ، صومعة للحبوب بسعة 40.000 طن بالإضافة الى محطة للحاويات تمتد على حوالي 11 هكتار.³

¹ الموقع الرسمي لمؤسسة ميناء الجزائر ، <https://www.portalger.com.dz> ، تاريخ التصفح 2021/05/29 على الساعة 18:00

² الموقع الرسمي لمؤسسة ميناء عنابة ، www.annaba-port.com ، تاريخ التصفح 2021/05/29 على الساعة 18:05

³ الموقع الرسمي لمؤسسة ميناء وهران ، <http://www.port-oran.dz> ، تاريخ التصفح 2021/05/29 على الساعة 18:15.

ثانيا: الموانئ النفطية: هناك ثلاثة موانئ وهي على النحو التالي:

01- ميناء أرزيو: مساحته الإجمالية حوالي 24 هكتار ، يحتوي على ثلاثة أحواض تقدر مساحتها بـ 153 هكتار و أرضفة مجموع طولها 1730 م ، يقدر عرض المدخل الوحيد لميناء أرزيو بـ 400م بعمق 20 م ، يحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في صومعة للإسمنت سعتها 1800طن¹. يغطي هذا الميناء 62% من نشاطات النقل البحري الخاصة بالمحروقات على المستوى الوطني.²

02- ميناء سكيكدة: يضم ميناءين، الميناء القديم الخاص بحركة البضائع يحتل مساحة 35 هكتارا ويحقق أربعة ملايين و500 ألف طن سنويا، وميناء جديد خاص بالمواد النفطية. يعد الميناء الجديد الثاني على المستوى الوطن بعد ميناء أرزيو، إضافة إلى الميناء الجاف، يحوي ميناء سكيكدة محطة بحرية تتسع لـ 1200 مسافر ومحطة بحرية للمركبات بسعة 500 مركبة، هذا ويسجل الميناء حوالي 23 مليون طن كحركة خاصة بالمواد النفطية، 3.7 مليون طن حركة سلع و132 ألف حركة حاويات³، يحتوي على حوضين بعمق يتراوح ما بين 6.5م الى 13 م.

03- ميناء بجاية: تقدر مساحته الإجمالية بحوالي 79 هكتار ، يحتوي على ثلاثة أحواض تقدر مساحتها بـ 156 هكتار و أرضفة مجموع طولها 2200 م ، بعمق يتراوح ما بين 10.5م الى 13.5م، به محطة بحرية بسعة 45000 مسافر/السنة وصومعتين للحبوب ، الأولى سعتها 30000طن والثانية 120000 طن.⁴

ثالثا: الموانئ التجارية الأخرى:

01- ميناء جن جن: تقدر مساحته الإجمالية بحوالي 104 هكتار وله إحتياطي أرضية الميناء لإنشاء المنطقة اللوجستية على مساحة 350 هكتار كما يحتوي على حوض واحد تقدر مساحته بـ 180 هكتار ، به أرضفة مجموع طولها 1995 م وبعمق يصل الى 18 م ، أما محطة الحاويات التي تم استلامها سنة 1998 فتتمتد على حوال 65 هكتار بقدرة استعاب 6200 حاوية نمطية على ثلاث مستويات ، له امكانية استقبال سفن من الحجم الكبير تصل الى 150.000 طن، يعد هذا الميناء آخر مناء تجاري أنشئ في الجزائر بعد الإستقلال ويعتبر من أكبر الموانئ على المستوى الإفريقي من حيث المساحة وعمق المياه.⁵

¹:الموقع الرسمي لمؤسسة ميناء أرزيو، <https://www.arzewports.dz> تاريخ التصفح 2021/05/30 على الساعة 09:15.

² :موقع المعرفة، <https://www.marefa.org> تاريخ التصفح 2021/05/30 على الساعة 09:20.

³:موقع ويكيبيديا الموسوعة الحرة، <https://ar.wikipedia.org>، تاريخ التصفح 2021/05/30 على الساعة 09:25.

⁴:الموقع الرسمي لمؤسسة ميناء بجاية، <https://www.portdebejaia.dz> تاريخ التصفح 2021/05/30 على الساعة 10:00.

⁵:الموقع الرسمي لمؤسسة ميناء جن جن <https://www.djendjen-ports.com> تاريخ التصفح 2021/05/30 على الساعة 17:00.

الفصل الأول :

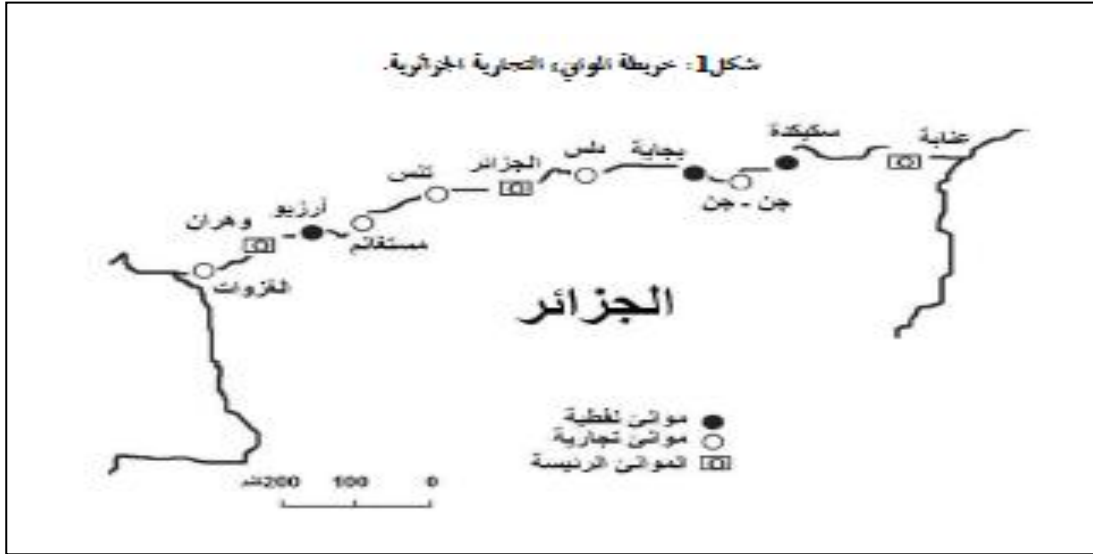
البنية التحتية في الموانئ البحرية الجزائرية ومصادر تمويلها.

02- ميناء مستغانم: تقدر مساحته بحوالي 68 هكتار، المدخل البحري للميناء شمالي غربي بعرض 100م وعمق 12 م، يحتوي على حوضين تقدر مساحة أحدهما بـ 14 هكتار وعمق يتراوح بين 6.77 م إلى 8.22م وتقدر مساحة الآخر بـ 16 هكتار وعمق ما بين 6.95م إلى 8.32م، يحتوي على 10 أرصفة مجموع طولها 1995م، يحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة للبيتومين أو الزفت بقدرة معالجة تصل إلى 30.000طن سنويا من الزفت، صومعة للحبوب 30.000طن، به محطة بحرية بقدرة 107195 مسافر/سنة 2019 و معالجة 41018 سيارة/سنة 2019.¹

03- ميناء الغزوات: تقدر مساحته الإجمالية بحوالي 28 هكتار كما يحتوت على ثلاثة أحواض تقدر مساحتها بـ 153 هكتار وأرصفة مجموع طولها 1800م، يقدر عرض المدخل الوحيد لميناء الغزوات بـ 400م وعمق 20م به صومعة للحبوب بسعة 1800طن.²

04- ميناء تنس: تقدر مساحته الإجمالية بحوالي 75 هكتار، يحتوي على حوض واحد تقدر مساحته بـ 17 هكتار وأرصفة مجموع طولها 4200م، يقدر عرض المدخل الغربي لميناء تنس بـ 180م وعمق 14م، أما المدخل الشرقي فيقدر عرضه بـ 130م وعمق 12م، به صومعة للحبوب بسعة 5500طن.³

الشكل رقم (01) يوضح خريطة الموانئ البحرية التجارية الجزائرية



المصدر: فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا، العدد السابع/ 2009، ص 167.

¹: المصدر: وثائق داخلية من مؤسسة ميناء مستغانم.

² الموقع الرسمي لمؤسسة ميناء الغزوات <https://www.portdeghazaouet.com> تاريخ التصفح 2021/05/30 على الساعة 17:20.

³ الموقع الرسمي لمؤسسة ميناء تنس <https://www.portdetenes.com> تاريخ التصفح 2021/05/30 على الساعة 17:30.

المبحث الثاني: ماهية البنية التحتية وتطورها في الجزائر.

المطلب الأول: ماهية البنية التحتية

تعد البنية التحتية الأساسية المحرك الرئيسي للنشاط الإقتصادي، ولن يتحقق هدف الدولة في تحقيق التنمية الإقتصادية من دون التكامل في مجال البنية التحتية.

الفرع الأول: مفهوم البنية التحتية:

للبنية التحتية عدة تعاريف نذكر منها مايلي:

التعريف الأول:

لقد ارتبط مفهوم البنية التحتية منذ البداية بالثورة الصناعية ، حيث عرفت بأنها " مجموعة الخدمات المساعدة والمطلوبة للصناعة أو مايسمى بالبنية الصناعية أو البنية الهيكلية اللازمة للصناعة.

ومع إدراج أنشطة الرأس المال الإجتماعي ، يعتبر أريكونتر (conter) أن البنية تتميز بأنها تتضمن:

- تتضمن صناعات تنتج خدمات ضرورية وتعتبر شرطا مسبقا لتحفيز النمو الصناعي لأن الخدمات المنتجة بطيئة التحرك والإنتقال لذلك فإن الطاقات التي تنتج من هذه الخدمات يجب أن تنتج داخل الدولة ذاتها.
- أن الطاقات المنتجة لهذه الخدمات تتميز ببعض الخصائص مثل النطاق الذي تستهدفه واستغراقها فترات طويلة في التجهيز وانها معمرة بصورة غير عادية.¹

التعريف الثاني:

مجموعة مترابطة من العناصر والمرافق التي توفر الدعم الهيكلي للتنمية الإقتصادية والإجتماعية وتشمل الطرق والمطارات والمرافق الأخرى، كما تمثل الأنظمة الأساسية المادية للدولة أو المجتمع السكاني بما في ذلك البنية التحتية الخضراء، تكنولوجيا المعلومات والإتصالات، البنية التحتية اللوجيستية ، ويقاس تحضر الدولة ومدى تقدمها بإهتمامها بالبنية التحتية، حيث تعتبر العمود الفقري والعامل الأساسي في جذب الإستثمارات والمشاريع التي تساهم في تطوير وتنمية المجتمع.²

التعريف الثالث:

مجموعة مترابطة من العناصر الهيكلية التي توفر إطار دعم هيكلي كامل ، يعتبر هذا المفهوم أكثر شمولاً للبنى التحتية في الوقت الحاضر، إذ يشمل البيتين:

01- البنية الصلبة: والتي تتمثل في البنى الأساسية من منشآت وتجهيزات أساسية من مباني، طرق، مطارات

¹: هاجر سلاطي ، محمد الشريف بن زاوي، دعم المؤسسات الصغيرة والمتوسطة من خلال الإنفاق الإستثماري العام على البنى التحتية، مجلة البحوث الإقتصادية والمالية ، جامعة أم البواقي ، العدد الثالث لسنة 2015 ، ص76.

²:فراح رشيد ، فرجي كريمة، الشراكة بين القطاعين العام والخاص – أداة للإدارة الحديثة في المرافق العمومية وإنشاء مشاريع البنية التحتية(البنية التحتية لإمدادات المياه نموذجاً)، دار البازوري العلمية للنشر والتوزيع عمان الأردن 2018، ص 15

وموانئ بجانب السكك الحديدية ، نظام الصرف الصحي، وتمديدات المياه وغيرها.

02- البنية المرنة: وهي تتمثل في تكنولوجيا المعلومات والقوانين والأنظمة التي تنظم المال والإستثمار، بل وحتى القوانين الخاصة بالعقوبات، لأن كل ذلك يدخل ضمن تشكيلة أساسية لتحقيق البنية التحتية من خلال تشجيع الإستثمار للوصول الى التنمية.¹

الفرع الثاني: خصائص البنية التحتية:

تتمثل البنية التحتية في عناصر عدة أهمها:

- إن خدمات ومنافع مشاريع البنية التحتية لا تعود على فرد أو مجموعة معينة، وإنما تعود على جميع افراد المجتمع بصورة مباشرة أو غير مباشرة، كذلك تعود على كافة قطاعات المجتمع وليس على قطاع بعينه .
- تتميز مشاريع البنية التحتية بصفة الإحتكار الطبيعي ، لذلك يجب على الدولة حماية المستثمرين من أي تجاوزات محتملة من قبل المحتكر، كما تعتبر بعض مشاريع البنية التحتية ذات أهمية إستراتيجية ، وغالبا ما تكون خدمات البنية التحتية غير قابلة للتصدير وبالتالي فإن أسعارها يتم تحديدها في السوق المحلي.
- تكون شركات البنية التحتية ذات أحجام كبيرة وتتطلب إستثمارات أولية ضخمة وتكون إيراداتها ضئيلة في السنوات الأولى و تتميز بفترة سداد طويلة، مما تواجه صعوبة في تمويل مشاريع البنية التحتية، كما يطلب بعض المستثمرين ضمانات بخصوص الإيرادات المتوقعة مستقبلا.
- إن توفر عناصر ذات جودة عالية من مرافق البنية التحتية يمكن أن يكون محفزا لزيادة النشاط الإقتصادي، وسيؤدي لحدوث تنمية متوازنة في المناطق تتسم بانخفاض مستوى التنمية فيها.
- تعزيز البنية التحتية يجب أن يحقق توازن في التنمية بين المحافظات التي تستأثر بالتنمية، وبين المحافظات أقل حجما من خلال اتباع إستراتيجيات تنموية توظف عملية توفير مرافق البنية التحتية لهذا الغرض.
- تعتبر مسألة توزيع المخاطر المرتبطة بمشاريع البنية التحتية ما بين القطاع الخاص والقطاع العام مسألة مهمة للمستثمرين الذين يرغبون في تحقيق عائد على رؤوس أموالهم يسمح لهم بتغطية تكاليفهم وهامش ربح معقول .
- يتم تحديد أسعار خدمات المنافع العامة من الحكومة ويجب توفير الخدمة لمن يطلبها وفق السعر المحدد من الحكومة.²

الفرع الثالث: أهمية البنية التحتية:

- تدعم البنية التحتية الإقتصاد وتساعد على نموه، فالتنمية الإقتصادية بحاجة شديدة للدعم من خلال مشروعات البنية التحتية وخاصة حينما تحفزها في مراحل الإنحدار والإزمات، كما ان الأرباح التي تنتجها تساهم بدورها في دعم الإقتصاد، ويمثل الشباب أحد محركات البنية التحتية التي تحقق العمل والتقدم وتقوم على كاهله المشروعات التنموية باختلاف أطرافها، حي يقوم بالمساعدة في تأسيس المشاريع الخدماتية

¹:قوال الشيخ، البنية التحتية ودورها في تطوير الخدمات اللوجيستية في الجزائر، مذكرة ماستر قسم العلوم التجارية ، تخصص الإمداد والنقل الدولي، جامعة مستغانم لسنة 2017-2018، ص 08.

²:حسان خضر، خصخصة البنية التحتية، المعهد العربي للتخطيط، الكويت، العدد 18 /2003، ص 11-12.

الفصل الأول : البنية التحتية في الموانئ البحرية الجزائرية ومصادر تمويلها.

وذلك من خلال الضغط على المؤسسات الكبرى لإنشاء المشاريع الهامة من أجل سير حياة المجتمع.

- تسهم البنية التحتية الجيدة في تحسين الوضع التنافسي والقدرات التنافسية للدول المختلفة، حيث تعتبر أحد المحددات التنافسية باعتبارها ركيزة قيام نشاطات الإقتصادية الفعالة، والمساهمة في تغطية كلفة التبادلات التجارية، بخلاف توفير الدعم الكامل للأسواق الإقتصادية المختلفة على جميع الإصعدة المحلية والإقليمية والدولية.

- رفع كفاءة عمليات المشاريع الإقتصادية وتكلفة تنفيذها وتخفيض تكلفة الخدمات كالإتصالات والنقل والطاقة.

- توفر مشاريع البنية التحتية العديد من فرص العمل المباشرة وغير مباشرة، حيث يقدر البنك الدولي أن استثمار مليار دولار في مشروعات البنية التحتية يمكن أن يولد في المتوسط 110 ألف فرصة عمل ذات صلة بتلك المشروعات في الدول المستوردة للنفط، وحوالي 26 ألف فرصة عمل في دول مجلس التعاون الخليجي، و49 ألف فرصة عمل في الدول النامية المصدرة للنفط.¹

- إن الإستثمار السريع في البنية التحتية يحقق معدلات عالية في الإنتاجية والربحية الإقتصادية والإجتماعية وتتطلب العلاقة المستدامة بين البنية التحتية والنمو ، وزيادة معدل الإنفاق على البنية التحتية ليرتفع هذا الإنفاق من النسبة الحالية التي تتراوح من 01 الى 02% من الناتج المحلي الإجمالي ليزيد عن 05%.²

الفرع الرابع: تصنيف البنية التحتية .

يمكن تصنيف أصول البنية التحتية وفق الجدول التالي:

جدول رقم (02): يقسم أصول البنية التحتية حسب مجالات وأنواع مختلفة.

المجال	أنواع البنى التحتية
النقل والمواصلات	الطرق ذات الرسوم، الجسور، الأنفاق، الموانئ، المطارات والسكك الحديدية
الطاقة والخدمات	شبكات توليد ونقل وتوزيع الكهرباء، خطوط النفط والغاز وتخزينها، مياه الصرف الصحي.
الإتصالات	محطات وشبكات الإتصالات اللاسلكية، محطات وشبكات البث الإعلامي عبر القمر الصناعية، شبكات الكابل
المجال الإجتماعي	التسهيلات التعليمية، التسهيلات الصحية
مجالات أخرى	البنية التحتية الصناعية، كراجات ومرافق السيارات

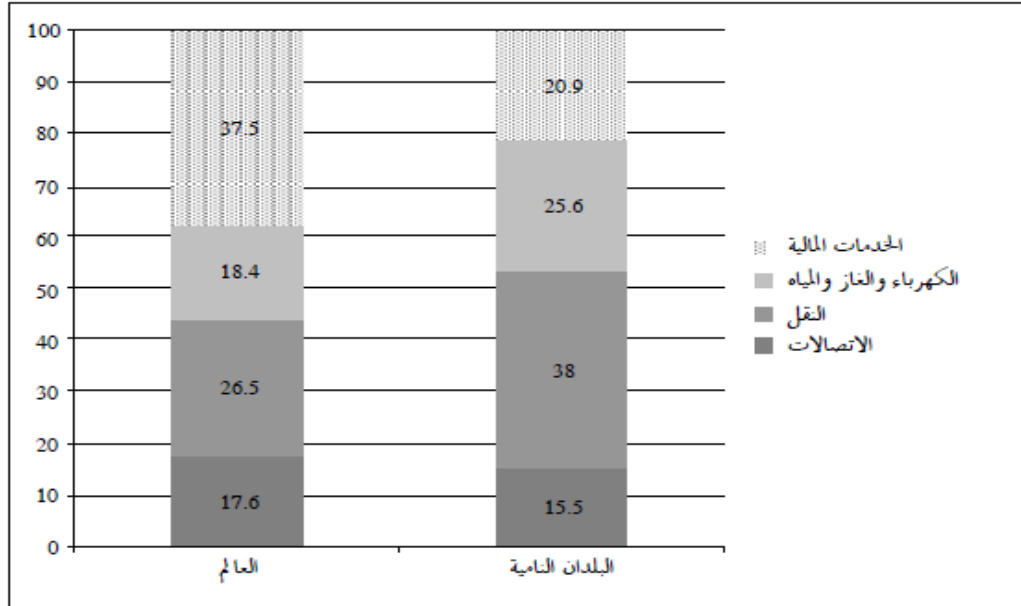
المصدر: تقرير حول الدور الإستراتيجي للبنية التحتية في التنمية ، المفاهيم والأهمية والخبرات العالمية والإقليمية والمحلية ، الامانة العامة للمجلس الاعلى للتخطيط والتنمية، الكويت، ماي 2014، ص 07.

¹: فراح رشيد ، فرجي كريمة، الشراكة بين القطاعين العام والخاص ، مرجع سابق، ص 20.

²: مودي أشوكا، البنية التحتية في الضفة الغربية وقطاع غزة المؤسسات والنمو، معهد أبحاث السياسات الإقتصادية الفلسطينية- ماس، قطاع رام الله فلسطين ، 1997، ص 05.

الشكل رقم (02)

يوضح تكوين ناتج خدمات البنى التحتية بحسب القطاعات الفرعية لسنة 2010 (بالنسبة المئوية)



المصدر: مذكرة أعدتها أمانة الأونكتاد، بعنوان التجارة والخدمات والتنمية: التحديات التنظيمية والمؤسسية، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، مجلس التجارة والتنمية، لجنة التجارة والتنمية، إجتماع الخبراء المتعدد السنوات بشأن التجارة و الخدمات والتنمية، الدورة الأولى، جنيف، 25-26 فبراير 2013، ص 03.

من خلال هذا الشكل تتبين لنا الأهمية النسبية التي يكتسبها قطاع خدمات النقل المقترنة بحركة السلع والأشخاص، كحصة من الناتج المحلي الإجمالي بنسبة 38%، حيث مثلت أهم قطاع في البلدان النامية، كما أنها احتلت المرتبة الثانية بعد الخدمات المالية على المستوى العالمي بنسبة 26.5%

المطلب الثاني: تطور البنية التحتية في الجزائر.

إعتمدت الجزائر بعد الإستقلال عدة مخططات إقتصادية تهدف في مجملها الى النهوض بالتنمية الإقتصادية للوطن وذلك وفقا للسياسة الإقتصادية المنتهجة في كل فترة، معتمدة على تطوير الهياكل القاعدية لما لها من اهمية وترابطها مع مختلف القطاعات ، وسنتطرق لكل مرحلة على النحو التالي:

الفرع الأول: سياسة التخطيط المركزي (1967-1979)¹:

إعتمدت الدولة في هاته الفترة إنجاز أربع مخططات تنموية وهي:

أولا: المخطط الثلاثي (1967-1969):

يعتبر هذا المخطط أول محاولة للتخطيط الجزائري، فكانت المهمة الأساسية لهذه الخطة هي تهيئة الأرضية للخطة الرباعية الأولى، وقد حظيت الهياكل القاعدية بنسبة مميزة من الإستثمارات، هذه الخطة البالغة

¹: جمال الدين العويسات، التنمية الصناعية في الجزائر على ضوء دراسة قطاع الحديد والصلب 1968-1978، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1986، ص 31-32.

الفصل الأول : البنية التحتية في الموانئ البحرية الجزائرية ومصادر تمويلها.

11.080 مليار دينار، وقد خصص لها 1.124 مليار دينار جزائري أي نسبة 10%.

ثانيا: المخطط الرباعي الأول(1970-1973)¹:

زاد تركيز الدولة خلال هذا المخطط على تطوير بنيتها التحتية ، حيث حصصت من مجمل الإستثمارات البالغة 27.740 مليار دج ، ما قيمته 2.307 مليار دج للبنى التحتية. أي نسبة 15% من إجمالي الإستثمارات ونرى إهتمام الدولة بالبنى التحتية قد زاد شدة في هذا المخطط أكثر من المخطط السابق.

ثالثا: المخطط الرباعي الثاني(1974-1977)²:

وهو عبارة عن إستمرار للمخطط السابق وقد تميز بزيادة تركيز الدولة من خلاله على تطوير بناها التحتية ، حيث خصصت ما قيمته 15.521 مليار دج من مجمل إستثماراتها البالغة 110.217 مليار دج .

رابعا: المرحلة التكميلية(1978-1979):

اغلب البرامج أعيد تقييمها بسبب التغيرات التي طرأت على الأسعار والنتيجة عن الزمة الدولة. حيث قدرت قيمة ما خصص للهياكل القاعدية ما قدره 16.718 مليار دج، أي نسبة 13% من إجمالي المقدر بـ 126.471 مليار دج.³

الفرع الثاني: سياسة التخطيط اللامركزي (1980-1990)⁴:

خلال هذه الفترة تم التركيز على إعادة تقويم الإقتصاد الوطني نتيجة إختلالات التي عرفها خلال الفترة السابقة ولهذا تم إنجاز مخططين تنمويين خماسيين الأول والثاني.

أولا: المخطط الخماسي الأول (1980-1984):

إن الإستراتيجية التنموية التي وضعت لعشرية الثمانينيات جعلت المحور الهام لعملية الإستثمار يتعلق باعداد المستقبل وذلك ببعث البرامج الإنمائية الكبرى وتعزيز الهياكل القاعدية الأساسية، حيث خصص في هذا المخطط ما قيمته 561 مليار دج للبنية التحتية الإقتصادية، و مبلغ 158 مليار دج للنقل ومبلغ 21 مليار دج للهياكل القاعدية الإجتماعية من مجموع الإستثمارات المسطرة والمقدرة بـ 560.5 مليار دج .

ثانيا: المخطط الخماسي الثاني(1985-1989)⁵:

في هذا المخطط تم تخصيص مبلغ 6296 مليار دج للمنشآت الإقتصادية الأساسية، ومبلغ 24.633 مليار دج للمنشآت الأساسية الإجتماعية، أما النقل فقد خصص له مبلغ 2.152 مليار دج ، وهذا من مجمل الإستثمارات المسطرة المقدر بـ 86.997 مليار دج .

الفرع الثالث: مخططات التنمية الإقتصادية (2001-2019):

مع حلول الألفية و بروز مؤشرات إيجابية للإقتصاد الوطني نتيجة الإرتفاع في سعر النفط، وهو ماسمح

¹ : أحمد هني ، اقتصاد الجزائر المستقلة ، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، 1993، ص22.

² : أحمد هني ، اقتصاد الجزائر المستقلة، المرجع نفسه، ص16.

³ : جمال الدين العويسات، المرجع السابق، ص 39.

⁴ : رمضان بهناس، اثر الإصلاحات الإقتصادية على الإقتصاد الجزائري 1988 2008، مذكرة ماستر كلية العلوم الإقتصادية، جامعة الجلفة، 2008، ص 18.

⁵ : محمد بلقاسم حسن بهلول، الجزائر بين الأزمة الإقتصادية والأزمة المالية، مطبعة دحلبي الجزائر، 1993، ص 223.

للجزائر بإنتهاج سياسة إقتصادية تركز اساسا على التوسع في الإنفاق الحكومي خلال هاته الفترة والتي كانت كما يلي :

أولاً: برنامج الإنعاش الإقتصادي (2001-2004)¹:

حيث خصص مبلغ 2.105 مليار دج للبنى التحتية ، أي نسبة 40% من إجمالي الإستثمارات المسطرة والمقدرة بـ525 مليار دج.

إن حصول قطاع الأشغال الكبرى والهيكل القاعدية على أكبر نسبة من مخصصات مخطط الإنعاش الإقتصادي راجع الى رغبة الدولة لتحقيق أكبر منفعة للإقتصاد المحلي ، سواء من ناحية النمو الإقتصادي بإنشاء مناصب شغل وتطوير البنى التحتية ، وكذلك تدارك العجز والتاخر الحاصل في هذا القطاع خلال السنوات السابقة، الذي يرجع الى الوضعية الصعبة التي عانت منها الجزائر خلال فترة التسعينات، اين كانت في حالة عجز مالي، أجبرت الدولة على الحد من انفاقها العام بشكل كبير.

ثانياً: البرنامج التكميلي لدعم النمو الإقتصادي (2005-2009)²:

في إطار هذا البرنامج تم التركيز على تطوير الهياكل القاعدية، حيث يحتل هذا الجانب 41% من إجمالي قيمة البرنامج التكميلي لدعم النمو ، وهو ما يعكس مدى الأهمية التي تولها الدولة لقطاع البنية التحتية والمنشآت الأساسية لما لها من أهمية في دعم الإستثمار وعمليات الإنتاج ، حيث استفاد كل من قطاع النقل والأشغال العمومية من المبالغ التالية:

جدول رقم (03) يبين إستفادة قطاع النقل والأشغال العمومية من برنامج تطوير البنى التحتية.

المبالغ المالية (مليار دج)	القطاعات
700	قطاع النقل
300	قطاع الأشغال العمومية
1000	المجموع

المصدر: بوفليخ نبيل، أثار برامج التنمية الإقتصادية على الموازنات العامة في الدول النامية، مذكرة الماجيستر ، جامعة حسيبة بن بولعيد، الشلف، 2005، ص112.

أ- قطاع النقل: يأتي قطاع النقل ضمن إهتمامات البرنامج، حيث يتضمن تحديث خطوط السكة الحديدية وإنشاء خطوط جديدة بطول 391 كم ، كما انه يتضمن تجهيز مترو الجزائر ، دراسة وإنجاز ثلاثة مطارات جديدة، مواصلة تحديث خطوط الأسطولين البحري والجوي ، وفي ما يخص النقل الحضري تقرر دراسة خطوط للحافلات الكهربائية عبر مدن الوطن.

ب- قطاع الأشغال العمومية: تضمن برنامج هذا القطاع إنشاء وإعادة تأهيل 600 كم من الطرق الوطنية

¹: بوفليخ نبيل، أثار برامج التنمية الإقتصادية على الموازنات العامة في الدول النامية، مذكرة الماجيستر ، جامعة حسيبة بن بولعيد، الشلف، 2005، ص110-112.

²: بوفولة بلال، واقع وآفاق الإقتصاد الجزائري في ظل مخططات التنمية الإقتصادية، 2001-2014، مذكرة ماستر تخصص مالية، كلية العلوم الإقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة جيجل، 2011، ص 66-67.

الفصل الأول : البنية التحتية في الموانئ البحرية الجزائرية ومصادر تمويلها.

والولائية، وكذا وضع برنامج متواصل لصيانة الطرق الموجودة ، إتمام مقاطع الطرق السريعة الجاري إنجازها، وإنجاز ثلاثة طرق عريضة أخرى، إنجاز 145 منشأة فنية إضافة إلى مشاريع أخرى.

ثالثا: البرنامج الخماسي للتنمية (2010-2014)¹:

من خلال هذا البرنامج يتضح إزدیاد إهتمام الدولة بتطوير هياكلها القاعدية ، في إطار إستراتيجياتها لدعم النمو الإقتصادي ، فخصصت مبلغ 8.447 مليار دج لتطوير هياكلها القاعدية والمنشآت الأساسية، أي نسبة 40% من الإجمالي المقدر بـ 21.214 مليار دج، حيث إستفاد كل من قطاع النقل والأشغال العمومية من المبالغ التالية:

أ- قطاع النقل: رصد له 2800 مليار دج من أجل تطوير وعصرنة قطاع النقل، خاصة في مجال النقل بالسكك الحديدية، وتحسين النقل الحضري، حيث تم تجهيز 14 مدينة بالترامواي، وإنجاز 6560 كم من خطوط السكك الحديدية، إلى جانب كهرية خطوط السكك الحديدية وإزدواجيتها.

ب- قطاع الأشغال العمومية: نميز إستمرار الأشغال العمومية ، هو ما يؤكد إرادة الدولة في فك العزلة على السكان في مناطق البلاد، وتعزيز المنشآت الأساسية ، حيث خصص له أزيد من 3100 مليار دج من أجل إنجاز طريقي ق الهضاب على طول 1200 كم، إتمام شبكة الطريق السيار شرق غرب وربطه بعدة مدن ساحلية بـ 8300 كم من الطرق الفرعية، إزدواجية الطرق الوطنية على طول 700 كم وإنجاز 2500 كم من الطرق الجديدة، إعادة تأهيل 8000 كم من الطرق، تحديث 25 ميناء وكذا تحديث ثلاثة مطارات.

رابعا: برنامج توطيد النمو الإقتصادي (2015-2019)²:

يعتبر هذا البرنامج مكمل للبرامج السابقة، وقد بدأ تنفيذه بداية من 2015، وتم فتح حساب رقم 143-302 والذي عنوانه صندوق تسيير عمليات الإستثمارات العمومية المسجلة بعنوان برنامج توطيد النمو من 2015 إلى 2019، وتمثل أهداف البرنامج فيما يلي:

- الحفاظ على المكاسب الإجتماعية من خلال منح الأولوية لتحسين الظروف المعيشية للسكان في قطاعات السكن التربوية، التكوين والصحة العمومية وربط البيئات بشبكات الماء والكهرباء والغاز...، وترشيد التحويلات الإجتماعية ودعم الطبقات المحرومة العاملة .

- بلوغ نمو قوي للنتائج المحلي الخام، بمستوى نمو سنوي قدره 07% مع حلول سنة 2019.

- إيلاء إهتمام أكثر بالتنوع الإقتصادي وتحقيق نمو الصادرات خارج قطاع المحروقات والإهتمام بالتنمية الفلاحية والريفية، بسبب مساهمتها في الأمن الغذائي وتنويعه.

- إستحداث مناصب شغل ومواصلة مكافحة البطالة وتشجيع الإستثمار المنتج المحدث للثروة ومناصب العمل.

- إيلاء عناية خاصة للتكوين ونوعية الموارد البشرية من خلال تشجيع وترقية تكوين الأطر واليد العاملة المؤهلة.

¹:بيبت نعيمة، الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية وأثارها على التجارة الخارجية ، مذكرة ماستر تخصص علوم إقتصادية جامعة بسكرة سنة 2015-2016، ص 25.

²:زكرياء مسعود، تقييم أداء برامج تعميق الإصلاحات الإقتصادية بالجزائر من خلال مربع كالور السحري ، مجلة الجزائر للتنمية الإقتصادية ، عدد 06/ جوان 2017، ص 221-222.

ولكن مع حلول سنة 2015 إستمر إنخفاض سعر البترول ولأجل تدارك الوضع الإقتصادي بادرت السلطات في الجزائر الى تبني عدة إجراءات الهدف منها هو ترشيد النفقات العامة، ومنه فقد تم قفل حساب هذا البرنامج مع تاريخ 2016/12/31 وفتح حساي باسم برنامج الإستثمارات العمومية والمتضمن مبلغ قدره 300 مليار دج الذي يعطي صورة على إنخفاض تمويل برنامج الإستثمارات العمومية خلال هذه الفترة المتبقية (2017-2019) وقد تم تجميد كل العمليات التي لم تنطلق ، كما صاحب ذلك عديد من الإجراءات التي تدخل ضمن سياسة ترشيد النفقات العامة من خلال الإلتزام بالعمليات الضرورية والتي تكتس طابع الأولوية القصوى وهذا ماسيؤثر على الأهداف التي كانت تطمح لها البرامج الخاصة، منها ما هو متعلق بالنمو والتشغيل.

المبحث الثالث: تمويل البنية التحتية .

المطلب الأول: مفاهيم حول تمويل البنية التحتية

سنتطرق من خلال هذا المطلب الى كل من تعريف التمويل والإشارة الى أهميته.

الفرع الأول: تعريف التمويل.

التمويل لغة هو " الإمداد بالمال" والتمويل إصطلاحا يعرف بأنه " مجموعة الأعمال والتصرفات التي تمدنا بوسائل الدفع في أي وقت يكون هناك حاجة اليها، ويمكن أن يكون هذا التمويل قصير الأجل أو متوسط الأجل أو طويل الأجل".

ويعرفه الكاتب (بيش) على أنه " الإمداد بالأموال اللازمة في أوقات الحاجة اليها".

ويعرف التمويل العام ويقصد به المعنى الضيق الذي يقع عبء تديره على الموازنة العامة للدولة ولا يدخل فيه تمويل قطاع الأعمال العام، وينبع التمويل العام في الموازنة من المصادر السيادية الرئيسية وهي : الضرائب، الرسوم، فائض القطاع العام المحول.¹

الفرع الثاني: أهمية التمويل.

للممول أهمية كبيرة في تطوير الدول، وسنتطرق الى بعض النقاط التي تبرز هاته الأهمية على النحو

التالي :

- تحقيق سياسة البلاد التنموية.
- تحقيق وإيفاء بالمبادلات التجارية من الصادرات والواردات (السلعية والخدماتية) بين مختلف البلدان وذلك عن طريق التمويل الدولي.
- توفير رؤوس الأموال اللازمة للإنجاز المشاريع التي يتلائم عليها مايلي:
- توفير فرص جديدة للعمل بغرض الحد من البطالة .
- تحقيق التنمية الإقتصادية في البلد.

¹قاضي نجا، شوبرب جلول، واقع تمويل البنية التحتية في الجزائر في ظل الإدماج في الإقتصاد الرقمي، الملتقى الوطني الثالث حول المستهلك والإقتصاد الرقمي في 24-25 أبريل 2018، المركز الجامعي عبد الحفيظ بالصوف-ميلة، ص 04.

- تحقيق الأهداف المخططة من قبل الدولة.
- تحقيق الرفاهية للأفراد والمجتمع عن طريق تحسين الوضعية المعيشية لهم (توفير السكن والعمل).
- تأمين التدفقات الدولية لرؤوس الأموال بأشكالها المختلفة (كالقروض والإستثمارات...).
- تأمين الإلتزامات المالية على البلدان المرتبطة على الأوضاع السياسية السائدة في العالم وخصوصا في حالة حصول الحرب أو مطالبة بتعويضات مالية.
- يؤمن ويسهل إنتقال الفوائض النقدية والقوة الشرائية من الوحدات الإقتصادية ذات الفائض الى تلك الوحدات التي يكون لها عجز مالي وهي التي يزيد إنفاقها على تلك السلع والخدمات من دخلها في حين أن الوحدات ذات الفائض هي التي من زاد دخلها على إنفاقها للسلع والخدمات¹.

الفرع الثالث: أشكال التمويل

أولا: التمويل المباشر وغير مباشر²

01- التمويل المباشر: يسمى هذا النوع كذلك أنه يعبر عن العلاقة المباشرة بين المقرض والمقترض والمستثمر دون تدخل أي وسيط مالي مصرفي او غير مصرفي، يؤخذ هذا النوع من التمويل بدوره أشكال متعددة كما يختلف باختلاف المقترضين، (مؤسسات، افراد، هيئات حكومية).

تلجأ الدول الى التمويل المباشر عن طريق الإقتراض من الأفراد والمؤسسات من خلال إصدار سندات متعددة الأشكال ذات مدة زمنية مختلفة وأسعار فائدة متباينة، ومن اهم هذه السندات نجد أذونات الخزينة.

02- التمويل غير المباشر: يعبر هذا النوع عن كل طرق وأساليب التمويل غير مباشرة والمتمثلة في الأسواق المالية والبنوك أي كل المصادر المالية التي فيها وسطاء ماليين، حيث يقوم هؤلاء الوسطاء الممثلين في السوق المالية وبعض البنوك بتجميع المدخرات المالية من الوحدات الإقتصادية ذات فائض ثم توزيعها على الوحدات الإقتصادية التي تحتاجها، أي ان المؤسسات المالية الوسيطة تحاول أن توفق بين متطلبات مصادر الإيدار ومتطلبات مصادر التمويل، وهناك بعض اشكال التمويل غير مباشرة أخرى والتي تكون على شكل ضمانات وهي تستعمل عادة في عمليات الإسترداد والتصدير مثل الإعتماد المستندي، التحصيل المستندي... الخ.

ثانيا: التمويل المحلي والتمويل الدولي:

01- التمويل المحلي: يعتمد مثل هذا النوع من التمويل على المؤسسات المالية والأسواق المالية المحلية، وهو يضم المصادر المباشرة غير مباشرة المحلية، أي القروض الأوراق المالية والتجارية بمختلف أنواعها... الخ.

وهذا النوع من التمويل يخدم قطاع المؤسسات الإقتصادية أكثر من الهيئات الحكومية.³

02- التمويل الدولي: يتطلب هذا النوع من التمويل بالدرجة الأولى وجود أسواق مالية دولية مثل البورصات والهيئات المالية الدولية أو الإقليمية، مثل صندوق النقد الدولي، البنك العالمي وبعض المؤسسات الإقليمية

¹: قاضي نجاة، شويرب جلول، واقع تمويل البنية التحتية في الجزائر في ظل الإندماج في الإقتصاد الرقمي، مرجع سابق، ص 05.

² قوال شيخ، البنية التحتية ودورها في تطوير الخدمات اللوجيستية في الجزائر، مرجع سابق، ص 12-13.

³: قوال الشيخ، مرجع سابق، ص 13.

مثل الصندوق العربي للإنماء الإقتصادي والإجتماعي والبنك الإفريقي للتنمية، بالإضافة الى البرامج التمويلية الدولية التي تؤخذ شكل إعانات وإستثمارات.

وفي حالة تطبيق هذا المفهوم على مشاريع البنى التحتية فلا بد من قيام بدراسات إقتصادية لازمة لتبيان حجم العوائد المتوقعة، التكاليف وحجم المخاطرة على مستوى عمر استثمار المشروع قبل الشروع في البحث عن أسلوب التمويل المناسب.¹

المطلب الثاني: مصادر تمويل البنية التحتية.

هناك عدة مصادر لتمويل البنية التحتية ، وسنتطرق من خلال هذا المطلب الى إبراز أهم تقسيمات مصادر التمويل ، كما سنتطرق الى مصادر تمويل البنية التحتية في الجزائر .
الفرع الأول: مصادر التمويل التقليدية.

هو التمويل التقليدي ، حيث تقوم الدولة بتوفير البنية التحتية معتمدة في ذلك على الموازنة العامة، وتعتمد في ذلك على الإيرادات العامة أو الإقتراض الحكومي سواء كان داخلي أو خارجي.²

كما يقصد بالإيرادات العامة" أنها مجموعة الدخول التي تحصل عليها الدولة من المصادر المختلفة من أجل تغطية نفقاتها العامة وتحقيق التوازن الإقتصادي والإجتماعي، وتمثل الإيرادات العامة في العناصر الثلاثة التالية: الضرائب والرسوم ، الأملاك الوطنية (الدومين)، القروض.³

ولا يخلوا هذا النوع من التمويل من العيوب حيث يحث الدولة على الدخول في السوق مما يؤدي الى منافسة الدولة للقطاع الخاص، كما منافسة الدولة للقطاع الخاص للحصول على القروض حيث لا تستطيع الدولة إقامة كافة البنية التحتية والمشروعات العامة دون اللجوء الى التمويل الداخلي أو الخارجي مما يرفع من سعر الفائدة، المر الذي يؤدي الى عرقلة النشاط الإقتصادي ويؤثر على توزيع الموارد بالسلب ويقف عقبة في طريق التقدم الإقتصادي، حيث أنه بارتفاع سعر الفائدة تقل الإستثمارات، وبارتفاع الدين العام ترتفع الإعباء على المواطنين الحاليين لسداد القروض وفوائدها على الأجيال القادمة⁴
الفرع الثاني:المصادر الحديثة للتمويل.

نقصد بالتمويل الحديث هو الخروج من قلب التمويل الحكومي التقليدي للبنية التحتية، الذي وكما أشرنا أنفا كان يعتمد على التمويل من الموازنة العامة للدولة أو الإقراض بشقيه الداخلي والخارجي، وبالتالي يمكن أن نستنتج أن مصطلح التمويل الحديث يتجسد في الشراكة في القطاع الخاص في توفير وتقديم البنية التحتية للجمهور، سواء كانت هاته الشراكة في شكل خصخصة البنى التحتية، أو عن طريق مشاركة القطاع

¹:أحمد زبطوط، تمويل التنمية المستدامة في البلدان النامية، رسالة ماجستير في علوم التسيير فرع نقود ومالية كلية العلوم الإقتصادية وعلوم التسيير جامعة الجزائر، 2008، ص 91-92.

²:أحمد عبد الوهاب، الإنفاق على البنية التحتية بين الوضع الراهن والمأمول،المركز المصري لدراسات السياسات العامة القاهرة 2019، ص 09.

³:محززي محمد عباس ، إقتصاديات المالية العامة، الطبعة الثالثة، ديوان المطبوعات الجامعية 2008، ص 115.

⁴:أحمد عبد الوهاب، الإنفاق على البنية التحتية بين الوضع الراهن والمأمول، مرجع سابق، ص 11.

الخاص للقطاع العام أو بتحمل الخاص هذه المسؤولية منفرداً.¹

ومن الملاحظ ان الإتجاهات العالمية الجديدة هي مشاركة القطاع الخاص في تشغيل محطات الحاويات بالموانئ بعدد من الأشكال المختلفة نذكر منها بشكل مختصر فيما يلي:

- تشغيل مشترك **Joint Operation** : يستمر القطاع العام في الإحتفاظ بالعمالة ويأخذ ميزة الكفاءة من شركات القطاع الخاص.

- شراكة **Joint venture**: يتم تجميع موارد الشركات للمساهمة في المخاطر، يمكن للشركة الإدارية مملوكة كلية بدعم من القطاع العام.

- الإيجار **Lease**: التشغيل لمشغلين يأخذون على عاتقهم المخاطر التشغيلية

- التنازل **Concession**: بحيث تكون هيئة الميناء (الحكومة) مسؤولة عن (البنية الفوقية ومناولة البضائع) وللمتنازل اليه الحق في التمويل والبناء والتشغيل.²

الفرع الثالث: أهم الطرق الحديثة في التمويل

وسنتطرق الى أهم الطرق الحديثة في التمويل وأشهرها، وتتمثل في عقد BOT أو نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية.

أولاً: تعريف أسلوب البناء، التشغيل ونقل الملكية **BOT**:

01- التعريف اللغوي: هو إختصار لثلاثة مصطلحات إنجليزية تعني على التوالي

BUILD:B ، تعني بناء وإقامة المشروع ، يقابلها بالفرنسية **CONSTRUIRE**

OPERATE:O ، وتعني تشغيل (إستغلال) المشروع، يقابلها بالفرنسية **EXPLOITER**.

TRANSFER:T ، وتعني نقل وتسليم ملكية المشروع الى الإدارة التي طلبت إنشاء هذا المرفق، يقابلها بالفرنسية **TRANSFERER**.

02- التعريف الإصطلاحي: يقصد به " تلك المشروعات التي تعهد بها الحكومة الى إحدى الشركات وطنية كانت

أو أجنبية وسواء أكانت من شركات القطاع العام أم القطاع الخاص (تسمى شركة المشروع)، وذلك لإنشاء مرفق عام وتشغيله لحسابها مدة من الزمن ثم نقل ملكيته الى الدولة أو الجهة الإدارية".³

وعرف كذلك على أنه "طريقة أخرى لإمتياز المرفق العام معروفة خاصة في الدول الأنجلو سكسونية، والذي يعد نظاماً نوعياً يتمثل في إسناد لمؤسسة خاصة ببناء وإستغلال وتجهيز مرفق عام، خلال فترة محددة،

وإرجاعه مجاناً للسلطة التي أبرمت العقد".⁴

¹: أحمد عبد الوهاب، مرجع سابق، ص 12.

²: شريف ماهر هيكل، اللوجستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مكتبة الوفاء القانونية الإسكندرية، الطبعة الأولى 2015، ص 74-75.

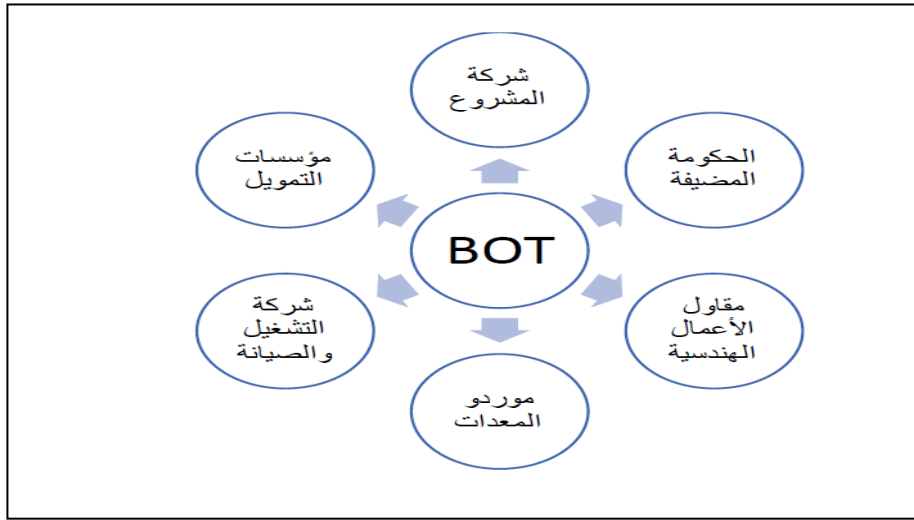
³: جابر جاد نصار، العقود الإدارية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004، ص 86.

⁴: نادية ضريفي، تسيير المرفق العام والتحولت الجديدة، دار بلقيس، الجزائر، 2010، ص 145.

- ثانيا: العناصر الأساسية في أسلوب BOT: وتتمثل في الحكومة المضيفة، شركة المشروع، مؤسسات التمويل، شركة التشغيل والصيانة، مقاوله الأعمال الهندسية والبناء، موردو المعدات.
- ثالثا: مزايا الأسلوب¹: تتمثل أهم المزايا التي يحققها العمل بأسلوب BOT في :
- تمكين الدولة في توفير خدمات ضرورية لتكفي مواردها لتوفيرها.
 - إقامة مشروعات جديدة ذات طبيعة خاصة تسهم في تحقيق الرواج الإقتصادي نتيجة الأموال التي يتم إنفاقها في المشروع او التي يتم ضخها في السوق المحلي .
 - رفع الطاقة التشغيلية للإقتصاد الوطني ، وتقليص، والتخلص من الغير مستغل من الطاقات مما يؤدي الى زيادة الناتج الوطني الإجمالي.
 - إمكانية استخدام الحكومة للنتائج وأداء المشاريع BOT لتحسين صورتها أداءها الداخلي والخارجي وتوفير إنطباع إجمالي، أي أن هذا النظام يمثل فرصة طيبة لتشجيع تدفق الإستثمارات والتكنولوجيا الحديثة وإكتساب خبرات فنية متقدمة من الخارج، مما يساهم في زيادة الكفاءة التشغيلية للإقتصاد الوطني ككل، وتوفير بيئة متكاملة ترفع من القيمة المضافة وتزيد الإعتمادية المتبادلة بين المشروعات مما يحسن من قيامها بوظائفها.
 - تسهم مشروعات BOT في رفع الطاقة التشغيلية للإقتصاد وتقليص الفاقد والغير المستغل من الطاقات وإيجاد خدمات لتكفي الموارد الحكومية لتوفيرها.
 - تحقيق الكفاءة الإقتصادية وذلك في حالة توافر الخبرة في هذا المجال، إذ يمكن من إقامة مشروعات بتكلفة رأس مالية وتشغيلية أقل ومن ثم تقديم مخرجاتها للجمهور بسعر أقل.
 - تنشيط أسواق المال، من خلال الأسهم والسندات التي يمكن أن تطرحها الشركات التي تؤسس لتنفيذ مشروعات BOT.
 - تقليل الإنفاق العام والإقتراض الحكومي، وهو ما يؤدي الى إنخفاض في عجز الموازنة وفي نسبة الدين العام .
 - يسمح التمويل عن طريق القطاع الخاص عموما بنقل المخاطر المالية والتجارية وغيرها من المخاطر من الحكومة الى القطاع الخاص وهو ما يدفعه لحسن إختيار المشروعات والتأكد من مقومات نجاحها، وبالتالي يقلل من الفاقد ويرفع من كفاءة الإستثمار ويزيد من القيمة المضافة الحقيقية، الامر الذي يتولد عنه عدة مزايا أهمها عدم إقامة مشروعات غير إقتصادية العائد ، أو لا يوجد طلب عليها، أو لا توجد حاجة عاجلة اليها، ومن ثم تتم معالجة مشكل الفاقد والإسراف وسوء استغلال موارد الإقتصاد القومي بصفة عامة.

¹: عيسى محمد الغزالي، نظام البناء والتشغيل والتحويل BOT، سلسلة دورية تعنى بقضايا التنمية في الأقطار العربية، المعهد العربي للتخطيط الكويت، العدد 35 نوفمبر 2004، ص 8-9.

شكل رقم (03) مخطط توضيحي لأطراف نظام اسلوب البناء، التشغيل والتحويل BOT .



المصدر: قوال شيخ، مرجع سابق، ص51.

الفرع الرابع: مصادر تمويل البنية التحتية في الجزائر.

سيتم التطرق من خلال هذه النقطة الى مختلف مصادر التمويل للبنى التحتية في الجزائر، والتي تنقسم الى تمويل داخلي وتمويل خارجي.

أولاً: التمويل الداخلي¹: وياخذ هذا النوع شكلين لأطراف التعاقد سواء صفقات عمومية مبرمة من طرف الدولة ممثلة بالولاية، البلدية أو هيئات عمومية والمتعامل العمومي (المقاول)، كما قد تبرم من طرف أشخاص عمومية منبثقة من الدولة.

01- التمويل الإداري: وفيه كفاءات الدفع الثلاث: التسبيقات، الدفع على الحساب والتسوية على رصيد الحساب.

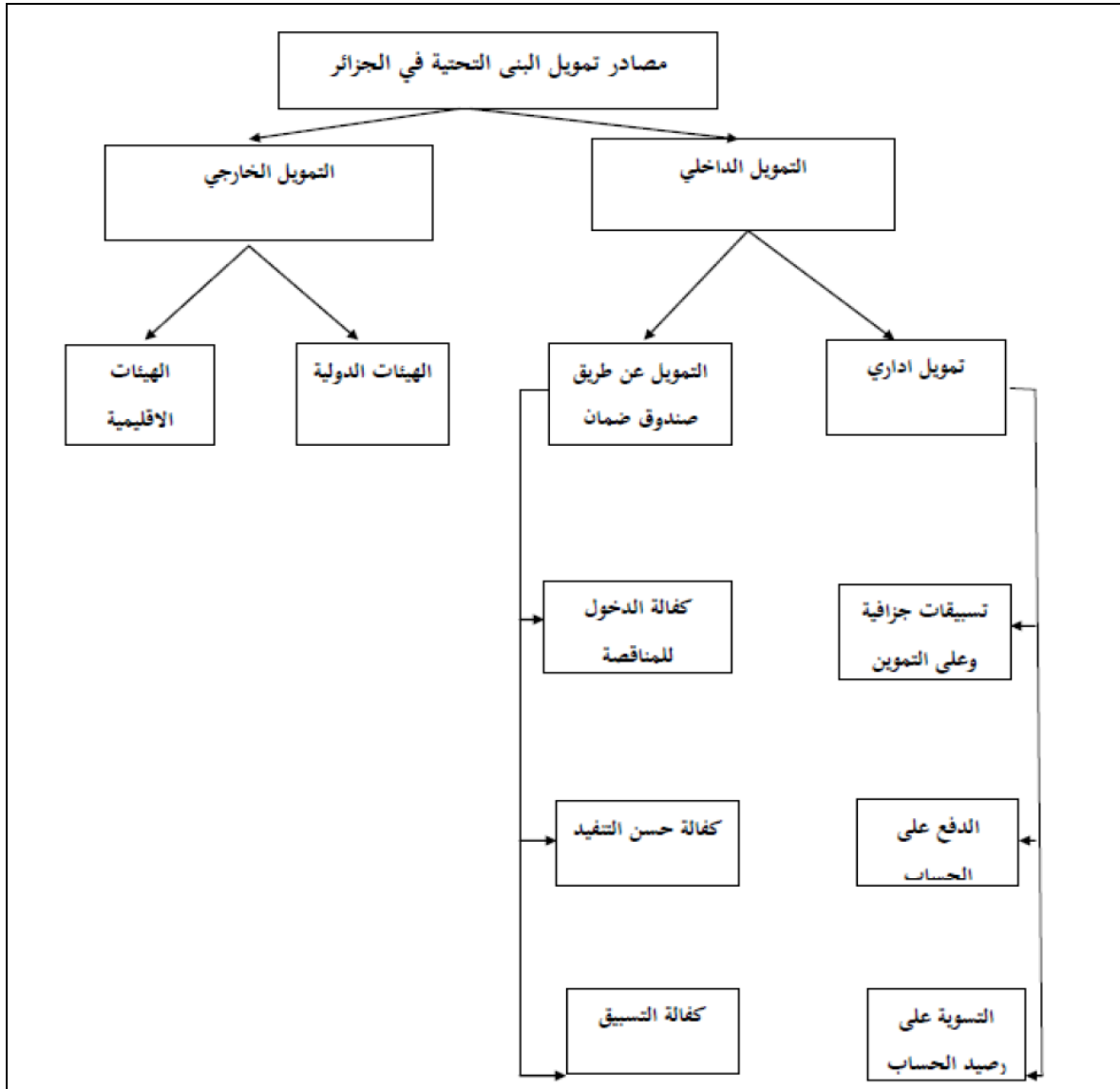
02- صندوق ضمان الكفالات العمومية:

يمنح هذا الصندوق الكفالات اللازمة للمتعامل العمومي قصد ضمانه أمام السلطات العمومية والبنوك، وبذلك يتمكن هذا المتعامل من الحصول على قروض قصيرة، متوسطة أو طويلة بحسب عمر الصفقة ، يتم تسديدها في آجالها مع دفع الفوائد، ومن هذه الكفالات (كفالة الدخول للمناقصة، كفالة حسن التنفيذ، كفالة إقطاء الضمان، كفالة التسبيق).

ثانياً: التمويل الخارجي: يتمثل التمويل الخارجي لتمويل البنى التحتية في المصادر الأموال الخارجية التي تنبع من هيئات مختصة متعددة منها دولية وإقليمية والتي إستفادت الجزائر من تمويلات ناجمة عنها من أبرزها (البنك العالمي، الصندوق العربي للإنماء الإقتصادي والبنك الإفريقي للتنمية).

¹: قلفاط مايا، وضعية الأطراف المتعاقدة في الصفقات الدولية العمومية في القانون الجزائري، رسالة ماجستير فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2007، ص32.

الشكل رقم (04) مخطط توضيحي لمصادر تمويل البنى التحتية في الجزائر.



المصدر: قوال شيخ، مرجع سابق، ص 73.

خلاصة الفصل الأول:

نستخلص من خلال دراستنا لهذا الفصل الذي تم التطرق من خلاله الى إعطاء عموميات حول الموانئ البحرية بصفة عامة والجزائرية على وجه الخصوص، ليتم بعدها التطرق الى البنية التحتية بصفة عامة بإعطاء مفاهيم توضيحية لها وكذا التطرق الى تطور البنية التحتية بشكل عام في الجزائر وأخير تم التطرق الى مختلف الطرق التمويلية سواء كانت تقليدية أو حديثة، مع الإشارة الى المصادر المتبعة للتمويل في الإقتصاد الجزائري لمختلف مشاريع البنى التحتية، فلقد كان تمويل مشروعات البنية التحتية يمثل عبئا ماليا على نفقات الدولة، ولقد أدت العولمة الى بروز بعض التوجهات العالمية الجديدة في طرق التمويل، منها الشراكة بين القطاعين العام والخاص في عدة صيغ وأهمها نظام البناء والتشغيل ونقل الملكية BOT، فعلى الدولة أن تستفيد من هاته الصيغ لتخفيف التكاليف على عاتقها وذلك لما تتطلبه مشاريع البنية التحتية من أموال ضخمة .

فوجود بنية تحتية متطورة يسمهم لامحالة في توفير الخدمات والتسهيلات اللوجيستية لكافة أوجه النشاط الإقتصادي، كما أن وجودها يعد من الشروط الضرورية لجذب الإستثمارات سواء كلنت داخلية أو خارجية

الفصل الثاني:

الخدمات اللوجيستية على

مستوى الموانئ البحرية

مقدمة الفصل

لقد فرضت متطلبات التنافسية على المؤسسات ولاسيما المينائية منها ضرورة إعادة النظر في بناء أنظمتها والتمركز حول العمليات الموجهة الى الزبون، التي تضمن لها مكانة متميزة في السوق، وأبرز هذه الأنظمة هو بناء نظام لوجستيك فعال، بإعتباره السبيل الأساسي لربط الميناء بمحيطها الخارجي وتحقيق إمكانية الوصول الى الزبائن وجذبهم وتلبية حاجاتهم ورغباتهم.

يعتبر موضوع اللوجستيك من المواضيع الهامة والحديثة سواء على المستوى التطبيقي أو الأكاديمي، وقد كان لظهوره الأثر الكبير على في تطور مفهوم النقل، حيث تجاوز ذلك المفهوم البسيط من مجرد نقل البضائع من ميناء الى ميناء الى عمليات متكاملة من الباب الى الباب، وسنحاول من خلال هذا الفصل تسليط الضوء عن الإطار المفاهيمي للخدمات اللوجيستية من خلال المبحث الأول ، أما المبحث الثاني فيكون حول الأنشطة اللوجيستية وأنواع الخدمات اللوجيستية، وسكون الحديث في المبحث الثالث علاقة البنية التحتية بالخدمات اللوجيستية ودورها في التجارة الخارجية.

المبحث الأول: الإطار المفاهيمي للخدمات اللوجيستية.

سنتطرق من خلال هذا المبحث الى مطلبين، الأول تحت عنوان مفهوم الخدمات اللوجيستية والثاني حول أهمية وأهداف المنظومة اللوجيستية وذلك كما يلي:

المطلب الأول: مفهوم الخدمات اللوجيستية .

سنتطرق من خلال هذا المطلب اعطاء نبذة تاريخية عن اللوجيستيات ومراحل تطورها، تعريف الخدمات اللوجيستية وفي الأخير التطرق الى أسباب ظهور اللوجيستيك.

الفرع الأول: نبذة تاريخية عن اللوجيستيات ومراحل تطورها

أولاً: نبذة تاريخية عن اللوجيستيات:

إن اللوجيستيات موجودة في حياتنا منذ القدم وتلك الكلمة logistics مأخوذة من كلمة إغريقية logistikos، والتي تعني calculatio and reasoning (الحساب والأسباب) من المنظور الرياضي .

بعض المؤرخين يقولون أن الجيش الروماني كان يستخدم اللوجيستيات، ولكن أول ظهور لتلك الكلمة في العصور القربية كان في القرن 17 في فرنسا في عام 1670، إقترح أحد المستأشرين الملك لويس الرابع عشر حلاً للمشاكل الإدارية المتزايدة التي ظهرت للجيش في هذه العصور وكان الإقتراح بعمل رتبة وتسمى مارشال جنرال دولوجي marchal general de logis، وكانت مسؤوليته عبارة عن التخطيط، إختيار المواقع، تنظيم التنقلات والأمداد.

أما في القرن 19 فقد بدأت كلمة logistics في الظهور وذلك عام 1836 حينما تم تقسيم الجيش الى خمسة قطاعات (استراتيجي، تكتيكي، لوجستي، هندسي، التكتيكات الصغيرة)، وفي تلك الفترة كان تعريف اللوجيستيات هو فن تحريك الجيوش.

أما في القرن العشرين وبالتحديد خلال الحرب العالمية الثانية كان هناك طلب كبير وسريع لتحريك الجيوش وإمداده، وبذلك عادت اللوجيستيات الى الظهور مرة أخرى وبشدة وبالأخص في الجيش الأمريكي، وبعد انتهاء الحرب العالمية الثانية أصبحت كلمة اللوجيستيات كلمة رسمية في جميع الجيوش.¹

ثانياً: مراحل تطور اللوجيستيك:

رغم إعتراف العديد من الكتاب والباحثين بأهمية نشاط اللوجيستيك، إلا أنه الى غاية الخمسينات من هذا القرن لم ينظر الى إدارة اللوجيستيك كوظيفة متكاملة، وقد تطور مفهوم اللوجيستيك عبر مجموعة من المراحل الزمنية على النحو التالي:

¹:شريف ماهر هيكل، مرجع سابق، 2015، ص 33-34.

الفصل الثاني : الخدمات اللوجيستية على مستوى الموانئ البحرية

المرحلة الأولى: اللوجيستيك المنفصل قبل 1975 Logistique séparé

كانت أنشطة اللوجيستيك منفصلة بين وظائف المؤسسة، خاصة في إدارة التوزيع المادي وإدارة المواد، حيث كان أول مفهوم ظهر كأحد مكونات الإمداد والتوزيع والذي ينصب بصورة أساسية على قيام المنظمة بعملية التنسيق بين أنشطة النقل، التخزين، سياسات التخزين والرقابة على قنوات التوزيع للوفاء بطلبات العملاء وتحقيق مستوى خدمة مناسب لهم.¹

المرحلة الثانية: اللوجيستيك المتكامل 1990-1975 Logistique intégrée

منذ إستقرار اللوجيستيك أصبح الهدف هو تحقيق الترابط والتكامل بين أنشطة التوزيع المادي وأنشطة إدارة المواد التي تساعد كل في مجاله على تلبية إحتياجات التشغيل وتحقيق أهداف المنشأة،² وتجميع الأفراد والأنشطة الخاصة بالإمداد والتوزيع في مكان تنظيبي واحد، من أجل ممارسة تلك الأنشطة بشكل أكثر كفاءة.³

المرحلة الثالثة: اللوجيستيك المشترك 1990 Logistique coopérée

تمتاز هذه الفترة بطاقة إنتاجية إجمالية تتجاوز الطلب، هذا ما أدى الى زيادة المنافسة، وفي المقابل يمتاز الزبائن بسلوك إستهلاك يصعب التنبؤ به، أي غموض الطلب وهو سمة مهمة من سمات السوق، كل هذه الأمور جعلت من البقاء في السوق أمرا صعبا ولكنه ليس مستحيلا.⁴

جدول رقم (04) يبين خصائص اللوجيستيك من خلال مراحل تطوره.

اللوجيستيك المشترك Logistique coopérée	اللوجيستيك المتكامل Logistique intégrée	اللوجيستيك المنفصل Logistique séparée	السنوات
التسعينات	1990 – 1975	قبل 1975	أولوية المدير اللوجيستي
تخفيض تكاليف اللوجيستيك وزمن الاستجابة (الأجال)	تخفيض تكاليف اللوجيستيك	تخفيض تكاليف اللوجيستيك	المنهج الإداري
مشترك	متكامل	منفصل	عدد الموردين
صغير (شراكة)	كبير	كبير	شراكة مع المشتركين في سلسلة الإمداد
كبيرة	قليلة	لا توجد	مدة العلاقة مع المشتركين في سلسلة الإمداد
طويلة	قصيرة	قصيرة	الحاجة إلى مسؤول سلسلة الإمداد
نعم	لا	لا	سرعة تدفق المنتج (من التموين إلى التوزيع)
السرعة في الشراكة بين أعضاء سلسلة الإمداد	السرعة في التخلص من المخزونات	تعطل بسبب التخزين	شبكات الإعلام الآلي
شراكة: مثل EDI Echange des données informatisé	مثل: متكاملة Computer CIM Integrated manufacturing	منفصلة	

المصدر: عبد العزيز بن قيرابط، أداء وجودة الخدمات اللوجيستية ودورها في خلق القيمة، رسالة ماجستير، جامعة قلمة، الجزائر، 2010، ص 11.

¹: محمد حسان، إدارة الإمداد والتوزيع، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر 2009، ص 11.

²: نهال فريد مصطفى، جلال إبراهيم العبد، إدارة اللوجيستيات، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2003، ص 27.

³: محمد حسان، إدارة الإمداد والتوزيع، مرجع سابق، ص 12.

⁴: حواس فاتح، النقل والإمداد دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البري SNTR وحدة باتنة، مذكرة ماجستير، كلية العلوم الإقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، تخصص إقتصاد النقل والإمداد، جامعة باتنة 2010-2011، ص 10.

الفرع الثاني: تعريف الخدمات اللوجيستية.

للوغيستيك عدة تعاريف نذكر منها :

أولاً: التعريف اللغوي¹: يعود أصل كلمة اللوجيستية الى اللغة الإغريقية القديمة وتأتي من كلمة لوجس، وتعني نسبة الحساب، سبب ، خطاب وكذلك الكلمة اللاتينية التي لها نفس المعنى، ويعتبر الفيلسوف اليوناني أفلاطون أول من استعمل كلمة logistikos (428- 348 م)، والتي تعني Calculation and reasoning ، (الحساب والإستنتاج من المنظور الرياضي).

وباللغة الإنجليزية logistic: تتكون من جزئين هما lodge التي تعني المقر (مقر الإمداد والتخزين) و Istic تعني المتعلق، وبضم الجزئين فالكلمة Lodgeistic تعني أمر متعلق بالإيواء ولتخفيف النطق أصبحت Logistic.

ثانياً: التعريف الإصطلاحي:

نظراً لكون أول ظهور لمصطلح اللوجيستيات كان في المجال فيمكن توضيح التعريف العسكري أولاً الذي يعتبر أصل لهذا المصطلح، وهو " فرع/ شعبة من العلوم العسكرية يختص بتدبير ونوريد ونقل وصيانة الإحتياجات العسكرية وتزويد الوحدات العسكرية والجنود والأعتدة ، وما يلزمها من مرافق وتسهيلات"².

في العمليات العسكرية تعني اللوجيستيات "إيصال المؤن والمواد والمعدات الى المكان المناسب في التوقيت المناسب.

- هو فن وعلم إدارة تدفق البضائع، الطاقة والمعلومات والموارد الأخرى كالمنتجات والخدمات، وحتى البشر منطقة الإنتاج الى منطقة الإستهلاك، ومن الصعب أو حتى من المستحيل إنجاز أي تجارة عالمية أو عملية استيراد أو تصدير عالمية أو عملية نقل للمواد الأولية أو المنتجات وتصنيعها دون دعم لوجيستي إحتراقي³.

- عرفه مجلس إدارة اللوجيستيات بأمريكا " اللوجيستيات هي عملية كفاءة وفعالية التخطيط والتنفيذ والرقابة لتدفق وتخزين المواد الخام والمخزون قيد الصنع والبضائع النهائية والمعلومات المتعلقة بها من نقطة البداية الى نقطة الإستهلاك، وذلك بهدف إرضاء المستهلك وتحقيق إحتياجاته"⁴.

وعليه يمكن تعريف لوجيستيات الخدمات كالأتي: تخطيط وتنظيم وإدارة وتسهيل : إستخدام الأصول، الأفراد، المعدات لمساندة وإستراتيجية الخدمات المقدمة⁵.

¹: رصاع حياة، مرجع سابق، ص 26-27

² رصاع حياة: دور اللوجيستيات في تطوير الموانئ البحرية، مرجع سابق، ص 27.

³: أمل مصطفى حسين عصفور، الدور المتكامل للوجيستيات لتسويق الخدمات الإلكترونية مدخل لوجيستي لزيادة القدرات التنافسية للمنظمات، مؤتمر التجارة الإلكترونية تجارة بلا حدود 5-7 ديسمبر 2010 الأردن ص 03.

⁴: رونالدو أتش بالو، إدارة اللوجيستيات: تخطيط وتنظيم ورقابة سلسلة الأمداد، ترجمة تركي إبراهيم سلطان، أسامة أحمد مسلم، دار المريخ، الرياض، 2006، ص 26.

⁵: شريف ماهر هيكل، اللوجيستيات والموانئ البحرية من اجل التغيير، مرجع سابق ، ص 37.

الفصل الثاني : الخدمات اللوجيستية على مستوى الموانئ البحرية

الفرع الثالث: أسباب ظهور اللوجيستيك.

إن بعد الحرب العالمية الثانية ونظرا للدور الكبير الذي لعبه اللوجيستيك، سعى العديد من الباحثين المهتمين في العلوم الإدارية الى محاولة تطبيقه في المجال الإداري والإقتصادي، وكانت الولايات المتحدة الأمريكية وأوروبا السباقا لذلك، وهناك عدة عوامل ساعدت على ظهوره منها: تغير أنماط المستهلك وتنوع طلبات المستهلك، فأصبح المستهلكون يطالبون بنوعيات متعددة من السلع وذلك مرورا من السلع الغذائية وحتى السيارات، هذا أدى الى زيادة عدد المنتجات البديلة لخدمة نفس الطلب، وبالتالي زيادة حجم المخزون واهتمام المؤسسات بمستويات الخدمة المقدمة للعميل .

- إن العولمة الإقتصادية والثورة التكنولوجية المعلومات تطورت في الآونة الأخيرة أدت الى تطور العلوم اللوجيستية لتصبح أحد القطاعات المهنية المثيرة التي تستهوي جميع المؤسسات وخاصة المؤسسات الإقتصادية.

- يعتبر علم إدارة اللوجستيات من المجالات الحديثة في المؤسسات الإقتصادية، سواء في بيئة عملها الداخلية من خلال ضرورة الإستخدام الأمثل والكفؤ للموارد والإمكانيات المتاحة، وأيضا بيئة عملها الخارجية والمتمثلة في الضغوط المنافسة في الأسواق ومواجهة نتائج العولمة، فهي تقدم كل جديد من منتجاتها من حيث الجودة والسعر وبصورة أفضل من منافسيها.

- لذا من الجانب الإقتصادي فقد بدأ الإهتمام باللوجيستيك للضرورة الملحة التي تفرضها المنافسة الناجمة عن تطور المؤسسات والتي تتطلب تقليص التكاليف وتحسين الخدمات للزبائن من ناحية الكم والنوع من اجل تحقيق المردودية العالية، وتوسيع نشاطها وفتح مجالات أوسع للتبادل الى جانب حصولها على مكانة داخل السوق، فاللوجيستيك أصبح وظيفة مهمة من وظائف المؤسسة الإنتاجية والتجارية فيما يتعلق باحتياجات المادية المتضمنة التمويل، الإنتاج، التوزيع، وكذلك تدفق المعلومات.¹

المطلب الثاني: أهمية وأهداف المنظومة اللوجيستية .

يمتاز اللوجيستيك بأهمية كبيرة وأهداف متشعبة ومتعددة في مجال الإدارة والعمال وكذا المؤسسات الإقتصادية وهو ما سنتطرق اليه في هذا المطلب.

الفرع الأول : أهمية اللوجيستيك.

إن الإهتمام الجاد باللوجيستيك في منظمات الأعمال لم يظهر إلا عندما باتت تكلفته في التضخم بشكل ملحوظ ، وعندما أيقنت الإدارة في هذه المنظومات أن الطريق نحو تدعيم المركز التنافسي وتحقيق الميزة التنافسية وزيادة الأرباح إنما يبدأ من خلال خدمة العملاء وحفظ التكاليف، وأهمية اللوجيستيك تعود لعدة أسباب نذكر منها²:

- إعتبارات التكلفة العالية .

- طول خطوط الإمداد والتوزيع.

¹: محمد عبد العليم صابر، إدارة اللوجستيات، دار الفكر الجامعي الإسكندرية مصر، الطبعة الأولى 2008، ص 01

²: ثابت عبد الرحمان إدريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجيستية الإمداد والتوزيع المادي، دار الجامعية الإسكندرية مصر 2002، ص 20.

الفصل الثاني : الخدمات اللوجيستية على مستوى الموانئ البحرية

- اللوجيستيك مهم للإستراتيجية .
- اللوجيستيك يضيف قيمة ذات دلالة للعميل.
- تزايد رغبة العملاء في الحصول على إستجابة مناسبة وسريعة.
- التقليل من الإنفاق على الموارد المادية، الذي هو جزء أكبر من المصاريف التشغيلية للمنظمة.
- تحقيق إستمرارية وانتظام عمليات المنظمة دون أي خلل أو توقف لأنشطة الإنتاج والبيع.
- الإستثمار في الموارد المادية وتخزينها والتقليل من ارتفاع تكلفة الإستثمار.
- ممارسة المبادئ والأصول العلمية للإمداد وخاصة من حيث الجودة والكمية والأسعار وشروط التوريد.

الفرع الثاني: أهداف اللوجيستيك

ينطوي اللوجيستيك على أهداف معينة تسعى المؤسسات بواسطته الى بلوغ مردودية أكبر ونشاط مستمر ودائم ومن أهم هذه الأهداف :

- توفير الإحتياجات المادية بالكمية والمواصفات والسعر والوقت والمصدر المناسب لكي تستطيع المنظمة الوفاء بالتزامتها تجاه عملائها ، وتمكينها من زيادة قدرتها التنافسية في السوق .
- إمداد الإدارات والأقسام الأخرى في المنظمة نفسها بما يلزمها من مواد وتجهيزات ومعدات وآلات بأقل ما يمكن من تكاليف .
- تخفيض حجم الإستثمارات في المخزون والحد من تراكم الأصناف الراكدة و بطيئة الحركة وتجنب الهدر والإسراف وتقليل العادم والتالف من مختلف أنواع وأصناف المواد .
- إقامة علاقات طيبة مع الجهات الموردة .
- زيادة القدرة التنافسية للمنظمة عن طريق إمدادها بصورة دائمة باحتياجاتها من المواد والمنتجات.
- تحقيق توازن بين الإحتياجات التشغيلية لعمليات المنظمة وبين معدلات تدفق عناصر تلك الإحتياجات.
- مراعات مستويات المخزون الثلاثة: الحد الأدنى، الحد الأقصى، نقطة إعادة الطلب، والمحافظة عليها من التلف والتقادم ومخاطر أخرى.
- الحصول على الجودة المناسبة .
- تنمية العلاقات مع الموردين لتحقيق فهم أفضل وواقعي لمتطلبات الجودة والتنمية الحافز لديهم لإنتاج وفقا لهذا المستوى.
- تقييم أداء الموردين من حيث الجودة والتكلفة وممارسة نوع من الرقابة المناسبة .
- توقيت دورة الإنتاج .
- إختيار مورد أقل سعر مع تساوي العوامل الأخرى.

الفصل الثاني : الخدمات اللوجيستية على مستوى الموانئ البحرية

- إعطاء أولوية في التعامل مع الموردين المحليين لتحسين وتقوية العلاقة بين المؤسسة والمجتمع وبالتالي دعم الإقتصاد المحلي.¹
- تحقيق الخمسة أصغر التي تتمثل في² :
 - صفر مخزون: تقليل ما أمكن من المخزون يؤدي الى تخفيض التكاليف، ووفورات في التكلفة الناتجة عن ذلك.
 - صفر آجال: تقليل الزمن المستغرق في دورة الطلب مما يؤدي الى خدمة جيدة للعملاء.
 - صفر أوراق : عن طريق إستخدام التكنولوجيا الحديثة مثل الفاكس، الأنترنت، الأنترانات، الهاتف، الحاسب الآلي، كل هذا يقلص من إستخدام الأوراق وكذلك يزيد من سرعة الإستجابة .
 - صفر أخطاء: عدم وجود أخطاء في المنتج يعني التخلص من المردودات وبالتالي تحقيق خدمة جيدة للعملاء وتخفيض التكاليف.
 - صفر تعطل: يجب أن تكون الصيانة قبل وقوع العطل وليس عند حدوثه وهذا ما يسمى بالصيانة الوقائية.

وعليه فالمنظومة اللوجيستية تهدف الى تحقيق ما يعرف بـ 7Rs:³

- Right Product.	المنتج الملائم.
- Right Quantity	الكمية الملائمة.
- Right Condition	الحالة الجيدة
- Right Place	المكان الملائم.
- Right Time	الوقت المناسب.
- Right Customer	المستهلك المناسب
- Right Cost	التكلفة المناسبة.

المبحث الثاني: الأنشطة اللوجيستية وأنواع الخدمات اللوجيستية.

إن الأنشطة اللوجيستية تختلف من منطقة الى أخرى وذلك حسب الهيكل التنظيمي الخاص بالمنظمة وكذا إختلاف وجهات النظر وأراء الإدارة حول الأنشطة اللوجيستية، كما أن الخدمات اللوجيستية لها عدت تقسيمات، فهناك من يعتمد في تقسيمها على موقع الخدمة من عملية الإنتاج وهناك جانب آخر يقسم الخدمات اللوجيستية حسب طبيعتها وأهدافها، وهو ما سنتناوله من خلال هذا المبحث المقسم الى مطلبين الأول حول الأنشطة اللوجيستية أما الثاني فيتطرق الى أنواع الخدمات اللوجيستية.

¹: بلخاطب عبد الحق، الوظيفة اللوجيستية في المؤسسة الإقتصادية، مرجع سابق، ص 8-9.

²: عبد العزيز بن قيراط، أداء وجودة الخدمات اللوجيستية ودورها في خلق القيمة، مرجع سابق، ص 11.

³: شريف ماهر هيكل، مرجع سابق، ص 36.

الفصل الثاني : الخدمات اللوجيستية على مستوى الموانئ البحرية

المطلب الأول : الأنشطة اللوجيستية وسلسلة الإمداد

سنتطرق في هذا المطلب الى تبيان مفهوم الانشطة اللوجيستية، ثم الحديث عن مكونات الأنشطة اللوجيستية، ليتم التطرق بعدها الى سلسلة الإمداد
الفرع الأول: مفهوم الأنشطة اللوجيستية.

إن المفهوم الحديث للأنشطة اللوجيستية يشير الى: العمل الإداري المتعلق بالتخطيط الإستراتيجي لجهود المؤسسة وتوجيهها والرقابة على إستخدامها في برامج تستهدف الربح للمؤسسة من جهة، وإشباع متطلبات المستهلكين من جهة أخرى، بما يتضمن التنسيق بين أنشطة المؤسسة (بما في ذلك الإنتاج والتمويل والبيع) في نظام عمل موحد، ويتضمن هذا التعريف ما يلي¹:

* الأنشطة اللوجيستية نشاط بشري على خلاف أنشطة الإنتاج.

* الأنشطة اللوجيستية تستهدف تسهيل المبادلات، سواء كانت التبادلات عبارة عن صفقة واحدة أو عدة صفقات.

* المبادلات ليست قصرا فقط على السلع وإنما تشمل الخدمات أيضا، وقد تكون المبادرة في عملية التبادل من طرف الزبون عندما ينزل للأسواق لإقتناء السلع، كما قد تكون من طرف البائع الذي ينزل للأسواق باحثا عن مشتريين لسلعته.

ويشمل نظام اللوجيستيات²:

- التوريد.
- الرقابة على المخزون.
- المناولة والتغليف.
- التخزين وإدارة المستودعات.
- الجدولة والتخطيط.
- تشغيل الأوامر.
- إدارة نظام المعلومات الإدارية.
- خدمة العملاء.

الفرع الثاني: مكونات الأنشطة اللوجيستية.

يتكون أي نظام لوجيستي من العناصر الرئيسية الآتية:

- خدمة العملاء - التنبؤ بالطلب. - الإتصالات الخاصة بالتوزيع. - الرقابة على المخزون.

¹: علي فلاح الزغي، زكرياء أحمد عزام، إدارة الأعمال اللوجيستية (مدخل التوزيع والأمداد)، دار الميسرة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، الطبعة الأولى، 2012، ص 29

²: نهال فريد مصطفى، جلال إبراهيم العبد، مرجع سابق، ص 11.

الفصل الثاني : الخدمات اللوجيستية على مستوى الموانئ البحرية

- مناولة المواد داخليا. - تشغيل أوامر الطلب. - الأجزاء (قطع الغيار) وخدمات ما بعد البيع.

- إختيار موقع المصنع والمخزن. - الشراء. - التعبئة. - مناولة السلع المرتدة. - التخلص من الخردة والمنتجات المعيبة. - المرور والنقل. - المخازن والتخزين¹.

كما تقسم الأنشطة اللوجيستية الى أنشطة أساسية وأنشطة مساعدة أو معاونة.

أولا: الأنشطة الأساسية :

01- خدمة الزبائن: وهذا يشير الى طريقة الشركة في خدمة زبائنها ومستوى التكاليف التي سوف تتحملها من أجل الوفاء بطلبات العملاء، يتم التعاون مع إدارة التسويق من أجل² :

- تحديد إحتياجات المستهلك.

- تحديد مدى إستجابة العميل للخدمة.

02- نشاط النقل: يمثل أحد المكونات الهامة في التوزيع والإمداد وقد تصل كلفته من 35% الى 65% من كلفة النظام الكلية، حيث يتم من خلاله:

- إختيار طريقة وخدمة العميل.

- تجميع حمولات الشحن.

- تحديد مسار النقل.

- جولة الشاحنات.

- إختيار المعدات.

- تشغيل طلبات النقل.

- مراجعة فئات سعر النقل.

03- المخازن (إدارة المخزون): على المؤسسة/ الشركة توفير مستوى معقول من منتجاتها ومستلزمات إنتاجها للقيام بالعمليات الإنتاجية وتلبية طلبات الزبائن، لأنه من النادر أن يتم توفير ذلك بصورة فورية للشركة، ويتم من خلال إدارة المخزون³ :

- سياسات تخزين المواد الخام والمنتجات النهائية.

- التنبؤ بالمبيعات في الأجل القصير.

- مزيج المنتجات ونقاط التخزين.

- عدد وحجم ومكان نقاط التخزين.

- خطط الدفع والجذب الفوري.

¹:شريف ماهر هيكل، مرجع سابق، ص 39.

² رونالد اتش بالو، مرجع سابق، ص 29.

³: رونالد اتش بالو، مرجع سابق، ص 30.

ثانيا: الأنشطة المساعدة: وتتمثل في ¹:

- المخازن: تتمثل في تحديد مساحة المخازن، تنظيم وترتيب المخازن وكذا شكل المخازن.
- إدارة المناولة: يقصد بالمناولة ذلك النشاط الذي ينتج عنه تحميل المواد والبضائع على وسائط النقل أو تفريغها لغاية الإستلام و التسليم أو التخزين بأدوات و طرق معينة، واول حركات المناولة تبدأ في مخازن المورد أو المصدر، إذ يتم تحميل المواد بواسطة النقل المناسبة وتحريكها الى المؤسسة التي قامت بالشراء، وهناك تتم إجراءات التسليم والتفريغ والفحص في أماكن محددة، بعدها يتم رفع السلع والمواد ونقلها، وترتيبها في المخازن وفقا للمساحة المتاحة، مع الأخذ بعين الإعتبار المحافظة على سلامة المواد الى أن تتم مناولتها مرة أخرى وتحويلها الى الإدارات الطالبة لها.²
- الشراء: تتمثل في إختيار مصادر التوريد، توقيت الشراء وكمية الشراء.
- التعبئة والتغليف: تصميم العبوات لأغراض المناولة، تصميم العبوات لأغراض التخزين والحماية من الأضرار، فهو يضمن انتقال المنتجات والمواد الخام مع عدم تعرضها للتلف أثناء عملية التوزيع والإمداد والمناولة والشحن والنقل .
- نظم المعلومات والاتصالات التسويقية: ينبغي على الشركة التي تحرص على كفاءة التوزيع والإمداد أن تحرص على وجود نظم معلومات تعكس مستوى أداء تلك الأنشطة والتكاليف المرتبطة بها وسرعة توصيل هذه المعلومات،³ بالإضافة الى صيانة نظم المعلومات والمتمثلة في تحليل البيانات الإلكترونية والقيام بإجراءات الرقابية.
- التعاون بين انتاج العمليات: تتمثل في تحديد الكميات التجميعية وكذا تسلسل ووقت مخرجات الإنتاج:
 - * تحديد وتوقيت مخرجات الإنتاج.
 - * ترتيب وتوقيت مخرجات الإنتاج.
 - * جمع وتخزين ومعالجة المعلومات.
- التنبؤ بحجم الطلب المتوقع: وهذا يشير الى تحديد الكميات المتوقع طلبها في فترة زمنية ما والخدمات المصاحبة لها وهذا يؤثر على خطط الشراء والإنتاج والتوزيع للشركة.
- تدفق المعلومات وتشغيل أوامر الطلب:
 - الإجراءات البيئية في المبيعات وأوامر التخزين.
 - طرق نقل وتحويل معلومات معالجة الطلبات.
 - قواعد الطلب.

¹: بوخریصة بنت العربي، واقع لوجيستية النقل داخل الموانئ، مذكرة ماستر، كلية العلوم الإقتصادية، قسم التجارة تخصص تجارة ولوجيستيك أروومتوسطي، جامعة مستغانم، 2014-2015، ص27.

²: محمد العدوان، علي المشاقبة، هيثم الزعبي، إدارة الشراء والتخزين، دارالصفاء للنشر والتوزيع، عمان، ص 200.

³ رونالد اتش بالو، مرجع سابق، ص 30.

الفصل الثاني : الخدمات اللوجيستية على مستوى الموانئ البحرية

- إدارة المستودعات: وهذا يتضمن إدارة المساحات المتوفرة للمستودعات وإختيار مواقعها المناسبة والتنظيم الداخلي وتحديد مناطق الشحن والفحص والإنتاج داخلها.
- إحتياجات الإنتاج: وهذا يهتم بتوفير مواد ومستلزمات الإنتاج من حيث مواقعها ومصادرهما وتوليدهما والكميات المطلوبة ووقت الشراء والجودة المناسبة وإدارة العلاقة مع الموردين بشكل أفضل .
- جدولة وتخطيط الإنتاج وتدقيقه للسوق : وهذا يتعلق بعملية التوازن بين العملية الإنتاجية والكميات و الأنواع المطلوبة من الزبائن من أجل توفيرها في الزمان والمكان المناسبين.
- التصميم العكسي لمنافذ التوزيع والإمداد: نظرا لوجود عيوب في المنتجات أو إمكانية تعرضها للتلف أثناء عملية الشحن والنقل والمناولة ومرتجات المبيعات من العملاء وقد تكون تكاليفها عالية وحتى لا تؤثر على ربحية الشركة وخدماتها يجب أن تحتوي على قنوات عكسية للموردين .
- تحديد الكلفة لأنشطة التوزيع والإمداد: لأن تكلفة التوزيع والإمداد تصل الى 25% الى 35% من تكلفة منتجات الشركة الكلية، فقد أدركت هذه الشركات أهمية تحليل كافة عناصر تكاليف الإمداد والتوزيع من أجل خفض التكاليف الكلية وتعظيم الأرباح وقد أشارت الدراسات الى أن المكونات الرئيسية لتكلفة اللوجيستيك هي:

- تكلفة مستوى خدمة الزبون .

- تكلفة النقل.

- تكلفة إدارة المستودعات.

- تكلفة الإحتفاظ بالمخزون.

- تكلفة الأوامر والطلبات.

- تكلفة الشراء بكميات كبيرة.

الفرع الثالث: سلسلة الإمداد

أولا: مفهوم سلسلة الإمداد:

يعتبر مصطلح سلاسل الإمداد مصطلح جديد ظهر في الثمانينات من القرن العشرين، فسلسلة الإمداد أو سلسلة التوريد أو التوريد أو شبكة الإمداد هي مصطلح بالإنجليزية Sypply chain وبالفرنسية La Chaîne Logistique، وتوصف بالمفهوم أو الفلسفة أو الطريقة أو العملية، أو النظام أو الإستراتيجية. وهي من أبرز المفاهيم الحديثة في إدارة منظمات الأعمال التي تعمل على تحقيق التكامل بين مجموعة من الأنشطة تبدأ من الموردين وتنتهي عند المستهلك النهائي من خلال تقديم مزيج من السلع والخدمات والمعلومات وبما يحقق قيمة مضافة من وجهة نظر عملاء المنشأة.¹

¹: نهال فريد مصطفى، أسرار ديب، إدارة اللوجيستيات، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، 2006، صص 131.

الفصل الثاني : الخدمات اللوجيستية على مستوى الموانئ البحرية

لم يتم التوصل الى تعريف شامل ومتفق عليه حول سلسلة الإمداد فهو مفهوم حديث النشأة ومتداخل مع العديد من المجالات المعرفية، فهناك من يرى أنه أمتداد لإدارة اللوجيستيات في ظل إعادة تقييم إستراتيجية المؤسسات والتحكم في التكلفة لإجمالية، ومن التعاريف نذكر مايلي:

- إن إدارة سلسلة الإمداد والتوريد هي إمتداد لإدارة اللوجيستيات، وبينما توجه اللوجيستيات الى أنشطة شركة واحدة (أو شاحن واحد) في توريد المنتجات للمستهلكين، فإن سلسلة إدارة الإمداد والتوريد موجهة لأنشطة العديد من الشركات التي تورد المستلزمات أو المنتجات على طول سلسلة توريد وإمداد معينة¹.

- عرف Stevenson سلسلة الأمداد على أنها تتابع من المنظمات تسهيلات ووظائف الأنشطة (تلك المنظمات) والتي يتم تضمينها في الإنتاج والتسليم للمنتج والخدمة، حيث يبدأ التتابع مع الموردين الرئيسيين للمواد الخام ويمتد نطاقه في كل الطرق وحتى العميل النهائي².

الشكل رقم: (05) إدارة سلسلة الإمداد

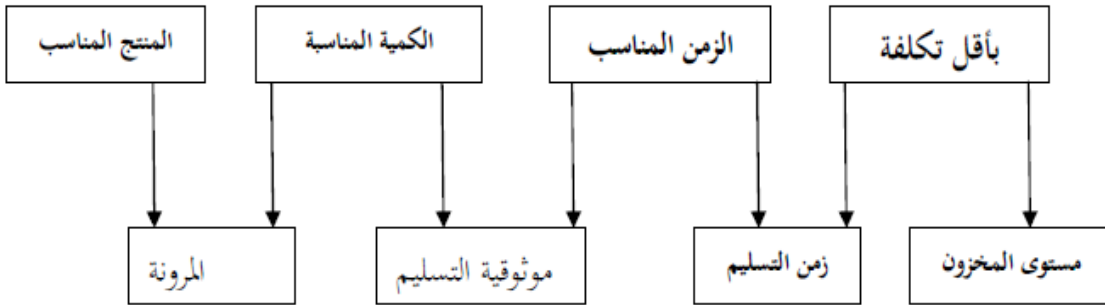


المصدر: موقع على الأنترنت. <http://www.google.ae/serch> على الساعة 2021/06/07 الساعة 17:00.

ثانيا: أهداف سلسلة الإمداد:

إن الأهداف التقليدية لإدارة سلسلة الإمداد هي أهداف إدارة العمليات اللوجيستية، وهي تقديم المنتج المناسب بالكمية المناسبة والموقع الزمني المناسب وبأقل كلفة، وهذا ما يوضحه الشكل التالي:

الشكل رقم: (06) هيكل اهداف إدارة سلسلة الإمداد



المصدر: ساوس الشيخ، أثر تطبيق الإدارة البيئية في إطار إدارة سلسلة الإمداد على الأداء دراسة تطبيقية على عينة من الصناعة الغذائية الجزائرية، رسالة دكتوراة، كلية العلوم الإقتصادية، جامعة تلمسان، 2012-2013، ص 112.

¹: أيمن النحرابي، تخطيط وأدارو وإقتصاديات الموانئ البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية مصر، 2014، ص 237.

²: ممدوح عبد العزيز، محمد الرفاعي، إدارة سلسلة التوريد مدخل تحليلي، جامعة عين شمس، مصر، 2006، ص 06.

ثالثا: الفرق بين سلسلة الإمداد وإدارة اللوجيستيات:

- إن إدارة اللوجيستيات تشير الى الجانب الوظيفي داخل منشأة الأعمال، أما إدارة سلاسل التوريد تشير الى مفهوم عام يحكم جميع الأطراف التي تشترك معا في سلسلة واحدة، تبدأ من المورد وتنتهي عند المستهلك.¹
 - تعتبر إدارة اللوجيستيات في المؤسسات ذلك الجزء من ادارة سلسلة الإمداد الذي يخطط وينظم وينسق ويراقب التدفق والتخزين الأمامي والعكسي- الكفاء والفعال للسلع والخدمات والمعلومات المرتبطة ذات العلاقة وذلك بين نقطة الأصل أو المنشأة ونقطة الإستهلاك من أجل تلبية متطلبات العميل.²
 - وحسب منظمة إدارة سلاسل الإمداد CSCMP فسلاسل الإمداد" تتضمن تخطيط وإدارة كل النشاطات الخاصة بعمليات خلق المصادر Sourcing والمشتريات والنشاطات اللوجيستية كما تتضمن التنسيق والتعاون بين كل الأطراف المشتركة في سلسلة الإمداد من موردين ووسطاء ومقدموا الخدمات والعملاء، أما إدارة اللوجيستيات فهي جزء من إدارة سلاسل الإمداد التي تقوم بعمليات التخطيط والتطبيق والرقابة لكفاءة وفعالية التدفقات الأمامية والخلفية والتخزين لكل من البضائع والخدمات والمعلومات من مصدرها الى نقطة استهلاكها، وذلك لمقابلة متطلبات العميل."³
- المطلب الثاني: أنواع الخدمات اللوجيستية.

هناك من يقسم الخدمات اللوجيستية الى ثلاثة أنواع، حسب موقع الخدمة من عملية الإنتاج، وتنقسم الخدمة بنوعها الى نوعين من العمليات: تدفق المواد وتدفق المعلومات.⁴

الفرع الأول: حسب موقع الخدمة من عملية الإنتاج:

حسب هذا التقسيم هناك ثلاثة أنواع من اللوجيستيك:

- لوجيستيات داخلية: وهي تهتم بكل الأنشطة بوظيفة الإمداد التي تسبق عملية الإنتاج كتوريد المواد الأولية، أو قطع الغيار، أو التخزين.
- لوجيستيات التشغيل: تخص كل الأنشطة التي تدخل مباشرة في عملية الإنتاج .
- لوجيستيات خارجية: تخص كل الأنشطة المتعلقة بوظيفة التوزيع أي التي تلي عملية الإنتاج كالنقل والتخزين.

وهناك تقسيم آخر وهو:

الفرع الثاني : حسب طبيعتها وأهدافها

- لوجيستيات التموين: تقوم بتوفير المواد الولية للمصانع.
- لوجيستيات التموين العام: توفير المواد الخاصة بالشركات الخدمية كتجهيزات المكاتب.

¹:نهال فريد مصطفى، جلال ابراهيم العبد، مرجع سابق، ص132.

²:تامر مصطفى صالح الجزار، اللوجيستيات كنظام متكامل في المؤسسات الرياضية،رسالة دكتوراة، كلية التربية الرياضية للبنات، الإسكندرية، 2010، ص05.

³:موقع على الأنترنت <http://commerce-logistique.Alafdal.net> تاريخ التصفح 2021/06/07 على الساعة 18:00.

⁴:رصاع حياة، مرجع سابق،ص43.

الفصل الثاني : الخدمات اللوجيستية على مستوى الموانئ البحرية

- لوجستيات الإنتاج: يهتم بكل الأنشطة التي تدخل في العملية الإنتاجية، كطرق تصميم المصانع الداخلية لتوفير تدفق فعال لكل من العمال، البضائع، المعدات، والمعلومات لتضمن أعلى مستوى من الإنتاجية بأقل التكاليف، وتحديد مدى القدرات اللوجيستية لإستيعاب كمية الإنتاج وطول خطوط الإنتاج.
 - لوجيستيات التوزيع: توفير السلع للمستهلكين من قبل الموزعين في الأسواق التجارية أو محلات البيع بالتجزئة.
 - لوجستيات النقل: تقوم بتحريك المواد الأولية والمركبات وقطع الغيار من الموردين الى المصنع ثم نقل السلع النهائية من المصنع الى المخازن ومناولتها ثم الى العملاء.
 - اللوجيستيات العكسية: تهتم بالتدفقات (السلع المسترجعة) من العملاء الى المنتجين.
- وهناك نوع آخر من اللوجيستيات الحديثة يدعى بـ:
- الفرع الثالث: لوجيستيات الطرف الثالث:

- وفي هذا النوع تلجأ بعض المنشآت الى تنفيذ بعض أو كل الخدمات اللوجيستية من خلال طرف ثالث الذي يعتبر بمثابة وسيط بين الطرف الأول (المورد أو المنتج) والطرف الثاني (المشتري).¹
- تنقسم لوجيستيات الطرف الثالث الى أربعة أنواع وهي:²
- النوع الأول: في أبسط حالاته تتولى شركة القيام باستلام بضاعة لشركة أخرى وتوضيها ونقلها وتخزينها وتوزيعها.
 - النوع الثاني: يسمى مطور الخدمات service developer ويقدم لزبائنه خدمات متقدمة، مثل البحث والمتابعة وخدمات لوجيستية خاصة مثل تغليف خاص.
 - النوع الثالث: ويسمى محور الزبون customer adaptor يتولى جميع النشاطات اللوجيستية للشركة ولكنه لايطورها.
 - النوع الرابع: وسمى مطور الزبون customer developer ويتولى النشاطات اللوجيستية بالكامل ويتولى تطويرها ويتكامل مع كيان الشركة تماما.

المبحث الثالث: الخدمات اللوجيستية في الموانئ البحرية ودورها في التجارة الخارجية.

يلعب اللوجيستك دورا هاما في تحقيق رضا العملاء، كما أنها من العناصر التي تضيف قيمة للمنتجات والخدمات المقدمة للعملاء، فمن الصعب وضع حد فاصل بين الخدمات اللوجيستية وغيرها من القطاعات مثل: النقل، التخزين، المناولة، التعبئة، وسنتطرق من خلال هذا المبحث الى مطلبين الأول حول المفاهيم اللوجيستية في الموانئ أما المطلب الثاني فحول دور جودة الخدمات اللوجيستية في التجارة الخارجية.

¹:مقال بالموقع الإلكتروني <https://www.marefa.org>، تاريخ الإطلاع 2021/06/60 على الساعة 08:00.

²:مريم قبيوع، دور البنية التحتية في تحسين الخدمات اللوجيستية، مرجع سابق، ص 32.

المطلب الأول : المفاهيم اللوجيستية في الموانئ

سنتناول من خلال هذا المطلب المفاهيم اللوجيستية المتعلقة بالموانئ، وذلك بالتطرق الى مختلف الأنشطة اللوجيستية بالموانئ، العمليات اللوجيستية في الموانئ، أهم الوسطاء في العمليات اللوجيستية وأخيرا الحديث عن مؤشرات الأداء وكفاءة الميناء.

الفرع الأول: أهم الأنشطة اللوجيستية بالموانئ

من بين أهم الأنشطة اللوجيستية في الموانئ نذكر مايلي:

- أنشطة تتعلق بنقل البضائع، التخزين، معالجة طلبات العملاء، إخلاء المخزون، تجميع البضائع، النقل، التخليص الجمركي، مستندات الشحن.
- أنشطة إدارية: وإدارة تشغيل المركبات والحاويات، إدارة أساطيل النقل تأجير حاويات و مركبات، إصلاح وصيانة المركبات، الإمداد بالوقود، تنظيف الحاويات، مكاتب إدارية.
- نشاطات ذات قيمة مضافة: إعادة التعبئة، لصق العلامات التجارية، رقابة الجودة، تجميع، إختيار المنتجات، إصلاح، والجدول التالي يلخص الأنشطة اللوجيستية بالموانئ.

جدول رقم (05) الأنشطة اللوجيستية بالموانئ

نشاط/أهميته	النشاط	تصنيف النشاط
أنشطة رئيسية	التخزين معالجة طلبات العملاء إحلال المخزون تجمع البضائع تعقب ما بعد الشحن النقل الدولي التخلص الجمركي مستندات الشحن	أنشطة تتعلق بنقل البضائع Mangement et carge
أنشطة مساعدة	دارة أساطيل النقل تأجير الحاويات ومركبات إصلاح وصيانة المركبات إمداد بالوقود تنظيف الحاويات اختراعات ومكاتب إدارية	أنشطة الإدارة وتشغيل وإدارة التشغيل المركبات والحاويات Mangement
أنشطة ذات قيمة مضافة	إعادة التعبئة لصق العلامة التجارية رقابة الجودة تجميع واختيار المنتجات إصلاح وصيانة	أنشطة ذات قيمة مضافة Valeur add activistes

المصدر: مريم فرح محمد حامد، أثر اللوجيستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورتسودان (1995-2014)، رسالة دكتوراة: جامعة السودان، 2015 ص15.

الفرع الثاني: العمليات اللوجيستية في الموانئ

هناك عدة عمليات لوجيستية على مستوى الموانئ، فمنها ما يطبق على السفن ومنها ما يطبق على البضائع فانعدام التنسيق بين هذه العمليات يؤدي الى إرتفاع الوقت الذي تقضيه السفينة في الميناء، ومن العمليات نذكر ما يلي:

أولاً: العمليات المطبقة على الرسو:

يبدأ التعامل مع مختلف السفن المترددة على الميناء قبل وصولها الى الميناء أثناء رحلتها البحرية إذا كانت المدة تفوق 48 ساعة وإما قبل مغادرتها للميناء إذا كانت الرحلة البحرية أقل من 24 ساعة، وفي هذه المرحلة يكون التعامل مع وكيل العبور، ففي هذه المرحلة يتم إجراء عمليتين وهما:

- إخطار السلطة المينائية قبل الوصول.

- إجراء تخطيط المراسي.

الفصل الثاني : الخدمات اللوجيستية على مستوى الموانئ البحرية

وقد نظم المرسوم التنفيذي رقم 01-02 المؤرخ في 06 يناير 2002 المتعلق بالنظام العام للموانئ وأمنها، حيث نص في المادة 73 منه على انه " يجب أن يشعر مجهزة السفينة أو السمسار البحري أو وكيلها السلطة المينائية قبل وصول سفنهم الى الميناء بزمان 48 ساعة على الأقل، أو عند إنطلاقهم من الميناء السابق على الأكثر عندما يقع هذا الأخير على مسافة تقل مدة قطعها عن أربعة وعشرون ساعة، وذلك لحجز مركز في الرصيف"¹

يتوجب على مجهزة السفينة أو السمسار البحري عند الإشعار ذكر البيانات التالية:

- إسم السفينة ورايتها وتاريخ وساعة وصولها وكذا مدة التوقف المتوقعة .
- ذكر الخصائص الأساسية للسفينة، حمولتها، طولها، عرضها، ومنسوب الماء الأقصى للسفينة عند وصولها للميناء.
- طبيعة وهوية مختلف البضائع المنقولة وكيفية توضعها .
- ذكر مختلف المواد الخطيرة الموجودة على متن السفينة لتفريغها أو المراد شحنها على متن هذه السفينة.
- الإشارة الى جميع الأضرار التي قد تصيب السفينة وعدتها والبضائع التي توجد على متنها.

01-تأكيد الإشعار:

نصت المادة 74 من المرسوم التنفيذي 01-02 السالف الذكر، على ضرورة تأكيد الإشعار بالوصول خلال أربع وعشرون ساعة من طرف المشعر الى لجنة تخصيص أماكن السفن في الميناء المعني، وفي حالة تغيير المعلومات المقدمة مسبقا، وجب على المرسل إرسال برقية تصحيحية .

02 - إعداد مخطط الرسو:

بعد تأكيد الإشعار، يتم عقد إجتماع من طرف لجنة تنظيم حركة السفن Commission de placement المتكونة من:

- قيادة الميناء. - وكيل السفينة.

- الجمارك. - شرطة الميناء.

- مسؤولي الشحن والتفريغ .

يتم إعداد مخطط الرسو بناء على المعلومات المتحصل عليها، من مميزات تقنية للسفينة وحمولتها وكذا متطلبات الإستغلال، الإستعمال والنظام الخاص، وفي الأخير تحديد رصيف لرسو السفينة.

ليتم بعدها الإعداد لبرنامج تشغيل السفينة، بالنظر الى متطلبات السفن المراد إستقبالها من معدات وآلات وكذا العمالة اللازمة للعمليات الواجب القيام بها من شحن وتفريغ.²

¹:المرسوم التنفيذي رقم 01-02، المتعلق بتحديد النظام العام لإستغلال الموانئ وأمنها، المؤرخ في 22 شوال 1422 الموافق لـ 06 يناير 2002، الصادر بالجريدة الرسمية رقم 01، بتاريخ 2002/01/06، ص 13.

²: معلومات مستقاة من إدارة الميناء بمستغانم.

الفصل الثاني : الخدمات اللوجيستية على مستوى الموانئ البحرية

ثانيا: الخدمات الرئيسية في الميناء:

تقوم السلطة المينائية بتقديم خدمات رئيسية تخص بها السفن حسب ما ينص عليه القانون.

01- القيادة والإرشاد: تعني قيادة السفن المساعدة التي تمنح للربان قيادة سفنهم عند الدخول الى الموانئ و الخروج منها وتتم من طرف مستخدمين مؤهلين تابعين للسلطة المينائية.

إن القانون الجزائري يعتبر القيادة إجبارية لجميع السفن سواء الوطنية أو الأجنبية، الا في بعض الحالات المنشأة قانونا، وذلك وفقا للمادة 601 من القانون المرسوم التنفيذي رقم 01-02 السالف الذكر " يتعين على الربان إستعمال خدمات المرشد والقاطرة عندما يتطلب أنظمة أو أمن السفينة ذلك " .

أما الإرشاد فهو " هو عملية إرشاد السفينة في المجرى البحر عبر أبراج ومعالم منذ صعود المرشد على ظهر السفينة حتى ربطها على الرصيف، والعكس في حالة مغادرة السفينة."¹

والمرشد هو الشخص الذي يستعين به الربان لتوجيهه عند قيادة السفينة أثناء الدخول أو الخروج من الموانئ أو القنوات، وقد بينت المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 08-06 المتعلق بتحديد وتنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة الإرشاد في الموانئ.²

وتتم هذه العملية تحت رقابة مصالح تابعة للسلطة المينائية وتحت مسؤولية ربان السفينة، وتبدأ عملية الإرشاد إبتداء من حضور المرشد البحري أمام السفينة وصعوده على متنها في نطاق حدود المحطة وتنتهي عند وصول السفينة الى مكان الوصول أو الرسو أو الرصيف أو نطاق حدود المحطة.

02- القطر والتموين: يتمثل مفهوم القطر في سحب السفن بواسطة قاطرات وهي تساعد السفينة في عملية التراكي على الرصيف والخروج من الرصيف أيضا.³

أما في القانون الجزائري فيتمثل فيما يلي:

- العمليات المتمثلة في جر ودفع السفن .
- مناورات الإرشاد وانتقال أو إيجار السفينة.
- المرافقة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى في ملاحقة السفينة.
- كما تمارس هذه العمليات بواسطة سفن قاطرة على إنجاز هذه العمليات تتوفر فيها المؤعدات التي تقتضيها الظروف مع إحترام شروط وقواعد محددة.

وبإمكان السلطات المينائية أن تفرض على ربانة السفن الإستعانة بالقاطرات قبل أية حركة أو تنقل للسفينة وكذا كل إجراء يعتبر ضروريا لتنفيذ مناورة مع إحترام قواعد الأمن والنظام .

¹:أسعد مبارك حسين، منجد عباس محمد على، دراسة إستكشافية لتكاليف الخدمات المينائية لبعض الموانئ العربية، مجلة العلوم الإقتصادية المجلد16، العدد 02/2015، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا، مقال، ص 161.

²: المرسوم التنفيذي رقم 08-06 المؤرخ في 09 ذي الحجة 1420 الموافق لـ 09 يناير 2006، يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، الجريدة الرسمية عدد 02.

³ أسعد مبارك حسين، منجد عباس محمد على، دراسة إستكشافية لتكاليف الخدمات المينائية لبعض الموانئ العربية، مرجع سابق، ص 161

اما التموين " فيقصد به تزويد السفينة بمواد غذائية والوقود السائل والزيوت والمواد الإخرى المخصصة لحاجات الطاقم أو الركاب والسفينة من طرف مومنين معتمدين".

كما يمكن أن تعطي خدمة التموين تزويد المنشآت الأرضية والسفن بالمياه العذبة والطاقة والإنارة الكهربائية الضرورية لسير المنشآت من طرف السلطة المينائية.

03- عمليات الشحن والتفريغ: هي جميع الأعمال التي تقوم بها الشركة المرخص لها بهذا النشاط والتي تشمل العمالة والمعدات المناسبة لإنزال شحنة السفينة من البضائع، رفع البضائع على ظهر السفينة.

ويقصد بكلمة الشحن مجموعة العمليات التي ترمي الى نقل البضائع من الرصيف وتستيفها في عنابر السفينة، بينما تعني كلمة التفريغ مجموعة العمليات التي ترمي الى تصيبين البضائع ونقلها من السفينة الى الرصيف، وتتطلب هذه العمليات وسائل وأدوات ومعدات تتفاوت من ميناء الى آخر¹

04 - عمليات مناولة البضائع: يقوم بعملية مناولة البضائع عمال تلقوا تكويننا في هذا المجال وتشمل عمليات شحن البضائع ورصها وفكها وتفريغها، عمليات وضع واسترجاع البضائع في المستودعات وعلى سطح الأراضي وفي المخازن.²

ثالثا: العمليات اللوجيستية بمحطات الحاويات:

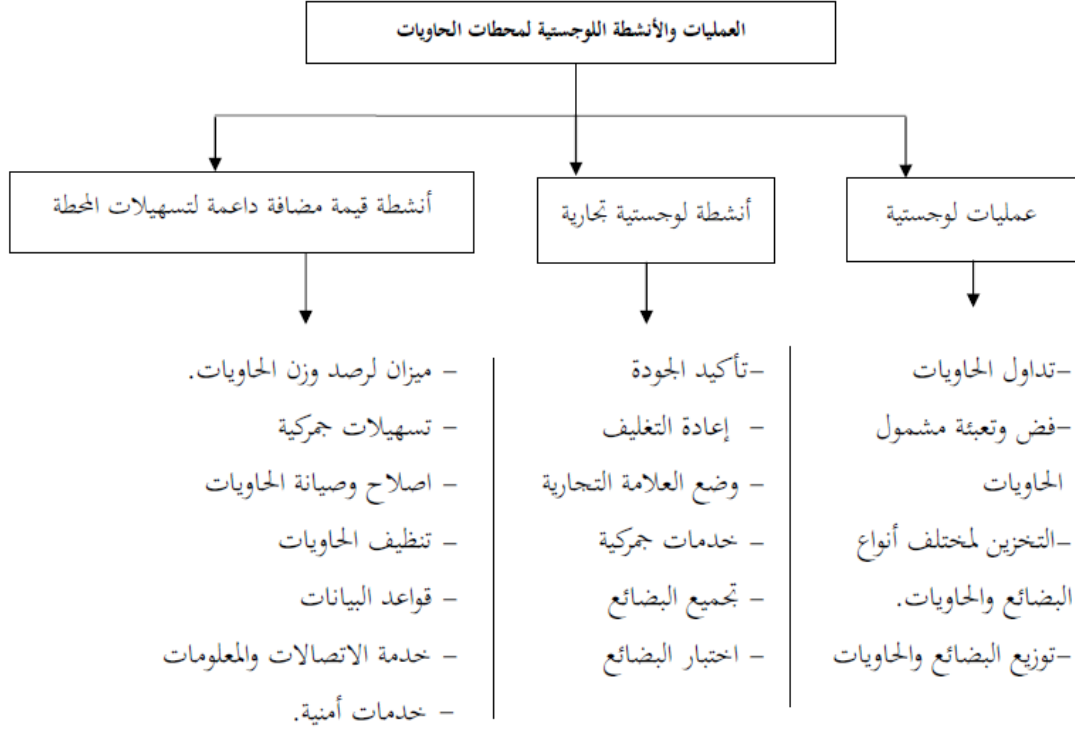
أصبحت محطات الحاويات تلعب دورا بالغ الأهمية في سلسلة التدفق السلعي للبضائع المحوأة، وعلي" فإن تطوير محطات الحاويات في الموانئ والتركيز على الإرتفاع بمعدلات أدائها وانتاجيتها أصبح له إنعكاسات اقتصادية مباشرة وغير مباشرة على إقتصاد أي دولة سواء في خدمة تجارتها الخارجية أو في تحقيق قدرة تنافسية ميناء الدولة على المستوى الإقليمي والعالمي"³، والشكل التالي يوضح أهم الأنشطة والعمليات اللوجيستية لمحطات الحاويات:

¹: محمد محمود الصيرفي، الإستراتيجيات التسويقية للموانئ وشركات النقل البحري، دار الوفاء لنديا الطباعة والنشر والتوزيع، الإسكندرية، مصر، الطبعة الأولى 2009 ص 56.

² معلومات مستقاة من إدارة الميناء.

³: شريف ماهر هيكل، اللوجيستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير، مرجع سابق، ص 105.

الشكل رقم (07) العمليات والأنشطة اللوجيستية لمحطات الحاويات



المصدر: شريف ماهر هيكل، اللوجيستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير، مرجع سابق، ص114.

الفرع الثالث: وسطاء العمليات اللوجيستية في الموانئ البحرية.

تكمن مهمة وسطاء العمليات المينائية في الربط بين عناصر العرض وعناصر الطلب والتي هي في تطور مستمر، فلا بد أن يقابل هذا التطور في مستوى العرض للخدمات المينائية التي تتطلب توفر بنية تحتية كالأرصفة، المستودعات والمخازن والبنية الأساسية كمعدات المناولة، تكنولوجيات المعلومات وإدارة كفاءة لتحكم وتسيير هذه العملية.

01- هيئة الميناء: تتعدد الوظائف المينائية فهي تشكل مزيج من الخدمة العمومية والأنشطة التجارية من مهام الميناء مايلي:

- حماية الملاحة البحرية.
- تسيير ومراقبة العمليات البحرية والبرية المرتبة بالعبور بالميناء.
- تطبيق ومتابعة المعاهدات الدولية المتعلقة بالتلوث.
- تزويد المتعاملين الإقتصاديين بالوسائل المادية المتعلقة بعملية المناولة وبالموارد البشرية للقيام بذلك .
- متابعة عمليات مناولة البضائع مع وكلاء السفن والتنسيق معهم لإتمام عمليات الشحن أو التفريغ بكفاءة .
- إنجاز هياكل قاعدية.
- جروسحب السفن بالقاطرات.

الفصل الثاني : الخدمات اللوجيستية على مستوى الموانئ البحرية

02- الجمارك: تتولى إدارة الجمارك تحصيل الرسوم المترتبة على البضائع المستوردة والمصدرة، وإعداد تشريعات وتعريفات جمركية، كما تعتبر المسؤولة على السهر على مراقبة دون إدخال البضائع أو تصديرها بصورة مخالفة للقانون.

03- وكيل العبور: *transitaire* هو شخص وسيط يتدخل في الفترة التي تفصل بين النقلين، فهو يتلقى البضاعة من الناقل البحري ويعيد إرسالها الى ناقل آخر بحري أو نهري أو جوي أو بري.¹

يمكن ان يكون شخص طبيعي أو معنوي، وهو الرجل الأهم في التجارة الخارجية، يحدد على أنه المهيكل للعمليات من نقطة لأخرى، تتمثل مهامه في إتمام الإجراءات المتعلقة باستيراد أو تصدير البضائع وذلك لصالح الغير ويمكن أن يكون الوكيل الجمركي وكيل بحري للقيام بالعمليات (التجمع، المؤجر، المؤمن، الناقل، الشحن، الإفراغ).

04- الوكيل المينائي: هو الوسيط بين الشاحن ومجهز السفينة وله عدة وظائف، فهو يبحث عن أحسن وسيلة للنقل لزيونه ومن مهامه:

- مراقبة عمليات الشحن وإفراغ السفينة .

- تحرير سندات الشحن و السندات الجمركية.

- إمضاء الوثائق لحساب الشاحن.

- القيام بعمليات توحيد العملات .

- تسوية الإجراءات.

- مراقبة البضائع على الرصيف خاصة في الخط البحري المنتظم.

- يقوم بدور الوكيل البحري في الخطوط البحرية غير المنتظمة.

05- الوكيل البحري: يتعاقد معه المجهز للقيام عنه بالعمليات اللازمة بتنفيذ عقد النقل في الموانئ البحرية، كالقيام بتسليم البضاعة المشحونة وحراستها والمحافظة عليها وتسليمها لأصحابها وقبض أجره النقل، كما يمكن أن يكون الوكيل البحري وكيلا لمجهز واحد أو لعدة مجهزين وله عدة مهام منها:

" يسلم البضائع الموجهة للتصدير والحفاظ عليها، كما يتسلم الواردات من البضائع ويوصلها الى المستورد".²

ينظم عمليات الشحن والإفراغ للسفن، يدفع الرسوم ويمكن سندات الشحن ويحرر وثائق الحمولة ويسلمها للجمارك بواسطة السمسار البحري.

يعمل على تخفيض غرامات التأخر فهو يتدخل في عمليات الصيانة والإصلاح ومشاكل طاقم الباخرة.

لا يعمل الوكيل بدون شند الشحن ويعتبر معزولا عن الأخطاء التي يرتكبها في تنفيذ وكتلته في مواجهة أخطائه الشخصية التي يرتكبها في تنفيذ عقد النقل.

¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري، المركز القومي للإصدارات القانونية، الإسكندرية، مصر، طبعة 2018، ص 251.

² حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات البنائية، مرجع سابق، ص 100.

الفصل الثاني : الخدمات اللوجيستية على مستوى الموانئ البحرية

06- السمسار البحري: يقتصر عمل السمسار البحري على التقريب بين أطراف العقود البحرية، كعقد تأمين النقل، بيع السفن وهو يسعى لإبرام العقود البحرية وله مقابل ذلك نسبة مئوية من العمولة ومن مهامه:¹

- أيجار السفن.

- عقود بيع وشراء السفن.

- عقود النقل والتأمين البحري.

- توجيه السندات البحرية كسند إيجار السفن ووثيقة النقل.

- متابعة الإجراءات الإدارية التي تتطلب دخول أو خروج السفن من الموانئ.

07- مقاول الشحن والتفريغ: من مهامه رفع البضاعة على ظهر السفينة أو إنزالها منها ويستعين بذلك بعمال مختصين وأدوات خاصة كالصنادل، الروافع... الخ .

ويرتبط مقاول الشحن والتفريغ مع المجهز أو الشاحن أو المرسل اليه حسب أحوال بعقد مقاوله يتعهد بمقتضاه بأن يقوم بشحن البضاعة أو تفريغها من السفينة لقاء أجر يتعهد به الطرف الآخر.

ويلاحظ أن مهمة مقاول الشحن والتفريغ قاصرة على العمليات المادية الخاصة بشحن البضاعة في السفينة وتفريغها منها فلا يتدخل في العمليات القانونية المتعلقة بفحص البضاعة وتسليمها للمرسل اليه.²

08- سمسرة التأمين البحري: من مهامهم تحرير عقود التأمين البحري بغية ضمان السفينة والسلع ضد أخطار النقل البحري والإشراف على الإجراءات التي تقوم بها الشرطة .

عن الهمة البالغة لحجم البضائع المنقولة عن طريق البحر وما تتحمله من مبالغ ضخمة والتي تجعل الخسارة الملحقة بها بالغة الأهمية، وهذا في حالة حدوث أخطاء وخسائر، مما يجعل من أصحاب الشأن يأمنون عنها.

09- الوكيل الجمركي: يمكن أن يكون شخص طبيعي أو معنوي، يزاول نشاطه بالإعتماد من إدارة الجمارك ومن مهامه الأساسية تقديم تصريحات لذي الجمارك لتجنب الوقوع في الأخطاء الناجمة عن التصرفات الخاطئة أو المزورة وقد يقوم بهذه المهام وكلاء آخرين كوكيل العبور... الخ، لذي فخدماتهم غير ملزمة.

10- المرشد أو الدليل: وهو الشخص الذي يدل ربان السفينة على خط السير الواجب اتباعه لذي الدخول في الميناء أو الخروج منه،³ وتنحصر مهمة المرشد في توجيه الربان وترك قيادة السفينة وإدارتها للربان أثناء قيام المرشد بعمله عليها.

ويعتبر مستشارا لقبطان السفينة التي تدخل أو تغادر الميناء أو حين تبخر في ممر بحري صعب .

¹: مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 1995، ص190.

²: مصطفى كمال طه، مرجع سابق ، ص248.

³: مصطفى كمال طه، المرجع نفسه، ص 170.

الفصل الثاني : الخدمات اللوجيستية على مستوى الموانئ البحرية

الفرع الرابع: مؤشرات الأداء وكفاءة الميناء.

أولاً: مؤشرات الأداء:

ويتم قياس أداء عمليات تداول البضائع عن طريق أربعة مجموعات من المؤشرات وهي¹:

- 1- مؤشر الخدمة: تستعمل لتقييم أداء ونوعية الخدمة التي يقدمها الميناء للعملاء و وكلاء البواخر ، والمستوردين، ومن اهم هذه المقاييس يوجد عامل الوقت الكلي الذي تقضيه الباخرة في الميناء، وينقسم الى:
- وقت انتظار الباخرة بالميناء: وهو الزمن ما بين وصول الباخرة وبين رسوها على الرصيف.
- وقت الإنتظار على الرصيف: وهو الزمن الكلي للباخرة على الرصيف سواء كانت تعمل أو لا تعمل.
- 2- مؤشرات الإنجاز: يقصد بالإنجاز كمية البضائع بالطن، التي تتم مناولتها خلال فترة زمنية معينة، وتوجد ثلاثة مؤشرات للإنجاز:

كمية البضائع المتداولة

عدد ساعات العمل الفعلية

إنجاز الرصيف:

كمية البضائع المتداولة

عدد ساعات العمل الكلية

إنجاز السفينة:

- إنجاز العمالة: هو متوسط انتاجية العامل، وتوضح عملية إنجاز الرصيف أهمية إستخدام تسهيلات الرصيف علما أنها تبين كمية البضائع التي يتم مناولتها على رصيف معين خلال السنة.
وتوجد بعض الصعوبات بالنسبة لحساب مؤشر الإنجاز مثلا البضائع التي يتم مناولتها أكثر من مرة أثناء عملية الشحن أو التفريغ كالتالي يتم نقلها للوصول الى البضائع الأخرى، علما أن لإختيار المعدات المستخدمة في المناولة يؤثر سلبا وإيجابا على إنجاز الرصيف.
- 3- مؤشر الإستخدام: يعبر على كيفية إستخدام التسهيلات والموارد الأخرى وذلك بالإعتماد على:

عدد ساعات الأشغال الفعلية

عدد ساعات العمل الكلية

أشغال الرصيف:

عدد الحاويات الموجودة في السلسلة

عدد الحاويات الممكن تخزينها

وقت العمل على الرصيف (ساحة الحاويات)

- إن مؤشر أشغال الرصيف يجب أن يستخدم بحذر لأن إرتفاع نسبته قد تعكس التكديس وإنخفاض نسبته قد يعكس عدم الإستخدام الأمثل للموارد المتاحة.
- 4- مؤشر الإنتاجية: يوضح مؤشر الإنتاجية على مدى كفاءة العمالة والمعدات والمنشأة التي تستخدم في الميناء، فالمؤشرات السابقة تبين كفاءة أداء عمليات في الميناء.

¹: محمد محمود الصيرفي، الإستراتيجيات التسويقية للموانئ وشركات النقل البحري، مرجع سابق، ص 80-92.

الفصل الثاني : الخدمات اللوجيستية على مستوى الموانئ البحرية

إن إمكانية تحقيق مستويات مرتفعة من الإنتاجية في الموانئ من خلال زيادة نفس مستوى الإنجاز باستخدام حجم أقل من الموارد.

تتوقف كفاءة الميناء على أربعة عوامل وضعت من قبل البنك الدولي حيث جان فرنسوا أرفي " إن أداء الخدمات اللوجيستية يعني تحقيق الثقة في سلاسل التوريد التي تربط الإقتصاديات بالأسواق، وفي البلدان التي تشهد أشد القيود، تركز الإحتياجات على البنية التحتية، أو التعينات المهمة في إدارة الجمارك والحدود ويتعين على البلدان الأكثر أداء في مجال الخدمات اللوجيستية التصدي لمجموعات معقدة من القضايا التي تركز على تطوير وجودة الخدمات، وفي جميع البلدان الأفضل تجد أن هناك تعاوناً قوياً بين القطاعين العام والخاص في وضع نهج شامل للخدمات اللوجيستية"¹.

ثانياً: مؤشرات الكفاءة: ويشمل العناصر التالية:

- 1- الجمارك: كفاءة التخليص الجمركي على الحدود.
 - 2- البنية التحتية: الموانئ، الطرق، السكة الحديدية، مطارات، مرافق تخزين، إعادة الشحن، وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات.
 - 3- نوعية الخدمات اللوجيستية: النقل بجميع أنواعه والموانئ، التخزين، إعادة الشحن والتوزيع، وكلاء الشحن، الدوائر الجمركية، وكالات ضمان جودة المعايير، وكالات الصحة والصحة النباتية، والمخلصون الجمركيون، جمعيات التجارة والنقل والمرسل المهم أو الشاحنون.
 - 4- التوقيت: توقيت التخليص والتسليم، تواتر وصول الشحنات الى المرسل المهم ضمن مواعيد التسليم المقررة أو المتوقعة والتأخر والتخزين الإلزامي والمعانة قبل الشحن والمعانة عند النقل من سفينة الى أخرى، الأنشطة الإجرامية وطلب المدفوعات غير الرسمية.
 - 5- سهولة ترتيب الشحنات الدولية: سهولت ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية.
 - 6- التتبع والتعقب: القدرة على تتبع الشحنات وتعقبها.
- وتتمثل عناصر القدرة التنافسية للموانئ فيما يلي:
- التميز في الموقع.
 - التميز في التسهيلات.
 - التميز في الخدمات.
 - التميز في الأداء التشغيلي.
 - إمكانية استخدام الميناء من طرف السفينة.
 - مدخل الميناء.
 - عمق المنطقة المائية بجانب الأرصفة وطول الرصيف.
 - إجمالي الزمن استخدام السفن بالميناء.

¹:الموقع الرسمي للبنك الدولي <https://www.albankaldawli.org>، تاريخ التصفح 2021/06/07 على الساعة 20:00.

الفصل الثاني : الخدمات اللوجيستية على مستوى الموانئ البحرية

- زمن دوران السفينة عن مسارها.

- دورة السفينة في الميناء.

المطلب الثاني: دور جودة الخدمات اللوجيستية للموانئ البحرية في التجارة الخارجية .

سننطلق من خلال هذا المطلب الى عنصرين، الاول حول جودة الخدمات اللوجيستية في الموانئ، أما الثاني فيكون حول دور الخدمات اللوجيستية في التجارة الخارجية.

الفرع الأول: جودة الخدمات اللوجيستية في الموانئ.

مع ظهور منظمة التجارة العالمية إزدادت أهمية جودة الخدمات اللوجيستية بالموانئ ما أدى الى وضع محددات ومعايير لقياس جودة الخدمة.

وعلى هذا الأساس، "تأمين إنشاء إدارة مستقلة لقياس وتقييم جودة الخدمات التي تؤدي فيها، تتولى تصميم وتشغيل برنامج مستمر لتطوير وتحسين مستوى تلك الخدمات، بل وتقييم جودتها عن طريق ياس مستوى الأداء اللوجيستي وكذلك تقييم جودة الخدمات التي يقدمها الميناء من خلال قياس درجة إشباع العميل بمدى قناعته ورضاه، وإدراكه بجودة الخدمات وما يحصل عليه من مزايا نسبية قد لا يحصل عليها من الموانئ الأخرى المنافسة والتي تقدم نفس النوعية من الخدمات."¹

ويتم قياس الأداء اللوجيستي وجودة الخدمات من خلال:²

- مدى القدرة على توفير قواعد بيانات متكاملة تمثل جميع العملاء المتعاملين مع الميناء.

- الإقلال من معدلات الخطأ والانحراف في اسلوب وكفاءة تقديم الخدمة، وذلك بتقديمها بالجودة المطلوبة من حيث السعر والزمن والأداء والتنوعية مع مراعاة رضا العميل عن هذه الخدمات.

- تقييم الميناء المستمر لمعايير قياس جودة خدماته ومقارنتها بمعايير جودة الخدمات التي تقدم بالموانئ المتقدمة.

ولهذا تتسابق الدول للفوز بنصيب متعظم في حجم التجارة الدولية المتداول عبر موانئها، مما فرض عليها حتمية تطوير تلك الموانئ وما يؤدي بها من خدمات بشكل يتواءم مع المواصفات العالمية ووفقا لمعايير ومحددات قياس جودة تلك الخدمات، بل والعمل على تحديث أساليب والوسائل التي تقدم بها من خلال ما تقدمه المراكز اللوجيستية بالموانئ من أنشطة متكاملة مع ضرورة مراعاة:³

* ألا تغفل المراكز اللوجيستية عن تحقيق نظرية الموازنة والتي تعني تحقيق التوازن فيما بين مستويات الأداء (إنجاز إحتياجات العميل وفقا لمعايير ومحددات الجودة وبالمرونة السعرية التي ترضيه) ومستويات التكلفة بالشكل الذي يحقق للميناء عوائد رأسمالية لمواجهة خطط التطوير .

* التطوير الدائم للمعايير التي على أساسها تقاس جودة الخدمة المؤداة، وقد كان معيار قياس الجودة بمدى مقدرة الميناء على تلبية إحتياجات عملائه، إلا أن هذا المعيار تطور ليصبح بمدى القدرة على قياس التطور في الأداء وتحسين الجودة أخذا بالإعتبار:

¹: محمد زغلول، إدارة الموانئ، المكتبة الحديثة، الإسكندرية، مصر، 2001، ص56.

²: محمد بازنة، الجودة في اللوجيستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، مصر، 2007، ص10.

³: شريف ماهر هيكمل، مرجع سابق، ص 310-311.

➤ خصائص و محددات الخدمة ومدى كفاءة العنصر البشري مؤدي الخدمة.

➤ قيمة وكفاءة التقنية المستخدمة.

➤ الهدف المرجو من تصميم برامج ومجال الخدمة.

وبهذا تكون المنشأة قد نجحت في التغلب على المشاكل التي تواجه الجودة وهي:

✓ عدم وضوح الرؤية لدى بعض القائمين على الموانئ لماهية إدارة الجودة الشاملة.

✓ عدم وجود مقاييس ومحددات لخصائص الجودة.

✓ عدم كفاءة العنصر البشري (في بعض الاحيان) الذي ينفذ ويدير عمليات الخدمة في مختلف مستوياتها.

الفرع الثاني: دور الخدمات اللوجيستية في التجارة الخارجية.

يكمن دور النقل البحري في عملية التبادل التجاري الدولي وذلك من خلال العلاقة الوثيقة بحركة التجارة الدولية حيث يعتبر النقل البحري الركيزة الأساسية والقاعدة التحتية لتنمية حركة الصادرات والواردات وإعادة التصدير بين مختلف دول العالم فكلما تطورت وتحسنت خدمات النقل البحري و الموانئ الشحن والتفريغ إزادت أمكانية نقل البضائع بين مختلف دول العالم وتوسعت حركة التجارة الخارجية .

يعتبر تطور البنية التحتية والخدمات اللوجيستية من اهم المشاريع التي تقوم بدفع حركة التجارة الخارجية وعجلة الإقتصاد الوطني، حيث أنه يساهم بنسبة كبيرة في إجمالي الناتج المحلي لأي دولة، حيث يمثل جزء كبير من الإقتصاد العالمي بايرادات وصلت 4.2 ترليون دولار في عام 2017، وبمعدل زيادة سنوية تصل الى 4.5% تبين التقارير الدولية مثل تقرير البنك الدولي وتقري التنافسية الدولية أن سلسلة الخدمات اللوجيستية المقدمة بالموانئ البحرية فيما يتعلق بالخدمات المقدمة للسفن او البضائع بالإضافة الى قدرة الموانئ على إقامة روابط.

لقد أدركت معظم دول العالم أهمية صناعة النقل البحري وضرورة تطويرها بما يتوافق ومتطلبات التجارة البحرية الدولية و توسع الحاجة الى أساطيل وسفن ومحطات الشحن واستقبال وشبكات التوزيع المرتبطة بالموانئ، نجم عن ذلك اسس جديدة لمستويات المنافسة الدولية وظهور معايير حديثة للجودة اللوجيستية في الخدمات التي تؤديها أساطيل السفن لعملائها في السوق العالمية، تفيد الدلائل الإقتصادية على مستوى العالم أن التجارة والنقل نشاطان متلازمان، وان انشطة النقل والتجارة الخارجية تتأثر ببعضهما البعض وأن العلاقة بينهما علاقة تبادلية، حيث أن كفاءة نشاط النقل تنعكس على كفاءة النشاط التجاري¹.

¹: بورني حناشي وآخرون، مرجع سابق ، ص 810.

خلاصة الفصل

لقد ساهم التطور التكنولوجي الذي شهده العالم في ابراز الأهمية الإقتصادية والتجارية المتزايدة للموانئ البحرية، إذ أن جل التبادلات التجارية على المستوى العالمي تكون بالنقل البحري لإنخفاض تكاليفه، فبإدخال التكنولوجيات المتطورة في عمليات التبادل التجاري الدولي و الإعتماد على طرق التسيير الحديثة والإستغلال الأمثل لمختلف الموارد المتاحة، انتقلت الموانئ من مجرد نقاط لوصول وانطلاق البضائع، الى قواعد لتبادل البيانات إلكترونيا ومنصة مفتوحة على الأنشطة والخدمات اللوجيستية، يلتقي فيها مختلف التجار ومقدمي الخدمات من شاحنين، مستلمين، ملاك سفن، مشغلين وعاملين في مجالات النقل واللوجيستيك للعرض والطلب على مختلف الخدمات المقدمة .

إن هذا الأمر يحتم على الدولة أن ترفع من مستوى الأداء في الموانئ وأن تحسن من خدماتها اللوجيستية المقدمة، والتي تساهم في التقليل من التكاليف وزيادة الإنتاجية وعامل جذب للعلاء، كل هذا من أجل الرقي بهاته الموانئ لتحقيق الميزة التنافسية العالمية وتحقيق التنمية الإقتصادية المنشودة.

الفصل الثالث:

دراسة حالة ميناء مستغانم

EPM

(2020-2010)

مقدمة الفصل

تعتبر الموانئ البحرية عنصرا هاما من عناصر البنى التحتية في مجال النقل، لما تعطيه من ديناميكية لعمليات التبادل التجاري الدولي، فتسعى جاهدة للعمل على تحسين خدماتها المقدمة لمختلف زبائنهم، وهذا من أجل التميز والحصول على الميزة التنافسية لمنافسة باقي الموانئ من جهة ومن جهة أخرى المساهمة بفعالية في عملية التنمية الاقتصادية للبلد.

وتدعيما لما تم التطرق اليه من خلال الجانب النظري، لا بد من جانب تطبيقي حتى تتضح الأمور، فكان ميناء مستغانم هو مجال هاته الدراسة، سنتطرق في هذا الفصل المقسم الى ثلاثة مباحث الى تقديم مؤسسة ميناء مستغانم في المبحث الأول وفي المبحث الثاني فسنتناول فيه البنية التحتية والخدمات اللوجيستية التي يقدمها هذا الميناء، أما المبحث الثالث فيكون للحديث عن مراحل تطور البنية التحتية بميناء مستغانم وأثر ذلك على الخدمات اللوجيستية بالميناء.

المبحث الأول: تقديم مؤسسة ميناء مستغانم

يعتبر ميناء مستغانم جزء من البنى التحتية الخاصة بالنقل على مستوى الولاية، حيث يساهم في العديد من الصناعات الكبرى التي تشارك في التجارة الدولية من خلال تقديم العديد من الخدمات كالخدمات التجارية وخدمات الصيد البحري.

المطلب الأول : مفهوم مؤسسة ميناء مستغانم

الفرع الأول: التعريف بالمؤسسة المينائية.

ظهرت مؤسسة ميناء مستغانم الى الوجود بعد إعادة الهيكلة لقطاع الموانئ في 24 أوت 1982 بموجب المرسوم رقم 82-287، وبدأت المؤسسة نشاطها ابتداء من نوفمبر 1982 وتحصلت على الخدمات والتجهيزات الخاصة بالديوان الوطني للموانئ المنحل ONP وكذلك تلك الخاصة بالشركة الوطنية للشحن والتفريغ المنحلة أيضا (SONAMA)، كما أسند إليها مهام القطر المحولة فيما قبل للشركة الوطنية للملاحة (CMAN)، حيث أصبحت مسؤولة عن تسيير أملاك الدولة المينائية

وفي 29 فيفري 1989، تم تحويل المؤسسة بموجب عقد موثق من شركة عمومية ذات طابع إجتماعي الى شركة عمومية إقتصادية ذات أسهم برأس مال إجتماعي قدره 25000000 دج، تحت الحيازة الكاملة لشركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ، تخضع للقانون التجاري وتحمل السجل التجاري رقم 01-B-88، ليتم رفع رأسمال الشركة بتاريخ 27 فيفري 2008 الى 500000000 دج

إسم المؤسسة: مؤسسة ميناء مستغانم (E.P.M).Entreprise Portuair de Mostaganem.

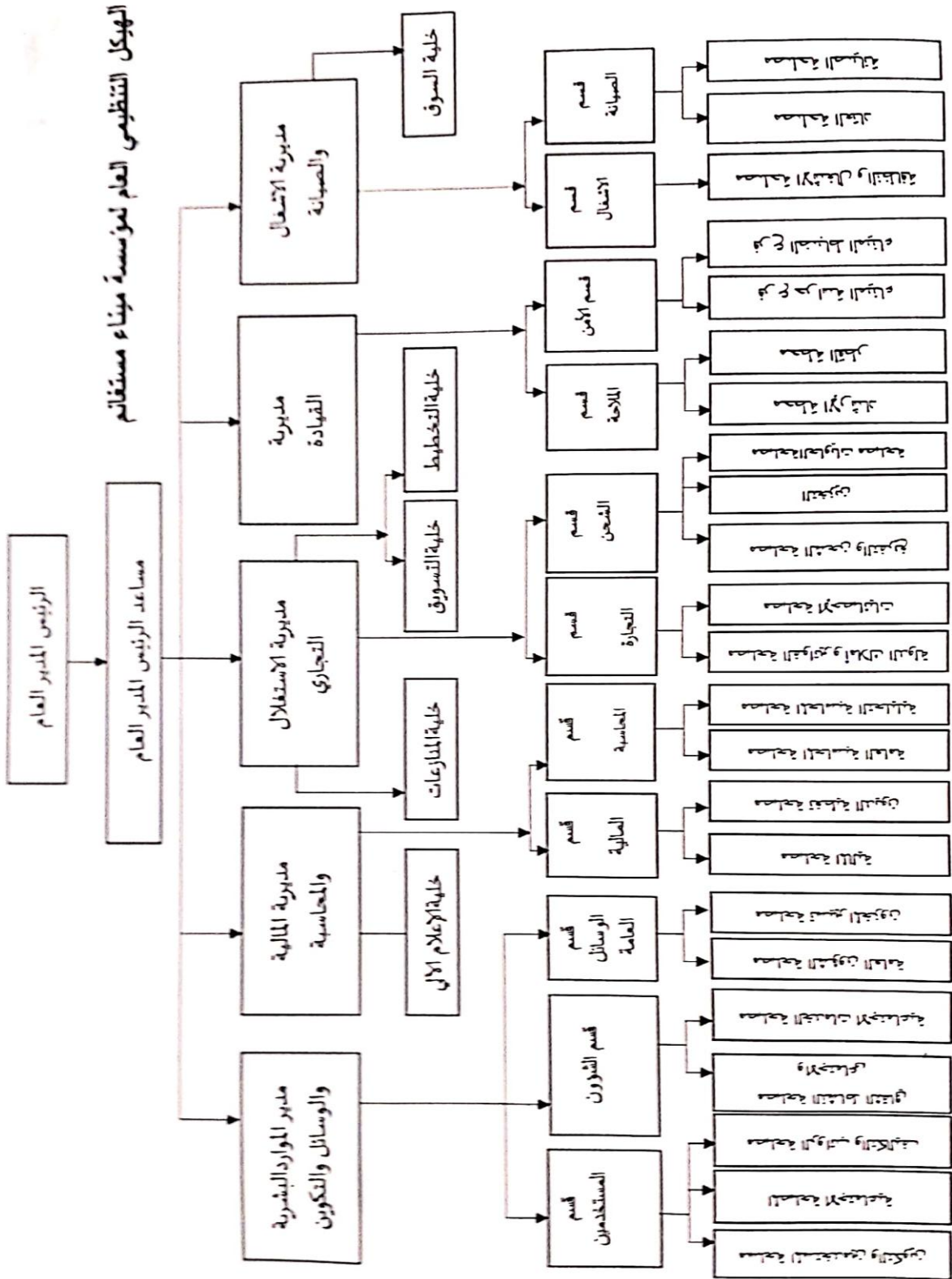
المقر الإجتماعي : الطريق الرئيسي الى صلامندر ص.ب:131 مستغانم 27000

إسم ولقب المدير: صبان نصر الدين.

الموقع على الانترنت: WWW.PORT-MOSTAGANEM.DZ

عدد العمال: 736.

الشكل رقم (08) يوضح الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء مستغانم



الفرع الثاني: الموق الجغرافي :

يقع ميناء مستغانم في الجهة الشرقية لخليج أريزيو بين خطي عرض 35° و 56° شمالا وخطي طول 00° و 05° شرقا، ويعد هذا الميناء من الموانئ ذات البعد الإستراتيجي لدولة الجزائر، وذلك نظرا لموقعه الجيد وقربه من القارة الأوروبية من جهة ومن جهة أخرى يعتبر بوابة الى الدول الإفريقية، يترع على مساحة إجمالية تقدر بـ 549140 م².

يتميز ميناء مستغانم بموقعه في محور تتقاطع فيه أهم شبكات المواصلات (طرق معبدة وسكك حديدية) من وإلى مختلف مناطق الوطن، والتي تعتبر شريانا حيويا لتنمية مختلف المشاريع الصناعية والتجارية، كما أن الميناء موصول بشبكة السكك الحديدية على طول 3747 متر خطي تمر على كل الأرصفة المتواجدة بالميناء والتي تربط الميناء بكل من ولايتي معسكر وتيارت، الأمر الذي يضعه في إتصال مباشر مع منطقتيه الخلفية والمكونة من ما يقارب 12 ولاية (معسكر، تيارت، سعيدة، تيسمسيلت...)، أضف إلى ذلك فإنه ملتقى لأهم الطرق المؤدية إلى الجنوب الجزائري (النعامة، بشار، الأغواط، غرداية إلى غاية تمنراست)، وهو مايسهل نقل مختلف السلع والتجهيزات الموجهة إلى الشركات الوطنية والأجنبية المتخصصة في الغاز التنقيب عن البترول والتي تنشط في هاته المناطق الجنوبية (حاسي الرمل، حاسي مسعود، حاسي بركين، حوض الحمرة).

يحتوي الميناء على شبكة طريق داخلية بطول 5680 مير خطي، تربطه مباشرة بالطريق الوطني شرق غرب والطرق المؤدية إلى الجنوب الجزائري دون المرور بوسط مدينة مستغانم.¹

الشكل رقم (09) يوضح الوضعية الجغرافية لميناء مستغانم



المصدر: موقع على الأنترنت www.google.com ، تاريخ التصفح 2021/06/14 على الساعة 18:00.

¹: معلومات من داخل إدارة مؤسسة ميناء مستغانم.

المطلب الثاني: مهام وأهداف المؤسسة

سنتطرق من خلال هذا المطلب الى تبيان المهام والأهداف التي تسعى المؤسسة المينائية الى تحقيقها من خلال نشاطاتها وذلك على النحو التالي:

الفرع الأول: مهام مؤسسة ميناء مستغانم

تتمثل أهم المهام الموكلة الى المؤسسة في النقاط التالية:

- الإستثمار وتطوير الميناء.
- استغلال الآلات والمنشآت المينائية.
- إنجاز أعمال الصيانة والتهيئة وتحديث البنى المينائية الفوقية.
- إعداد برامج بناء وصيانة وتهيئة البنى التحتية المينائية بالتعاون مع شركاء آخرين.
- مباشرة عملية الشحن والتفريغ المينائية.
- مزاولة عمليات القطر، القيادة والإرشاد وغيرها.
- تسهر على حماية البضائع من التلف والسرقة وذلك بوضعها بالمستودعات، والعمل على حراستها الى غاية تسليمها.
- التأكد من مدى مطابقة البضائع للمواصفات الأمنية.
- كراء مختلف المخازن والأماكن المخصصة للتخزين
- القيام بكل العمليات التجارية، المالية والصناعية والعقارية ذات الصلة المباشرة غير مباشرة بموضوع مؤسسة ميناء مستغانم.
- إرشاد السفن

الفرع الثاني: أهداف مؤسسة ميناء مستغانم

تسعى المؤسسة الى العمل على تحقيق مجموعة من الأهداف أهمها:

- تأمين وتوفير أحسن الظروف لعبور البضائع من حيث المدة الزمنية، النوعية الحماية والسعر.
- تقديم تسهيلات حقيقية (وسائل العبور ومعالجة وتخزين ذات كفاءة عالية).
- تسيير أملاك الدولة.
- تسيير الإستثمار وتطوير الميناء.
- العمل على تحقيق أكبر ربح ممكن.
- الزيادة في حجم التعاملات.

الفصل الثالث : دراسة حالة ميناء مستغانم EPM

- استثمار المؤسسة في نشاطها وذلك بتحسين الخدمات المقدمة وفق المقاييس العلمية والدولية المعمول بها.
- تخفيض مدة الإنتظار داخل الميناء وخارجه.
- زيادة الدخل القومي.
- توفير العملة الصعبة.
- إستغلال الوسائل والتجهيزات المينائية.
- تنفيذ أشغال الصيانة والتهيئة وخلق بنايات مينائية بالتنسيق مع متعاملين آخرين متخصصين.
- تنفيذ عملية الشحن والتفريغ المينائية.
- تنفيذ عملية القطر، الإرشاد والرسو...الخ.
- تنفيذ كل العمليات التجارية، المالية، الصناعية والعقارية المرتبطة بصفة مباشرة وغير مباشرة بالهدف الإجتماعي .

المبحث الثاني: البنية التحتية والخدمات اللوجيستية بميناء مستغانم

سيتناول هذا المبحث مطلبين الأول حول البنية التحتية لميناء مستغانم، اما الثاني فيكون حول الحديث عن مختلف الخدمات اللوجيستية المقدمة من طرف الميناء.

المطلب الأول : البنية التحتية لميناء مستغانم.

سنقوم من خلال هذا المطلب بعرض مختلف المرافق والتجهيزات والمنشآت القاعدية التي يحوز عليها الميناء، وذلك وفق التقسيم الآتي:

الفرع الأول: البنية التحتية الأساسية للميناء.

يحتوي ميناء مستغانم بنى تحتية أساسية يمكن تقسيمها الى :

أولا: المنشآت الخارجية: وتتمثل في :

✓ ممر الدخول الرئيسي: ويتمثل في مدخل بحري شمالي غربي بعض 100 م وعمق 12 م .

✓ الأحواض: ويشمل الميناء على حوضين رئيسيين، الحوض الأول بساحة مائية تقدر بـ 14 هكتار وعمق يتراوح بين 6.77م و8.17م، يحتوي على ستة محطات رسو، بينما يتميز الحوض الثاني بمساحة مائية تقدر بـ 16 هكتار وعمق يتراوح بين 6.95م و8.32م، يحتوي على أربع محطات رسو.

ثانيا: المنشآت الداخلية: وتتمثل في:

✓ حواجز الحماية: الميناء محمي من جهتين على النحو التالي:

- من الجهة الشمالية الشرقية بكاسرأمواج ممتد على طول 1830م .

- من الجهة الجنوبية الغربية بحائط واقى من الأمواج على طول 520م.

الفصل الثالث : دراسة حالة ميناء مستغانم EPM

✓ الأرصفة والمراسي: يحتوي الميناء على 10 محطات رسو بطول كلي قدره 1296 م مقسمة كما يلي:

➤ الرصيف الشمالي الشرقي: 117 متر خطي (المحطة 0).

➤ رصيف المغرب العربي 412 متر خطي (المحطة 01،02،03).

➤ الرصيف الجديد 217 متر خطي (المحطة الجديدة 1، 2).

➤ رصيف الإستقلال 270 متر خطي (المحطة 4، 5).

➤ الرصيف الجنوبي الغربي: 280 متر خطي (المحطة 6، 7).

كما تتميز محطات الرسو ببعض الخصائص التجارية نبيها في الجدول أدناه.

الجدول رقم (06) يبين الخصائص البحرية والتجارية لمحطات الرسو.

Appellations des Quais أسماء الأرصفة	Bassins الأحواض	Postes à Quai محطات الرسو	Longueur des Postes(m) طول محطات الرسو (متر)	Tirant d'Eau (m) عمق محطات الرسو (متر)	Spécialisation التخصص
Quai Nord - Est الرصيف الشمالي الشرقي	1 ^{er} Bassin الحوض الأول	Y	80	4.50	سفن خدمة المرافئ
		O	117	6.77	زفت + بضائع مختلفة
Quai du Maghreb رصيف المغرب		1	139	7.62	سكر أصهب + بضائع مختلفة
		2	139	7.62	بضائع مختلفة
		3	134	7.62	بضائع مختلفة
Môle de l'Indépendance رصيف الاستقلال		4	135	7.62	حبوب + بضائع مختلفة
	5	135	8.17	حبوب + بضائع مختلفة	
	X	80	5.00	سفن خدمة المرافئ	
Nouveau Quai الرصيف الجديد	2 ^{ème} Bassin الحوض الثاني	NP 1	108	7.98	سفن الإداء + بضائع مختلفة
		NP 2	109	7.18	بضائع مختلفة
Rampe Ro/Ro رصيف سفن الإداء		NP	69	6.20	سفن الإداء
Quai Sud - Ouest الرصيف الجنوبي الغربي		6	140	6.95	خمر غير موصَّب + بضائع مختلفة
		7	140	8.22	بضائع مختلفة
Quai de Pêche رصيف الصيد		En Activité	430	4.50	سفن الصيد

المصدر: معلومات مستقاة من إدارة المؤسسة

جدول رقم (07) يوضح المعايير المتفق عليها لمحطات الرسو والتخزين

عدد محطات الرسو	طول الأرصفة	المعايير المتفق عليها	قيمة النقص	مساحة التخزين الحالية	المعايير المتفق عليها	قيمة النقص
10	1.296 متر	1.500	204 - متر	74950 م ²	200.000 م ²	125050 - م ²

المصدر: معلومات من داخل المؤسسة

من خلال الجدول رقم () نلاحظ أن ميناء مستغانم لا يتماشى مع المعايير المتفق عليها دوليا بخصوص النقايس المسجلة على كل من طول الأرصفة والتي شهدت نقص قدره 204 متر وهي مساحة معتبرة، وكذا النقص المسجل في مساحات التخزين والمقدر بـ 125.050 م².

الفرع الثاني: البنية الفوقية للميناء: وتحتوي على جميع الهياكل المبنية داخل الميناء وتشمل العناصر

التالية:

أولاً: المباني الإدارية: وتضم جميع العمارات الإدارية، مقر الجمارك و شرطة الحدود، الحماية المدنية، حرس السواحل، عمارة قيادة الميناء، مقر الصحة بالميناء.... الخ.

- محطة بحرية.

- محطة توليد الكهرباء .

- المستودعات: وعددها 16 مخزن بمساحة 8950 م²، توظف 5950 م² للخدمات التجارية .

ثانياً: مساحات التخزين: وتتكون من جميع المساحات المهيئة لإستقبال السلع وهي كالتالي:

❖ أرضية التخزين غير مغطاة : بمساحة كلية تقدر بـ 69000 م² منها 65000 م² مخصصة للخدمات التجارية.

❖ مرآب السيارات: بمساحة 60000 م²، وقدرة أستيعاب تصل الى 6000 سيارة مع إمكانية تمديدها الى 12000 سيارة.

❖ مرآب الحاويات: بمساحة 15000 م²، وقدرة معالجة تصل الى 15000 حاوية سنويا.

ثالثاً: الطرق والمواصلات: وتشمل على :

▪ الطريق الأرضي: ويصل طولها الى 5680 متر خطي .

▪ السكة الحديدية: بطول 3747 متر خطي (كل الأرصفة مجهزة بخطوط سكة حديدية تستخدم مؤقتا لنقل الحبوب، الأنابيب المعدنية،...).

الفرع الثالث: منشآت متخصصة: وتتمثل في :

أولاً: وحدات إستقبال وعبور الزفت: ويحتوي الميناء على ثلاثة وحدات وهي:

✓ NAFTAL: مجهزة بثلاثة أوعية (أحواض)، ذات سعة إجمالية تقدر بـ 4200 طن.

✓ Sarl Bitumes Ouest: مجهزة بوعائين (حوضين)، ذات سعة إجمالية تقدر بـ 5000 طن.

✓ Sarl HA.C.E: مجهزة بوعائين (حوضين)، ذات سعة إجمالية تقدر بـ 5000 طن.

ثانياً: وحدات استقبال وعبور الحبوب:

✓ UCA O.AIC: بسعة 30000 طن، وهي مجهزة بمضختين متحركتين بمعدل ضخ 300 طن من

الحبوب/ ساعة لكل منهما.

✓ SPA Comptoir du Maghreb: مجهزة بثلاثة صوامع ذات سعة إجمالية تقدر بـ 18000 طن.

ثالثاً: وحدات إستقبال وعبور السكر الأحمر:

- SPA SORASUCRE (Groupe Ouest Import): سعة إستقبال تقدر بـ 16000 طن من السكر غير الموضب

وقدرة العبور تصل الى 150000 طن سنوياً، للإشارة فإن المنشأة متوقفة عن النشاط منذ سنة 2006.

الفرع الرابع: المعدات: يحتوي الميناء على عدد معتبر من المعدات المختلفة والتي تساعد في مختلف العمليات

التي يقوم بها الميناء، ومن هاته المعدات نذكر:

أولاً: وسائل المناولة: ونشير إليها من خلال الجدول التالي:

جدول رقم (08) يوضح الوسائل المستعملة في عمليات المناولة (الشحن والتفريغ)

نوع الآلة الشحن والتفريغ	عددتها	سعتها
رافعة شوكية Chariots elevateurs TOYOTA	04	1.5 T
رافعة شوكية Chariots elevateurs	06	02 T
رافعة شوكية Chariots elevateurs TOYOTA	03	03 T
Deutrock (avec pince à bobines)	02	03 T
رافعة شوكية Chariots elevateurs MAXIMAL	05	03 T
رافعة شوكية Chariots elevateurs TOYOTA	05	04 T
رافعة شوكية Chariots elevateurs	12	06 T
رافعة شوكية Chariots elevateurs	06	15 T
رافعة شوكية Chariots elevateurs	04	18 T
رافعة شوكية Chariots elevateurs	03	28 T
رافعة شوكية Chariots elevateurs KALMAR	01	32 T
آلة الشحن Mini chargeur	05	0.98 m3
مضخة الحبوب Pompe à grains VIGAN	02	160 T/H
مضخة الحبوب Pompe à grains NEUERO	01	180 T/H
جرار Tracteurs RO/RO TERBERG	04	35 T
آلة الشحن والحفر الخلفي Pelle retro-chargeur CASE	01	-
رافعة الحاويات Reach STACKER	06	45 T
عربة رفع الأثقال Chariot Sous-Spreader SANY	02	09 T
رافعة Grue TEREX/DEMAG AC250-1	01	250 T
رافعة Grue TEREX/DEMAG AC110-1	01	110 T
رافعة Grue GROVE GMK 5130-2	01	90 T
رافعة Grue LIEBHERR LTM 1050-3-1	02	50 T
رافعة Grue TEREX/DEMAG AC50-1	02	50 T
رافعة Grue LIEBHERR LHM 280	01	64 T
رافعة Grue LIEBHERR LHM 280	01	60 T
المجموع	81	

المصدر: من إعداد الطلبة بناء على معلومات من إدارة المؤسسة.

ثانيا: المعدات البحرية: وتشمل على :

- وحدات القطر: يحتوي الميناء على سفينتين للقطر تحت مسميات: - يسرو مزغران.
- قوارب الرسو: يحتوي الميناء على 02 قوارب للرسو.
- 01 جهاز مكافحة التلوث.

المطلب الثاني: الخدمات اللوجيستية بميناء مستغانم

تتجلى الخدمات اللوجيستية في ميناء مستغانم من خلال التطرق الى كل من عملية إستقبال السفن وتداول البضائع على مستوى الميناء ومن خلال عملية تحليل وتقييم العمليات اللوجيستية بالميناء، وذلك بالتطرق الى بعض الإحصائيات الخاصة بالميناء.

الفرع الأول: إستقبال السفن وتداول البضائع على مستوى الميناء.

إن عملية إستقبال السفن وتداول البضائع على مستوى الميناء تمر بعدة مراحل سيتم التطرق اليها على النحو التالي:

أولاً: دخول السفينة الى الميناء:

قبل وصول السفينة الى الميناء يجب أن يشعر وكيل الباخرة قبل وصول سفنهم الى الميناء بدة 24 ساعة على الأقل وذلك بارسال وثيقة طلب رصيف (Demande poste a quai) لحجز مركز على الرصيف مع تحديد مايلي:

إسم السفينة، رايتها وتاريخ وساعة وصولها وكذا مدة التوقف المتوقعة والخصيات الأساسية للسفينة لاسيما حمولتها وطولها وعرضها والمسحوب الأقصى للسفينة عند وصولها.

يجتمع ممثلي قيادة الميناء مع مسؤول عن عملية الشحن والتفريغ وبحضور معتمد جمركي يتكلف بالسلعة وذلك من أجل تخصيص مركز للسفينة على الرصيف .

وعند وصول السفينة الى الميناء تتم عمليات متتابعة هي الإرشاد، القطر والربط، حيث أن هذه العمليات ترتبط ارتباطا وثيقا ببعضها وذلك من أجل سلامة السفن وحمولتها .

ثانياً: سريان البضاعة على أرضية الميناء:

عند وصول السفينة وارساؤها على الرصيف، فإنها تتم ثلاثة مراحل متتابعة لتفريغها من البضائع حتى تسليمها الى أصحابها، وهذه العمليات يجب أن تتم بمعدل متوازن وذلك للمحافظة على عملية سريان البضاعة على الرصيف بكفاءة دون حدوث أي معوقات، تتمثل هاته المراحل في:

- مناولة البضائع .
- عملية التخزين.
- عملية تسليم والتسلم.

إن البضاعة المستوردة عند وصولها الى الميناء يكون هناك أشخاص ينتظرون وصولها، ومثال على ذلك بميناء مستغانم نجد مؤسسات الوكلاء الأتية: NASHCO, GEMA, MTA، إذ يعتبرون بمثابة أمين الحمولة ووكيل عن المرسل اليه، فيقومون بإجراءات التفريغ ودفع اجرة النقل، ثم تسليمها للمرسل اليه، بحيث يقوم الوكيل بتفقد البضاعة من حيث الشكل، عدد الطرود، الوزن، الكمية، وهذا ليري إذا كانت مطابقة للبيانات الواردة في سند الشحن، كما أنه يقوم بالمحافظة على البضاعة بعد تفريغها، وحراستها حتى تدخل في حيازة المرسل اليه (الموكل)، فإذا إكتشف تلفا أو عيبا في البضاعة عند تسلمها وجب عليه أن يشعر المرسل اليه

الفصل الثالث : دراسة حالة ميناء مستغانم EPM

بحالة البضاعة لرفع دعوى في الأجال المحددة قانونيا، ويستحق وكيل الحمولة اجرا عن وكالته، يكون هذا الأجر محددًا بنسبة مئوية من وزن وطبيعة البضاعة.

الفرع الثاني : تحليل وتقييم العمليات اللوجيستية بالميناء.

إن اللوجيستيك يعتبر ذو أهمية كبيرة في الميناء، حيث يركز على السيطرة على أعمال الشحن والتفريغ من حيث إختيار وسائل ومعدات المناولة وتحديد مساحات التخزين في الوقت المناسب والمكان المناسب بهدف المحافظة على سلامة البضائع وبالتالي تحقيق رضا العملاء، وترتبط كفاءة المناولة حسب عدد الآلات المستعملة في عملية شحن وتفريغ البضائع.

ومن أجل تحليل وتقييم العمليات اللوجيستية بميناء مستغانم، سنستدل على ذلك من خلال دراسة بعض الإحصائيات الخاصة بالحركة التجارية على مستوى الميناء، وذلك على النحو التالي:

أولاً: التجارة حسب نوع البضاعة

سنوضح ذلك من خلال إجراء مقارنة بين الصادرات والواردات .

01- مقارنة بين الصادرات والواردات بالميناء بين سنتي 2019-2020

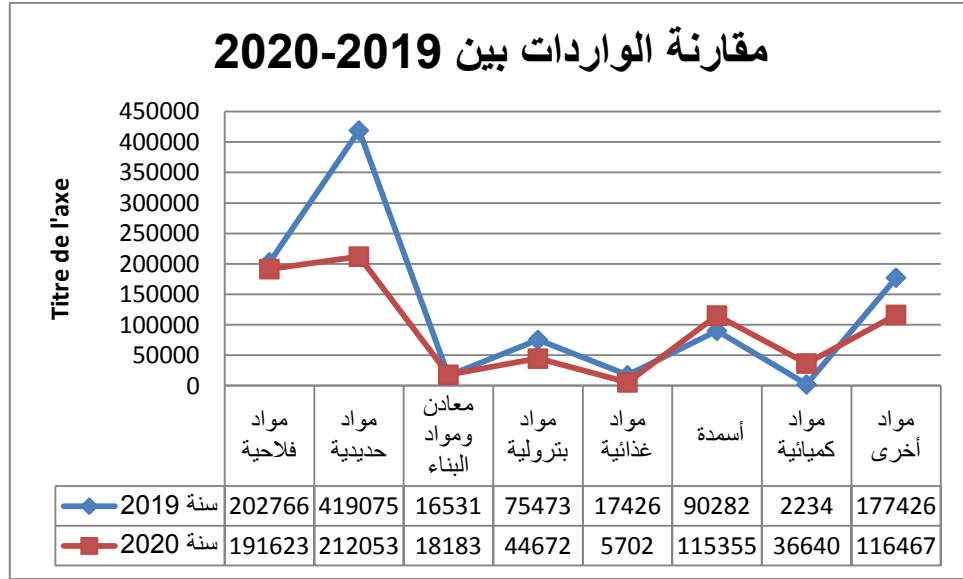
جدول رقم (09) مقارنة بين الصادرات والواردات بالميناء بين سنتي 2019-2020

		الصادرات		الواردات		
التغير	2020	2019	التغير	2020	2019	نوع البضاعة
-35.79%	1046	1629	5.50%	191623	202766	مواد فلاحية
-1.80%	86148	87727	-49.40%	212053	419075	مواد حديدية
-	-	-	9.99%	18183	16531	معادن ومواد البناء
-	-	-	-40.81%	44672	75473	مواد بترولية
-	-	-	-67.28%	5702	17426	مواد غذائية
			27.77%	115355	90282	أسمدة
-53.80%	5713	12365	1540.11%	36640	2234	مواد كيميائية
-66.68%	22170	66535	-34.36%	116467	177426	مواد أخرى
	115077	168256		740695	1001213	المجموع

المصدر: من إعداد الطلبة بناء على معلومات من داخل المؤسسة

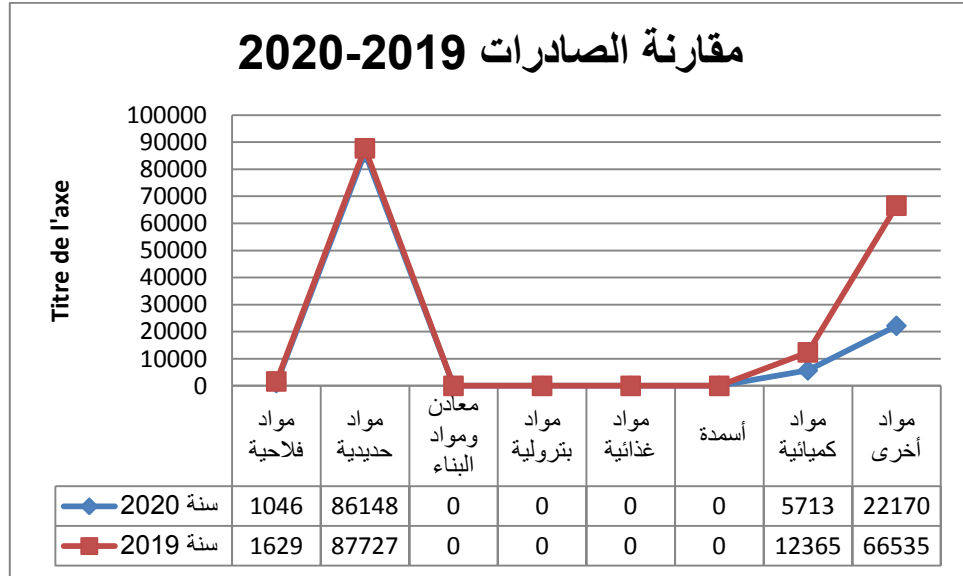
التمثيل البياني :

الشكل رقم (10) يمثل مقارنة الواردات بين سنة 2019 و 2020



المصدر: من إعداد الطلبة بناء على المعطيات المقدمة من المؤسسة

الشكل رقم (11) يمثل مقارنة الصادرات بين سنة 2019 و 2020



المصدر: من إعداد الطلبة بناء على المعطيات المقدمة من المؤسسة

يلاحظ من خلال المنحنيات أن المواد الحديدية هي المستحوذة على عمليتي التصدير والإستيراد في ميناء مستغانم، وأن استيراد هذه المادة أكثر من تصديرها، وذلك راجع الى الشراكة التي أبرمتها الجزائر مع الشريك التركي والمتمثلة في مصنع الحديد والصلب طوسيال بوهان والتي تقوم باستيراد المادة الأولية والمتمثلة في لفائف الحديد، حيث يقوم المصنع بإعادة تكرير هذه المادة ثم تصديرها من جديد وهو ما جعل من صادراتها ترتفع.

الفصل الثالث : دراسة حالة ميناء مستغانم EPM

وتأتي المواد الفلاحية في المرتبة الثانية من ناحية الإستيراد مع قلة صادراتها، يرجع ذلك الى إزدياد في حجم أستيراد مادة بذور البطاطا وذلك بسبب توجه الدولة الى دعم هذا القطاع. تأتي بعدها المواد الأخرى والتي تتمثل في المعدات والألات الخاصة بمختلف المشاريع الإستثمارية الأجنبية ، التي يتم إعادة تصديرها بعد الإنتهاء من إنجاز المشاريع

أما المواد الأخرى كالمعادن ومواد البناء و الأسمدة والمواد الكميائية (مادة الهليوم) شهدت تذبذبا في مجال الواردات، بالإضافة الى إنعدام تصدير بعض المواد الأخرى بسبب إنعدام المنشآت الخاصة بتخزين مثل هاته المواد على مستوى الميناء.

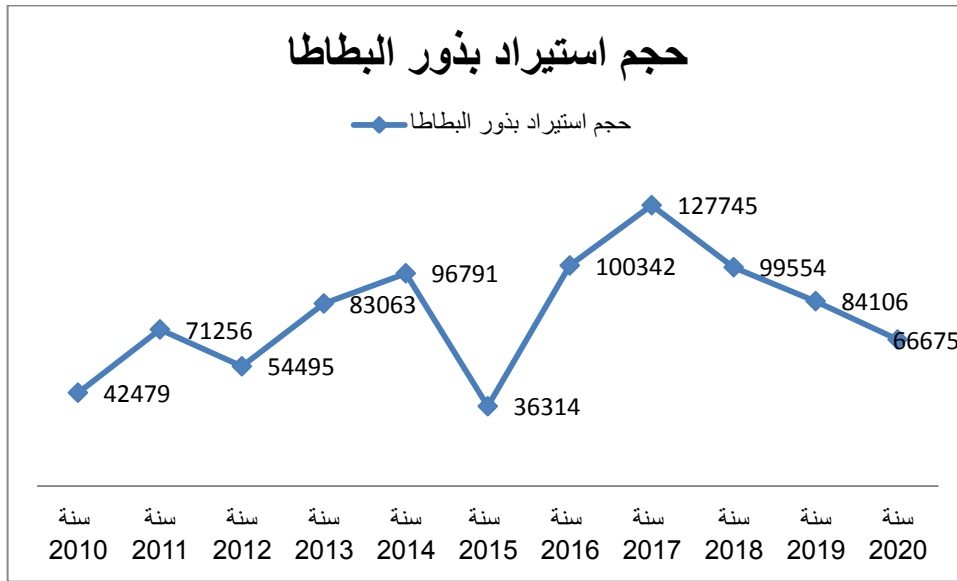
02- تجارة بذور البطاطا:

جدول رقم (10) يوضح تجارة بذور البطاطا

السنوات	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
حجم الواردات	42479	71256	54495	83063	96791	36314	100342	127745	99554	84106	66675

التمثيل البياني :

الشكل رقم (12) يمثل حجم أستيراد بذور البطاطا



المصدر: من إعداد الطلبة بناء على المعلومات المقدمة من طرف المؤسسة.

من خلال التمثيل البياني يتبين لنا وجود تذبذب في إستيراد بذور البطاطا من سنة 2010 الى سنة 2015، ليتم تسجيل تزايد في استيراد هاته المادة ليصل الذروة في سنة 2017 ليبدأ بعدها في الإنخفاض وذلك بسبب السياسة المنهجية من طرف الدولة في إنتاج بذور البطاطا محليا، حيث يعتبر ميناء مستغانم ميناء متخصص في إستيراد بذور البطاطا وتغطية إحتياجات الجهة الغربية والجنوبية بهاته المادة، كما أن لطبيعة الولاية الفلاحي وقرىها من الولايات الفلاحية الأخرى على غرار ولاية معسكر، غليزان والشلف...الخ

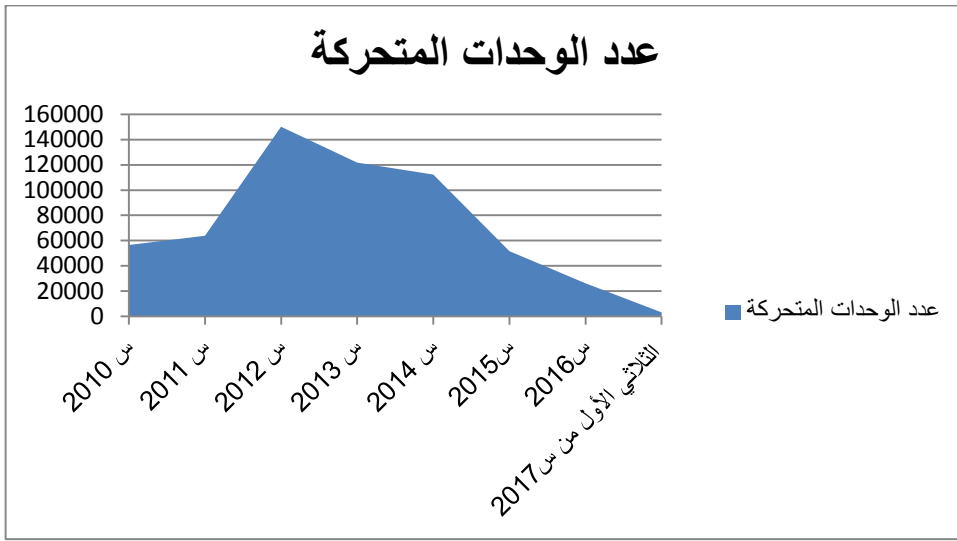
03- حركة تجارة السيارات: جدول رقم (11) يوضح تجارة السيارات.

السنة	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	الثلاثي الأول من سنة 2017
عدد ناقلات السيارات	199	194	269	240	209	147	128	32
عدد الوحدات المتحركة	56359	63662	150081	121668	112190	51482	26009	2925

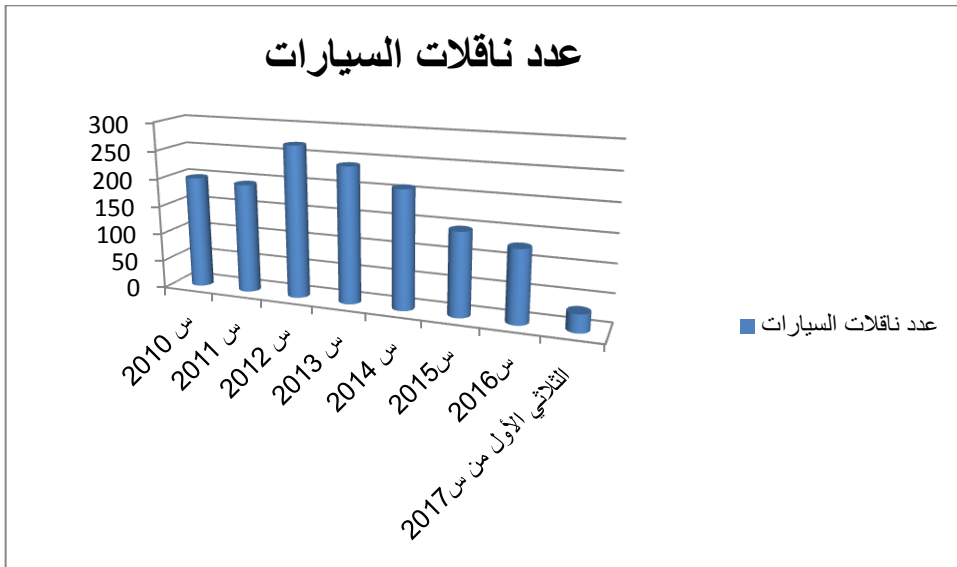
المصدر: معلومات من داخل المؤسسة

التمثيل البياني:

الشكل رقم (13) عدد الوحدات المتحركة



الشكل رقم (14) عدد ناقلات السيارات



المصدر: من إعداد الطلبة بناء على معلومات من داخل المؤسسة

الفصل الثالث : دراسة حالة ميناء مستغانم EPM

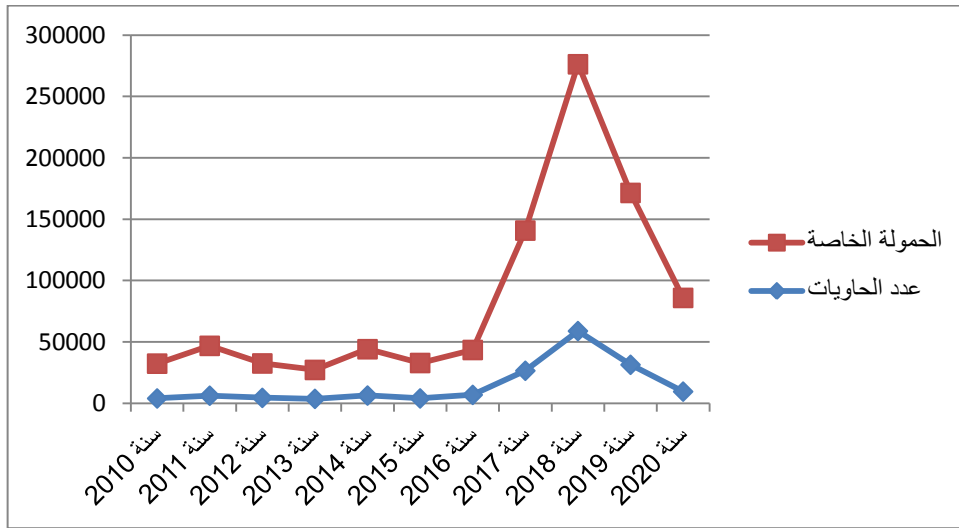
ما يجدر الإشارة إليه في هذا الجانب أنه تم تخصيص ثلاثة موانئ على المستوى الوطني لإستيراد السيارات إنطلاقاً من سنة 2009، يتعلق الأمر بكل من ميناء سكيكدة ، مستغانم والغزوات .

من خلال المنحنى والمدرج تبيّن لنا أن عملية إستيراد السيارات بلغ ذروته سنة 2012 ليبدأ في التناقص الى غايي الثلاثي الأول من سنة 2017 أين تم توقف إستيراد السيارات وهذا بسبب توجه الدولة نحو التخفيض من إستيراد السيارات والعمل على إنشاء مصانع لتركيب السيارات محلياً.

04- تجارة الحاويات: جدول رقم (12) يوضح تجارة الحاويات

السنوات	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
عدد الحاويات	3986	6208	4448	3662	6345	3995	6887	26539	58890	31412	9560
الحمولة الخاصة	28351	40646	28049	23546	37755	28872	36591	114245	217413	140033	76358

التمثيل البياني: الشكل رقم (15) يوضح تجارة الحاويات



المصدر: من إعداد الطلبة بناء على معلومات من داخل المؤسسة

نظراً للتطورات التي شهدتها المؤسسة خاصة في مجال إستعمال الحاويات وإقتناء معدات خاصة برفع الحاويات بالإضافة الى الإستقرار الذي شهدته المؤسسة في مجال التسيير الإداري، والذي إنعكس بالإيجاب على النتائج المسجلة، حيث أنه من خلال المنحنى شهدت حركة الحاويات إستقراراً خلال الفترة من 2010 الى غاية 2015 ، لتبدأ في الصعود وتصل الى الذروة في سنة 2018، وهذا الصعود يرجع الى إزدياد إستعمال الحاويات في نقل البضائع وهو مؤشر يدل على التطور الحاصل في المؤسسة المينائية ومواكبة التطور التكنولوجي، أما الإنخفاض فكان بسبب الظروف الصحية التي شهدتها العالم مع نهاية سنة 2019 وبداية سنة 2020 (وباء كورونا).

ثانياً: التجارة حسب المنشأة المختصة.

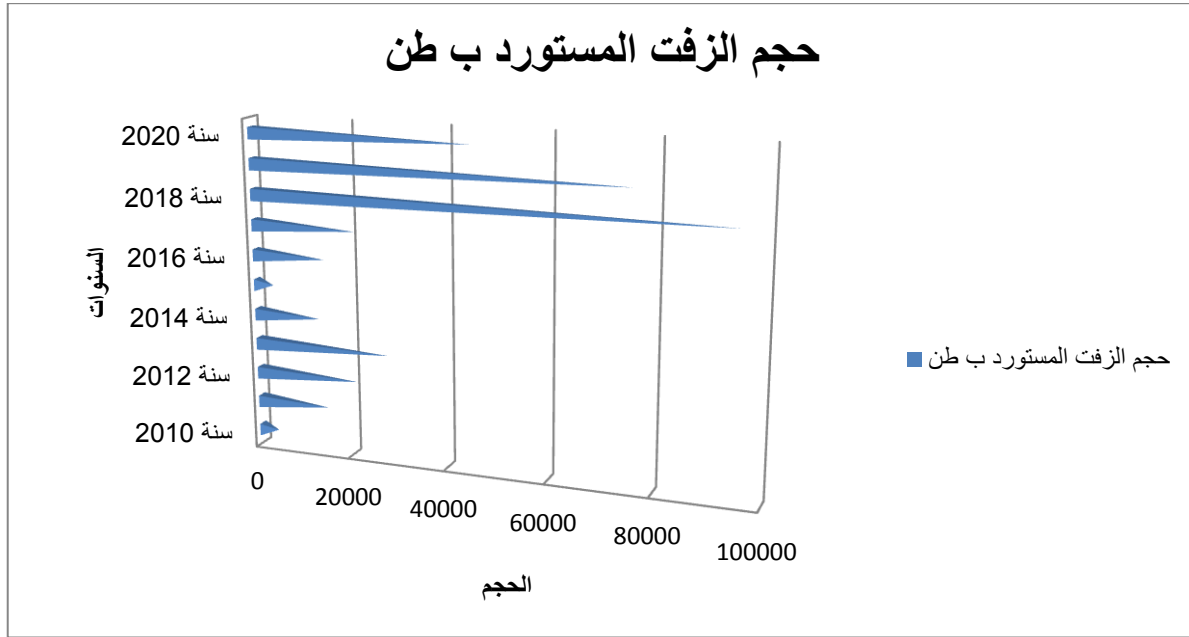
01- الزفت

الجدول رقم (13) حجم الزفت المستورد

السنة	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
حجم الزفت المستورد ب طن	3544	14694	21059	27765	13259	3544	14694	21059	94794	75473	44655

المصدر: من إعداد الطلبة

التمثيل البياني: الشكل رقم (16) يوضح حجم الزفت



المصدر: من إعداد الطلبة

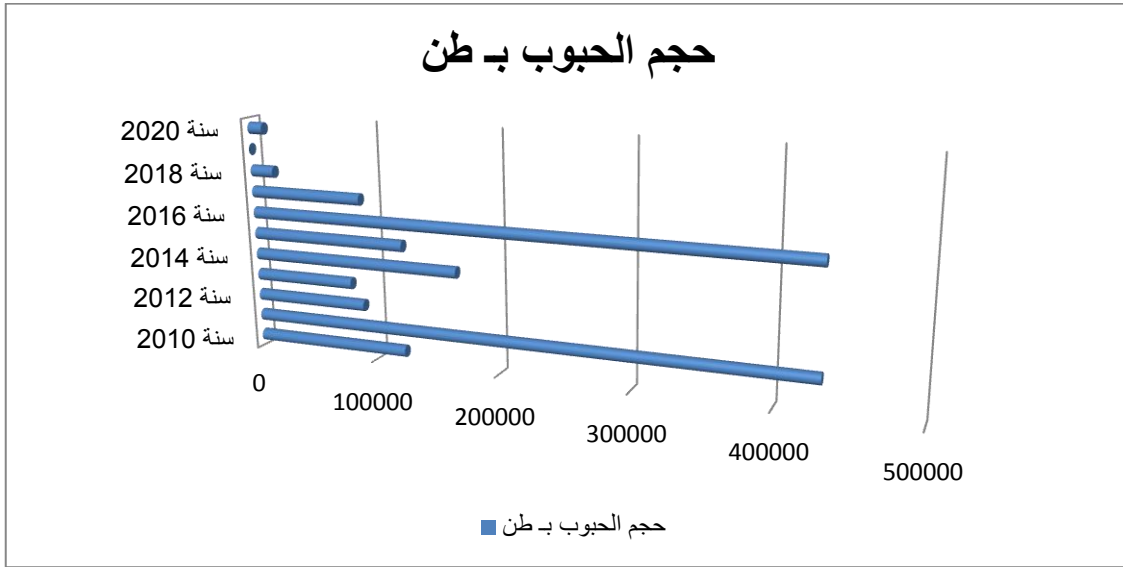
من خلال الشكل البياني نلاحظ أنه شهدت هذه المادة تذبذباً خلال السنوات من 2010 إلى 2015 ليبدأ في الصعود ويصل إلى الذروة في سنة 2018 وهذا راجع إلى المشاريع الكبرى التي أطلقتها الدولة في هذا المجال (تعبيد الطرق...)، للإشارة إلى ميناء يحتوي على رصيفين مجهزين بمعدات خاصة باستقبال سفن الزفت (الرصيف رقم 01 والرصيف رقم 07).

02- الحبوب:

الجول رقم (14) الحجم الكلي للحبوب

السنة	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
حجم الحبوب بطن	124100	432279	90626	80622	167277	124100	432270	90626	18693	0	11691

التمثيل البياني : الشكل رقم (17) حجم الحبوب



المصدر: من إعداد الطلبة بناء على المعلومات المقدمة من طرف المؤسسة

من خلال المدرج يتبين لنا إرتفاع في حجم استيراد الحبوب في سنة 2011 وسنة 2016، ليبدأ في الإنخفاض وذلك راجع الى إهتمام الدولة بالجانب الفلاحي وخاصة الفلاحة الصحراوية التي سجلت أرقاما هامة في إنتاج الحبوب (ولاية الواد، غرداية، أدرار)، كما أن الميناء يحتوي على صومعة لتخزين الحبوب بسعة 30000 ألف طن والتي تعتبر ضئيلة، بالإضافة الى وجود معدات خاصة بضخ الحبوب .

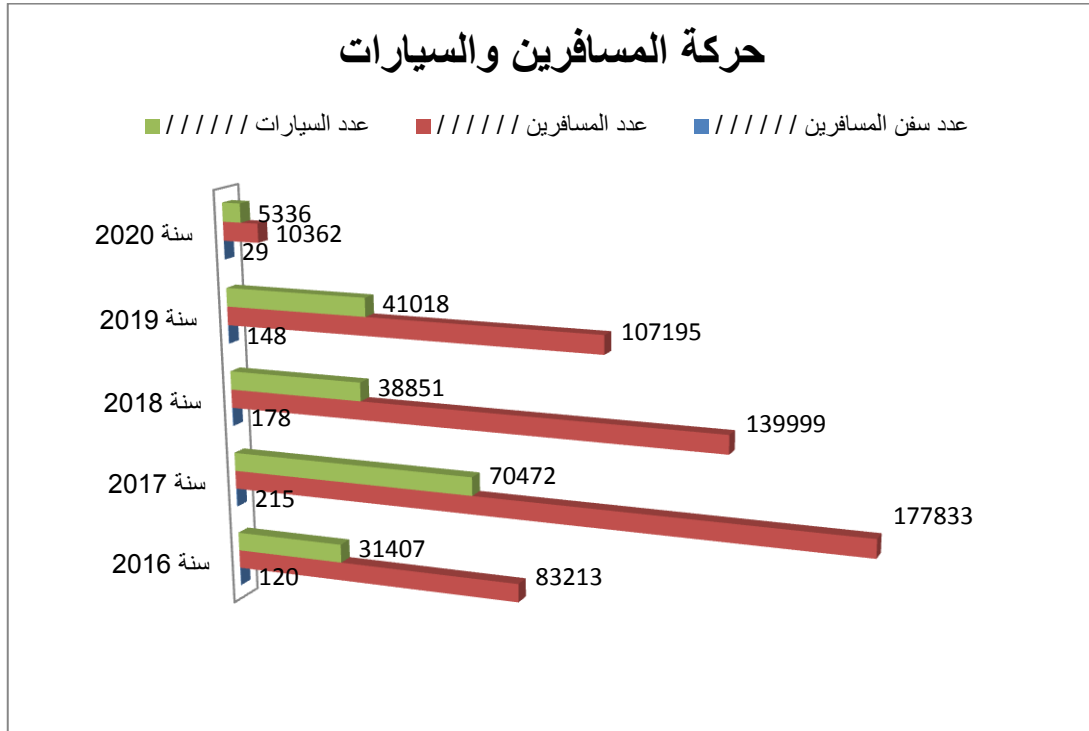
03- حركة المسافرين والسيارات: الجدول رقم (15) حركة المسافرين والسيارات

السنة	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
عدد سفن المسافرين	/	/	/	/	/	/	120	215	178	148	29
عدد المسافرين	/	/	/	/	/	/	83213	177833	139999	107195	10362
عدد السيارات	/	/	/	/	/	/	31407	70472	38851	41018	5336

المصدر معلومات من داخل المؤسسة

- التمثيل البياني:

الشكل رقم (18) حركة المسافرين والسيارات



المصدر: من إعداد الطلبة

إنطلقت المحطة البحرية بميناء مستغانم منذ سنة 2016، حيث أنه من خلال المدرج سجلنا إرتفاع محسوس في حركة المسافرين خلال سنة 2017 وذلك راجع لتوجه الميناء وتركيزه على الزيادة في استقبال عدد البواخر الذي وصل الى 2015 باخرة لنقل المسافرين بمقابل 120 باخرة في سنة 2016، يرجع ذلك الى زيادة خط دولي جديد مشتغانم- برشلونة (إسبانيا)، بالإضافة الى الخط القديم مستغانم فالنسيا، ليبدأ في التراجع ليصل الى غاية 29 باخرة في سنة 2020 ومن بين أهم أسباب التراجع الأسباب الصحية العالمية.

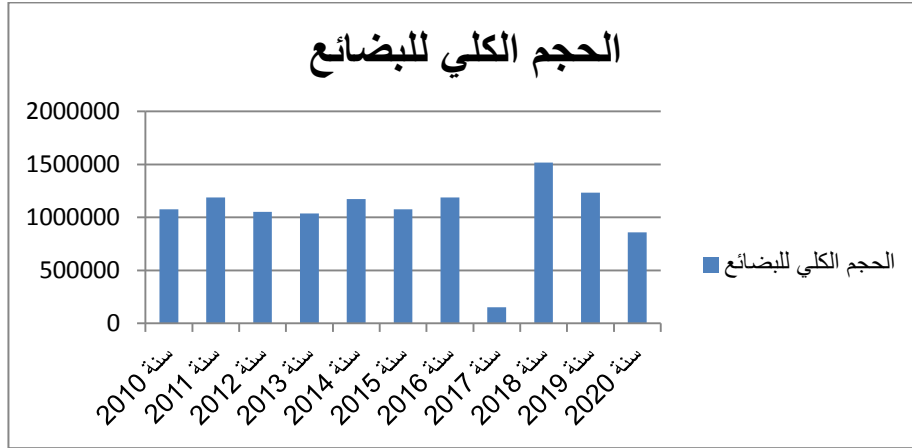
04- تداول البضائع:

جدول رقم (16) يوضح تداول البضائع

السنة	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
الحجم الكلي للبضائع	1077481	1188987	1050936	1036829	1171439	1077481	1188987	150936	1517171	1234237	857798

المصدر: معلومات من داخل المؤسسة

التمثيل البياني : الشكل رقم (19) الحجم الكلي للبضائع



المصدر من إعداد الطلبة

يلاحظ من خلال المدرج التكراري أن الحجم الكلي للبضائع على مستوى الميناء عرف تذبذبات من سنة الى أخرى، حيث نلاحظ أنه من سنة 2010 الى غاية 2016 شهد ثبات نسبي، وذلك راجع الى إستيراد وتصدير الميناء لنفس الكمية من المنتجات خلال هاته الفترة، كما سجلنا إنخفاض ملحوظ في سنة 2017 وذلك بسبب توقف الميناء عن إستيراد السيارات وكذا تراجع حجم إستيراد الحبوب، ليصل الى الذروة في سنة 2018 وذلك راجع الى :

- زيادة حجم إستيراد الزيت.

- الزيادة في حجم الحاويات.

- الزيادة في حجم إستيراد بذور البطاطا.

- الإستقرار الإداري الذي عرفته المؤسسة.

أما التناقص الذي عقب هذا الصعود فيفسر بالإضرابات التي شهدتها المؤسسة في سنة 2019 الذي أدى الى تغير المدير العام للمؤسسة من جهة ومن جهة أخرى الأسباب الصحية العالمية (جائحة كورونا).

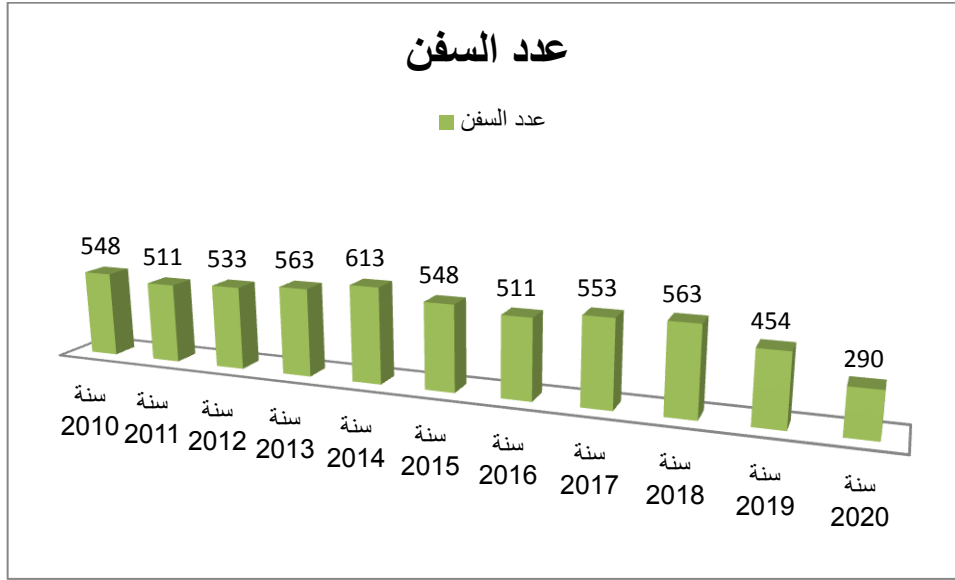
ثالثا: حركة السفن:

01- عدد السفن الوافدة: الجول رقم (17) حركة السفن

السنة	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
عدد السفن	548	511	533	563	613	548	511	553	563	454	290

المصدر: معلومات من داخل المؤسسة

- التمثيل البياني : الشكل رقم (20) عدد السفن



المصدر: من إعداد الطلبة

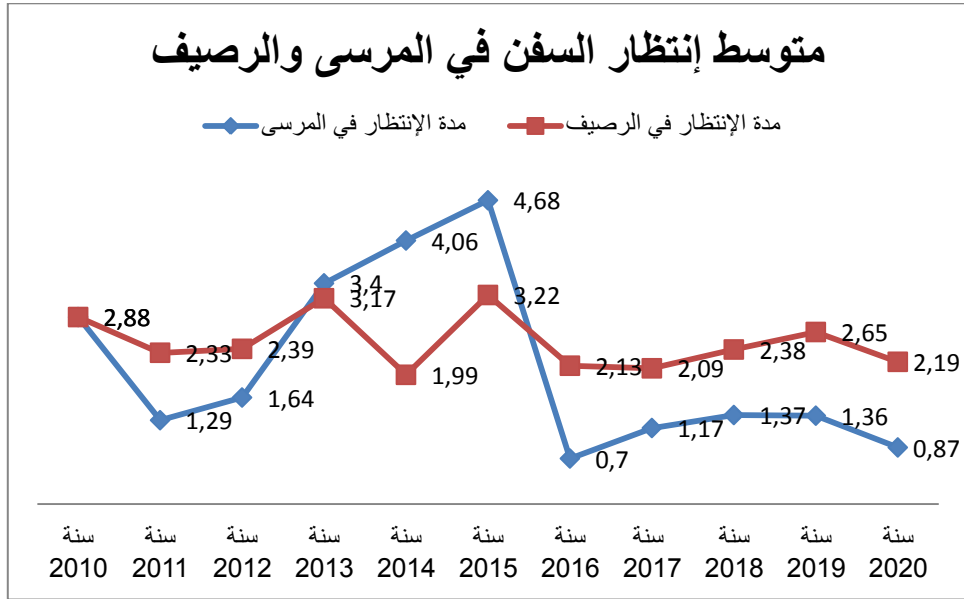
02- متوسط إنتظار السفن في المرسى والرصيف.

الجدول رقم (18) متوسط الإنتظار في المرسى والرصيف

السنة	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
مدة الإنتظار في المرسى	2.88	1.29	1.64	3.4	4.06	4.68	0.70	1.17	1.37	1.36	0.87
مدة الإنتظار في الرصيف	2.88	2.33	2.39	3.17	2.99	3.22	2.13	2.09	2.38	2.65	2.91

من خلال الجدول نلاحظ تقلص مدة انتظار السفن على مستوى الرصيف دليل على المعالجة السريعة للبضائع ما يعني وجود معدات وآلات وتجهيزات للمناولة والعكس صحيح وهو ما يظهر جليا من خلال التناقص المستمر لمدة الإنتظار في الرصيف إنطلاقا من سنة 2016، أما طول الإنتظار في المرسى (RADE) يمكن إرجاعه لإستقرار البنى التحتية (نفس طول الأرصفة والأعماق والأحواض)، بالإضافة الى أنه تم تزويد الميناء بسفينة قطر سنة 2018 التي قللت من مدة إنتظار السفن في المرسى.

التمثيل البياني: الشكل رقم (21) متوسط انتظار السفن في المرسى والرصيف



المصدر: من إعداد الطلبة

المبحث الثالث: تطور البنية التحتية لميناء مستغانم وأثره على الخدمات اللوجيستية.

من أجل توضيح هذا التطور ومدى تأثيره على الخدمات اللوجيستية بميناء مستغانم، قسمنا هذا المبحث الى ثلاثة مطالب، وذلك وفق مخططات التنمية التي سطرته الدولة خلال هاته الفترة. **المطلب الأول: المرحلة الاولى الفترة من 2010 الى 2014.**

سنتطرق من خلال هذا المطلب الى فرعين الأول نتطرق فيه الى المعدات والتجهيزات الخاصة بالمناولة والتي تم إقتناؤها خلال هاته الفترة، أما الفرع الثاني فحول أثر المعدات المقتناة على تحسين الخدمات اللوجيستية المقدمة.

الفرع الأول: المعدات والآلات التي تم إقتناؤها خلال هاته الفترة:

قامت المؤسسة المينائية خلال هاته الفترة بالتركيز على توفير عدد معتبر من معدات المناولة وذلك من أجل التسريع من عمليات الشحن والتفريغ، وهذه المعدات تتمثل في الجول التالي

الجدول رقم (19) يوضع المعدات والآلات المقتناة خلال هاته الفترة 2010-2014

سنة التشغيل	سعتها	عددتها	نوع الآلة الشحن والتفريغ
2010	180 T/H	01	مضخة الحبوب Pompe à grains NEUERO
2010	06 T	03	رافعة شوكية Chariots elevateurs TOYOTA
2011	50 T	02	رافعة Grue TEREX/DEMAG AC50-1
2011	45 T	02	رافعة الحاويات Reach STACKER TEREX/FRANCE
2011	06 T	03	رافعة شوكية Chariots elevateurs SAMUK
2011	02 T	02	رافعة شوكية Chariots elevateurs DOOSAN
2012	0.98 m3	02	آلة الشحن Mini chargeur CATERPILLAR
2013	0.98 m3	02	آلة الشحن Mini chargeur CASE
2013	110 T	01	رافعة Grue TEREX/DEMAG AC110-1
2013	45 T	02	رافعة الحاويات Reach STACKER KALMAR
2014	09 T	02	عربة رفع الأثقال Chariot Sous-Spreader SANY
2014	160 T/H	02	مضخة الحبوب Pompe à grains VIGAN
2014	35 T	02	جرار Tracteurs RO/RO TERBERG
		26	المجموع

الفرع الثاني: أثر المعدات المقتناة خلال هاته الفترة على الخدمات اللوجيستية

من خلال الجول يتبين لنا أنه خلال هاته الفترة تم تزويد الميناء بـ 26 آلة من المعدات والتجهيزات الخاصة بالمناولة والتي كان لها الأثر البارز على الخدمات المقدمة وكذا مساهمتها في التقليل من وقت الإنتظار على الرصيف، أين سجلنا إنخفاضا محسوسا في مدة الإنتظار وصل الى 01.99 يوم خلال سنة 2014 بعدما كان في حدود 3.17 سنة 2013، زيادة في إستقبال عدد السفن الذي وصل الى 613 سفينة سنة 2014 بعدما كان في 548 سنة 2010 وهو مازاد من حجم البضائع الكلي

المطلب الثاني: المرحلة الثانية الفترة من 2015 الى 2019.

يتناول عذا المطلب فرعين الأول عن المعدات والآلات التي تم إقتناؤها خلال هاته الفترة، أما الثاني فكان بعنوان نتائج التمويل المالي للمؤسسة المينائية.

الفرع الأول: المعدات والآلات التي تم إقتناؤها خلال هاته الفترة:

بالإضافة الى المعدات والتجهيزات السابقة، واصلت المؤسسة في نفس السياسة، حيث قامت باقتناء 24 آلة جديدة، ليصبح العدد الإجمالي لمعدات الإجمالي لمعدات المناولة حوالي 50 آلة، الأمر الذي سيقص من مدة المكوث في الرصيف ويسهل من عملية مناولة البضائع، وسنوضح المعدات المقتناة خلال هاته الفترة من خلال الجول المبين أدناه.

الجدول رقم (20) يوضح المعدات والآلات المقتناة خلال الفترة من 2015 إلى 2019.

سنة التشغيل	سعتها	عددتها	نوع الآلة الشحن والتفريغ
2015	64 T	01	رافعة Grue LIEBHERR LHM 280
2015	18 T	02	رافعة شوكية Chariots elevateurs KALMAR
2015	28 T	01	رافعة شوكية Chariots elevateurs TEREK
2016	15 T	02	رافعة شوكية Chariots elevateurs KALMAR
2016	90 T	01	رافعة Grue GROVE GMK 5130-2
2017	60 T	01	رافعة Grue LIEBHERR LHM 280
2018	35 T	02	جرار Tracteurs RO/RO TERBERG
2018	28 T	01	رافعة شوكية Chariots elevateurs SANY
2018	15 T	04	رافعة شوكية Chariots elevateurs SANY
2018	45 T	02	رافعة الحاويات Reach STACKER KALMAR
2019	03 T	05	رافعة شوكية Chariots elevateurs MAXIMAL
2019	18 T	02	رافعة شوكية Chariots elevateurs HYSTER
		24	المجموع

المصدر: معلومات من داخل المؤسسة

كما تم تزويد الميناء بسفينة قطر (زورق سحب) جديدة تحت مسمى " مزغران " خلال سنة 2018 ليصبح الميناء يحتوي على سفينتين للقطر " يسر " و " مزغران "، والذي يعتبر إنجازا مهما، حيث كانت المؤسسة المينائية تقوم بكراء هذا الزورق في حالة الحاجة اليه لإدخال سفن كبيرة من ميناء أريزو بمبالغ باهضة في السابق، وبالتالي خففت على نفسها من هاته التكاليف.

الفرع الثاني: نتائج التمويل المالي للمؤسسة المينائية:

الجدول رقم (21) يوضح نتائج التمويل المالي للمؤسسة المينائية من سنة 2018 إلى 2019

التغير بين 2018 و2019	2019	2018	2017	2016	
-16.09 %	1440.5 م دج	1716.8 م دج	1437.4 م دج	1354.6 م دج	رقم الأعمال
-15.07 %	1281.8 م دج	1509.2 م دج	1305.5 م دج	1185.0 م دج	القيمة المضافة
	-176.3 م دج	299.9 م دج	205.3 م دج	102.9 م دج	النتيجة السنوية للعمليات التمويلية

المصدر: معلومات من داخل المؤسسة

الفصل الثالث : دراسة حالة ميناء مستغانم EPM

تعتبر هاته المرحلة بالنسبة الى ميناء مستغانم هي مرحلة بلغ فيها الذروة في نشاطه، حيث حقق فيها أحسن النتائج والنسب وانتعش فيها الميناء، فقد كان للمعدات والتجهيزات المقتناة خلال الفترتين الأثر الكبير على الخدمات المقدمة، ومن بين أهم المعدات الرافعات ذات ثلاثة طوابق والتي ساعدت الزيادة من حجم تخزين الحاويات، حققت المؤسسة إرتفاعا في رقم أعمالها من 1354.6 مليار دج سنة 2016 ، ليصل سنة 2018 الى 1716.8 مليار دج وهو أكبر رقم أعمال حققته المؤسسة في هاته المرحلة، ليبدأ بعد ذلك بالتراجع ، حيث أنخفض بنسبة 16.09% في سنة 2019 ، ونفس الشيء بالنسبة للقيمة المضافة التي سجلت هي الأخرى إرتفاعا محسوسا في سنة 2018 بلغ 1509.2 مليار دج، لينخفض بنسبة 15.07% في سنة 2019، ويمكن إرجاع ذلك الى المشاكل التي كانت تعاني منها المؤسسة في جانب التسيير الإداري، حيث شهدت المؤسسة نوعا من اللااستقرار بسبب الإحتجاجات العمالية المتكررة والإضرابات التي عانت منها المؤسسة سنة 2019 إنتهت بتغيير المدير العام للمؤسسة، بالإضافة الى الضروف الصحية العالمية المتعلقة بكوفيد 19 مع نهاية سنة 2019 وبداية سنة 2020..

المطلب الثالث: المرحلة الثالثة الفترة من 2020 الى 2024.

تميزت هذه المرحلة بوضع الدولة مخطط جديد تكملة للمخططات السابقة والتي تم الإشارة إليها في الجانب النظري، يتمثل هذا المخطط في " مخطط الإنعاش الإقتصادي" ينطلق من سنة 2020 الى غاية سنة 2024، والذي يركز على تحسين مناخ الإستثمار وعدم التمييز بين القطاع الخاص والعام بالإضافة الى ترقية أدوات التمويل الجديدة ورقمنة القطاعات لحوكمة إقتصادية جديدة، وسنتطرق من خلال هذا المطلب الى فرعين الأول حول المعدات والالات المقتناة خلال الفترة سنة 2020 والنتائج المحققة، والثاني حول الآفاق المستقبلية للمؤسسة المينائية.

الفرع الأول: المعدات والالات المقتناة خلال الفترة سنة 2020 والنتائج المحققة

الجدول رقم (22) يوضع المعدات والالات المقتناة خلال الفترة سنة 2020

سنة التشغيل	سعتها	عددتها	نوع الة الشحن والتفريغ
2020	06 T	04	رافعة شوكية Chariots elevateurs HYNDAI

المصدر: معلومات من داخل المؤسسة

كما تم خلال هاته الفترة بالقيام بتهيئة أرضية مخصصة لتخزين الحاويات، بمساحة تقدر بـ 08 هكتار، الأمر الذي يسهل من عملية تخزين الحاويات والزيادة في حجم الإستقبال..

الجدول رقم (23) يوضح مقارنة بين نتائج التمويل المالي للمؤسسة المينائية بين سنة 2019 الى 2020

التغير بين 2019 و2020	2020	2019	
6.56 %	1535.0 م دج	1440.5 م دج	رقم الأعمال
9.63 %	1405.2 م دج	1281.8 م دج	القيمة المضافة
	24.2+ م دج	-176.3 م دج	النتجة السنوية للعملية التمويلية

المصدر: من إعداد الطلبة بناء على المعطيات المقدمة من المؤسسة.

خلال هاته الفترة سجلنا إقتناء المؤسسة لأربعة رافعات شوكية من سعة 06 طن، وهي إضافة معبرة للمعدات والتجهيزات السابقة التي ستساهم في السرعة في عملية المناولة و التخفيض من وقت الإنتظار على الرصيف، والذي وصل الى 2.19 يوم سنة 2020 مقابل 2.65 يوم سنة 2019 ، بالإضافة الى تسجيل تغير ملموس في مدة الإنتظار على المرسى والذي تقلص الى 0.87 يوم سنة 2019 بمقابل 1.36 يوم سنة 2019.

وبمقارنة رقم الأعمال لسنة 2019 مع سنة 2020، نلاحظ أن هناك زيادة تقدر ب 6.56%، وزيادة في القيمة المضافة تقدر ب 9.63%، وهذا ما يفسر بوجود إستقرار في تسيير المؤسسة وعودة الثقة بين الإدارة وعمال المؤسسة بالإضافة الى التأقلم العالمي مع وباء كورونا وعودة الأمور تدريجيا الى مجراها العادي.

الفرع الثاني: نظرة إستشرافية وفق البرنامج المسطر

من خلال الدراسة يمكن إستخلاص بعض المشاكل والصعوبات التي تواجه الميناء بالإضافة الى الآفاق المستقبلية التي يطمح اليها الميناء وذلك على النحو التالي:

أولاً: الصعوبات التي تواجه الميناء

- ميناء من الجيل الأول.
- نقص في التجهيزات والآليات، حيث يعاني الميناء من نقص كبير في الآليات الثقيلة على غرار الرافعات ذاتية الحركة.
- التأخر في عملية تداول الحاويات، إذ يحاول ميناء مستغانم تطوير هذه العملية وذلك من خلال العمل على تهيئة مساحات خاصة باستقبال الحاويات .
- إنخفاض معدل أداء الميناء، يبرز ذلك من خلال توقف الأنشطة ليلا خاصة المتعلقة بمناولة السلع والبضائع.

الفصل الثالث : دراسة حالة ميناء مستغانم EPM

- طول الإجراءات الإدارية والتي تتمثل في الإجراءات الجمركية وكذا الإجراءات الخاصة بتفريغ البضائع وما يتبعها من إجراءات .

- تواجد الميناء داخل الحيز الحضري مما يجعله غير قابل للتوسع للجهة الخلفية للميناء والتي يمكن أن تستغل كملاكلوجيستية .

ثانيا: الآفاق المستقبلية:

- مشروع إنجاز الحوض الثالث: وذلك من أجل التغلب على النقائص المسجلة في الأرصفة وعمق الأحواض، ونظرا للنمو المتسارع للتبادل التجاري على مستوى الميناء فقد أصبحت تنمية الميناء وتطويره بإنشاء حوض ثالث واقعا حتميا من اجل مواجحة هذا العجز ورفع من القدرات المينائية في المستقبل .

الشكل رقم: (22) مخطط مشروع إنجاز الحوض الثالث



- مشروع مرأب الحريق: وهو عبارة عن مركز لعبور المواد الخطيرة يسمح بمعالجة كل من المواد التالية (مواد سائلة وصلبة قابلة للإلتهاب، مواد محرقة ملهبة، مواد خطيرة أخرى....).

الفصل الثالث : دراسة حالة ميناء مستغانم EPM

- المراقبة عن بعد : ويتمثل في وضع نظام متكامل لمراقبة وتأمين الحيز المينائي وحماية مداخل الميناء والمنشآت والمناطق الحساسة المتواجدة بالميناء، وقد تم الإنطلاق في هذا المشروع خلال سنة 2021 وذلك بوضع كاميرات مراقبة على مستوى مداخل الميناء وكذا على مستوى المناطق الخاصة بالميناء.

- تهيئة باقي الأرضية الخاصة بالحاويات والمقدرة بـ 07 هكتار.

- تعمل المؤسسة على إعداد برنامج خاص يسمى JESPORT والذي يعمل على التنسيق بين مختلف الوسطاء البحريين والمؤسسة المينائية من يوم شحن البضاعة من البلد المصدر الى غاية وصولها الى الميناء، وهو ما يعزز من خدمات الميناء وتعتبر زيادة معتبرة في مجال البنية التحتية المرنة.

- ربط الميناء بخلفية من الطرق البرية وذلك في إطار مخطط الإنعاش الإقتصادي (2020-2024)، حيث ينطلق هذا الطريق من الميناء مروراً بالمنطقة الصناعية سيدي خطاب ولاية غلزان الى غاية الدخول في الطريق السيار شرق غرب.

من بين المشاريع المستقبلية الضخمة الخاصة بالبنى التحتية للموانئ الجزائرية والتي تتماشى والمعايير الدولية، والذي سيساهم في تفعيل الخدمات اللوجيستية بميناء مستغانم وزيادة نشاطه، نذكر مشروع " ميناء الحمدانية" بمنطقة شرشال ولاية تيبازة، ذو الشراكة الجزائرية الصينية والذي يحتوي على 23 رصيف بعمق 20متر، سيسمح بمعالجة 6.5 مليون حاوية و 25.7 مليون طن من البضائع سنويا، كما سيلهب هذا الميناء دورا محوريا في النشاط التجاري الدولي بالمنطقة وكذا منطقة شمال ووسط وغرب إفريقيا بفضل المنشآت القاعدية التي سوف يتدعم بها، كما أنه سيتم إنجاز طريق سيار خاص بالميناء مربوط بالطريق السيار شرق - غرب، ومن ثم الطريق العابر للصحراء، الى جانب ربطه بشبكة من السكة الحديدية.

سيخصص هذا الميناء للشحن العابر وإعادة الشحن وذلك من خلال تدعيمه بمناطق لوجيستية ومناطق صناعية تتربع على مساحة 2000 هكتار، مما يؤهله مستقبلا في نقل السلع الى إفريقيا.

خلاصة الفصل

تم التطرق من خلال هذا الفصل الى ميناء مستغانم كنموذج لدراسة أثر البنية التحتية للميناء على الخدمات اللوجيستية المقدمة، وذلك لأهمية موقعه الإستراتيجي كبوابة بحرية لتغطية الإحتياجات الإقتصادية للجهة الغربية،الجنوبية والوسطى للبلاد بحكم قربه من هاته المناطق ووجود شبكة من الطرق السريعة التي تربط هاته المناطق بولاية مستغانم .

وبعد معالجة وتحليل المعطيات المقدمة من طرف المؤسسة المينائية تحليلا إحصائيا، توصلنا الى أن الميناء لايزال يعاني من نقص في الإمكانيات اللوجيستية، مما لايجعله يصنف من الموانئ العالمية الحديثة، يرجع ذلك الى ضعف البنية التحتية والبنية الفوقية من حيث نقص المعدات والتجهيزات المتعلقة بمناولة البضائع والحاويات وساحات التخزين، التي لا تتماشى والمعايير الدولية، مما يجعل السفن الكبيرة تحول وجهتها نحو موانئ أخرى منافسة.

خاتمة

عامّة

خاتمة عامة

لقد أدى التطور التكنولوجي الى إتساع نضوم البنية التحتية وتغير مفهومها من المفهوم التقليدي المبني على وضع بنية تحتية من أجل وضع حلول وإحتياجات معينة، فأصبح اليوم ينظر اليها من خلال التكامل والتفاعل بين البنية التحتية وبين الخدمات التي تقدمها الأمر الذي يستلزم التواصل والتبادل بين الخدمات اللوجيستية المرتبطة بهذه البنية التحتية، وبالتالي العمل على تحسين الدائم والمستمر لها من اجل تقديم ما هو أفضل للعميل.

كما ان هناك ارتباط وثيق بين الخدمات اللوجيستية والميزة التنافسية فلا توجد ميزة تنافسية دون أن تستثمرها الأنشطة اللوجيستية التي تعمل على تدعيمها وتمييزها عن بقية المنافسين، كما انه لا توجد لوجيستيات بدون أن تتوفر فيها ميزة تنافسية للخدمات والبضائع التي تقوم اللوجيستيات بايصالها الى السوق ثم الى المستهلك.

كما أنه من دراسة حالة ميناء مستغانم تبين لنا بوضوح هذا الترابط والتكامل بين تطور البنية التحتية والخدمات المقدمة، وذلك من خلال دراسة وتحليل جميع العناصر المكونة لهذا البحث، ثم الإجابة على فرضيات هذا البحث التي تبنتها الدراسة:

- إن الفرضية القائلة بأن البنية التحتية تتمثل في كل ما تحتاج إليه السفن لسرعة دورانها والبضائع لسرعة حركتها وتداولها، هي فرضية صحيحة، وتتمثل البنية التحتية في الميناء في كل من الأرصفة، الآلات والمعدات، الطرق بمختلف أنواعها، وكذا جميع الأنظمة والعمليات والوظائف التي تساهم في تقديم الخدمات اللوجيستية يزيد من سرعة دوران السفن وتسهل من حركة تدفق البضائع.

- الفرضية القائلة بأن كافة المتدخلون في العمليات المينائية لهم دور مباشر أو غير مباشر في تقديم الخدمات اللوجيستية التي ترتقي الى تطلعات العملاء، هي كذلك صحيحة، وذلك لأن الأنشطة والعمليات اللوجيستية تتم بشكل تكاملي وسريع لإعتمادها على نظم معلومات متطورة ومتكاملة فيما بينها، و يعد الميناء الحلقة الأساسية فيها وهو ما يؤثر إيجابا او سلبا على مخرجات الخدمات اللوجيستية التي يقدمها الميناء لعملائه.

- أما الفرضية القائلة بان طول الأرصفة وعمقها وتوفر المعدات المتطورة لمناولة البضائع يسمح بسرعة إنجاز عمليات الشحن والتفريغ، صحيحة، لأن طول الأرصفة وعمقها يساهم في استقبال سفن من الحجم الكبير والتي تقلل من التكاليف، كما ان توفر المعدات المتطورة للمناولة يسمح للمؤسسة المينائية يربح الوقت في عمليتي الشحن والتفريغ من جهة وبسرعة دوران السفن داخل الميناء.

خاتمة عامة

- إن وجود خدمات لوجيستية متطورة في الموانئ من شأنه أن يعزز من قدرة الدولة من خلال كافة العمليات والأنشطة اللوجيستية، وهو ما يعطي ميزة تنافسية من شأنها المساهمة في تفعيل التجارة الخارجية، كذلك هي صحيحة، لأن استخدام اللوجيستيات في الموانئ يؤدي الى ازدياد في كفاءة التشغيل وتخفيض التكاليف وتقديم خدمات ذات جودة عالية، فالجودة تبرز في عامل أساسي وهو وقت إنتظار السفن في المرسى والرصيف، لأن عنصر الوقت يعني توفر الميناء على بنية تحتية قوية، وعلى هذا الأساس يكون التفاضل بين الموانئ البحرية، وهو ما يعطيها ميزة تنافسية من شأنها جذب الشركات البحرية العالمية وتنشيط التجارة الخارجية.

من خلال الدراسة التطبيقية لميناء مستغانم وتحليل المعلومات والأرقام الخاصة به والتي تبين لنا قراته الإستيعابية و التي تتحكم فيه عدة عوامل كجودة البنية التحتية و مدى توفر المعدات والتجهيزات الخاصة بالمناولة وكذا نوعية التسيير الإداري والخدمات المقدمة، ويمكن حصر النتائج والإقتراحات المتوصل إليها في النقاط التالية:

أولاً: النتائج:

- على الرغم من وجود بعض التطورات على مستوى الميناء، إلا أنه يعاني من نقص في الإمكانيات اللوجيستية مما جعله يبقى ضمن الموانئ التقليدية من الجيل الأول، ولا يرقى الى مصاف الموانئ العالمية الحديثة والتي تصنف من الجيل الثالث.

- ضعف البنية التحتية والمتمثلة في الأرصفة ذات الطول والأعماق الصغيرة وأحواض ضيقة وساحات غير كافية للتخزين ولا تتماشى والمعايير الدولية، مما يجعل السفن الكبيرة تحول وجهتها نحو موانئ أخرى منافسة .

- البنية الفوقية للميناء كذلك ضعيفة، وذلك لنقص المعدات والتجهيزات المتعلقة بمناولة البضائع والحاويات.

- إن متوسط انتظار السفن في المرسى والرصيف وصل الى 04 أيام، وهي مدة تتعدى المقاييس المعمول بها دولياً.

- تتم عملية تفتيش الحاويات في غالب الأحيان بصورة تقليدية وذلك بفتح كل حاوية ومعاينة محتواها، في حين أن الميناء يحتوي على جهاز السكانيين واحد يتم استعماله في الكشف لكن هذا الجهاز في غالب الأوقات معطل ، وهو يتطلب وجود عدة أجهزة أخرى للكشف، وهو ما يسمح بالسرعة والرفع من درجة الأداء.

- طول الإجراءات الإدارية على مستوى الميناء وخاصة المتعلقة بعمليات الإفراج الجمركي عند وصول السفينة ما يؤدي الى تأخرها، وبالتالي إنخفاض معدل أداء الميناء.

- جل الموانئ البحرية الجزائرية إن لم نقل كلها عبارة عن موانئ من الجيل الأول، حيث تشهد الجزائر تأخر كبير في إنجاز القواعد اللوجيستية بالموانئ مقارنة مع بالدول المجاورة المغرب مثلاً.

خاتمة عامة

ثانيا: الإقتراحات:

على المؤسسة المينائية تبني الفكر اللوجستي في الميناء للقيام بدوره في السلسلة اللوجيستية وإعداد إستراتيجيات مستقبلية مع إعادة النظر في الإستراتيجيات الحالية لتطوير الميناء وتحويله الى ميناء من الجيل الثالث، وذلك من خلال:

- تطوير البنية الأساسية للميناء .

- الإستغلال الأمثل لجميع الإستثمارات الراسمالية للميناء.

- تقليل مدة بقاء السفن في الميناء.

- العمل على إستخدام التكنولوجيا الحديثة والإستفادة من مزاياها في تقديم الخدمات اللوجيستية.

- ربط الميناء بالمنطقة الخلفية عن طريق شبكة من الطرق البرية، وإعادة تفعيل خطوط السكة الحديدية الموصلة بالميناء.

- إقامة أنشطة صناعية مكملة متصلبة بالسلع كالتغليف والتعبئة.

على الدولة الجزائرية إعطاء أهمية أكثر للموانئ البحري حتى تستعيد مكانتها وتعمل على منافسة باقي الموانئ العالمية وذلك من خلال:

- تطوير البنية التحتية للموانئ باستعمال طرق التمويل الحديثة، وذلك من خلال الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص في إنجاز هاته المشاريع وكذا في مجال الخدمات اللوجيستية وهذا من أجل تحقيق التنمية والتكامل الإقتصادي.

- توفير مراكز لوجيستية على مستوى الموانئ.

- الرفع من مستوى أداء الموارد البشرية لتحقيق الجودة في خدمة العميل.

- الإستثمار في البنية التحتية المرنة وإدخال التكنولوجيا في جميع المستويات لغرض الرفع من الأداء اللوجيستي للميناء.

قائمة المراجع

قائمة المراجع

01- الكتب:

- أحمد هني ، اقتصاد الجزائر المستقلة ، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر، 1993.
- أحمد عبد الوهاب ، الإنفاق على البنية التحتية بين الوضع الراهن والمأمول، المركز المصري لدراسات السياسات العامة القاهرة 2019.
- أيمن النحراوي ، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية 2009.
- أيمن النحراوي، تخطيط وأدوار وإقتصاديات الموانئ البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية مصر، 2014.
- مختار السويغي ، اقتصاديات النقل البحري، دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري والتجارة الخارجية، الدار المصرية اللبنانية، الطبعة الثالثة، القاهرة 1996.
- هارون أحمد عثمان، الإقتصاد البحري مع الإشارة الخاصة لمشاكل الدول النامية، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1984.
- علي عبد اللا، مصطفى عبد الحافظ، إدارة وتشغيل الموانئ ، الطبعة الأولى، مطبعة الإشعاع الفنية، القاهرة، 2000.
- محمد جلال خطاب، إقتصاديات الموانئ بين النظرية والتطبيق، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2015.
- محمد إبراهيم عراقي، قطاع النقل في مصر الماضي والحاضر والمستقبل حتى عام 2020، المكتبة الأكاديمية، القاهرة 2002.
- محمد سليمان هدى ، إقتصاديات النقل البحري، دار الجامعات المصرية، الإسكندرية.
- فراح رشيد، فرجي كريمة، الشراكة بين القطاعين العام والخاص – أداة للإدارة الحديثة في المرافق العمومية وإنشاء مشاريع البنية التحتية (البنية التحتية لإمدادات المياه نموذجاً)، دار البازوري العلمية للنشر والتوزيع عمان الأردن 2018
- مودي أشوكا، البنية التحتية في الضفة الغربية وقطاع غزة المؤسسات والنمو، معهد أبحاث السياسات الإقتصادية الفلسطيني- ماس، قطاع رام الله فلسطين ، 1997.
- جمال الدين العودسات، التنمية الصناعية في الجزائر على ضوء دراسة قطاع الحديد والصلب 1968-1978، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1986.
- محمد بلقاسم حسن بهلول، الجزائر بين الأزمة الإقتصادية والأزمة المالية، مطبعة دحلب الجزائر، 1993. 2005.
- محرز محمد عباس ، إقتصاديات المالية العامة، الطبعة الثالثة، ديوان المطبوعات الجامعية 2008.
- جابر جاد نصار، العقود الإدارية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004.
- نادية ضريفي، تسيير المرفق العام والتحولت الجديدة، دار بلقيس، الجزائر، 2010.
- شريف ماهر هيكل، اللوجستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مكتبة الوفاء القانونية الإسكندرية، الطبعة الأولى 2015.
- محمد حسان، إدارة الإمداد والتوزيع، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر 2009.

قائمة المراجع

- عبد القادر فتحي لاشين ، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجيستيات، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، الطبعة الثانية، مصر 2009.
- نهال فريد مصطفى، جلال إبراهيم العبد، إدارة اللوجيستيات ، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، 2003.
- رونالدو أتش بالو، إدارة اللوجيستيات: تخطيط وتنظيم ورقابة سلسلة الأمداد، ترجمة تركي إبراهيم سلطان، أسامة أحمد مسلم، دار المريخ، الرياض، 2006.
- محمد عبد العليم صابر، إدارة اللوجيستيات ، دار الفكر الجامعي الإسكندرية مصر، الطبعة الأولى 2008 .
- ثابت عبد الرحمان إدريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجيستية الإمداد والتوزيع المادي، دار الجامعية الإسكندرية مصر 2002.
- علي فلاح الزغبى، زكرياء أحمد عزام، إدارة الأعمال اللوجيستية (مدخل التوزيع والأمداد)، دار الميسرة للنشر والتوزيع ، عمان، الأردن، الطبعة الأولى، 2012.
- محمد العدوان، علي المشاقبة، هيثم الزعبي، إدارة الشراء والتخزين، دار الصفاء للنشر والتوزيع ، عمان.
- نهال فريد مصطفى، أسرار ديب، إدارة اللوجيستيات، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، 2006.
- ممدوح عبد العزيز، محمد الرفاعي ، إدارة سلسلة التوريد مدخل تحليلي، جامعة عين شمس، مصر، 2006.
- مصطفى كمال طه، القانون البحري، المركز القومي للإصدارات القانونية، الإسكندرية، مصر، طبعة 2018.
- محمد زغلول، إدارة الموانئ، المكتبة الحديثة، الإسكندرية، مصر، 2001.
- محمد بازيئة، الجودة في اللوجيستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، مصر، 2007.
- ساوس الشيخ، أثر تطبيق الإدارة البيئية في إطار إدارة سلسلة الإمداد على الأداء دراسة تطبيقية على عينة من الصناعة الغذائية الجزائرية، رسالة دكتوراة، كلية العلوم الإقتصادية، جامعة تلمسان، 2012-2013
- 02- الرسائل العلمية.
- إيهاب النحراوي، المقومات التنافسية لموانئ الحاويات المحورية في الخليج العربي، رسالة دكتوراه، النقل الدولي واللوجيستيات ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2007.
- إبراهيم محمد محمد علي، الأثار الإقتصادية لاتفاقة الجات على قطاع النقل البحري في الدول المتخلفة مع الإشارة الى مصر، رسالة دكتوراه، قسم الإقتصاد، جامعة قناة السويس، 1999.
- تامر مصطفى صالح الجزائر، اللوجيستيات كنظام متكامل في المؤسسات الرياضية، رسالة دكتوراه، كلية التربية الرياضية للبنات، الإسكندرية، 2010.
- حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة ميناء الجزائر، رسالة دكتوراه قسم العلوم الإقتصادية، جامعة الجزائر 2007-2008.
- رصاع حياة، دور اللوجيستيات في تطوير الموانئ البحرية، دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران، أطروحة دكتوراه في العلوم الإقتصادية جامعة وهران لسنة 2018-2019.

قائمة المراجع

- قائد عائض العميثلي ، خدمات الموانئ البحرية اليمنية، المحددات الإقتصادية للعرض والطلب عليها ووسائل تنميتها، رسالة دكتوراة، كلية التجارة ، جامعة الإسكندرية 1991.
- مصطفى أمين حسن مناد، صناعة النقل البحري في المملكة الأردنية الهاشمية عرض وتحليل مع الإشارة الخاصة الى أهميتها الإقتصادية ، رسالة دكتوراة، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا و النقل البحري، الإسكندرية، سنة 2000.
- مريم فرح محمد حامد، أثر اللوجيستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورتسودان (1995-2014)، رسالة دكتوراة: جامعة السودان، 2015.
- خليفي أمال ، دور النقل البحري في المبادلات الخارجية للجزائر في ظل الإصلاحات الإقتصادية دراسة حالة CNTM ,CNAN (87-97) الشركة الوطنية للنقل البحري، مذكرة ماجستير كلية الإقتصاد وعلوم التسيير جامعة الجزائر، السنة 98-99
- بوفليح نبيل، أثار برامج التنمية الإقتصادية على الموازنات العامة في الدول النامية، مذكرة الماجستير، جامعة حسيبة بن بولعيد، الشلف.
- أحمد زيطوط، تمويل التنمية المستدامة في البلدان النامية، رسالة ماجستير في علوم التسيير فرع نقود ومالية كلية العلوم الإقتصادية وعلوم التسيير جامعة الجزائر، 2008.
- قلفاط مايا، وضعية الأطراف المتعاقدة في الصفقات الدولية العمومية في القانون الجزائري، رسالة ماجستير فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق ، جامعة الجزائر، 2007.
- عبد العزيز بن قيراط، أداء وجودة الخدمات اللوجيستية ودورها في خلق القيمة، رسالة ماجستير، جامعة قالمة، الجزائر، 2010.
- مريم قببوعه، دور البنية التحتية في تحسين الخدمات اللوجيستية دراسة مقارنة بين ميناء جيجل وميناء بجاية، مذكرة ماستر قسم علوم تجارية ، تخصص تسويق وخدمات، جامعة جيجل 2019-2020.
- قوال الشيخ، البنية التحتية ودورها في تطوير الخدمات اللوجيستية في الجزائر، مذكرة ماستر قسم العلوم التجارية ، تخصص الإمداد والنقل الدولي، جامعة مستغانم لسنة 2017-2018.
- رمضان بهناس، اثر الإصلاحات الإقتصادية على الإقتصاد الجزائري 1988 2008، مذكرة ماستر كلية العلوم الإقتصادية، جامعة الجلفة، 2008.
- بوفولة بلال، واقع وأفاق الإقتصاد الجزائري في ظل مخططات التنمية الإقتصادية، 2001-2014، مذكرة ماستر تخصص مالية، كلية العلوم الإقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة جيجل، 2011.
- بيبط نعيمة، الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية وأثارها على التجارة الخارجية ، مذكرة ماستر تخصص علوم إقتصادية جامعة بسكرة سنة 2015-2016.

قائمة المراجع

- حواس فاتح، النقل والإمداد دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البري SNTR وحدة باتنة، مذكرة ماستر، كلية العلوم الإقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، تخصص إقتصاد النقل والإمداد، جامعة باتنة 2010-2011.
- بلخطاب عبد الحق، الوظيفة اللوجيستية في المؤسسة الإقتصادية، مذكرة ماستر شعبة العلوم التجارية تخصص التجارة واللوجيستيك الأورو متوسطي، كلية العلوم الإقتصادية والتجارية وعلوم التسيير مستغانم 2016-2017.
- بوخریصة بنت العربي، واقع لوجيستية النقل داخل الموانئ، مذكرة ماستر قسم التجارة تخصص تجارة ولوجيستيك أورو متوسطي، جامعة مستغانم، 2014-2015.
- 03- الأوراق البحثية (المقالات المنشورة والمحكمة، المجلات)
- أسعد مبارك حسين، منجد عباس محمد على، دراسة إستكشافية لتكاليف الخدمات المينائية لبعض الموانئ العربية، مجلة العلوم الإقتصادية المجلد 16، العدد 02/2015، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا، مقال.
- محمد محمود الصيرفي، الإستراتيجيات التسويقية للموانئ وشركات النقل البحري، دار الوفاء لنديا الطباعة والنشر والتوزيع، الإسكندرية، مصر، الطبعة الأولى 2009.
- صقر محمد احمد، مقال بعنوان: دور الموانئ في النقل والتجارة واللوجيستيات، مجلة الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا والنقل البحري، مجلد 20 ، العدد 39 يناير 1995 ، الإسكندرية.
- بورني حناشي وآخرون، أثر البنية التحتية والخدمات اللوجيستية للموانئ البحرية الجزائرية على التجارة الخارجية(2010-2018)، مجلة العلوم الإقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، المجلد 13، العدد 03(2020).
- بن عيسى حياة ، تطوير الموانئ وصيانتها(واقع الموانئ الجزائرية)، مجلة الدراسات القانونية والسياسية ، جامعة تلمسان ، العدد 01/2018.
- هاجر سلاطني ، محمد الشريف بن زاوي، دعم المؤسسات الصغيرة والمتوسطة من خلال الإنفاق الإستثماري العام على البنى التحتية، مجلة البحوث الإقتصادية والمالية ، جامعة أم البواقي ، العدد الثالث لسنة 2015.
- زكرياء مسعود، تقييم أداء برامج تعميق الإصلاحات الإقتصادية بالجزائر من خلال مربع كالور السحري ، مجلة الجزائر للتنمية الإقتصادية ، عدد 06/ جوان 2017.
- عيسى محمد الغزالي، نظام البناء والتشغيل والتحويل BOT، سلسلة دورية تعنى بقضايا التنمية في الأقطار العربية، المعهد العربي للتخطيط الكويت ، العدد 35 نوفمبر 2004.
- حسان خضر، خصخصة البنية التحتية، المعهد العربي للتخطيط، الكويت، العدد 18/2003.
- فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا، العدد السابع/2009، ص 167.
- 04 المداخلات العلمية: (منشورات في ملتقيات دولية وطنية وأيام دراسية).
- أمل مصطفى حسين عصفور، الدور المتكامل للوجيستيات لتسويق الخدمات الإلكترونية مدخل لوجيستي لزيادة القدرات التنافسية للمنظمات، مؤتمر التجارة الإلكترونية تجارة بلا حدود 5-7 ديسمبر 2010 الأردن.

قائمة المراجع

-قاضي نجاه، شويرب جلول، واقع تمويل البنية التحتية في الجزائر في ظل الإندماج في الإقتصاد الرقمي، الملتقى الوطني الثالث حول المستهلك والإقتصاد الرقمي في 23-24 أفريل 2018، المركز الجامعي عبد الحفيظ بوالصوف-ميلة.

- صابر حسن الغنام، أثر قرارات التسعير على تسويق خدمات ميناء شرق بور سعيد كمركز لوجيستي مقترح (الإتجاهات الحديثة في التسويق لخدمات النقل البحري)، مؤتمر الجمعية العربية للملاحة ، الإسكندرية، 2002.

05- القوانين والمراسيم:

- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396، الموافق لـ 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم بكل من القانون رقم 98-05 المؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419، الموافق لـ 25 يونيو عام 1998، الجريدة الرسمية رقم 47 في 27 جوان 1998، والقانون رقم 10-04 المؤرخ في 05 رمضان عام 1431، الموافق لـ 15 أوت 2010، الجريدة الرسمية عدد 46 في 18 أوت 2010.

- المرسوم التنفيذي رقم 02-01، المتعلق بتحديد النظام العام لإستغلال الموانئ وأمنها ، المؤرخ في 22 شوال 1422 الموافق لـ 06 يناير 2002، الصادر بالجريدة الرسمية رقم 01، بتاريخ 06/01/2002.

- المرسوم التنفيذي رقم 06-08 المؤرخ في 09 ذي الحجة 1420 الموافق لـ 09 يناير 2006، يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، الجريدة الرسمية عدد 02.

06- مواقع الأنترنت:

- الموقع الرسمي للبنك الدولي <https://www.albankaldawli.org>

- موقع على الأنترنت <http://commerce-logistique.Alafdal.net>

- الموقع الرسمي لمؤسسة ميناء عنابة، www.annaba-port.com

- الموقع الرسمي لمؤسسة ميناء وهران، <http://www.port-oran.dz>

- الموقع الرسمي لمؤسسة ميناء أرزيو، <https://www.arzewports.dz>

- موقع المعرفة، <https://www.marefa.org>

- موقع ويكيبيديا الموسوعة الحرة ، <https://ar.wikipedia.org>

- الموقع الرسمي لمؤسسة ميناء بجاية، <https://www.portdebejaia.dz>

- الموقع الرسمي لمؤسسة ميناء جن جن <https://www.djendjen-ports.com>

- الموقع الرسمي لمؤسسة ميناء الغزوات <https://www.portdeghazaouet.com>

- الموقع الرسمي لمؤسسة ميناء تنس <https://www.portdetenes.com>

- الموقع الإلكتروني: newsar.cgtn.com

- الموقع الرسمي لمؤسسة ميناء الجزائر ، <https://www.portalger.com.dz>

الملاحق

الملحق رقم 01

بعض الآلات المستعملة في المناولة

Front-end Loader



Use container top anchor points.
Handle most containers. Can
reach stacks up to 3 in height.

Reach Stacker



Flexible side loaders. Can reach
stacks up to 3 full or 5 empty
containers in height. 500 TEU
per hectare.

الملحق رقم 03

زورق السحب



ملخص :

تعتبر البنية التحتية للموانئ البحرية من الدعامات الإقتصادية المهمة، يبرز ذلك من خلال إهتمام الدولة بهذا القطاع في الأونة الأخيرة من خلال تمويلها لمشاريع ضخمة ذات صلة بالموانئ البحرية الجزائرية وتطويرها، وهذا إستكمالا للمنظومة اللوجيستية، إذ يعد القطاع اللوجيستي من القطاعات الواعدة في الاقتصاد الوطني والذي يمكن الإعتماد عليه كمورد أساسي من إيرادات الدولة وكبديل لإيرادات النفط، بالإضافة الى كونه عنصر جذب لمختلف الإستثمارات الأجنبية، حيث تطرقنا من خلال هذه الدراسة الى واقع البنية التحتية والخدمات اللوجيستية في الموانئ الجزائرية، من خلال دراسة حالة ميناء مستغانم في الفترة 2010-2020.

توصلت الدراسة الى وجود تأثير قوي و علاقة طردية بين تطور البنية التحتية للموانئ وجودة وكفاءة الخدمات اللوجيستية المقدمة والعكس صحيح، حيث عرفت البنية التحتية لهذا الميناء بعض التطور في الأونة الأخيرة، إلا أنها ما زالت تعاني من عدة عوائق تحول دون تحقيق الخدمات اللوجيستية المرجوة منها.

الكلمات المفتاحية: البنية التحتية – الخدمات اللوجيستية – الموانئ البحرية – ميناء مستغانم – التجارة الخارجية – الموانئ الجزائرية.

Summary

The psychological structure of seaports as one of main economic pillars, and that appears from the government's big interest in this section in the late years by financing and developing projects that are related to Algerian seaports to completing the logistics system.

The logistics section is one of the promising sections in the national economy which can be counted on as one basic Revenues and a substitute to petroleum incomes, In addition to being attracting item to foreign investments. This study is concerned with the psychological structure and logistical services in Algerian seaports specially in Mostaganem's seaport in the period of 2010-2020 .The study concluded that ,a strong and positive between the development of the infrastructure and of the capacity as well as the quality of this seaport 's logistical services provided .Moreover, the infrastructure of this seaport witnessed some progress lately but it still suffering from many obstacles without making the logistical services awaited from it .

Key words: infrastructure, seaports, Logistical services, seaport of Mostaganem , Foreign trade, Algerian seaports .