

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير قسم العلوم التجارية

جامعة مستغانم

متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي مذكرة تخرج مقدمة ضمن

الشعبة علوم تجارية التخصص: إمداد ونقل دولي

أهمية النقل البحري وتأثيره على الموانئ الجزائرية

دراسة حالة مؤسسة ميناء مستغانم EPM

تحت إشراف المؤطرة:

أ. د بشني يوسف

مقدمة من طرف الطالبتين:

- لكحل فاطيمة

- مختار فاطمة الزهراء

أعضاء لجنة المناقشة

الجامعة	الصفة	الرتبة	الأستاذ
جامعة مستغانم	رئيسا	أستاذ محاضرة —أ—	مكاوي محمد الأمين
جامعة مستغانم	مؤطرا	أستاذ التعليم العالي	بشني يوسف
جامعة مستغانم	مناقشا	أستاذ محاضر —ب—	مقراد عبد الله

السنة الجامعية : 2023-2022

شكر وعرفان

الحمد لله الذي بذمته تتم الصالحات والسلام على أشرف خلق الله أجمعين وحبیبنا محمد صلى الله عليه وسلم.

جاء في الأثر أن الشكر هامد الإخلاص ومن لا يشكر الناس لا يشكر الله وإذا كان لزاما علينا وديننا في عنقني أن أشكر أناس كثير قدموا لي مجهوداتهم سواء من تربية أو بعيد

أتوجه بالشكر لجامعة عبد الحميد بن باديس وأستاذها " بن هنيي يوسف " الذي اشرفه على هذا العمل فكان موجها ومصوبا وكابرا ومقدما كل ما لديه من علم ومعرفة فلم يبخل علينا فله وافر شكري وتقديري

كما أتقدم بالشكر إلى حديقات دةةة الماستر اللواتي كن لي سندا

وأخيرا أقدم شكري وتقديري وعرفاني وامتناني إلى حديقتي وزميلتي بالعمل " مختار فاطمة الزهراء " التي كانت لي عوناً وسندا فتقدمت لي التوجيهات والنصائح الغالية والكلمات الدافعة ولم تبخل علينا بالمساعدات المعنوية والمادية فلما مني جزيل الشكر.

وبعدما الشكر الموصول لأسرتبنا الصغيرة والإخوة والأخوات

والشكر إلى كل من ساعدنا في إتمام هذا العمل المتواضع ولو بكلمة طيبة وابتسامة صادقة.

قائمة الجداول والأشكال

قائمة الأشكال:

الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
14	الأنشطة الرئيسية للموانئ البحرية حسب البنك العالمي	01-I
20	خريطة توزيع الموانئ التجارية الجزائرية	02-I
41	الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر	03-II
48	منحى بياني يمثل عدد دخول السفن لميناء مستغانم	04-II
48	منحى بياني يمثل عدد خروج السفن لميناء مستغانم	05.-II

قائمة الجداول:

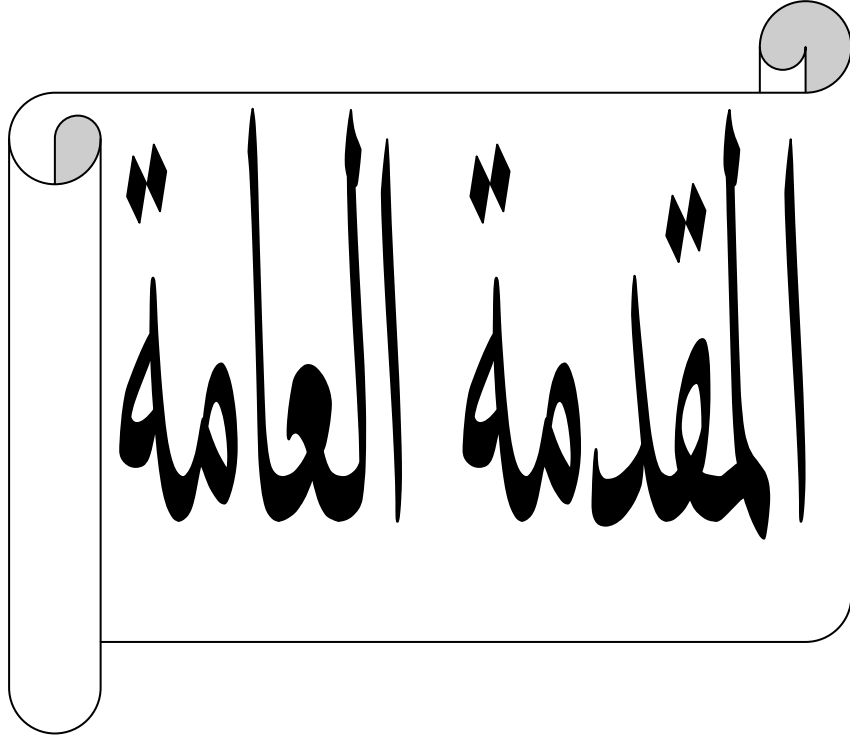
الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
38	الهياكل الفوقية لميناء مستغانم	01- II
43	الهياكل المينائية التي تعاني نقص في الميناء مستغانم	02- II
45	تجارة المواد حسب العائلات 2018-2019	03-II
47	دخول وخروج السفن ميناء مستغانم	04-II
49	عدد السفن ميناء مستغانم	05-II
50	مناطق التبادل التجاري الخارجي بميناء مستغانم	06-II



الصفحة	البيان
/	شكر و عرفان
/	الإهداء.....
II-I	الفهرس.....
VI-V	قائمة الجداول و الأشكال.....
أ-ج	مقدمة عامة.....
32-01	الفصل الأول : عموميات حول النقل البحري والموانئ الجزائرية.....
01	تمهيد.....
02	المبحث الأول : عموميات حول النقل البحري.....
02	المطلب الأول: نشأة وتطور ومفهوم النقل البحري.....
09	المطلب الثاني : خصائص ومكونات النقل البحري.....
16	المطلب الثالث: أهمية النقل البحري.....
19	المبحث الثاني : النقل البحري بالموانئ الجزائرية.....
19	المطلب الأول : الموانئ الجزائرية ونشاطاتها.....
24	المطلب الثاني : مشاكل ومعوقات الموانئ الجزائرية.....
29	المطلب الثالث : استراتيجيات ومحاور تطوير تنافسية الموانئ الجزائرية.....
33	خلاصة الفصل الأول.....
53-34	الفصل الثاني : النقل البحري في مؤسسة ميناء مستغانم EPM.....
34	تمهيد.....
35	المبحث الأول : عموميات حول مؤسسة ميناء مستغانم.....
35	المطلب الأول : تقديم المؤسسة ميناء مستغانم.....
37	المطلب الثاني : هياكل مؤسسة ميناء مستغانم.....
42	المطلب الثالث : خصائص ومميزات ومعوقات الميناء.....
44	المبحث الثاني: مكامن تسيير ميناء مستغانم.....
44	المطلب الأول: دراسة حركة البضائع والسفن بالميناء.....
49	المطلب الثاني: مناطق التبادل التجاري للميناء.....
52	المطلب الثالث: المشاريع المستقبلية للميناء.....
54	خلاصة الفصل الثاني.....

الفهرس

57-56خاتمة العامة
60-57قائمة المراجع



يعتبر النقل بأنواعه واحد من ركائز التنمية الاقتصادية والتطور لأي دولة وبالتالي فإن تواجد نظام نقل فعال وبنيات تحتية حديثة يؤدي إلى تحقيق التنمية الاقتصادية والإنتاج على نطاق واسع . الجزائر تقع ضمن مجموعة الدول التي تحتاج لعملية الإنماء الاقتصادي ولها العديد من الموارد والإمكانيات التي يمكن استغلالها والاعتماد عليها لتحقيق النمو الاقتصادي المنشود ومن تلك الإمكانيات النقل البحري الذي يلعب دورا فعالا في تحقيق النمو الاقتصادي وذلك نسبة لما تمتلكه الجزائر من موقع جغرافي متميز يتمثل في إطلالته على البحر الأبيض المتوسط ومجاورتها لبعض الدول الأفريقية التي ليست لها منافذ بحرية. الجزائر من أوائل الدول التي امتلكت أسطولا تجاريا في المنطقة الأفريقية وقد لعب هذا الأسطول دورا مهما في خدمة الاقتصاد الجزائري و نموه في الفترات سابقة إلا أنه شهد تراجعا في الآونة الأخيرة مما انعكس على أداءه على الموانئ الجزائرية.

بناء على ما سبق يمكن طرح الإشكالية التالية :

ما هي أهمية النقل البحري وتأثيره على الموانئ الجزائرية؟

يندرج ضمن الإشكالية السابقة مجموعة من التساؤلات الفرعية كما يلي:

- ❖ ما هي البنية التحتية لقطاع النقل البحري في الجزائر؟
- ❖ ما هي العراقيل والمشاكل التي تواجهها الموانئ الجزائرية؟
- ❖ ما هي إستراتيجيات و محاور تطوير التي يواجهها قطاع النقل البحري في الجزائر؟
- ❖ ما مدى تأثير قطاع النقل البحري على أداء الموانئ الجزائرية ؟

فرضيات الدراسة:

تمثلت فرضيات الدراسة في النقاط التالية:

- ❖ الموانئ الجزائرية ودورها محليا ودوليا.
- ❖ تأثير أداء النقل البحري بالظروف السياسية والاقتصادية التي مرت بها الجزائر.
- ❖ التحديات التكنولوجية متسارعة في هذا المجال عائق أمام قطاع النقل البحري في الجزائر.



أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى:

- ❖ التعرف على مساهمة النقل البحري في تطوير الموانئ الجزائرية
- ❖ إبراز المعوقات و المشاكل التي تواجه النقل البحري في الجزائر
- ❖ اقتراح الحلول المنطقية و المقبولة التي تواجه قطاع النقل البحري في الجزائر.

أهمية الدراسة:

- ❖ الأهمية العلمية :إثراء الجانب المعرفي في هذا المجال وذلك لندرة الدراسات و الأبحاث في هذا الميدان سد الفجوة التي تركتها الدراسات السابقة فيما يتعلق بأثر النقل البحري في تطوير الموانئ الجزائرية والتحديات والمشاكل التي تواجهها.

مبررات اختيار الموضوع :

- ❖ اهتمامات الجمعيات المهنية والعلمية بالنقل البحري .
- ❖ الاطلاع على مدى أهمية النقل البحري و أثره في تطوير أداء الموانئ الجزائرية وخصوص بعد تطور بعد تطور قطاع النقل البحري.
- ❖ تماشي الموضوع مع طبيعة تخصص الطالبة وميولاته الشخصية.
- ❖ المساهمة في إثراء المكتبة الجزائرية بمثل هذه المواضيع.

حدود الدراسة:

يتم تحديد إطار الدراسة في العناصر الآتية :

- ❖ **حدود الموضوعية:** سيتم التركيز على أهم المفاهيم المتعلقة بالنقل البحري والموانئ الجزائرية، مشاكل ومعيات الموانئ واستراتيجيات المعتمدة من طرف الدولة الجزائرية، كما سنحاول التوصل إلى إبراز دور النقل البحري في تطوير الموانئ الجزائرية.

- ❖ **حدود الزمنية :** يمكن حصر الحدود الزمنية للبحث من جانبين الجانب النظري والذي نلتمسه من خلال تطور النقل البحري والموانئ الجزائرية، أما الجانب التطبيقي عندما سنتطرق إلى مكاميزمات

تسيير من 2018 إلى 2019.



❖ **حدود المكانية:** سيتم إسقاط الدراسة على إحدى المؤسسات الاقتصادية الجزائرية والمتمثلة في مؤسسة ميناء مستغانم.

المنهج المتبع:

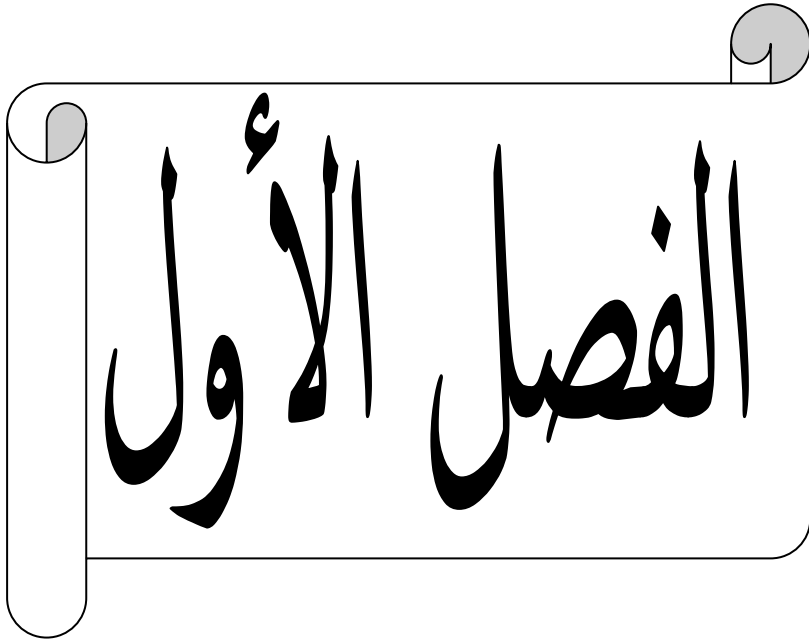
- ❖ المنهج المتبع في هذه الدراسة هو المنهج استقرائي وصفي.
- ❖ الفصل الأول: عموميات حول النقل البحري والموانئ الجزائرية
- ❖ المبحث الأول: عموميات حول النقل البحري
- ❖ المبحث الثاني: النقل البحري بالموانئ الجزائرية

تقسيمات البحث:

وقد عملنا على تقسيم هذه الدراسة إلى فصلين كما يلي:

الفصل الأول: عموميات حول النقل البحري والموانئ الجزائرية ، وذلك لإعطاء مفهوم عام عن النقل وأمناطه الذي يندرج فيه النقل البحري، الذي نسعى من خلال هذا الفصل معرفة نشأته وتطوره وخصائصه ومكوناته وأهميته وستتطرق أيضا للموانئ الجزائرية من خلال نشاطاتها ومشاكلها واستراتيجيات و محاور تطوير خدمة قطاع النقل البحري عليها من خلال تسييرها.

الفصل الثاني: دراسة حالة النقل البحري في مؤسسة ميناء مستغانم.



الفصل الأول

تمهيد:

شهد قطاع النقل تطور عبر الزمن وسجل فيه التاريخ أهم الأحداث التي لم تغير من مفهومه وإنما غير من وسائله وهياكله وفق أحداث التكنولوجيات السائدة في زمانها، والتي سيرت الحركة للإنسان بعد أن كان يعتمد على طاقته البدنية من قبل فقط.

ويعد النقل عموما والنقل البحري خصوصا أهم المؤشرات التي يتم الحكم بها على مدى تقديم البلد أو تخلفه لما يؤمنه من حركة وفعالية للاقتصاد والمجتمع.

يعد النقل البحري وسيلة هامة من وسائل النقل عامة والنقل الدولي بصفة خاصة وعلى هذا الأساس ارتأينا تقسيم هذا الفصل إلى عنصرتين:

❖ عموميات حول النقل البحري.

❖ النقل البحري بالموانئ الجزائرية.

المبحث الأول: عموميات حول النقل البحري

يعتبر النقل البحري من أهم أنواع النقل بصفة عامة ، والنقل الدولي بصفة خاصة، نظرا لانخفاض تكلفته مقارنة بوسائل النقل الدولي للبضائع والركاب الأخرى، كما أنه يكتسب أهمية خاصة في إنجاز عملية الإنماء الاقتصادي، ومن خلال هذا المبحث سنتطرق إلى معرفة نشأة وتطوير ومفهوم النقل البحري و كذا خصائص ومكوناته والأهمية الاقتصادية .

المطلب الأول: نشأة وتطوير ومفهوم النقل البحري

1- نشأة النقل البحري:

كانت عملية النقل وترحيل في بدايتها في العصور الأولى للإنسانية تعتمد أساسا على النقل بالدواب وكذلك النقل المائي عبر الأخشاب التي تطورت لمراكب تستخدم في البحار والأنهار ، وشوهد ذلك في الحضارات القديمة مثل الحضارة المصرية في بناء الأهرام ، و الإغريقية والرومانية ، فظل الإنسان يطور في وسائل الانتقال برا وبحرا إلى أن جاءت الثورة الصناعية وعهد النهضة وظهر مشتقات الطاقة كالفحم الحجري والبتروال والتي مثلت العمود الفقري لتطوير صناعة النقل عامة والنقل البحري خاصة.

ومن ثم ازداد النشاط الصناعي والزراعي وانتشر النشاط التجاري بشتى أنواعه مما قاد إلى زيادة الحاجة إلى النقل بشتى أنواعه وخاصة النقل البحري لما له من مميزات في عملية الازدهار الاقتصادي والتبادل التجاري ، فجاءت فكرة شق القنوات المائية مثل قناة مانشستر وليفربول لربط مناطق الفحم الحجري في بريطانيا¹ .

وأیضا بدأت الحاجة للانتشار البري عبر السكك الحديدية بظهور الحركات الاستعمارية في بداية القرن العشرين وأواخر القرن التاسع عشر الميلادي ، حيث تم مد شبكة السكة الحديد إلى جميع المستعمرات البريطانية لتساعد في نقل احتياجاتها من وإلى مناطق المستعمرات مثل سكك حديد السودان لنقل القطن إلى بريطانيا وغيرها من قنوات النقل التي أنشأها المستعمرون.

أصبحت السكك الحديدية أهم وسائل النقل وأفضلها آنذاك نسبة لوعورة المنطقة الإفريقية مع مراعاة قلة تكاليف النقل بها ومرونتها مقارنة بوسائل النقل الأخرى.

¹ - مصطفى أحمد حمد، اقتصاديات النقل في السودان ، جامعة السودان للعلوم و التكنولوجيا، السودان، 2008، ص 24.

وبعد ذلك جاء التفكير في إنشاء الطرق المعبدة وساهم ذلك في قيام المدن والمجتمعات الحضرية التي تعتمد أساسا على شبكة النقل بين مواقع الإنتاج المختلفة ، وربطها بالمناطق الأخرى ثم جاء عهد التكنولوجيا والتطور العلمي والتقني في جميع إشكال الصناعات ولم تكن صناعة النقل ببعيدة عن ذلك فحدث تطور كبير في إشكال وأنواع النقل المختلفة وخاصة النقل البحري حيث ظهرت سفن جديدة وطرق شحن وتفريغ حديثة وتطورت الموانئ تبعا لتطوير الأساطيل البحرية ، فلولا النقل لظل الإنسان على فطرته لا رابط بينه و بين الآخرين ولبقيت شعوب الأرض متصلة وقابضة قانعة في ديارها بما أنتجت فلا يتيسر لأي قطر أن ينتفع بخيرات بقية الأقطار.

ولذلك يؤدي النقل إلى تحقيق عدة فوائد منها:

❖ تقريب المسافات البعيدة واستغلال موارد المجتمعات وثرواتها على أحسن وجه ، فلولا النقل لكسدت الصناعية والتجارة وخربت البلدان وهجرها أهلها وعاد الإنسان إلى حياة البداوة واندثرت معالم الحضارة ، يضاف إلى ذلك أن التقدم الحديث وما طرا على العالم من إصلاح ونظام اثر توفير الوقت وعمل على تقليل المخاطر التي كان يتعرض لها النقل في الأزمنة السالفة خاصة النقل البحري الذي تبحر سفنه في عباب البحر لمسافات بعيدة واتجاهات مجهولة .

❖ تقاس مدينة الدول والمجتمعات اليوم من خلال ما وصلت إليه من تقدم في وسائل النقل والانتقال من حيث الانتشار ودقة النظم التي تسير عليها بمثابة الشرايين في جسم الإنسان.

❖ كذلك تعتبر طرق المواصلات والانتقال مؤشر التقدم الحياة الاقتصادية فإذا اضطربت حركتها وتوقفت لأصبح العالم في انقطاع لأوامره وتنافر لأومه وشعوبه وانخفاض في درجات انتفاعه بمقادير كبيرة من ثروة قد زادت عن حاجته وبفضل سهولة وسائل النقل أصبح العالم كالشبكة في ترابط مصالحه.

❖ تلعب تكلفة النقل دورا مهما في تحديد نفقات الإنتاج ويعبرها المنتجون والتجار أهمية كبيرة عند اختيار مواقع الصناعات والأماكن التجارية ، خاصة إذا كانت الموارد الأولية تكاليف نقلها مرتفعة ، لذلك تقوم الصناعات التي مدخلات إنتاجها الأولية ثقيلة ومنتجاتها ذات قيمة لحجمها حيث تواجد المواد الأولية.

تعد وسائل النقل المائي من أقدم الوسائل التي استخدمها الإنسان في نقل وتحريك احتياجاته، فلو راجعنا بالتاريخ للوراء، حيث الإنسان الأول ربما لأتخيل كيف اكتشف الإنسان البدائي الوسيلة الأولى في النقل المائي ، ذلك عندما وضع حيوان اصطاده فوق جدد شجرة عائم كانت تحمله المياه في اتجاه التيار فاستغل هذا الجذع وبعد ذلك قام بربط جذعين أو أكثر بجبل من لحاء الأشجار وهكذا استطاع الإنسان أن يستخدم الطبيعة من حوله ونجد أن هذا القارب

قد ظهر إلى الوجود واستعمله الإنسان لينقل عليه قبل استعمال الحيوانات لنقل الحمولات ، وقد استخدمت الأنهار وغيرها من المجاري المائية في النقل منذ زمن بعيد لهدوء مياهها وتحركها في اتجاه واحد بصورة بطيئة شبه منتظمة مما شجع الإنسان على ركوبها منذ قديم العصور وبأبسط الوسائل وأكبر جليل على ذلك ما جاء به المقرئزي في كتابه الخلط بان - مصرايم بن حاييم - أول من قام ببناء مركب بعد الطوفان الذي كان في عهد تنوح عليه السلام.

وكان ركوب البحر في العصور القديمة يشكل مغامرة غير محمودة العواقب لعدم معرفة خصائصه وامتداده النهائي فكان البحر عقبة في طريق تنقلات الإنسان آنذاك وبعد استخدام الأنهار والبحار في إطار ضيق انتقل الإنسان إلى مرحلة أخرى وهي ركوب المسطحات المائية الضخمة ذات الأعماق الكبيرة وما يعرف بالملاحة الساحلية والتي مكنته بعد ذلك من إتقان الفنون البحرية، التي أهلتها للانتقال إلى مرحلة الخروج إلى عرض البحار خاصة بعدما توافر للإنسان كل من الخبرة الكافية لبناء القوارب البحرية والحافز لركوب المسطحات المائية ممثلاً ذلك في التجارة وتبادل السلع والمعرفة الإنسانية ويشكل البحر الأحمر وخليج عدن والبحر الأبيض وبحار اليابان وجنوب شرق الصين والمحيط الهندي والنطاقات البحرية التي شهدت أولى الرحلات والتجارب الرائدة في مجال ركوب البحر واكتساب فنون الملاحة البحرية ، فهذه المسطحات تطل عليها الحضارات البشرية القديمة المثلة في مصر والصين والإغريق والرومان.¹

ويعد الخليفة معاوية بن أبي سفيان أول غازي بحري من المسلمين من خلال اهتمامه ببناء أسطول إسلامي من الأخشاب في لبنان على نمط سفن الروم التي غنمها المسلمون في فتح مصر ، ويرع العرب في علم الفلك والعلوم الرياضية ومعرفة النجوم التي اهتموا بها في رحلاتهم البحرية وكان لها عظيم الأثر وكبير الفضل في تقدمهم ملاحياً، كما برعوا في صناعة السفن ورسم الخرائط ومعرفة اتجاه الرياح ، مما مكنتهم من السيطرة على البحار والمحيطات بالصورة التي تخدم مصالحهم وتجارهم البحرية.

ويذكر بعض الباحثين أن نشاط العرب البحري امتد حتى المحيط الأطلسي 'بجر الظلام خلال القرن الحادي عشر الميلادي. أما اليوم فقد أصبحت البحار والمحيطات من أهم الطرق البحرية في مجال التجارة الدولية وتطورها وازدهارها وأصبحت السفن تعمل في مجال وتجد منافسة قوية من قبل وسائل أخرى تستخدم لنقل البضائع دولياً مثل المطارات وتنافسها كذلك النقل البري بنظام السكك الحديدية والشاحنات.

¹ - مصطفى أحمد حمد ، مرجع سبق ذكره، ص 120.

فالبحر والعمل عليه من خلال إقامة الموانئ أو امتلاك السفن يعد من مقومات التطور الاقتصادي والاجتماعي للدول ومازال صاحب الزيادة في تطوير التجارة الدولية حيث أن 78% من حجم البضائع المتداول في التجارة الدولية يتم عبر البحر¹.

2- تطور دور الموانئ:

كان يجب على الموانئ تطوير نفسها تنظيمياً و تكنولوجياً بما يتواءم مع التطورات المتلاحقة في صناعة النقل بالحاويات، فقد تأثر نظام الميناء التقليدي إلى حد بعيد بظهور نظام التحوية و التطورات المختلفة في نظام النقل لقرن بسفن الحاويات بحيث اعتباراً من تسعينات العشرين تغير دور الموانئ فلم يعد نشاطه مقتصرًا على النقل فقط إنما امتد إلى كل المنطقة المحيطة به ، و الذي يعتبر نقطة البدء في سلسلة النقل . لقد تطورت العديد من الموانئ التقليدية التي كانت مجرد مراكز للنقل تدريجياً في الخمسينات و الستينات إلى مراكز خدمات تجارية وصناعية تضيف في بعض الحالات قيمة إضافية كبيرة للبضائع التي تتداولها. و فيما يلي تصنيف لأنواع الموانئ الثلاث²:

أولاً: موانئ الجيل الأول والجيل الثاني :

❖ **الموانئ البحرية :** تعد الموانئ البحرية من أهم الدعائم التي تقوم عليها صناعة النقل البحري نظراً لدورها الهام في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن وتنوع تلك التسهيلات وفقاً لاختلاف الموانئ البحرية من حيث طبيعتها الجغرافية و كذا من حيث الوظائف المسندة إليها .

❖ **موانئ الجيل الأول الموانئ التقليدية:** تشمل موانئ الجيل الأول على الموانئ التقليدية التي تعمل كمراكز للنقل فقط، و ما زال هذا الجيل من الموانئ موجوداً حتى الآن و يمثل أغلبية موانئ البلدان النامية، و تتسم سياسة و إستراتيجية و اتجاه تطور موانئ هذا الجيل بأنها إستراتيجية محافظة تحصر مفهوم الميناء في دور ثابت محدود لا يتعدى نطاق أنشطة موانئ هذا الجيل على أنه مجرد نقطة وصل بين النقل الداخلي للبضائع و النقل البحري و لا يتوفر إلا على الحد الأدنى من الأنشطة المينائية مثل الشحن والتفريغ و بعض الخدمات المينائية و الملاحية وتركز الاستثمارات على البنية الأساسية للأرصعة دون اهتمام لما يحدث للسفن أو البضائع خارج منطقة الرصيف.

1 - مختار السويدي، اقتصاديات النقل البحري، الدار المصرية اللبنانية للطباعة، الطبعة الثالثة، مصر ، 2001، ص3.

2 - أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، مصر، 2008، ص 186.

❖ **موانئ الجيل الثاني الموانئ الصناعية:** ظهرت موانئ هذا الجيل في الستينات مع تزايد كمية المواد الخام التي تستوردها الدول الصناعية، و تسمى عادة بالموانئ الصناعية. تتسم سياسة وإستراتيجية و اتجاه تطوير موانئ هذا الجيل بالتوسعية، على أساس تصور عريض لدور الميناء وقدرته الإدارية و أن الموانئ ليست مجرد مراكز للنقل إنما هي مراكز صناعية و تجارية أيضا، ويتم صياغة سياسات الميناء و إصدار تشريعاته على هذا الأساس، كما وقد اتسع نطاق أنشطة موانئ هذا الجيل بحيث أنه إضافة إلى الشحن و التفريغ و الخدمات المينائية و الملاحية توسعت لتشمل الخدمات التجارية للبضائع وتقام المنشآت الصناعية داخل الميناء مما يؤدي إلى نمو و اتساع الميناء.

مقارنة بين موانئ الجيل الأول والجيل الثاني:

يختلف التنظيم في موانئ الجيل الثاني عن موانئ الجيل الأول في¹:

❖ **علاقات وثيقة مع شركاء موانئ الجيل الثاني في النقل و التجارة الذين شيدوا منشآت لتصنيع بضائعهم في منطقة الميناء.**

❖ **علاقات وثيقة بين الميناء و الإدارة المحلية التي يوجد في نطاقها لشدة اعتماد الميناء على المدينة المحيطة به فيما يتعلق بالأراضي المرافق والقوى العاملة وكذا شبكات الطرق الخاصة بالنقل البري. ت التكامل بين مختلف الأنشطة و الخدمات بالميناء لتزايد كمية البضائع والحاويات و سرعة دورانها عبر الميناء.**

❖ موانئ الجيل الثالث:

ظهرت موانئ هذا الجيل في الثمانينات ويعود السبب في ظهورها أساسا إلى انتشار التحوية و النقل الدولي متعدد الوسائط على نطاق واسع في جميع أنحاء العالم إزاء احتياجات التجارة الدولية.

تتسم سياسة و إستراتيجية تطوير موانئ هذا الجيل بالديناميكية على أساس اعتبار الموانئ عقدة ديناميكية في شبكة الإنتاج التوزيع الدولية، واستناداً لهذا المفهوم تغير سلوك إدارة هذا الجيل من الموانئ من مجرد عرض استاتيكي مرافق وخدمات الميناء إلى اهتمام و مشاركة فعالة في عملية التجارة العالمية بكاملها إن الأنشطة و الخدمات في موانئ الجيل الثالث تتسم بالتخصص و التنوع والتكامل وتنقسم الأنشطة. الخدمات التي تتوفر في هذه الموانئ إلى:

¹ - د أيمن النحراوي ، نفس المرجع أعلاه، ص 252.

- ❖ تقديم خدمات الميناء التقليدية : بالرغم من تطور الخدمات والأنشطة التي يقدمها الجيل الثالث من الموانئ إلا أنه ما زال يقدم الخدمات التقليدية لموانئ الجيلين الأول والثاني ولا تزال الخدمات تعتبر عنصراً أساسياً في أنشطة الموانئ مع تطوير أساليب تطويرها، بحيث أصبحت تقدم من خلال مفاهيم لوجستية ومراكز توزيع .
- ❖ الخدمات الصناعية والبيئية : و تتمثل في الأعمال الفنية مثل إصلاح وصيانة السفن و الخدمات الهندسية الأخرى، و تعتبر هذه الخدمات عنصراً هاماً في تكامل خدمات الميناء، وتوفير الضمان لمنظومة الإنتاج على الاستمرارية مما يعني خفض نسبة المخاطرة الاقتصادية للمعدات ووسائل النقل المختلفة.
- ❖ الخدمات الإدارية والتجارية : مع تعاظم حجم التجارة الدولية و ما نتج عنه من نقل كميات هائلة لنوعيات البضائع المختلفة على محاور نقل متعددة ما بين دول العالم، ولضمان انسياب حركة النقل بكل دقة فإن ذلك تطلب توفير خدمات إدارية على درجة عالية من الكفاءة سواء من الناحية الإجرائية الإدارية أو المعلوماتية، كما أنها لم تعد تعترف بالحدود الزمنية لأعمال الميناء فبعد أن كانت تعمل خلال أيام العمل الرسمية و خلال ساعات محدودة أصبحت الخدمة ممتدة 24 ساعة يوميا و مستمرة خلال أيام الأسبوع وبالتالي كان عاملا جاذبا للعملاء.

أهم السمات والملامح المطلوب توافرها في الموانئ البحرية الحديثة :

من أهم السمات والملامح المطلوب توافرها في الموانئ البحرية الحديثة حتى تكون قادرة على التعامل مع الأجيال الحديثة من السفن:

- ❖ توافر شبكة نقل داخلية متكاملة مع محاور النقل محلياً وإقليمياً من خلال شبكات الطرق البرية السكك الحديدية على أن تكون على درجة عالية من الكفاءة .
- ❖ توافر منظومات المعلومات المتطورة والتي تعتبر المحرك الرئيسي لمنظومة النقل الدولي المتعدد الوسائط.
- ❖ تلبية احتياجات وتوقعات مستخدمي الميناء بكفاءة عالية.
- ❖ توافر أنشطة القيمة المضافة و الخدمات اللوجستية.
- ❖ السرعة في أداء الخدمات بتكلفة اقتصادية.

❖ كفاءة الشبكة الرافدية و المحورية، بمعنى ربط الموانئ المحورية التي تستقبل سقن الحاويات العملاقة بخطوط ملاحية رافدية منتظمة الترددات للموانئ المجاورة و القريبة، لتوصيل الحاويات الخاصة بها في التوقيتات المحددة.¹

3- تعريف النقل البحري:

هنالك العديد من التعريفات للنقل البحري في الأدب الاقتصادي ، يتفق معظمها في أن النقل عملية متكاملة تشمل حركة السلع وعناصر الإنتاج مثل العمل ورأس المال . فقد عرف (Marshall) النقل على انه حركة الأفراد والأشياء من مكان إلى آخر ، وأوضح انه يمثل إحدى النشاطات الهامة في كل مرحلة من مراحل التطور الحضاري".
 إما (Bonavia) فقد أوضح انه يمثل جزء من البناء العام للظواهر الاقتصادية ووظيفته الأساسية هي المنفعة المكانية عن طريق نقل السلع والخدمات من المناطق التي تكون منفعتها الحدية فيها ضعيفة إلى مناطق أخرى تكون فيها منفعتها الحدية مرتفعة نسبيا.

❖ يعرف موربي صناعة النقل البحري بأنها الصناعة التي يرتبط عملها بالسفينة وتضم أصحاب المصالح ذات العلاقة بصناعة النقل البحري مثل ملاك السفن، الموانئ البحرية، البنوك البحرية، سماسرة السفن، التوكيلات الملاحية وشركات الشحن والتفريغ والتخزين².

❖ يعرف النقل البحري بأنه صناعة اقتصادية تعتمد على نظام تكنولوجي دقيق يتحدد فيه مستوى صناعة منتجات النقل ومستوى تشغيل هذه المنتجات كيفية إدارتها لتحقيق الفائدة العظمى لقطاعات الاقتصاد الأخرى.³

❖ يعبر عن النقل البحري بأنه نشاط بحري حيوي يسهم في تحريك المنقولات والركاب حول العالم.⁴

❖ يعرف نشاط النقل البحري بأنه: نشاطا إنتاجيا من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية "مكانية وزمنية" وذلك بنقلها من مكان لآخر، كما يعد نشاطا توزيعا نظرا لدوره الأساسي في عملية التبادل والتوزيع للسلع والخدمات على كافة المستويات المحلية والإقليمية والدولية .

1 - شريف ماهر ، اللوجستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، طبعة أولى ، سنة 2015، ص 234.

2 - محمد سليمان هدى، اقتصاديات النقل البحري، دار الجامعات المصرية، مصر ، 1998، ص 1.

3 - مصطفى أحمد حمد، مرجع سبق ذكره، ص 7.

4 - عثمان ابراهيم السيد، قضايا النقل في السودان، مركز دراسات الشرق الأوسط وإفريقيا، 2004، ص 24.

- ❖ ويمكن تعريف النقل البحري من خلال المحاور الرئيسية التي تسهم في تقديم خدمات النقل البحري وتشمل كل من السفينة وساحات بناءها والسماسة الذين يعملون في مجال تقديم خدمات النقل البحرية فضلا عن الموانئ وشركات الشحن والتفريغ وما يرتبط بنشاطها من نقل وتخزين إضافة إلى شركات التأمين البحري.
- ❖ يمكن التوسيع في تعريف النقل البحري ليشمل كافة الهيئات والمؤسسات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات النقل البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة.
- ❖ النقل هو تلك العملية التي تتولد من خلال ما يعرف بالمنفعة المكانية في الاقتصاد وهو عملية مهمة للإنتاج وعليه يقوم التبادل.

المطلب الثاني: خصائص ومكونات النقل البحري

1- خصائص النقل البحري:

- تتصف مشروعات الاستثمار في أنشطة قطاع النقل البحري بطبيعة خاصة تميزها عن غيرها في المشروعات الاستثمارية في الأنشطة الاقتصادية الأخرى، ويرجع ذلك إلى الطبيعة الخاصة التي تميزه، حيث أنه من الأنشطة التي تتأثر بدرجة كبيرة بعوامل الطبيعة (المناخ والبحر وغيره).
- ومن ثم فإن الاستثمارات الموجهة لهذا القطاع تتصف بالكثافة الرأسمالية التي تمكنها من تطوير قوة الطبيعة لخدمة الإنسان ، كما إنها تتطلب مشروعات ملاحية مكملية ودقيقة تضمن عملية الإبحار السليم لسفن النقل البحري المتنوعة، أضف إلى ذلك لابد من وجود موانئ قادرة على استيعاب حركة السفن ، فضلا عن التجهيزات اللازمة لعمليات الشحن والتفريغ والتأمين.
- فإن عدم وجود خدمات النقل البحري كما ونوعا من شأنه إن يخلق اختناقات في القطاعات الاقتصادية الأخرى التي تتعامل مع النقل البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة، مما يستدعي أهمية التقويم السليم والدقيق لطبيعة الاستثمارات في مجال النقل البحري تجنباً لتبديد رؤوس الأموال الصائلة وتعطيل القطاعات الإنتاجية في القطاعات الاقتصادية الأخرى التي تتأثر بدرجة كبيرة بالخدمات التي يقدمها هذا القطاع.
- مما سبق يمكن القول إن قطاع النقل البحري يتميز بخصائص محدودة وهي:

❖ ارتفاع تكاليف صناعة النقل البحري¹: توصف مشروعات خدمات النقل البحري باعتمادها على فنون إنتاجية ذات مستوى تكنولوجي رفيع وهذا يعتمد على كثافة رأسمالية عالية مقارنة بصناعة النقل الأخرى ، فمثلا السفينة وهي المحور الرئيسي في صناعة النقل البحري لا بد لها من مواصفات قياسية خاصة بما تمكنها من مواجهة عوامل تغير المادة المصنوعة منها ، نتيجة لوجودها في المياه بصفة مستمرة ، فضلا عن ضرورة توافر وسائل اتصال وكشف ذات كفاءة عالية ، نظرا لبقاء السفينة بعيدا عن اليابس لفترات زمنية طويلة ، وعلاوة على أهمية توافر أماكن للإعاشة والتخزين بمواصفات محددة وكل ذلك يسهم في زيادة تكلفة صناعة هذه السفينة، إضافة إلى ذلك هناك تكاليف الخدمات البحرية المكملة لعمل السفن من موانئ وشركات الشحن والتفريغ ووكلاءها والتأمين على النقل البحري وكل هذه المكونات لها تكلفتها التي تسهم هي الأخرى في رفع معدل تكلفة النقل البحري وصناعته.

❖ الاعتماد على استخدام التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري²: تعتمد صناعة النقل البحري في كافة مكوناتها على استخدام الفنون التكنولوجية الحديثة مما انعكس ذلك على تطوير بناء السفن وهيكلها وطرق عملها. فقد تطور النقل البحري بصورة متتابة للتطور الذي يحدث في الفنون التكنولوجية المتعلقة بعملية صناعة النقل البحري ، فيلاحظ ذلك إذا تتبع الإنسان مسيرة صناعة النقل البحري في مجال صناعة السفن وتطويرها حسب الأغراض المطلوبة مثل نقل النفط والسوائل والمواشي والبضائع وغيرها وكل هذا التطور يتبعه في إشكال الخدمات الملاحية ذات العلاقة وكذلك الموانئ وغيرها .

❖ النقل البحري صناعة دولية: تخضع صناعة النقل البحري لسيطرة بعض الدول الكبرى والشركات العالمية التي تعمل في مجال الخدمات الملاحية. وتتصف صناعة النقل البحري بأنها دولية غير خاضعة للمنافسة المتكافئة بين مختلف دول العالم، فتمتلك معظم الدول التي تطل على البحار سفنا لنقل البضائع وتستأجر ما يفيض عن حاجتها للدول الأخرى وينطبق نفس الأمر في جانب الموانئ البحرية.

وهذه الصناعة البحرية لا تخضع لمنافسة عادلة، حيث تسيطر عليها دول معينة مع شركات الملاحة سواء من حيث صناعة وبناء السفن أو امتلاك أسطول فضلا عن استحواذها على النصيب الأكبر من التجارة الدولية المنقولة بحرا.

1 - أحمد سليمان المشوخي، اقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر العربي للطباعة والنشر، الإسكندرية، 2003، ص115.

2 - بلال شاكر ياسين، مفاهيم النقل البحري، مطبعة الهلال، الكويت، 2001، ص56.

❖ طول العمر الافتراضي لمشروعات صناعة النقل البحري: تتصف مشروعات صناعة النقل البحري بطول عمرها الافتراضي، حيث أن حي نة تتراوح ما بين (25-30) عام. كما أن العمر الإنتاجي للموانئ البحرية والممرات الملاحية يصل إلى أكثر من مائة عام وهذا عكس مشروعات النقل الأخرى الجوي والبري بوسائله المتعددة.

وهذا الأمر يفرض على القائمين على أمر النقل عامة والنقل البحري بصفة خاصة الالتزام وإتباع الطرق العلمية في مجال النقل البحري والاستثمار فيه ، فالتخطيط السليم ودراسات الجدوى المتخصصة في هذا الجانب تجنّب المجتمعات إهدار مواردها وتقليل منافعها.

❖ خدمات صناعة النقل البحري غير قابلة للتخزين وتكلفتها غير قابلة للتجزئة: تتميز صناعة خدمات النقل البحري بعدم قابليتها للتخزين شأنها في ذلك شأن سائر خدمات قطاع النقل البحري، حيث تقديم الخدمة بصورة متتابعة ومستقلة من حيث الزمن وحيز النقل ، وتفسير ذلك أن السفينة تبحر في زمن معين من ميناء معين لتصل إلى ميناء آخر في زمن معين.

وعند حساب تكاليف صناعة النقل البحري يجب النظر إليها كاملة بصورة تمكن من حسابها لأنها تمثل تكاليف صناعة النقل البحري بكافة مكوناته.

❖ تعاطف أهمية الزمن وقيمة المعلومات في صناعة النقل البحري: تحتل قضية اختصار الزمن أهمية كبيرة في كفاءة خدمات النقل البحري وزيادة إنتاجيتها نسبة لزيادة الطلب عليها ، وهذا الأمر ينبغي أخذه في الحسبان عند دراسة وتقييم جدوى مشروعات تلك الصناعة والفنون الإنتاجية المستخدمة فيها . كما أن هذه الدراسة والتقييم لا بد أن يقوم على صناعة بيانات ومعلومات كافية وصحيحة تساعد على رسم الدراسة وتحديد القرار المتخذ بناء عليها.

فمن خصائص ومميزات صناعة النقل البحري أهمية اختصار الزمن الذي يعد عنصرا أساسيا في تحديد مدى كفاءة الخدمة المقدمة.

❖ ارتباط صناعة النقل البحري بالسياسة الخارجية للدول: معلوم أن نشاط النقل البحري مرتبط في كثير من جوانبه بالسياسة الخارجية للدولة والذي ينعكس أثرها على عملية التبادل التجاري في مجال السلع والخدمات، وبذلك تلعب السياسة الخارجية للدول ومواقفها من القضايا العالمية دورا كبيرا في عملية تنشيط هذا القطاع من خلال تبادل المصالح المشتركة ، حيث تتمكن الدولة من التصدير والاستيراد والتعامل مع كل

دول العالم وذلك بحكم علاقتها السياسية الجيدة ، التي تجعل الآخرين يطلبون خدماتها من استئجار للسفن أو الموانئ وغيره ذلك من الخدمات البحرية.

بإضافة إلى ما سبق فإن حسن العلاقات الخارجية يمكن الدولة من الحصول على أهم مقومات صناعة النقل البحري وهي رأس المال ومخبرات الإنتاج التي تتطلبها هذه الصناعة والتي تحتكرها دول معينة¹.

❖ **العمل على زيادة العرض السلعي:** ففي جانب العرض نجد أن النقل البحري له قدرة كبيرة على نقل آلاف الطنان من البضائع والسلع مصدرة كانت أم مستوردة وذلك خلال رحلة واحدة وبتكاليف اقل إذا ما قورنت بتكاليف وسائل النقل الأخرى. ويترتب على زيادة الكميات المعروضة من السلع والخدمات بالأسواق والأماكن التي تنقل إليها مع انخفاض في مستوى سعرها لوفرتها وانخفاض تكلفة نقلها مما يؤدي إلى زيادة الطلب عليها.

2- مكونات النقل البحري:

من المعلوم أن العمود الفقري لعملية النقل البحري هي السفينة التي تمثل أهم مكونات النقل البحري ، إلا أن هذا لا يعني أن الدول التي لا تملك سفنا لا تعد ضمن الدول التي تشارك في امتلاك صناعة النقل. بالإضافة إلى السفن "الوسائل الناقلة" هنالك العديد من المؤسسات والهيئات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات النقل البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة تتكامل جهودها مع بعضها وتداخل مصالحها وتشابك رؤاها بشأن صناعة النقل البحري وفيما يلي توضيح هذه الهيئات والدور الذي تقوم به.

❖ شركات الملاحة البحرية :

تعد من المكونات الأساسية لعملية صناعة النقل البحري ، وتختص هذه بنقل الحمولات المتاحة من الصادرات والواردات على الخطوط الملاحية المختلفة، يتنوع نشاطها وأوقد يقتصر فقط على نقل كل ما يلي : البترول ومشتقاته البضائع ، خدمات نقل الركاب وتشغيل العبارات بين الموانئ المتجاورة.²

يتم إنشاء هذه الشركات بغرض امتلاك أسطول يساهم في نقل التجارة الخارجية للدولة ، يمكن الاعتماد عليه والتغلب على حالات الحصار الاقتصادي أثناء الحرب أو حتى في الظروف العادية حيث يخلص الدول من الهيمنة والسيطرة والتحكم بواسطة دول أخرى.

¹ - عبد القاسم دانو، المؤسسات البحرية تاغي الأسس والمعايير، 2004، ص113.

² - مصطفى أحمد حمد، مرجع سبق ذكره، ص35.

وتختلف شركات الملاحة من حيث النشاط الذي تمارسه والذي يتوقف على نوعية السفن التي تمتلكها الشركة وتبعاً لذلك يكون نشاط شركات الملاحة.

ويقوم الأسطول البحري بربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك علماً بأن ثلاثة أرباع التجارة الدولية بالوزن وأكثر من 68% بالقيمة يتم نقلها بحراً مع مراعاة تكلفة النقل البحري مازالت أرخص من غيرها.

وبذلك تسعى حكومات الدول المتقدمة والنامية للتوسيع في امتلاك الأساطيل التجارية، حيث تضع القوانين والتشريعات التي بموجبها يمكن للشاحنين الوطنيين من استخدام جزء من حمولتها، أو تقدم منح مالية للأساطيل التي تعمل تحت حماية الصناعات الناشئة.

إن وجود هذا النوع من الشركات يعتبر ذو أهمية قصوى لاقتصاديات الدول عامة والبلدان النامية خاصة لان الاعتماد على النقل البحري الوطني يعتبر احد مطالب تحقيق الاستقلال الاقتصادي والسياسي.

❖ الموانئ البحرية:

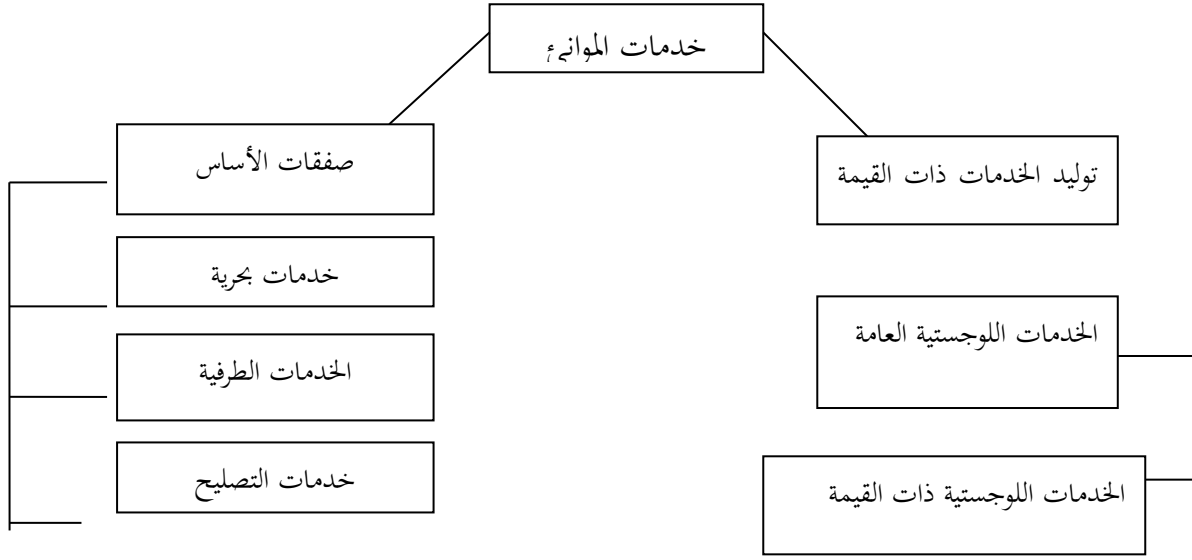
تعد الموانئ البحرية من أهم الدعامات التي تقوم عليها صناعة النقل البحري نظراً لدورها العظيم في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن، فهي حلقة هامة في سلسلة النقل المتكامل أو النقل المخترق أو النقل متعدد الوسائط، حيث تربط الموانئ بين التجارة الخارجية المنقولة بحراً والمنقولة براً.¹

والنقل المخترق يهدف إلى تقليل تكلفة النقل الفعلية والتي تشمل النقل بالسفن من خلال إيجارها وأثناء إيجارها وأثناء مكوثها بالموانئ إضافة للنقل البري وذلك على أساس أن تكون فترة مكوث السفن بالموانئ أقل، ما يكون لما له من آثار على ميزان المدفوعات من حيث غرامة التأخير التي يدفعها الميناء للسفن الأجنبية وكذلك سرعة تداول البضائع بالميناء، ويؤثر ذلك على تنفيذ خطط التنمية الاقتصادية.

وبعني هذا أن الموانئ البحرية تؤثر على معدلات النمو الاقتصادي وعلى القيمة المضافة وعلى ميزان المدفوعات كما تؤثر على العمالة. وتتعدد وتنوع التسهيلات التي تقدمها الموانئ البحرية حسب نوعية وطبيعة الموانئ والوظائف التي تؤديها إتجاه النقل البحري.

¹ - محسن جابر عبدو، الأثر الاقتصادي للنقل البحري، دار وجيدة للنشر، عمان، 2002، ص 110.

الشكل رقم (I-01): الأنشطة الرئيسية للموانئ البحرية حسب البنك العالمي



Source: intégration et concurrence entre le transport et les activités logistique, OCDE , Forum Internation des Transports, Table ronde .146.p78.

أنواع الموانئ من حيث طبيعتها الجغرافية:

تنقسم الموانئ من حيث طبيعتها الجغرافية إلى:

- ❖ **موانئ طبيعية (Natural ports):** وهي التي تصلح لإعمال الملاحة البحرية دون تدخل أو إجراء أي تعديلات صناعية كبيرة عليها ، حيث تخضع في وجودها للعوامل الطبيعية وتكون على سواحل البحار أو الأنهار وقد تتوفر لها الحماية بواسطة الجدر والشعب المرجانية.
- ❖ **موانئ شبه طبيعية (semiNaturalports):** يتطلب قيامها في احد المواقع المختارة ضرورة إجراء بعض الإعدادات والإنشاءات حتى تكون مهيأة للقيام بالأعمال الملاحية .
- ❖ **موانئ صناعية (artificiel ports):** يتطلب قيام مثل هذه الموانئ توفير الحواجز الصناعية لتحديد المواقع الملائمة التي يتم اختيارها لإقامة الميناء الصناعي وتجهئته لتأدية خدمات الملاحة البحرية.

الموانئ من حيث طبيعة الوظائف والخدمات التي تقدمها:

❖ **الموانئ التجارية (commercial ports):** وهي مجهزة بالتسهيلات اللازمة لعمليات المناولة والتخزين وتسد لها مهمة تقديم خدمات التحرك الملاحي والتجاري للسفن التجارية، ومن ثم تقوم بمهمة الشحن والتفريغ وتزويد السفن باحتياجاتها من الوقود والمواد الغذائية.

❖ **موانئ النفط (oil ports):** تحتوى على شبكة أنابيب لنقل البترول من حقول اكتشافه أو معامل تكريره إلى الأرصفة كما تقوم بمهمة ضخ البترول إلى ناقلات النفط مباشرة ويتطلب ذلك تزويد هذه الموانئ بمحطات الضخ اللازمة .

❖ **شركات الشحن والتفريغ:** يتنوع نشاطها ويتعدد بين الشحن والتفريغ والنقل والتخزين من خلال قيامها بعدة مهام تتمثل في¹:

❖ القيام بعمليات الشحن والتفريغ للبضائع المختلفة من صادرات وواردات نقل البضائع من المخازن التي تكون خارج المنطقة الجمركية إلى الأرصفة تمهيدا لشحنها على سفن الصادر أو العكس أي نقل البضائع من داخل المنطقة الجمركية إلى الساحات المختلفة خارج المنطقة الجمركية وأداء المهام الجمركية لهذه البضائع.

❖ تقديم كافة التسهيلات المرتبطة بعمليات الشحن والتفريغ مثل إيجار الوحدات البحرية للغير وتأجير معدات الشحن للسفن.

❖ ترسانة بناء وإصلاح السفن: تعد هذه الهيئة من المكونات الضرورية لدفع حركة صناعة النقل البحري حيث تسهم في الحفاظ على الطاقة الإنتاجية للسفن وضمان استمرارية أداء مهامها في نقل الحمولات المختلفة حيث يتنوع بين بناء السفن بنوعيتها الخدمية والتجارية وبذلك تضيف الرسالة البحرية سفنا جديدة للأسطول البحري.

وتلعب كذلك دورا مهما في صناعة النقل البحري من خلال إصلاح السفن والمهام العائمة مثل اللنشات والقاطرات إلى جانب بناء السفن الحربية وسفن الصيد والأبحاث، فضلا عن إعداد الدراسات الأولية والتصميمات التنفيذية وعمليات التصنيع وإجراء التجارب الأولية للتشغيل.

¹ - د سميرة إبراهيم محمد أيوب، اقتصاديات النقل، الدار الجامعية مصر، 2003، ص 44.

❖ **مشروعات توريد المعدات البحرية:** تختص هذه المؤسسات بتقديم الخدمات البحرية مثل تزويد السفن الوطنية والأجنبية باحتياجاتها وكذلك

توفير خدمات الصيانة والنظافة والتجهيزات اللازمة للسفن وإمدادها بقطع الغيار و الأجهزة اللازمة.

❖ **مشروعات التوكيلات الملاحية:** تؤدي بعض المهام التي تساهم في صناعة النقل البحري وهي التي تؤديها

القيام بدور الوكيل عن أصحاب السفن الأجنبية وتجهيز كل ما يلزمها قبل وصولها إلى الميناء أو بعد الوصول .
تولى مهمة تنفيذ كافة الإجراءات القانونية الخاصة بالسفن الأجنبية وذلك لدى السلطات المحلية باعتبار أن تلك الشركات تمثل السفن الأجنبية فتقوم بتنفيذ كافة المهام والتعليمات الخاصة بدخول ومغادرة السفن للميناء. حجز التذاكر للمسافرين على متن تلك السفن وشحن البضائع التي يتم تصديرها وذلك وفقا لحجم وسعة الفراغات الموجودة بالسفن كما يقومون باستلام البضائع الواردة وتحصيل المستحقات الخاصة بالملاك.

المطلب الثالث: أهمية النقل البحري

يعد النقل البحري وسيلة هامة من وسائل النقل عامة و النقل الدولي خاصة، حيث له العديد من المميزات التي أكسبته أهمية اقتصادية كبيرة فبجانب إسهامه في انتساب حركة البضائع و الركاب نجده يلعب دورا أساسيا في تحقيق عملية الانماء الاقتصادي للدول التي تحظى بتوافر المقومات الطبيعية والاقتصادية اللازمة لممارسة نشاط النقل البحري، ويرتبط النقل البحري بحركة التجارة الخارجية بعلاقة تبادلية وثيقة لأنه يمثل الركيزة الأساسية والقاعدة التحتية لتنمية وتطوير الصادرات والواردات بين مختلف الدول، و عليه فكلما تطورت و تحسنت وسائل النقل وموانئ الشحن والتفريغ ازدادت حركة التبادل التجاري بين دول العالم المختلفة، وتهيأ لها المزيد من الانتشار وإيجاد منافذ و أسواق جديدة.

ويمكن اختصار جزء من أهمية النقل البحري في النقاط التالية¹ :

❖ إن نشاط النقل البحري يعد نشاطا مكملا لنشاط القطاعات الاقتصادية الأخرى (الصناعي

والزراعي والسياحي) فهو الذي يمدها بمدخلاتها اللازمة كما يساهم بنقل مخرجاتها إلى الأسواق

العالمية .

¹ - سميرة إبراهيم أيوب، مرجع سبق ذكره، ص 37.

- ❖ يتفاوت تأثير نشاط النقل البحري بين الدول وفقا لمدى قدرتها على امتلاك أسطول تجاري وطني يساهم في توفير جانب كبير من العملات الأجنبية لخزينة الدولة و التي تستنزفها نفقات الشحن والتفريغ و التأمين وغيرها من الخدمات البحرية المتعلقة بالنقل البحري.
- ❖ توفير و تحقيق إيرادات ضخمة للدول التي تمتلك الأساطيل أو الموانئ إذا تم استغلال هذه القدرات باستخدامها بكفاءة عالية أو من خلال إيجارها للدول الأخرى.
- ❖ تعد صناعة النقل البحري من المحاور الأساسية لتوطين الصناعات الأخرى وتحديد مواقع الإنتاج ومراكز التوزيع، حيث تلعب دورا مباشرا في تحديد قيمة السلع والخدمات، في جانبي العرض والطلب، فتأثيرها على الطلب لا يقتصر على خلق المنفعة المكانية فقط و إنما يتعداه إلى التأثير على حجم الطلب الكلي من خلال سعر السلعة أما تأثير النقل البحري على جانب العرض فيتضح من خلال تعدد أنواع السلع المعروضة في الأسواق وزيادة كمياتها عن نقلها بحرا وبأحجام كبيرة وتكاليف منخفضة إذا ما قورنت بوسائل النقل الأخرى.
- ❖ المساهمة في زيادة معدلات التكوين الرأسمالي المادي و البشري حيث تعمل خدمات النقل البحري على تسهيل عملية انتقال المعرفة التكنولوجية التي تسهم بدورها في رفع معدلات النمو الاقتصادي مما يرفع الطاقة الإنتاجية التي تعد من محددات التنمية الاقتصادية.
- ❖ تحسين مركز ميزان المدفوعات من خلال زيادة طاقة الدولة التصديرية وتحقيق مزيد من العملات الأجنبية للخزينة العامة بجانب توفير الواردات من السلع التي يوجه جانب كبير منها إلى الصناعات التي تخصص في إنتاج الصادرات من جهة وتوفير بدائل الواردات من جهة أخرى .
- ❖ القدرة على تحقيق التكامل الخلفي بتوفير مستلزمات الإنتاج والأنشطة الاقتصادية أو بتوسيع نطاق الأسواق القائمة و خلق أسواق و منافذ توزيع جديدة للمنتجات النهائية .
- ❖ أثر النقل على الصادرات والواردات إن وجود سفن وطنية تعمل في خطوط الملاحة المعينة يعمل على تشجيع و تنمية الصادرات، إذ أن كفاءة نشاط الصادرات لا يتوقف على تقديم صادر جديد، وعلى سياسة تسويقية ناجحة و إنما يتوج هذا العمل بتوافر خدمات ملاحية متقدمة تساهم في رفع معدلات الأداء المستهدف. أضف إلى ذلك فإن تأمين حركة الصادرات والواردات أثناء فترة الحروب يعتمد بصورة كبيرة على مدى توفر خدمات النقل البحري الوطني، والدليل أن الدول

المشاركة في الحرب العالمية الثانية استخدمت أساطيلها التجارية لعملية إمداد الجيوش وترتب على ذلك انخفاض كمية السفن العاملة في مجال نقل التجارة مما أثر سلبا على حجم التجارة الخارجية في بعض الدول نسبة إلى ارتفاع تكاليف النقل البحري مثل الأرجنتين انكمش نشاطها التجاري الخارجي بنسبة 60% خلال الحرب العالمية الثانية أثناء الصراع العربي الإسرائيلي سنة 1973 رفضت السفن التفرغ في ميناء الإسكندرية باعتبارها منطقة حرب و بذلك تتأثر عملية الصادرات و الواردات بعدم الاستقرار الأمني.

المبحث الثاني: النقل البحري في الجزائر

تمثل الموانئ البحرية الجزائرية أحد أهم عناصر صناعة النقل البحري، إذ أنها تمثل البوابات المجهزة لتقديم التسهيلات البحرية للسفن من جهة البحر والتسهيلات البرية لوسائل النقل الأخرى من جانب البر ، حيث سنتطرق من خلال هذا المبحث إلى تعريف الموانئ الجزائرية ونشاطاتها وكذا المشاكل والمعوقات التي تواجهها وإلى أهم استراتيجيات و محاور تطوير الموانئ الجزائرية لهذا القطاع في الجزائر.

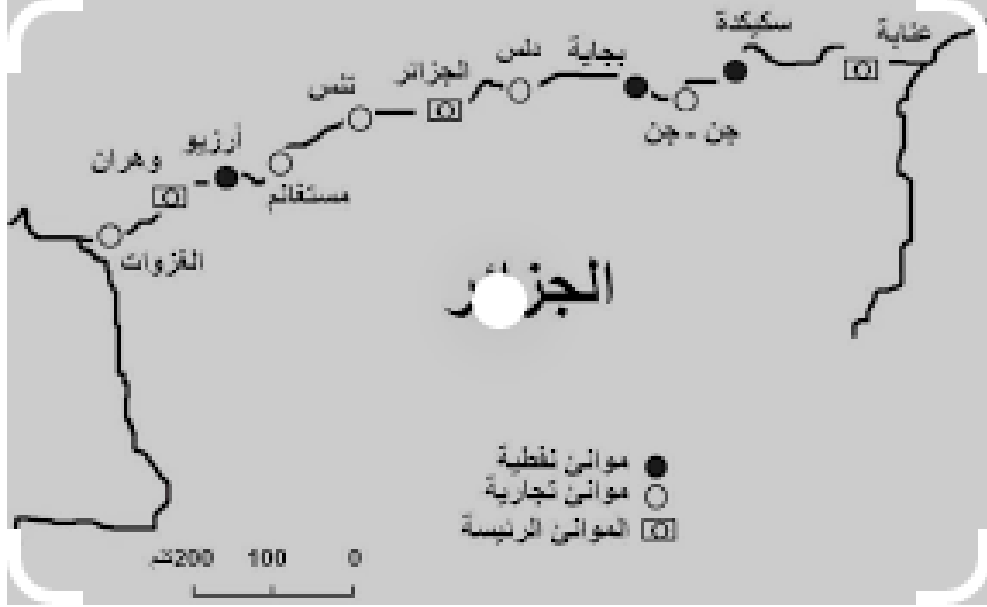
المطلب الأول : الموانئ الجزائرية ونشاطاتها

يبلغ عدد الموانئ الجزائرية 11 ميناء من الحجم الصغير والمتوسط " أنظر الشكل (I-02)" ويصل حجم مبادلاتها التجارية الإجمالي إلى 30 مليون طن وتخدم 95% التجارة الخارجية ، مما يدل على أهمية الموانئ كعامل حيوي في الاقتصاد الجزائري.

وتهدف هذه الدراسة إلى تحديد دور الموانئ الجزائرية في الحياة الاقتصادية ومعرفة مستوى أدائها ، والذي تتحكم فيه عدة عوامل مترابطة فيما بينها كالبيئة التحتية والتجهيزات والمعدات، ومدى كفاءة الأسطول الجزائري ، وكذا التسيير الإداري إضافة إلى إلقاء الضوء على الصعوبات والمشاكل التي تعاني منها الموانئ. واعتبارا من أن الميناء يمثل عقدة في شبكة مكونة من الظهير والوجهة التصديرية سنحاول معرفة انعكاسات التسيير الحالي للموانئ على هذه المكونات الثلاث.

وإذا كانت نشأة الموانئ ترتبط بجمالية الموقع والموضع الذي يفترض أن يكون مؤهلا طبيعيا لاستقباله ، فإن الموانئ الجزائرية تجمع بينها خاصية جغرافية واحدة ، وهي وقوعها في مواضع متشابهة مكونة أساسا من خلي محمي من الرياح والعواصف الشمالية الغربية السائدة بواسطة رأس بحري مرتفع وموجه نحو الشمال أو الشمال الشرقي.

الشكل (I-02): خريطة توزيع الموانئ التجارية الجزائرية



مصدر: فاطمة الزهراء، محمد شريف، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد السابع 2009 ص 167.

من خريطة التوزيع للموانئ التجارية الجزائرية الموضحة في "الشكل" رقم (I-02) يمكن تقسيم هذه الموانئ حسب نشاطها وحجمها إلى ثلاث أنواع تتمثل في :

أولاً : الموانئ الرئيسية : وتتمثل في كل من ميناء الجزائر ، ميناء عنابة و ميناء وهران.

❖ ميناء الجزائر :

من أهم الموانئ التجارية في الجزائر حيث يقع في مدينة الجزائر العاصمة على شاطئ البحر الأبيض المتوسط تأسس منذ العهد الفنيقي وأعيد بناؤه عام 1953 م تتم إدارته من قبل المؤسسة الوطنية للنقل البحري والشركة الجزائرية للملاحة ، يمتد مسافة عشرة أميال على طول خليج الجزائر و يحتوي ميناء على خمسة سدود اصطناعية يبلغ طولها ستة كيلومترات ومكسر الأمواج بطول 2,6 كيلومتر موازي لساحل تقدر المساحة الإجمالية لميناء الجزائر بحوالي 28 هكتار منها 5 هكتارات مغطاة ، كما يحتوي على 3 أحواض تقدر مساحتها ب 184 هكتار وأرصفتها بمجموع طولها 8609 م ، ويقدر عرض المدخل الشمالي ب 176م بعمق 22م ، أما المدخل الجنوبي فيقدر عرضه ب 240م وعمق

16م، ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدرة 350000 مسافر في السنة وصومعة للحبوب سعتها 30000 طن بالإضافة إلى حوضين جافين واحد من الحجم الكبير طوله 136م وعرضه 18,5م وعمقه 8م والثاني من الحجم الصغير بطول 74م وعرضه 15,5م وعمقه 5م ، أما محطة الحاويات التي تم استلامه سنة 1998 فتتمتد على حوالي 17 هكتار من الأرض المسطحة ذات قدرة استيعاب تقدر ب 6200 حاوية نمطية على ثلاث مستويات بجانب طريق السكك الحديدية مع إمكانية الولوج إلى الطريق السريع من الجهة الشرقية ، كما تحتوي على ماسح للحاويات (سكانير) يحتوي ميناء على أكثر من ألف متر من أرصفة الحاويات و682 مترا من الأرصفة المخصصة للإصلاحات البحرية و610 مترا من أرصفة المنتجات النفطية و 577 مترا لأسطول الصيد وكذلك أرصفة أخرى متخصصة في الحبوب و الحاويات ¹.

❖ ميناء عنابة :

ميناء تجاري وصناعي هام يقع في مدينة عنابة عند مصب نهر سيبوس في شمال شرق الجزائر بالقرب من الحدود مع تونس تم إعادة استقلال الجزائر عام 1962 م تقدر المساحة الإجمالية لميناء عنابة بحوالي 89 هكتار منها 7 هكتارات مغطاة ، كما يحتوي على ثلاث أحواض تقدر مساحتها ب 104 هكتار و أرصفة مجموع طولها 3455م، ويقدر عرض المدخل الأمامي ب 245م بعمق 13,5م. أما مدخل الحوض الكبير فيقدر عرضه ب 250م وعمق 12,5م ، ويقدر عرض الحوض الصغير ب 183م وعمق 12,5م ، ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدرة 30000 مسافر في السنة وصومعة للحبوب سعتها 16000 طن بالإضافة إلى محطة الحاويات التي تم استلامها سنة 1997 والتي تغطي مساحة حوالي 10 هكتار ، ويقع عند تقاطع الطرق الرئيسية فو يربط شبكات من الطرق السريعة وشبكة السكك الحديدية الوطنية. وعلى وجه التحديد عن طريق خط سكة حديد مكهرب على مناجم الحديد والصلب بالونزة ، كما أن المطار الدولي رابح بيطاط لعنابة يقع على بعد 11 كلم فقط من الميناء و يتميز بقربه من الأراضي الزراعية والمناجم حيث يعتبر ميناء عنابة المصدر الرئيسي للمعادن في الجزائر يربطه مع باقي مدن الجزائر شبكة من الطرق والسكك الحديدية تشمل الصناعات الرئيسية في ميناء عنابة أعمال الألمنيوم ومجمع الحديد والصلب ومحلات السيارات ومصنع للأسمدة.

¹ - الموقع الإلكتروني الموانئ-التجارية-في-الجزائر / <https://tjjaratuna.com>

❖ ميناء وهران :

يقع ميناء وهران على بعد 4 كلم غرب الجزائر العاصمة بالشمال الغربي لعين الترك تقدر المساحة الجافة فيه ب 160000م و 15 مخزن ذات مساحة قدرها 26000م ومحطة للحاويات تقدر مساحتها ب 110000م ذات قدرة استيعاب 24200 حاوية ، وحظيرة للجر مساحتها 23000م وحظيرة للمركبات الخفيفة مساحتها 5000م منها 3000م مغطاة وصوامع للحبوب واحدة ذات سعة تقدر ب 30000 طن والأخرى تقدر ب 10000 طن ومحطة للميناء ذات قدرة 4500 عملية في اليوم (عمليات التحميل والتفريغ متزامنة) ، ومحطة للسكة الحديدية خاصة بنقل الحبوب والطاقة ، ويمكنها التعامل مع ثلاث قطارات يوميا.

ثانيا : الموانئ النفطية : وتتمثل في كل من ميناء أرزيو ، ميناء سكيكدة وميناء بجاية .

❖ ميناء أرزيو:

تقدر المساحة الإجمالية لميناء أرزيو بحوالي 24 هكتار منها 1هكتار مغطى ، كما يحتوي على ثلاث أحواض تقدر مساحتها ب 153 هكتار وأرصفتها مجموع طولها 1730م ، ويقدر عرض المدخل الوحيد لميناء أرزيو ب 400م بعمق 20م ، ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في صومعة للإسمنت سعتها 1800 طن بالإضافة إلى محطة لتفريغ الصنابير (النفائيات) سعتها 6000م.

❖ ميناء سكيكدة :

واحد من الموانئ التجارية في الجزائر حيث يقع بالقرب من مصب وادي الصفصاف في خليج ستورا على ساحل الأبيض المتوسط شمال شرق الجزائر تأسس عام 1838م تم إعادة تجديده و توسيعه علم 1972م ،تقدر المساحة الإجمالية لميناء سكيكدة بحوالي 51 هكتار منها 17 هكتار مغطاة ، كما يحتوي على حوضين إثنين تقدر مساحتهما ب 43,3 هكتار وأرصفتها مجموع طولها 1860م ، ويقدر عرض المدخل الوحيد لميناء سكيكدة ب 120م بعمق 15م ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدرة 12000 مسافر في السنة وصومعة للحبوب سعتها 20000 طن ، كما يعتبر ميناء سكيكدة ثالث ميناء تجاري في الجزائر من حيث الأهمية والازدحام فهو يحتوي على ميناء للبتروكيماويات كذلك تصل إليه خطوط أنابيب الغاز الطبيعي و يعد منفذا للنفط من حقول حاسي مسعود و تزدهر فيه مصانع الغاز المسال و معامل تكرير النفط كما يحتوي على ميناء الصيد السردين وشركات التعليب كما

يعالج ميناء سكيكدة سنويا أكثر من 2.2 مليون طن من البضائع ، حيث نكون موزعة بين محروقات ومنتجات معدنية ومواد غذائية كذلك مواد البناء ومواد كيميائية.¹

❖ ميناء بجاية :

ثاني أهم ميناء تجاري في الجزائر يعود تاريخها للعصور القديمة وقد بني الميناء الحديث مند عام 1870 م و في عام 1987م تم إعادة تجديده وبناء البنية التحتية له يقع الميناء في مدينة بجاية على ساحل البحر الأبيض المتوسط في شمال شرق الجزائر عند مصب نادي صومام يتبع إداريا لمؤسسة ميناء بجاية قدر المساحة الإجمالية لميناء بجاية بحوالي 44 هكتار مغطاة ، كما يحتوي على ثلاث أحواض تقدر مساحتها ب 156 هكتار وأرصفة مجموع طولها 2200م ، ويقدر عرض المدخل الشمالي ب 120م بعمق 13م ، أما المدخل الجنوبي الشرقي فيقدر عرضه ب 330م وعمق 15م ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدرة 45000 مسافر في السنة وصومعة للحبوب خاصة ب وسعتها 30000 طن وصومعة أخرى للحبوب خاصة ب « CIVITAL » سعتها 120000 طن بالإضافة إلى قاعدة عامة بقدرة 15000 طن.

ثالثا : الموانئ التجارية الأخرى : وتتمثل في كل من ميناء جن حن ، ميناء مستغانم ، ميناء الغزوات وميناء تنس.

❖ ميناء جن حن :

تقدر المساحة الإجمالية لميناء جن حن بحوالي 104 هكتار منها 01 هكتار مغطى ، كما يحتوي على حوض واحد 01 تقدر مساحته ب 180 هكتار وأرصفة مجموع طولها 1995م، ويقدر عرض المدخل الشمالي الغربي ب 560م بعمق 18,8م، كما يحتوي على شبكة سكك حديدية طولها 23 كلم أما محطة الحاويات التي تم استلامها سنة 1998 فتمتد على حوالي 65 هكتار بقدرة استيعاب تقدر ب 6200 حاوية نمطية على ثلاث مستويات كما تحتوي على ماسح للحاويات (سكانير).

❖ ميناء مستغانم :

تقدر المساحة الإجمالية لميناء مستغانم بحوالي 68 هكتار منها 02 مغطاة ، كما يحتوي على حوضين اثنين 02 تقدر مساحة أحدهما ب، 14 هكتار بعمق يتراوح بين 6,77م إلى 8,17م وتقدر مساحة الآخر ب 16 هكتار بعمق يتراوح بين 6,95م إلى 8,22م وأرصفة مجموع طولها 1995م ويقدر عرض المدخل الشمالي الغربي 100م بعمق 12م ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في المحطة للبيتومين بقدرة 4700 طن وصومعة للحبوب سعتها 30000 طن.

¹ - الموقع الإلكتروني للموانئ-التجارية-في-الجزائر / <https://tजारatuna.com>

❖ ميناء الغزوات :

تقدر المساحة الإجمالية لميناء الغزوات بحوالي 24 هكتار منها هكتار واحد 01 مغطى وأحواض تقدر مساحتها ب 153 هكتار وأرصفة مجموع طولها 1730م ، ويقدر عرض المدخل الوحيد لميناء الغزوات ب 400م بعمق 20م ، ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في صومعة للحبوب سعتها 1800طن بالإضافة إلى محطة لتفريغ النفايات سعتها 6000م.

❖ ميناء تنس :

تقدر المساحة الإجمالية لميناء تنس بحوالي 75 هكتار ، كما يحتوي على حوض واحد تقدر مساحته ب 17 هكتار وأرصفة مجموع طولها 4200م ، ويقدر عرض المدخل الغربي لميناء تنس ب 180م بعمق 14م، أما المدخل الشرقي فيقدر عرضه ب 130م بعمق 12م ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في صومعة للحبوب سعتها 5500 طن بالإضافة إلى جسر للوزن بحمولة 50 طن.

ومن بين الموانئ الناشطة في غرب الجزائر ميناء الغزوات الذي يفتح الباب واسعا لكل أنواع التعاملات التجارية البيئية ، وهو ما يعطي فرصا لاستقطاب التجار والمتعاملين وبحسب فوزي غلوسي فإن الميناء يستقبل كل أنواع السلع لاسيما الخضر والفواكه واللحوم التي أصبحت متميزا فيها ، خاصة وأنه يوفر السرعة والفعالية لجميع الأطراف المتعاملة عبر الميناء.

المطلب الثاني : مشاكل ومعوقات الموانئ الجزائرية.

أولا: مشاكل الموانئ الجزائرية

ركزت الجزائر استثماراتها في الموانئ النفطية، وهي موانئ متخصصة لا تخدم إلا قطاعا محددًا من اقتصاد الدولة، أما باقي الموانئ التجارية فبقيت تشكو من تأخر كبير وتعاني من مشاكل عدة:¹

❖ موانئ من الجيل الأول : موانئ جزائرية قديمة من الجيل الأول وهي بالتالي لا تمثل سوى نقاط انقطاع

الحمولة " تنتهي عندها حمولة المواد المعدة للشحن والتفريغ .

1 - د يوسف رشيد، "لوجستيك النقل البحري للبضائع" حالة الجزائر"، مجلة دفاتر بوادكس ، سبتمبر

ولقد اكتفت السلطات العمومية في الجزائر بتسيير هذا الإرث الذي يعود إلى الفترة الاستعمارية، دون إدخال أية تعديلات عليها، أو على بنيتها التي تتكون بشكل عام من أحواض صغيرة وضيقة، وسقائف ومخازن قريبة من بعضها البعض، وأرصفتة تفصل بينها حواجز ضيقة، وإذا لم تكن هذا المواصفات تطرح أية مشاكل في الماضي بالنسبة لخدمة المبادلات، عندما كانت السفن أصغر وطريقة شحن البضائع أبسط، فإنها اليوم لم تعد تتماشى والمتطلبات المستجدة والناجمة عن التطور الكبير الذي شهده مجال النقل البحري، فالسفن أكبر وبمواصفات علمية محددة، وهذا ما حتم على المتعاملين مع الموانئ الجزائرية استخدام السفن الصغيرة 60 % منها تتراوح حمولتها بين 2000 و 10000 طن وزن ثقيل، وهي بالتالي سفن غير اقتصادية إذ أنها تحول دون استفادة المصدرين الجزائريين من الفرص التي تقدمها موانئ الشحن ، حيث تفرض عليهم أسعار شحن مرتفعة، أما بالنسبة للعمق النظري في الموانئ الجزائرية فإنه يتقلص باستمرار بسبب تكسب الطهي والرمال نتيجة لعدم تعرضها لعمليات التطهير والكسح منذ 20 سنة، مما يؤثر على عملية رسو السفن بها، وقد تضطر السفن كبيرة الحمولة والتي لا تتمكن من الرسو في الميناء بسبب صغر الغاطس إلى أن تحول وجهتها نحو موانئ أخرى، حيث تفرغ جزءا من حمولتها لتخفيف الوزن قبل أن تعود إلى الميناء الأصلي، مع ما يترتب على ذلك من مشاكل (وقت وعمل إضافيين وتكاليف إضافية كذلك) .

❖ نقص في التجهيزات والآليات :

وتعاني الموانئ من جهة أخرى من نقص كبير في الآليات الثقيلة، وميناء الجزائر هو الوحيد الذي يتوفر على رافعة ذاتية الحركة قوتا 300 طن .

ومع أن الجزائر تصنف ضمن أكبر الدول المستوردة للحبوب (الخامسة عالميا) إذ تستورد ما يقارب 6 مليون طن سنويا، فإن ميناء الجزائر العاصمة هو الوحيد الذي يشمل على أكبر مركز خاص بالحبوب سعته 30000 طن، ويعتبر غير كافي وهذا ما يضطر من جهة السفن ناقلات الحبوب إلى الانتظار لمدة تتعدى المقاييس المعمول بها دوليا (تبلغ مدة التوقف في الميناء بالنسبة لهذه السفن 16 يوم) ، ويفرض من جهة أخرى على المكلفين بالنقل تعبئة الحبوب في أكياس وهي عملية مكلفة إذا ما قورنت بترك الحبوب على شكل بضائع صب.¹

أما ميناء وهران فإن سعة صومعة الحبوب به لا تتجاوز 3000 طن، ناهيك عن استعمال وسائل تقليدية في عملية التخزين، وكذا تفرغ الحبوب مما يؤدي إلى ضياع كميات معتبرة منه .²

1 -الديوان الوطني للإحصاء، المجموعة الإحصائية السنوية للجزائر، العدد 23، 2007، ص 252.

2 - "Office qlgerien interprofessionnel" OAIC" الديوان الوطني لمهني الحبوب.

❖ إرتفاع في عدد العمال :

وتعرف الموانئ الجزائرية فائضا في عدد العمال، مما يقتضي اتخاذ الإجراءات التي ترمي إلى تحويل جزء منهم نحو وظائف أخرى، أو منحهم التقاعد المسبق أو دفع تعويضات لهم، وتبقى هذه المشكلة شائكة بالنسبة لدولة سائرة في طريق النمو تستفحل فيها البطالة .

❖ تأخر في عملة تداول الحاويات :

لقد أصبح التوجه لاستعمال الحاويات في نقل البضائع هاما، وما فتئت معدلات النقل بالحاويات ترتفع بشكل كبير ومتسارع . ومع وتحاول الموانئ الجزائرية تطوير هذه العملية، ففي ميناء وهران على سبيل المثال ارتفعت نسبة التعامل بالحاويات من 9,42% في سنة 1994 إلى 35,09% في سنة 2004، وتبلغ حاليا 37,15% (في نهاية 2008) . ذلك يمكن القول أن الموانئ الجزائرية لازالت تسجل تأخرا واضحا في هذا المجال على اعتبار أن المعدل العالمي لتداول الحاويات يصل إلى 62 ، ويتم العمل حاليا في هذا الاتجاه بغرض توفير مساحات إضافية تستعمل كمحطات للحاويات، فبالنسبة لميناء وهران تمت توسعته من الناحية الشرقية بإضافة 12 هكتار إلى المساحة الأصلية المخصصة للحاويات والتي تبلغ 11 هكتار، وبرمجة مشروع آخر يقضي بإضافة 30 هكتار أخرى مما يرفع من المساحة المخصصة لاستقبال الحاويات في الروبية بضواحي العاصمة .

❖ انخفاض معدلات أداء الموانئ :

والذي يساهم فيه بشكل كبير توقف أنشطتها ليلا، وخاصة ما يتعلق بمناولة السلع والبضائع .

❖ طول الإجراءات الإدارية :

وتتمثل في الإجراءات المتعلقة بتفريغ البضائع تحديدا وما يتبعها من إجراءات الحجر الزراعي، فالحجر البيطري، ثم إجراءات الرسوم الجمركية..... الخ .

❖ سوء توزيع المهام بين الموانئ :

ومن جهة أخرى يوجد توزيع سيء للمهام المنوطة بكل ميناء، فميناء الجزائر العاصمة مثلا وهو أهم ميناء على المستوى الوطني يحتكر جل المبادلات (أكثر من 60% من المبادلات التجارية الخارجية) وهذا على حساب باقي الموانئ الثانوية التي يبقى دورها محصورا في أقاليمها، فالوزن الكبير الذي يحضى به هذا الميناء ليس إلا انعكاسا لسياسة المركزية التي تنتهجها الدولة، فهو يهيمن على الإقليم وعلى باقي الموانئ الثانوية، وهذا يعني عدم أخذ مفهوم التهيئة

القطرية بعين الاعتبار من طرف المخططين، ثم إن احتكاره الكبير للمبادلات التجارية يجعله يعاني من الاختناق والتكدس.¹

❖ اختناق الموانئ :

لعل من بين الأسباب الرئيسية التي تزيد من حدة اختناق الموانئ وتكدس البضائع ما يلي :

❖ عدم وجود خطة منسقة لتوقيت الاستيراد لدى بعض الهيئات المستوردة مما يؤدي إلى وصول كميات كبيرة

من السلع والمعدات المستوردة من طرف هيئات مختلفة في وقت واحد .

❖ أو عندما يرتفع معدل الاستيراد لمادة معينة بسبب انخفاض أسعارها في الأسواق العالمية، كما حدث في الفترة

الأخيرة (الأشهر الأولى من سنة 2009) بالنسبة للحديد الذي شهدت عملية استيراده ارتفاعا كبيرا نتيجة

انخفاض سعره وبالفعل، لم يسبق لميناء الجزائر العاصمة أن كان محتقنا كما هو الحال في الأشهر الأخيرة فقد

بلغ عدد السفن التي بقيت ي عرض البحر تنتظر الإذن بالرسو في الميناء لتفريغ حمولتها 34 سفينة وهذا في

يوم واحد (04/06/2009) . مع ما يترتب على ذلك من خسائر ، إذا علمنا أن كل سفينة تنتظر في

عرض البحر دورها لدخول الميناء، تكلف الخزينة العمومية ما بين 5000-20000 دولار في اليوم.

❖ تواجد الموانئ داخل النسيج الحضري : مشكلة أخرى تواجه الموانئ الجزائرية هي تواجدها داخل النسيج

الحضري، مما يترتب عليه ضعف كفاءة الطرق التي تربطها بالداخل فميناء العاصمة مثلا تنتهي منافذ الخروج

منه في محور المواصلات الرئيسية بالمدينة والمزدحم بالحركة .

ولا يعتبر ميناء وهران أسعد حظا فوجوده في موضع محاصر بالمدينة وبالبحر والساحلية يجعل عملية الحركة منه وإليه

من الصعوبة بمكان ، وهو فوق ذلك لا يشمل إلا على منفذ واحد فقط مخصص لسحب البضائع بالشاحنات وعلى

خط للسكة الحديدية يعود، ومع أنه أرخص وسائل النقل البري فإن إلى الفترة الاستعمارية إلا أنه غير مستغل

ومساهمته في عملية سحب البضائع من الميناء بقيت متواضعة، بل وفي تراجع ملحوظ من 23,4 % سنة 1993 إلى

1,57 % سنة 2001، إلى أن توقف العمل به تماما منذ سنة 2004 واقتصرت عملية سحب البضائع من الميناء على

الشاحنات فقط وتقدر توقعات مؤسسة ميناء وهران تدفق النقل بالشاحنات في الميناء بما يعادل 5 ملايين طن في أفق

¹ - نفس المرجع السابق، ص 199.

سنة 2013، ويؤكد المسئولون بميناء وهران أن هذه التقديرات تبقى دون الواقع، حيث أن الكميات الفعلية المسجلة في سنة 2008 والبالغة 5.612.000 طن فاقت تقديراتهم لسنة 2013.

❖ ضعف استغلال عملية المساحلة :

لا يتم استغلال عملية المساحلة (أو الملاحة مع أنه بإمكان هذه الوسيلة والتي تؤمن النقل بين الساحلية) بشكل جيد الموانئ الوطنية، أن تساهم في تخفيف الضغط عن شبكة النقل البري التي تعاني هي الأخرى من نقائص كثيرة، وذلك بإدماجها في السلسلة اللوجيستية للنقل مع ملاحظة عدم وجود هيئات أو مكاتب محلية على مستوى مختلف الأقاليم بالوطن لتحسيس المتعاملين وإعلامهم بالفوائد التي تعود عليهم من وراء التعامل بالمساحلة.

❖ فشل نموذج التسيير المركزي للدولة:

تبنّت الجزائر منذ استقلالها سياسة المركزية في تسيير اقتصادها (من طرف الدولة)، وهذا ما لم يسمح للقانون الصادر في سنة 1962 والقاضي باستقلالية بعض الموانئ الجزائرية بالاستمرارية، لأن استقلالية الموانئ تفترض خلق التنافس بينها، وهذا ما لا يتفق مع النهج الاشتراكي الذي يقضي بأن تسيير الموانئ يجب أن يكون من طرف الدولة، و ثم ذلك بواسطة هيئتين تابعتين لها وهما :

❖ الديوان الوطني للموانئ الذي أسندت له مهمة تسيير كل الموانئ الجزائرية، والشركة الوطنية الجزائرية للملاحة التي تشرف على النقل البحري، و إبتداء من هذه الفترة ظهرت عدم كفاءة الدولة في تسييرها، والتي تجلّت على عدة مستويات : - ظهور مشاكل عدة ناجمة عن انعدام التنسيق بين المتعاملين الذين يمارسون نشاطاتهم على مستوى الموانئ والتابعين إلى وزارات مختلفة .

❖ ثم إن تسيير الموانئ من طرف مؤسسة واحدة لا يأخذ بعين الاعتبار خصوصيات كل ميناء، فالرسوم واحدة بالنسبة لكل الموانئ وهذا في غير صالح الموانئ الصغيرة التي لا تستطيع تبني سياسة تجارية تنافسية، ونذكر على سبيل المثال أن الدولة هي التي تحدد التعريفية الخاصة بعملية الإرشاد الملاحي في الموانئ الجزائرية، مع أنه المفروض أن تحدد من طرف إدارة الميناء نفسه، وذلك تبعا لحجم النشاط الذي يقوم به هذا الميناء . كما أن تبني سياسة الاقتصاد الاشتراكي، أدى إلى حتمية التعامل مع الشركات الوطنية، والتي نظرا لضخامتها كانت تشكل " دولة داخل دولة "، ولازال بعضها كذلك، رغم انفتاح الاقتصاد الجزائري على الاقتصاد الليبرالي، فهي تعتبر أرصفة الموانئ مستودعات لها بأرخص الأسعار، لذا فإنها تتباطأ في عملية سحب بضائعها من الأرصفة، وتبقى في الميناء لمدة أطول من المدة المسموح بها، ففي ميناء وهران كان يوجد أكثر من 100

حاوية معبأة بقطع غيار ومواد غذائية تحت الحجز لأكثر من شهر، بسبب خلاف بين أصحاب البضائع ومصالح الجمر، وفي مثل هذه الحالات فإن مدير الميناء نفسه لا يملك السلطة للإفراج عن هذه الحاويات . ويظهر تقصير بعض المسؤولين في الموانئ الجزائرية حتى في معاملاتهم مع المتعاملين الأجانب، والأمثلة على ذلك عديدة ومنها:

❖ التصريح بضياح العديد من الحاويات.

❖ وكذا المحاباة والتمييز في المعاملة، إذ تعطي الأسبقية في الرسو للسفن الجزائرية، أما أصحاب السفن العاملة على الخطوط البحرية النظامية فليس بإمكانهم ضمان تاريخ الوصول إلى الموانئ الأوروبية، لأن مدة الوصول بالموانئ الجزائرية يصعب توقعه.

وبالنسبة لعملية استثمار الموانئ والتي تتطلب تكاليف باهظة، فيفترض أن تتم في الإطار العام لتخطيط الموانئ، ومن المؤسف حقا ملاحظة أن السلطات العمومية لم تنجح في تشكيل هيئة واحدة تشرف على عملية التخطيط هذه، بل أسندت صلاحيات تخطيط الموانئ الجزائرية إلى عدة هيئات تابعة لوزارة الأشغال العمومية أو وزارة النقل أو وزارة التجهيز وبقية الهيئة المعنية بالدرجة الأولى بهذه العملية وهي إدارة الموانئ على الهامش . فسياسة تخطيط الموانئ إذن تتسم بالمركزية المفرطة، والتي عانت منها كثيرا المشاريع الاستثمارية بالموانئ، بسبب بطء الإجراءات الإدارية التي تستغرق في بعض الحالات سنوات عدة قبل الحصول على رخصة بدء الإنجاز. ثم إن انعدام التنسيق بين مختلف الفاعلين في قطاع الموانئ ينعكس على نوعية القرارات المتخذة في الميدان، كما هو الحال بالنسبة لميناء جن جن فبدلا من تهيئة وتحديث منشآته ، قررت السلطات العمومية بناء ميناء جديد (جن جن الجديد) غير بعيد عن مينائي بجاية و جيجل، كان من المفروض أن يخدم مشروع مصنع الحديد والصلب بميلة، علما بأن الديون المقدرة ب 400 مليار دينار، والتي خصصت لبناء هذا الميناء لم يتم تسديدها بعد، وإذا كانت رياح الليبرالية قد بدأت تهب على الجزائر فإن قطاع الموانئ لازال يعاني، مع أنه يمثل قطاعا إستراتيجيا بالنسبة للمبادلات التجارية الوطنية، وعملا حيويا بالنسبة للاقتصاد الجزائري .

المطلب الثالث : إستراتيجيات ومحاور تطوير تنافسية الموانئ الجزائرية

اعتمدت الجزائر خطة دعم النمو الاقتصادي منذ 2004 واتجهت بشكل خاص إلى قطاع النقل البحري (البنية التحتية للمواني أو الأسطول البحري على سواء) لما يلعبه من دور رئيس في تطوير التجارة الخارجية وتنويع الاقتصاد، فوفق وزارة النقل فقد حددت نسبة الصادرات الجزائرية التي يتم نقلها عبر الموانئ ب 93% من إجمالي الصادرات بما

فيها المحروقات وغيرها)، التي تقدر نسبتها بأكثر من 97% من الصادرات الجزائرية، ومن بين أهم الاستراتيجيات المعتمدة نذكر:¹

❖ **تحسين العلاقة مع الشركاء الأجانب:** بتزويد قطاع الموانئ الوطنية بنظام جديد لإدارة السلامة البحرية وكذلك تبادل المعلومات، بهدف تشجيع المتعاملين الوطنيين والشركاء الأجانب برسو قانوني للسفن دون ممارسات تمييزية وتدفع بضائعهم بأمان وبتكاليف أقل.

❖ **إدخال إدارة الموارد البشرية في الموانئ الجزائرية:** أبرزت أبحاث الموانئ أهمية التقدم التكنولوجي في تحسين أدائها، ومع ذلك ينبغي أن نذكر جزءا كبيرا من عدم كفاءة الموانئ هو نتيجة لسوء إدارة الموارد البشرية، مثل زيادة عدد الموظفين وعدم كفاءتهم وقلة مهاراتهم، بسبب عدم إخضاعهم لسياسات التدريب والتكوين الملائم، وهذا ما تعمل الجزائر على تداركه

❖ **تطوير شبكة الموانئ الجزائرية:** تتطلب شبكة الموانئ هذه إدراج نظام لوجستي يهدف إلى:

❖ تطوير وتحديث البنية التحتية للنقل والتواصل بين الموانئ والمدن الداخلية. (سكك حديدية) - تطوير بيني للطرق والمحطات الداخلية، بالأخص تلك التي تعنى بحركة وطرق شحن الحاويات.

❖ اعتماد الإستراتيجيات التي تشجع تطوير وربط المناطق النائية مع المحطات والطرق الداخلية.

❖ إنشاء مناطق خارج الميناء والتي تمثل شبكة من المنصات اللوجستية في المدن الجزائرية، بهدف شحن البضائع وفق مقاييس دولية، والتي قد تحتاج لفترات مطولة لإجراءات شحنها، هذه المناطق يمكن أن تقدم أيضا العديد من الخدمات اللازمة لتحسين سلسلة نشاطات الموانئ.

❖ قرب الانتهاء من إنجاز ميناء تجاري جديد بين مدن دلس (بومرداس) وتنس (الشلف).

❖ **مراجعة نموذج تسيير وإدارة الموانئ:** تحتاج الجزائر إلى خدمات موانئ فعالة حتى تتمكن من لعب دورها في تزويد القطاع بخدمات ذات قيمة مضافة تتوفر على قدر أكبر من المرونة الإدارية والمالية. وعليه فإصلاح نموذج إدارة الموانئ بالجزائر هو الآن جد ضروري وبيز كتحدٍ للسلطات العمومية للدولة، وحاليا فقد أظهرت العديد من البلدان توجهاتها بإقامة شركات تجارية استثمارية تنافسية عادلة بين القطاعين العام والخاص لتحسين خدمات وإنتاجية موانئها.

¹ - د يوسف رشيد، أمال قلابزة، لوجستيك النقل البحري للبضائع "حالة الجزائر"، مجلة دفاتر بواكس، العدد 04، ص 197.

❖ الرجوع إلى التجارب الدولية في تطوير وتحديث الموانئ الجزائرية : إن طريق تحديث الموانئ

الجزائرية يمر بالضرورة بالتعاون مع الشركاء الأجانب، والهدف من هذا التحديث هو تخليص الجزائر من اعتمادها على الموانئ المجاورة لإمداداتها التجارية، ومن أهم الشركات الدولية المهتمة بهذه

الشراكة الشركة الفرنسية CMA-CGM

البرتغالية، الإسبانية والصينية. وكخطوة فعلية فقد أقرت وزارة النقل بفتح إدارة ميناء وهران للمشغلين الأجانب.

❖ الاستثمار في إصلاح السفن: تغطي قدرات إصلاح السفن الوطنية حاليا 10 إلى 14 % فقط من

الاحتياجات، ويتم تنفيذ معظم التدخلات لإصلاح التوقفات والأعطال الفنية عبر شركات أجنبية (بلغت فاتورة الإصلاح 50 مليون دولار خلال 2014 ، لذا بدأت بالفعل قرارات حكومية تحول إعادة بناء الأسطول الوطني، عن طريق منح الائتمان للشركة الوطنية لإصلاح السفن (Erenav) بقيامها بتطوير وصيانة السفن وإمكانية العثور على شريك تكنولوجي، هذا من جهة ومن جهة أخرى فقد أقرت الدولة بتشجيع المشغلين العموميين الوطنيين (CNAN و CNAN MED) من أجل تفضيل استخدام الجناح الوطني بمجال النقل البحري للبضائع حسب قدراته.

❖ توسيع الأسطول البحري وتجديده: وضمن الإستراتيجية التي سطرته السلطات العليا للبلاد لتزويد قطاع

النقل البحري ب 28 باخرة وسفينة في أفق 2030 ، فسيقدم النقل البحري ب 7 بواخر جديدة بينها باخرة لنقل المسافرين (صناعة المتدخل الصيني قبل نهاية سنة 2020، إلى جانب 6 بواخر جديدة لنقل البضائع والحاويات

ثانيا: محاور تطوير تنافسية الموانئ الجزائرية

تحتاج الموانئ الجزائرية إلى بنية تحتية متطورة لتمكن من استقبال السفن الأكبر حجما. ولتحقيق هذا لابد من توفر مجموعة من المعايير لتحقيق تنافسية الموانئ، نذكرها فيما يلي :

❖ التغطية البحرية: ترتبط كل موانئ الدول المتطورة بشكل منتظم مع الموانئ الأجنبية الكبرى ، وهذا ما يترجم

بشكل محدد ارتباطها بمختلف الدول الإفريقية الساحلية وعشرات الموانئ الأجنبية في الوقت الحالي، التوجه هو قيام سلطات الموانئ بإغواء ملاك السفن، وهذا ما يحتم على موانئ الدول النامية أن تتكيف مع الاستراتيجيات الحديثة للشركات البحرية.

❖ السلم الاجتماعي وإنتاجية الميناء: ويتعلق الأمر بتوفير مناخ اجتماعي سلمي حتى يتم تفادي إضرابات العاملين بالميناء، ولكي يتناسب الانسجام بين أصحاب المصلحة في الميناء مع حركة تدفقات البضائع لتمكين الموانئ في الدول النامية من الوصول إلى مستوى الموثوقية الموجود في الدول المتقدمة، تم اقتراح تحويل العمال من القطاع العام إلى الخاص ، إضافة إلى ضرورة اهتمام السلطات في الموانئ بالزبائن، من حيث موثوقية ومرونة الخدمات المتقدمة لهم، وهذا ولا بد من التسيير الجيد لأنشطة الرفع والشحن وتحديد أسعار تنافسية.

❖ عرض الخدمات اللوجستية: حيث يعتبر معيار آخر لتنافسية الموانئ، إذ أن كثافة التدفقات تتطلب وسائل سريعة لتسريح الحاويات، سواء عن طريق البر، السكك الحديدية أو النقل المائي، إذ لا بد للسلطات أن تستثمر في إنشاء خطوط سكك الحديدية، أرصفة ومخازن بالقرب من الموانئ، حتى يتمكن الزبون من التعامل مع بضاعته.

❖ الإجراءات الجمركية: ولا بد الإشارة إلى أن من عوامل جاذبية الموانئ هي جودة وسرعة الرقابة الجمركية، حيث أن الجمارك في الدول المتقدمة تحدد معدل يومي للرقابة على الحاويات. إذا لا بد على السلطات في الميناء وضع إجراءات تسمح بتنويع مراكز دفع رسوم التخليص، وهذا يؤدي بطبيعة الحال إلى تسهيل الإجراءات على المستوردين مما يؤثر بالإيجاب على الخزينة العمومية.¹

¹ -د يوسف رشيد ، نفس المرجع السابق، ص 191.

خلاصة الفصل الأول:

يعتبر النقل البحري عموماً من أهم أنواع النقل حيث يتكون نشاط النقل البحري من عدة عناصر يتمثل في البضائع والسفن والموانئ، كما أن الخدمات الملاحية التي تحتاجها السفن تتعدد بين نشاط الشحن والتفريغ ونشاط التخزين، نشاط تموين السفن ونشاط إصلاح السفن ونشاط الوكالات الملاحية، حيث كفاءة النقل البحري لها تأثير على نشاط الاقتصادي ككل وعلى تسيير الموانئ وكيفية أدائها مرتبطة بالبنية التحتية متطورة لاسيما أن الموانئ الجزائرية تتمتع بموقع جغرافي متميز إلا أنها في تأخر فيما يخص التأهيل المطلوب للأرصفت الحديثة.



الفصل الثاني

مقدمة الجانب التطبيقي :

تعتبر مؤسسة ميناء مستغانم إحدى المؤسسات الرائدة في مجال التنمية الاقتصادية الوطنية فن اختصاصها نقل السلع والبضائع ومحليا ودوليا وعالميا هذا ما يجعلها تقدم الخدمات ترضي العملاء هو خبرتها الكبيرة وتاريخها العريق و الطويل وكذا مواكبتها للتطور والتكنولوجيا و اعتمادها على إحداث الوسائل التي تسهل نقل السلع و البضائع أصلها بأمن والسلام .

ثم اختيارها لهذه المؤسسة كنموذج ناجح في مهامه و اختصاصها لما تقدمه من إنجازات و معالم تعمل على تطوير المبادلات و مواكبة العصرية والعمل على الانفتاح للعالم الخارجي

المبحث الأول : تقديم المؤسسة ميناء مستغانم

المطلب الأول : نشأة المؤسسة المينائية

1- نشأة الميناء :

كان سابقا عبارة عن خليج حاد يمتد بين الرأس البحري لصلامندر و الرأس البحري لخروبة . استخدمه القراصنة لاقسام الغنائم لاقسام الغنائم لذلك كان يسميه سابقا " بمرسى الغنائم " ومن هنا سميت المدينة مستغانم .

سنة 1848 إنشاء أول رصيف للميناء بطول 80 مترا ليصل امتداده إلى 325 مترا سنة 1881

انطلق أول مشروع لتهيئة الميناء سنة 1882 و بعد ثلاث سنوات من ذلك أعلن عنه مشروع ذا منفعة عامة .

أعمال التهيئة الضخمة كانت بين 1890 و 1904 انتهت بميلاده أول حوض للميناء بعد بناء كاسرة الأمواج

الجنوبية الغربية للميناء 1941 ، تم إنشاء الحوض الثاني برصيف طوله 430 متر نهاية 1955 وبداية 1959 .

منذ ذلك الحين تم تطوير الميناء بما يتماشى مع متطلبات المنطقة حيث أصبح يشكل اليوم جزءا أساسيا من البنية

التحتية الخاصة بالنقل في المنطقة و هو ضروري بالنسبة بالعديد من الصناعات الكبرى التي تشارك في التجارة الدولية

إذ انه يشجع استحداث كمجموعة من الخدمات مقربة من المستلمين النهائيين عبر أروقة النقل متعدد الأنماط .

2 - الموقع الجغرافي للميناء :

يقع ميناء مستغانم في الجهة الشرقية لخليج ارزو بين خطي عرض 350 و 56 شمالا وخطي طول 00 و 05 شرقا.

2- نشأة مؤسسة ميناء مستغانم:

يقدم ميناء مستغانم نوعين من الخدمات التجارية وخدمات الصيد البحري وتشرف على تسييره مؤسسة ميناء مستغانم وهي مؤسسة عمومية اقتصادية انشأت في إطار إصلاح نظام الميناء التجاري بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 82 - 287 الصادر بتاريخ 14 أوت 1892.

ورثت المؤسسة ابتداء من نوفمبر 1982 الخدمات والتجهيزات الخاصة بالديوان الوطني للموانئ وكذلك تلك بالشركة وطنية للشحن والتفريغ كما استندت إليها .

من جهة أخرى مهام القطر الموكلة فيما قبل للشركة الوطنية للملاحة أصبح دورها مسئولا عن تسيير أملاك الدولة المينائية.

في 29 فيفري 1989 شقت المؤسسة طريقها نحو الاستقلالية غ = على غرار المؤسسات التي كشفت عن استقرار في وضعينا المالية حيث تم تحويلها بموجب عقد موثق من شركة عمومية ذات طابع اجتماعي الى شركة عمومية اقتصادية ذات أسهم رأس مالها 25000000 دج تحت الحيازة الكامل لشركة تسيير مساهمات الدولية للموانئ .

" تحمل السجل التجاري رقم 01

تخضع للقوانين التجارية والمدنية طبقا للأحكام القانونية 88 - 01 .

وكذلك 0 - 88 و 88 - 104 الصادر بتاريخ 12 جانفي 1988 والمتضمنة لنصوص التنظيمية لاستقلالية المؤسسات وطبقا للمرسوم 88 - 101 الصادر بتاريخ 12 جانفي 1988 و المرسوم 88 - 119 الصادر بتاريخ 16 ماي 1988 و المرسوم 88 - 177 الصادر بتاريخ 28 سبتمبر 1988 27 فيفري 2008 تم دفع رأس مال الشركة إلى 500000000 دج .

التعريف بالمؤسسة :

اسم المؤسسة : مؤسسة ميناء مستغانم

❖ النظام القانوني للمؤسسة : مؤسسة عمومية اقتصادية شرطة ذات أسهم

- ❖ راس المال الاجتماعي : 500000000 دج تحت الحيابة الكاملة لشركة
- ❖ تسيير مساهمات الدولة " الموانئ "
- ❖ تاريخ التأسيس : 14 أوت 1982 بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 82-287 الصادر بتاريخ 14 أوت 1982
- ❖ تاريخ استقلالية المؤسسة : 29 فيفري 1989م
- ❖ المقر الاجتماعي : الطريق الرئيسي إلى صلامندر ص ب : 131 مستغانم 27000
- ❖ اسم ولقب المدير العام : بولعراس يوسف
- ❖ الموقع على الانترنت : www.port-mostaganem.dz
- ❖ عدد العمال : العمال الدائمون : 406، العمال المتعاقدون : 336

المطلب الثاني : هياكل مؤسسة ميناء مستغانم :

1- الهياكل التحتية للمؤسسة :

تتكون مؤسسة ميناء مستغانم من عدة هياكل تحتية أهمها كالتالي :

1 - كاسرة الأمواج يبلغ طول هذا الحاج 1830

2 - الأحواض تحتوي مؤسسة مينا مستغانم على حوضين هما :

❖ الحوض الأول : بمساحة مائة تقدر ب 14 هكتار و عمق يتراوح بين 6.77 م و 8.17 م يحتوي هذا

الحوض على ستة محطات رسو .

❖ الحوض الثاني : بمساحة مائة تقدر ب 16 هكتار و عمق يتراوح بين 6.95 م و 8.22 م يحتوي هذا

الحوض على أربعة محطات رسو .

❖ المدخل البحري للميناء : شمالي غربي بعرض 100 م و عمق 12م

2- الهياكل الفوقية للميناء :

تحتوي مؤسسة ميناء مستغانم على عدة هياكل فوقية أهمها ما يلي :

1 - المخازن : تتكون مؤسسة ميناء مستغانم من عدة مخازن أهمها مخزن السلع والبضائع مخزن الهياكل و مخزن واسع مخصص للسيارات المستوردة .

2 - الأرصفة : بها عشرة محطات رسو بطول كلي يصل إلى 1296 خطي مقسمة كالتالي :

❖ الرصيف الشمالي الشرقي : يقدر طولها ب 17 متر خطي

❖ رصيف الغرب : يقدر ب 412 متر خطي يحتوي على المحطات (1.2.3)

❖ الرصيف الجديد : 217 متر خطي بها المحطة الجديدة (1.2)

الجدول رقم: (01-II) يبين الهياكل الفوقية للميناء

إماء الأرصفة	الأحواض	محطات الرسو	طول محطات الرسو (متر)	عمق محطات الرسو (متر)	التخصص
الرصيف الشمالي الشرقي		Y	80	4.50	سفن خدمة
		O	117	6.77	المرافئ
					زفت + بضائع مختلفة
رصيف المغرب		1	139	7.62	سكر
		2	139	7.62	اصهب +
		3	134	7.62	بضائع مختلفة بضائع مختلفة
رصيف الاستقلال		4	135	7.62	حبوب
		5	135	8017	+بضائع
		X	80	5.00	مختلفة حبوب +

					بضائع مختلفة سفن خدمة المرافئ
الرصيف الجديد	NP1	108	7.98	سفن	الابداء+بضائع
	NP2	108	7.98	مختلفة	بضائع مختلفة
رصيف سفن الأداء	NP	69	6.20	سفن الإبداء	
الرصيف الجنوبي	6	140	6.95	خمر غير موضب	
الغربي	7	140	8.22	بضائع مختلفة	
رصيد الصيد	EN Activité	430	4.50	سفن الصيد	

❖ المصدر : وثائق مؤسسة ميناء مستغانم

3- الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء مستغانم:

تتكون مؤسسة ميناء مستغانم من عدة مديريات أهمها :

- 1 - المديرية العامة : مكلفة هذه المديرية بالاستقبال والربط و التنشيط ومراقبة كل النشاطات المتعلقة بالتسيير وتطوير المؤسسة وهي تشمل المدير العام . نائبه الأمانة العامة ،مصلحة المراقبة.
- 2 - مديرية الإدارة العامة : مكلفة بتنظيم وتنفيذ كل النشاطات المتعلقة بتسيير الموارد البشرية و العلاقات العامة وتسهر على تطبيق القوانين والقواعد الاجتماعية .
- 3 - مديرية المالية المحاسبية تعمل على تحديد نشاط الأهداف العامة وتسهر على هذه الأهداف. السياسة المالية للمؤسسة والتي تتكلف بتنفيذها وتملك سجلات محاسبية للعمليات المالية وتنقسم إلى :

❖ المصلحة المالية والمخططات

❖ مصلحة الدراسات والمخططات

4 - مديرية الاستثمار التجاري : مكلفة بتنظيم والمراقبة النشاط المتعلق باستثمارات الميناء والتطويرات التقنية التجارية .

5 - مديرية القبطنة : مكلفة بالتسيير الحسن لحركة البواخر وقت دخولها إلى الميناء و حتى خروجها ووقاية أشغال الميناء القواعد الخاصة بالاستغلال وتنقسم إلى :

❖ قسم الشرطة والأمن

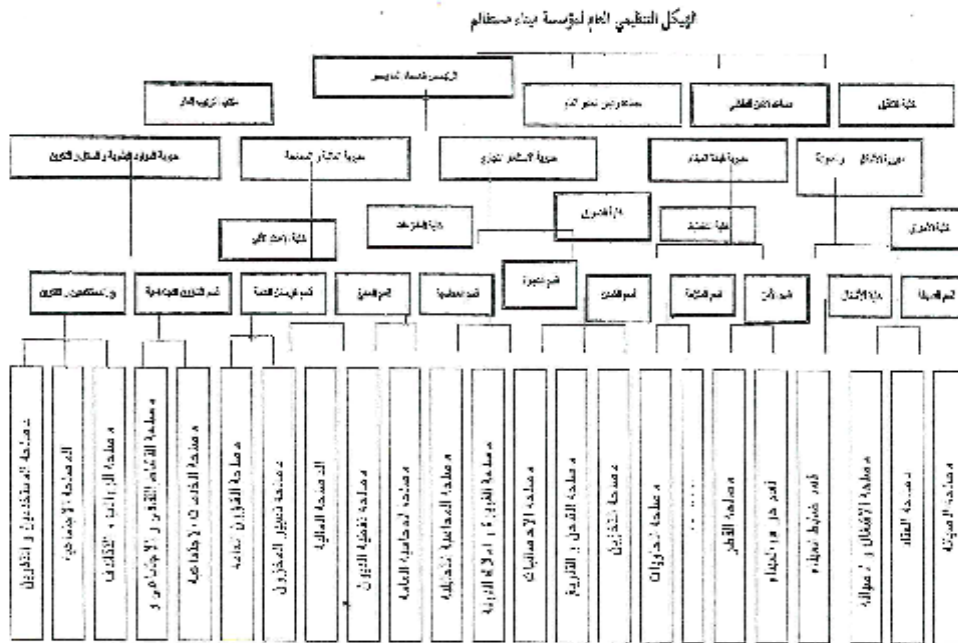
❖ قسم الملاحة

6 - مديرية الأشغال والصيانة تعمل هذه الأخيرة على التنبؤ و التنظيم والمراقبة جميع الأشغال والصيانة وتنقسم إلى مصلحتين :

❖ مصلحة الصيانة

❖ مصلحة الأشغال

الشكل رقم (II-03): الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء مستغانم



المطلب الثالث : الخصائص و مميزات ومعوقات الميناء

1- خصائص الهامة للميناء

- ❖ أرضية التخزين : مساحة كلية تقدر ب 44430 استخدام تجاري
- ❖ مرات السيارات : مساحة تقدر ب 60000 بقدرة استيعاب تصل إلى 60000 سيارة
- ❖ مرات الحاويات : مساحة تقدر ب 15000 وقدرة معالجة 15000 حاوية سنويا
- ❖ المخازن : عددها 16 مخزن بمساحة 8950 توظف 5950 للخدمات التجارية
- ❖ طرق المواصلات :

- الأرضي 4885 خطي الغربي

- السكك الحديدية 3747 متر كل الأرصفة مجهزة بخطوط سكك حديدية متجددة تستخدم مؤقتا لنقل الحبوب الأنابيب ونقل قصب السكر.

2- مميزات الميناء: تتميز المؤسسة ميناء مستغانم كغيرها من المؤسسات بعدة مميزات جعلتها تكتسب هذه المكانة وتحقق

ما وصلت إليه منذ بداية نشاطها وتمثل هذه الامتيازات فيما يلي:

❖ تواجد الميناء في منطقة فلاحية بين وهران أرزيو، الجزائر العاصمة، وهو منفذ طبيعي لعدة ولايات مستغانم، شلف، غليزان تيارت، تسمسليت... الخ

❖ ملتقى لأهم الطرق المؤدية الى الجنوب الجزائري (الأغواط، غرداية، بشار...)

❖ يقع ميناء مستغانم في محور تقاطع فيه أهم شبكات المواصلات من طرق معبدة و سكك حديدية يعتبر ميناء مستغانم شريان حيوي لتنمية المشاريع الصناعية و التجارية فهو موصول بشبكة السكك الحديدية مستغانم الحمديّة.

❖ وجود شبكة طريق بطول 4885م خطي داخل الميناء مباشرة بالطرق الوطنية لشرق غرب و جنوب الجزائر دون المرور بوسط مدينة مستغانم.

❖ الموقع الجيوستراتيجي لميناء مستغانم والشبكة الطرقية التي تربط مع الخلفية المتكونة من 12 ولاية.

❖ توفير أحسن الخدمات بأقل تكلفة الأداء الجيد والمتواصل للخدمات المينائية من حيث الإنتاجية المردودية معدلات الشحن والتفريغ، قصر مدة المكوث في الميناء والمحافظة على البضائع.

3- معيقات الميناء:

بالرغم من الامتيازات التي يتميز بها الميناء إلا انه لا يخلو من عدة معيقات أهمها كالتالي:

❖ محدودية عمق الأرصفة ب 8022 متر

❖ عدم كفاية طول الأرضية ومساحات العبور و التخزين

❖ غياب مراب الحريق المخصص لمعالجة المواد الخطرة

❖ مشكل النشاط التجاري والصيد البحري معا

الجدول رقم(II-02): الهياكل المينائية التي تعاني نقص

عدد محطات الإرسال	طول الأرصفة	المعايير المتفق عليها	قيمة النقص	مساحة التخزين حاليا	المعايير المتفق عليها	قيمة النقص
10	1.296	1500م	204-م	44.430م	200م	115.5-م

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

الانعكاسات السلبية لهذه المعوقات:

❖ طول المكوث المؤدي أحيانا إلى مهل إضافية للشحن والتفريغ

❖ إخفاق حمولة السفن الضخمة في الموانئ الأخرى

❖ صعوبة على مستوى التخزين مما يؤدي إلى وجود تعريفات إضافية للشحن والنقل.

المبحث الثاني : ميكانيزمات تسيير ميناء مستغانم

لدراسة هذا التسيير لابد من دراسة حركة البضائع و السفن و أنواع البضائع المصدرة والمستوردة وكذا كميات ونوعيتها و غيرها من الخصائص الهامة و المبادلات التجارية للميناء و أهم المشاريع المستقبلية .

المطلب الأول : دراسة حركة البضاعة والسفن في الميناء

1- دراسة حركة البضاعة بالميناء

تعتبر عملية أساسية مقسمة على عدة مراحل وتحظى هذه العملية بأهمية كبيرة لأنها تؤثر على أداء الميناء حيث كلما كانت أسرع كان أداء الميناء أفضل.

تمر عملية تداول البضاعة بالميناء بعدة مراحل يمكن تقسيمها إلى مرحلتين هما كالتالي :

1 - دخول السفينة إلى الميناء :

60 قبل وصول السفينة إلى الميناء يجب إن يشعر وكيل الباخرة قبل الوصول إلى سفنهم إلى الميناء لمدة 24 ساعة على الأقل وذلك بإرسال وثيقة طلب رصف لحجز مركز على الرصيف مع تحديد ما يلي : اسم السفينة رايتها وتاريخ وسعة وصولها وكذا مدة التوقيت المتوقعة و الخاصيات الأساسية للسفينة لاسيما حمولتها وطولها وعرضها .

يجتمع ممثلي قيادة الميناء مع المسؤول عن عملية الشحن والتفريغ وبحضور معتمد جمركي يتكفل بالسلعة وذلك من اجل تخصيص مركز للسفينة على الرصيف و عند الوصول السفينة إلى الميناء تتم ثلاث متابعة هي الإرشاد القطر الربط حيث إن هذه العمليات ترتبط ارتباطا وثيقا بعضهما وذلك من اجل سلامة السفن و حمولتها .

2 - سريان البضاعة على أرضية الميناء :

عند وصول السفينة و إرسائها على الرصيف فإنها تتم ثلاث مراحل متابعة لتفريغ البضائع حتى تسليمها إلى اصطحابها و هذه المراحل يجب إن تتم بمعدل متوازن وذلك للمحافظة على عملية سريان البضاعة على الرصيف بكفاءة دون حدث أي معوقات تندرج هذه المراحل فيما يلي :

❖ مناولة البضائع

تعطي هذه العملية نقل البضاعة من عنابر السفينة إلى الرصيف أو العكس وتحتوي أيضا على عملية تجهيز البضاعة لرفعها بواسطة معدن الشحن والتفريغ وذلك بفتح دعامات السفينة وحل البضائع المربوطة .

❖ عملية التخزين :

تعتمد كفاءة مناولة البضائع على طريقة إنزال البضاعة بأمان من الفاضل إن يتم إنزالها على الشاحنات فالبضاعة التي تم إنزالها لابد إن يتم نقل البضائع من الرصيف على أماكن التخزين حتى لا يحدث إي اختناق يؤثر على عملية مناولة البضاعة

يتم في هذه المرحلة رص وتستيف البضاعة في ساحة التخزين وتوجد ساحة تخزين مكشوفة و التي تمثل فناء للميناء وتوضع فيه البضائع ذات الحجم الكبير التي لا تتعرض للتلف مثل : السيارات ساحات التخزين المغطاة توضع فيها البضائع ذات الحجم الصغير التي تتعرض للتلف .

❖ عملية التسليم والاستلام :

وتعتبر هذه المرحلة الأخيرة من مراحل سريان البضاعة على أرضية الميناء ويتم نقل البضائع من أماكن تخزينها ووضعها على شاحنة العميل وتسليم له بعد إنهاء جميع المعاملات الجمركية .

هذه مراحل عمليات الاستيراد أما حالة التصدير تمر بنفس المراحل لكن بطريقة عكسية .

الجدول رقم (II-03): يمثل تجارة المواد حسب العائلات من 2018-2019

التغيرات	2019	2018	المواد
- 24	678 210	087 276	المنتجات الفلاحية والمواد الغذائية
-	914 75	-	معادن صلبة
- 20	473 75	794 94	المنتجات البترولية
- 18	802 506	822 614	المعادن والمواد الحديدية
- 14	531 16	168 19	العنادر والأجهزة والمحركات المختلفة
- 31	880 104	110 151	المواد الكيميائية
- 32	960 243	190 361	المنتجات الأخرى
- 19	237 234 1	171 517 1	المجموع

من خلال الجدول :

- ❖ يتم التحليل النشاط الاقتصادي (تجارة المواد) لسنة 2019 مقارنة مع سنة 2018، بحيث سجلت مؤسسة ميناء مستغانم تطورا في بعض المنتجات التي تم معالجتها من طرف المؤسسة وكذا تراجع في بعض المنتجات الأخرى التي تم معالجتها في سنة 2019 مقارنة بالسنة التي قبلها.
- ❖ نلاحظ من خلال الجدول أن المنتجات الفلاحية والمواد الغذائية في تراجع طفيف حيث سجل ميناء في سنة 2019 678210 طن مقابل 276 087 طن في السنة 2018.
- ونخص بالذكر أيضا أنه تم معالجة في 2019 نوع من المنتجات الخاصة والتي لم يسبق رد من طرف شركة Tosyali التركيب وذلك لتفعيل شركتها المتواجدة في أرزيو لصناعة الحديدية ومشتقاتها بحيث تم استيراد 75 473 طن من هذه المادة المذكورة أعلاه.
- ❖ أما المنتجات البترولية تم استيراد من طرف شركات مختلفة 75 473 طن من الزيت المتخصص في صناعة الطرقات بـ 75 914 طن.
- ❖ المعادن والمواد الحديدية بحيث تم معالجة قرابة 500000 طن من سبائك الحديد التي تم استيرادها من شركة Tosyali السابق ذكرها.
- ❖ العتاد والأجهزة والمحركات المختلفة: في سنة 2019 تم الشحن والتفريغ من طرف الزبائن الدائمين للشركة قرابة 250000 طن من مختلف المعدات الإستراتيجية والأجهزة التي تدخل في صناعات الكبرى ومتوسطة وصغيرة.
- ❖ التطورات الهامة التي سجلتها المؤسسة من خلال معالجة مختلف المواد: نخص بالذكر اللحوم 27000 طن تطور بـ 73% (مواد الكيماوية 15000 طن تطور بـ 4% الشحن والتفريغ مجموعين) (المواد البناء 17000 طن تطور بـ 26%)، (الخضر والفواكه للاستهلاك المباشر 2000 كن وهي أغلبيتها المصدرة تطور بـ 63%.
- ❖ النشاط التجاري الإجمالي في ميناء مستغانم خلال السنة 2019 سجل تراجع نسبي بـ 19% على الشحن والتفريغ (59% في الشحن و 24- % في التفريغ) الذي يفسر كالتالي 1234237 طن خلال السنة 2019 مقابل 1517171 طن خلال السنة 2018.

1- حركة الملاحة لمؤسسة الميناء مستغانم

الجدول رقم (II-04): يوضح دخول وخروج السفن.

التغيرات	2019	2018	التغيرات	2016	2015	السنوات
- 19,36	454	563	7,28	560	522	الدخول
- 20,28	452	567	8,46	564	520	الخروج

1. مقارنة السنة 2015-2016 والسنة 2019 مع 2018 :

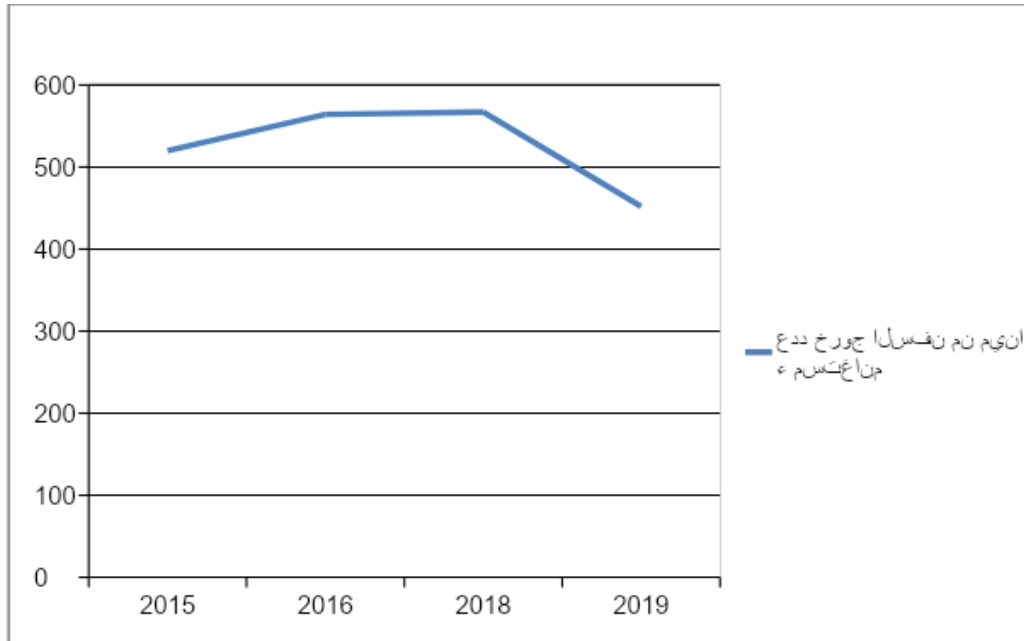
نلاحظ من الجدول أن الدخول والخروج السفن لسنة 2015 مقابل السنة 2016 حيث نلاحظ أن عدد الدخول السفن لميناء مستغانم قدر 522 سفينة في سنة 2015 مقابل 560 سفينة في السنة 2016، أما عدد الخروج السفن قدر بـ 520 سفينة في السنة 2015 مقابل 564 في 2016 وذلك بالتغير 8,46% أن التغير للدخول 7,28%.

2. مقارنة عدد دخول وخروج السفن السنة 2019 بالنسبة لسنة 2018:

نلاحظ من خلال الجدول أن عدد الدخول السفن لمؤسسة ميناء مستغانم قدر بـ 454 سفينة في السنة 2019 مقابل 563 في السنة 2018، أما عدد الخروج السفن من ميناء مستغانم قدر بـ 452 سفينة في السنة 2019 مقابل 567 سفينة في السنة في السنة 2018 وذلك بالتغير 20,28%- أما التغير للدخول 19,36%-.

1. دخول السفن لميناء مستغانم :

الشكل رقم (II-04): منحني بياني يمثل عدد دخول السفن لميناء مستغانم من السنة 2015 إلى السنة 2019:

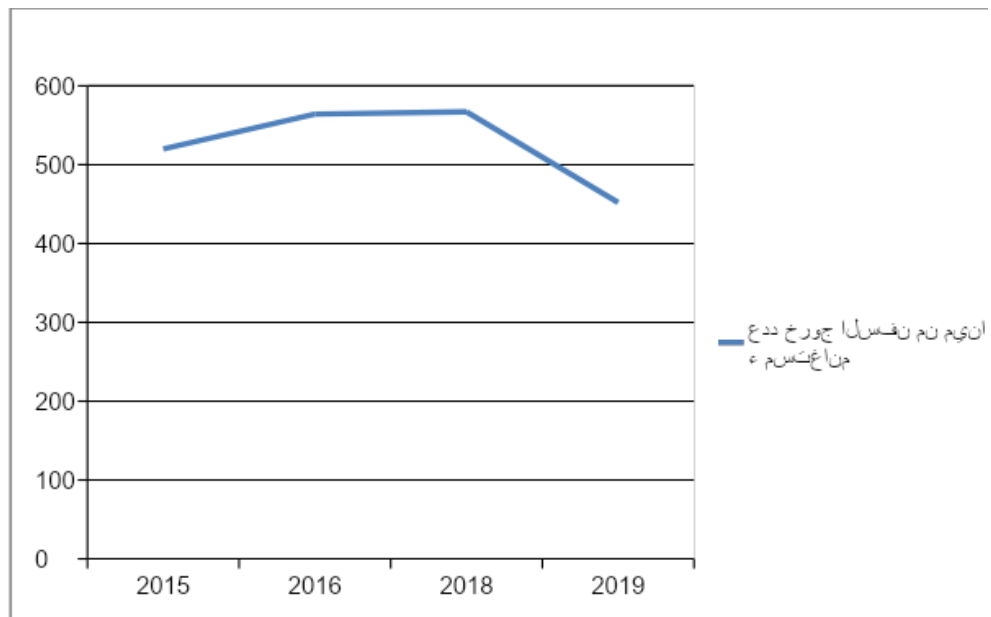


المصدر: من إعداد الطالبين لكحل ومختار

نلاحظ من خلال المنحنى البياني أن عدد دخول السفن ميناء في تطور من السنة 2015 إلى السنة 2018، أما في السنة 2019 شهد الميناء تراجع في عدد دخول السفن.

2. خروج السفن من الميناء مستغانم :

الشكل رقم (II-05): منحنى بياني يمثل عدد خروج السفن لميناء مستغانم من السنة 2015 إلى السنة 2019.



المصدر: من إعداد الطالبين لكحل ومختار

2- عدد السفن في ميناء مستغانم :

الجدول رقم (II-05): يمثل عدد السفن ميناء مستغانم:

السنوات	2015	2016	2018	2019
الدخول والخروج عدد السفن	1042	1124	1130	906

نلاحظ من خلال الجدول التالي أن تطور في عدد السفن من السنة 2015 إلى 2018 في ميناء مستغانم حيث سجل 1042 سفينة في السنة 2015، وفي السنة 2018 سجل 1130 سفينة أما في السنة 2019 نشاهد تراجع في عدد السفن في الميناء حيث بلغ 906 سفينة.

المطلب الثاني: التبادل التجاري في الميناء

1- مناطق التبادل الداخلي

❖ الحبوب : يتمثل نصب ميناء مستغانم من النشاطات التجارية الوطنية للحبوب مما جعله يحتل المرتبة السادسة من بين الموانئ التجارية الجزائرية العشرة وهذا سبب تعامله في تركيبة من الزبائن المتخصصين في استيراد هذه المادة و من أهمهم: مجتمع كونتورا المغرب بعليزان، مؤسسة حبوب الغرب الجزائري منشأة بلقرع بشار الديوان الوطني لاستيراد الحبوب.

❖ المنتجات الحديدية تتمثل هذه المنتجات من 10 إلى 12 من الحركة التجارية العامة وتتكون بصفة رئيسية من الأنابيب الحديدية الحديد المستورد الاسمنت المسلح... الخ

❖ يتعامل الميناء مع المستوردين للمنتجات الحديدية و من أهمهم: مجمع بوثلجة مستغانم شركة مستغانم.

❖ المواد الغذائية تمثل هذه المنتجات من 14 إلى 16 من الحركة التجارية العامة تتكون من يتعامل الميناء مع المؤسسات التالية:

❖ Agrivil

❖ Agro benaini

❖ Agro mosta

❖ Sarl catm بوفاريك الجزائر

❖ النشاطات المختلفة تمثل نسبة 08 من مجموعة الحركة التجارية العاملة وأصبح الميناء معروفاً بنشاطاته المختلفة بفضل حجم المنتجات والسلع المعالجة سنوياً والمتمثلة في أدوات سيارات، مقطورات، آلات، قطع غيار، طرود ثقيلة أو خفيفة.

2- مناطق التبادل الخارجي:

تتعامل مؤسسة ميناء مستغانم كغيرها من الموانئ مع عدة دول عالمية وستدرج هذه البلدان في الجدول التالي:

الجدول رقم (II-06): مناطق التبادل التجاري الخارجي بالميناء

الأقطاب الجغرافية	درجة التقدير
بلدان الاتحاد المغاربي العربي	12%
بلدان الاتحاد الأوروبي	62%
بلدان خارج الاتحاد الأوروبي	11%
أمريكا الشمالية	03%
أمريكا الجنوبية	03%
آسيا	09%
المجموع	100%

المصدر: مركز الإحصائيات بمؤسسة ميناء مستغانم

شهدت حركة للبضائع خلال سنة 2018 في الأقطاب الجغرافية مدخلات متغير في وسيط عبور البضائع للبلدان الأوروبية بنسبة 73%.

❖ لقد تم استيراد الزفت تم استورده من الدول التالية : إيطاليا وإسبانيا.

❖ لقد قامت المؤسسة المينائية باستيراد السيارات المتمثلة في: الحافلات ، الشاحنات، السيارات من الدول التالية إسبانيا، فرنسا، سلوفانيا، تركيا.

❖ تأتي بلدان الاتحاد المغربي في الدرجة الثانية بنسبة 12%.

3- اهم المتعاملين الاقتصاديين:

1 - المتعاملين الاقتصاديين داخليا 2018-2022

-OAIC Mostaganem

-Grands Moulins du Dahra Mostaganem

*pomme de terre de semence بذور البطاطا

-Sarl BOURACHE FILAHA Zéralda-ALGER

-Sarl Agro semence Mostaganem

-Sarl CATM Alger

-Sarl SIG AGRO Mascara

-Sarl SMCINEGOCE Cherraga-Alger

-Sarl SEVEPROM Mostaganem

-Sarl CASAP-Alger

*Fruits et légumes خضر و فواكه

-Sarl CATM-Alger

*Minéraux & Matériaux de Constructions معادن و مواد البناء

-LAFARGE Ciment Sig-MASCARA (EXPORT)

-Faincerie SARL

-ESK KOIEA

*Produit Métallurgique (حديدية و غير حديدية) معادن معدنية

-ASTRA METAL SARL

-BENSAADA TAYEB

-CAPS IMPORT EXPORT

-DUYES INSAAT

*Véhicules, Camions, Bus Et Engins Roulants

-Spa Renault Algérie Alger

-Spa Peugeot Algérie Alger

- Spa Nissan Algérie Alger
- Sarl SOVAC Alger
- Sarl HYUNDAU MOTAR Algérie Alger
- Sarl GERMAN MOTORS SERVICE ALGER

2- المتعاملين الاقتصاديين خارجيا:

تتعامل مؤسسة ميناء مستغانم مع عدة مؤسسات مينائية وخطوط تجارية أهمها :

- ❖ الولايات المتحدة الأمريكية: ميناء " هوستين " و ميناء " بال تيمو " يدعم هذا الخط المؤسسة يدعم هذا الخط المؤسسة " سونتمسنان " يرافقها في ذلك " نور دانا بلين " مرتين في الشهر.
- ❖ الشمال الاوروبي : ميناء " انيفاغس " في بلجيكا خطين منتظم مدعم من طرف " سلومان نبتون " مرة كل خمسة عشرة يوم
- ❖ البحر الأبيض المتوسط : ميناء " مارسيليا " خطين منظمين مشغلين من طرف المرافقة "CMACGM" .

المطلب الثالث : المشاريع المستقبلية للميناء

بالرغم كل من الامتيازات التي يتميز بها الميناء و المكانة التي يحتلها إلا انه يسعى إلى تحقيق الأكثر و ذلك بالقيام بعدة مشاريع أهمها كالتالي :

1- مشروع إنشاء الحوض الثالث :

وذلك من اجل مواجهة معوقات الميناء من جهة ونظرا للنمو المتسارع للتبادل التجاري على مستوى الميناء من جهة أخرى أصبحت تنمية الميناء وتطوره بإنشاء الحوض الثالث واقعا حتميا من اجل مواجهة العجز المتوقع للقدرات المينائية في المستقبل القريب والذي يسمح بما يلي :

❖ تجارة البضائع المختلفة : أكثر من 900 ألف طن سنويا

❖ تجارة الحبوب : أكثر من مليون طن سنويا

❖ تجارة الحلويات : حوالي 400 ألف حاوية سنويا

❖ تجارة الوحدات المتحركة 600 ألف وحدة سنويا

❖ رحلات المسافرين وهذا عقب إنشاء محطة بحرية للمسافرين

❖ توفير مناصب الشغل

2- مشروع إنشاء محطة بحرية

❖ أصبح من أهم انشغالات الميناء وكذا السلطات المحلية و المركزية حيث أجريت عدة لقاءات ودراسات تناولت هذا الموضوع.

❖ أنجزت أول دراسة للمشروع سنة 2004 من طرف مختبر الدراسات البحرية والتي أكدت إمكانية تجسيد فكرة المحطة البحرية

❖ أبدت عدة شركات للنقل البحري للمسافرين اهتمامها بفتح خطوط بحرية بين ميناء مستغانم و جنوب اسبانيا أو جنوب فرنسا

❖ سيشرع في انجاز هذا المشروع فور ترحيل قوارب الصيد البحري نحو مينائي الصيد لكل من ميناء الصيد البحري بصلامندر و ميناء الصيد بسيدي لخضر

3- مشروع إنشاء مراب الحريق:

و هو مركز لعبور المواد الخطيرة و الذي يسمح بمعالجة ما يلي :

❖ المواد السائلة القابلة للالتهاب

❖ المواد الصلبة القابلة للالتهاب

❖ المواد المحرقة والمواد السامة

❖ المواد المذيبة

❖ المواد خطيرة أخرى

4- المراقبة عن بعد:

❖ و هو وضع نظام متكامل لمراقبة وتأمين الحركة البحرية.

❖ يساعد هذا النظام على حماية المراحل المينائية والمنشأة والمناطق الحساسة عن طريق المراقبة عن بعد.

خلاصة الجانب التطبيقي:

من خلال دراستنا لهذا الفصل وتربصنا في هذه المؤسسة المينائية نستنتج بان ميناء مستغانم له تاريخ عريق و قد شهد أعمال تهيئة ومشاريع ضخمة ولازالت إلى يومنا هذا تتكون من هياكل تحتية كالمداخل حاجز الأمواج الأحواض الخ وهياكل فوقية كالمخزن المنارات ... الخ

- ❖ كما أنه يمتاز بعدة خصائص تشمل الأنشطة والخدمات وله عدة مهام تقوم بها وأهداف يسعى إلى تحقيقها تشهد هذه المؤسسة حركة تجارية مكونة من حركة البضائع والسفن حيث يتم دراسة هذه الحركة على حسب نوعية البضاعة وحجمها وحسب سنتين التبادل أما بالنسبة للسفن فالتعرف عليها يشمل دراسة نوعها وعددها ومدة مكوثها في الميناء ووصف حالتها (دخول/خروج).
- ❖ إن التبادل في هذا الميناء يشمل المستويين (المحلي / الدولي) كما له عدة خطوط تجارية هامة.
- ❖ رغم هذا إلا أنه لا يخلو من عدة نقائص كطول مدة المكوث في الميناء بسبب نقص الهياكل كالأرصفة.
- ❖ تسعى المؤسسة في المستقبل القريب إلى وضع خطط ومشاريع لمكافحة هذه المشاكل والسعي إلى رفع مستوى الميناء إلى الأفضل.

الخاتمة العامة

الخاتمة العامة:

من خلال دراستنا لأهمية النقل البحري وأثره في تطوير الموانئ الجزائرية استخلصنا أن النقل البحري له دور بالغ الأهمية في تعزيز التجارة الخارجية ورفع أداء الموانئ الجزائرية، حيث يتم قياس كفاءة أدائها على أساس جودة الخدمات التي تقدمها في إطار التجارة الدولية، حيث أو وجود أسطول بحري وطني وزيادة حجمه من شأنه التأثير على النشاط الاقتصادي ككل، والأمر ذاته بالنسبة لتسيير الموانئ وكيفية أدائها وتنظيمها للعمليات، حيث كلما كانت البنية التحتية متطورة تتبع تقنيات حديثة خاصة كانت متمتعة بموقع جغرافي متميز كحالة الجزائر غير أن الموانئ الجزائرية في تأخر فيما يخص التأهيل المطلوب للأرصنة الحديثة.

النتائج المتحصل عليها:

- ❖ مازالت الموانئ الجزائرية تعاني من صعوبة التأقلم مع متطلبات البحري العالمي، والمتجه لبناء السفن وحاويات أضخم فأضخم، مما يلزم الموانئ الجزائرية التفكير في كيفية استقبال هذا النوع من الناقلات الضخمة مستقبلا.
- ❖ وجود اختناق كبير في الموانئ الجزائرية بسبب رداءة منشأتها وضعف الاستثمارات العمومية بها والفوضى العشوائية التي تميزها.
- ❖ انخفاض الطاقة الاستيعابية للموانئ الجزائرية.
- ❖ تدني كفاءة الأسطول البحري التجاري وصغر أحجام السفن.
- ❖ نقص في التجهيزات والآليات.
- ❖ تتمتع الجزائر بمواقع جغرافية مميزة على ساحل البحر الأبيض المتوسط تسمح بقيام العديد من الموانئ وأحواض بناء وصيانة السفن ويؤدي هذا إلى توفير الكثير من العملات الصعبة للبلاد.

التحقق من الفرضيات:

- ❖ تمتلك الجزائر من المقومات الطبيعية والموارد البشرية ما يمكنها من النهوض بقطاع النقل البحري وجعلها السبابة في هذا المجال إقليميا.
- ❖ الفشل في تسيير الموانئ من أهم التحديات التي يواجهها قطاع النقل البحري في الجزائر .
- ❖ من بين أهم استراتيجيات المعتمدة هي تطوير شبكة الموانئ الجزائرية بإدراج نظام لوجيستي.
- ❖ تأثير قطاع النقل البحري على تطوير أداء الموانئ الجزائرية من خلال تنمية الصادرات والواردات الدولة.

التوصيات:

- ❖ اتخاذ الإجراءات اللازمة لتقليص مدة انتظار السفن في الميناء والأحواض مما يرفع من معدل الرحلات وبالتالي يؤدي إلى زيادة أرباح الشركات الملاحية.
- ❖ التوسع في استخدام الأساليب التكنولوجية الحديثة والاهتمام بالجانب التدريبي والتكويني للأيدي العاملة في الموانئ الجزائرية
- ❖ تطوير البنيات التحتية اللوجيستية الخاصة بالنقل متعدد الوسائط من خلال دمج أحدث التقنيات في مجال النقل والتخزين والمناولة.
- ❖ تشجيع شراكة التمويل بين القطاع العام والقطاع الخاص.
- ❖ إنشاء شركات شحن دولية مع معدات موحدة وموظفين ذوي خبرات عالمية.



المراجع باللغة العربية:

1- الكتب:

- 1- أحمد سليمان المشوفي، اقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر العربي للطباعة والنشر، الإسكندرية، 2003.
- 2- أيمن النحراوي، لوجستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، مصر، 2001.
- 3- بلال شاكر ياسين، مفاهيم النقل البحري، مطبعة الهلال، الكويت، 2001.
- 4- مصطفى أحمد حمد، اقتصاديات النقل في السودان، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا، 2008.
- 5- مختار السويفي، اقتصاديات النقل البحري، الدار المصرية اللبنانية للطباعة، الطبعة الثالثة، مصر، 2001.
- 6- محمد سليمان هدى، اقتصاديات النقل البحري، دار الجامعات المصرية، مصر، 1998.
- 7- محسن جابر عبدو، الأثر الاقتصادي للنقل البحري، دار وجيدة للنشر، عمان، 2002.
- 8- عبد القاسم دانو، المؤسسات البحرية تاغي، الأسس والمعايير، 2004.
- 10- سميرة إبراهيم محمد أيوب، اقتصاديات النقل، الدار الجامعية، مصر، 2003.
- 11- شريف ماهر هيكل، اللوجستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2015.

2- الأوراق البحثية (مقالات، مجالات):

(أ) النسخ المطبوعة:

- 1- فاطمة الزهراء محمد شريف، فوزية رميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد 07، 2009.
- 2- يوسف رشيد، آمال قلبازة، لوجستيك النقل البحري للبضائع "حالة الجزائر"، مجلة دفاتر بوادكس، العدد 04، 2015.

(ب) النسخ الالكترونية:

- 1-الموقع الالكتروني الموانئ التجارية في الجزائر: <https://tjaratuna.com/>
- 2-الموقع الالكتروني لشركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ [http://sogeports](http://sogeports.com)

3-التقارير:

- 1- عثمان إبراهيم السيد، قضايا النقل في السودان، مركز دراسات الشرق الأوسط وإفريقيا، 2004.
- 2- الديوان الوطني لإحصاء، المجموعة الإحصائية السنوية للجزائر، العدد 23، 2007.
- 3- الديوان الوطني لمهني الحبوب، Office algerien interprofessionnel de "OAIC" cereales.

المراجع باللغة الفرنسية:

- 1- intégration et concurrence entre le transport et les activités logistique, OCDE Forum International des Transports, Table ronde .

ملخص:

يعتبر النقل البحري واحد من ركائز التنمية الاقتصادية والتطور لأي دولة وبالتالي نظام نقل بحري فعال وبنيات تحتية حديثة يؤدي إلى تحقيق التنمية الاقتصادية والإنتاج على نطاق واسع. وتعد صناعة النقل البحري صناعة العصر، ويتم قياس جودة الخدمات التي تقدمها ككل، والأمر ذاته بالنسبة لتسيير الموانئ وكيفية أدائها وتنظيمها للعمليات، حيث كلما كانت البنية التحتية متطورة خاصة إذا كانت متمتعة بموقع جغرافي متميز (كحالة الجزائر) فلا شك أن الدولة ستحظى بنصيب أكبر في التجارة العالمية. والموانئ الجزائرية في تأخر فيما يخص التأهيل المطلوب للأرصفة الحديثة و من المتوقع أن العملاء الأجبيين سيكونون مسئولين عن رفع المستوى.

الكلمات المفتاحية: النقل البحري، الموانئ الجزائرية ، البنية التحتية.

Abstract :

Transportation is considered one of the pillars of the economic development of any State, and therefore, the presence of an effective transport infrastructure and modern structures system leads to develop the economy and produce on a large scale.

The shipping industry is considered the currently industry, and the efficiency of performance is measured on the basis of the quality of services offered in the context of international trade, where the presence of a national naval fleet would impact on overall economic activity, the same to the functioning of ports and its performance and organization of operations. When ever the sophisticated infrastructure works through logistics chain trace of modern techniques, especially if the state is featuring of a privileged geographical location (Algeria as a case), the state will occupy a bigger share of world trade. Algerian ports are delayed to the required modern rehabilitation sidewalks. And it is expected from the foreign partners to raise the level.

Keyword: shipping, algerian ports, infrastructure.

