

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة عبد الحميد ابن باديس - مستغانم-



كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
قسم العلوم التجارية

مذكرة مقدمة استكمالاً لمتطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي

في العلوم التجارية تخصص: امداد و نقل دولي

أهميه النقل البحري في تحقيق النمو الاقتصادي
في ظل جائحه كورونا
دراسة حالة ميناء مستغانم

سالمي عيسى

إعداد الطلبة :

يزيد خيرة

نوقشت علنا أمام اللجنة المكونة من:

أ.د/ ودان بوعبدالله	أستاذ التعليم العالي	جامعة مستغانم	رئيسا
أ.د/ بن حمو عصمت محمد	أستاذ التعليم العالي	جامعة مستغانم	مشرفا ومقرر
أ.د/ قوار حبيب السعيد	أستاذ مساعد أ	جامعة مستغانم	مناقشا

السنة الجامعية: 2024/2023

شكر وتقدير

ببالغ الامتنان والاعتراف، أود أن أعبر عن شكري العميق وتقديري الكبير لأستاذي الفاضل، البروفيسور بن حمو عصمت محمد، على توجيهاته ونصائحه القيّمة التي ساعدتنا في تحضير هذا العمل المتواضع.

كما نتقدم بالشكر الجزيل إلى أساتذة أعضاء لجنة المناقشة على قبولهم تقييم هذا العمل وإثرائه بأرائهم القيّمة.

كما لا أنسى السيد بوعكاز عبد القادر مدير الاستغلال بميناء مستغانم على ما قدمه لنا من معومات قيّمة جزاه الله عنا كل خير

وأخيراً، أشكر كل من قدم لنا المساعدة، سواء كانوا من قريب أو بعيد، فإلى كل شخص ساهم في إنجاز هذا العمل المتواضع، فله كل التقدير والامتنان.

الإهداء

أهدي هذا العمل المتواضع إلى والديّ العزيزين، حفظهما الله،

وإلى عائلتي وأصدقائي.

الطالب سالمى عيسى

الإهداء

أهدي ثمرة عملي المتواضع إلى أبي الروحي الشيخ بن تونس خالد عدنان و إلى نور قلبي

أبي العزيز صاحب الفضل فيما و صلت إليه و كذا جوهرة حياتي أُمي الغالية التي دعمتني

دائما أظل الله في عمرهما

و كذلك إخوتي محمد خالد و مهدي و أخواتي سهيلة و شروق لتشجيعهم لي على مواصلة

الدرب و قرّة عيني بناتي رجاء و سجي هدايات

الطالبة يزيد خيرة

الفهرس

I	الشكر
II	الإهداء
IV	الفهرس
VII	فهرس الأشكال البيانية
VIII	فهرس الجداول
1	المقدمة العامة
7	الفصل الأول: عموميات حول النقل
8	تمهيد
9	المبحث الثاني: مفاهيم عامة حول النقل
9	المطلب الأول: التطور التاريخي للنقل
16	المطلب الثاني: مفهوم النقل و مكوناته
22	المطلب الثالث: أنواع النقل و خصائصه
25	المبحث الثاني: مفاهيم عامة حول النقل البحري
25	المطلب الأول: نشأة و تطور النقل البحري

28	المطلب الثاني: مفهوم النقل البحري
30	المطلب الثالث: أهمية النقل البحري
33	الخاتمة
34	الفصل الثاني: النمو الاقتصادي في ظل جائحة الكورونا
35	تمهيد
36	المبحث الأول: مفاهيم عامة حول النمو الاقتصادي
36	المطلب الأول: مفهوم النمو الإقتصادي
38	المطلب الثاني: معايير النمو الإقتصادي
39	المطلب الثالث: محددات النمو الإقتصادي
44	المبحث الثاني: تأثير جائحة كورونا على الاقتصاد
45	المطلب الأول: مفاهيم عامة حول جائحة فيروس كورونا
52	المطلب الثاني: أثر جائحة كورونا على التجارة الدولية
55	المطلب الثالث: أثر جائحة كورونا على النمو الاقتصادي
57	الخاتمة
59	الفصل الثالث: أثر جائحة كورونا على دور النقل البحري في تحقيق النمو الاقتصادي

60	تمهيد
61	المبحث الأول: تقديم مؤسسة ميناء مستغانم
61	المطلب الأول: نشأة وتطور ميناء مستغانم
62	المطلب الثاني: أهداف ومميزات ميناء مستغانم
65	المطلب الثالث: الهيكل التنظيمي لميناء مستغانم
71	المبحث الثاني: أثر الجائحة على دور النقل البحري في تحقيق النمو الاقتصادي
71	المطلب الأول: أثر الجائحة على خدمات الموانئ الجزائرية
75	المطلب الثاني: أثر الجائحة على ميناء مستغانم
80	المطلب الثالث: دور النقل البحري في تنمية الاقتصاد في ظل جائحة كورونا (حالة ميناء مستغانم)
96	الخاتمة
97	الخاتمة العامة
103	المراجع
107	الملخص

فهرس الأشكال البيانية

الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
25	رسم بياني يوضح مدي التطور الذي شهده النقل البحري خلال الفره من 1970 الى 2010	01
41	تطور معدلات النمو الاقتصادي في الجزائر خلال الفترة 1990- 2019	02
50	الاحصائيات العالمية حول عدد الاصابات بفيروس كورونا	03
51	تطور التجارة الخارجية خلال الفترة ما بين 2006 و 2021	04
55	نسبة نمو الاقتصاد العالمي من سنة 2020 الى 2020	05
63	رسم تخطيطي لميناء مستغانم	06
65	الهيكل التنظيمي لميناء مستغانم	07

فهرس الجداول

الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
18	مكونات النقل	01
21	انواع النقل و خصائصها	02
48	مدة بقاء الفيروس حياً على أسطح مختلفة	03
53	معدلات نمو الصادرات والواردات في البلدان المتقدمة والمتخلفة	04
77	بيانات الحركة الإجمالية للبضائع وحركة الاستيراد والتصدير بين عامي 2019 و 2020	05
81	جدول توزيع الاستثمارات	06

المقدمة العامة:

يُعدُّ النقل أحد العناصر الحيوية التي تقوم عليها الحضارات الحديثة، حيث يُسهِّل حركة البضائع والأفراد ويُعزِّز التبادل التجاري بين الدول، مما يُسهم بشكل كبير في التنمية الاقتصادية والاجتماعية. ضمن أنواع النقل المختلفة، يبرز النقل البحري كوسيلة رئيسية للتجارة الدولية. يتميز النقل البحري بقدرته على نقل كميات ضخمة من السلع بتكاليف منخفضة مقارنة بوسائل النقل الأخرى، مما يجعله خياراً مفضلاً لنقل البضائع الثقيلة والكبيرة عبر المسافات الطويلة. من خلال الموانئ والسفن العملاقة وشبكات النقل البحري المتطورة، يمكن للدول تحقيق التكامل الاقتصادي والانخراط بشكل فعال في السوق العالمي.

من جهة أخرى، يُشير النمو الاقتصادي إلى زيادة قدرة الاقتصاد على إنتاج السلع والخدمات بمرور الوقت، وهو مؤشر أساسي لرفاهية المجتمعات وتحسين مستويات المعيشة. يعتمد النمو الاقتصادي بشكل كبير على التجارة الدولية، حيث تتيح تدفقات السلع ورؤوس الأموال بين الدول تعزيز الإنتاجية وفتح أسواق جديدة للمنتجات المحلية. هنا يأتي دور النقل البحري، الذي يلعب دوراً محورياً في تحقيق هذا النمو، إذ يُسهِّل تصدير السلع والمواد الخام واستيرادها، مما يُعزِّز النشاط الاقتصادي ويوفر فرص عمل ويدعم الابتكار والتطوير الصناعي.

مع ظهور جائحة كورونا في نهاية عام 2019، واجه العالم تحديات غير مسبقة أثرت بشكل كبير على جميع القطاعات الاقتصادية، بما في ذلك قطاع النقل البحري. فرضت الدول قيوداً صارمة على الحركة والتنقلات، وأغلقت العديد من الموانئ بشكل جزئي أو كامل للحد من انتشار الفيروس. هذه الإجراءات أدت إلى تعطيل حركة السفن وتأخير عمليات الشحن والتفريغ، مما تسبب في اضطرابات كبيرة في سلاسل التوريد العالمية. انعكست هذه الاضطرابات سلباً على التجارة الدولية والنمو الاقتصادي، حيث ارتفعت تكاليف الشحن وتأخرت تسليمات البضائع، مما أدى إلى تراجع معدلات الإنتاج والاستهلاك في العديد من الدول.

أولاً: اشكالية البحث:

النقل البحري يُعدُّ من الركائز الأساسية للاقتصاد العالمي، حيث يُسهم بشكل كبير في تسهيل حركة البضائع بين الدول وتعزيز التجارة الدولية. مع ظهور جائحة كورونا، واجه هذا القطاع تحديات غير مسبقة أثرت على عملياته وسلاسل التوريد العالمية، مثل قيود الحركة وإغلاق الموانئ، مما أدى إلى تعطيل حركة السفن وتأخير الشحنات وارتفاع التكاليف. كما تأثرت القوى العاملة، واضطرت الشركات لتبني إجراءات وقائية صارمة.

بناءً على ما سبق يمكننا صياغة الاشكالية الرئيسية على الشكل التالي:

كيف أثرت جائحة كورونا على دور النقل البحري في تحقيق النمو الاقتصادي؟

ثانيا: الأسئلة الفرعية:

- ماهو النقل البحري و فيما تكمن اهميته؟

- ما هي التحديات التي واجهها قطاع النقل البحري بسبب الجائحة؟

- كيف اثرت الجائحة على الموانئ الجزائرية؟

ثالثا: فرضيات البحث:

لمعالجة إشكالية البحث والإجابة على الأسئلة المطروحة، يقوم بحثنا هذا على عدة فرضيات، وهي:

الفرضية الاولى: لقد كان لجائحة كورونا تأثير كبير على النقل البحري.

الفرضية الثانية: قللت الجائحة حركة النقل البحري مما أدى الى ابطاء النمو الاقتصادي.

رابعا: أهمية البحث:

يحتل هذا البحث أهمية بالغة كونه يتناول واحدة من الوسائل الحيوية التي تعتمد عليها الدولة باعتبارها همزة وصل بين مختلف القطاعات. يركز البحث على فترة جائحة كورونا التي مر بها العالم، والتي كانت لها تأثيرات جسيمة على جميع القطاعات، لا سيما قطاع النقل البحري. نسعى من خلال هذا البحث إلى إبراز كيف تأثر النقل البحري بالجائحة، وكيف انعكس ذلك على دوره في تحقيق النمو الاقتصادي، بهدف تقديم رؤى تساعد في تطوير استراتيجيات فعالة لمواجهة الأزمات المستقبلية وتحقيق الاستدامة الاقتصادية.

خامسا: أهداف البحث:

يهدف هذا البحث إلى إلقاء الضوء على قطاع خدماتي يكتسي أهمية كبيرة على الصعيدين الوطني والدولي كما تسعى هذه الدراسة إلى تحقيق الاهداف التالية:

-إبراز مختلف تعاريف النقل والنقل البحري وخصائصه.

- التعرف على تأثير نشاط النقل البحري على النمو الاقتصادي.

- اثر وباء كورونا على اقتصاديات العالم.

- محاولة الوقوف على واقع مؤسسة ميناء مستغانم.

سابعاً: أسباب اختيار الموضوع:

-الرغبة في التعرف على واقع النقل البحري.

- إدراك الاسباب الحقيقية وراء تفضيل النقل البحري على سائر الوسائل الاخرى في عملية نقل البضائع.

-معرفة اثر جائحة كورونا على النقل البحري و بالتالي اثره على النمو الاقتصادي.

ثامناً: المنهج والأدوات المستعملة في البحث:

اعتمدنا على المنهج الوصفي لتقديم الجانب النظري، بهدف فهم مكونات ومفاهيم الموضوع

والإلمام بكافة جوانبه المختلفة. بالإضافة إلى ذلك، استخدمنا المنهج التحليلي الإحصائي لتحديد

مدى مساهمة النقل البحري في تحقيق النمو الاقتصادي، خاصة في ظل تأثيرات الجائحة. ثم

دعمنا الدراسة ببحث ميداني في ميناء مستغانم، حيث قمنا بتوزيع استبيانات على العاملين في الميناء لجمع البيانات وتحليلها، مما ساعدنا على تقديم صورة دقيقة وشاملة لتأثير الجائحة على النقل البحري والنمو الاقتصادي. تحليل البيانات الاقتصادية.

الدراسات السابقة:

مقال علي حيطوم، الحاج ديمي و علي حبيش 2019: ورقة بحثية بعنوان دراسة تحليلية لمساهمة قطاع النقل البحري في تنمية الاقتصاد الوطني و الأقاليم الساحلية، دراسة حالة المملكة المتحدة، هدفت الدراسة المستمدة من تحليل وضعية المملكة المتحدة إلى معرفة مدى إمكانية مساهمة قطاع النقل البحري في تطوير مؤشرات الاقتصاد الوطني وتعزيز التنمية الاقتصادية في الأقاليم الساحلية للجزائر. وتوصلت الدراسة إلى نتائج مفادها أن استغلال القطاع البحري والخدمات المرتبطة به بفعالية، من الناحية المادية والجاهزية التكنولوجية، يمكنه المساهمة بدرجة كبيرة في تعزيز الدخل القومي وسوق العمل والتأمين وزيادة كفاءة نظام الضرائب، وتحقيق رؤية العدالة الإقليمية والقطاعية المتوازنة بين المناطق الداخلية والساحلية. وتمتلك الجزائر كدولة نامية إمكانية كبيرة للاستفادة من ترابطات القطاع البحري الأمامية

والخلفية والقطاعية والإقليمية لتحقيق أهداف التنمية بها خاصة مع إطلاق مبادرة الاقتصاد الأزرق.

مقال بن جلول خالد 2018: ورقة بحثية دور وأهمية قطاع النقل في تحقيق وتمويل التنمية الاقتصادية -دراسة حالة الطريق السيار شرق غرب الجزائر تناول الباحث من خلالها الى الدور الذي يلعبه قطاع النقل على المستوى الاقتصادي والاجتماعي والعمراني لكل دولة لا يمكن تغافله أو التغاضي عنه، فالنمو والازدهار اللذان يتحققان في هذا القطاع يمتدان ثمرهما ليشمل جميع القطاعات الأخرى. وبالتالي هناك ارتباط قوي بين النمو الذي يحصل في هذا القطاع وبين نمو النشاط الاقتصادي للبلد بمجمله، وينعكس هذا كله في المساهمة الكبيرة التي يقدمها هذا القطاع في نمو الناتج المحلي الإجمالي وفي زيادة العوائد المالية للدولة سواء كان ذلك بشكل مباشر أو غير مباشر.

تاسعا: خطة وهيكل البحث:

تهدف هذه المذكرة إلى استعراض دور النقل البحري في تحقيق النمو الاقتصادي، مع التركيز على تأثير جائحة كورونا على هذا القطاع الحيوي. سيتم تقسيم البحث إلى ثلاثة فصول رئيسية، يتناول كل منها جوانب مختلفة من الموضوع.

في الفصل الأول، سيتم تقديم نظرة عامة على النقل بشكل عام، بدءاً من التطور التاريخي للنقل، مروراً بمفهومه ومكوناته، وصولاً إلى أنواع النقل وخصائصه. سيتم تسليط الضوء على كيف تطور النقل عبر العصور، ودوره الأساسي في تسهيل حركة البضائع والأفراد.

الفصل الثاني سيركز على النقل البحري بشكل خاص، حيث سيتم استعراض نشأته وتطوره، وتوضيح مفهوم النقل البحري وأهميته في الاقتصاد العالمي. سيتم تحليل الدور الحيوي الذي يلعبه النقل البحري في دعم التجارة الدولية وتحقيق النمو الاقتصادي.

أما الفصل الثالث، فسيتناول بشكل مفصل تأثير جائحة كورونا على النقل البحري ودوره في تحقيق النمو الاقتصادي. سيتم تقديم حالة دراسية عن ميناء مستغانم، أحد الموانئ الجزائرية الهامة، لاستعراض التحديات التي واجهها القطاع البحري خلال الجائحة والإجراءات التي تم اتخاذها للتكيف معها. سيتم تحليل تأثير الجائحة على خدمات الموانئ الجزائرية بشكل عام وميناء مستغانم بشكل خاص، وتقييم دور النقل البحري في دعم الاقتصاد في ظل الظروف الاستثنائية التي فرضتها الجائحة.

الفصل الأول:

عموميات حول النقل

تمهيد:

يعتبر النقل من أهم العناصر التي تساهم في تطوير الاقتصاد وتعزيز التواصل بين الدول والمناطق المختلفة. فهو يلعب دوراً حيوياً في تسهيل حركة الأفراد والبضائع، وتحقيق التكامل الاقتصادي، وتعزيز التجارة الدولية. يهدف هذا الفصل إلى تقديم نظرة شاملة على قطاع النقل، مع التركيز على النقل البحري ودوره في الاقتصاد الجزائري.

في المبحث الأول، سنتناول المفاهيم العامة حول النقل. سنبدأ باستعراض التطور التاريخي للنقل، مما يساعدنا على فهم كيف تطورت وسائل النقل عبر العصور. ثم سنقدم تعريفاً دقيقاً للنقل، يليه تصنيف لأنواع النقل المختلفة وأهميتها. أما في المبحث الثاني، فسنسلط الضوء على النقل البحري بصفة خاصة. سنبدأ بدراسة نشأة وتطور النقل البحري، مما يمنحنا فهماً عميقاً لأهمية هذا القطاع على مر التاريخ. ثم سنعرّف مفهوم النقل البحري ونوضح أهميته في التجارة الدولية. وسنختتم بمناقشة وضعية النقل البحري في الجزائر من حيث تطوره ودوره في الاقتصاد الوطني.

المطلب الاول: التطور التاريخي للنقل

التطور التاريخي للنقل: تعد وسائل النقل البري من أقدم وسائل النقل التي عرفها الإنسان منذ بداية الحياة على سطح الأرض وكان هو الوسيلة الأولى في ذلك من خلال اعتماده على قدرته العضلية من مكان لآخر، ناقل حمولته إما على ظهره أو كتفه أو على رأسه، وبعدها اعتمد في تنقله على استخدام الحيوانات راكبا أو حامل حمولته على ظهورها مباشرة إلى أن اكتشف جر الحمولة على الأرض التي سهلت عليه عملية النقل آنذاك، و اختار بعض فصائل الحيوانات وروضها لخدمته في ذلك.

ومنذ عام 111 قبل الميلاد استعمل سكان بابل القدماء عربات نقل بأربع عجلات، وانشأ الرومان في الفترة 121 قبل الميلاد شبكة طرق تربط إمبراطورياتهم ببعضها مستخدمين الصخور في فرشها وعجائن جبيرية تعمل على تماسك الحجارة، ووضعوا فواصل حجرية تحدد ممرات المشاة وممرات العربات التي تجرها الحيوانات.¹

وفي الفترة الممتدة ما بين نهاية القرن السابع عشر وأوائل القرن الثامن عشر قام عدد من المهندسين منهم ترساغوت و تلفورد و مكادم بتطوير تقنية إنشاء الطريق وذلك بالتركيز عن

¹ ويليام و. هاي، ترجمة: سعد عبد الرحمن القاضي، أنيس عبد الله التنبر، مطابع جامعة الملك سعود، السعودية 1999،

تصريف مياه الامطار، واستعمال الحجارة ذات الحجم المتوسط في الاساس السفلي للطرق

والحجارة ذات الحجم الصغير الممزوجة بالماء والزيت في الطبقة العلي.

وفي عصر السيارة وصلت السيارة إلى شكلها النهائي تقريبا عندما تمكن المخترع البلجيكي "جين

اتي لينور" من صناعة أول محرك غاز عام 1860 الذي يعمل بفكرة الاحتراق الداخلي، واستمرت

التجارب والاختراعات في تطوير هذا المحرك حتى طور المهندس الاتونوكالنسي المحرك

الانفجاري عام 1874.

وبحلول عام 1885 تم تصنيع السيارة وعرضها في السوق بعد أن قام الالمانيان دايملي وبنز

من تصميم أول مركبة في العالم. وتم استخدام الاطارات الهوائية عام 1888 . وبعد ذلك بسنتين

أي سنة 1890 أسس المهندس الفرنسيان رينيه بنهارد واميل ليفاسور أول مصنع للسيارات في

فرنسا في عام 1890 وفي الفترة الممتدة ما بين 1870 و 1898 طور المحرك إلى محرك يسير

بالبنزين.²

ومع ازدياد استخدام السيارة زاد التطوير في جميع أجزائها الاخرى كالكوابح والإطارات والإضاءة

وغيرها، ومع حلول عام 1928 التفت المصممون إلى الاستفادة من المحرك الانفجاري لاختراع

² محمد توفيق سالم، هندسة النقل والمرور، دار الراتب الجامعية، الأردن 1985، ص 21.

آليات ومعدات تفيد في مجال الزراعة، وبدؤوا في إنتاج الجرار الزراعي بمحرك الديزل بعد إجراء تجارب عديدة

وفي عصر النقل بالسكك الحديدية الذي يعد احد الثورات الشهيرة في مجال النقل والذي كانت بدايته في النصف الأول من القرن التاسع عشر حيث كانت الريادة فيه للبريطانيين عام 1825 , ثم الولايات المتحدة الامريكية عام 1831 وبعد ذلك تبعتها بلجيكا سنة 1935 وبعدها فرنسا عام 1941.³

ومن أهم التواريخ التي سجلت في تطور السكة الحديدية لا نعلم متى قام البريطاني جيمس وات بصناعة أول قاطرة بخارية.

وفي عام 1803 نجح البريطاني ريتشارد تريفيثيك في تصميم قاطرة بخارية تجر عربات، وفي عام 1804 سارت أول قاطرة بخارية على سكة حديدية بطول 15 كلم وكانت القضبان الحديدية لهذه السكة من الفولت، ويعتبر البريطاني جورج ستيفنسون أبو السكك الحديدية في العالم من خلال تصميمه لقاطرة بخارية تحمل اسم لوكمترول سنة 1814 وبعد سنة 1820

³ ردينة عثمان يوسف، إدارة خدمات النقل الجوي، دار المناهج للنقل الجوي، دار المناهج للنشر والتوزيع، عمان (الأردن)

أخذ الجر البخاري ينتشر بسرعة فائقة تحت إشراف الاخوة ستيفنسون الذين قاموا ببناء أول مصنع للقاطرات البخارية وكان هذا الانتشار فقط في إنجلترا إلى غاية 1929.

وصنفت السكة الحديدية رسميا في إنجلترا كوسيلة هامة للنقل عام 1942، وفي نفس السنة تم استخدام القاطرة لوكمترول بشكل تجاري لأول مرة في نقل الفحم، و ادخل ستيفنسون عام 1930 تعديلا و تطويرا على قاطرته الجديدة سماها روكي و التي تعتبر المولد الحقيقي للسكك الحديدية وسارت بين مدينة مانشستر وميناء ليفربول.

أما في سنة 1942 بدأت المحاولات في استخدام الجر الكهربائي على خط ايدنبرغ وغلسكو ولكنه لم يستطع مزاحمة الجر البخاري لان سرعته لم تتجاوز آنذاك 6 كم / سا. وفي سنة 1970 وضع وستكهاوس في الولايات المتحدة الأمريكية كبح القاطرات بواسطة الهواء المضغوط والذي لا يزال استخدامه لحد الآن الا انه في نفس السنة تم ظهور أول عربة تحتوي على أسرة للنوم، وأول عربة تحتوي على أجهزة للتبريد. و خلال سنة 1880 ظهرت أول عربة تجر بالبخار والترامواي في المانيا، وبدأ في نفس السنة شق الأنفاق المخصصة للسكك الحديدية في المناطق الجبلية، وبعدها بعشر سنوات ظهرت قاطرة كرامبتون في فرنسا والتي سارت بسرعة 144 كم / سا .⁴

⁴ عبد الكريم الحلبي، السكك الحديدية، مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية، حلب (سوريا)، الطبعة الثانية 1973، ص 7.

وفي بداية القرن العشرين وتحديدا في سنة 1900 تم افتتاح أول ميتروفي فرنسا باريس وبعدها بسنة ظهر أول قطار معلق على سكة واحدة في ألمانيا الا أن الفشل كان حليفه، أما في سنة 1903 انتشر استعمال الجر الكهربائي في جر القاطرات خاصة في ألمانيا بسرعة 201 كم/سا، كما ظهرت أول مرة قاطرات الديزل في سنة 1912.

أما فيما يخص النقل عبر الانابيب فقد استخدمت منذ عشرات السنين كوسيلة لنقل المياه من اجل الاستخدامات المنزلية، ولكن الاهتمام بها وكوسيلة نقل ارتبط أساسا بنقل البترول الخام الذي تم اكتشافه في بنسلفنيا بالولايات المتحدة الأمريكية عام 1856، وتم فيها مد أول خط أنابيب ناجح لنقل البترول من الحقول المنتجة سنة 1865 الذي كان طوله حوالي 06 أميال وقطره 5 سم ليضخ يوميا 500 برميل وسمح استعمال اللحام في توصيل الأنابيب عوضا عن استعمال البراغي في تطوير أنابيب قوية قادرة على تحمل ضغط عال والضخ لمسافات طويلة، فقد بلغ طول أول أنبوب لنقل الغاز الذي انشأ عام 1911 على الطريقة الحديثة 305م في مدينة فيلدلفيا، كما انشأ أول أنبوب للضغط العالي بطريقة اللحام الكهربائي عام 1920، ومنذ 1920 جعل اللحام الكهربائي من الأنابيب ذات نوعية جيدة حقيقة واقعية⁵.

⁵ محمد التهامي طواهر، أمل رحمان، تأثير النفط على البيئة خلال مرحلة النقل في "الجزائر"، مجلة الباحث، جامعة ورقلة (الجزائر)، العدد 12، ص 20.

وفي إطار النقل المائي فقد تطورفن الملاحة من الاعتماد على التيارات المائية والتجديف اليدوي إلى استعمال السفن الشراعية إلى إن تم في أواخر الثلاثينات من القرن العشرين استعمال السفن التي تعمل بمحرك ديزل والتي حلت محل السفن البخارية، ووضعت محركات السفن النهرية داخل غاطسها لتسهيل استعمالها في المياه الضحلة، وتراوحت قوة تلك السفن ما بين 1000 و 5000 حصان، وطولها ما بين 36م و 63م وعرضها بين 6م و 18م، وتزيح ما عمقه 2.5م من الماء.⁶

أما بخصوص النقل الجوي فمذ القدم والإنسان يتطلع إلى التحليق كالطيور ولكن في البدء كانت النتائج مأساوية حتى القرن العشرين، ففي سنة 1900 نجح العالم الالمانى زيلن في إنشاء سفينة هوائية وإقلاعها بشكل صاروخي مصنوعة من الالمنيوم وذات طول 128م وكانت مزودة بـ 32 كيسا من الهواء مملوء بغاز الهيدروجين (أخف من الهواء) وتسير بمحركين قوة كل منهما 16حصانا من نوع دلمر واستطاعت هذه السفينة والتي تزن 9 طن من الإقلاع والوصول إلى سرعة 32كم / سا، وتم استخدامها في مهام الاستطلاع والقصف الجوي فوق الجزر الانجليزية خلال الحرب العالمية الاولى، وكانت المانيا السباقة في صنع السفن الهوائية ثم تبعتها انجلترا

⁶ ويليام و. هاي، ترجمة: سعد عبد الرحمن القاضي، أنيس عبد الله التتبر، مرجع سبق ذكره، ص31

ثم الولايات المتحدة الأمريكية غير انه مع الصعوبة التي واجهتها هذه السفن من حيث التحكم فيها أثناء مواجهة العواصف وتكلفة صنعها وتشغيلها المرتفعة وضعت حدا لتطوير تصميمها واستعمالها.

في سنة 1903 نجح الاخوان رايت بالطيران لمدة 03 دقائق بطائرة أثقل من الهواء وذلك في كيتي هوك بولاية كارولينا الشمالية، حيث دفعت بمحرك ديزل قوته 16 حصان يدار بالبنزين، وتم استعمال الطائرات في الحرب العالمية الاولى للاستطلاع والهجوم بالقنابل على مواقع العدو وطور آنذاك جسم الطائرة وشكلها وكان أهم تقدم تصميم محرك خفيف الوزن يعتمد عليه.

وبعد الحرب العالمية الأولى أصبح الطيران داخل الولايات المتحدة الأمريكية وبين القارات وحتى حول العالم أمرا واقعيًا، واستعملت الطائرات لنقل البريد عبر الولايات المتحدة منذ عام 1916 وفي عام 1925 سمحت الحكومة الاتحادية لشركات الطيران التجارية للتعاقد مع مصلحة البريد لنقله جوا، وفي عام 1938 صدر مرسوم الطيران المدني وصناعة النقل الجوي وضبطهما.

وفي عام 1940 أصبح من الممكن إنشاء خدمات طيران تجارية مربحة ومأمونة نتيجة التقدم في تطوير محركات الطائرات والاتصال للسلكي ووسائل الملاحة الالكترونية، وتعد طائرة دي سي 3 ذات المحركين والتي تتسع لـ 11 راكبا و 3 ملاحين وسرعة تبلغ 290 كم/سا مثلا على ذلك.

وقد سمح استعمال الوقود سريع الاشتعال والتحكم بالضغط داخل الطائرة بما يتلائم مع طبيعة الانسان الطيران في الطبقة العليا للغلاف الجوي ممكنا، كما ساعد استخدام الرادار في زيادة الراحة والأمان خلال الطيران، كما ساهمت علوم التربة وهندسة المدرجات في قدرة الطائرة على الهبوط بسلم. ومع اختراع المحرك النفاث أصبح من اممكن تصنيع طائرات تنقل 500 شخص كطائرة البوينغ 848 وطائرة ال دي سي، وتطوير الصواريخ ذات الصنع الالمانى التي استخدمت في الحرب العالمية الثانية ومكنت الإنسان من التطلع للفضاء الخارجي، وفي هذا المجال استطاع علماء الطيران منصنع طائرات تفوق سرعة الصوت وذلك لاغراض عسكرية، ونجحت الجهود الفرنسية - الانجليزية في صنع طائرة الكونكورد التي استعملت في النقل التجاري الجوي، ونجحت الروس في صنع طائرة طوبوليف الا انه تميزت هذه الطائرات بارتفاع تكاليف تصميمها وتشغيلها. ومن الابتكارات الاكثر نجاحا في صنع الطائرات اختراع المروحة التي أثبتت نجاحها في خدمات النقل الجوي التجاري والعسكري من حيث نقل الاشخاص والبضائع إلى المناطق الوعرة.

المطلب الثاني: مفهوم النقل و مكوناته

يُعتبر النقل جزءاً أساسياً من الأنشطة المرتبطة بحياة الفرد، حيث يسعى دوماً إلى إدراجه ضمن أولويات اهتماماته لتلبية احتياجاته الشخصية والاجتماعية والاقتصادية. يظهر هذا المفهوم

بوضوح في حياة الإنسان منذ القَدَم، بفعل الترحال والاستقرار، نتيجة التغير بين الحركة والسكون التي عاشها عبر العصور.⁷

1-تعريف النقل:

يعني النقل ببساطة عملية الانتقال من مكان الى اخر وهنالك عدة تعاريف من بينها تعريف شيري الذي عرفه على انه "وسائط مهمتها نقل الاشخاص والبضائع على شبكه الطرقات" كما عرفه الخبير في شؤون النقل لدى البنك الدولي للانشاء والتعمير هانز ادلر بانه: "يعبر عن خدمة أو حدث لا يصل مراكز الانتاج والمناطق الأهل بالمكن ببعضها" في حين عرفه الاقتصاد الانجليزي جي ام تومسن بانه: "على اغلب خدمة وسيطة ووسيلة إلى هدف دون ان تكون هدفا بذاتها ويكون الهدف المقصود تغييراً في المواقع سواء بالنسبه للناس أو السلع".

وفي تعاريف أخرى يعني النقل: "زيادة المنافع عن طريق حمل الافراد و المتاع والسلع و المعارف والتقنيات ورؤوس الأموال من موضع إلى موضع آخر، باستخدام وسائل ووسائط مختلفة النوع والسرعة والسعة، عبر المسافات و الابعاد المتباينة، وفق اقصر الطرق وأيسرها و اقل تكلفة، و في أقل وقت ممكن"⁸

⁷ محمود جواد عباس شبع، واقع النقل في مدينة النجف الاشرف، بحث منشور في مجلة " آداب الكوفة " العلمية المحكمة، العدد

السادس، 2010، ص 1

⁸ Frybourg Michel L'innovation dans les transports. France, paradigme, 1986. p 11.

و هناك من يعرفه بأنه: "نشاط متعلق بوظائف الانتاج . أو أنه: "وسيلة مادية حول مجموعة من التقنيات المسطرة من أجل نقل الاشخاص و البضائع" ⁹

أما في تعريف القانون الجزائري للنقل فعرف حسب المادة 16 من القانون رقم 17/88 المؤرخ في 10 ماي سنة 1988 بأنه: " يعد نقلا كل نشاط ينقل بواسطة شخص طبيعيا ومعنوي أشخاصا أو بضائع من مكان لآخر على متن مركبة مهما كان نوعها. " ¹⁰

بالاستناد إلى مجموعة التعاريف المتنوعة التي أطلقت على مفهوم النقل، يمكننا تصوير تعريفنا الخاص بأن النقل يتمثل في:

"نشاط خدمي يُعبّر عن حركة الأشخاص والبضائع وغيرها من المواد باستخدام وسائل النقل المختلفة، سواء كانت على الطرق البرية، أو في السماء بواسطة وسائل الطيران، أو عبر المحيطات باستخدام السفن، بهدف تحقيق فائدة في الزمان والمكان."

⁹ Ziv Jean Claude et Napoléon Charles. Le transport urbain. France, Dunod, 1981. p 1

¹⁰ الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، قانون رقم 22/04 يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، الجزائر، 1988، ص 785

2-مكونات النقل: قطاع النقل لم يقتصر فقط على الناقل والمنقول، بل يشمل عدة عناصر أخرى مثل قوة الدفع والهياكل القاعدية المتنوعة التي تعتبر أساسية في عمليات النقل اليوم. يتكون هذا القطاع من: 11

جدول 01: مكونات النقل

العنصر	الشرح	أمثلة	تفاصيل إضافية
وسيلة النقل	المركبة المستخدمة في نقل الأشخاص أو البضائع أو كلاهما.	سيارات، شاحنات، حافلات، قطارات، طائرات، سفن	* تنوع وسائل النقل من حيث الحجم والقدرة على التحمل والسرعة ونوع البضائع أو الأشخاص المنقولين. * تطورت وسائل النقل عبر الزمن مع تقدم التكنولوجيا، من استخدام العربات التي تجرها الخيول إلى السيارات الكهربائية ذاتية القيادة.
القوة المحركة	مصدر الطاقة الذي يدفع وسيلة النقل.	محركات بنزين، محركات ديزل، محركات	* تنوع مصادر الطاقة المستخدمة في تشغيل وسائل النقل، مع التركيز على مزايا

11 ولد كسوسة حكيم، النظام القانوني المعماري بالجزائر، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر، ص36

<p>وعيوب كل نوع من حيث الكفاءة والتكلفة والآثار البيئية. * تطور مصادر الطاقة المستخدمة في النقل من الفحم والنفط إلى مصادر الطاقة المتجددة مثل طاقة الرياح والطاقة الشمسية.</p>	<p>كهربائية، طاقة الرياح، طاقة الشمس</p>		<p>(قوة الدفع)</p>
<p>* تصنيف الطرق حسب نوعها (طرق سريعة، طرق فرعية، سكك حديدية، ممرات مائية) وموقعها (طرق داخلية، طرق دولية) وحالتها (طرق معبدة، طرق غير معبدة). * تأثير البنية التحتية للنقل على كفاءة وسلامة حركة المرور.</p>	<p>طرق برية، طرق بحرية، طرق جوية</p>	<p>العنصر الذي تتوقف عليه حركة وسيلة النقل والمحدد الرئيسي في تحديد اتجاهاتها.</p>	<p>الطريق</p>
<p>* تتوع أنواع المحطات حسب نوع وسيلة النقل (محطات حافلات، محطات</p>	<p>محطات الحافلات، محطات القطارات،</p>	<p>نقاط التوقف التي تستخدمها وسائل النقل لتنزيل الركاب</p>	<p>المحطات</p>

<p>قطارات، موانئ، مطارات) وحجمها وخدماتها. * دور المحطات في تسهيل عملية النقل وتقديم الخدمات للركاب والبضائع.</p>	<p>الموانئ، المطارات</p>	<p>أو البضائع أو التزود بالوقود.</p>	
<p>* تصنيف الناقلين حسب نوع عملهم (سائقون، بحارة، طيارون، موظفو شركات النقل) ومسؤولياتهم ومؤهلاتهم. * تأثير مهارات وخبرات الناقلين على كفاءة وسلامة عمليات النقل.</p>	<p>سائقون، بحارة، طيارون، موظفو شركات النقل</p>	<p>القوى العاملة التي تدير وتنظم عمليات النقل.</p>	<p>الناقل</p>
<p>* تصنيف المنقول حسب نوعه (ركاب، بضائع، سلع، حيوانات) وحجمه ووزنه ووجهته. * تأثير نوع المنقول على اختيار وسيلة النقل وطريق النقل ومدة الرحلة.</p>	<p>ركاب، بضائع، سلع، حيوانات</p>	<p>كل ما يتم نقله من أشخاص أو بضائع عبر مختلف وسائل النقل.</p>	<p>المنقول</p>

المصدر: عمل شخصي بالاعتماد على المراجع التالية:¹²

¹² سليم بوقنة، دراسة نوعية الخدمة لدى مستعملي النقل الحضري الجماعي: دراسة ميدانية في مدينة قسنطينة، مذكرة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة منتوري بقسنطينة. الأصم عبد الحافظ أحمد الأصم، القواعد الجغرافية للطرق السريعة، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية.

المطلب الثالث: أنواع النقل وخصائصه

النقل يعتبر من أهم العوامل التي تسهم في تطور الاقتصاد وتسهيل حركة البضائع والأشخاص بين مختلف المناطق. يعتمد النقل على عدة وسائل تختلف في خصائصها واستخداماتها، مما يتيح اختيار الوسيلة الأنسب وفقاً لاحتياجات كل حالة. سنعرض فيما يلي أنواع النقل وخصائص كل وسيلة منها:

جدول 02: يوضح أنواع النقل وخصائصها

نوع النقل	التعريف	الخصائص
النقل البري	نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرق البرية باستخدام وسائل مثل السيارات والشاحنات والحافلات.	*المرونة: سهولة الوصول إلى مختلف الأماكن، والتكيف مع احتياجات النقل المتنوعة. *السرعة: تختلف سرعة النقل البري حسب نوع الوسيلة والطريق، حيث تتميز السيارات والشاحنات بسرعات عالية نسبياً. *التكلفة: تختلف تكلفة النقل البري حسب المسافة وحجم ونوع البضائع، وتعتبر مرتفعة نسبياً مقارنة ببعض وسائل النقل الأخرى. *القدرة على التحمل: يمكن نقل كميات كبيرة من البضائع لمسافات متوسطة

<p>وطويلة * .التأثير البيئي: يُعد النقل البري من أكثر أنواع النقل ضرراً بالبيئة، حيث يُصدر كميات كبيرة من انبعاثات غازات الاحتباس الحراري.</p>		
<p>* القدرة على التحمل: يمكن نقل كميات هائلة من البضائع لمسافات طويلة، خاصة عبر البحار.</p> <p>* التكلفة: منخفضة نسبياً مقارنة بوسائل النقل الأخرى لمسافات طويلة. * السرعة: بطيئة نسبياً مقارنة بوسائل النقل الأخرى، خاصة على مسافات قصيرة. * المرونة: محدودة نسبياً، حيث تعتمد على وجود مسطحات مائية مناسبة.</p> <p>* التأثير البيئي: يُعد النقل المائي مصدراً لتلوث المياه، خاصة من تسرب الوقود وانبعاثات السفن.</p>	<p>النقل المائي</p> <p>نقل الأشخاص والبضائع عبر المسطحات المائية، مثل البحار والأنهار، باستخدام وسائل مثل السفن والقوارب.</p>	
<p>* السرعة: أسرع وسيلة نقل، خاصة على مسافات طويلة.</p> <p>* المرونة: سهولة الوصول إلى مختلف البلدان والمناطق، دون الحاجة إلى بنية تحتية أرضية أو مائية.</p> <p>* التكلفة: مرتفعة للغاية، خاصة لنقل البضائع.</p>	<p>النقل الجوي</p> <p>نقل الأشخاص والبضائع عبر الجو باستخدام الطائرات.</p>	

<p>* القدرة على التحمل: محدودة نسبياً، حيث لا يمكن نقل كميات كبيرة من البضائع.</p> <p>* التأثير البيئي: يُعد النقل الجوي مصدرًا رئيسيًا لانبعاثات غازات الاحتباس الحراري، مما يساهم في تغيير المناخ.</p>		
<p>* القدرة على التحمل: يمكن نقل كميات كبيرة من المواد السائلة والصلبة لمسافات طويلة. * التكلفة: منخفضة نسبياً مقارنة بوسائل النقل الأخرى لنقل المواد السائلة.</p> <p>* المرونة: محدودة نسبياً، حيث تعتمد على شبكة الأنابيب الموجودة.</p> <p>* السرعة: تختلف سرعة النقل الأنبوبي حسب نوع المادة المنقولة.</p> <p>* التأثير البيئي: يُعد النقل الأنبوبي أقل ضرراً بالبيئة</p>	<p>نقل المواد السائلة والصلبة على نطاق ضيق عبر أنابيب تحت الأرض أو على سطح الأرض.</p>	<p>النقل الأنبوبي</p>

المصدر: عمل شخصي بالاعتماد على المراجع التالية:¹³

¹³ سعد الدين عشاوي، تنظيم وإدارة النقل - الأسس المشكلات الحلول، دار المريخ للنشر، الرياض، المملكة العربية السعودية، الطبعة 5، 2005. بن جلول خالد، دور و أهمية النقل في تحقيق و تمويل التنمية الاقتصادية، دراسة حالة الطريق السيار شرق غرب الجزائر.

المبحث الثاني: مفاهيم عامة حول النقل البحري

المطلب الاول: نشأة وتطور النقل البحري

يعتبر النقل البحري من الوسائل الأقدم استخداماً لنقل البضائع والأشخاص، حيث بدأت حاجة الإنسان إلى عبور المسطحات المائية منذ بدايات تاريخ البشرية. قام الإنسان في البداية باستخدام جذوع الأشجار كوسيلة للنقل البحري، ثم تطورت هذه الوسيلة بتجميع الجذوع وجعلها مسطحة ليتمكن من نقل كميات أكبر.

من الناحية التاريخية، شهدت فترة تجارة النقل البحري في عصور مختلفة تطوراً كبيراً، حيث قام الإنسان بتطوير وسائل النقل البحري واستخدامها في التجارة الدولية والتبادل التجاري. وعلى الرغم من تطور وسائل النقل الأخرى مثل الطائرات والسيارات والقطارات، فإن النقل البحري لا يزال يلعب دوراً كبيراً في التجارة الدولية، حيث يتولى نقل ما لا يقل عن 90% من التجارة الدولية في العالم.

لكن خلال الحروب العالمية، تأثرت التجارة البحرية بشكل كبير نتيجة التهديدات التي واجهتها السفن أثناء إبحارها.

وبعد انقضاء تلك الحروب، بقيت عمليات التجارة الدولية عبر السفن بطيئة نظراً لعدم تطور

التكنولوجيا في عمليات تداول البضائع وتفريغها. كانت السفن تقضي نسبة كبيرة من وقت

رحلتها في الموانئ، مما أدى إلى ضعف انتاجية الأسطول العالمي.

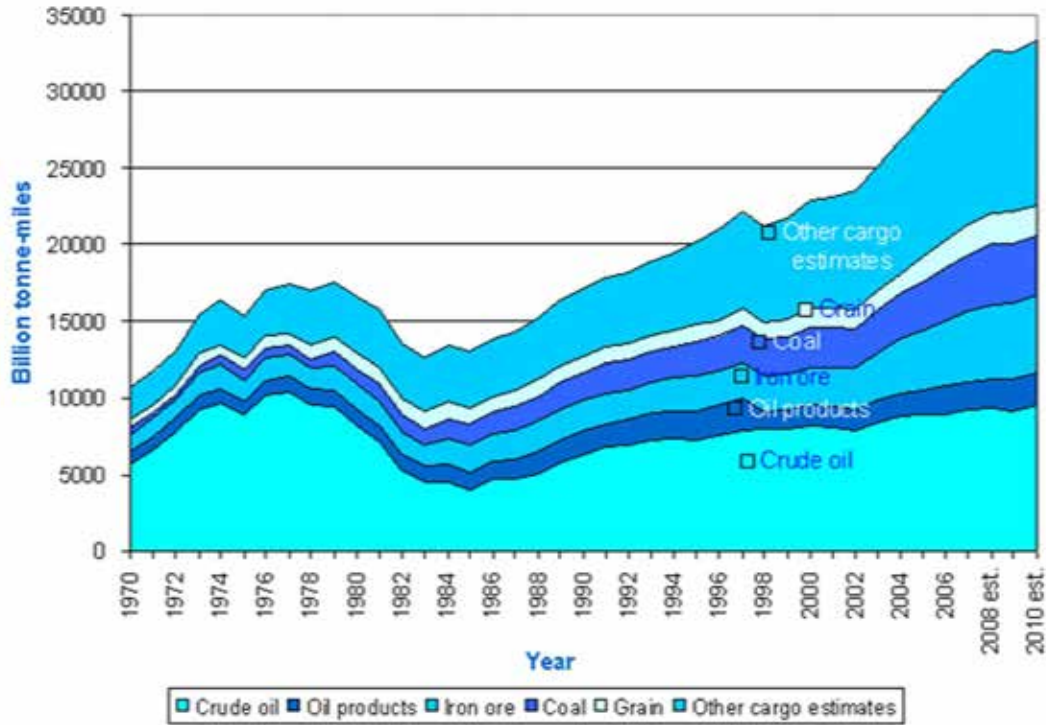
جاءت الثورة التكنولوجية في الثمانينات حيث أحدثت تحولاً كبيراً في صناعة النقل البحري. فتم

تطبيق نظام الحاويات الذي يسمح بنقل البضائع بشكل أسرع وأكثر كفاءة، بالإضافة إلى

استخدام تكنولوجيا متقدمة لتفريغ و شحن سفن البضائع.

والرسم التالي يوضح مدى التطور الذي شهده النقل البحري خلال الفترة من 1970 الى 2010

شكل 01: رسم بياني يوضح مدى التطور الذي شهده النقل البحري خلال الفرة من 1970 الى 2010



المصدر تاريخ تصفح الموقع : 2024/02/25 <http://www.marisec.org>

تحليل الرسم البياني:

يُظهر الرسم البياني مقارنة بين عدد تقديرات الشحنات للنفط الخام والفحم والحديد الخام والحبوب وشحنات البضائع الأخرى عبر النقل البحري من عام 1970 إلى عام 2010.

يُظهر الرسم البياني أيضاً كميات هذه الشحنات بوحدات مليارات أطنان الأميال.

حيث نرى في الشكل ازدياداً ملحوظاً في حركة التجارة البحرية خلال العقود الخمسة الماضية، حيث تُقاس حركة التجارة بوحدة "billion tonne-miles" التي تُمثل إجمالي كمية البضائع المنقولة مضروبة بالمسافة التي تم نقلها. يُشير هذا النمو إلى ازدياد أهمية النقل البحري في التجارة العالمية، ودوره في ربط الدول وتسهيل تبادل السلع والبضائع.

المطلب الثاني: مفهوم النقل البحري

النقل البحري أحد أشكال النقل الذي يعتمد على استخدام البحار والمحيطات كوسيلة لنقل السلع وعناصر الإنتاج. حيث يعتبر النقل البحري عملية متكاملة تشمل حركة البضائع وعناصر الإنتاج مثل العمالة ورأس المال. ويعتبر النقل البحري من النشاطات الاقتصادية المهمة التي تساهم في تطوير الاقتصاد العالمي.¹⁴

1- وفقاً لتعريف مارشال، يمكن تصور النقل البحري على أنه حركة للأفراد والأشياء من مكان إلى آخر، وأنه يمثل إحدى النشاطات الهامة في كل مرحلة من مراحل التطور الحضاري. هذا التعريف يبرز أهمية النقل البحري كوسيلة لنقل البضائع والأفراد عبر المحيطات والبحار، ويؤكد على دوره في تطور وتقدم الحضارات.¹⁵

2- يعرف موربي صناعه النقل البحري بأنها الصناعة التي يرتبط عملها بالسفينة وتضم اصحاب المصالح ذات علاقه بصناعه النقل البحري مثل ملاك السفن .الموانئ البحرية البنوك البحرية سماسرة السفن التوكيلات الملاحية وشركات الشحن والتفريغ والتخزين.

¹⁴ محمد سلمان هدى، اقتصاديات النقل البحري، دار الجامعات المصرية مصر، 1998، ص 1

¹⁵ مصطفى أحمد حمد، اقتصاديات النقل في السودان ، جامعة السودان للعلوم و التكنولوجيا ،السودان،2008، ص7

3- يعرف النقل البحري بأنه صناعة اقتصادية تعتمد على نظام تكنولوجي دقيق يتحدد فيه مستوى صناعه منتجات النقل ومستوى تشغيل هذه المنتجات و كيفية ادارتها لتحقيق الفائدة العظمى لقطاعات الاقتصاد الاخرى.

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

يمكن القول إن النقل البحري يلعب دورا حيويا في التجارة العالمية واقتصاد الدول، حيث يساهم في تسهيل حركة السلع والبواخر حول العالم، وبالتالي يعزز العلاقات التجارية بين الدول ويدعم التنمية الاقتصادية. كما أن النقل البحري يوفر وسيلة فعالة لنقل البضائع الثقيلة والسائنة، مما يجعله أمرا حيويا للاقتصاد العالمي وللصناعات المختلفة.¹⁶

ومن المهم أن نشير إلى أن النقل البحري يواجه تحديات ومشكلات مثل التلوث البيئي والأمان البحري، ولكن مع تطور التكنولوجيا وتحسين إجراءات السلامة والأمان، يمكن تخطي هذه التحديات وتحسين فعالية النقل البحري بشكل عام.

¹⁶ عثمان ابراهيم السيد قضايا النقل في السودان، مركز دراسات الشرق الاوسط وافريقيا، 2004، ص 24.

المطلب الثالث: اهمية النقل البحري

يعد النقل البحري وسيلة هامة من وسائل النقل عامة لا سيما في جانبه الدولي، حيث يحمل العديد من المزايا التي تمنحه وزناً اقتصادياً كبيراً. إسهامه ليس مقتصرًا على تيسير حركة السلع والأفراد فحسب، بل هو يشكل عاملاً مركزياً في دفع عجلة التنمية الاقتصادية للبلدان المجهزة بالموارد التي تؤهلها لتبني هذا النوع من الأنشطة. يقوم النقل البحري بدور المحرك

الأساسي للتجارة الدولية، مما يؤدي إلى تعزيز الصادرات والواردات العابرة بين الأمم. بالتالي، مع تطور وتحديث وسائل النقل البحري ومنشآت الموانئ، تزداد حيوية وتيرة التبادل التجاري، وتفتح المجال أمام المزيد من الفرص للوصول إلى أسواق جديدة وتوسيع النطاق التجاري للبلدان.¹⁷

ويمكن اختصار جزء من اهمية النقل البحري في النقاط التالية:

ان نشاط النقل البحري يعد نشاطاً مكملاً لنشاط القطاعات الاقتصادية الأخرى مثل الصناعة والزراعة والسياحة، حيث يلعب دوراً حيوياً فهو الذي يمدها بمدخلاتها اللازمة كما يساهم بنقل مخرجاتها عبر الحدود الدولية إلى الأسواق العالمية. يتفاوت تأثير نشاط النقل البحري بين الدول وفقاً لمدى قدرتها على امتلاك اسطول تجاري وطني يساهم في توفير جانب كبير من العملات

¹⁷ سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل "دراسة تمهيدية"، الدار الجامعية، 2011-2012، ص 14

الاجنبية لخزينة الدولة والتي تستنزفها نفقات الشحن والتفريغ والتأمين وغيرها من الخدمات البحرية المتعلقة بالنقل البحري.

- توفير وتحقيق إيرادات ضخمة للدول التي تمتلك الاساطيل او الموانئ إذا تم استغلال هذه القدرات باستخدامها بكفاءة عالية او من خلال ايجارها للدول الاخرى.

- تعد صناعة النقل البحري من المحاور الاساسية لتوطين الصناعات الاخرى وتحديد مواقع الانتاج ومراكز التوزيع حيث تلعب دورا مباشرا في تحديد قيمة السلع والخدمات، الى جانبي العرض والطلب ، فتاثيرها على التوزيع فتاثيرها على الطلب لا يقتصر على خلق المنفعة المكانية فقط او وانما يتعداه الى التاثير على حجم الطلب الكلي من خلال سعر السلعة، اما تاثير النقل البحري على جانب العرض فيتضح من خلال تعدد انواع السلع المعروضه في الاسواق وزيادة كمياتها عن نقلها بحرا وباحجام كبيرة وتكاليف منخفضة اذا ما قورنت بوسائل النقل الاخرى.

- تحسين مركز ميزان المدفوعات من خلال زيادة طاقة الدولة التصديرية وتحقيق مزيد من العملات الاجنبية للخزينة العامة بجانب توفير الواردات من السلع التي يوجه جانب كبيرا منها الى الصناعات التي تخصص في انتاج الصادرات من جهة وتوفير بدائل الواردات من جهة

أخرى.¹⁸

¹⁸ سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل "دراسة تمهيدية"، الدار الجامعية، 2011-2012، ص 14

- المساهمة 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 الطاقه الانتاجيه التي تعد من محددات التنمية الاقتصادية.
- القدرة على تحقيق التكامل الخلفي بتوفير مستلزمات الانتاج والانشطة الاقتصادية او بتوسيع نطاق الاسواق القائمة وخلق اسواق ومنافذ توزيع جديده للمنتجات النهائية.
- وتلعب صناعة النقل البحري دوراً مهماً في تحديد قيمة السلع والخدمات، حيث يؤثر طريقة النقل على تكاليف الشحن وبالتالي يمكن أن يؤثر على أسعار السلع النهائية في الأسواق. بالإضافة إلى ذلك، يمكن للنقل البحري أن يؤثر على الطلب الكلي من خلال تأثيره على سعر السلعة، وهو أمر يمكن أن يؤدي إلى تغييرات في أنماط الاستهلاك وحجم الطلب على المنتجات. بشكل عام، تظهر أهمية صناعة النقل البحري في دورها في تحفيز الاقتصادات الوطنية ودفع عجلة التجارة الدولية. إذًا، يمكن القول إن النقل البحري ليس فقط وسيلة لنقل البضائع، وإنما يعد جزءاً حيوياً من البنية التحتية الاقتصادية التي تؤثر في العرض والطلب وتحديد مواقع الإنتاج ومراكز التوزيع للصناعات الأخرى.

الخاتمة:

يتضح أن النقل بجميع أشكاله يلعب دورًا حاسمًا في دعم الاقتصاد وتسهيل حركة الأفراد والبضائع. من خلال تناولنا للتطور التاريخي للنقل، وتعريفه، وأنواعه في المبحث الأول، أدركنا كيف ساهمت التطورات التكنولوجية والاجتماعية في تحسين وسائل النقل وجعلها أكثر كفاءة وفعالية. كما أوضحنا التنوع الكبير في وسائل النقل وأهمية كل نوع منها في تحقيق التكامل الاقتصادي والتنمية المستدامة. من خلال هذا الفصل، أصبح من الواضح أن النقل البحري ليس فقط وسيلة لنقل البضائع، بل هو شريان حيوي يربط بين الاقتصادات العالمية ويدعم التجارة والتنمية.

في النهاية، يظل تطوير قطاع النقل بجميع أنواعه، وخاصة النقل البحري، أمرًا ضروريًا لتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية.

الفصل الثاني

النمو الاقتصادي في ظل جائحة كورونا

تمهيد:

يعد النمو الاقتصادي من أبرز المؤشرات التي تعكس صحة الاقتصاد وقدرته على تحقيق التنمية المستدامة. في ظل جائحة كورونا التي اجتاحت العالم منذ نهاية عام 2019، شهدت الاقتصادات العالمية تحولات جذرية أثرت بشكل كبير على مسارات النمو والتنمية. يهدف هذا الفصل إلى استعراض وتحليل تأثيرات جائحة كورونا على النمو الاقتصادي، من خلال تناول مفاهيم ومعايير النمو الاقتصادي، ومحدداته، وكذلك تأثير الجائحة على مختلف جوانب الاقتصاد. في المبحث الأول، سنتطرق إلى المفاهيم العامة للنمو الاقتصادي. سنبدأ بتعريف مفهوم النمو الاقتصادي، ثم نستعرض معايير قياس النمو الاقتصادي، وأخيرًا نذكر محددات النمو الاقتصادي. أما في المبحث الثاني، فسنسلط الضوء على تأثير جائحة كورونا على الاقتصاد. سنبدأ بتعريف مفهوم جائحة كورونا ثم ندرس أثر الجائحة على التجارة الدولية، ونختتم بذكر تأثير الجائحة على النمو الاقتصادي.

المبحث الاول: مفاهيم عامة حول النمو الاقتصادي

المطلب الاول: مفهوم النمو الاقتصادي

بالرغم من تعدد وجهات النظر في تحديد تعريف للنمو الاقتصادي إلا أن معظم الآراء اتفقت على أن النمو الاقتصادي هو حدوث زيادة في إجمالي الناتج المحلي الإجمالي أو الدخل الوطني الإجمالي ، والذي يؤدي إلى زيادة مستمرة في متوسط نصيب الفرد من الدخل الحقيقي.¹⁹ ويعرف كذلك أنه ظاهرة مستمرة وليست عارضة أو مؤقتة، فالزيادة في الدخل يجب أن تنجم عن تفاعل قوى داخلية مع قوى خارجية بطريقة تضمن لها الاستمرار لفترة طويلة نسبيا حتى تعتبر نموا اقتصاديا.

يعكس النمو الاقتصادي التغيرات الكمية والتقنية في الطاقة الإنتاجية المتاحة ومدى استغلال هذه الطاقة ، فكلما زادت الطاقة الإنتاجية المتاحة وارتفع معدلات استغلالها ، أو تحسنت تقنيات الإنتاج زاد معدل النمو الاقتصادي.

¹⁹ عبد القادر محمد عبد القادر عطية ، اتجاهات حديثة في التنمية ، الدار الجامعية ، الاسكندرية ، مصر 2003 ، ص 11

و يقصد به أيضا حدوث زيادة في إجمالي الناتج المحلي أو إجمالي الدخل الوطني والذي يؤدي إلى تحقيق زيادة في متوسط نصيب الفرد من الدخل الحقيقي ، وهذا التعريف يوضح بأن النمو الاقتصادي يرتبط بثلاث عناصر أساسية تتمثل فيما يلي:

1- تحقيق زيادة في متوسط نصيب الفرد من الدخل الوطني.

2- تحقيق زيادة حقيقية في متوسط نصيب الفرد من الدخل الحقيقي ، أي تحقيق زيادة حقيقية في مقدرة الأفراد على شراء السلع والخدمات المختلفة ، أي عزل أثر معدل التضخم من الزيادة النقدية في دخل الفرد.

3- تحقيق زيادة مستمرة ومستقرة في متوسط نصيب الفرد من الدخل الحقيقي ، وهذه الزيادة تستلزم أن تكون زيادة ناتجة عن زيادة حقيقية في مستوى النشاط الاقتصادي، أي أنها لا تحدث بسبب عوامل طرفية تزول بزوال مسبباتها كحصول الدولة على اعانات من الخارج لفترة معينة و غيرها من الاسباب.²⁰

²⁰ عبد الوهاب الأمين ، فريد البشير ، الاقتصاد الكلي ، مركز المعرفة للاستشارات والخدمات التعليمية ، الطبعة الثانية

المطلب الثاني: معايير النمو الاقتصادي

تعتبر مقاييس النمو احد أهم المؤشرات التي يعتمد عليها للتعرف على ما يحققه المجتمع من نمو اقتصادي و منها:

1- الناتج المحلي الإجمالي: "PIB" يعتبر الناتج المحلي الإجمالي PIB من بين المؤشرات الأكثر استخداما لقياس النمو الاقتصادي للبلد.

يمثل الناتج المحلي الإجمالي "PIB" القيمة السوقية الإجمالية للسلع والخدمات النهائية التي ينتجها البلد على مدى فترة معينة تقدر بسنة واحدة.

2- الدخل القومي الكلي المتوقع: يقترح البعض قياس النمو الاقتصادي على أساس الدخل المتوقع وليس الفعلي ، وقد يكون لدى الدولة موارد كامنة غنية كما تتوفر الامكانيات المختلفة للاستفادة من ثرواتها الكامنة، اضافة الى ما بلغته من تقدم تقني، في هذه الحالة يوصي بعض الاقتصاديين أن يؤخذ بعين الاعتبار تلك المقومات عند حساب الدخل.

3- متوسط نصيب الفرد من الدخل أو الناتج: يتم استخدام متوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي كمعيار لقياس حالة الرفاهية الاقتصادية العامة للسكان.²¹

²¹ ناصر الدين قريبي: أثر الصادرات على النمو الاقتصادي - حالة الجزائر - مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم

الاقتصادية تخصص اقتصاد دولي الجزائر 2013-2014 ص 15-16

حيث يشير هذا المؤشر إلى كمية السلع والخدمات المتاحة لكل مواطن في البلد، حسب بعض الاقتصاديين يمثل متوسط نصيب الفرد من الدخل الحقيقي المؤشر الأكثر دقة للنمو الاقتصادي فإذا زاد الدخل القومي لبلد ما بمعدل أسرع من معدل نمو السكان ، فبدون شك فهذا يدل على وجود علامة النمو الاقتصادي في البلد بأكمله، و من جهة أخرى حدوث زيادة في الناتج الإجمالي قد تكون مؤشرا للنمو الاقتصادي، ولكن ليس في جميع الحالات .حيث يظهر المشكل عندما يكون معدل نمو السكان أكبر من معدل الزيادة في الدخل القومي الحقيقي، و بالتالي، في هذه الحالة، سيكون هناك انخفاض في متوسط نصيب الفرد من الدخل الحقيقي على الرغم من حدوث زيادة في الدخل القومي الحقيقي.²²

المطلب الثالث: محددات النمو الاقتصادي

هناك عدة عوامل تلعب دورا مهما في تحديد النمو الاقتصادي نذكر منها:

1- كمية ونوعية الرأس المال البشري: كلما كان معدل الزيادة في الناتج الوطني الإجمالي الحقيقي أكبر كلما كانت الزيادة في معدل الدخل الوطني الحقيقي أكبر وبالتالي تحقيق زيادة أكبر في معدل النمو الاقتصادي ، حيث أن زيادة عدد السكان يؤدي إلى زيادة حجم القوى العاملة ،

²² معط الله أمال ، أثار السياسة المالية على النمو الاقتصادي دراسة قياسية حالة الجزائر 1970-2012 ، مذكرة تخرج

لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية تخصص الاقتصاد الكمي 2014-2015 ص 114

كما تستخدم إنتاجية العامل عادة كمؤشر لقياس الكفاية في تخصيص الموارد الاقتصادية أو لقياس قدرة اقتصاد معين على تحويل الموارد الاقتصادية إلى سلع وخدمات ، أي إنتاجية العمل تؤثر على معدل النمو الاقتصادي ، إذن فنمو السكان يعتبر المصدر الرئيسي للعامل البشري، كما يمثل مصدرا رئيسيا للطلب في المجتمع، فالإنسان يعد الركيزة الأساسية، و هو في الوقت ذاته الهدف الأساسي الذي تسعى عملية النمو لتوفير حياة كريمة له.

2- كمية ونوعية الموارد الطبيعية : إن نمو اقتصاد معين في أي بلد وكذا إنتاجه يعتمد على كمية ونوعية موارده الطبيعية مثل درجة خصوبة التربة ، المياه ، وفرة المعادن ... الخ فقلة أو وفرة الموارد الطبيعية في المجتمع تمثل أحد المحددات الرئيسية لرفع معدل النمو الاقتصادي.

حيث من الممكن لأي مجتمع أن يكتشف ويطور موارد الطبيعية في المستقبل وتحويل جزء من الموارد الاقتصادية المتاحة كرأس المال ، العمل... الخ ، نحو مجالات الأبحاث وذلك لتمكين الاقتصاد من الوصول إلى مستوى أعلى من القدرات الإنتاجية في المستقبل.²³

3- تراكم رأس المال: إن تراكم رأس المال يتعلق بصورة مباشرة بحجم الادخار ، أي أن كلفة أو ثمن النمو الاقتصادي الذي يضحى به المجتمع من أجل الادخار لغرض تراكم رأس المال،

²³ ناصر الدين قريبي ، أثر الصادرات على النمو الاقتصادي - حالة الجزائر - مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم

الاقتصادية تخصص اقتصاد دولي الجزائر 2013-2014، ص 21-22.

و العوامل المحددة لمعدل تراكم رأس المال هي تلك التي تؤثر في الاستثمار و أهمها : توقعات الأرباح ، السياسات الحكومية اتجاه الاستثمار ، فالنمو في رأس المال المادي يعني توفر الآلات الحديثة والمصانع و وسائل النقل وسهولة الاتصالات التي تزيد من عملية الاستثمار

4- التقدم التكنولوجي: تحظى التغيرات التكنولوجية بأهمية كبيرة في عملية النمو الاقتصادي للبلد ، فالتكنولوجيا هي إحدى مستلزمات الإنتاج ، وبذلك فهي تلعب دورا حاسما في نمو الإنتاج وتقدم البلد اقتصاديا.

إن التقدم أو التغير التكنولوجي يعني تغيرا في المعرفة الخاصة بالإنتاج، و التغير في المنتج،و قد يعني ذلك تحسنا في المنتج القديم أو ظهور منتج جديد. حيث تتطلب عملية النمو الاقتصادي زيادة مستمرة في مقدار السلع و الخدمات المنتجة، و هذا بدوره يتطلب توسيع الطاقات الإنتاجية للوحدات المنتجة، و عليه فإن تحقيق النمو الاقتصادي يتطلب حصول تقدم و تغير تكنولوجي من أجل توسيع الطاقات الإنتاجية و تشغيل هذه الطاقات فالتقدم التكنولوجي يلعب دورا مهما في تحقيق النمو في الإنتاج.²⁴

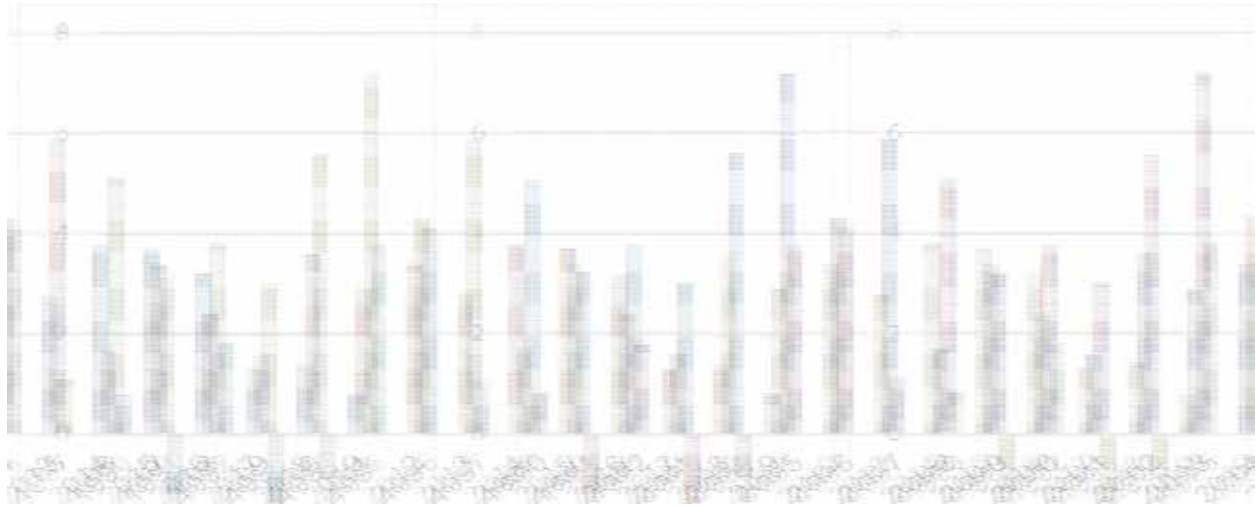
²⁴ معط الله أمال ، أثار السياسة المالية على النمو الاقتصادي دراسة قياسية حالة الجزائر 1970-2012 ، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية تخصص الاقتصاد الكمي 2014-2015 ص 122-123.

كما أنا لتقدم التكنولوجيا يلعب دورا في زيادة مستوى الكفاءة الإنتاجية، وأن هذه الزيادة تأخذ شكل 2 التحسن في الإنتاج أو تقليل تكاليف الإنتاج .

تطور معدلات النمو الاقتصادي في الجزائر:

تسعى الجزائر جاهدة الى تحسين مستوى اقتصادها غير أن معدلات النمو الاقتصادي المسجلة من خلال المعطيات بعيدة عن المستوى المطلوب ونوضح فيما يلي تطور معدلات النمو الاقتصادي خلال فترة الدراسة في الشكل التالي رقم 2:²⁵

شكل رقم 02: تطور معدلات النمو الاقتصادي في الجزائر خلال الفترة 1990-2019



المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على (البيانات المفتوحة للبنك الدولي، 2020)

²⁵ سمير حفصي, عبد القادر خليل, دراسة قياسية أثر نمو الناتج المحلي على معدلات البطالة في الجزائر باستخدام نموذج ARDL خلال الفترة , (1990-2019) مجلة إدارة الاعمال والدراسات الاقتصادية مجلة إدارة الاعمال والدراسات الاقتصادية, ص 142

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه، أن معدلات النمو متذبذبة حيث سجل في الفترة من 1990 إلى 1995 معدلات نمو منخفضة وسالبة، تراوحت ما بين 2.1% - و 1.8% نتيجة الأزمة النفطية أواخر الثمانينيات، ويرجع ذلك إلى انخفاض في أسعار النفط، باعتبار أن الجزائر تعتمد اعتمادا شبه كلي على قطاع المحروقات، بالإضافة إلى تدهور الحالة الأمنية وانخفاض قيمة العملة خلال تلك الفترة، أما في الفترة من 1996 إلى 1999 فقد تحسنت معدلات النمو الاقتصادية مقارنة بالسنوات التي سبقتها، إذ بلغت نسبة 5.1% سنة 1998 ويرجع ذلك إلى التحسن في أسعار النفط . ففي مطلع الألفية الجديدة، سجل معدل النمو ارتفاعا محسوسا، نتيجة لتحسن أسعار النفط وقيام الحكومة بالعديد من البرامج التنموية الضخمة ممثلة في برنامج الإنعاش الاقتصادي وبرنامج دعم النمو والبرنامج الخماسي للتنمية التي امتدت إلى غاية سنة 2014 ، حيث سجل معدل النمو أقصى نسبة له وهي 7.2% سنة 2003، كما شهد معدل النمو انخفاضا خلال سنتي 2008 و 2009 إذ بلغ نسبة 2.3% و 1.6% على التوالي، وذلك بسبب الأزمة المالية العالمية سنة 2008 التي أثرت على الطلب العالمي للطاقة. وأما في السنوات الأخيرة لفترة الدراسة، فقد كانت المعدلات شبة مستقرة، إذ بلغت النسب ، 3.8% ، 3.7% ، 3.3%

خلال السنوات 2014 الى 2016، ليبدأ بالانخفاض سنة 2017 بنسبة تقدر بـ 1.3% ليصل

نسبة 0.8% سنة 2019 وبالتالي نستخلص ضمن هذا الإطار أنه يمكن القول أن: ²⁶

-رغم جهود الدولة العميقة، فإن سياساتها الاقتصادية والاستثمارية ما تزال تفتقد لنسيج إنتاجي قطاعي متنوع، وبالتالي فالنمو الاقتصادي في الجزائر ليس بالقوي والمستدام.

-النمو الاقتصادي في الجزائر مرتبط بقطاع المحروقات المرتبط هو الآخر بالظرف البترولي العالمي والذي لا تسيطر الجزائر على آلياته عمليات البيع، تحديد الأسعار، وبذلك يظل النمو الاقتصادي تابعاً للظروف والتقلبات السائدة على مستوى السوق العالمية.

النمو الاقتصادي في الجزائر متذبذب وضعيف نسبياً، وهذا مرتبط أساساً بضعف فعالية مؤسسات القطاع الصناعي.

المبحث الثاني: تأثير جائحة كورونا على الاقتصاد

في عام 2020، شهد العالم تفشي جائحة فيروس كورونا (كوفيد-19) التي أحدثت تأثيرات

هائلة على الاقتصادات العالمية. هذه الجائحة لم تكن مجرد أزمة صحية، بل أثرت أيضاً على

الأنشطة التجارية والاقتصادية بشكل كبير، مما أدى إلى تباطؤ النمو الاقتصادي وزيادة

²⁶ سمير حفاصي، عبد القادر خليل، دراسة قياسية أثر نمو الناتج المحلي على معدلات البطالة في الجزائر باستخدام نموذج

ARDL خلال الفترة (1990-2019) ، مجلة إدارة الأعمال والدراسات الاقتصادية مجلة إدارة الأعمال والدراسات

الاقتصادية، ص 142

معدلات البطالة. كما تسببت الجائحة في تعطيل سلاسل الإمداد والتوريد، مع تغيرات في أنماط الاستهلاك والإنتاج. سنستكشف في هذا الموضوع تأثيرات جائحة كورونا على الاقتصادات والتحديات التي نتجت عنها. فمن خلال مضمون هذا المبحث سوف يتم دراسة ماهية هذا الفيروس و تداعياته على الاقتصاد.²⁷

المطلب الاول: مفاهيم عامة حول جائحة فيروس كورونا (Pandemic –COVID19) تعريف فيروس كورونا:

ظهر فيروس كوفيد 19 في الصين أواخر ،2019 وانتقل إلى غالبية الدول بشكل كبير لدرجة لم تعد الدول قادرة على السيطرة عليه، وتحديدا في ظل عدم اكتشاف لقاح للوقاية منه لحد

الآن، والعالم بأسره يعيش حالة من الذعر والقلق، نتيجة الإصابات المتسارعة والوفيات اليومية، وقد أدرجت منظمة الصحة العالمية هذا الفيروس على أنه حالة طارئة للصحة العمومية، وسبب انهيار للمنظومة الصحية لمعظم الدول. وأطلق على المرض الناجم عن الفيروس التاجي الجديد الذي ظهر لأول مرة في «ووهان» بالصين اسم مرض الفيروس التاجي 2019 – COVID 19، والاسم الإنجليزي للمرض مشتق

²⁷ عتاب يونس، "تدابير الوقاية لحماية الصحة العمومية من وباء كوفيد 19"، مجلة العلوم القانونية والإدارية، المجلد 5،

كالتالي: CO هما أول حرفين من كلمة كورونا corona، و"VI هما أول حرفين من كلمة فيروس virus، وD هو أول حرف من كلمة مرض بالإنجليزية disease، وأطلق على هذا المرض سابقة اسم 2019 novel coronavirus "أو "nCoV2019"، إن فيروس "كوفيد-19" هو فيروس جديد يرتبط بعائلة الفيروسات نفسها التي ينتمي إليها الفيروس الذي يتسبب بمرض المتلازمة التنفسية الحادة الوخيمة (سارز) و بعض انواع الزكام العادي. يُعرف الفيروس الآن باسم "فيروس المتلازمة التنفسية الحادة الوخيمة كورونا المستجد"، ويُسمى المرض الناجم عنه مرض "فيروس كورونا 2019 (كوفيد-19)".²⁸

في مارس 2020، أعلنت منظمة الصحة العالمية أنها صنفت مرض فيروس كورونا 2019 (كوفيد-19) كجائحة، وتتضمن علامات العدوى الشائعة: الأعراض التنفسية، الحمى، السعال، وضيق التنفس.

وفي الحالات الأشد وطأة، قد يسبب العدوى التهاب رئوي، ومتلازمة تنفسية حادة، وفشل كلوي، وحتى الوفاة. وتشمل التوصيات النموذجية لمنع انتشار العدوى، غسل اليدين، تجنب مخالطة أي شخص يظهر عليه أعراض الأمراض التنفسية كالسعال والعطس، وتغطية الفم والأنف عند العطس والسعال، وطهو اللحوم والبيض بشكل كامل.

28 - عتاب يونس، المرجع السابق، ص. 340

كما يُعتبر كبار السن والأشخاص المصابين بحالات خطيرة مسبقاً كارتفاع ضغط الدم وأمراض القلب وداء السكري، هم الأكثر عرضة للإصابة بمرض خطير وهم أيضاً الأكثر عرضة للإصابة بالفيروس والأكثر عرضة لأن يؤدي بحياتهم، لذا يجب البقاء في المنزل وعدم الخروج إلا للضرورة والالتزام بالحفاظ على مسافة لا تقل عن متر واحد عن الآخرين، وتجنب المصافحة وتعقيم الأسطح. وقد اكتشف فيروس "كورونا" في ديسمبر 2019 في مدينة "ووهان" بالصين، وصنفته منظمة الصحة العالمية في 11 مارس 2020 على أنه "جائحة" لأنه يستطيع الانتشار بين البشر مباشرة مما سرع في انتشاره، وفي منتصف يناير أبلغت عدة دول في أوروبا وآسيا وأمريكا الشمالية عن وصول الفيروس إلى أراضيها، واعتبر الأوروبيون هذا الوباء مثله مثل أي وباء معروف، ولن يصل إلى أوروبا، إلا أن الأحداث الأخيرة أثبتت العكس، إذ بدأت تتصاعد الإصابات بشكل كبير، حتى اعتبرت منظمة الصحة العالمية أوروبا بؤرة للوباء.²⁹

أسباب ظهور فيروس كورونا (Covid 19)

بالنسبة إلى سبب ظهور هذا الوباء، فقد بدأ توجيه الاتهام من طرف "الصين" إلى "الولايات المتحدة الأمريكية" التي تسببت في ظهوره من قبل علماء هذه الأخيرة، إضافة إلى اعتبار هذا

²⁹ حورية بالأطرش، مسروق فاطمة، "إدارة الأزمات في المستشفى محمد بوضياف في ظل جائحة كورونا" دراسة ميدانية لعينة

من الإداريين و الأطباء والممرضين"، مجلة أداء المؤسسات الجزائرية (ABPR)، المجلد 9، العدد 2، (2020)، ص. 61

الوباء من الأسلحة البيولوجية المصنعة، لم يكن من العدم حيث أن العديد من الكتب الأمريكية تنبأت بهذا الفيروس وكان لها نظرة استشرافية، بل تم تحسيده بجميع التفاصيل في فيلم أمريكي. وهناك من يرى أن سبب الوباء هو مختبرات "ووهان الصينية" حيث وضعت الدين تعنيمية إعلامية عن انتشار هذا الوباء، مما جعل "أمريكا" تتهم "الصين" بانتشاره على المستوى العالمي نظراً للتكتم عليه لمدة تجاوزت الشهرين، وكذلك تعمدتها ترك مجالها الجوي مفتوحاً لفترة طويلة مما سمح للعديد من الأشخاص بمغادرة البلاد نحو عدة دول مما ساهم في انتشار الوباء، لكن منظمة الصحة العالمية.³⁰

وهناك من يرى بأن الفيروس ظهر في سوق للحيوانات الحية في مدينة "ووهان" قد نشأ فيه. ومجلة "نيتشر" العلمية استبعدت أن يكون الفيروس تم إنتاجه بصورة مختبرية، ولم يتم التلاعب به عن قصد من خلال الخفافيش، فيما خلص باحثون في "بكين" أن الثعابين هي أكثر الأنواع حاملة لهذا الفيروس، وهناك من خلص إلى أن هذا الفيروس تطور على حالته المرضية من خلال الانتقاء الطبيعي في مضيف غير بشري ثم قفز إلى البشر، مما يثبت أنه نتيجة تطور طبيعي.

³⁰ صقر حمد الجبباني، "تأثير تفشي وباء الفيروس التاجي المستجد covid19 على الإقتصاد العالمي"، مجلة الندوة للدراسات

القانونية، المجلد 4، العدد 32، (2020)، ص. 222

وحتى الآن لم يتم اكتشاف أي دواء للفيروس، ولهذا يوصي المختصون والأطباء بضرورة غسل الأيدي جيداً بالماء والصابون باستمرار، ارتداء الأقنعة والقفازات، وتجنب لمس الوجه عموماً عند اتساخ الأيدي، وتجنب الاتصال المباشر مع المصابين أو مشاركة أوقاعهم.³¹

كيفية انتقال العدوى:

ينتقل فيروس كورونا المستجد عبر الرذاذ التنفسي للشخص المصاب مباشرة أو عن طريق الأماكن الملوثة، وفقاً لعيادة مايو (Mayo Clinic، 2022). هذا المرض المتسبب في الفيروسات التاجية يمكنه البقاء على الأسطح لفترات محددة، ومن ثم يمكن أن ينتقل إلى الأشخاص الآخرين عند لمس الأسطح الملوثة.³²

الجدول 03: مدة بقاء الفيروس حياً على أسطح مختلفة

نوع السطح او الوسط	عدد الساعات التي يبقاها الفيروس على قيد الحياة
الهواء	03 ساعات
الورق	24 ساعة
النحاس	04 ساعات
البلاستيك	72 ساعة

المصدر: الدليل الإرشادي للتعامل مع أزمة فيروس كورونا لمنظمة الصحة العالمية، تاريخ الاطلاع: 10.09.2022، ص11 متوفر على: <https://www.unicef.org/yemen/media/4221/file/Coronavirus%20Training%20Guide%20HR%20Printable.pdf>

³¹ عتاب يونس، المرجع السابق، ص. 342

³² سعد عثمان أحمد المهلاوي، "القيادة التحويلية ومساهمتها في تفعيل مراحل إدارة الأزمات في ظل إنتشار وباء كورونا: دراسة حالة عينة من المستشفيات بالخرطوم"، مجلة البحوث والدراسات التجارية، المجلد 4، العدد 2، (2020)، ص99

يعزى الانتشار الكبير للمرض إلى حجمه الكبير ومدته بقاءه حيا في الهواء لمدة قد تصل إلى ثلاث ساعات وهي مدة كافية لالتقاط الفيروس ما لم تتم الوقاية بالطرق المناسبة. يمكن تلخيص اسباب انتقال المرض في ثلاث اسباب رئيسية: العدوى المنزلية تعد سببا مهما كون ان العائلات يقضون وقتا معيناً مع بعض في مكان مغلق ما يسهل انتقال المرض وعلى نطاق اكبر سيكون الاختلاط ويشاره هنا خاصة الى دور الايواء، الاقامات، المؤسسات العقابية وغيرها من الاماكن التي تاوي عددا كبير من الاشخاص في التجمعات بأنواعها المختلفة من شأنها توفير بيئه مناسبة للانتقال السريع للمرض. كما يعد السفر سببا جوهريا لانتقال المرض وانتقاله من منطقه الى اخرى ومن بلد الى اخر ومن قاره الى اخرى اذا توسى الدراسات بحذر التنقل والذي من شأنه ابطاء سرعه انتشار الفيروس.³³

إحصائيات حول الاصابات بـ COVID:19

فيما يلي سيتم عرض الاحصائيات التراكمية المقدمة من قبل منظمة الصحة العالمية حول

جائحة فيروس كورونا في العالم وفي وضع الجزائر.

³³ لمطوش لطيفة، بلعابد فايزة، تأثير جائحة كورونا على التجارة الخارجية مع الإشارة إلى حالة الجزائر خلال الفترة 2021-

2019، مجلة أبحاث إقتصادية معاصرة ، المجلد 06 ، ص 276

الشكل 03 : الاحصائيات العالمية حول عدد الاصابات بفيروس كورونا



المصدر: احصائيات منظمة الصحة العالمية في 28 سبتمبر 2022 متوفر على الرابط:

<https://www.mdpi.com/2071-1050/14/3/1135> تاريخ تصفح الموقع 2024/4/13

فعلى الصعيد العالمي وبناء على اخر تحديث للاحصائيات كان هناك 612724171 حالة اصابة مؤكدة بكوفيد 19 بما في ذلك 6517123 حالة وفاة، تم ابلاغ منظمة الصحة العالمية بها واعتبارا من 26 سبتمبر 2022 تم رصد 12,659,951,094 جرعه لقاح المستوى العالمي اما في وضع الجزائر فقط بلغت عدد الاصابات بفيروس كورونا المستجد 270643 حالة اصابة مؤكدة كما بلغ عدد الوفيات 6879 حاله وفاة وفي هذا الى غايه تحديث 28 سبتمبر 2022 كما تحصلت الجزائر على مجموعه 15267442 جرعة لقاح (WHO, 2022) ³⁴

³⁴ لمطوش لطيفة، بلعابد فايزة، تأثير جائحة كورونا على التجارة الخارجية مع الإشارة إلى حالة الجزائر خلال الفترة 2021-

2019، مجلة أبحاث إقتصادية معاصرة ، المجلد 06 ، ص 277

المطلب الثاني: أثر جائحة كورونا على التجارة الدولية

واجهت التجارة الخارجية العالمية حالة من الانتكاسة جراء صدمة أزمة كورونا والتي أدت

إلى التوقف المؤقت لنشاطات الإنتاج والشحن.

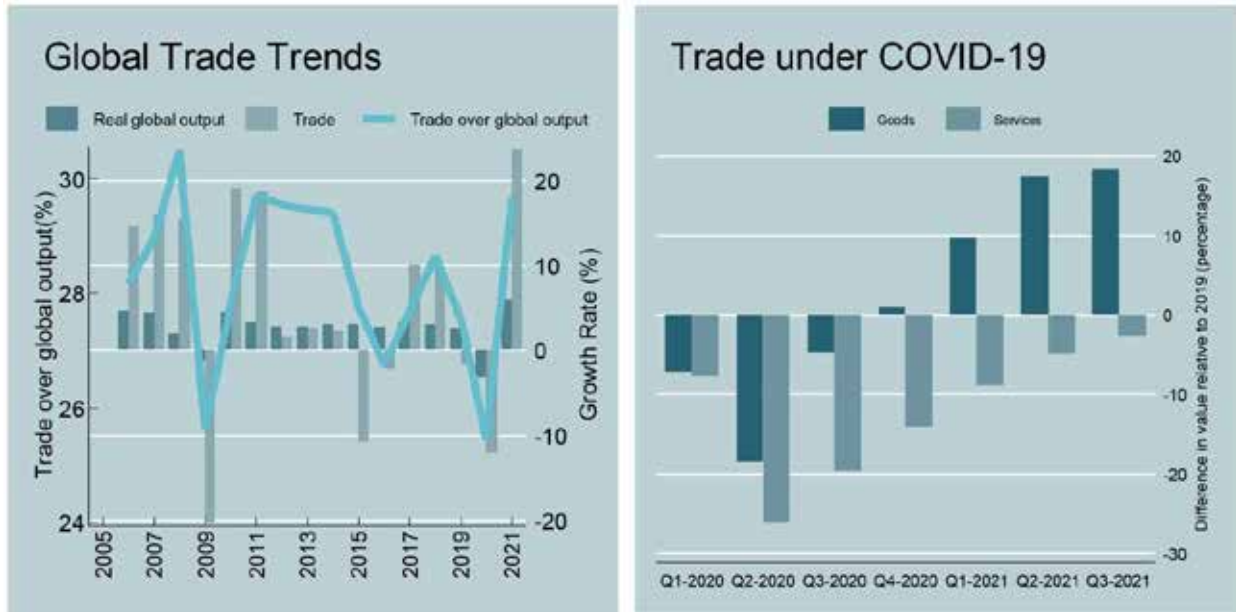
تجارة السلع خلال كوفيد: 19

عرفت تجارة السلع تدهورا مفاجئا وقويا بسبب أزمة جائحة فيروس كورونا وما جلبته من اضطرابات

على مستوى الإنتاج والشحن الشكل الموالي يعرض الانتاج الحقيقي والتجارة من سنة 2006 إلى

غاية 2021.

الشكل 04: تطور التجارة الخارجية خلال الفترة ما بين 2006 و 2021



Source: UNCTAD secretariat calculations based on national statistics. Quarterly statistics are seasonally adjusted and relative to pre-pandemic levels (2019). Statistics for the year 2021 and for Q4 2021 are preliminary. Available at: https://unctad.org/system/files/officialdocument/ditctab2022d3_en.pdf

تاريخ تصفح الموقع 2024/04/13

كان لكوفيد-19 تأثير فوري وقوي على التجارة الدولية، فأولى بؤادر الانكماش التجاري العالمي كانت واضحة في يناير 2020، حيث سجلت معظم الاقتصادات الرئيسية اتجاهات سلبية. استمر الانخفاض في التجارة الدولية وتفاقم في الربع الثاني من عام 2020، حيث شهدنا انخفاضاً في تجارة البضائع العالمية بأكثر من 20% مقارنةً بالربع نفسه من عام 2019، اتجاهات التجارة للربع الثالث من ذات السنة، على الرغم من استمرارها سلبية على أساس سنوي، إلا أنها تحسنت عما كانت عليه في الربع الثاني، كما يتضح من الشكل الثاني. معدل التراجع الذي واجهته التجارة الخارجية خلال أزمة جائحة كورونا كان أقل من معدل التراجع الذي عانت منه التجارة الخارجية العالمية خلال الأزمة المالية العالمية في عام 2008. شهد المشهد التجاري العالمي انخفاضاً حاداً خلال عام 2020، حيث ظهرت هذه الدرجة بشكل أكثر وضوحاً في البلدان المتقدمة، وخاصة فيما يتعلق بالصادرات العالمية في الربع الثاني من عام 2020. فالتجارة بين البلدان النامية جنوباً كانت لديها مرونة أكبر نسبياً من التجارة الإجمالية العالمية، مع انخفاض بنحو 17% في الربع الثاني تليه انخفاض 5% في الربع الثالث.³⁵

³⁵ لمطوش لطيفة، بلعابد فايضة، تأثير جائحة كورونا على التجارة الخارجية مع الإشارة إلى حالة الجزائر خلال الفترة 2019-2021 مجلة أبحاث إقتصادية معاصرة ، المجلد 06 ، ص 278

الجدو 04: معدلات نمو الصادرات والواردات في البلدان المتقدمة والمتخلفة

2020				2021				
الربع الاول	الربع الثاني	الربع الثالث	الربع الرابع	الربع الاول	الربع الثاني	الربع الثالث	الصادرات	الواردات
-5%	-24%	-8%	3%	6%	13%	10%	الصادرات	الدول المتقدمة
-7%	-21%	-4%	5%	6%	15%	14%	الواردات	
-14%	-18%	-1%	8%	8%	20%	26%	الصادرات	الدول النامية
-11%	-21%	-7%	6%	7%	18%	21%	الواردات	
-14%	-20%	-5%	7%	8%	21%	26%	جنوب-جنوب	

Source: UNCTAD, Key Statistics and Trends in International trade 2021, Trade Effects of the COVID-19 Pandemic on International Trade, 2022, p 02. Available at: [https://unctad.org/system/files/official-](https://unctad.org/system/files/official-document/ditctab2022d3_en.pdf)

document/ditctab2022d3_en.pdf تاريخ تصفح الموقع 2024/04/13

يرجع الانخفاض النسبي في تجارة البلدان النامية إلى المرونة التجارية العالية لدول شرق آسيا. بالرغم من أنه لم تسلم أي منطقة في العالم من تراجع تجارة الدولية خلال عام 2020، إلا أن الاتجاه التجاري لمنطقة شرق آسيا كان أفضل بشكل عام. هذا الاتجاه بدأ يظهر بشكل أكثر وضوحاً في الربع الثالث من عام 2020، حيث أصبحت صادرات شرق آسيوية أكثر إيجابية على أساس سنوي. شهدت الصين توسعاً كبيراً في الطلب على صادراتها، كما استمرت المسافة التي تقطعها المنتجات المستوردة في الزيادة خلال عام 2020، وذلك لسد فجوات العرض الناتجة عن عمليات الإغلاق والتغييرات في الطلب تظل اتجاهات التجارة في المناطق البلدان النامية الأخرى سلبية في الربع الثالث، كمثل على ذلك، فقد تراجعت قيمة تجارة الناشئة في الاقتصادات التي تمر بمرحلة انتقالية، وفي منطقة غرب آسيا وشمال أفريقيا بنسبة تصل إلى 25% في الربع

الثالث من عام 2020 مقارنةً بالربع الثالث من عام 2019. أثرت الاضطرابات التي عرفها الاقتصاد العالمي جراء جائحة كورونا على التجارة الخارجية بشكل كبير في بعض القطاعات مقارنةً بقطاعات أخرى

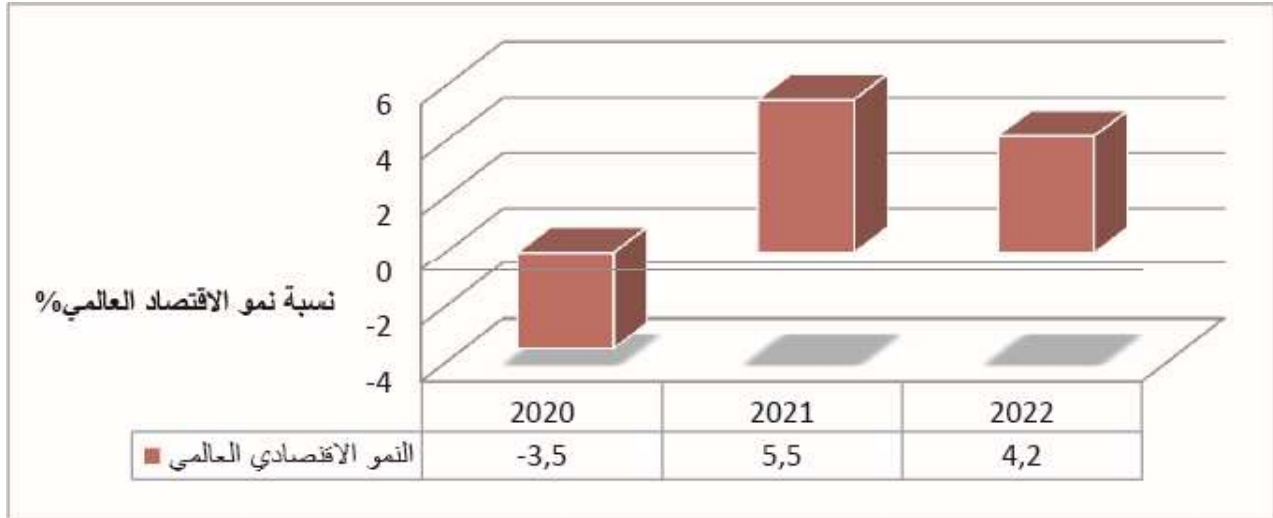
المطلب الثالث: أثر جائحة كورونا على النمو الاقتصادي

كان لانتشار فيروس كورونا كوفيد 19 تأثير سلبي و خطير على الاقتصاد العالمي، حيث أنو تسبب في فرض قيود على العديد من النشاطات الاقتصادية، و أجبر العديد من دول العالم على إقامة الحظر تجنباً للعدوى بما أثر على القطاعات الاقتصادية مثل: السياحة و النقل الجوي، التجارة الدولية و الصناعة، أسواق المال و النفط...غيرها ، كما كان للجائحة تأثير مباشر على النمو الاقتصادي العالمي فكان كالاتي:

انخفاض معدل نمو الاقتصاد العالمي: حسب تقرير آفاق الاقتصاد العالمي لسنة 2020م، فقد شهد النمو الاقتصادي العالمي انكماشاً بنسبة -3.5% خلال الربع الأول مع تفشي وباء كوفيد-19، أي بانخفاض قدره -1.9% ليصل بذلك إلى أدنى مستوى منذ أزمة الكساد سنة 1929م. وسجل النمو الاقتصادي نموًا بنسبة 5.5% خلال سنة 2021م، وهذا يعكس تحسن آفاق النمو الاقتصادي العالمي مع تواصل عمليات التلقيح. ومن المتوقع أن يسجل النمو الاقتصادي العالمي

خلال سنة 2022م نسبة 4.2%. سنتباين قوة التعافي بحسب مستوى توفر اللقاحات والسياسات المتبناة لدعم التعافي، وطبيعة الهياكل الاقتصادية لكل دولة قبل مرحلة التأثر بالجائحة.³⁶

شكل رقم 05: نسبة نمو الاقتصاد العالمي من سنة 2020 الى 2022



المصدر: صندوق النقد العربي، تقرير آفاق الاقتصاد العربي لسنة 2021م، ص. 04 الموقع: <https://www.imf.org>

تاريخ تصفح الموقع 2024/04/13

بحسب التقديرات الأولية المعتمدة في تقرير آفاق الاقتصاد العالمي، كان صندوق النقد الدولي قد خفض توقعاته لمعدل نمو الاقتصاد العالمي لسنة 2020 من 3.3% خلال الربع الأول (تقرير شهر أبريل) إلى 4.9% خلال الربع الثاني (تقرير شهر مايو) من سنة 2020. مع العلم أن نمو الاقتصاد العالمي قد سجل سنة 2019 نموًا بنسبة 2.4%، لكن نتيجة للأزمة الصحية كوفيد-

³⁶ صندوق النقد العربي، تقرير آفاق الاقتصاد العربي، الإصدار الثالث عشر - أبريل 2021م، ص. 04 الموقع:

تاريخ تصفح الموقع 2024/04/13 <https://www.imf.org>

19 التي شهدها العالم مؤخرًا وآثارها السلبية على الاقتصاد العالمي، فإن العالم دخل في حالة من الركود والانكماش في الاقتصاد العالمي. مع العلم أن هناك عدم يقين يحيط بتنبؤات النمو العالمي، فالتداعيات الاقتصادية تعتمد أساسًا على مسار الجائحة ومدى احتوائها من جهة، والاضطرابات التي تخلفها من جهة أخرى. ويتوقع صندوق النقد الدولي تعافيًا تدريجيًا وهذا ما تم تسجيله خلال سنة 2021 حيث وصل النمو الاقتصادي العالمي إلى 5.5%. ومن المتوقع أن يسجل 4.2% خلال سنة 2022م، وأن هذا التعافي يعتمد على السياسات المتبعة من قبل الدول من أجل تلقیح أكبر قدر ممكن من المواطنين ومدى فعالية هذه السياسات في تصحيح مسار الاقتصاد العالمي.³⁷

³⁷ صندوق النقد العربي، تقرير آفاق الاقتصاد العربي، الإصدار الثالث عشر - أبريل 2021م، ص. 04 الموقع: <https://www.imf.org>

الخاتمة:

أثبتت هذه الأزمة أن الاقتصادات العالمية مترابطة بشكل كبير، وأن الأزمات الصحية يمكن أن تتحول بسرعة إلى أزمات اقتصادية. كما أظهرت أهمية وجود استراتيجيات مرنة وسياسات اقتصادية قادرة على التكيف مع الأزمات. من خلال التحليل الذي قدمناه في هذا الفصل، يمكننا استخلاص دروس مهمة تساعد على تعزيز النمو الاقتصادي في المستقبل وتجنب الآثار السلبية لأزمات مماثلة. في النهاية، يظل تحقيق نمو اقتصادي مستدام وشامل تحديًا يتطلب تضافر الجهود الدولية والمحلية، واعتماد سياسات اقتصادية ذكية تعتمد على الابتكار والتكنولوجيا وتعزيز رأس المال البشري.

الفصل الثالث

أثر جائحة كورونا على دور النقل البحري

في تحقيق النمو الاقتصادي

تمهيد:

يعد ميناء مستغانم أحد أهم الموانئ في الجزائر، حيث يلعب دورًا حيويًا في دعم الاقتصاد الوطني من خلال تسهيل حركة البضائع والتجارة البحرية. هذا الفصل يتناول في المبحث الأول تقديمًا شاملاً لمؤسسة ميناء مستغانم، حيث سنستعرض نشأة وتطور هذا الميناء العريق، بالإضافة إلى أهدافه ومميزاته التي تميزه عن باقي الموانئ، وأيضًا الهيكل التنظيمي الذي يدير عملياته ويضمن كفاءتها.

في المبحث الثاني، سنركز على تأثير جائحة كوفيد-19 على دور النقل البحري في تحقيق النمو الاقتصادي، مع التركيز على ميناء مستغانم كمثال بارز. سنناقش تأثير الجائحة على خدمات الموانئ الجزائرية بشكل عام، ومن ثم ننتقل إلى تأثيرها المباشر على ميناء مستغانم. سنسلط الضوء على التحديات التي واجهها الميناء خلال الجائحة وكيف تعامل معها، بالإضافة إلى دور النقل البحري في دعم الاقتصاد الوطني خلال هذه الفترة الصعبة. ولإثراء هذا التحليل، سنعرض نتائج استبيان أجريناه لاستقصاء آراء الأطراف المعنية حول دور ميناء مستغانم في تخفيف آثار الجائحة الاقتصادية.

المبحث الأول: تقديم مؤسسة ميناء مستغانم

سنتطرق في هذا المبحث إلى دراسة ميدانية لمؤسسة مستغانم من حيث نشأتها وتطورها، هيكلها التنظيمي، مصالحها المعتمدة.

المطلب الأول: نشأة وتطور ميناء مستغانم

نشأة الميناء:

كان ميناء مستغانم خليجا صخريا حادا يمتد بين الراس البحري الصلامندر والراس البحري لخروبة استخدمه القراصنة الاقتسام الغنائم سميّه ميناء مستغانم قبل 1833 بمرسى الغنائم ومن هنا سميت مدينه مستغانم.

- 1848 انشئ اول رصيف للميناء بطول 80 متر ليصل امتداده ل 325 متر بحلول سنه 1881.

-في سنه 1882 انطلق اول مشروع لتهيئه الميناء وبعد ثلاث سنوات أعلن عنه مشروعاً ذا منفعة عامه تلت التهيئة ضخمه بين 1890 و 1904 انتهت بميلاد اول حوض للميناء

-بعد بناء كاسره الامواج الجنوبية الغربية للميناء سنه 1941 ثم انشاء الحوض الثاني بالرصيف طوله 430 متر فيما بين نهاية 1955 وبداية 1959.]

نشأة ميناء مستغانم:

يقدم ميناء مستغانم نوعين من الخدمات: خدمات تجاريه وخدمات الصيد البحري، تشرف على تسييره مؤسسه مستغانم وهي مؤسسه عموميه اقتصاديه/ شركه ذات اسهم spa/Epm/Epe انشأت في اطار اصلاح النظام الميناء الجزائري بمقتضى مرسوم تنفيذي رقم 82-287 الصادر بتاريخ 14 اوت 1982 كما اسند اليها مهام القاطر المحولة في ما قبل لشركة الوطنية sonama

الخاص بالشركة الوطنية للشحن والتفريغ وفي 29 فيفري شقت المؤسسة طريقها نحو الاستقلالية على غرار المؤسسات التي كشفت عن استقرار في وضعيتها المالية حيث تم تحويلها بموجب عقد موثق من شركه عموميه ذات طابع اجتماعي الى الشركة عموميه اقتصاديه اسهم راس مالها 25000000 ذات الحيازة الكاملة لشركه تسيير مساهمات الدولة الموانئ تحمل السجل التجاري رقم B0188 وتخضع للقانون التجاري والمدني طبقا الاحكام القوانين 01-88 و 88-04 والمتضمنة للنصوص التنظيمية لاستقلاليه المؤسسات وطبقا للمرسوم 88-101 و 88-119 و 117-88 .

2004 تم انشاء مؤسسه تسيير الموانئ ملاجئ صيد مستغانم في حقيبة شركه تسيير مساهمات الدولة الموانئ على شكل فرع لمؤسسه ميناء مستغانم.³⁸

المطلب الثاني: اهداف ومميزات ميناء مستغانم.

مهام مؤسسة ميناء مستغانم:

- ✓ استثمار وتطوير ميناء مستغانم
- ✓ انجاز اعمال الصيانة والتهيئة وتحديث للبنى البنائية الفوقية.
- ✓ مباشره عمليه الشحن والتفريغ الميناء.
- ✓ القيام بكل عمليه تجاريه الماليه؛ الصناعيه؛ والعقارية ذات صلته مباشره او غير مباشره بموضوع ميناء مستغانم.

الموقع الجغرافي:

تقع في الجهة الشرقية لخليج ارزو بين خط عرض 35° و 56° وخطي طول 00° و 05° شرقا يحتوي على:

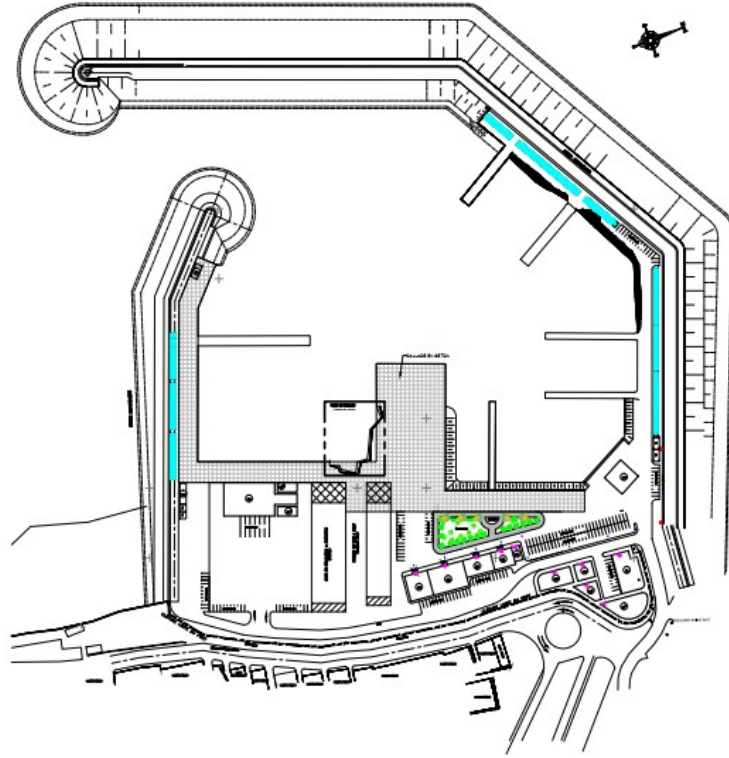
- كاسرة امواج بطول 1830 متر.

³⁸ وثائق داخلية ميناء مستغانم

- المدخل البحري للميناء شمالي غربي بعرض 100 متر وعمق 12م
- الاحواض يتكون من حوضين هما:
- الحوض الاول: مساحة مائبة تقدر ب 14 هكتار وعمق بين 6,77 م و 8,17 م.
- الحوض الثاني: مساحة تقدر ب 16 هكتار وعمق يتراوح بين انت عفاسي 6.95م و8.22م.
- الأرصفة تحتوي على 10 محطات رسم بطول كليه يصل الى 1296 م خطي مقسم كما يلي:
- الرصيف الشمالي الشرقي 117 متر خطي (p0)
- الرصيف الجديد 217 متر خطي (المحطة الجديدة 8,9)
- الرصيف الجنوبي الغربي 280 متر خطي (p6، p7)
- رصيف المغرب 412 متر خطي (p1,p2,p3)
- رصيف الاستقلال 702 متر خطي (p5,p4)
- ارضيه التخزين في مساحة 44,430 م.
- مراب السيارات 24000 م.
- مراب الحاويات 15000 وقدرة معالجه 15000 حاويه سنويا.
- المخازن عددها 16 مخزن بمساحه 7455 متر، تستخدم 8 مخازن لأغراض التجارية.
- طرق المواصلات تتكون من:
- الطريق الارضي 4885 متر خطي.
- السكة الحديدية 3747 متر خطي كل الأرصفة مجهزه بخطوط سكه حديديه متجدده تستخدم مؤقتا لنقل الحبوب؛ انابيب المعدنية.

شكل 06: رسم تخطيطي لميناء مستغانم

PORT DE PECHE ET DE PLAISANCE DE LA SALAMANDRE



39

رسم تخطيطي لميناء مستغانم

التسهيلات المينائية: تتمثل في

- ارشاد السفن: تؤمنه مديره قيادة الميناء ل 24/24.
- قطر السفينة: تُقَطَّر السفينة التجارية ليلا نهارا باستخدام قاطرة ISSER2 ذات قوة 3100 حصان.

الصعوبات المينائية:

- محدودية عمق الارتفاع ب 8.22 متر على الاكثر.

مميزات بناء مستغانم:

³⁹ <https://www.google.com/imgres?imgurl>

- موقع جو استراتيجي هام
- وفرة طرق مواصلات نحو منطقته خلفه تتألف من 12 ولاية.
- محطات رسو متخصصة للسفن لأداء التأمين.
- قدرات التخزين مغطاة وغير مغطاة.
- ساعات عمل متواصلة 24/24، 7/7. [4]

اهداف ميناء مستغانم:

- تأمين أحسن الظروف لعبور البضائع من حيث (المدة؛ النوعية والسعر).
- تسيير املاك الدولة وتطوير ميناء مستغانم.
- تنفيذ عمليات المناولة.
- تقديم تسهيلات حقيقيه متمثلة في وسائل عبور؛ معالجه؛ تخزين ذو الكفاءة عالية.

الانشاءات المتخصصة:

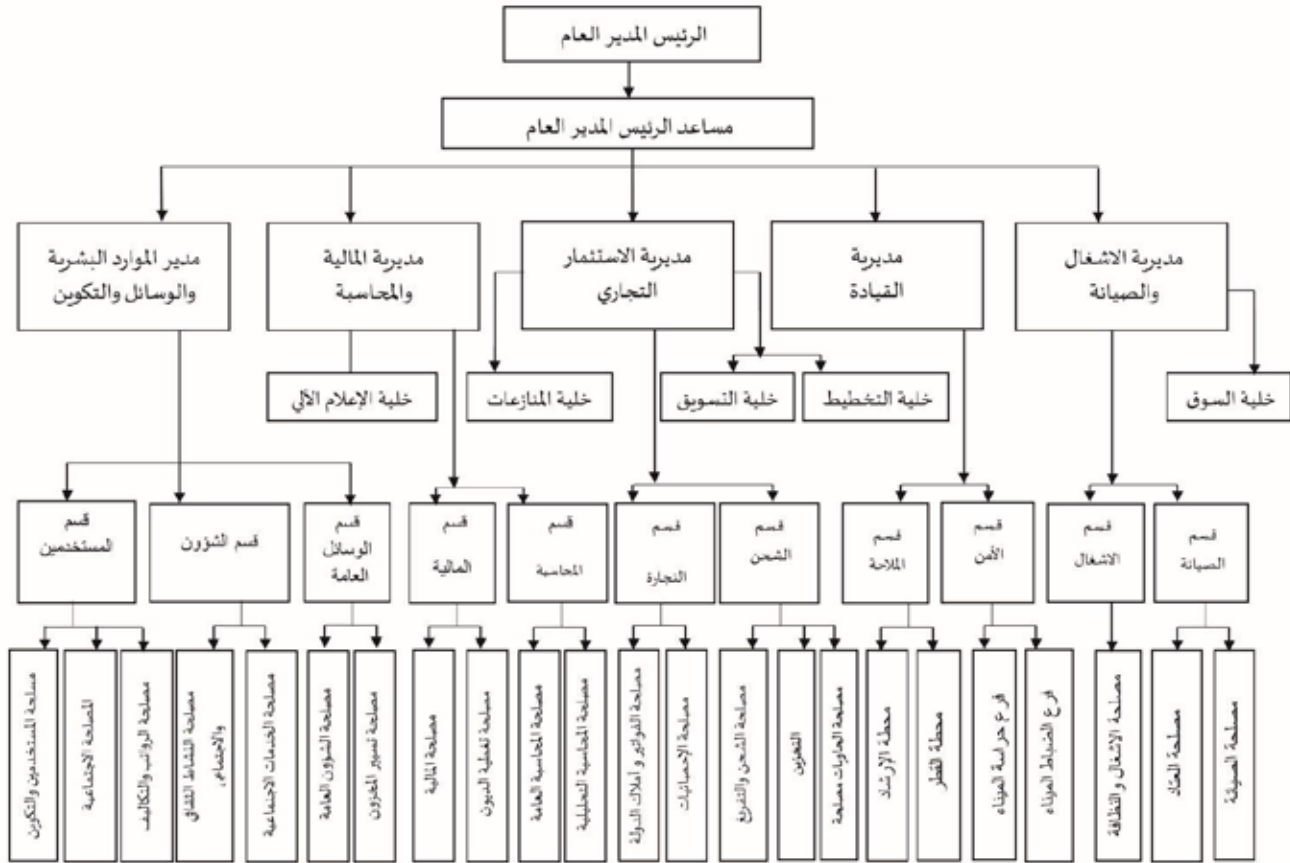
- محطه الزفت نفضال: أنشأت في 1929 بالرصيف الشمالي الشرقي على مساحة 2524 متر وهي مجهزه ب 03 احواض زيت السعه 4700 طن قدره معالجة 30000 طن سنويا من الزفت.
- صومعة الحبوب التابعة للديوان الجزائري المهني للحبوب: انشئت 1986 على مساحة 4640 متر سعتها 30000 طن مجهزه بمضختين متحركتين بمعدل ضخ 300 طن من الحبوب في الساعة لكل منهما.
- صومعة السكر: 1971 على مساحة 5697 م تصل سعة استقبالها الى 16000 طن من السكر الغير موظف وقدره عبور الى 150000 طن سنويا.

المطلب الثالث: الهيكل التنظيمي لميناء مستغانم

إن التقسيم الإداري والوظيفي للمديريات والدوائر والمصالح والخلايا يساعد في التواصل بينها ويؤدي أيضا إلي حسن سير العمل فالهيكل التنظيمي والوظيفي لأي مؤسسة يساعدنا في معرفة

مدى الترابط والتكامل بين الوظائف والأقسام ويظهر لنا الإستراتيجية المتبعة في تسيير المؤسسة. ممثل في الشكل رقم (6) التالي:

الشكل رقم 7: الهيكل التنظيمي لميناء مستغانم



40

الهيكل التنظيمي:

يعتبر الهيكل التنظيمي بمثابة الهيكل العظمي لمؤسسه ميناء مستغانم، حيث ان من شأنه بيان الوحدات التنظيمية التي تتألف منها ضمن مستويات هرمية مرتبطة ببعضها بروابط السلطة

التي تخللها التعليمات واوامر وعلاقات؛ هنا سلط الضوء التنظيم الخاص بمؤسسه ميناء مستغانم. تتكون مؤسسة ميناء مستغانم من خمس مديريات:

❖ أولاً: المديرية العامة:

وظيفتها التسيير؛ المراقبة؛ تنظيم كما انها ترتب وتراقب جميع مديريات المؤسسة وتفرض سلطتها عليهم تتكون من:

- **رئيس مدير عام:** هو الممثل الوحيد القانوني في المؤسسة يشرف على جميع الاعمال التي تقوم بها المؤسسة بمشاركه المدراء المنفذين وهو المسؤول الاول في الهرم القانوني.
- **مساعد المدير العام:** يعتبر المستشار القانوني، يساعد في اتخاذ القرارات المناسبة وكل الاعمال التي لها صلة بالمؤسسة.
- **مساعد الامن الداخلي:** وهو الشخص المخول قانونا بحفظ امن وسلامه الدخل المؤسسة ومعاونيه يشرفون على الحفظ من الأخطار المادية والبشرية المحتملة والتصدي له.
- **مكتب التنسيق العام:** يتولى جميع الاعمال التي يصدرها المدير العام المتمثلة في تبليغ المراسلات الداخلية مع جميع المديريات والحفاظ على السير الحسن ومنع دخول الاجانب.
- **خلية التدقيق:** هي علاقة مباشرة بالإدارة العامة مهامها: التأكد من احترام الاجراءات التسيير؛ تدقيق؛ فحص أنشطة المؤسسة.

❖ ثانيا: مديره الموارد البشرية:

تهتم بالتنظيم؛ التنسيق؛ مراقبة الشؤون المرتبطة بتسيير المستخدمين والتكوين والوسائل العامة للمؤسسة تتكون من:

- **مصلحة المستخدمين والتكوين:** اعداد القرار متعلق بتسيير المستخدمين كما تسهر على تطبيق اجراءات التوظيف وتصنيف المستخدمين.
- ✓ **مصلحة الاجور والتكاليف:** تشرف على دفع الاجور والمنح للعمال
- ✓ **المصلحة الاجتماعية:** تهتم بملفات حوادث العمل والتوقف عن العمل.
- **قسم الوسائل العامة:** يهتم هذا القسم بتسيير الوسائل العامة ويتكون من:
- **مصلحة الوسائل العامة:** تشرف على العمليات التي تدخل في تنفيذ العمل داخل المؤسسة، كما تشرف على مهام الاعوان اثناء تنفيذهم لأعمالهم في المهام الخاصة داخل وخارج الوطن.
- **مصلحة التسجيل المخزون:** تقوم بتسجيل المخزون وعملية الجرد لهذا المخزون.
- **قسم الشؤون العامة:** يهتم بتسيير الانشطة الثقافية والاجتماعية في المؤسسة ويتكون من:
- **مصلحة الخدمات الاجتماعية:** تشرف وتعالج الجانب الاجتماعي لدى العامل من خلال تأمينه لدى مصالح الضمان الاجتماعي.
- **مصلحة النشاط الثقافي والاجتماعي:** تقوم بجميع الانشطة الرياضية والترفيهية لمصالح ابناء العمال.

❖ ثالثا: مديرية المالية والمحاسبة:

هي مديرية مكلفة بتسيير الوضعية المالية للمؤسسة عن طريق وضع مميزات محددة لكل سنة واحصاء كل الخدمات المالية التي نفذت خلال سنة واحدة وتتكون من:

- **قسم المحاسبة:** يشرف على جميع العمليات الحسابية وفق النظام المحاسبي يتكون من:
 - ✓ **مصلحة المحاسبة العامة:** تسمح بمتابعة العمليات اليومية التي تقوم بها المؤسسة ووضع الملاحظات اللازمة والخاصة بنشاطها عن طريق تنفيذ يومي للحسابات من اجل وضع جدول حسابات النتائج.
 - ✓ **مصلحة المحاسبة التحليلية:** تشرف مباشرة على تحليل جميع التكاليف.
- **قسم المالية:** يشرف على التسيير المالي للمؤسسة من اجل اعداد ومتابعة الميزانية ويتكون من:
 - ✓ **مصلحة المالية:** تشرف مباشرة على الاوضاع المالية للمؤسسة.
 - ✓ **مصلحة تحصيل (تغطية الديون):** تقوم بتحليل منتجات النشاط التجاري مع المتعاملين الاقتصاديين وتتبع حركه انتقال الاموال من البنوك مع فرض عقوبات جزائية مالية في حالة تأخير الوفاء بالدين.

❖ رابعا: مديرية قيادة الميناء:

- تقوم بتأمين حركة الملاحة المتمثلة في دخول وخروج السفن وتحويلها من رسو الى اخر وتأمين الحدود المنائية يتكون من:
- **قسم الملاحة:** يشرف على البواخر النائبين لها، ويلزم على هؤلاء البواخر ان يكونوا متمتعين بشهادات تبرز كفاءة كل بحار، وبدون هذه الشهادة لا يمكنهم تولي مهامهم في المؤسسة خلال المحطات التالية:
 - **محطة القطار:** وهي مكان مخصص لوقوف القطار.
 - **محطة الارشاد:** مكان مخصص لوقوف السفن وإرشادات المخصصة أثناء إدخال أو إخراج السفن من الميناء.

- قسم الأمن: حفظ اخطار التي من شأنها أن تشكل تهديدا على الحياة وحفظ المحيط المخصص للعمال ينقسم إلى:
- قسم ضباط الميناء: يشرف مباشرة على العملية التي تساهم في دخول الباخرة المحملة بالبضائع للميناء عن طريق الابحار.
- حراس الميناء: يهتموا بحراسة الميناء.

❖ خامسا: مديرية الاشغال والصيانة:

يقصد بالأشغال كل الاعمال التي من شأنها توفير الاجراءات الملائمة لسير الحسن للعمل (بناء هياكل؛ نظافة... الخ) اما الصيانة هي اصلاح الات المؤسسة التي تساعد على تنفيذ العمل بانتظام وسرعة، تكون هذه المديرية من:

- قسم الصيانة: يقوم بتنسيق؛ التصميم؛ المراقبة الانشطة؛ اصلاح واستبدال المعدات يتكون من:
- مصلحة العتاد: تنظيم عمل مشغلين الآلات ومراقبة معدات المناولة.
- مصلحة الصيانة: مسؤولة عن صيانة واصلاح معدات الرفع؛ المناولة؛ موقف السيارات... الخ.
- قسم الاشغال: يهتم بتنفيذ ومراقبه مشاريع تطوير وتهيئه الميناء يتكون من:
- مصلحة الاشغال والصيانة: التي تشرف على تنفيذ اعمال صيانة اصول المؤسسة.

❖ سادسا: مديرية الاستغلال والتجارة:

سنتطرق في المبحث الثاني الى دراسة تفصيلية لهذه المديرية.

المبحث الثاني: أثر الجائحة على دور النقل البحري في تحقيق النمو الاقتصادي

مع تفشي جائحة كورونا، شهد العالم تحولات جذرية في مختلف القطاعات، وكان قطاع النقل البحري من بين الأكثر تأثراً. يعتبر النقل البحري عاملاً محورياً في تحقيق النمو الاقتصادي العالمي من خلال تسهيل التجارة الدولية وضمان استمرارية سلاسل الإمداد. هذه المقدمة تسلط الضوء على تأثير الجائحة على دور النقل البحري وكيفية استجابة هذا القطاع للتحديات غير المسبوقة التي فرضتها الأزمة الصحية العالمية.

المطلب الاول: أثر الجائحة على خدمات الموانئ الجزائرية

بهدف فهم تأثيرات جائحة كورونا على قطاع النقل البحري في الجزائر، والاطلاع على التحديات التي واجهت الموانئ الجزائرية والفرص التي استغلتها خلال تلك الفترة قمنا بزيارة للطبعة السابعة للمعرض الدولي للنقل واللوجيستيك المقام في مدينة وهران لسنة 2024. هذا المعرض كان فرصة هامة للقاء مسؤولي الموانئ الجزائرية والتعرف على استراتيجياتهم في التعامل مع الأزمة، وكيفية تكيفهم مع تلك الظروف الجديدة لضمان استمرارية العمليات وتحقيق النمو.

خلال زيارتنا، أجرينا مقابلات مع عدد من مسؤولي الموانئ الرئيسية في الجزائر. ركزت مقابلاتنا على عدة محاور أساسية تشمل: تأثير إيقاف نقل الركاب على المداخل، الإجراءات المتبعة لضمان استمرارية العمل في ظل الجائحة، التحول إلى الاجتماعات الافتراضية، وتأثير ارتفاع

أسعار الحاويات على العمليات اللوجيستية. كانت الإجابات التي حصلنا عليها تعكس مجموعة من التحديات والفرص التي واجهتها الموانئ، ووفرت لنا رؤية شاملة حول كيفية تعاملها مع الأزمة وتكيفها مع التغيرات السريعة في سوق النقل البحري و تأثيره على النمو الاقتصادي.

فكانت إجاباتهم كالتالي:

1- استمرار العمل لجانب البضائع وإيقاف جانب الركاب:

توقفت عمليات نقل الركاب نتيجة القيود الصحية المفروضة بسبب الجائحة، ولكن الطلب على البضائع شهد زيادة كبيرة. هذا الارتفاع في الطلب على نقل البضائع يمكن تفسيره بتوقف النقل الجوي واعتماد الشركات والمستهلكين على الشحن البحري كبديل رئيسي.

كانت الموانئ قادرة على التحول بسرعة لاستيعاب زيادة حركة البضائع، مما يدل على مرونتها وقدرتها على التكيف مع الظروف المتغيرة. هذا التحول ساهم في تعويض النقص في الإيرادات الناتجة عن توقف نقل الركاب.

2- العطل الاستثنائية والعمل من المنزل:

تم إعطاء عطلة استثنائية لـ 50% من عمال القطاع الإداري مع إمكانية العمل من المنزل لبعضهم. لم يتم توقيف العمال الميدانيين إلا من كانت له أمراض مزمنة.

يظهر هذا القرار التكيف مع متطلبات الصحة العامة والحفاظ على استمرارية العمل. حيث أن العمال الإداريون يمكنهم أداء مهامهم عن بعد، مما يضمن استمرار العمليات الإدارية بدون انقطاع. و بالنسبة للعمال الميدانيين، تم اتخاذ تدابير للحفاظ على سلامتهم، خاصة لمن لديهم حالات صحية مزمنة، مما يعكس حرص الإدارة على صحة العاملين.

القدرة على التكيف السريع مع متطلبات العمل عن بعد يعكس وجود بنية تحتية تقنية متقدمة وإدارة فعالة للأزمات .

3- التعامل عن بعد والاجتماعات عبر الإنترنت :

تم اللجوء إلى التعامل عن بعد مع الموردين والقيام بجميع الاجتماعات عبر الإنترنت. لم يضيف هذا أي تكاليف زائدة للميناء نظرًا لتوفر الوسائل المسبقة. فاستخدام التكنولوجيا للتواصل مع الموردين وعقد الاجتماعات يشير إلى استعداد الموانئ الجزائرية للتكيف مع متطلبات العمل الحديثة. هذا التحول لم يسبب تكاليف إضافية، مما يعني أن الموانئ كانت مجهزة بالبنية التحتية التقنية اللازمة قبل الجائحة.

4- تباين في أرقام الأعمال بين الموانئ:

انخفض رقم الأعمال لمعظم الموانئ الجزائرية، لكن بعضها الآخر، مثل ميناء جيجل (جنجن)، شهد زيادة ملحوظة في حجم الأعمال. حيث أن ميناء جنجن حقق ضعف المعاملات التي كان

يحققها قبل الجائحة، حيث وصل في سنة 2020 إلى 7 مليون طن مقارنة بـ 3.5 مليون طن في سنة 2018. يعود ذلك إلى كونه أكبر ميناء في الجزائر وقادر على استقبال البواخر كبيرة الحجم. هذا يظهر أهمية حجم البنية التحتية للموانئ في استقطاب السفن الكبيرة وزيادة حجم التجارة.

زيادة النشاط في ميناء جنجن يعكس القدرة على الاستفادة من الفرص التجارية الناشئة عن التغيرات في سلاسل الإمداد العالمية، حيث اعتمدت الشركات على الموانئ الكبيرة لتجاوز القيود اللوجستية.

5- ارتفاع سعر الحاويات:

ارتفع سعر الحاويات نتيجة لإغلاق الصين جميع خدماتها في مجال الحاويات، هذا الارتفاع في الأسعار يعكس التأثير العالمي للأزمة الصحية على سلاسل الإمداد. اعتماد الجزائر الكبير على الواردات من الصين جعلها تتأثر بشكل مباشر بتغيرات أسعار الحاويات.

ارتفاع تكلفة الحاويات يزيد من تكاليف النقل والشحن، مما يؤثر على الاقتصاد المحلي وأسعار السلع المستوردة. هذا الوضع يبرز أهمية تطوير استراتيجيات لتنويع مصادر الاستيراد وتطوير البنية التحتية المحلية لتقليل الاعتماد على الواردات البعيدة.

تُظهر أجوبة اطارات الموانئ الجزائرية كيف تكيفت الموانئ مع التحديات التي فرضتها جائحة كورونا، حيث تم التركيز على نقل البضائع، التحول إلى العمل عن بعد، والاستفادة من البنية التحتية الكبيرة في الموانئ مثل جنجن، كلها استراتيجيات ساهمت في التخفيف من آثار الجائحة. التحديات المتعلقة بارتفاع أسعار الحاويات تسلط الضوء على الحاجة لتطوير استراتيجيات لوجستية مستدامة لتعزيز المرونة الاقتصادية في المستقبل.

المطلب الثاني: أثر الجائحة على ميناء مستغانم

كباقي الموانئ الجزائرية، كان لجائحة كورونا تأثيرات عميقة وشاملة على عمليات ميناء مستغانم. مع تفشي الجائحة، واجه الميناء تحديات متعددة أثرت على أدائه التشغيلي ومرونته الاقتصادية. في هذا السياق، سنستعرض أبرز تأثيرات الجائحة على ميناء مستغانم وكيفية تعامل الإدارة مع هذه التحديات لضمان استمرارية العمل.

1- التحديات الرئيسية:

1-1 القيود الصحية والإجراءات الوقائية:

- فرضت الجائحة قيودًا صحية صارمة لضمان سلامة العاملين، مثل الفحص الدوري للعاملين، التباعد الاجتماعي، وارتداء الكمامات.

- تأثرت كفاءة العمل بسبب تقليل عدد العمال الميدانيين، وخاصة أولئك الذين يعانون من أمراض مزمنة، مما أدى إلى نقص في الأيدي العاملة وزيادة الضغط على الموظفين المتبقين.

1-2 اضطرابات في سلاسل الإمداد:

- شهد الميناء تأخيرات في وصول السفن وانخفاضًا في حجم البضائع المتداولة، نظرًا للقيود المفروضة على النقل البحري عالميًا.

- تأثير الإغلاقات على الدول المصدرة والمستوردة أدى إلى تذبذب في الطلب على خدمات الميناء، مما أثر على الاستقرار الاقتصادي للميناء.

2 التحديات اللوجستية:

- واجه الميناء صعوبات في التنسيق مع الموردين والشركاء الدوليين بسبب القيود على السفر والاجتماعات الحضرية، مما استدعى التحول إلى الاجتماعات الافتراضية.

الإجراءات المتخذة للتكيف مع الأزمة:

1-2 التحول الرقمي:

- تبني تقنيات الاتصال عن بُعد لتنفيذ الاجتماعات والتنسيق مع الموردين، مما ساهم في تقليل التكاليف التشغيلية والحفاظ على استمرارية العمل.

- تعزيز استخدام الأنظمة الإلكترونية لإدارة العمليات اللوجستية وتسهيل تتبع الشحنات وتخزين البيانات.

2-2 التدابير الصحية:

- تطبيق بروتوكولات صارمة للنظافة والتعقيم لضمان بيئة عمل آمنة للعاملين.

- إنشاء مراكز فحص صحية داخل الميناء لتقديم الخدمات الطبية السريعة للعاملين والزوار.

2-3 إعادة توزيع العمل:

- منح إجازات استثنائية للموظفين الإداريين مع إمكانية العمل من المنزل، وتوزيع المهام

بشكل يضمن استمرارية العمليات الحيوية في الميناء.

- تعيين فرق عمل مرنة للتعامل مع الأعباء الزائدة وتقليل الفجوات الناتجة عن نقص العمالة

الميدانية.

2-4 انخفاض الإيرادات:

- رغم التحديات، تمكن الميناء من تعويض جزء من الخسائر عبر زيادة حركة نقل البضائع

لتعويض انخفاض حركة الركاب.

- الارتفاع في أسعار الحاويات الناتج عن توقف خدمات الحاويات في الصين أدى إلى زيادة تكاليف التشغيل، لكنه لم يؤدي إلى توقف العمليات بفضل التخطيط المسبق والتكيف السريع.

2-5 الفرص المستقبلية:

- الاستفادة من الدروس المستفادة خلال الجائحة لتطوير خطط طوارئ أكثر فعالية.
- تعزيز البنية التحتية للميناء وزيادة الاستثمارات في التكنولوجيا لتحسين الكفاءة التشغيلية ومواجهة التحديات المستقبلية.

يظهر الجدول التالي تأثير جائحة كورونا على نشاط ميناء مستغانم من خلال مقارنة بيانات الحركة الإجمالية للبضائع وحركة الاستيراد والتصدير بين عامي 2019 و 2020.

جدول 05: بيانات الحركة الإجمالية للبضائع وحركة الاستيراد والتصدير بين عامي 2019 و 2020

Indicateurs	2019	2020	VAR%
1- Indicateurs de production			
Trafic global (tonne)	1 234 237	857 798	-30.50
1.1-Trafic à l'import	1 065 982	751 820	-29.47
1.2- Trafic à l'export	168 255	105 977	-37.01

المصدر: احصائيات ميناء مستغانم

يتضح من الجدول أن الحركة الإجمالية للبضائع في ميناء مستغانم انخفضت بنسبة 30.50% في عام 2020 مقارنة بعام 2019. هذا التراجع الكبير يعكس التأثير السلبي لجائحة كورونا على نشاط الميناء، حيث أدت القيود الصحية والإجراءات الاحترازية إلى تقليل حركة السفن والبضائع.

الحركة عند الاستيراد (طن):

- 2019 : 1,065,982 طن

- 2020 : 751,820 طن

- نسبة التغيير : -29.47%

شهدت حركة الاستيراد انخفاضاً بنسبة 29.47% في عام 2020 مقارنة بعام 2019. يرجع هذا الانخفاض إلى تراجع الطلب العالمي على البضائع المستوردة وصعوبة النقل بسبب القيود المفروضة على الحدود والنقل البحري.

الحركة عند التصدير (طن):

- 2019 : 168,255 طن

- 2020 : 105,977 طن

- نسبة التغيير : -37.01%

كانت حركة التصدير الأكثر تأثراً، حيث انخفضت بنسبة 37.01% في عام 2020 مقارنة بعام 2019. يرجع هذا الانخفاض الحاد إلى تراجع الإنتاج المحلي وتقييد الحركة التجارية مع الشركاء الدوليين.

المطلب الثالث: دور النقل البحري في تنمية الاقتصاد في ظل جائحة كورونا (حالة ميناء مستغانم)

من أجل إجراء دراسة أكثر تعمقاً حول الموضوع، قررنا تصميم وتنفيذ استبيان شامل يهدف إلى معرفة تأثير جائحة كورونا على دور النقل البحري في تحقيق النمو الاقتصادي في ميناء مستغانم. سيساعد هذا الاستبيان في جمع بيانات دقيقة وشاملة من مختلف الأطراف المعنية، مما يتيح لنا تحليل التأثيرات بعمق أكبر وتقديم توصيات مبنية على الأدلة لتحسين أداء القطاع البحري في ظل الظروف الصعبة التي فرضتها الجائحة.

قمنا بإجراء استبيان مفصل وتوزيعه على إدارات ميناء مستغانم، حيث تم توزيع 60 نسخة من الاستبيان. وقد استلمنا ردوداً على 40 نسخة منها، مما أتاح لنا جمع بيانات مهمة ومفصلة حول تأثير جائحة كورونا على دور النقل البحري في تحقيق النمو الاقتصادي بالميناء. هذه البيانات ستساهم في فهم أعمق للتحديات والفرص التي واجهها القطاع خلال الجائحة.

المنهجية المستخدمة في هذا الاستبيان:

المنهجية المستخدمة في هذه الدراسة هو المنهج الوصفي التحليلي. يتمثل الهدف الرئيسي لهذه المنهجية في وصف تأثير جائحة كوفيد-19 على النقل البحري والنمو الاقتصادي في ميناء مستغانم، ثم تحليل البيانات لفهم العلاقات بين هذه التأثيرات واستنتاجات معينة للوصول الى استنتاجات. تشمل الأدوات المستخدمة في هذه المنهجية الاستبيانات والمقابلات.

مجتمع الدراسة:

مجتمع الدراسة يشمل جميع العاملين والمختصين في ميناء مستغانم، بما في ذلك الاطارات، الإداريين و العاملين.

العينة:

تم اختيار عينة عشوائية بسيطة من مجتمع الدراسة لتشمل حوالي 60 مشارك. تهدف هذه العينة إلى ضمان تنوع المشاركين وشمولية البيانات، حيث يمثل العاملون في مختلف الأقسام وجهات نظر متنوعة حول تأثير جائحة كورونا على دور النقل البحري في تحقيق النمو الاقتصادي.

سبب اختيار العينة:

اختيرت العينة العشوائية لضمان تنوع الآراء ولتجنب التحيز في النتائج، مما يساعد في تقديم صورة دقيقة وشاملة عن تأثير جائحة كوفيد-19 على النقل البحري والنمو الاقتصادي في ميناء مستغانم.

جدول توزيع الاستثمارات:

جدول 06: توزيع الاستثمارات

العدد	الوصف
60	الاستثمارات الموزعة
40	الاستثمارات المسترجعة
40	الاستثمارات المقبولة
0	الاستثمارات المرفوضة

مصادر جمع البيانات:

تم الاعتماد على الجانب النظري والدراسات السابقة في تحديد اسئلة الاستبيان.

الصعوبات التي واجهت الدراسة:

- رفض بعض العاملين المشاركة بسبب ضيق الوقت أو عدم الرغبة.
- صعوبة استرجاع جميع الاستثمارات في الوقت المحدد.
- تحفظ بعض المشاركين على تقديم إجابات صادقة خوفاً من تداعيات سلبية محتملة.

تصميم و هيكل الاستبيان:

- المعلومات الشخصية: تتضمن الاسم واللقب والمنصب.
- تقييم تأثير الجائحة على النقل البحري: يحتوي هذا الجزء على أسئلة تقييمية لمدى تأثير جائحة كوفيد-19 على عمليات ميناء مستغانم.
- تقييم تأثير الجائحة على النمو الاقتصادي: يتضمن أسئلة حول تأثير الجائحة على النمو الاقتصادي المحلي والنشاطات الاقتصادية في منطقة مستغانم.
- التدابير والإجراءات المتخذة: أسئلة حول التدابير التي تم اتخاذها لضمان استمرارية العمليات وتحسين استعدادات الميناء لمواجهة أي أزمات مستقبلية.
- التعافي من الجائحة: أسئلة حول مدى تعافي عمليات النقل البحري في الميناء بعد انتهاء الجائحة.

مراحل توزيع الاستبيان

1- الإعداد:

- تصميم الاستبيان والتأكد من وضوح الأسئلة وصحتها .

2. التجربة الاستطلاعية:

- توزيع الاستبيان على عينة صغيرة من العاملين لتحليل النتائج الأولية والتأكد من فهم الأسئلة وتحديد أي تعديلات ضرورية.

3. التوزيع الفعلي:

- توزيع الاستبيان على العينة المحددة من العاملين والمختصين في ميناء مستغانم عبر البريد الإلكتروني أو التوزيع اليدوي.

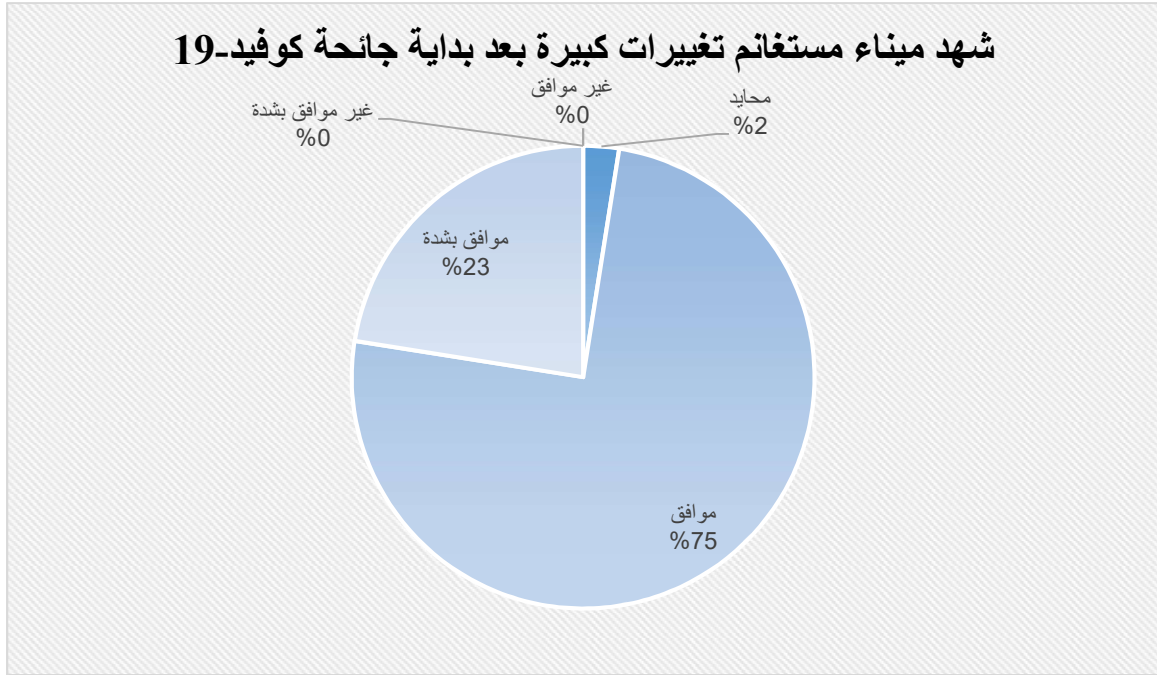
4. المتابعة:

- متابعة استرجاع الاستمارات والتواصل مع المشاركين لتذكيرهم بإعادة الاستبيان في الوقت المحدد.

5. التحليل:

- تحليل البيانات المسترجعة باستخدام الأساليب الإحصائية المناسبة و استخلاص النتائج. بهذه الخطوات، يتم ضمان جمع بيانات دقيقة وموثوقة يمكن الاعتماد عليها في فهم أهمية النقل البحري ودوره في تحقيق النمو الاقتصادي لميناء مستغانم خلال جائحة كوفيد-19. فكانت نتائج الاجابات على الاسئلة من طرف اطارات و عاملين ميناء مستغانم كالاتي:

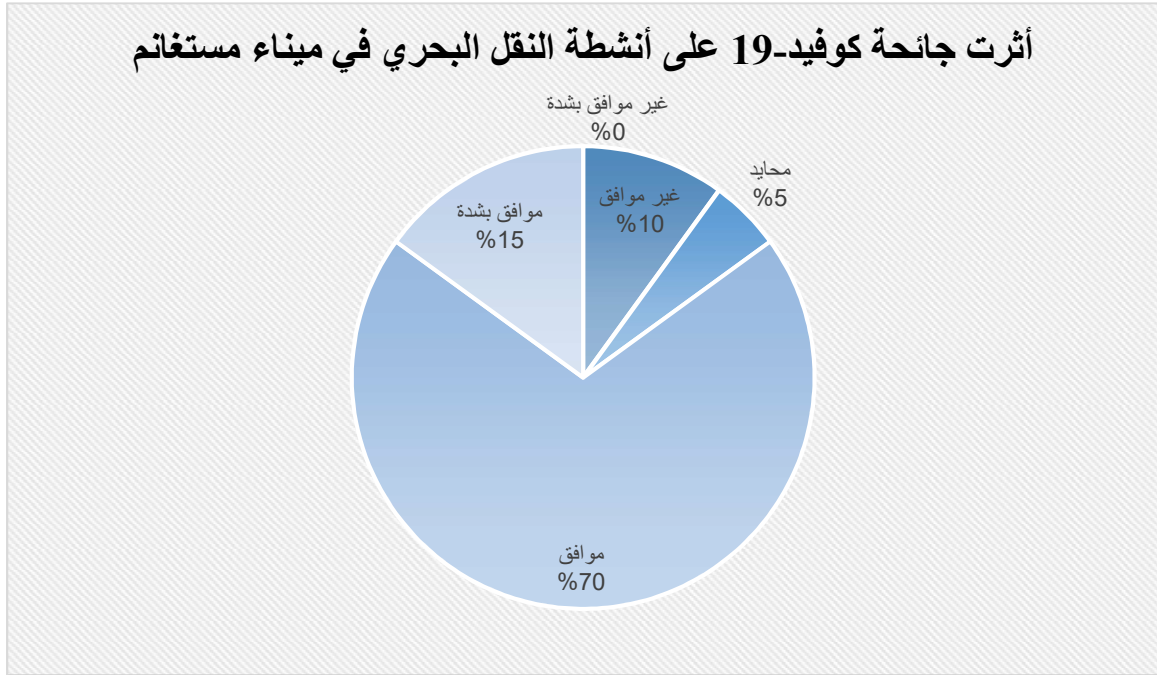
1- شهد ميناء مستغانم تغييرات كبيرة بعد بداية جائحة كوفيد-19



التحليل:

تشير نتائج الاستبيان إلى أن ميناء مستغانم شهد تغييرات كبيرة بعد بداية جائحة كوفيد-19، حيث وافق 98% من المشاركين (23% وافقوا بشدة و75% وافقوا) على هذا الرأي، بينما كان 2% فقط محايدين ولم يسجل أي مشارك اعتراضاً. هذا التوافق الواسع يعكس إدراكاً عاماً بأن الجائحة فرضت تحولات واضحة وملموسة على عمليات الميناء، سواء من حيث الإجراءات التشغيلية أو البروتوكولات الصحية. غياب أي معارضة يؤكد أن هذه التغييرات كانت ملحوظة للجميع وجاءت كاستجابة ضرورية للتحديات التي فرضتها الجائحة.

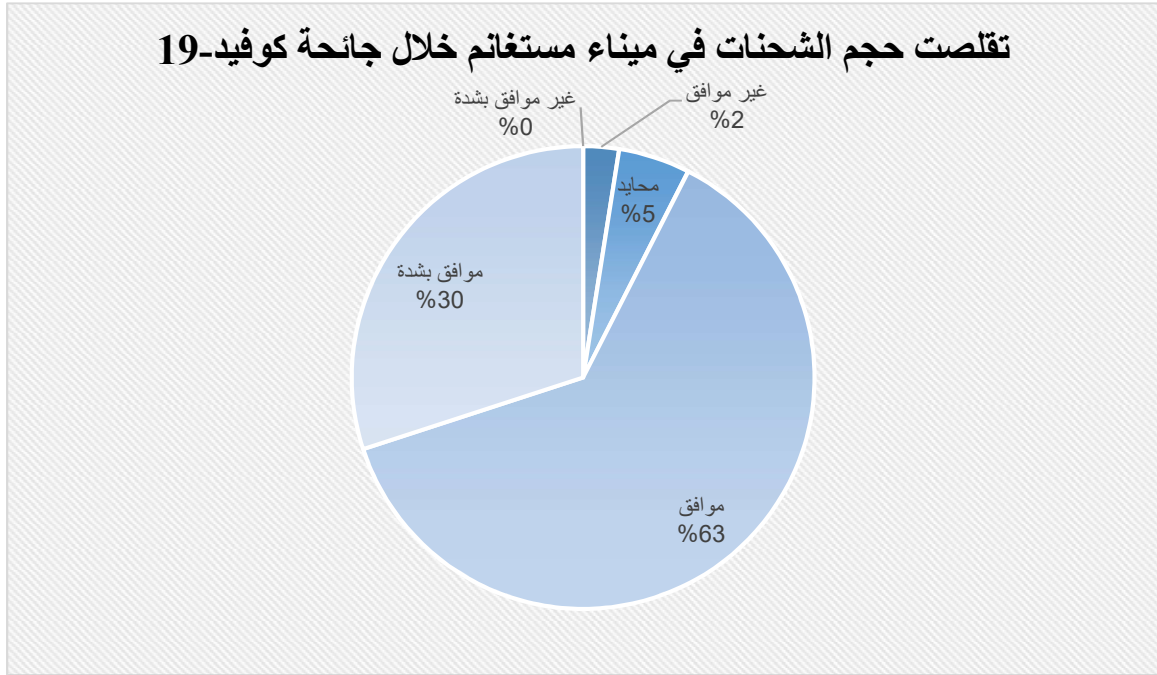
2- أثرت جائحة كوفيد-19 على أنشطة النقل البحري في ميناء مستغانم



التحليل:

تشير النتائج إلى أن جائحة كوفيد-19 كان لها تأثير واضح على أنشطة النقل البحري في ميناء مستغانم، حيث وافق 93% من المشاركين (70% موافق و 23% موافق بشدة) على هذا الرأي. هذه النسبة العالية تشير إلى إدراك واسع بين العاملين بأن الجائحة أثرت سلباً على الأنشطة. في المقابل، كانت نسبة قليلة (5%) محايدة، ربما لعدم تأثرهم المباشر أو لقلة التفاعل مع الأنشطة المتأثرة. كما أن 10% من المشاركين لم يوافقوا على أن الجائحة أثرت على أنشطة النقل البحري، مما قد يشير إلى اختلاف في تجاربهم أو أدوارهم الوظيفية. غياب أي معارضة شديدة يؤكد على أن التأثير كان ملحوظاً، لكنه ربما لم يكن بنفس الشدة للجميع.

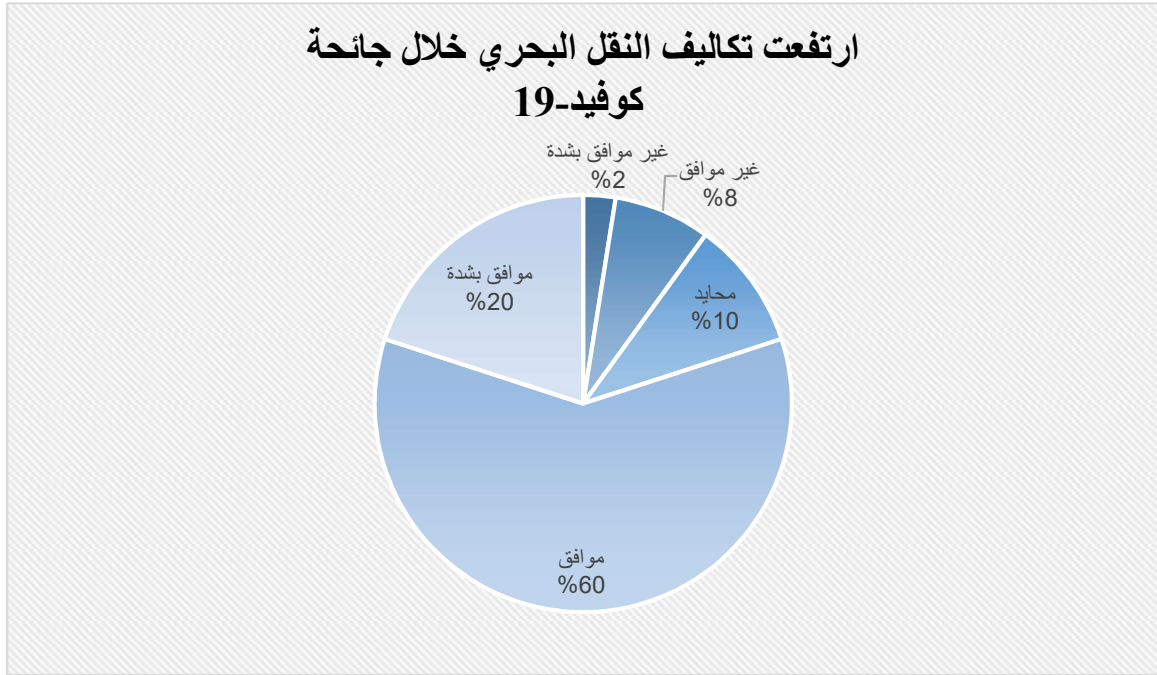
3- تقلصت حجم الشحنات في ميناء مستغانم خلال جائحة كوفيد-19



التحليل

تشير النتائج إلى أن حجم الشحنات في ميناء مستغانم تقلص بشكل ملحوظ خلال جائحة كوفيد-19، حيث أبدى 93% من المشاركين (63% موافق و 30% موافق بشدة) موافقتهم على هذا الرأي. هذه النسبة الكبيرة تعكس توافقاً واسعاً بين العاملين والمتعاملين مع الميناء على أن الجائحة أثرت سلباً على حجم الشحنات. نسبة المحايد بلغت 5%، مما يشير إلى أن هناك قلة لم يلاحظوا تأثيراً كبيراً أو كانت تجاربهم مختلفة. أما نسبة 2% التي لم توافق على هذا الطرح، فقد تعكس تجارب فردية أو استثنائية حيث لم تتأثر شحناتهم بالجائحة. غياب أي معارضة شديدة يدل على أن تأثير الجائحة على حجم الشحنات كان معترفاً به بشكل واسع بين غالبية المشاركين.

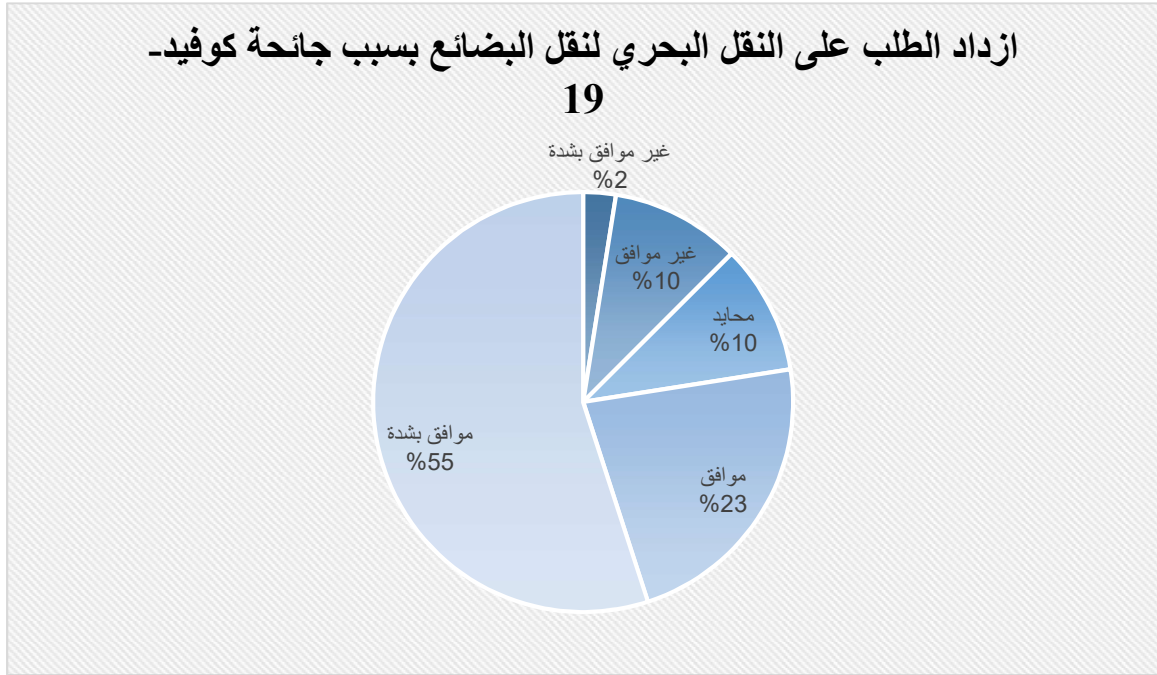
4- ارتفعت تكاليف النقل البحري خلال جائحة كوفيد-19



التحليل

تشير نتائج الاستبيان إلى أن تكاليف النقل البحري ارتفعت خلال جائحة كوفيد-19 في ميناء مستغانم، حيث أعرب 80% من المشاركين (60% موافق و 20% موافق بشدة) عن موافقتهم على هذا الرأي. هذه النسبة الكبيرة تعكس إجماعاً واسعاً على أن الجائحة تسببت في زيادة التكاليف، ربما بسبب الاضطرابات في سلاسل التوريد، الإجراءات الصحية الإضافية، وتأخير الشحنات. نسبة المحايدین بلغت 10%، مما يشير إلى أن هناك بعض الأفراد لم يلاحظوا تغييرات كبيرة في التكاليف أو كانت تجاربهم متباينة. من ناحية أخرى، 10% من المشاركين لم يوافقوا (8% غير موافق و 2% غير موافق بشدة)، وهذا قد يعكس تجارب مختلفة، ربما في قطاعات أو أنواع شحنات معينة لم تتأثر بارتفاع التكاليف. بشكل عام، يُظهر الاستبيان أن هناك إدراكاً واسعاً بأن الجائحة أدت إلى زيادة تكاليف النقل البحري في الميناء.

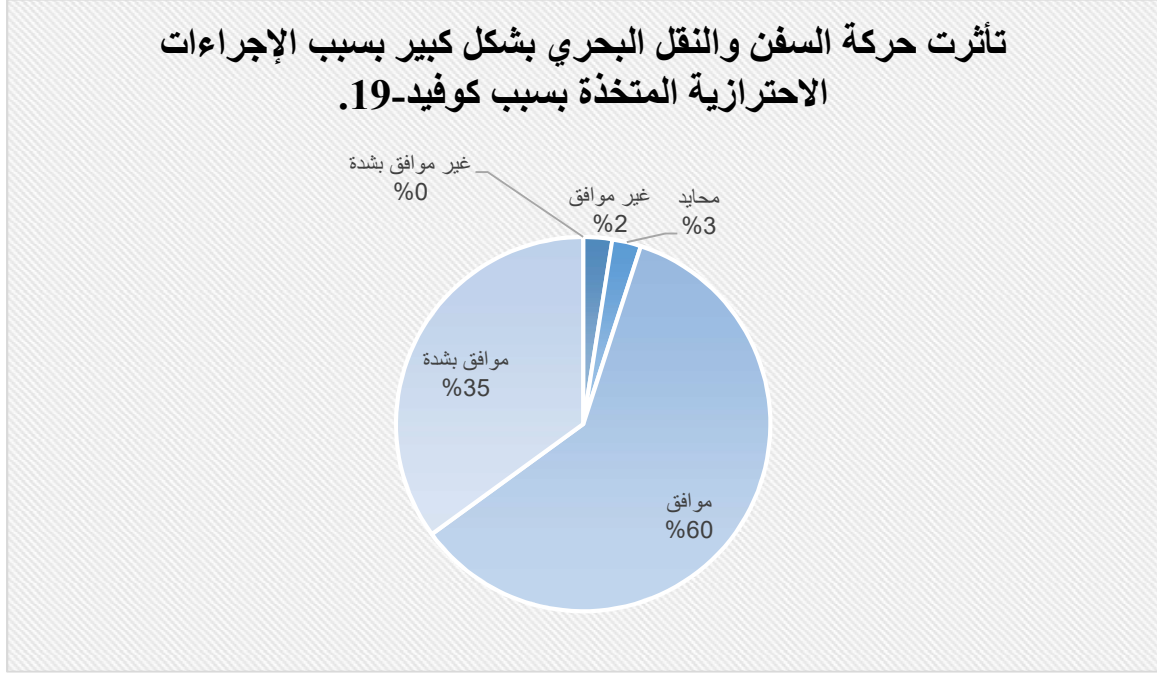
5- ازداد الطلب على النقل البحري لنقل البضائع بسبب جائحة كوفيد-19:



التحليل:

تشير نتائج الاستبيان إلى أن الطلب على النقل البحري لنقل البضائع ازداد بسبب جائحة كوفيد-19 في ميناء مستغانم، حيث وافق 78% من المشاركين (23% موافق و 55% موافق بشدة) على هذا الرأي. هذه النسبة الكبيرة تعكس توافقاً واسعاً بين المشاركين على أن الجائحة أدت إلى زيادة الطلب على النقل البحري، ربما نتيجة لتعطل النقل الجوي والبري واعتماد الشركات بشكل أكبر على الشحن البحري. نسبة المحايدین بلغت 10%، مما يشير إلى أن هناك بعض الأفراد لم يلاحظوا تغييرات كبيرة أو لم يتأثروا بشكل مباشر بزيادة الطلب. بينما لم يوافق 12% من المشاركين (10% غير موافق و 2% غير موافق بشدة) على هذا الطرح، مما قد يعكس تجارب فردية أو قطاعات معينة لم تشهد زيادة في الطلب. بشكل عام، يُظهر الاستبيان أن هناك إدراكاً واسعاً بأن الجائحة أدت إلى زيادة الطلب على النقل البحري لنقل البضائع في الميناء.

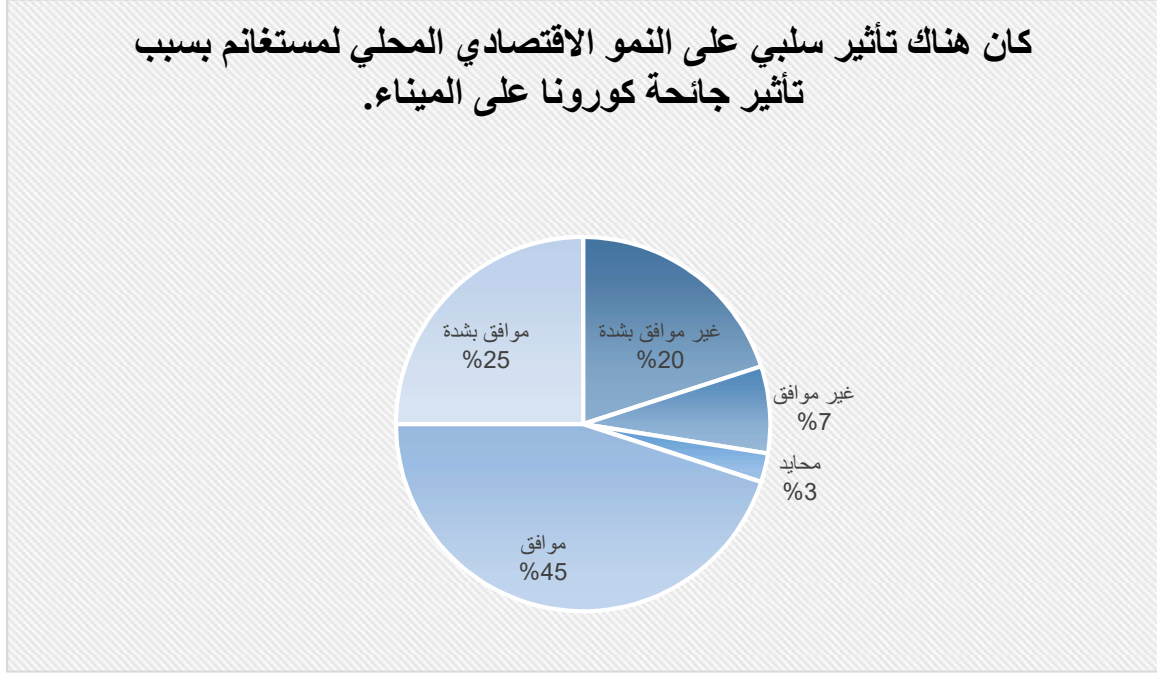
6- تأثرت حركة السفن والنقل البحري بشكل كبير بسبب الإجراءات الاحترازية المتخذة بسبب كوفيد-19 :



التحليل:

تشير نتائج الاستبيان إلى أن حركة السفن والنقل البحري في ميناء مستغانم تأثرت بشكل كبير بالإجراءات الاحترازية المتخذة بسبب جائحة كوفيد-19، حيث وافق 95% من المشاركين (60% موافق و 35% موافق بشدة) على هذا الطرح. تعكس هذه النسبة العالية توافقاً واسعاً على أن التدابير مثل الحجر الصحي والفحوصات الصحية الإضافية أثرت بشكل ملحوظ على عمليات الميناء. نسبة قليلة (3%) كانت محايدة، بينما لم يوافق 2% فقط، مما يشير إلى تجارب فردية مختلفة. غياب المعارضة الشديدة يؤكد التأثير الكبير للإجراءات الاحترازية على حركة النقل البحري.

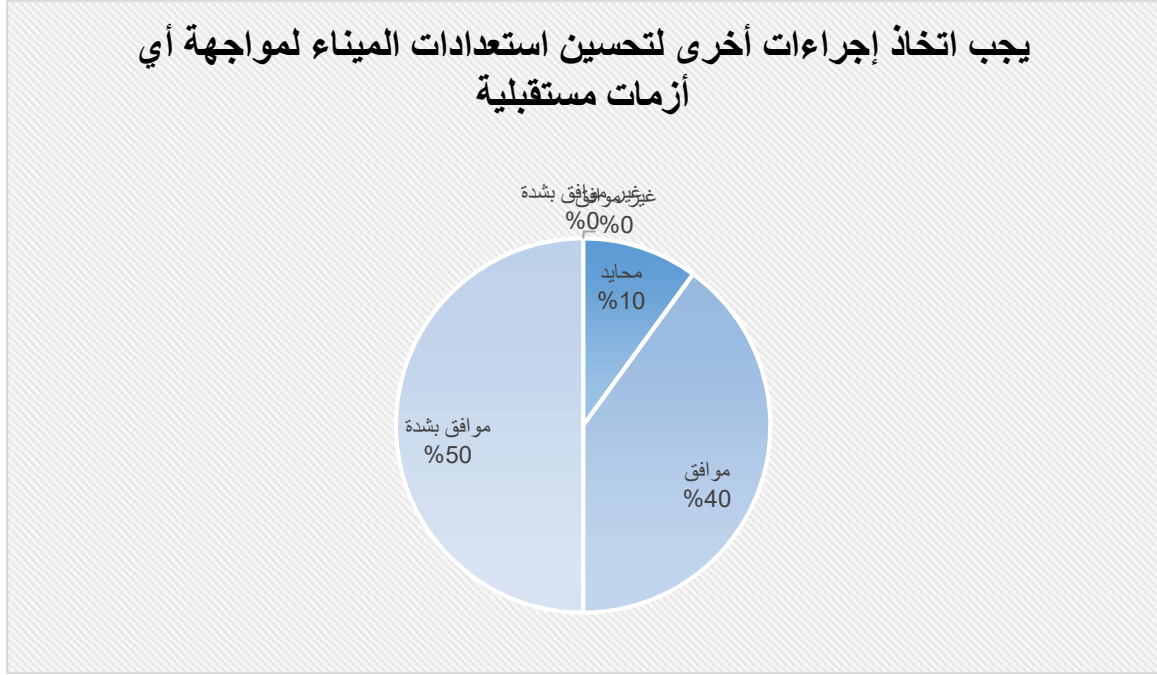
7- كان هناك تأثير سلبي على النمو الاقتصادي المحلي لمستغانم بسبب تأثير جائحة كورونا على الميناء:



التحليل

تشير نتائج الاستبيان إلى أن جائحة كورونا كان لها تأثير سلبي على النمو الاقتصادي المحلي في مستغانم بسبب تأثيرها على الميناء، حيث وافق 70% من المشاركين (45% موافق و 25% موافق بشدة) على ذلك. في المقابل، كان 3% من المشاركين محايدين، ولم يلاحظوا تأثيراً كبيراً. بينما أبدى 32% معارضة للفكرة (7% غير موافق و 25% غير موافق بشدة)، مما يشير إلى وجود تجارب وآراء مختلفة بين المشاركين. الأغلبية الكبيرة ترى أن تراجع نشاط الميناء نتيجة للجائحة انعكس سلباً على الاقتصاد المحلي، ربما بسبب انخفاض حركة البضائع وتعطل العمليات التجارية، في حين يعتقد الآخرون أن التأثير لم يكن كبيراً أو كان محدوداً.

8- يجب اتخاذ إجراءات أخرى لتحسين استعدادات الميناء لمواجهة أي أزمات مستقبلية:

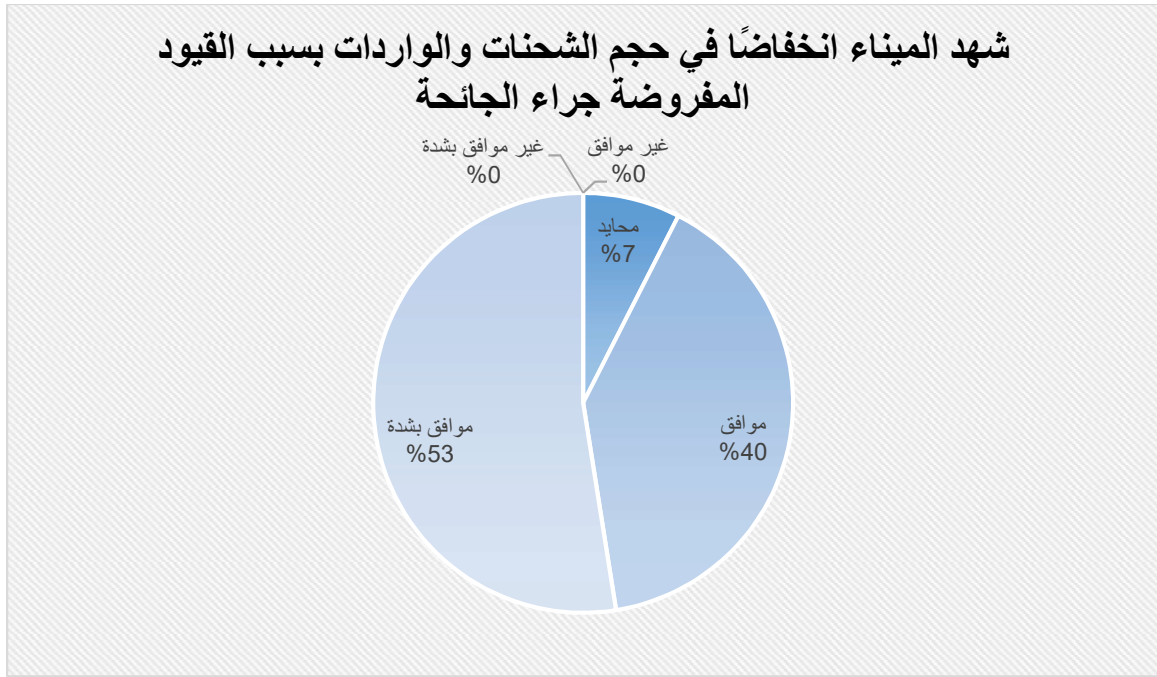


التحليل

تشير نتائج الاستبيان إلى إجماع واسع بين المشاركين على ضرورة اتخاذ إجراءات أخرى لتحسين استعدادات ميناء مستغانم لمواجهة أي أزمات مستقبلية. حيث وافق 90% من المشاركين (40% موافق و 50% موافق بشدة) على هذا الرأي، مما يعكس قناعة قوية بضرورة تعزيز التدابير والإجراءات لمواجهة الأزمات المحتملة بشكل أفضل. كانت نسبة المحايدين 10% فقط، مما يشير إلى أن هناك قلة لم تكن لديها رأي محدد أو لم تشعر بالحاجة الملحة للإجراءات الإضافية. عدم وجود أي معارضة (0% غير موافق و 0% غير موافق بشدة) يدل على توافق شبه كامل على أهمية تحسين جاهزية الميناء للتعامل مع الأزمات المستقبلية. هذا

الإجماع يعكس أهمية التخطيط الاستباقي وتعزيز البنية التحتية والإجراءات الاحترازية لضمان استمرار العمليات بكفاءة وفعالية في مواجهة التحديات المستقبلية.

9- شهد الميناء انخفاضاً في حجم الشحنات والواردات بسبب القيود المفروضة جراء الجائحة:

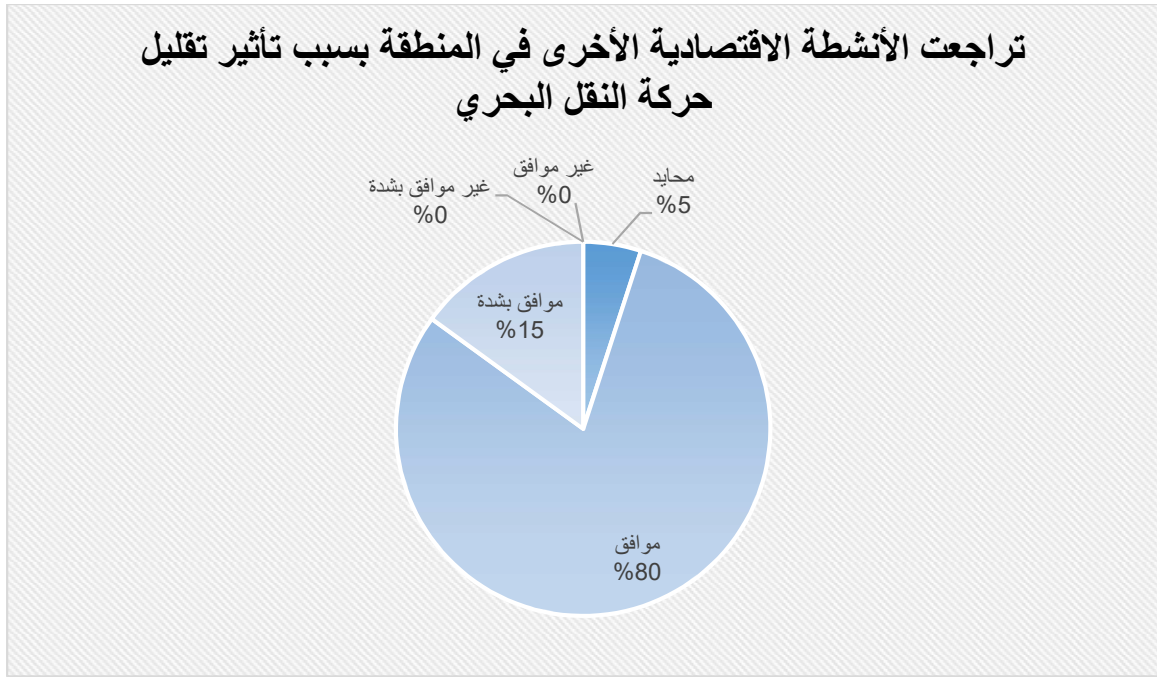


التحليل

تشير نتائج الاستبيان إلى أن ميناء مستغانم شهد انخفاضاً في حجم الشحنات والواردات بسبب القيود المفروضة جراء جائحة كوفيد-19، حيث وافق 93% من المشاركين (40% موافق و53% موافق بشدة) على هذا الرأي. هذه النسبة الكبيرة تعكس توافقاً واسعاً بين المشاركين على أن القيود التي فرضتها الجائحة، مثل إجراءات الحجر الصحي وتعطل سلاسل التوريد، كان لها تأثير سلبي واضح على حجم الشحنات والواردات. نسبة المحايد بلغت 7%، مما يشير إلى أن هناك بعض الأفراد لم يلاحظوا تأثيراً كبيراً أو كانت تجاربهم مختلفة. غياب أي

معارضة (0% غير موافق و0% غير موافق بشدة) يؤكد على أن الجميع تقريباً شعروا بالتأثير السلبي للجائحة على نشاط الميناء.

10- تراجعت الأنشطة الاقتصادية الأخرى في المنطقة بسبب تأثير تقليل حركة النقل البحري:

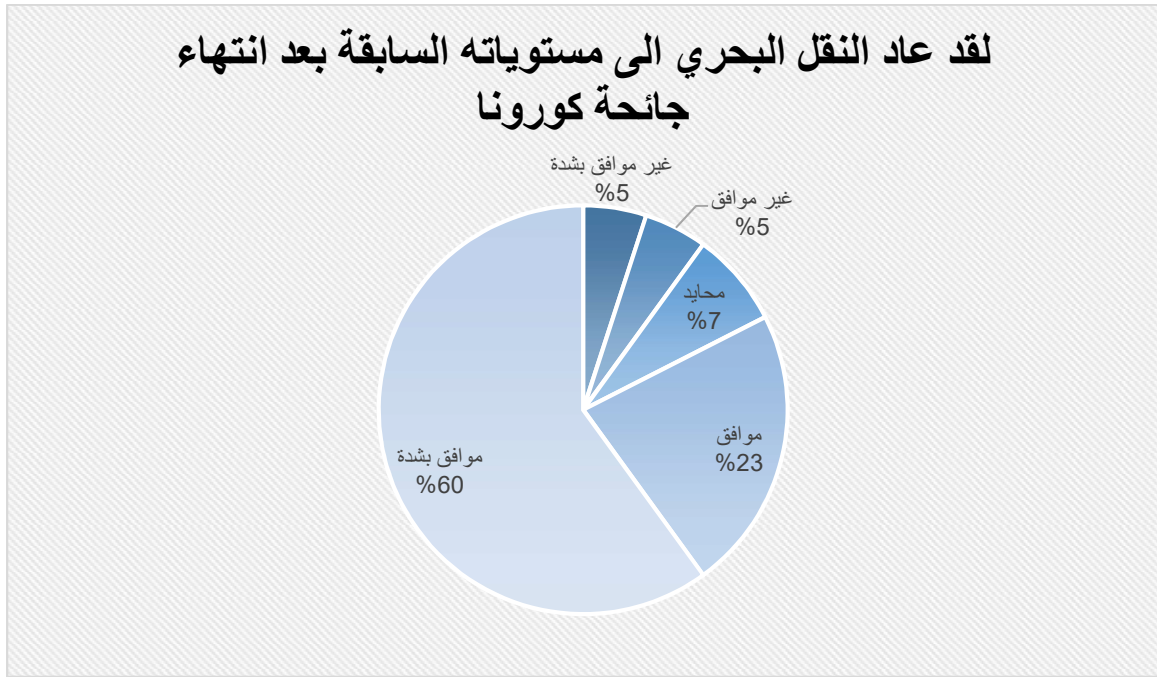


التحليل

تشير نتائج الاستبيان إلى أن الأنشطة الاقتصادية الأخرى في منطقة مستغانم تراجعت بسبب تقليل حركة النقل البحري نتيجة لجائحة كوفيد-19، حيث وافق 95% من المشاركين (80% موافق و15% موافق بشدة) على هذا الرأي. هذه النسبة الكبيرة تعكس توافقاً واسعاً على أن تقليص حركة النقل البحري أثر بشكل سلبي على الاقتصاد المحلي، مما أدى إلى تراجع الأنشطة الاقتصادية المرتبطة بالميناء، مثل التجارة والصناعة والخدمات اللوجستية. نسبة المحايد بلغت 5%، مما يشير إلى وجود بعض الأفراد الذين لم يلاحظوا تأثيراً كبيراً أو كانت

تجاربهم متباينة. عدم وجود أي معارضة (0% غير موافق و0% غير موافق بشدة) يعزز من الاستنتاج بأن الجائحة أثرت بشكل ملموس على الأنشطة الاقتصادية في المنطقة نتيجة لتقليل حركة النقل البحري.

11- لقد عاد النقل البحري الى مستوياته السابقة بعد انتهاء جائحة كورونا:



التحليل:

تشير نتائج الاستبيان إلى أن النقل البحري في ميناء مستغانم قد تعافى إلى مستوياته السابقة بعد انتهاء جائحة كورونا، حيث أبدى 83% من المشاركين (23% موافق و60% موافق بشدة) تأييدهم لهذا الرأي. هذه النسبة الكبيرة تعكس تعافياً واضحاً في عمليات النقل البحري، مما يدل على فعالية الإجراءات والتدابير التي تم اتخاذها لإعادة النشاط إلى طبيعته بعد التوقف الذي سببه الوباء. ومع ذلك، فإن نسبة 7% من المحايدين تشير إلى وجود بعض الشكوك أو عدم

اليقين حول هذا التعافي، بينما 10% (5% غير موافق و5% غير موافق بشدة) يعبرون عن تجارب أو وجهات نظر تفيد بعدم عودة النقل البحري إلى مستوياته السابقة بشكل كامل. هذه النتائج توضح أن الرغم من التحسن العام، لا يزال هناك بعض التباين في التعافي بين مختلف القطاعات أو الأفراد.

الاستنتاج:

تظهر نتائج الاستبيانات أن جائحة كوفيد-19 أثرت بشكل كبير على ميناء مستغانم، مما انعكس سلباً على الأنشطة الاقتصادية المحلية وحجم الشحنات والواردات. الأغلبية العظمى من المشاركين وافقت على أن القيود المفروضة خلال الجائحة أدت إلى تراجع حركة السفن والنقل البحري، مما أثر بدوره على الاقتصاد المحلي. رغم ذلك، يعكس توافق كبير على ضرورة اتخاذ إجراءات إضافية لتحسين استعدادات الميناء لمواجهة الأزمات المستقبلية، وهو ما يؤكد الحاجة إلى التخطيط الاستباقي وتعزيز البنية التحتية والإجراءات الاحترازية.

مع انتهاء الجائحة، أشارت أغلبية كبيرة إلى تعافي النقل البحري في الميناء وعودته إلى مستوياته السابقة، على الرغم من وجود بعض الشكوك والتجارب المختلفة التي لم تشهد تعافياً كاملاً بعد. هذه التحليلات تبرز أهمية النقل البحري في تحقيق النمو الاقتصادي، والحاجة المستمرة لتحسين استراتيجيات إدارة الأزمات لضمان استدامة العمليات في ظل التحديات المستقبلية. من خلال

هذه الاستبيانات، يظهر بوضوح التأثير العميق للجائحة على قطاع النقل البحري، والدروس المستفادة لتحسين الكفاءة والاستجابة في المستقبل.

الخاتمة:

في ختام هذا الفصل، يتضح الدور الحيوي الذي يلعبه ميناء مستغانم في دعم الاقتصاد الجزائري. في المبحث الأول، استعرضنا نشأة الميناء وتطوره، أهدافه ومميزاته، وهيكله التنظيمي. أما في المبحث الثاني، فناقشنا تأثير جائحة كوفيد-19 على خدمات الموانئ الجزائرية، مع التركيز على ميناء مستغانم. أظهرت الجائحة تحديات كبيرة، لكن ميناء مستغانم استطاع بمرونته وقدرته على التكيف دعم الاقتصاد المحلي خلال هذه الفترة الصعبة.

تؤكد هذه الدراسة أن ميناء مستغانم ليس مجرد نقطة لنقل البضائع، بل هو ركيزة أساسية في البنية التحتية الاقتصادية وقادر على مواجهة الأزمات والمساهمة في التنمية المستدامة. تعزيز وتطوير الموانئ الجزائرية، وخاصة ميناء مستغانم، هو استثمار استراتيجي لضمان استقرار ونمو الاقتصاد الوطني.

في ختام هذه الدراسة حول أهمية النقل البحري في تحقيق النمو الاقتصادي في ظل جائحة كورونا، نتجلى عدة نتائج حاسمة. أظهرت الجائحة أن النقل البحري يُعدُّ ركيزة أساسية في الحفاظ على سلاسل الإمداد العالمية واستمرارية الأنشطة الاقتصادية. على الرغم من التحديات الكبيرة التي فرضتها الجائحة، من تعطيل الموانئ وانخفاض حجم الشحنات في بعض الفترات، فقد أبانت الصناعة عن قدرة عالية على التكيف والمرونة.

1- التحقق من الفرضيات:

ومن خلال دراسة هذا الموضوع والتحليل المسبق لجميع العناصر المكونة لهذا البحث، تم تأكيد صحة الفرضيات المطروحة في الدراسة:

-الفرضية الأولى: الفرضية الأولى: لقد كان لجائحة كورونا تأثير كبير على النقل البحري

تم التحقق من هذه الفرضية من خلال دراسة تأثير الجائحة على حجم التجارة البحرية وحركة الموانئ الجزائرية، تبين أن الجائحة أدت إلى اضطرابات كبيرة في عمليات النقل البحري، مما يؤكد صحة الفرضية.

-الفرضية الثانية: قللت الجائحة حركة النقل البحري مما أدى الى إبطاء النمو الاقتصادي

- تسببت جائحة كورونا في تقليل حركة النقل البحري بسبب القيود الصحية والإغلاقات، مما أدى إلى تعطيل سلاسل التوريد العالمية وتقليص التجارة الدولية. هذا الانخفاض في النشاط التجاري أثر سلباً على الاقتصاديات العالمية، مما أسفر عن تباطؤ النمو الاقتصادي، مما يؤكد صحة الفرضية.

2- النتائج المتحصل عليها:

- قطاع النقل البحري له دور حيوي وأهمية كبيرة في اقتصاديات الدول، حيث يسهم في تسهيل التجارة العالمية ونقل البضائع، مما يعزز الصادرات والواردات ويوفر فرص عمل. كما يدعم الصناعات المرتبطة بالنقل والخدمات اللوجستية، ويساهم بشكل كبير في النمو الاقتصادي واستقرار وتطوير الاقتصاد العالمي.

- أثبت النقل البحري دوره الحاسم في ضمان استمرارية تدفق السلع والخدمات عبر الحدود الدولية، مما حافظ على استقرار الأسواق والتوريدات الأساسية.

- أدت جائحة كورونا إلى انخفاض ملحوظ في حركة النقل البحري، حيث تراجعت التجارة الدولية بشكل كبير، وانخفضت معدلات الشحن، وأرتفعت تكاليف النقل. نتيجة لذلك، تأثرت سلاسل التوريد العالمية بشكل كبير، وتراجعت معدلات النمو الاقتصادي في العديد من الدول.

- سرّعت الجائحة من التحول نحو استخدام التكنولوجيا الرقمية في إدارة العمليات البحرية، مما أدى إلى تحسين الكفاءة وتقليل التأخير.

- بفضل استمرارية النقل البحري، تمكنت الجزائر من إعادة بناء اقتصادها بعد الإغلاقات الأولية، حيث ساهمت في استعادة النشاط الاقتصادي بشكل تدريجي ومنظم.

3-التوصيات:

- الاستثمار في تطوير وتحديث البنية التحتية للموانئ لتحسين قدرتها على التعامل مع الأزمات المستقبلية. يشمل ذلك توسيع الأرصفة، تعزيز مرافق التخزين، وتطوير الأنظمة اللوجستية لضمان استمرارية العمليات.

- اعتماد التكنولوجيا الحديثة مثل الأنظمة الآلية، الذكاء الاصطناعي، لتحسين الكفاءة التشغيلية وتسهيل إدارة الأزمات.

- العمل على تنويع مصادر الشحن وتقليل الاعتماد على موردين محددين. يجب تطوير خطط بديلة لضمان استمرارية سلاسل التوريد.

- وضع بروتوكولات صحية صارمة لضمان سلامة العاملين والشحنات. يشمل ذلك تعزيز إجراءات التعقيم، توفير معدات الوقاية الشخصية، وتدريب العاملين على التعامل مع الأزمات الصحية.

- تشجيع التعاون بين الدول والشركات البحرية لتبادل المعلومات وأفضل الممارسات. يمكن إقامة شبكات تعاون دولية ومنتديات لتنسيق الجهود المشتركة في مواجهة الأزمات وتحسين استجابة القطاع البحري.

- إعداد خطط طوارئ تشمل استراتيجيات محددة لمواجهة الأزمات المشابهة لجائحة كورونا. يجب أن تتضمن هذه الخطط سيناريوهات مختلفة واستجابات فورية لضمان استمرارية العمليات البحرية.

- إجراء دراسات تحليلية لتقييم تأثير جائحة كورونا على قطاع النقل البحري وتحديد الدروس المستفادة. يمكن استخدام هذه التحليلات لتحديث السياسات والإجراءات وتحسين الجاهزية للأزمات المستقبلية

قائمة المراجع:

- ويليام و. هاي، ترجمة: سعد عبد الرحمن القاضي، أنيس عبد الله التتبر، مطابع جامعة الملك سعود، السعودية، 1999.
- محمد توفيق سالم، هندسة النقل والمرور، دار الراتب الجامعية، الأردن، 1985.
- ردينة عثمان يوسف، إدارة خدمات النقل الجوي، دار المناهج للنقل الجوي، دار المناهج للنشر والتوزيع، عمان (الأردن)، 2009.
- عبد الكريم الحلبي، السكك الحديدية، مديرية الكتب والمطبوعات الجامعية، حلب (سوريا)، الطبعة الثانية، 1973.
- محمد التهامي طواهر، أمل رحمان، تأثير النفط على البيئة خلال مرحلة النقل في "الجزائر"، مجلة الباحث، جامعة ورقلة (الجزائر).
- محمود جواد عباس تابع، واقع النقل في مدينة النجف الاشرف، بحث منشور في مجلة "آداب الكوفة" العلمية المحكمة، العدد السادس.
- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، قانون رقم 04/22 يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، الجزائر، 1988.
- ولد كسكوسة حكيم، النظام القانوني المعماري بالجزائر، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر.
- سليم بوقنة، دراسة نوعية الخدمة لدى مستعملي النقل الحضري الجماعي: دراسة ميدانية في مدينة قسنطينة، مذكرة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة منتوري بقسنطينة (الجزائر)، 2005.

- الأصم عبد الحافظ أحمد الأصم، القواعد الجغرافية للطرق السريعة، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية.
- نجلاء غرابي حرم ميلي، النقل شبه الحضري في ولاية عنابة، جامعة منتوري بقسنطينة (الجزائر).
- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد، 14 شعبان عام 1432 هـ الموافق لـ 23 يوليو سنة، 2011
- حميد الطفيلي، جغرافية المواصلات و الاتصالات، دار المنهل اللبناني، 2009، ص 80
- محمد عبد الفتاح، الاستراتيجيات التسويقية للموانئ وشركات النقل البحري، الناشر المكتب العربي للمعارف، القاهرة (مصر)، 2011
- أ.بن جلول خالد، دور و اهمية النقل في تحقيق و تمويل التنمية الاقتصادية، د ارسه حالة الطريق السيار شرق غرب الجزائر.
- سعد الدين عشاوي، تنظيم وإدارة النقل - الأسس المشكلات الحلول، دار المريخ للنشر، الرياض، المملكة العربية السعودية، الطبعة، 5، 2005
- محمد سلمان هدى، اقتصاديات النقل البحري، دار الجامعات المصرية مصر، 1998
- مصطفى أحمد حمد، اقتصاديات النقل في السودان ، جامعة السودان للعلوم و التكنولوجيا ،السودان، 2008،
- عثمان إبراهيم السيد قضايا النقل في السودان، مركز دراسات الشرق الاوسط وافريقيا، 2004
- سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل "دراسة تمهيدية"، الدار الجامعية، 2011-2012

- عبد القادر محمد عبد القادر عطية ، اتجاهات حديثة في التنمية ، الدار الجامعية ، الاسكندرية ، مصر 2003

- عبد الوهاب الأمين ، فريد البشير ، الاقتصاد الكلي ، مركز المعرفة للاستشارات والخدمات التعليمية ، الطبعة الثانية 2010

- ناصر الدين قريبي: أثر الصادرات على النمو الاقتصادي . حالة الجزائر . مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية تخصص اقتصاد دولي الجزائر 2013-2014

- معط الله أمال ، آثار السياسة المالية على النمو الاقتصادي دراسة قياسية حالة الجزائر 1970-2012 ، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية تخصص الاقتصاد الكمي 2014-2015

سمير حفاسي, عبد القادر خليل, دراسة قياسية أثر نمو الناتج المحلي على معدلات البطالة في الجزائر باستخدام نموذج ARDL خلال الفترة , (1990-2019) مجلة إدارة الاعمال والدراسات الاقتصادية مجلة إدارة الاعمال والدراسات الاقتصادية.

- عتاب يونس، "تدابير الوقاية لحماية الصحة العمومية من وباء كوفيد 19"، مجلة العلوم القانونية والإدارية، المجلد 5، العدد2، (2016).

- حورية بالأطرش، مسروق فاطمة، "إدارة الأزمات في المستشفى محمد بوضياف في ظل جائحة كورونا" دراسة ميدانية لعينة من الإداريين و الأطباء والممرضين"، مجلة أداء المؤسسات الجزائرية (ABPR) ، المجلد 9، العدد 2، (2020).

- صقر حمد الجيباني، "تأثير تفشي وباء الفيروس التاجي المستجد Covid 19 على الاقتصاد العالمي"، مجلة الندوة للدراسات القانونية، المجلد 4، العدد 32، (2020).

- سعد عثمان أحمد المهلاوي، "القيادة التحويلية ومساهمتها في تفعيل مراحل إدارة الأزمات في ظل إنتشار وباء كورونا: دراسة حالة عينة من المستشفيات بالخرطوم"، مجلة البحوث والدراسات التجارية، المجلد 4، العدد 2، (2020).

- لمطوش لطيفة بلعابد فايضة تأثير جائحة الكورونا على التجارة الخارجية مع الإشارة إلى حال الجزائر خلال الفترة، 2019-2021 مجلة أبحاث اقتصادية معاصر مجلد 06 ص 276

- صندوق النقد العربي، تقرير آفاق الاقتصاد العربي، الإصدار الثالث عشر - أبريل 2021م،

- وثائق داخلية ميناء مستغانم

المراجع باللغة الفرنسية:

Frybourg Michel L'innovation dans les transports. France, paradigme, 1986

Ziv Jean Claude et Napoléon Charles. Le transport urbain. France, Dunod, 1981

المواقع الالكترونية:

<http://www.marisec.org>

<https://www.unicef.org/yemen/media/4221/file/Coronavirus%20Training%20Guide%20HR%20Printable.pdf>

<https://www.mdpi.com/2071-1050/14/3/1135>

https://unctad.org/system/files/officialdocument/ditctab2022d3_en.pdf

https://unctad.org/system/files/official-document/ditctab2022d3_en.pdf

<https://www.imf.org>

الملخص:

تناولت هذه الدراسة أهمية النقل البحري ودوره في تحقيق النمو الاقتصادي في الجزائر، مع التركيز على تأثير جائحة كورونا. استعرضت التطور التاريخي للنقل، مفهومه، أنواعه، وأهمية النقل البحري خصوصاً. تم تحليل تأثير الجائحة على الاقتصاد العالمي والجزائري، وأظهرت النتائج أن النقل البحري ساهم في استمرارية التجارة الدولية وتخفيف الأثر الاقتصادي السلبي للجائحة. ركزت الدراسة على ميناء مستغانم كحالة تطبيقية، مؤكدة دوره الحيوي في دعم الاقتصاد المحلي. وخلصت إلى ضرورة تعزيز البنية التحتية، تبني التكنولوجيا، والتعاون لتعزيز القطاع البحري وتحقيق النمو الاقتصادي.

الكلمات المفتاحية: النقل البحري - النمو الاقتصادي - جائحة كورونا - التجارة الدولية -

ميناء مستغانم

Summary:

This study examined the importance of maritime transport and its role in achieving economic growth in Algeria, with a focus on the impact of the COVID-19 pandemic. It reviewed the historical development of transport, its concept, types, and the particular significance of maritime transport. The analysis of the pandemic's impact on the global and Algerian economy showed that maritime transport contributed to the continuity of international trade and mitigated the negative economic effects of the pandemic. The study focused on Mostaganem Port as a case study, highlighting its vital role in supporting the local economy. It concluded with recommendations to enhance infrastructure, adopt technology, and promote cooperation to strengthen the maritime sector and achieve economic growth.

Keywords: Maritime Transport - Economic Growth - COVID-19 Pandemic - International Trade - Mostaganem Port