



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم -

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

قسم العلوم التجارية

مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي

تخصص: امداد ونقل دولي

عنوان المذكرة

دور الموانئ الجزائرية في تطوير النقل البحري

دراسة حالة - مؤسسة ميناء مستغانم -

تحت إشراف الأستاذ :

د/ مكاوي محمد الامين

من إعداد الطالب :

يوسف محمد إلياس

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة	الجامعة	الصفة
ولد سعيد محمد	أستاذ محاضر - أ-	مستغانم	رئيسا
د/ مكاوي محمد الامين	أستاذ محاضر - أ-	مستغانم	مشرفا ومقررا
مادوري نور الدين	أستاذ محاضر - أ-	مستغانم	مناقشا

السنة الجامعية: 2023-2024

شكر وتقدير

قال رسول الله صلى الله عليه وسلم: " من لم يشكر الناس لم يشكر الله "

وعليه نتقدم بالشكر الجزيل إلى أستاذنا الفاضل " د/ مكاوي محمد الأمين

على قبوله الإشراف على مذكرتنا والتي تابعنا بكل اهتمام وكان لنا نعم

المرشد والموجه ولم يبخل علينا بأدنى مشورة فجزاه الله عنا خير الجزاء

كما لا يفوتنا أن أشكر اللجنة المناقشة على قبولهم مناقشة هذا البحث فلم

منا فائق عبارات الاحترام والتقدير

وأود تقديم الشكر إلى كل موظفي مؤسسة ميناء مستغانم .

إهداء

بسم الله الرحمن الرحيم

أهدي تخرجي إلى من وضع الله الجنة تحت أقدامها

إلى نبع الحب التي حفر اسمها على جدار قلبي

إلى من سمرت الليالي من أجل راحتي

إلى منبع الطيبة والحنان

" أمي الحبيبة الغالية "

إلى سيدي وتاج رأسي " أبي الغالي " الذي كان يرشدني إلى مواصلة مرحلتي

التعليمية

إلى الأخوة والأخوات والأصدقاء

إلياس

الملخص

باللغة العربية:

تعد التجارة الخارجية الركيزة الأساسية التي يعتمد عليها التطور الاقتصادي لأي بلد، على أساس التبادل للسلع والخدمات بين الدول، واقترن تطور التجارة الدولية والعلاقات الاقتصادية الدولية بتطور نظام النقل العالمي، وذلك من منطلق تحسين وسائل النقل البحري وبناء الموانئ الكبيرة والقادرة على استقبال السفن العملاقة، وتعتبر الجزائر شريك حيوي في مجال النقل البحري والتجارة الدولية.

الكلمات المفتاحية:

- النقل البحري - التجارة الدولية - الموانئ - الاقتصاد العالمي.

باللغة الأجنبية:

Foreign trade is the basic foundation on which the economic development of any country depends, based on the exchange of goods and services between countries. The development of international trade and international economic relations has been associated with the development of the global transportation system, in terms of improving maritime transport means and building large ports capable of receiving giant ships. It is considered Algeria is a vital partner in the field of maritime transport and international trade.

Keywords:

- Maritime transport - international trade - ports - global economy.

فهرس الموضوعات

Table des matières

2.....	هكر و تقدير
3.....	إهداء
4.....	المخلص
5.....	فهرس الموضوعات
6.....	فهرس الاشكال
8.....	مقدمة
13.....	الفصل الأول: عموميات حول النقل البحري والموانئ الجزائرية
14.....	تمهيد:
15.....	المبحث الأول: ماهية النقل البحري
15.....	المطلب الأول: مفهوم النقل البحري وأهميته
17.....	المطلب الثاني: عناصر نشاط النقل البحري
18.....	المطلب الثالث: النقل البحري الجزائري
21.....	المبحث الثاني: ماهية الموانئ الجزائرية
21.....	المطلب الأول: مفهوم الموانئ وصورها
27.....	المطلب الثاني: نشاطات الموانئ
30.....	المطلب الثالث: واقع الموانئ الجزائرية
35.....	الفصل الثاني: الوضع الحالي للنقل البحري في الموانئ الجزائرية
36.....	تمهيد:
37.....	المبحث الأول: حركة النقل البحري في الموانئ الجزائرية

- المطلب الأول: النقل البحري للبضائع في الجزائر والموانئ التجارية..... 37
- المطلب الثاني: الأسطول التجاري وحالته 38
- المطلب الثالث: التعاون الدولي ودوره في تطوير الموانئ الجزائرية..... 38
- المبحث الثاني: دور التكنولوجيا في تحسين كفاءة الموانئ 43
- المطلب الأول: مفهوم وخصائص الرقمنة 43
- المطلب الثاني: سبل رفع كفاءة الموانئ بالرقمنة 47
- المطلب الثالث: التحديات التي تواجه الموانئ الجزائرية 49
- المطلب الرابع: الاستراتيجيات المقترحة لتحسين كفاءة الموانئ الجزائرية 51
- الفصل الثالث: دراسة حالة بمؤسسة ميناء مستغانم..... 52
- المبحث الأول : تقديم مؤسسة ميناء مستغانم 54
- المطلب الأول : لمحة تاريخية حول مؤسسة ميناء مستغانم 54
- المطلب الثاني : مهام وأهداف مؤسسة ميناء مستغانم 54
- المطلب الثالث : الخدمات بميناء مستغانم..... 56
- المطلب الرابع : الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء مستغانم..... 61
- المبحث الثاني: الحركة التجارية بميناء مستغانم من 2010 – 2020..... 67
- المطلب الأول : تعريف الإحصاء ودوره في الميناء: 67
- المطلب الأول : تعريف الإحصاء ودوره في ميناء مستغانم..... 68
- المطلب الثاني : الحركة التجارية بميناء مستغانم..... 72
- المطلب الثالث : حركة الملاحة بميناء مستغانم 74
- المطلب الرابع : مشاكل ميناء مستغانم والمشاريع المستقبلية الخاصة به..... 77

83الخاتمة

88قائمة المصادر والمراجع

مقدمة

مقدمة:

شهد قطاع النقل البحري تطورا هائلا استجابة لمتطلبات التجارة الدولية اذ يعتبر مفتاح الاقتصاد العالمي، حيث بلغ حجم البضائع المنقولة بحرا حوالي تسعين بالمائة من حجم البضائع المنقولة عالميا.

هذا وتعد الموانئ البحرية من أهم الدعائم التي يقوم عليها قطاع النقل بين الدول والقارات لدورها العظيم، فهي أرخص من وسائل النقل البرية والجوية وتغطي مناطق واسعة جدا عبر العالم، إضافة الى تقديمها التسهيلات البحرية اللازمة للسفن، فهي حلقة هامة في سلسلة النقل المتكامل المتعدد الوسائط.

وتعتبر الموانئ أحد العناصر الأساسية في منظومة النقل البحري، اذ تلعب دور الريادة في التجارة الخارجية، فنمو اقتصاد دولة ما يعتمد على معدل النمو في تجارتها الخارجية، هذا النمو الذي يرتبط لا محالة بما تطبقه من فكر تسويقي وإدارة ناجحة في موانئها وبما تقدمه من خدمات متكاملة سواء من حيث الجودة أو السرعة في تنفيذها وأدائها.

كما تعد الموانئ إحدى الحلقات الأساسية في صناعة النقل البحري وفي خدمات السفن والبضائع مما تحتم على المهتمين والمنشغلين بالتسويق في الموانئ ان يقوموا بتطويرها لخلق التزاوج بين حركة الميناء وانعاشها وتحقيق العالمية من خلال تقديم التسهيلات وتوفير الإمكانيات المتطورة خاصة في مجال الشحن والتفريغ.

يعتبر النقل البحري اذن من أهم أسس التجارة الدولية، حيث تمر عبر البحر بضائع تقدر ب 32.000 مليار دولار أي ما يعادل 90 بالمائة من أنشطة التجارة العالمية، وبالتالي يعتمد تطور أي اقتصاد على هذا القطاع.

وبما أن الموانئ التجارية تمثل أحد أهم البنى القاعدية اللوجيستية في الجزائر، حيث يمر عبرها 95 بالمائة من المبادلات، فإنه كان لا بد على الجزائر ان تعمل على توظيف التحول الرقمي المتعلق بالموانئ من أجل اللحاق بالركب التكنولوجي في هذا المجال.

مشكلة البحث:

تعتبر الموانئ أحد العناصر الهامة في منظومة النقل البحري، حيث تلعب دور الريادة في التجارة الخارجية، فتمو دولة ما يعتمد على معدل النمو في تجارتها الخارجية، هذا النمو الذي يرتبط لا محالة بما تطبقة من فكر تسويقي وإدارة ناجحة في موانئها وبما تقدمه من خدمات متكاملة سواء من حيث الجودة أو السرعة في تنفيذها وأدائها، غير ان هذه الموانئ قد تواجهها تحديات وصعوبات، ومن هنا نطرح الإشكالية التالية:

ما هو دور الموانئ الجزائرية في تطوير النقل البحري؟

أسئلة البحث:

1. ما هي العوامل التي تؤثر على كفاءة الموانئ الجزائرية في النقل البحري؟
2. كيف تساهم الموانئ الجزائرية في تعزيز التجارة البحرية؟

3. ما هي التحديات التي تواجه الموانئ الجزائرية في تطوير النقل البحري؟

4. ما هي الاستراتيجيات الممكنة لتحسين أداء الموانئ الجزائرية؟

فرضيات البحث:

- يمكن تحسين كفاءة الموانئ الجزائرية من خلال تبني التكنولوجيا الحديثة
- تحسين البنية التحتية للموانئ يمكن ان يزيد من حجم التجارة البحرية
- التعاون الدولي يمكن ان يساعد في التغلب على التحديات التي تواجه الموانئ الجزائرية
- يساعد ميناء مستغانم في تسهيل الحركة التجارية عبر النقل البحري.

أهمية الدراسة: تكمن أهمية الدراسة فيما يلي:

- تسليط الضوء على دور الموانئ الجزائرية في الاقتصاد الوطني
- تقديم توصيات يمكن ان تساعد في تحسين كفاءة النقل البحري في الجزائر
- دور الموانئ الجزائرية في تعزيز النقل البحري

أهداف البحث: يمكن اجمال اهداف البحث في النقاط التالية:

- تحليل كفاءة الموانئ الجزائرية في النقل البحري
- تحديد التحديات التي تواجه الموانئ الجزائرية في هذا المجال

- اقتراح استراتيجيات لتحسين أداء الموانئ الجزائرية.

- يساهم النقل البحري في تحسين التجارة الخارجية بميناء مستغانم.

منهجية البحث:

- نوع البحث: بحث وصفي تحليلي

- أدوات جمع البيانات: دراسة حالة بميناء مستغانم وتحليل بيانات ثانوية

- عينة البحث: مسؤولون وعاملون في ميناء مستغانم، خبراء في النقل الجوي، بيانات

إحصائية

محتوى البحث: تم تقسيم البحث وفق الخطة التالية:

الفصل الأول: عموميات حول النقل البحري والموانئ الجزائرية

الفصل الثاني: الوضع الحالي للنقل البحري في الموانئ الجزائري

الفصل الثالث: دراسة حالة بميناء مستغانم

**الفصل الأول: عموميات حول النقل البحري
والموانئ الجزائرية**

تمهيد:

تعد الموانئ العنصر الرئيسي في قطاع النقل البحري، وهي بوابة العالم الخارجي وحلقة الوصل بين وسائل النقل بكافة أنواعه، وقد شهدت الموانئ تطورا عميقا في مفهومها ودورها في التبادل التجاري الدولي.

والموانئ الجزائرية كغيرها من الموانئ تلعب دورا هاما في تنشيط حركة الاقتصاد الوطني انطلاقا من كونها محطة استيراد وتصدير لمختلف البضائع والسلع والخدمات.. الخ من خلال القيام بالعديد من الأدوار وتقديم جملة من الوظائف في مختلف القطاعات الاقتصادية التجارة الاستثمار ... الخ وانتهاج جملة من الاستراتيجيات خاصة تلك المتعلقة بجلب المستثمرين التي تأخذ الحيز الأكبر لدى صانعي السياسات المينائية سواء كانوا مستوردين أو مصدريين.

المبحث الأول: ماهية النقل البحري

المطلب الأول: مفهوم النقل البحري وأهميته

ان نشاط النقل البحري يسمح بانسياب كميات كبيرة من البضائع المحتواة مهما اختلفت أحجامها، وله دور فعال في تنشيط التجارة الخارجية وتعظيم الأرباح من خلال مرونة الطلب والعرض على البضائع بواسطة النقل البحري.¹

- يعرف النقل البحري بأنه: "نشاط انتاجي من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية مكانية وزمانية وذلك لما لها من مكان الى اخر، كما يعد نشاطا توزيعيا نظرا لدوره الأساسي في عملية التبادل وتوزيع السلع محليا إقليميا وعالميا".

- كما يعرف أيضا بأنه: "صناعة اقتصادية تعتمد على نظام تكنولوجي دقيق فيه مستوى صناعة منتجات النقل، مستوى تشغيل هذه المنتجات وكيفية ادارتها لتحقيق الفائدة العظمى لقطاعات الاقتصاد الأخرى".

ويمكن تعريف النقل البحري على انه ذلك النقل الذي يكون مجاله البيئي أو النهر أي عبر المجاري المائية، ووسيلته المستعملة البواخر والسفن العملاقة، ووكلائه هم اللذين

¹: أحمد فارس مصطفى ، العلاقات الاقتصادية الدولية ، منشورات جامعة حلب ، سوريا، 2000، ص169.

يعملون في مجال تقديم خدمات النقل البحري، بالإضافة الى شركات الشحن والتفريغ وشركات التأمين البحري.¹

يشكل النقل البحري جزءا لا يتجزأ من اللوجيستات الدولية، وفي حين يتطلب التواصل المادي لحركة نقل البضائع استخدام نقل متعدد الوسائط، يضل النقل البحري العمود الفقري للتجارة الخارجية، كما يتميز النقل البحري في قدرته على نقل آلاف الاطنان من البضائع المصدرة والمستوردة بواسطة السفن خلال الرحلة الواحدة مثلا السفن التي تنقل البترول والجدير بالذكر أن توافر خدمات النقل البحري تعد أحد الشروط الضرورية لانسياب حركة التجارة الخارجية للدولة سواء في جانب الصادرات أو الواردات، وهو يساهم أيضا في زيادة معدلات التكوين الرأسمالي " المادي والبشري"، 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.

بالإضافة الى ان النقل البحري يهدف الى تحقيق إيرادات ضخمة للدولة التي تمتلك الأساطيل أو الموانئ المستغلة لقدراتها بكفاءة عالية أو من خلال ايجارها للدول الأخرى.²

¹: أحمد فارس مصطفى ، العلاقات الاقتصادية الدولية، المرجع السابق، ص170.

²: أيمن النحراوي بوجيستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية _ مصر الطبعة الأولى، 2008، ص87.

المطلب الثاني: عناصر نشاط النقل البحري

يتكون نشاط النقل البحري من عدة عناصر يكمل بعضها البعض وهي:

1- السفن البحرية:

تعتبر السفينة المحور الأساسي التي تدور حوله عناصر النقل البحري والخدمات المرتبطة به، كما أنها تعتبر الزبون الأساسي للموانئ البحرية، ومن بين أهم أنواع السفن التي عرفت الملاحه البحرية خلال السنوات الأخيرة مثل: ناقلات النفط، ناقلات السوائب، الناقلات المختلطة، سفن البضائع العامة، سفن الحاويات، ناقلات غاز نطف المسيل، ناقلات الغاز الطبيعي، الناقلات الصهريجية للطرود الكيمائية، السفن المبردة، سفن التموين البحري، سفن القطر، الحفارات، سفن السياحة، العبارات، والسفن الأخرى غير سفن البضائع.¹

2- الميناء البحري:

يعتبر الميناء وحدة اقتصادية لها هدف خدمة التجارة والملاحه البحرية، حيث يحتاج تحقيق هذا الهدف الى جملة من الاعتبارات المادية والاقتصادية للبيئة التي تعمل في ظلها الميناء، فتصنف الموانئ حسب الموقع الجغرافي الى موانئ طبيعية وشبه طبيعية،

¹:أيمن النحرابي، لوجيستيات التجارة الدولية، المرجع السابق، ص88.

اصطناعية، كما يمكن تصنيفها حسب الاشكال التنظيمية التي تعرفها الى موانئ تدار مركزيا، وموانئ تدار محليا وأخرى تتبع نمط الإدارة الذاتية¹

وعلى سبيل المثال يعتبر ميناء روتردام مرجع للمقارنة بالموانئ العالمية الأخرى وهو محور لتدفق السلع الدولية والحاويات، كما يعد القيمة التجارية لهولندا وأوروبا عامة، وقد احتل المرتبة الأولى أوربيا والمرتبة الثالثة عالميا بعد ميناء شنغهاي وميناء سنغافورة.²

3- الأنشطة المساعدة:

حتى يكتمل نشاط السفن والميناء وجب توفير أنشطة إضافية لها علاقة مباشرة بعملية النقل البحري، ومن أهم هذه الأنشطة نجد عمليات الشحن والتفريغ أي نقل البضاعة من السفينة الى الميناء، كعمليات التخزين أي وضع البضاعة في الميناء الى غاية اكتمال إجراءات جمركتها.

المطلب الثالث: النقل البحري الجزائري

يشكل النقل الجزائري للبضائع في الجزائر رافدا هاما ووسيلة رئيسية في حركة المبادلات التجارية مع الخارج، وتحتفظ الدولة حاليا بملكية نشاط النقل البحري بموجب

¹:أيمن النحراوي ، منظومة النقل الدولي ، درا الفكر الجامعي ، الإسكندرية - مصر الطبعة الأولى، 2005، ص359.

²: المرجع نفسه، ص360.

المادة 17 من الدستور الجزائري، وقد تم انشاء المديرية العامة للبحرية التجارية والموانئ

الجزائرية التي تتلخص بعض مهامها فيما يلي:¹

- اقتراح عناصر السياسات المتعلقة بالبحرية التجارية والموانئ وتنفيذها وكذلك النصوص

ذات الطابع التشريعي والتنظيمي التي تدخل في مجال اختصاصها

- ضمان التزامات دولة العلم ودولة الميناء والدولة الساحلية بالاتصال مع الهيئات والدوائر

الوزارية المعنية

- اعداد وتنفيذ الاستراتيجية الشاملة لتطبيق أليات المنظمة البحرية الدولية

- وضع أنظمة تسيير مقاييس الجودة في مجال البحرية التجارية والموانئ

- تحديد كفاءات تسيير واستغلال الموانئ والنشاطات المساعدة، وضمان مراقبتها

- اعداد البرنامج الوطني للأمن البحري والمينائي²

- تنظيم الحرف والمهن المرتبطة بالبحرية التجارية والموانئ اللوجيستية المينائية ومراقبتها

وترقيتها

¹: المادة 17 من دستور الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لسنة 2020.

²: أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة الاشعار الفنية، الطبعة الأولى، مصر، 2009، ص25.

- متابعة نشاطات الهيئات والمؤسسات الداخلة ضمن مجال اختصاصها واعداد حصيلة
عن ذلك

- التفاوض بشأن الاتفاقيات الدولية الثنائية والمتعددة الأطراف المتعلقة بالبحرية التجارية
والموانئ بالاتصال مع الهيئات المعنية

- اعداد المخططات التوجيهية للمنشآت الأساسية المينائية بالاتصال مع القطاعات المعنية
- رقمنة النشاطات المينائية والبحرية¹

- احترام وتطبيق برامج تدقيق الجودة الداخلة في مجال اختصاصها

- متابعة نشاطات مركز الاعلام حول الأمن والسلامة البحريين

- المشاركة في ترقية الاقتصاد الازراق بالاتصال مع الهيئات والدوائر الوزارية المعنية

- تجميع بنك معطيات متعلق بالبحرية التجارية والموانئ وضمان تسييره.²

¹:أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، المرجع السابق، ص26.

²:أحمد محمود ، اقتصاد النقل، درا الكتاب، 1982، ص197.

المبحث الثاني: ماهية الموانئ الجزائري

المطلب الأول: مفهوم الموانئ وصورها

تلعب الموانئ دورا كبيرا عبر التاريخ في التجارة الخارجية بصفة خاصة واقتصاد الدولة بصفة عامة.

يشار الى مفهوم الميناء من خلال التعاريف التالية:

- فهو يعرف على انه بوابة أو منفذ تنقل وتتدفق من خلاله السلع والمسافرون ومن ثم يمكن النظر الى الميناء على انه سلسلة من الروابط المتتابعة في الوقت الذي قد يبدو فيه الميناء ككل بمثابة حلقة في سلسلة اللوجيستات العالمية.¹
- كما يعرف كذلك هو خدمة عامة يتكون من مجموعة من البيانات والتجهيزات والألات المنجزة والمصانة بانتظام والمستغلة بأحسن الشروط الاقتصادية والأمنية.
- وعرفه المشرع الجزائري في المادة 888 من القانون البحري انه في مفهوم هذا الامر فإن الميناء نقطة من ساحل البحر مهياة ومجهزة لاستقبال السفن وإيوائها وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري والنزهة.

¹:بشير مصطفى، "الإصلاحات الاقتصادية التي نريد - مقالات في الاقتصاد الجزائري"، دار جسور للنشر والتوزيع، الجزائر، 2020، ص14.

ومنه نستخلص تعريف شامل للموانئ وهو أنها بقعة جغرافية تقع في ساحل وتتشأها الدولة بغرض تنظيم الملاحة البحرية وكل ما يترتب عليها من شحن، تفريغ، مناولة، وتخزين وترتبط وظائفه وأهدافه بالاندماج في النظام اللوجيستي العالمي.¹

ويمكن تقسيم الموانئ حسب ما يلي:

أولاً: الموانئ البحرية

يخصص الميناء البحري لاستغلال كل أنماط السفن البحرية التي تقوم فيه بإركاب المسافرين وإنزالهم وشحن الحمولات وتفريغها وتموين السفن أو إيوائها أو تصليحها، ويقدم لها كل الخدمات التي تتطلبها حسب ترتيبها في الوصول والأولويات وبوجه خاص الخدمات التجارية التالية: القيادة والإرشاد والصيانة والرفع وتموين النشاطات المساعدة المتصلة بالعمليات البحرية المينائية.²

1- تقديم خدمات الميناء التقليدية:

وهذا الغالب في موانئ الدول النامية التي تقوم على تداول البضائع الصادرة والواردة فالميناء هنا مجرد نقطة وصل بين النقل الداخلي للبضائع والنقل البحري.

¹: المادة 888 من القانون البحري الجزائري.

²:رشاد العصار، عليان الشريف، حسام داود و مصطفى سلمان. التجارة الخارجية. دار المسيرة للنشر و التوزيع و الطباعة. عمان الطبعة الأولى: 2010، ص44.

2- الخدمات الصناعية والبيئية:

وتشمل هذه الخدمات الاعمال الفنية مثل اصلاح وصيانة السفن والخدمات الهندسية الأخرى، وتعتبر هذه الخدمات عنصرا هاما في تكامل خدمات الميناء، وتوفير الضمان لمنظومة الإنتاج على الاستمرارية بما يعني خفض نسبة المخاطر الاقتصادية للمعدات ووسائل النقل المختلفة.¹

3- الخدمات الإدارية والتجارية:

يقدم هذا الجيل خدمات إدارية على درجة عالية من الكفاءة سواء من الناحية الإجرائية أو الإدارية او المعلوماتية نتيجة تعاظم حجم التجارة الدولية ولضمان انسياب حركة النقل بكل دقة.²

¹:-خالد عليان سليمان و على أحمد المشاقبة،إدارة التخليص الجمركي ، دار للنشر و التوزيع الأردن .2009، ص230.

²: المرجع نفسه، ص231.

ثانيا: الموانئ الجافة

1- تعريفها: وفق المادة 02 من قانون الجمارك 79-07 عرف المشرع الجزائري¹ الميناء يمثل الميناء الجاف مستودعا مؤقتا خارج الميناء، ويعتبر امتدادا طبيعيا للموانئ البحرية لا يمكن ربطه الا بميناء واحد.

2- أنواع الموانئ الجافة:

ويمكن تصنيف الموانئ الجافة على حسب طبيعة استخدامها ومواقعها في سلسلة توريد الموارد للمصانع أو التوزيع المادي للأسواق على النحو التالي:

- **تجميع المواد الخام:** هذا النوع من الموانئ الجافة يمكن اقامته لتقليل تكاليف نقل عناصر الإنتاج بالإضافة الى إمكانية مستلزمات الإنتاج بكميات كبيرة للحصول على افضل الأسعار وتجميعها داخل الميناء وإرسالها الى مواقع الإنتاج طبقا للحاجة.

- **تجميع السلع تامة الصنع:** ان إقامة الموانئ الجافة في المناطق ذات الكثافة الصناعية المتقاربة مع بعضها يحقق المفاهيم اللوجيستية من حيث تخفيض تكاليف النقل لأقل ما يمكن من خلال:²

¹: رعد حسن. الصرف، أساسيات التجارة الدولية المعاصرة. دار النشر. الطبعة الأولى، الجزء الأول. 2000، ص204.

²: رعد حسن الصرف، المرجع السابق، ص205.

- تقليل مسافات النقل للأسواق حيث ان تجميع طلبيات كل سوق من جميع المنتجات وإرسالها مرة واحدة يعمل على تخفيض ملموس في تكاليف النقل
- تقليل عمليات التخزين المصانع للمنتجات، وبالتالي التوفير في تكلفة العملية الإنتاجية.
- توزيع المنتجات في الأسواق: يفضل ان يكون موقع الميناء الجاف بالقرب من أسواق الاستهلاك حيث يقوم الميناء الجاف بتجميع انتاج المصانع ثم اعداد طلبات كل سوق على حدة من جميع المنتجات وإرسالها دفعة واحدة طبقا لجدول احتياجات كل سوق.¹

3- الأسباب التي تؤدي الى إقامة موانئ جافة:

وهناك أسباب تدعو لقيام الموانئ الجافة نذكر منها ما يلي:

- استكمال وربط حلقات النقل متعدد الوسائط: يعرف النقل متعدد الوسائط بأنه نقل بضائع بواسطة مختلفتين على الأقل وبعقد نقل واحد بين دولتين على الأقل وبالتالي فإن هناك أماكن ليست بالضرورة أن تكون موانئ بحرية يتم فيها تغيير وسيط النقل، وتحدد هذه الأماكن بدقة وتخضع للاشراف الجمركي لكل دولة وتسمى بالموانئ الجافة.²

¹: -سامي عفيفي حاتم ، التجارة الخارجية بين التنظيم و التنظير ، الجزء الأول الطبعة الثانية ، الدار المصرية اللبنانية ، القاهرة 1993، ص92.

²:سامي عفيفي حاتم ، المرجع السابق، ص93.

- تحقيق مفاهيم اللوجيستات لتقليل تكاليف النقل: يلتزم الناقل الدولي متعدد الوسائط بإتمام عمليات التوريد المادي للمصانع وعمليات التوزيع المادة للمنتجات التامة الصنع الى سوق المستهلك في التوقيتات المتفق عليها وبأقل تكاليف ممكنة وبحالة تتفق مع ذوق المستهلك وهذا يعني ان دور اللوجيستات هو ربط عمليات التوريد والتوزيع المادي الذي يتطلبه أي مشروع بشبكة واحدة، ومن ثم يمكن للمشروعات أن تحقق المنافسة في الأسواق بخفض تكاليف نقل السلع من خلال إحكام السيطرة على جميع عمليات النقل بدءا من مرحلة توريد المواد الخام الى وصول السلع تامة الصنع للمستهلك.¹

- منع التكدس بالموانئ البحرية: في ظل النظام العالمي الجديد وازدياد التبادل التجاري وتطور معداتها ذات الإنتاجية العالية تغيرت المفاهيم وأيضا سياسات الموانئ، وتحولت الموانئ من مناطق شحن وتفريغ وتخزين الى منطقة عبور للبضائع فقط، ودخلت الموانئ البحرية في سلسلة المقل متعدد الوسائط كأحد حلقاته، كما أدى هذا التطور الى زيادة المنافسة بين الموانئ لتحقيق قيمة مضافة، فتحوّلت هذه الموانئ الى مراكز لوجيستية لها مناطق خلفية قريبة أو بعيدة لاتمام عمليات تجميع البضائع لاعادة شحنها أو تسليمها لأصحاب الشأن أو لإتمام أنشطة التجزئة والتعبئة والتجميع والتغليف ووضع العلامات التجارية.

¹:-محمود الشيخ ، التسويق الدولي ، دار أسامة للنشر و التوزيع عمان - ا لأردن ، الطبعة الاولى .2008، ص71.

وتسمى المناطق الخلفية للميناء بالتطهير، وعلى سبيل المثال نجد ميناء هامبورغ بألمانيا يرتبط بميناء الجاف ديسبورغ الموجود في وسط غرب أوروبا وهذا الميناء يخدم أكبر تجمع اقتصادي في أوروبا الذي يتمتع بقوة شرائية كبيرة، وكلا المينائين متصلين بجميع أنواع المواصلات، وأيضا ميناء روتردام بهولندا الذي يعتبر القارة الاوربية بالكامل ظهر الميناء.¹

المطلب الثاني: نشاطات الموانئ

ويقصد بها كافة الخدمات الممكن تقديمها للسفينة من لحظة دخولها الميناء وحتى خروجها، فضلا عن ما يقدمه الميناء من أنشطة ومستلزمات مساعدة خلال مدة الارساء ولعل من أهم تلك الخدمات والمستلزمات المساعدة هي:²

1- خدمة الارشاد والقطر:

الارشاد وهي خدمة يقدمها المرشدين البحريين بتوجيه السفن أثناء مدة دخولها وخروجها من الميناء عبر الممرات الملاحية المؤدية الى الميناء، وتوفر هذه الخدمة عملية ارشاد السفن خاصة ما قد يعترضها من صخور أو أجسام غارقة أخرى، اما القطر فهي خدمة مكملة للارشاد تعني بالسفينة المعطلة وجرها بواسطة قاطرات مساعدة لتساعد السفينة

¹: محمود الشيخ، التسويق الدولي، المرجع السابق، ص94.

²: المرجع نفسه، ص95.

للمرسى على رصيف الميناء، والذي يقوم على تلك الخدمات شركة خاصة أو سلطة الميناء نفسها.¹

2- خدمة الشحن والتفريغ:

وتعتبر هذه الخدمة الأهم في مجال خدمات السفن والبضائع بالموانئ، حيث اهتم المختص بشحن وتفريغ البضائع وكلما ارتفعت معدلات الشحن والتفريغ كلما انخفضت مدد بقاء السفن بالميناء، وهذا عامل مهم حيث ينعكس أثره على تحديد مستويات النوالين وزيادة الطاقة الاستيعابية للموانئ علاوة على أثره على اقتصاديات تشغيل السفن.

3- خدمة التخزين:

وهي خدمة تخزين البضائع المستوردة والمصدرة لحين اكتمال الإجراءات الجمركية وفقا للأنظمة والقوانين المتبعة في الميناء، وتعمل خدمة تخزين على تفريغ السفن دون توقف الأمر الذي يحقق طاقة فعلية للأرصفتة ويقلل من بقاء السفينة في الميناء ويجعل من نظرية الأرئال أكثر إيجابية عند تطبيقها على أرصفتة الميناء، وعليه لا بد من أن تكون مساحات المخازن كافية لمستوى البضائع وحركتها في الميناء اذ تقسم المخازن الى نوعين هما:²

¹: محمود الشيخ، المرجع السابق، ص96.

²: عبد الرحمن يسري أحمد و إيمان محب زكي، الإقتصاديات الدولية، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2012، ص77.

- مخازن مخصصة للبضائع العابرة وتقع بالقرب من أرصفة الشحن والتفريغ وعادة ما تكون للتخزين ذو المدة القصيرة، فضلا عن تلك المخازن فهي غالبا ما تكون مغلقة لا مكشوفة حفاظا على البضائع من السرقة أو التلف من العوامل الجوية غير المتوقعة.

- المخازن الخلفية وهي المخازن التي تستعمل للبضائع التي مخطط لها البقاء لمدة أطول قياسا بمخازن البضائع العابرة، وعادة ما تتولى مسؤولية مثل هكذا بضائع شركات خاصة في حين يعزى الخزن القصير الاجل الى إدارة الميناء فضلا عن سلطات الجمارك والتي ينتسب لها مراقبة حركة البضائع من وإلى المخازن وإجراءات التخليص الأخرى.¹

اما عن الخدمات المساعدة والتي لا بد من توافرها في الميناء فهي عديدة ولعل اهم

ما يجدر الإشارة اليه هو:

- خدمات اصلاح وصيانة السفن:

نشاط اصلاح السفن من النشاطات اللازمة والتي تحتاجها الموانئ العربية توفر شركات متخصصة عمليات اصلاح السفن، حيث ان الكثير من السفن قد تتعطل لاي سبب من الأسباب بالموانئ ويتطلب اجراء الإصلاحات اللازمة لها وكما ان الكثير من السفن تخطط لاجراء بعض الإصلاحات اللازمة وصيانة الدورية لها أثناء توقفها في الموانئ لإجراء

¹:عبد الرحمن يسري أحمد و إيمان محب زكي ،الإقتصاديات الدولية، المرجع السابق، ص78.

عمليات الشحن والتفريغ وتوفيرا للوقت والتكلفة اذا ما توجهت الى أماكن مخصصة للإصلاح

فقط.¹

- خدمات تموين السفن: وهي خدمة معروفة مقدمة للسفينة عند كل ميناء اذ تمونها بالغذاء والماء العذب والوقود وغيرها، وغالبا ما تحصل المنافسة بين الموانئ في مجال التموين، لاسيما اذا ما عرفنا ان هناك شركات مساهمة متخصصة في ذلك، وبالتالي فإنها تؤدي دورا كبيرا في جذب حركة التجارة والصناعات التصديرية، ولكن بالرغم من أهمية هذه الخدمة الا انها اقتصرت على بعض الموانئ ويعود سبب ذلك الى التطور التقني الذي حصل على وسائل النقل البحري، حيث اصبح باستطاعة السفن المتطورة قطع الاف من الاميال دون الحاجة لتزويد بالوقود لما تحويه من خزانات كبيرة تغطي وحاجات السفن.²

المطلب الثالث: واقع الموانئ الجزائرية

لقد اهتم المشرع الجزائري كغيره من التشريعات بالميناء وسلامته وأمنه من خلال تنظيمه في القانون البحري والقوانين المتخصصة باعتبار الجزائر من الدول المتوسطية والتي موقعا استراتيجيا هاما، يحتم عليها الاهتمام واحاطة هذا المرفق الهام والتنمية بالعناية اللازمة.³

¹: المرجع نفسه، ص79.

²: عبد الرحمن يسري أحمد و إيمان محب زكي، الإقتصاديات الدولية، المرجع السابق، ص80.

³: محمود يونس، أساسيات التجارة الخارجية، الدار الجامعية، الإسكندرية مصر، 1993، ص102.

يوجد في الجزائر 13 ميناءا تجاريا بما في ذلك ثمانية 08 موانئ متخصصة في السلع العامة وهي ميناء: الجزائر - وهران - عنابة - مستغانم - جن جن - تنس - الغزاوات - دلس و ثلاث 03 موانئ مختلطة تستوعب البضائع العامة والمحروقات وهي ميناء: بجاية - سكيكدة القديم وميناء ارزيو.

باستثناء ميناء جن جن فإن جميع الموانئ الجزائرية تقع في المناطق الحضرية، مما يعيق امتداداتها ويسبب ازدحام المساحات الصعود والنزول والتخزين في مواجهة تدفق البضائع في تقدم مستمر.

وقد تميزت العديد من عمليات إعادة الهيكلة بهذه الموانئ منذ استقلال الجزائر في 1962 خلال العقد الأول استند تنظيم الميناء على استقلال الموانئ الكبرى الجزائر - عنابة - وهران، ونظام الامتياز الممنوحة من قبل غرف التجارة في الولايات حيث توجد المنافذ الأخرى.¹

اعتبارا من عام 1971 كانت الموانئ تسير من قبل مكتب الموانئ الوطني، وجاء القانون رقم 01/88 بشأن استقلالية الشركات التي جلبت تغيير وضع شركات الموانئ والتي أصبحت شركات الهيئات العامة الاقتصادية في شكل شركات مساهمة

¹:بوريش هشام ، تحسين جودة الموانئ البحرية ، دراسة تجربة ميناء عنابة ، مجلة التواصل في العلوم الإنسانية و الاجتماعية ،جامعة باجي مختار، عنابة، العدد24، 2022، ص 13.

ركزت الجزائر استثماراتها في الموانئ النفطية وهي موانئ متخصصة لا تخدم الا قطاعا محددا من اقتصاد الدولة، أما باقي الموانئ التجارية فبقيت تشكو من تأخر كبير وتعاني من مشاكل عديدة منها:¹

1- موانئ من الجيل الأول: الموانئ الجزائرية قديمة وهي بالتالي لا تمثل سوى نقاط انقطاع الحمولة تنتهي عندها حمولة المواد المعدة للشحن او التفريغ.

2- 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 قوتها 300 طن.

3- ارتفاع في عدد العمال: وتعرف الموانئ الجزائرية فائضا في عدد العمال، مما يقتضي اتخاذ إجراءات ترمي الى تحويل جزء منهم نحو وظائف أخرى، أو منحهم التقاعد المسبق او دفع تعويضات لهم، وتبقى هذه المشكلة شائكة بالنسبة لدولة في طريق النمو تستفحل فيها البطالة.²

4- تأخر في عملية تداول الحاويات: لقد أصبح التوجه لاستعمال الحاويات في نقل البضائع عاما وما فتئت معدلات النقل بالحاويات ترتفع بشكل كبير ومتسارع، ومع ذلك يمكن القول أن الموانئ الجزائرية لا زالت تسجل تأخرا واضحا في هذا المجال على اعتبار ان المعدل العالمي لتداول الحاويات يصل الى 60 بالمائة.

¹: المرجع نفسه، ص14.

²: بوريشهشام ، تحسين جودة الموانئ البحرية ، دراسة تجربة ميناء عناية، المرجع السابق، ص15.

5- انخفاض معدلات الموانئ: والذي يساهم فيه بشكل كبير توقف أنشطتها ليلا وخاصة ما يتعلق بمناولة السلع والبضائع.¹

6- طول الإجراءات الإدارية: وتتمثل في الإجراءات المتعلقة بتفريغ البضائع تحديدا، مما يتبعها من إجراءات الحجر الزراعي، فالحجر البيطري ثم إجراءات الرسوم الجمركية...الخ.
7- سوء توزيع المهام بين الموانئ: ومن جهة أخرى يوجد توزيع سيء للمهام المنوطة بكل ميناء، فميناء الجزائر العاصمة مثلا وهو اهم ميناء على المستوى الوطني يحتكر جل المبادلات وهذا على حساب باقي الموانئ الثانوية التي يبقى دورها محصورا في أقاليمها.

8- اختناق الموانئ: لعل من بين الأسباب الرئيسية التي زادت من حدة اختناق الموانئ وتكدس البضائع فيها هو عدم وجود خطة منسقة لتوقيت الاستيراد لدى بعض الهيئات المستوردة للبضائع، مما يؤدي الى وصول كميات كبيرة من السلع والمعدات المستوردة من طرف هيئات مختلفة وفي وقت واحد.²

او عندما يرتفع معدل استيراد مادة معينة بسبب انخفاض أسعارها في الأسواق العالمية كما حدث في الفترة الأخيرة بالنسبة للحديد الذي شهدته عملية استيراده ارتفاعا كبيرا نتيجة انخفاض سعره، وبالفعل لم يسبق لميناء الجزائر العاصمة كان مختنقا كما هو الحال في الأشهر الأخيرة، فقد بلغ عدد السفن التي بقيت في عرض البحر تنتظر الاذن بالرسو في الميناء لتفريغ حمولتها 34 سفينة وهذا في يوم واحد مع ما يترتب على ذلك من خسائر.

¹:المرجع نفسه، ص16.

²:بوريشهشام ، تحسين جودة الموانئ البحرية ، دراسة تجربة ميناء عناية، المرجع السابق، ص17.

9- 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 العامة مثلا تنتهي منافذ الخروج منه في محور المواصلات الرئيس بالمدينة والمزدحم بالحركة.

10. ضعف استغلال عملية المساحلة: لا يتم استغلال عملية المساحلة او الملاحة الساحلية بشكل جيد ومكثف مع انه بإمكان هذه الوسيلة التي تؤمن النقل بين الموانئ الوطنية ان تساهم في تخفيف الضغط عن شبكة النقل البري، والتي تعاني هي الأخرى من نقائص كثيرة، وذلك بادماجها في السلسلة اللوجيستية للنقل.

مع ملاحظة عدم وجود هيئات أو مكاتب محلية على مستوى مختلف الأقاليم بالزطن لتحسين المتعاملين واعلامهم بالفوائد التي تعود عليهم من وراء التعامل بالمساحلة.¹

¹:بوريشهشام ، تحسين جودة الموانئ البحرية ، دراسة تجربة ميناء عناية، المرجع السابق، ص20.

الفصل الثاني: الوضع الحالي للنقل البحري في

الموانئ الجزائرية

تمهيد:

يتمتع قطاع النقل البحري بخصائص ومميزات تجعل منه الشريان المحوري في نجاح التجارة الخارجية، وأن الجزء الأكبر من المبادلات التجارية الدولية يتم عبر قطاع النقل البحري بنسبة تفوق 90%، وبالنسبة للجزائر ومقارنة بأهمية القطاع في تنمية التجارة الخارجية فيحتل هذا القطاع الاهتمام الأكبر.

وقد تعرض قطاع النقل البحري بكامله إلى ثورة تكنولوجية في مجال الموانئ ونظام الحاويات ومعدات الشحن والتفريغ وشركات النقل البحرية، وأدركت جميع الدول ضرورة كفاءة موانئها وتحديثها لما لها من أهمية بالغة في تنمية التجارة الخارجية، وتعيش اليوم تقدما ملحوظا، حيث نرى هذا التقدم في نظم تبادل المعلومات إلكترونيا والميكنة العالية وصولا إلى الرقمنة الشاملة، وهذا ما لاحظناه في كل من تجربة سنغافورة والإمارات العربية وميناء روتردام، فقد أثبتت تجارب أن استخدام الرقمنة والتكنولوجيات الحديثة ينتج عنها تطوير الموانئ وعصرنتها حتى تتماشى مع متطلبات العصر وبالتالي النهوض بقطاع النقل والشحن البحري، وليس مستحيل أن تصبح موانئ الجزائر وقطاع الشحن فيها بالأخص ذكية، خاصة وانها بدأت في خطوة الألف ميل من خلال رقمنة بعض الإجراءات الإدارية.

المبحث الأول: حركة النقل البحري في الموانئ الجزائرية

المطلب الأول: النقل البحري للبضائع في الجزائر والموانئ التجارية

مباشرة بعد الاستقلال كان من الضروري انشاء شركة وطنية تختص في النقل البحري وكان ذلك في سنة 1963 حيث كانت تنشط في مجال نقل المسافرين والبضائع وفي سنوات الثمانينات كان للجزائر أسطولاً من بين اهم الاساطيل في الدول النامية.¹

للجزائر قاعدة مينائية مختلطة موروثه من العهد الاستعماري وساحل يقدر بحوالي 1644 كلم و 95 بالمائة من تجارتها الخارجية تنقل عبر البحر، مما جعل عدد موانئها في تطور مستمر لمواكبة نمو تجارتها الخارجية، حيث كانت مصنفة ضمن الخمسين دولة الرائدة في هذا المجال على المستوى العالمي وقد كان هذا الاسطول الذي يحمل العلم الوطني مكونا من اكثر من 80 سفينة من مختلف الأنواع مستغلة باسم الشركة الوطنية للملاحة الجزائرية.

¹: شريف بوقصبة، دور برامج التنمية 2001-2014 في تطوير قطاع النقل البحري في الجزائر، الملتقى الدولي، جامعة المسيلة يومي 07-08 نوفمبر 2013.

المطلب الثاني: الأسطول التجاري وحالته

منذ القديم فإن الذي يمتلك أسطولاً فهذا دليل على القوة سواء بالنسبة للدول النامية أو المتقدمة فهو وسيلة لتأكيد السيادة والحضور في الساحة البحرية والقوة السياسية، أما بالنسبة للدول النامية فهو يعبر عن السيادة الوطنية والاستقلالية الاقتصادية.¹

فالجزائر تمتلك سواحل بطول 1644 كلم وموانئ هامة حيث قامت بتكثيف الجهود للحصول على اسطول بحري متنوع لتفادي اللجوء الى عمليات لنقل البضائع والذي تعتبر في حقيقته تبعية مطلقة للخارج، لما له من اسراف كبير للاموال وتسرب العملة الصعبة للخارج لذا كان الامر لازماً على الجزائر امتلاك اسطول وطني تجاري لتخفيف التبعية للخارج وبلوغ اهداف الاقتصاد الكلي.²

المطلب الثالث: التعاون الدولي ودوره في تطوير الموانئ الجزائرية

عرفت الجزائر خلال العشرية الأخيرة زيادة وتيرة المشاريع والإنجازات المتعلقة بقطاع البنى التحتية، فمشروع الطريق السيار انتهى، وأصبح الحديث اليوم عن كيفية ربط هذا الطريق بمختلف الموانئ البحرية، عبر انجاز طرق سريعة مخترقة للمدن الواقعة في أقاليم هذه الموانئ، بالإضافة الى ذلك يوجد مشروع قيد الإنجاز يخص توسيع شبكة السكك الحديدية، وعصرنة

¹: المرجع نفسه.

²:فاطمة الزهراء فوزي، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا، العدد07، 2019، ص

العديد منها، وفي إطار تحرير خدمات النقل البحري، وجب على السلطات العمومية التركيز على الأنشطة الرئيسية التي تم تصنيفها حسب جولة الاورغواي الى ثلاثة أنشطة:

- الملاحة الدولية: وتشمل النقل بين الدول للمسافرين والبضائع ولا يأخذ بعين الاعتبار النقل عبر الساحل بين موانئ محلية محلية لنفس الدولة¹

- الخدمات المساعدة: وهي تلك الخدمات المرتبطة بحركة البضاعة من ميناء التصدير الى ميناء الوصول وما اشتمل ذلك من تخزين في مستودعات الانتظار، وإجراءات التخليص الجمركي، ووسطاء النقل، وجميع الخدمات المرتبطة بمحطات الحاويات

- خدمات الموانئ: وتشمل الخدمات المرتبطة بالمساعدة على الملاحة وهي الارشاد، القاطرات، وربط السفن، وتلك الخدمات المقدمة للسفينة أثناء تواجدها بالميناء كالتزويد بالوقود، المياه، والتموينات اللازمة لطاقم السفينة، وفي الحالات الاستثنائية يتم تقديم المساعدات التقنية اللازمة لإصلاح الاعطاب الطارئة.²

¹: عمران قارون، النقل البحري وأثره على الاقتصاد الوطني، رسالة ماجستير، فرع تخطيط، 2007، ص 62.

²: عمران قارون، النقل البحري وأثره على الاقتصاد الوطني، المرجع السابق، ص 63.

أولاً: فتح محطات الحاويات أمام الشراكة الدولية

من اجل جلب منافسة اكثر فاعلية وبمعايير عالمية، عرضت السلطات الجزائرية ثلاثة موانئ للشراكة الأجنبية، تتميز كل منها بخصائص تجعله قادرا على جذب رأس المال الأجنبي، والخبرة اللازمة لتسيير محطات الحاويات.

1- الشراكة السنغافورية:

تم تكوين مجموعة بورتك سنة 1998 وهي تقوم بإدارة أربعة محطات للحاويات في كل من اندونيسيا - مالطا - الغابون وبجاية وتعمل هذه الشراكة على تجهيز المحطة بأجهزة السكانير واستخدام الاعلام الالي في جميع نشاطات إدارة المحطة، وفي سنة 2005 وعلى أساس اتفاقية امتياز بين ميناء بجاية والمتعامل السنغافوري لمدة 20 سنة تم انشاء مشروع مشترك بعنوان نهائي حاويات بجاية المتوسطي، الذي تعود ملكيته لمؤسسة ميناء بجاية بنسبة 51 بالمائة و بنسبة 49 بالمائة للمتعامل السنغافوري.

النشاط الرئيسي للمتعامل السنغافوري هو تسيير واستغلال نهائي الحاويات حيث تجهيز المحطة بمعدات عالية الأداء لتقديم الخدمات ذات الجودة وكفاءة فقد سعت هذه المعدات الحديثة بزيادة حركة الحاويات وساهمت هذه الشراكة في رفع إنتاجية مناولة الحاويات الى 20

و 25 حاوية في الساعة مقابل 08 الى 10 حاوية مكافئة في الساعة بالنسبة للموانئ الجزائرية الأخرى.¹

فقد سمح هذا المشروع المشترك باندماج ميناء بجاية في سنة 2009 ضمن سلسلة النقل متعدد الوسائط من خلال استغلال خدمة نقل الحاويات بالسكك الحديدية بين الميناء والموانئ الجافة كالميناء الجاف كالميناء الجاف ببرج بوعريج، كما دخل ميناء بجاية في تنافسية مباشرة مع ميناء الجزائر العاصمة فيما يتعلق بحركة البضائع متنقلا بذلك من المركز الرابع الى المركز الثاني على المستوى الوطني.²

2. الشراكة الإماراتية:

أصبحت مجموعة موانئ دبي العالمية شركة عالمية تدير 49 محطة حاويات في 27 بلد قامت هذه المجموعة بإمضاء عقدي امتياز مع كل من ميناء الجزائر، وميناء جن جن يمتد على 30 سنة، حيث تتولى عصرنه الحاويات بالعاصمة من اجل الرفع في كفاءة تداول الحاويات، ومقابل ذلك تتولى السلطات الجزائرية توسيع مساحة الميناء من 12 هكتار الى 18 هكتار.³

¹: عمران قارون، النقل البحري وأثره على الاقتصاد الوطني، المرجع السابق، ص64.

²: بورنيحناشي، تأثير البنية التحتية على الموانئ البحرية الجزائرية على التجارة الخارجية 2010-2018، مذكرة ماستر، جامعة حمه لخضر، الوادي، 2019، ص 42.

³: بورنيحناشي، تأثير البنية التحتية على الموانئ البحرية الجزائرية على التجارة الخارجية 2010-2018، المرجع السابق، ص43.

هذه المجموعة الامارتية استثمرت في البداية 100 مليون يورو على مدى خمس سنوات لتحديث محطة الحاويات في ميناء الجزائر العاصمة وزيادة قدرتها الى 500000 حاوية نمطية في عام 2012، والقدرة التي بلغت حاليا هي 800000 حاوية نمطية وتضم المجموعة أيضا شراء رافعات الحاويات لميناء الجزائر العاصمة وينبغي لهذه الاستثمارات ان تساهم في زيادة عمليات الشحن والتفريغ وتقليل وقت مكوث السفن بالميناء.¹

منذ انطلاق هذه الشراكة لم يعرف ميناء الجزائر أي تغييرات جذرية، فالشريك الاماراتي ينتظر شريكه الجزائري ليتم بناء مباني حماية الميناء وتوسيع الأرصفة وساحات التخزين بالإضافة الى ربط الميناء بالطريق شرق غرب ليصبح أكثر جاذبية لأصحاب السفن وكان من المقرر تجهيز نهائي للحاويات بأربع رافعات جسرية خلال سنة 2010 والتي من شأنها تعيد نظام العمل لكن تأخر اشغال توسيع الأرصفة حال دون ذلك للإشارة فإن الاشغال بدأت بها أوت 2012 لمدة 12 شهرا لم تستكمل بعد هذا وبقيت المحطة من دون تجهيز.²

¹: حياة رصاع، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، رسالة ماجستير، جامعة وهران، 2012-2013، ص 210.

²: ²: حياة رصاع، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، المرجع السابق، ص 211.

ثانيا: فتح خطوط ملاحية أكثر إنتاجية

في إطار الاتحاد من أجل المتوسط، تبذل جهود كبيرة من طرف البلدان الأعضاء لتجسيد أهداف التكامل الإقليمي وتلعب الدول الأوروبية الكبرى في الضفة الشمالية للحوض المتوسط دورا رائدا في تنمية العلاقات الثنائية بين الدول الأعضاء حيث يركز ذلك في شقه البحري على ربط الموانئ بخطوط سريعة للملاحة البحرية تضمن الانسياب الجيد للبضاعة ووصولها الى وجهتها النهائية في رحلة أقصر وتكاليف أقل وفي خطوات أولى قامت المغرب بإنشاء ميناء طنجة سمح لها بفتح طريق سيار بحري بين برشلونة وطنجة.

ومن الناحية التاريخية تمكنت الموانئ الجزائرية على العموم في كسب ثقة المتعاملين الأجانب وأصحاب السفن، عن طريق خلق خطوط ملاحية منتظمة تربطها بالضفة الشمالية للحوض المتوسط وقد احتل ميناء العاصمة المرتبة الأولى.¹

المبحث الثاني: دور التكنولوجيا في تحسين كفاءة الموانئ

المطلب الأول: مفهوم وخصائص الرقمنة

هناك عدة مفاهيم تتعلق بمصطلح الرقمنة وذلك وفقا للسياق الذي يستخدم فيه:

¹: المرجع نفسه، ص2012.

- يرى تيري كاني ان الرقمنة هي عملية تحويل مصادر المعلومات على اختلاف أشكالها الى شكل مقروء بواسطة تقنيات الحاسب الالي عبر النظام الثنائي البيئات والذي يعتبر وحدة المعلومات الأساسية لنظام معلومات يستند الى الحاسبات الالية، وتحويل المعلومات الى مجموعة من الأرقام الثنائية يمكن ان يطلق عليها " الرقمنة" ويتم القيام بهذه العملية بفضل الاستناد الى مجموعة من التقنيات والأجهزة المتخصصة.¹

- وتشير تشارلوت بيرسي الى الرقمنة على انها منهج يسمح بتحويل البيانات والمعلومات من النظام التناظري الى النظام الرقمي

- مصطلح الرقمنة يأخذ عدة معاني حسب السياق الذي يستخدم فيه حيث يلاحظ ان الرقمنة تعني في الحاسبات تحويل البيانات الى شكل رقمي بحيث يمكن معالجتها بواسطة الحاسب.²

في نظم المعلومات تحويل النصوص المطبوعة مثل الكتب والصور والخرائط وغيرها من المواد التقليدية من شكلها التناظري الى الأشكال التي تقرأ بواسطة الحاسوب الالي، أي الى إشارات ثنائية وذلك عن طريق استخدام نوع ما من أجهزة المسح الضوئي وعن طريق الكاميرا الرقمية.

¹: عبد الغاني مقدم، الرقمنة كمدخل لتحسين الخدمة العمومية في الجزائر، مذكرة ماستر، جامعة حمه لخضر، الوادي،

2018، ص 29.

²: المرجع نفسه، ص 30.

كما عرفت موسوعة مصطلحات المكتبات والمعلومات والحاسبات الرقمنة على انها عملية خلق صورة تمثل الوثيقة او الصورة الاصلية عن طريق تحويل الضوء المنعكس او المنبعث منها الى إشارات رقمية يمكن تخزينها أو بثها وإدارة تكوينها للعرض على الشاشة كصورة الكترونية.¹

وتتميز الرقمنة بخصائص عديدة ومتنوعة نذكر منها:

- تقليص الوقت، فالتكنولوجيا تجعل كل الأماكن الكترونيا متجاورة
- تقليص المكان، وهذا من خلال تخزين الحجم الهائل من المعلومات الكترونيا والوصول اليها بكل سهولة
- اقتسام المهام الفكرية مع الالة وهذا نتيجة الاعتماد الكبير على التكنولوجيا والذكاء الاصطناعي²
- الحفظ حيث ان الوسائط الرقمية تعد أقل عرضة للتلف والضرر، مقارنة بالوسائط الورقية التي تتعرض لعدة أخطار

¹: عبد الغاني مقدم، الرقمنة كمدخل لتحسين الخدمة العمومية في الجزائر، مذكرة ماستر، جامعة حمه لخضر، الوادي، 2018، ص 31.

²: حمادوش بوزيد، الاقتصاديات القائمة على الرقمنة، المجلة العلمية المستقبل الاقتصادي، المجلد 08، العدد 01، 2020، ص 48.

- سرعة الاسترجاع وسهولة الاستخدام، تتميز النظم الرقمية بسرعة كبيرة في الاسترجاع مقارنة بالنظم الورقية

- الاقتسام واللاتزامنية، سمحت الرقمنة بالاطلاع على نفس الوثيقة من قبل مئات الأشخاص في نفس الوقت من خلال شبكات الانترنت واستقبال الرسالة في أي وقت يناسب المستخدم

- زيادة التفاعل بين الأنشطة، أي ان المستعمل لهذا التكنولوجيا يمكن ان يكون مستقبلاً ومرسل في نفس الوقت¹

- قابلية التحويل، وهي إمكانية نقل المعلومات من وسيط الى اخر كتحويل الرسالة المسموعة الى رسالة مطبوعة أو مقروءة

- اللامركزية، وهي خاصية تسمح باستقلالية تكنولوجيا المعلومات والاتصالات فالانترنت مثلا تتمتع باستمرارية عملها في كل الأحوال، فلا يمكن لأي جهة ان تعطل الانترنت.

- قابلية التحرك والحركية، أي انه يمكن للمستخدم ان يستفيد من خدماتها اثناء تنقلاته، أي من أي مكان عن طريق وسائل اتصال كثيرة من الحاسب الالي النقال، الهاتف النقال... الخ.²

¹: عبد الغاني مقدم، الرقمنة كمدخل لتحسين الخدمة العمومية في الجزائر، المرجع السابق، ص32.

²: طارق طه، نظم المعلومات والحسابات الالية، دار الجامعة الجديدة، طبعة 2008، ص 631.

المطلب الثاني: سبل رفع كفاءة الموانئ بالرقمنة

أدركت جميع الدول ضرورة كفاءة موانئها وتحديثها وتطويرها بما يناسب السفن العملاقة، من خلال ادخال الرقمنة والتي تساعد على تقديم خدمات متميزة بالكفاءة والجودة والسعر المناسب وفي أقل زمن ممكن، وزيادة سرعة والموثوقية والأمان، وتحول الميناء الحديث من مجرد مرسى للسفن ورسيف للبضائع والسلع وبوابة للدخول والخروج فقط الى مركز لتقديم الخدمات الشاملة والمتكاملة لحركة التجارة العالمية.¹

تعتبر عمليات الميناء مجموعة من الإجراءات التي يقدمها الميناء لمختلف زبائنه، كالقيام بإجراءات شحن وتفريغ البواخر وإجراءات تناول البضائع وتخزينها ومن ثم تسليمها لوكلائها وتختلف الموانئ في السرعة وجودة تقديم هذه الإجراءات وهذا الاختلاف والتفاوت خلق ما يسمى بكفاءة الموانئ.²

خدمات الميناء متعددة وتقدم الى اكثر من جهة، ولكل جهة مؤشر خاص بها في قياس الكفاءة، حيث يوجد مؤشر الباخرة الرصيف ومؤشر الساحة وغيرها، فإن مفهوم كفاءة الميناء يختلف بحسب المؤشر المستخدم للكفاءة، ولكن بشكل عام يعتبر الزمن العامل الفاصل والحاسم في تقييم الكفاءة وجودة الميناء، وبناء على ذلك يمكن القول أن كفاءة الميناء تحدد بالفترة

¹: عبد الرزاق رحموني، تطبيق الإدارة الالكترونية بين النجاعة والتحديات، مذكرة ماستر، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، 2019، ص 15.

²: المرجع نفسه، ص 16.

الزمنية لبقاء السفينة على الرصيف، وبالفترة الزمنية لبقاء البضائع بالميناء، بالإضافة الى كمية البضائع المتناولة عبر محطات الحاوية.¹

يسعى أي ميناء الى تقديم الخدمات بجودة عالية، وبكفاءة تقلل من المدة الزمنية لبقاء السفن والبضائع في الموانئ، وبالتالي تقليل التكاليف مع مراعاة استخدام موارد الميناء من معدات واليات ومساحات ضمن الحد الأدنى، ولذلك يجب على الموانئ اعتماد مجموعة أدوات تساعد في اتخاذ القرارات السليمة في الوقت المناسب، وذلك لتحسين جودة الخدمات، وهذه الأدوات هي مؤشرات أداء الميناء.

يرتبط النقل البحري بالتجارة الخارجية بعلاقة تبادلية وثيقة، لأنه يعتبر الركيزة الأساسية لتنمية حركة الصادرات والواردات وإعادة التصدير بين مختلف دول العالم، فكلما تطورت موانئ الشحن والتفريغ ازدادت إمكانية نقل البضائع بكميات كبيرة وبتكاليف أقل بين مختلف بلدان العالم.

فهي بذلك تعتبر حلقة مهمة في سلسلة النقل وبوابات تمر من خلالها التجارة الخارجية بوجيها الاستيراد والتصدير حيث يرتبط التجارة الخارجية المنقولة بحرا والتجارة المنقولة برا

¹: عبد الرزاق رحموني، تطبيق الإدارة الالكترونية بين النجاعة والتحديات، المرجع السابق، ص17.

وبالتالي فهي تعتبر المنفذ الرئيسي للتجارة العالمية، ولهذا وجب التخطيط الجيد لهذه المنافذ ويتطلب تشغيلها مستوى عال من الإدارة حتى تتمكن من تقديم خدماتها على أكمل وجه.¹

فلموانئ أهمية قصوى في اقتصاديات الدول فهي المحرك الأول للصادرات والواردات التي من خلالها تحول الدول الى قلاع اقتصادية عملاقة تتحكم في مسيرة الاقتصاد العالمي، وللتأكيد على هذا الطرح فإن هناك دولا بعينها يعتمد اقتصادها بصورة كبيرة على الموانئ والتجارة البحرية، وعلى سبيل المثال الصين، سنغافورة كوريا الجنوبية واليابان وللتدليل على قوة تأثير الموانئ في الاقتصاد العالمي فإن ما يتم نقله بحرا سنويا من البضائع لا يتجاوز احدى عشرة مليار طن، ويسهم القطاع البحري في نقل 90 بالمائة منها ومن هنا أصبحت عملية المنافسة في مجال الموانئ عالميا محتدمة من خلال تطوير الدول لموانئها تقنيا وتشغيلها والاهتمام بالبنى التحتية وبالرقمنة واستخدام الذكاء الاصطناعي.²

المطلب الثالث: التحديات التي تواجه الموانئ الجزائرية

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

¹: عبد القادر عبان، تحديات الكفاءة في الموانئ الجزائرية، دار هومة للنشر، طبعة 01، 2002، ص62.

² : عبد القادر عبان، تحديات الكفاءة في الموانئ الجزائرية، المرجع السابق، ص63.

- استخدام تكنولوجيا محدودة جدا مقارنة بالتكنولوجيا المستخدمة في الموانئ العالمية ونقص في التجهيزات والألات الحديثة
- أحواض صغيرة وضيقة وأرصفتها ميناوية ذات حواجز ضيقة ذات غاطس لا يسمح بعملية رسو السفن التجارية الكبيرة به.
- انخفاض الطاقة الاستيعابية للموانئ التجارية
- تواجد الموانئ داخل النسيج الحضري مما يجعل عملية الحركة والتنقل منها واليها صعبة نوعا ما
- تدني كفاءة الاسطول البحري التجاري وصغر أحجام السفن
- نقص في التجهيزات والأليات الحديثة
- طول الإجراءات الإدارية تتمثل خاصة إجراءات الشحن والتفريغ وإجراءات الرسوم والجمركة
- احتكار ميناء الجزائر العاصمة لأكثر من 60 بالمائة من المبادلات التجارية الخارجية
- احتكار الدولة لتسيير الموانئ، وما ترتب عنه من مشاكل عديدة، كبطء المعاملات وسيطرة الروتين فالموانئ الجزائرية تشكل اذن نقطة اختناق بسبب رداءة منشأتها وضعف الاستثمارات العمومية بها، والفوضى والعشوائية التي تميزها.¹

¹: 1 : عبد القادر عبان، تحديات الكفاءة في الموانئ الجزائرية، المرجع السابق، ص64.

المطلب الرابع: الاستراتيجيات المقترحة لتحسين كفاءة الموانئ الجزائرية

اعتمدت الجزائر خطة دعم النمو الاقتصادي منذ 2004 واتجهت بشكل خاص الى قطاع النقل البحري حيث حاولت إعطاء الأولوية لكل من البنى التحتية للموانئ والأسطول على السواء ومن أهم الاستراتيجيات المعتمدة نذكر:¹

- تزويد قطاع الموانئ الوطنية بنظام جديد لإدارة السلامة البحرية وكذلك تبادل المعلومات
- تطوير شبكة الموانئ الجزائرية، وهذا من خلال ما يلي:
- تطوير وتحديث البنية التحتية للنقل والتواصل بين الموانئ والمدن الداخلية
- تطوير للطرق والمحطات الداخلية، بالأخص تلك التي تعني بحركة وطرق شحن الحاويات
- انشاء مناطق خارج الميناء والتي تمثل شبكة من المنصات اللوجيستية في المدن الجزائرية، بهدف شحن البضائع وفق مقاييس دولية
- مراجعة نموذج تسيير وإدارة الموانئ
- الاستثمار في اصلاح السفن
- توسيع الاسطول البحري وتجديده .

¹: عبد القادر عبان، تحديات الكفاءة في الموانئ الجزائرية، المرجع السابق، ص65.

الفصل الثالث: دراسة حالة بمؤسسة ميناء مستغانم

تمهيد:

يعتبر ميناء مستغانم منصة حقيقية للتنمية الاقتصادية للتجارة الخارجية ، وكأداة لتنظيم التجارة ونظام التقييم للاقتصاد الوطني . لعبور حركة المرور السلع في مستوى منطقة الميناء يمثل نحو ثلث المتبادلات الوطنية ، فمؤسسة ميناء مستغانم EPM كمشروع تجاري ومع أنشطتها التقليدية تمكنت من ملء مهام السلطة العامة لتنفيذ سياسة إعادة تصميم منظمة ميناء إعادة تركيز الهياكل الداخلية في حين التكيف مع الأهداف ساعد الأداء والأعمال التخصص الأساسية لوضع آليات الإدارة وتشغيل. فالتحولات الجديدة للاقتصاد الدولي أدت إلى زيادة الطلب على خدمات المنشآت المينائية من طرف مختلف المتعاملين لمعالجة السفن وعبور البضائع في أفضل الشروط الاقتصادية والأمنية وهذا يتطلب إعادة النظر في هيكلته وطرق تسييره ، وإدخال متعاملين سواء كانوا محليين أو أجانب وهذا يتطلب تعديل القوانين المنظمة للنشاطات المينائية وكذلك العقود المبرمة بين مختلف الأطراف مع ضرورة مراعاة شروط المنافسة بين مختلف الفروع والهيئات المينائية. وهذا يتطلب تحكماً كبيراً في مختلف تغيرات الداخلية والخارجية. ويسلط هذا الفصل الضوء على الجانب الميداني.

وقد تم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين وهما:

المبحث الأول : تقديم مؤسسة ميناء مستغانم

المبحث الثاني : دراسة الحركة التجارية و الملاحية لميناء مستغانم

المبحث الأول : تقديم مؤسسة ميناء مستغانم

يعد ميناء مستغانم جزء أساسي من البنية التحتية الخاصة بالنقل، فهو ضروري للعديد من الصناعات الكبرى التي تشارك في التجارة الدولية من خلال تقديم العديد من الخدمات كالخدمات التجارية وخدمات الصيد البحري، سوف يتم التطرق من خلال هذا المبحث إلى لمحة تاريخية حول مؤسسة ميناء مستغانم، وأهداف وخصائص مؤسسة ميناء مستغانم والهيكل التنظيمي العام لهذه المؤسسة.

المطلب الأول : لمحة تاريخية حول مؤسسة ميناء مستغانم

يتم تطوير ميناء مستغانم بما يتماشى مع متطلبات المنطقة، إذ أنه يشجع إستحداث مجموعة من الخدمات مقربة من المسلمين النهائيين عبر أوراق نقل متعددة الأنماط.

1- نشأة الميناء

كان ميناء مستغانم خليجا صخريا حادا يمتد بين الرأس البحري لسلامندر لخروبة، استخدمه القرصنة لاقتسام الغنائم، سمي ميناء مستغانم فيما قبل 1833 مرسى "الغنائم" ومن هنا سميت المدينة "مستغانم".
في سنة 1848، أنشئ أول رصيف للميناء بطول 80 متر ليصل امتداده إلى 325 متر بحلول سنة 1881، انطلق أول مشروع لتهيئة الميناء في سنة 1882 وبعد 3 سنوات من ذلك أعلن عنه مشروعاً ذا منفعة عامة.
- تلت ذلك أعمال تهيئة ضخمة بين 1890 و 1904 انتهت بميلاد أول حوض الميناء.
- بعد بناء كاسرة الأمواج الجنوبية الغربية للميناء سنة 1941، تم إنشاء الحوض الثاني برصيف طوله 430 متر فيما بين نهاية 1955 وبداية 1959.

2- نشأة مؤسسة ميناء مستغانم

يقدم ميناء مستغانم نوعين من الخدمات التجارية وخدمات الصيد البحري، وتشرف على تسييره مؤسسة ميناء مستغانم وهي مؤسسة عمومي شركة ذات أسهم EPE EM SPA أنشأت في إطار إصلاح النظام المينائي الجزائري بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 82-287 الصادر بتاريخ 14 أوت 1982 في 29 فيفري 1989 شقت مؤسسة ميناء مستغانم طريقها نحو الاستقلالية على غرار المؤسسات التي كشفت عن استقرار في

وضعتها المالية، حيث تم تحويلها بموجب عقد موثق من شركة عمومية ذات طابع اجتماعي إلى شركة عمومية اقتصادية / شركة ذات أسهم رأس مالها 25.000.000 دج تحت الحيازة الكاملة لشركة تسيير مساهمات الدولة "الموانئ"، تحمل السجل التجاري رقم 88-01-88.8 وتخضع للقانون التجاري والمدني طبقا لأحكام القوانين 88-01، 0388، 88-04 الصادرة بتاريخ 12 جانفي 1988 والمتضمنة للنصوص التنظيمية لاستقلالية المؤسسات وطبقا للمرسوم 88-101 الصادر بتاريخ 12 جانفي 1988 والمرسوم 88-119 الصادر بتاريخ 16 ماي 1988 والمرسوم 88-177 الصادر بتاريخ 28 سبتمبر 1988.

المطلب الثاني : مهام وأهداف مؤسسة ميناء مستغانم

سنتطرق من خلال هذا الطلب الى تبيان المهام و الأهداف التي تسعى المؤسسة المينائية إلى تحقيقها من خلال نشاطاتها وذلك على النحو التالي:

1- مهام مؤسسة ميناء مستغانم

تتمثل أهم مهام الوكالة الى المؤسسة في النقاط التالية:

- الاستثمار وتطوير الميناء.
- استغلال الآلات و المنشآت المينائية.
- إنجاز اعمال 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 والارشاد 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 و الغير المباشرة بموضوع عمؤسسة ميناء مستغانم.

2- 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 الاستثمار وتطوير الميناء.
- العمل على تحقيق أكبر ربح ممكن.
- الزيادة في حجم التعاملات.
- إستثمار المؤسسة في نشاطها وذلك بتحسين الخدمات المقدمة وفق المقاييس العلمية والدولية المعمول بها.
- تخفيض مدة الانتظار 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 و الرسو...الخ.
- تنفيذ كل العمليات التجارية، المالية الصناعية والعقارية المرتبطة بصفة مباشرة وغير مباشرة بالهدف الاجتماعي.

المطلب الثالث : الخدمات بميناء مستغانم

تقسم الى نوعين البنية التحتية و الفوقية للميناء

1 البنية التحتية لميناء مستغانم

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

(1) البنية التحتية الأساسية للميناء

يحتوي ميناء مستغانم بنية تحتية أساسية يمكن تقسيمها الى :
المنشآت الخارجية: وتتمثل في

ممر الدخول الرئيسي : ويتمثل في مدخل بحري شمالي غربي بعض 222 م وعمق 24 م .

الاحواض : ويشمل الميناء على حوضين رئيسيين، الحوض الأول بساحة مائبة تقدر ب 22 هكتار وعمق يتراوح بين 7.22م و 8.17 م، يحتوي على ستة محطات رسو، بينما يتميز الحوض الثاني بمساحة مائبة تقدر ب 27 هكتار وعمق يتراوح بين 7.80 م و 9.34م يحتوي على أربع محطات رسو.
المنشآت الداخلية: وتتمثل في:

حواجز الحماية الميناء محمي من جهتين على النحو التالي:

- من الجهة الشمالية الشرقية بكاسر أمواج ممتد على طول 2932م .
 - من الجهة الجنوبية الغربية بحائط واقى من الأمواج على طول 042 م.
- الأرصفة و المراسي: يحتوي الميناء على 22 محطات رسو بطول كلي قدره 2487 مقسمة كما يلي:

- الرصيف الشمالي الشرق : 222 متر خطي (المحطة 2)
- رصيفا لمغرب العربي 224 متر خطي (المحطة 23،24،22)
- الرصيف الجديد 422 متر خطي (المحطة الجديدة 42).
- رصيف الاستقلال 422 مترخطي (المحطة 02)

- الرصيف الجنوبي الغربي : 492 مترخطي (المحطة 7,2)
كما تتميز محطات الرسو ببعض الخصائص التجارية نبينها في الجدول أدناه.

الجدول رقم (1) : يمثل الخصائص البحرية و التجارية لمحطة الرسو

Appellation des quais أسماء الأرصفة	Bassins الأحواض	Postes à Quai محطات الرسو	Longueur des postes (m) طول المحطات الرسو	Tirant d'eau (m) عمق محطات الرسو	Spécialisation التخصص
Quai Nord-Est الرصيف الشمالي الشرقي	1 ^{er} bassin	Y	80	4.50	سفن خدمة المرافئ زفت + بضائع مختلفة
		O	117	6.77	
1		139	7.62	سكر أصهب + بضائع مختلفة	
		2	139	7.62	بضائع مختلفة
		3	134	7.62	بضائع مختلفة
Mole de l'indépendance رصيف الاستقلال		4	5	135	7.62
	5		135	8.17	مختلفة
	X		80	5.00	حبوب + بضائع مختلفة سفن خدمة المرافئ
Nouveau Quai الرصيف الجديد	2 ^{ème} bassin	NP1	108	7.98	سفن الإيداء + بضائع مختلفة
		NP2	109	7.18	بضائع مختلفة
NP		69	6.20	سفن الإيداء	
Rampe Ro/Ro رصيف سفن الإيداء		6	7	140	6.95
7	140		8.22	بضائع مختلفة	

سفن الصيد	4.50	430	En Activitié	رصيف الصيد Quai de Pêche
-----------	------	-----	-----------------	-----------------------------

المصدر : معلومات من إدارة المؤسسة

الجدول رقم (2) : يوضح المعايير المتفق عليها لمحطة الرسو و التخزين

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

المصدر : معلومات من الإدارة

من خلال الجدول رقم نلاحظ أن ميناء مستغانم لا يتماشى مع المعايير المتفق عليها دوليا بخصوص النقص المسجلة على كل من طول الأرصفة و تشهد تنقص قدره 204متر وهي مساحة معتبرة، النقص المسجل في مساحات التخزين و المقدر ب 125050م².

2البنية الفوقية لميناء مستغانم

و تحتوي على جميع الهياكل المبنية داخل و تشمل العناصر التالية:

1- المباني الادارية

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

- محطة بحرية.

-محطة توليد الكهرباء.

المستودعات: وعددها 27 مخزن بمساحة 29802م² ، توظف 20802م² للخدمات التجارية

(2)مساحات التخزين

وتتكون من جميع المساحات المهيئة لاستقبال السلع وهي كالتالي:

- أرضية التخزين غير مغطاة : بمساحة كلية تقدر بـ 78222م² منها 70222م² مخصصة للخدمات التجارية.

- مرآب السيارات بمساحة 72222م²، وقدرة استيعاب تصل الى 7222 سيارة مع إمكانية تمديدها الى 24222سيارة.

- مرآب الحاويات بمساحة 20222 م²، وقدرة معالجة تصل الي 20222 حاوية سنويا.

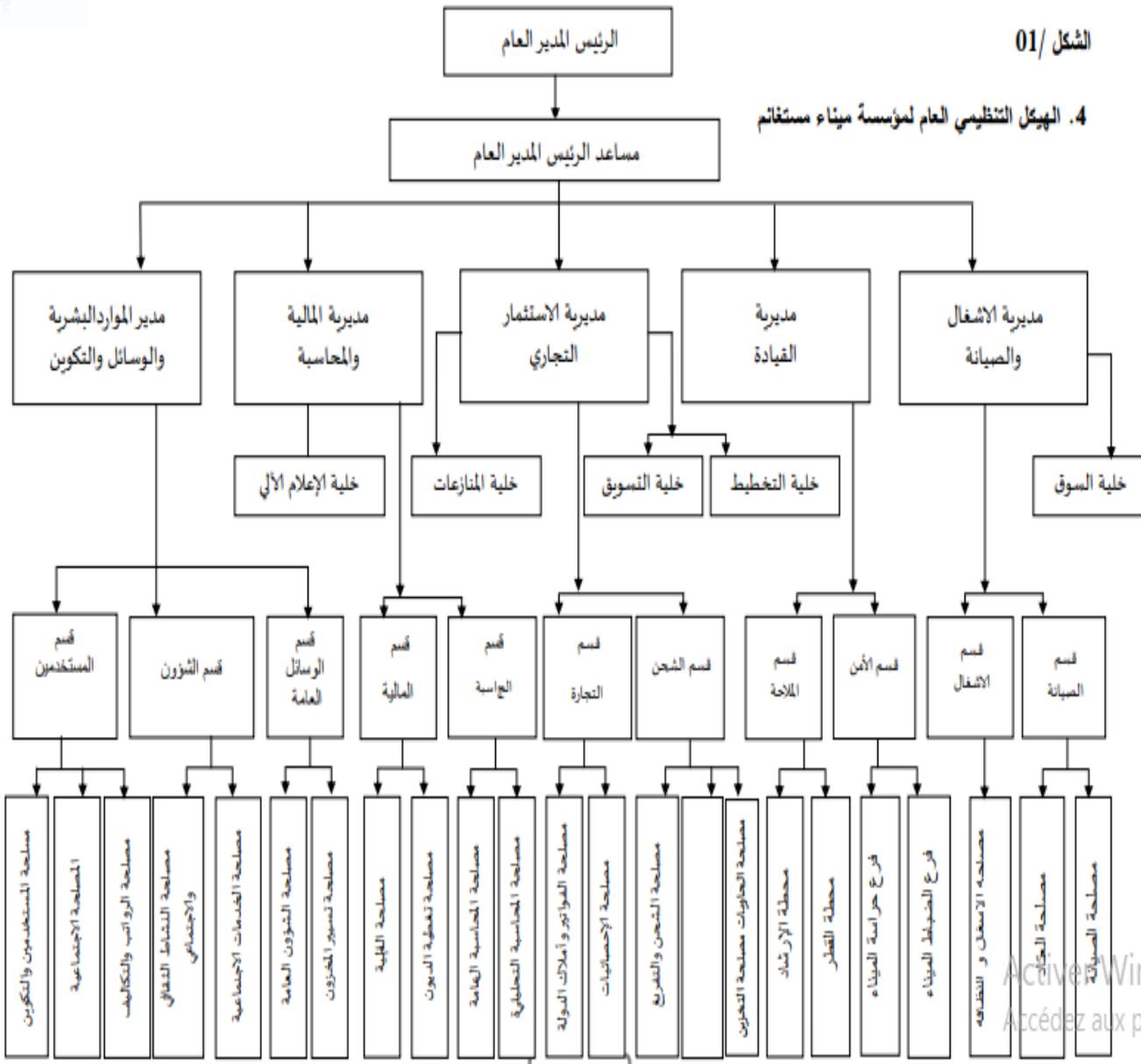
- الطرق و المواصلات وتشمل علي :

الطريق الأرضي : ويصل طولها الى 5680متر خطي.

السكة الحديدية: بطول 3747 متر خطي (كل الأرصفة مجهزة بخطوط سكة حديدية

تستخدم مؤقتا لنقل الحبوب، الأنابيب المعدنية...)

المطلب الرابع : الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء مستغانم



شرح الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء مستغانم

1 المديرية العامة

وظيفتها التسيير المراقبة التنظيم والسهل الحسن للمؤسسة، ترتب وتراقب جميع مديريات المؤسسة وتفرض سلطتها عليهم وتتكون من:

1-1 رئيس مدير عام: هو الممثل الوحيد القانوني للمؤسسة والمسئول الأول في شكل الهرم القانوني للمؤسسة حيث يشرف على جميع الأعمال التي تقوم بها المؤسسة بمشاركة

- المدراء المنفذين والذين يصغرونه درجة في هيكل المؤسسة.
- 1-2 مساعد مدير عام :** ويعتبر المستشار القانوني للمدير العام حيث يساعده في اتخاذ القرارات المناسبة وفي كل الأعمال التي لها صلة بالمؤسسة.
- 1-3 مساعد الأمن الداخلي:** وهو الشخص المخول قانونا بحفظ الأمن والسلامة داخل الخرم المؤسساتي ومعانية يشرفون على الحفظ من الأخطار المادية والبشرية وتصدي لكل الأخطار المحتملة.
- 1-4 مكتب التنسيق العام:** وهو الذي يتولى جميع الأعمال التي يصدرها المدير العام إليه، والمتمثلة في تبليغ المراسلات الداخلية مع جميع المديريات والحفاظ على التسيير الحسن والسكينة للمديرية ومنع دخول الأجانب.
- 1-5 خلية التدقيق :** هذه الخلية على علاقة مباشرة بالإدارة العامة وتتمثل مهامها في التأكد من احترام إجراءات التسيير، وكذلك تدقيق وفحص العمليات والأنشطة المختلفة للمؤسسة.

2 - مديرية الموارد البشرية

تهتم مديرية الموارد البشرية بتنظيم وتنسيق ومراقبة جميع الشؤون المرتبطة بتسيير المستخدمين والتكوين والوسائل العامة للمؤسسة، تتكون هذه المديرية من الفروع التالية.

1-2 قسم المستخدمين والتكوين : يقوم هذا القسم بالإشراف والمراقبة تطبيق سياسة المؤسسة في إطار التسيير المستخدمين، كما يقوم بإعداد برامج التكوين والحرص على تطبيقها، بالإضافة إلى مشاركته في إعداد الميزانية في إطار المصاريف المستخدمين، ويتكون من المصالح التالية:

- 1-1-2 مصلحة المستخدمين والتكوين :** تهتم هذه المصلحة بإعداد القرارات المتعلقة بتسيير المستخدمين، كما تسهر على تطبيق إجراءات التوظيف، وتصنيف المستخدمين، وتقوم بإعداد وتنظيم برامج التكوين والسهر على تطبيقها.
- 1-2-2 مصلحة الأجور والتكاليف :** وهي المصلحة التي تشرف على دفع الأجور المستخدمين وتكاليف العمل من منح ومكافئات نظير العمل التي يقوم به العامل خلال الشهر الواحد وطوال مدة تواجده في المؤسسة، والاستفادة كذلك من باقي الأرباح التي تحققها

المؤسسة.

2-1-3 المصلحة : تهتم هذه المصلحة بملفات حوادث العمل، التوقف عن العمل بسبب المرض، تعويضات الطبية وطب العمل.

2-2 قسم الوسائل العامة : يهتم قسم الوسائل العامة بتسيير الوسائل العامة، ويتكون من مصلحتين.

2-2-1 مصلحة الوسائل العامة : وهي المصلحة التي تشرف على جميع العمليات التي تدخل في تنفيذ العمل داخل المؤسسة من شراء التجهيزات الضرورية كالعتاد والآلات المساعدة على تنفيذ العمل وقطاع غيار مختلف المركبات وقطاع الغيار الخاص بالقاطرة ومختلف العتاد من (كومبيوتر، آلات النسخ، مكاتب، كراسي) بالإضافة إلى مستلزمات المكتب من أقلام وأوراق... إلخ. كما تشرف مباشرة على جميع المهام التي يقوم بها أعوان المؤسسة أثناء تنفيذ أعمالهم في المهام الخاصة بداخل وخارج الوطن.

2-2-2-2 مصلحة تسيير المخزون تقوم مصلحة تسيير المخزون بتسيير المخزون، وتقوم بعملية جرد لهذه المخزونات.

2-3 قسم الشؤون الاجتماعية : يهتم قسم الشؤون الاجتماعية بتسيير الأنشطة الاجتماعية والثقافية في المؤسسة ويتكون من مصلحتين:

2-3-1 مصلحة الخدمات الاجتماعية: وهي المصلحة التي تشرف وتعالج الجانب الاجتماعي للعامل من خلال القيام بتأمينه لدى مصالح الضمان الاجتماعي لكي يتمكن من القيام بمهامه وهو مؤمن من كل الأخطار التي قد تصيبه سواء كانت حوادث عمل أو أمراض مهنية واستفادته من منح وتعويضات أثناء كامل مدة العجز أو المرض ومن جميع التأمينات الاجتماعية مثل المنح المدرسية، فترة الأمومة بالنسبة للنساء... إلخ.

2-3-2-2 مصلحة النشاط الرياضي والثقافي : وهي المصلحة التي تشرف مباشرة على جميع الأنشطة الرياضية والترفيهية التي تتم في برمجة رحلات سياحية خلال الأعياد الموسمية والموسم ، أما الأنشطة الرياضية فتتمثل في برمجة لقاءات في كرة القدم بين عمال الشركة والعمال التابعين لمختلف القطاعات الاقتصادية الأخرى لتوحيد العمال وإشعارهم بروح التضامن والإخاء فيما بينهم.

3 قسم الوسائل العامة

ينقسم هذا القسم إلى قسمين:

3-1 مصلحة الشؤون العامة.

3-2 مصلحة تسيير المخزون

4-1-1 قسم الشحن

4-1-1-1 مصلحة الشحن والتفريغ هي المصلحة المختصة والمشرفة على جميع عمليات

الشحن و التفريغ للسفن الراسية بمرفأ الميناء أو التي تنتظر دورها للرسو، وتتطلب عملية

الشحن والتفريغ يد العاملة مؤهلة وغير مؤهلة، كما تتطلب آلات ورافعات لتنفيذ العمل

المنشود، وعملية الشحن والتفريغ هي أهم عملية في مفهوم النشاط التجاري في كونها تمثل

مجموعة السلع والبضائع التي يتطلب شحنها وتفريغها يدل على الكثير من العناية والصرامة

والاحتراس أثناء العملية، كما تتميز مصدرها كونها بضاعة خطيرة أو سرية التلف أو باهضة

الثمن.

4-1-1-2 مصلحة التخزين: تأخذ على عاتقها البضائع المفرغة من البواخر وكذلك تلك

المعدة للتسليم، كما شهر على الاستخدام العقلاني للمساحات المعدة للتخزين، وتراقب وترسل

مستندات التخزين إلى مصلحة القوانين.

4-1-1-3 مصلحة الحاويات وهي المصلحة المختصة على الإشراف الكامل على الحاويات

الموجودة داخل الميناء، ومعرفة محتوياتها وفرزها

4-1-2-2 القسم التجاري : ينظم مهام مصلحة الفواتير ، الأملاك والإنشاءات المتخصصة،

يسهر على ترجمة وتطبيق سلم والأثمان المعمول به، وينقسم إلى مصلحتين.

4-1-2-1 مصلحة الفوترة و أملاك الدولة : هي تلك الأملاك والإنشاءات المتخصصة

ومتلفة بمتابعة دخول السفن، إنشاء الفواتير ومراقبة المستندات التي تساهم في إعدادها.

4-1-2-2-2 مصلحة الإحصائيات: تقوم بإعداد الدوريات الإحصائية

4-1-3-3 خلايا مديرية الاستثمار التجاري: تضم مديرية الاستثمار التجاري الخلايا التالية:

4-1-3-1-1 خلية الدراسات والتخطيط وهي الخلية التي تقوم بإعداد مخططات شهرية وسنوية

توضح فيها نسبة النشاط التجاري لكل شهر مع إحصاء عدد السفن الراسية خلال الشهر

الواجد وتحديد نوعية حمولة كل سفينة على حدة ووضع مقارنة حول نسبة النشاط لكل شهر مقارنة مع الشهر الذي يليه، كما توضح مخططات نسبة النشاط التجاري بالنسبة للسنة الواحدة ومقارنتها بالسنة التي قبلها لتحديد نسبة التطور الحاصل إذا وجد، وتوضح المخططات وضعية السنة المقبلة وتحدد فيها الأهداف والأرقام التي تهدف المؤسسة للوصول إليها وهذا عن طريق وضع احتمالات تقريبية.

4-3-2- خلية التسويق وهي الخلية التي يتمحور دورها الأول في التعريف بالميناء ودوره الجيو استراتيجي بمنطقة الغرب الجزائري كونه يعتبر همزة وصل بين الغرب الجزائري ومنطقة الوسط والجنوب الجزائري، وما يوفره من امتيازات تجعله الميناء الأمثل لعملية التصدير والاستيراد وتتمثل هذه الامتيازات في الموقع الجغرافي التحفظات الجمركية... إلخ **4-3-3- خلية المنازعات** وهي الخلية المختصة في المنازعات التي قد تنشأ أثناء تنفيذ العمل، فهي قد تكون منازعات ناتجة عن إخلاء أحد المتعاملين مع المؤسسة بالتزامات أو نتيجة اعتراض هذا المتعامل على ظروف العمل أو الزيادات المالية أو على أي أشكال من شأنه أن يؤثر على صحة التعاملات التجارية.

كما يمكن أن يكون النزاع بين المؤسسة وأحد العمال وهو النزاع الذي يندرج ضمن إطار نزاعات العمال الفردية كارتكاب العامل لخطأ من الدرجة الثالثة استلزم قطع علاقة العمل (أي فصله)، لذا يلتزم هذا العامل بالدفاع عن حقوقه والدخول مع المؤسسة في نزاع يتولى النظر فيه المحكمة الاجتماعية.

كما يمكن أن يكون النزاع جماعي وهو ما يعرف بنزاعات العمل الجماعية، حيث يدخل جميع العمال في نزاع مع المؤسسة ممثلين في ممثلهم النقابي نتيجة رفض صاحب العمل (المؤسسة) تنفيذ الالتزام مثلا (الزيادة في الأجور)

5- مديرية قيادة الميناء: وتقوم بتأمين حركة الملاحة دخول السفن، خروجها، تحويلها من مركز رسوها إلى آخر، وتأمين الحدود المينائية وتتكون من قسمين:

5-1- قسم الملاحة: ويشرف مباشرة على جميع البحارة النائبين لها والملازمون بتنفيذ الأوامر الصادرة لهم من طرف مسؤوليهم المباشرين، ويلزم أن يكون هؤلاء البحارة متمتعين بشهادات تبرز كفاءة كل بحار على حدة ودرجة التصنيف حيث بدون هذه الشهادة لا يمكن

لهؤلاء البحارة أن يتولى مهامهم في المؤسسة وهي تتنوع بتنوع مؤهلات كل بحار على حدة ويتكون من:

5-1-1-1 محطة القاطرة : وهو المكان المخصص فعليا لوقوف القاطرة سواء عند مغادرتها له لتنفيذ المهام المنيطة بها أو أثناء العودة من تنفيذ هذه المهام، حيث يمنع منعاً باتاً على أي سفينة أخرى مهما كان نوعها أن تتوقف في المكان المخصص للقاطرة لأنه يشكل عائق يحول عليها تنفيذ أعمالها بطريقة سليمة.

5-1-2-1 محطة سفينة الإرشاد : وهو المكان المخصص فعليا لوقوف سفينة الإرشاد المخصصة لنقل أثناء كل مهمة سواء كان ذلك عند إدخال السفن أو إخراجها من الميناء، باعتباره المسؤول الأول على عملية إدخال وإخراج السفن وبدونه لا يمكن أن تتم العملية.

5-2-1-2 قسم الأمن: ويختص في حفظ الأمن من كل الأخطار التي من شأنها أن تشكل تهديداً مباشراً على حياة العمال، وحفظ الصحة وذلك بالحرص على نظافة المحيط المخصص للعمل، وتفاذي بذلك كل أنواع الأمراض التي يصاب بها العامل أثناء توليه العمل، ويتفرع هذا القسم إلى:

5-2-1-1 قسم ضابط الميناء ويشرف مباشرة على العملية التي تسبق دخول الباخرة المخملة بالبضائع للميناء عن طريق الاتصال بربان السفينة لأخذ جميع المعلومات الخاصة بالسفينة من حيث نوعية المواد المحملة حجم السفينة طولها، لكي ينسق تحديد الرصيف الخاص بالتوقف).

2-2-5-2 قسم حراس الميناء : وتتمثل مهامه في حراسة الميناء

6- مديرية الأشغال والصيانة : وهي المديرية المختصة بالأشغال والصيانة ويقصد بالأشغال كل الأعمال التي من شأنها توفير الإجراءات الملائمة للسير الحسن للعمل والمتمثلة في توفير الإنارة تعبيد الطرق، بناء الهياكل النظافة وإزالة الأخطار التي تهدد السلامة للعمال.

أما الصيانة يقصد بها أن المؤسسة تمتلك عتاد آلات تساعد على تنفيذ العمل بصفة منتظمة وسريعة، وعليه فإن هذه الآلات قد تحتاج إلى عملية إصلاح في حالة تعرضها لعطب، فيقوم عمال مؤهلون بعملية الإصلاح لتلك الآلات، تتكون هذه المديرية من:

- 6-1 قسم الصيانة : يقوم الصيانة بتنسيق وتصميم ومراقبة جميع أنشطة حفظ وصيانة وإصلاح بالإضافة إلى استبدال المعدات وقطع الغيار، ويتكون من مصلحتين:
- 6-1-1 مصلحة الصيانة : وهي المسؤولة عن صيانة وإصلاح المعدات رفع ومناولة البضائع، وموقف السيارات والمعدات الميكانيكية.
- 6-1-2 قسم العتاد: مصلحة العتاد بتنظيم عمل مشغلي الآلات وتوفير ومراقبة معدات المناولة.
- 6-2 قسم الأشغال: يهتم قسم الأشغال بتنفيذ ومراقبة مشاريع تطوير وتهيئة الميناء وأعمال الصيانة، مصلحة الأشغال والصيانة.
- 6-2-1 مصلحة الأشغال والصيانة : تشرف هذه المصلحة على تنفيذ أعمال صيانة أصول المؤسسة.

المبحث الثاني: الحركة التجارية بميناء مستغانم من 2010 - 2020

للتعرف على حالة ميناء مستغانم يجب عرض إحصائيات الميناء و هي تتدرج كالتالي

المطلب الأول : تعريف الإحصاء ودوره في ميناء مستغانم

تقوم مصلحة الإحصائيات بجمع كل معلومات خاصة بنوع السلع المشحونة والمفرغة) في البرنامج مخصص للإحصائيات وهذا يتم شهريا، بحيث يقوم رئيس مصلحة الإحصائيات بجمع كل ملفات البواخر وترتيبها حسب عائلات المواد من المواد الغذائية والمواد الزراعية، المواد الحديدية المواد الكيميائية، وكذا المعدات التي تدخل في صناعة بالصفة العامة.

المطلب الثاني : الحركة التجارية بميناء مستغانم

1 أولا التجارة حسب نوع البضاعة

سنوضح ذلك من خلال إجراء مقارنة بين الصادرات و الواردات.

مقارنة بين الصادرات والواردات بالميناء بين سنتي 2019-2020

جدول رقم 03 يبين مقارنة بين الصادرات و الواردات بالميناء بين سنتي 2019-2020

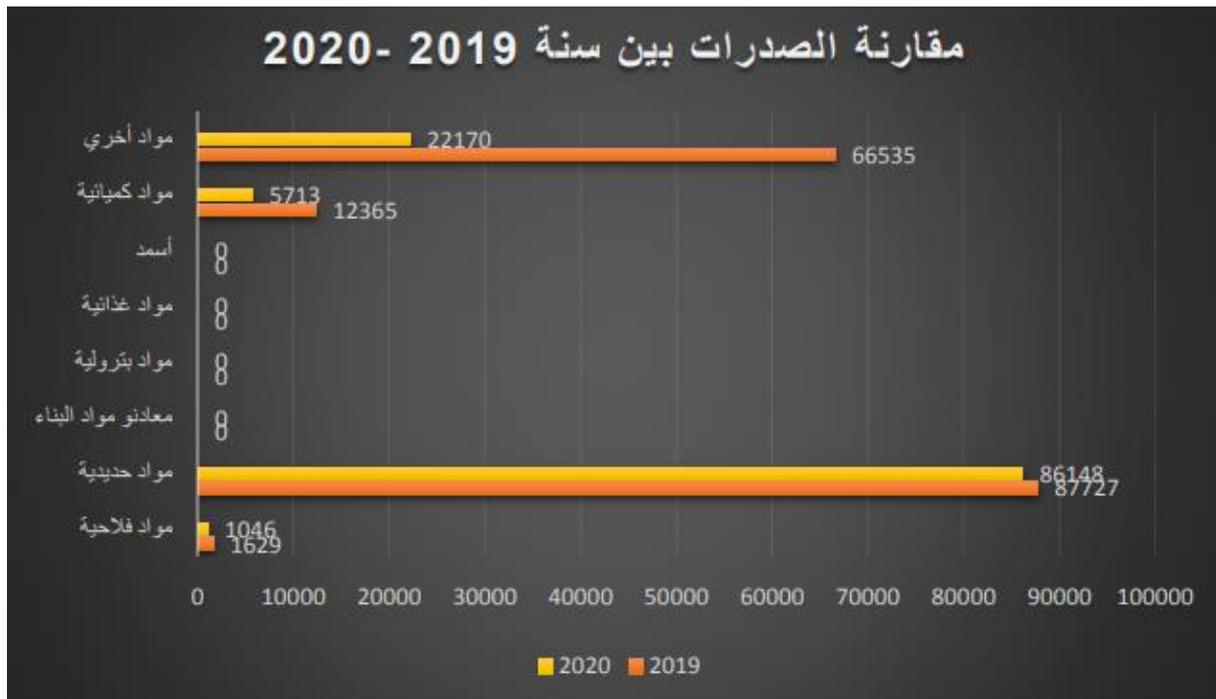
الصادرات			الواردات			
التغيير	2020	2019	التغيير	2020	2019	نوع البضاعة
%35.79	1046	1629	%5.50	191623	202766	مواد فلاحية
%1.80	86148	87727	%49.40	212053	419075	مواد حديدية
-	-	-	%9.99	18183	16531	معادن و مواد البناء
-	-	-	%40.81	44672	75473	مواد بترولية
-	-	-	%67.28	5702	17426	مواد غذائية
			%27.77	115355	90282	أسمدة
53.80%	5713	12365	1540.11%	36640	2234	مواد كيميائية
%66.80	22170	66535	%34.36	116467	177426	مواد أخرى
	115077	168256		740695	1001213	المجموع

المصدر : معطيات من الإدارة

الشكل رقم (2) يمثل الواردات بين سنة 2019 و 2020



الشكل رقم (3) يمثل الصادرات بين سنة 2019 و 2020



المصدر : من إعداد الطالب بناء على معطيات المؤسسة

يلاحظ من خلال المنحنيات أن المواد الحديدية هي المستحوذة على عمليتي التصدير و الإستيراد في ميناء مستغانم، و أن إستيراد هذه المادة أكثر من تصديرها، وذلك راجع الى الشراكة التي أبرمتها الجزائر مع الشريك التركي و المتمثلة في مصنع الحديد والصلب طوسيال بوهران و التي تقوم بإستيراد المادة الأولية و المتمثلة في لفائف الحديد، حيث يقوم المصنع بإعادة تكرير هذه المادة ثم تصديرها من جديد و هو ما جعل من صادراتها ترتفع.

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

أما المواد الأخرى كالمعادن ومواد البناء والأسمدة والمواد الكيماوية (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.

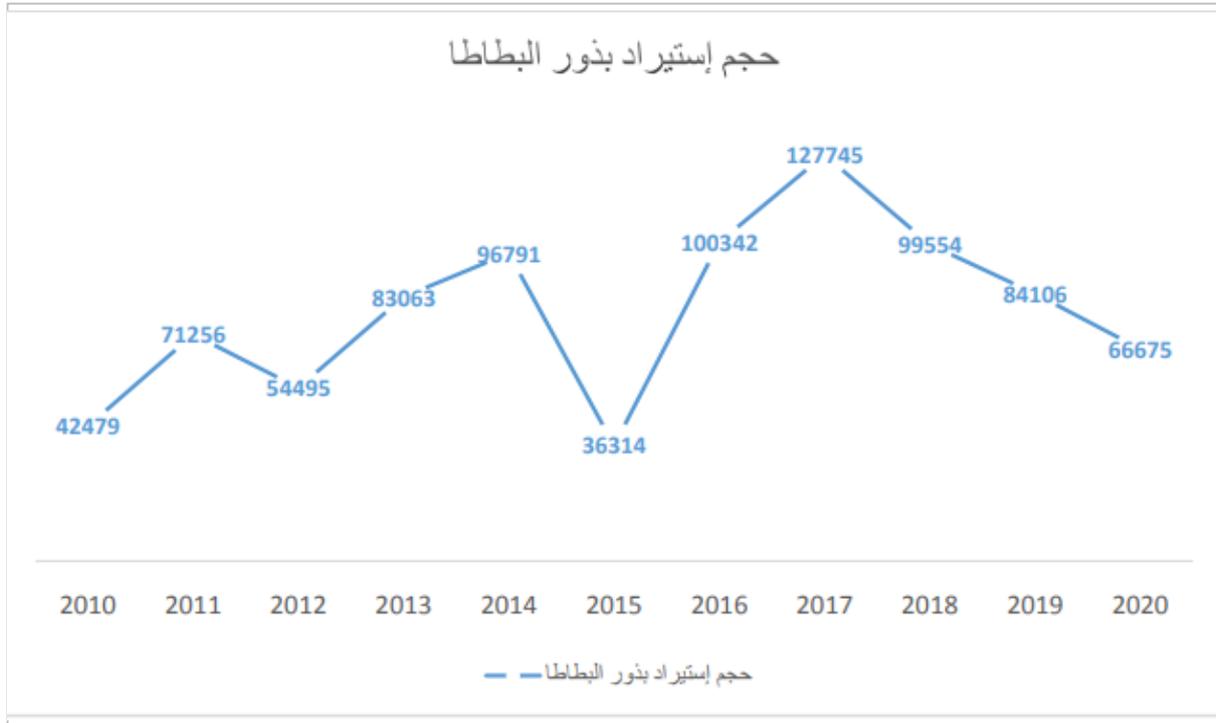
2-تجارة بذور البطاطا

الجدول رقم 04 : يوضح تجارة بذور البطاطا بين سنة 2010- 2020

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

المصدر : وثائق من طرف المؤسسة

الشكل رقم 04 يمثل حجم أستيراد بذور البطاطا بين سنة 2010- 2020



المصدر من إعداد الطالب بناء على معطيات 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 الطبيعة الولاية الفلاحي وقربها من الولايات الفلاحية الأخرى على غرار ولاية معسكر ، غليزان والشلف إلخ...

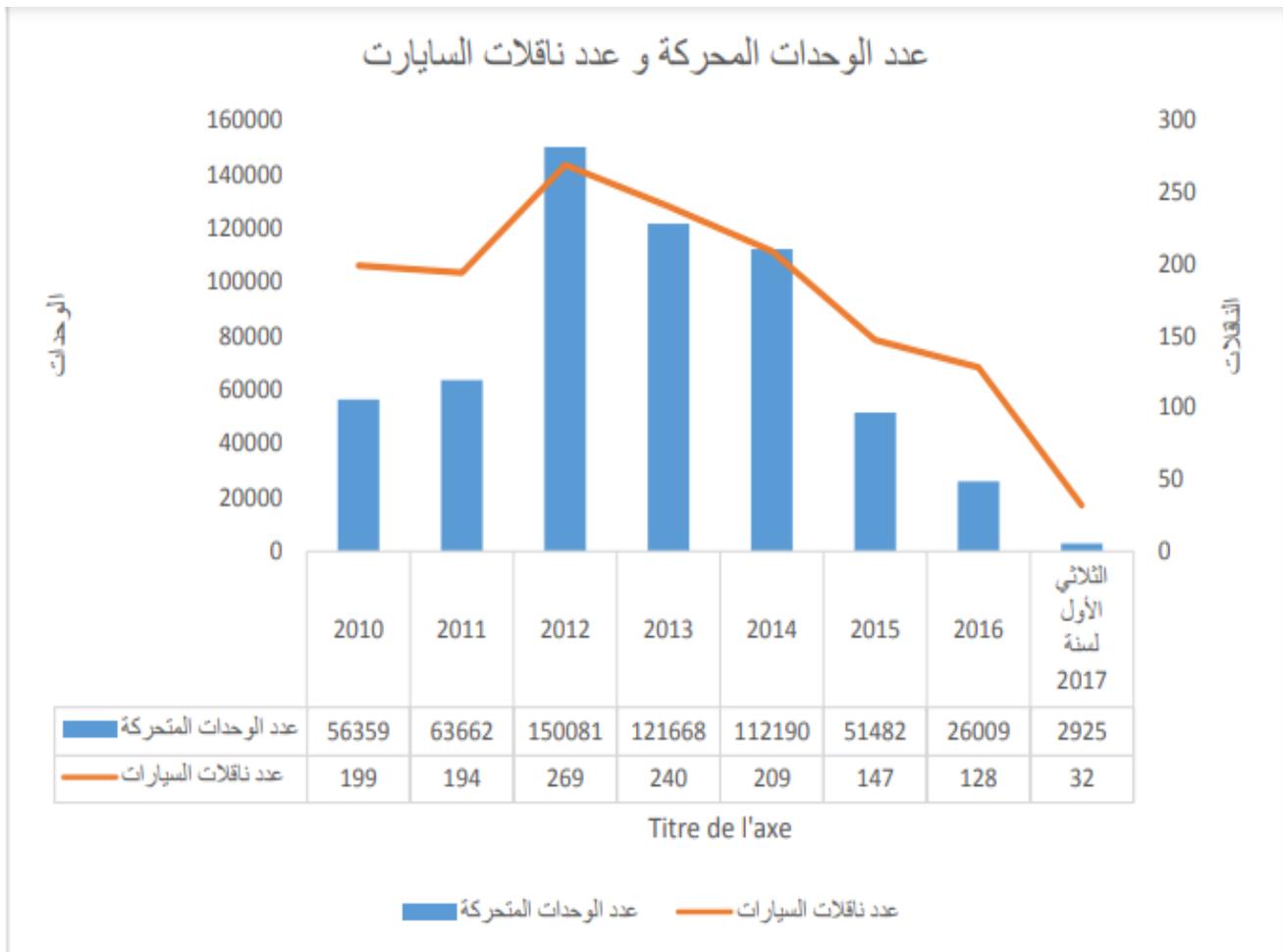
3- حركة تجارة السيارات :

جدول رقم 05 يوضح تجارة السيارات من سنة 2010 إلى 2017

السنة	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	الثلا ثي الأول من سنة 201 7

32	128	147	209	240	269	194	199	عدد ناقلات السيارات
2925	26009	51482	112190	121668	150081	63662	56359	عدد الوحدات المتحركة

المصدر : معلومات من وثائق المؤسسة



ما يجدر الإشارة اليه في هذا الجانب أنه تم تخصيص ثلاثة موانئ على المستوى الوطني لإستيراد السيارات إنطلاقا من سنة 2009، يتعلق الأمر بكل من ميناء سكيكدة ، مستغانم والغزوات . من خلال المنحنى والمدرج تبين لنا أن عملية إستيراد السيارات بلغ ذروته سنة 2012 ليبدأ في التناقص الى غاية الثلاثي الأول من سنة 2017 أين تم توقف إستيراد

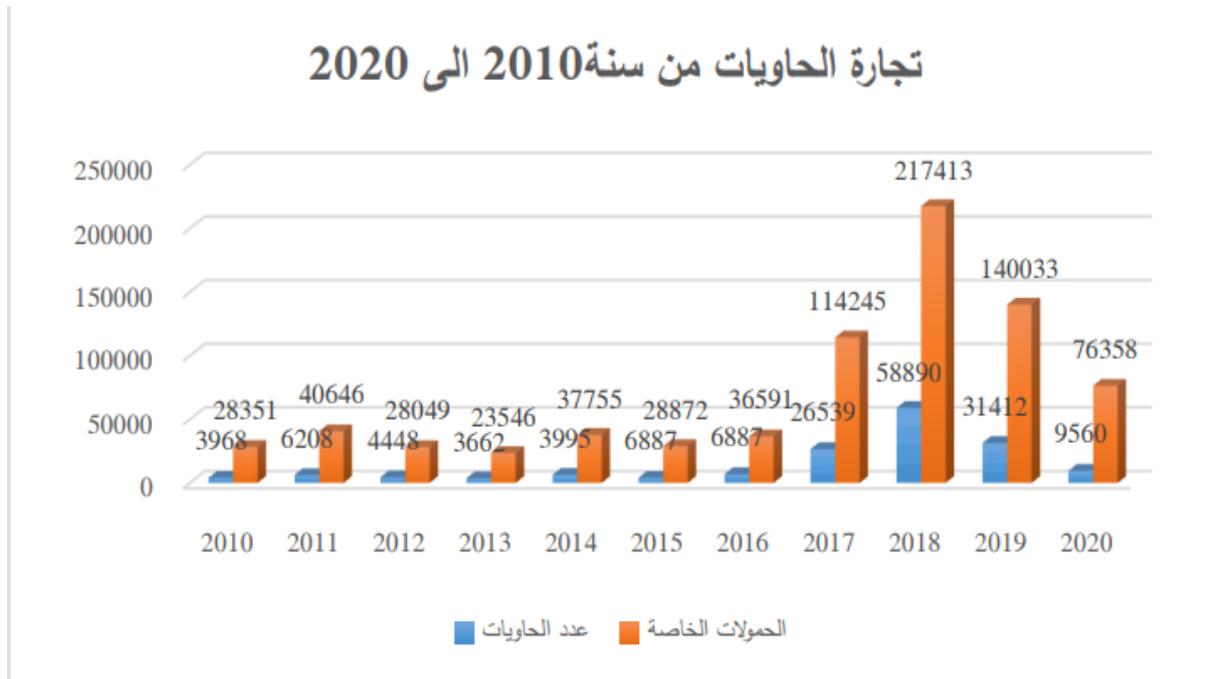
السيارات وهذا بسبب توجه الدولة نحو التخفيض من إستيراد السيارات والعمل على إنشاء مصانع لتركيب السيارات محليا.

4- تجارة الحاويات :

جدول 06 رقم يوضح تجارة الحاويات بين سنة 2010- 2020

السنوات	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
عدد الحاويات	3986	6208	4448	3662	634	688	3995	2653	58890	3141	9560
الحمولة الخاصة	2835	4064	2804	2354	377	288	3659	1142	21441	1400	7635
	1	5	9	6	55	72	1	45	3	33	8

الشكل رقم 06 يوضح تجارة الحاويات من سنة 2010 2020



نظرا للتطورات التي شهدتها المؤسسة خاصة في مجال إستعمال الحاويات واقتناء 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 إستقرار خلال الفترة من 2010 إلى 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 شهدها العالم مع نهاية سنة 2019 وبداية سنة 2020 وباء كورونا.

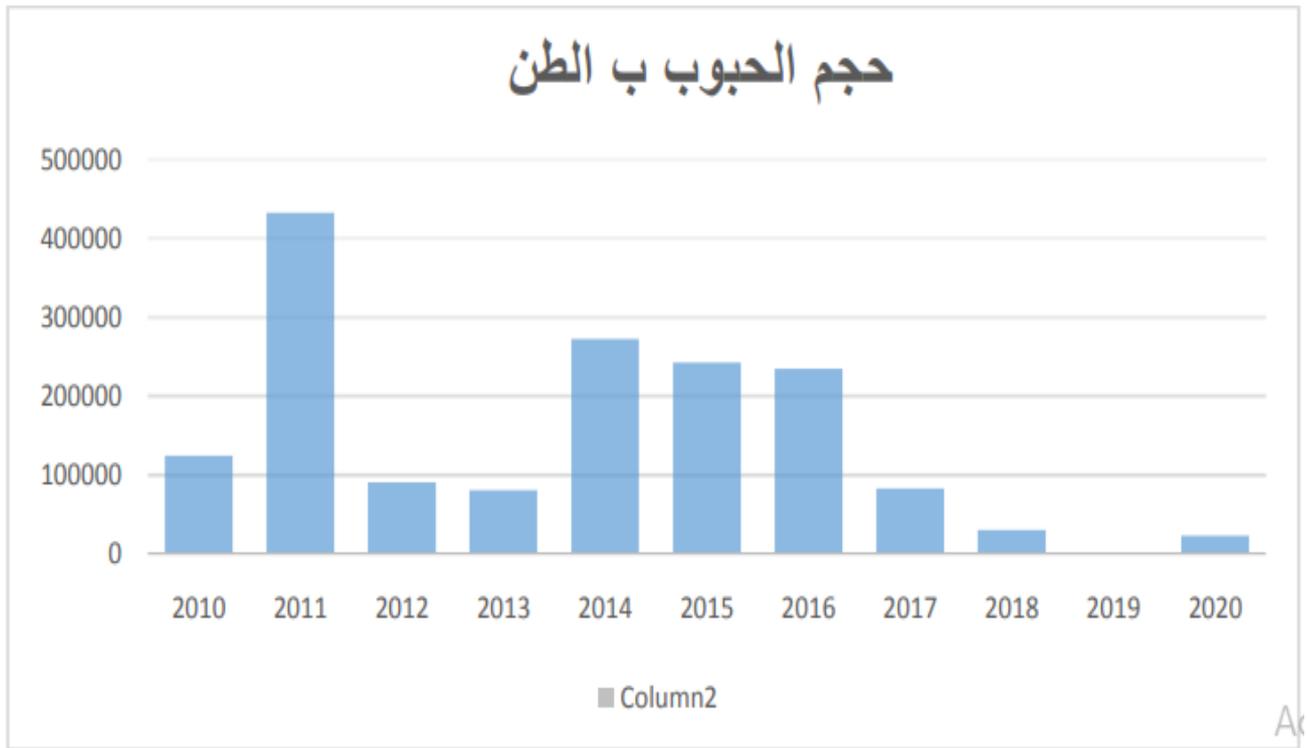
5تجارة الحبوب :

الجدول رقم 07 يمثل الحجم الكمي لمحبوب من سنة 2010-2020

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

												وب بالطن
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------------

الشكل رقم 07 حجم الحبوب بالطن من سنة 2010-2020



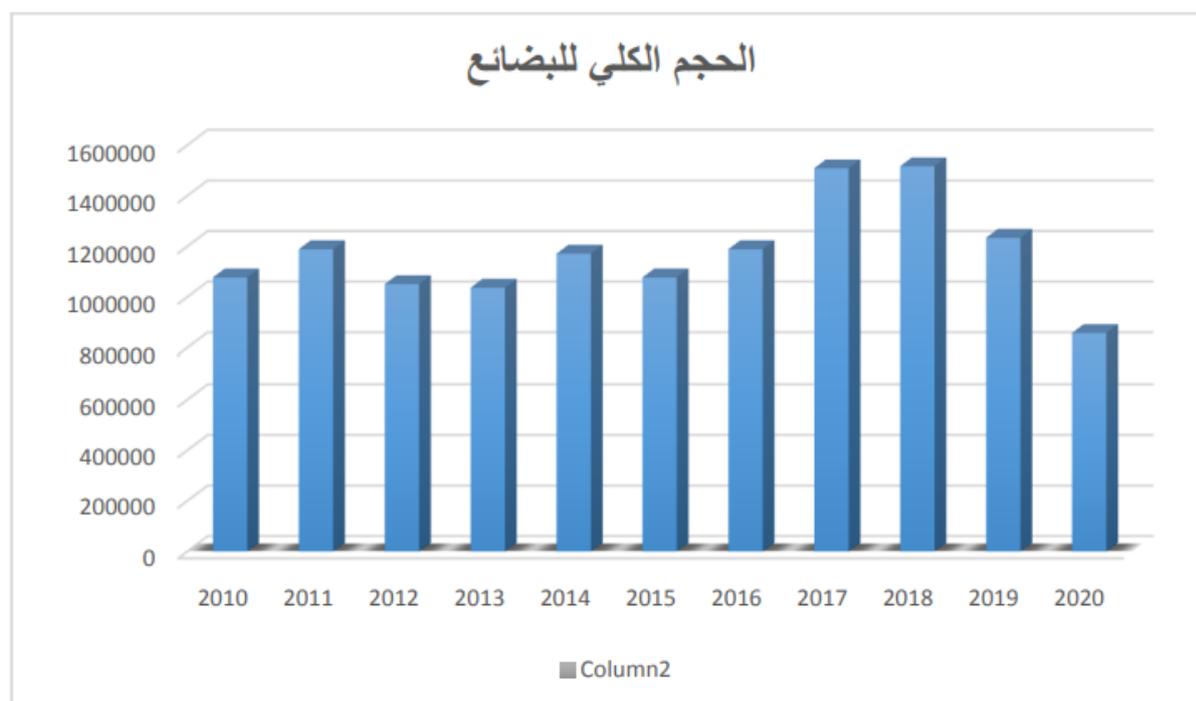
من خلال المدرج يتبين لنا إرتفاع في حجم استيراد الحبوب في سنة 2011 وسنة 2016، لبيدأ في الإنخفاض وذلك راجع الى إهتمام الدولة بالجانب الفلاحي وخاصة الفلاحة الصحراوية التي سجلت أرقاما هامة في إنتاج الحبوب ولاية الواد ، غرداية ، أدرار، كما أن الميناء يحتوي على صومعة لتخزين الحبوب بسعة 30000 ألف طن والتي تعتبر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

6- تداول البضائع

جدول رقم 08 يوضح تداول البضائع من سنة 2010 – 2020

السنة	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
الحجم الكلي للبضائع	1077	1188	1050	1036	1171	1077	1188	150	151	12	8577
	481	987	936	829	439	481	987	936	717	34	98
									1	23	
										7	

الشكل رقم 08 الحجم الكلي للبضائع من سنة 2010 – 2020



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 المنتوجات 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:

- الزيادة في حجم الحاويات

- الزيادة في حجم إستيراد بذور البطاطا.

- الاستقرار الإداري الذي عرفته المؤسسة.

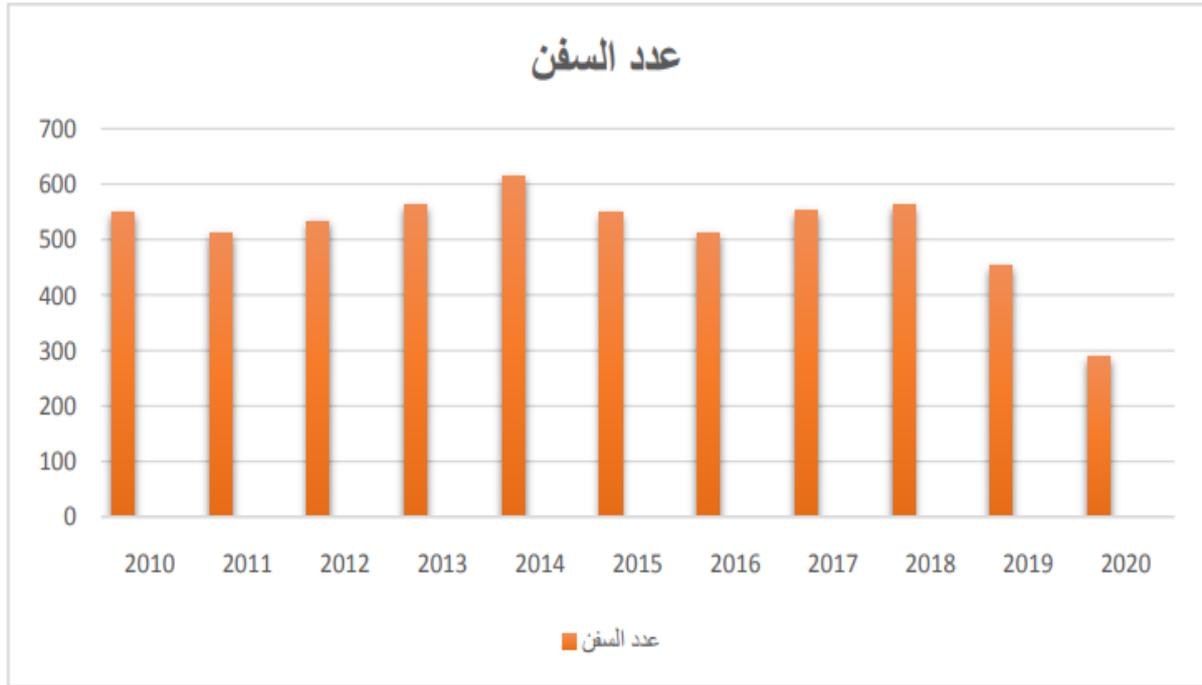
أما التناقص الذي عقب هذا الصعود فيفسر بالإضرابات التي شهدتها المؤسسة في سنة 2019 الذي أدى الى تغيير المدير العام للمؤسسة من جهة ومن جهة أخرى الأسباب الصحية العالمية (جائحة كورونا)

المطلب الثالث : حركة الملاحة بميناء مستغانم :

الجدول رقم 09 حركة السفن من سنة 2010-2020

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

الشكل رقم 09 عدد السفن من سنة 2010-2020



2- مستوى انتظار السفن في الرصيف "

الجدول رقم 10 متوسط الإنتظار في المرسى و الرصيف من 2010 2020-

السنة	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
عدد السفن	550	510	530	560	610	550	510	550	560	450	290
مدة الانتظار في المرسى	2.88	1.29	1.64	3.4	1.06	4.68	0.70	1.17	1.37	1.36	0.87
مدة الانتظار	2.88	2.33	2.39	3.17	2.99	3.22	2.13	2.09	2.38	2.65	2.91

المطلب الرابع : مشاكل ميناء مستغانم والمشاريع المستقبلية الخاصة به

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

1الصعوبات التي تواجه الميناء

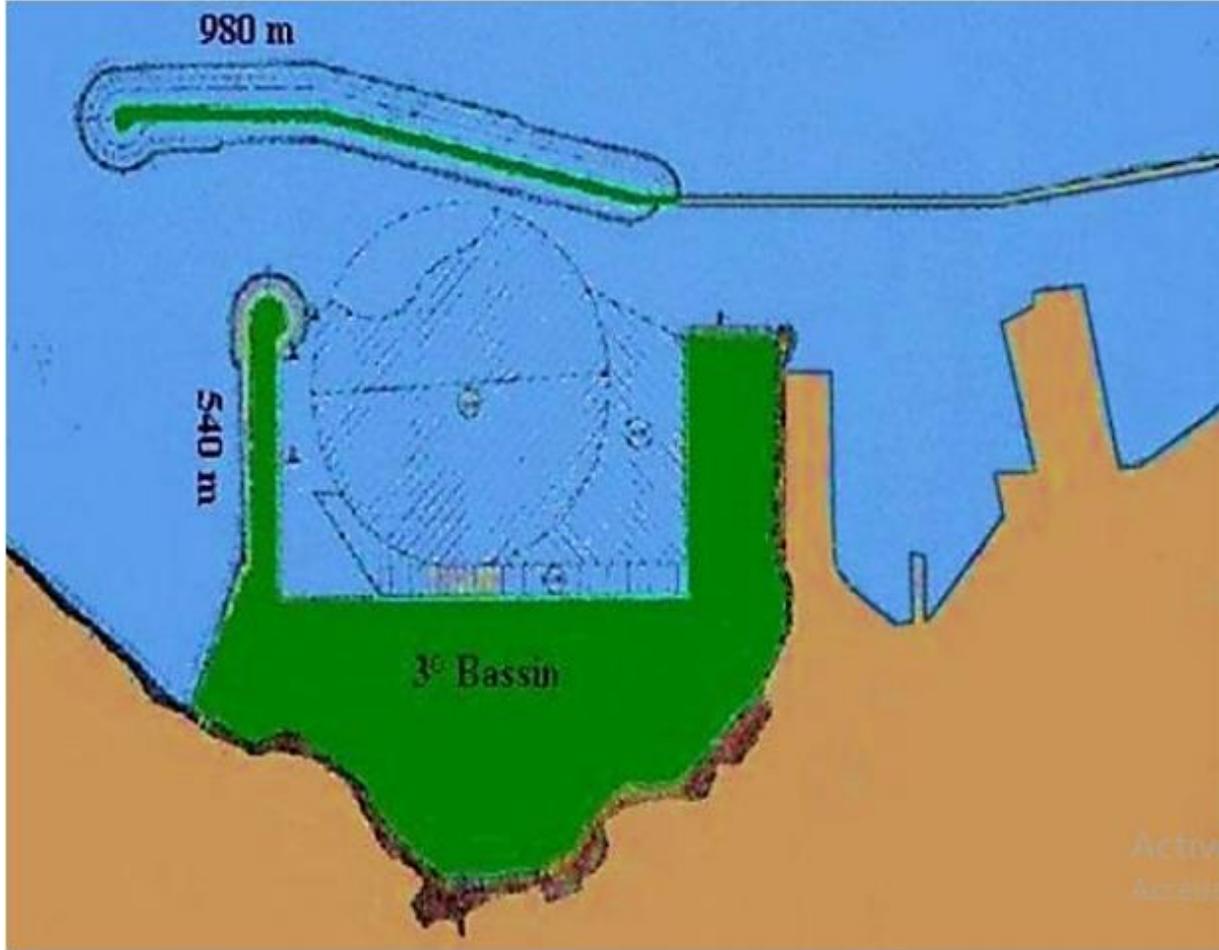
- نقص في التجهيزات والآليات حيث يعاني الميناء من نقص كبير في الآليات الثقيلة على غرار الرافعات ذاتية الحركة.
- التأخر في عملية تداول الحاويات، إذ يحاول ميناء مستغانم تطوير هذه العملية وذلك من خلال العمل على تهيئة مساحات خاصة باستقبال الحاويات.
- إنخفاض معدل أداء الميناء، يبرز ذلك من خلال توقف الأنشطة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

2المشاريع 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 مواجهة هذا العجز ورفع من القدرات المينائية في المستقبل.

الشكل رقم 11 مخطط مشروع إنجاز الحوض الثالث



مشروع مرأب الحريق

و هو عبارة عن مركز لعبور المواد الخطيرة يسمح بمعالجة كل المواد التالية (مواد سائلة و صلبة قابلة للإلهاب، مواد محرقة ملهبة، مواد خطيرة المراقبة عن بعد

ويتمثل في وضع نظام متكامل لمراقبة وتأمين الحيز المينائي وحماية مداخل الميناء والمنشآت والمناطق الحساسة المتواجدة بالميناء، وقد تم الانطلاق 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 مرورا 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، تذكر مشروع " ميناء الحمدانية" بمنطقة شرشال ولاية تيبازة، ذو الشراكة الجزائرية الصينية والذي يحتوي على 23 رصيف بعمق 20 متر ، 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 وغر بإفريقيا بفضل المنشآت القاعدية التي سوف يتدعم بها، كما أنه سيتم أنجاز طريق سيار خاص بالميناء مربوط بالطريق السيار شرق - غرب، ومن ثم الطريق العابر للصحراء، إلى جانب ربطه بشبكة من السكة الحديدية.

سيخصص هذا الميناء للشحن العابر و إعادة الشحن وذلك من خلال تدعيمه بمناطق لوجيستية و

مناطق صناعية تتربع على مساحة 2000 هكتار، مما يؤهله مستقبلا في نقل السلع إلى إفريقيا

الخطمة

مع ضخامة التجارة الخارجية و تطور الخدمات اللوجيستية سواء أساسية منها كالنقل أو الداعمة كالشحن ، التأمين و الجمركة أضحت الشركات تركز على أنشطتها الرئيسي، و تعتبر التجارة الخارجية أداة أساسية لتحقيق التنمية الشاملة ، فهي تساهم في رفع معدلات النمو الاقتصادي من خلال تنويع الأنشطة الصناعية للبلد وخلق قيم مضافة جديدة و التي يعبر عنها عادة بالصادرات من السلع والخدمات، إضافة الى جلب الاستثمارات الأجنبية التي لها مساهمتها هيا أيضا في التنمية من خلال عوامل انتاج المختلفة التي تتبعها ما يعني تحسينا للهياكل و البنى القاعدية ودفعاً أكبر لزيادة ورفع الإنتاجية.

و للنقل دور بالغ الأهمية في تعزيز التجارة الخارجية، فهو يؤثر على الإنتاج والتوزيع، كما أنه له تأثير على العرض والطلب ويساهم أيضا في تحقيق مبدأ تقسيم العمل، بالإضافة الى التأثير على المنافسة وسهولة الحصول على عناصر الإنتاج، ويؤثر النقل الكفئ على الأسعار، كما يعمل على زيادة المنافسة في السوق، ومن المبادئ الأساسية في اقتصاديات النقل تناقض التكلفة وتزايد الغلة، بالإضافة الى الخدمة بمعيار الاستعلامات البديلة، وتتوقف تكلفة خدمات النقل البحري على أسس عديدة.

النتائج:

-تمثل التجارة الدولية البحرية 90 بالمائة من حجم التبادل التجاري على المستوى العالمي ويلعب النقل البحري دورا أساسيا في هذا المجال، اذ تعتمد عملية التجارة الدولية بنسبة كبيرة، وأن نسبة أكثر من 80 بالمائة من تجارة الجزائر الخارجية تتم عبر النقل البحري

- تلعب خدمات النقل البحري دورا مهما في رفع معدلات النمو وتحقيق الزيادة المطلوبة في كافة المتغيرات الاقتصادية وتساهم في تخفيض تكاليف الإنتاج وتوفير مدخلاته الامر الذي ينعكس إيجابيا على ميزان مدفوعات الدولة

- تتمتع الجزائر بمواقع جغرافية مميزة على ساحل البحر الأبيض المتوسط تسمح بقيام العديد من الموانئ وأحواض بناء وصيانة السفن يؤدي هذا الى توفير الكثير من العملات الصعبة للبلاد فضلا عن استيعاب أعداد كبيرة من العمالة الوطنية في هذا الحقل مما يساهم في تخفيض حدة البطالة.

- تستحوذ الموانئ التجارية الجزائرية على 95 بالمائة من التجارة الخارجية الجزائرية الا انا موانئ قديمة من الجيل الأول، اذ تعاني من نقص التجهيزات الضرورية لاستقطاب السفن الكبيرة، مما يحول دون استغلال اقتصاديات الحجم في نقل البضائع مما يؤثر سلبا على تنافسية الموانئ الجزائرية مقارنة بموانئ البحر الأبيض المتوسط بصفة خاصة والعالمية بصفة عامة.

التوصيات:

- لابد للجزائر من زيادة الاستثمار في البنية التحتية بشكل عام لأنها تعمل على زيادة حجم التجارة، وزيادة الاستثمار في البنية التحتية للموانئ البحرية بشكل خاص لأنها تعمل على خفض تكاليف النقل وزيادة حركة التجارة بشكل أكبر من الاستثمار في البنية التحتية للاتصالات.

- تخفيض الوقت المستغرق في إنهاء الاجراءات المتعلقة بالتصدير والاستيراد، والتوجه السريع نحو تيسير الأعمال وإزالة الحواجز امام التجارة

- جذب المزيد من الاستثمارات الأجنبية وتوجيهها نحو قطاع التصنيع.

أفاق مستقبلية:

- معرفة التحديات والصعوبات التي تواجه التجارة الدولية وتعيقها

- دراسة شاملة للإجراءات القانونية المتعلقة بالنقل البحري على الموانئ.

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: الكتب

1. 1 أيمن النحراوي ,لوجيستيات التجارة الدولية, دار الفكر الجامعي ,الإسكندرية _ مصر الطبعة الأولى، 2008.
2. أيمن النحراوي ، منظومة النقل الدولي ، درا الفكر الجامعي ، الإسكندرية - مصر الطبعة الأولى، 2005.
3. أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة الاشعار الفنية، الطبعة الأولى، مصر، 2009.
4. أحمد محمود ، اقتصاد النقل، درا الكتاب، 1982.
5. بشير مصطفى، "الإصلاحات الاقتصادية التي نريد - مقالات في الاقتصاد الجزائري"، دار جسر للنشر والتوزيع، الجزائر، 2020.
6. رشاد العصار، عليان الشريف، حسام داود و مصطفى سلمان. التجارة الخارجية. دار المسيرة للنشر و التوزيع و الطباعة. عمان الطبعة الأولى: 2010.
7. خالد عليان سليمان و على أحمد المشاقبة، إدارة التخليص الجمركي ، دار للنشر و التوزيع الأردن. 2009.
8. رعد حسن. الصرف، أساسيات التجارة الدولية المعاصرة. دار النشر. الطبعة الأولى، الجزء الأول. 2000.
9. سامي عفيفي حاتم ، التجارة الخارجية بين التنظيم و التنظير ، الجزء الأول الطبعة الثانية ، الدار المصرية اللبنانية ، القاهرة 1993.
10. محمود الشيخ ، التسويق الدولي ، دار أسامة للنشر و التوزيع عمان - ا لأردن ، الطبعة الاولى. 2008.
11. عبد الرحمن يسري أحمد و إيمان محب زكي ،الإقتصاديات الدولية، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2012.

12. محمود يونس ، أساسيات التجارة الخارجية ، الدار الجامعية ، الإسكندرية مصر ، 1993.
13. بوريشهشام ، تحسين جودة الموانئ البحرية ، دراسة تجريبية ميناء عنابة ، مجلة التواصل في العلوم الإنسانية و الاجتماعية ، جامعة باجي مختار ، عنابة، العدد24، 2022.
14. عبد القادر عبان، تحديات الكفاءة في الموانئ الجزائرية، دار هومة للنشر، طبعة 01، 2002.
15. طارق طه، نظم المعلومات والحسابات الآلية، دار الجامعة الجديدة، طبعة 2008.
- 16.

ثانيا: المذكرات

1. عمران قارون، النقل البحري وأثره على الاقتصاد الوطني، رسالة ماجستير، فرع تخطيط، 2007، ص 62.
2. بورنيحناشي، تأثير البنية التحتية على الموانئ البحرية الجزائرية على التجارة الخارجية 2010-2018، مذكرة ماستر، جامعة حمه لخضر، الوادي، 2019.
3. حياة رصاع، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناع النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، رسالة ماجستير، جامعة وهران، 2012-2013.
4. عبد الغاني مقدم، الرقمنة كمدخل لتحسين الخدمة العمومية في الجزائر، مذكرة ماستر، جامعة حمه لخضر، الوادي، 2018..
5. عبد الرزاق رحموني، تطبيق الإدارة الالكترونية بين النجاعة والتحديات، مذكرة ماستر، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، 2019.
- 6.

ثالثا: المجالات

1. أحمد فارس مصطفى ، العلاقات الاقتصادية الدولية ، منشورات جامعة حلب ، سوريا، 2000.

2. شريف بوقصبة، دور برامج التنمية 2001-2014 في تطوير قطاع النقل البحري في الجزائر، الملتقى الدولي، جامعة المسيلة يومي 07-08 نوفمبر 2013.
3. فاطمة الزهراء فوزي، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا، العدد 07، 2019.
4. حمادوش بوزيد، الاقتصاديات القائمة على الرقمنة، المجلة العلمية المستقبل الاقتصادي، المجلد 08، العدد 01، 2020.

الملاحق