

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

قسم العلوم التجارية



مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي

الشعبة: علوم التجارية التخصص: مالية وتجارة دولية

دور الموائى الجزائرية في التبادل التجاري

دراسة ميدانية لمؤسسة ميناء مستغانم

تحت إشراف الأستاذ :

أ/ بوزيد سفيان

من إعداد الطالبين:

- قاضي محمد الأمين

- القايد عبد الفتاح

- أعضاء لجنة المناقشة:

الصفة	الاسم واللقب	الرتبة	عن الجامعة
رئيسا	د/ بلعياشي بومدين	أستاذ محاضر- ب-	جامعة عبد الحميد بن باديس -مستغانم
مقررا	د/بوزيد سفيان	أستاذ محاضر- أ-	جامعة عبد الحميد بن باديس -مستغانم
مناقشا	د/ معارفية الطيب	أستاذ محاضر- ب-	جامعة عبد الحميد بن باديس -مستغانم

السنة الجامعية: 2021/2020

# الشكر

نحمد الله ونشكره على توفيقه لنا في إعداد عملنا هذا، وأتوجه في هذا المقال بتقديم أسى عبارات الشكر

والتقدير للأستاذ " بوزيد سفيان " الذي أشرف على توجيهي بالرأي السديد والنصيحة القيمة لأصيلة إلى

جني ثمار هذا البحث القيم.

كما أوجه تحية تقدير خاصة لكل اساتذة العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير ، وإلى كل من قدم يد

المساعدة من قريب أو بعيد في إنجاز هذا العمل وإلى كل الأصدقاء.

# إهداء

قال الله تعالى " والله وأخرجكم من بطون أمهاتكم لا تعلمون شيئاً وجعل لكم السمع والإبصار

والأفئدة لعلكم تشكرون " صدق الله العظيم.

الحمد لله والشكر لله الذي أعانني في إنجاز هذا العمل المتواضع والصلاة والسلام على خاتم الأنبياء

والمرسلين. أهدي عملي إلى كل من رسم الابتسامة على وجهي .

إلى من سانداني في حياتي وأناروا دربي وغرسوا في نفسي بذور الخير اليكم "أمي وأبي"

وإلى من تقاسمت معهم رحم أمي وتشاركت معهم حلو الحياة ومرها "إخوتي".

وإلى كل الأصدقاء والأساتذة

# الفهرس

## فهرس المحتويات

الصفحة	العنوان
I	شكر
II	إهداء
IV	فهرس المحتويات
VI	قائمة الأشكال والجداول
02-01	مقدمة
<b>الفصل الأول: عموميات التبادل التجاري</b>	
05	المبحث الأول: مدخل لدراسة التبادل التجاري
05	المطلب الأول: تعريف وأنواع التبادل التجاري
05	أولاً: تعريف التبادل التجاري
05	ثانياً: أنواع التبادل التجاري
06	المطلب الثاني: وظائف التبادل التجاري
06	أولاً: وظيفة الشراء والبيع
06	ثانياً: وظيفة النقل
06	ثالثاً: وظيفة التخزين
06	رابعاً: وظيفة التمويل
07	المبحث الثاني: الميناء البحري والتبادل التجاري
07	المطلب الأول: أهمية التبادل التجاري في الميناء
07	المطلب الثاني: علاقة الميناء بالتبادل التجاري:
08	المبحث الثالث: ماهية الميناء البحري.
08	المطلب الأول: تعريف الميناء البحري وابرز تصنيفاته.
08	أولاً: تعريف الميناء البحري.
08	ثانياً: تصنيفات الميناء البحري.
10	المطلب الثاني: أهداف وخدمات ووظائف الميناء
10	أولاً: أهداف الميناء البحري
11	ثانياً: خدمات الميناء البحري
15	ثالثاً: وظائف الرئيسية للميناء
17	خلاصة الفصل
<b>الفصل الثاني: دراسة الموانئ البحرية</b>	
20	تمهيد:

21	المبحث الأول: تنظيم الموانئ البحرية
21	المطلب الأول: الخصائص الواجب توافرها في الميناء البحري
21	أولا: كفاءة الميناء
21	ثانيا: أهم السمات والملامح المطلوب توافرها في الموانئ الحديثة
22	ثالثا: متطلبات الشركات الملاحية العالمية من الموانئ
22	المبحث الثاني: الهيكل التنظيمي لإدارة الموانئ
23	أولا: عناصر الهيكل التنظيمي
23	المبحث الثالث: الأهمية الاستراتيجية للموانئ البحرية:
23	أولا: البيئة الاقتصادية للموانئ البحرية.
23	ثانيا: تحليل بيئة الموانئ البحرية
24	ثالثا: عملاء ومستخدمي الميناء.
24	رابعا: الميناء.
28	خلاصة الفصل
الفصل الثالث: التبادل التجاري على مستوى مؤسسة ميناء مستغانم	
30	المبحث الأول: تعريف مؤسسة ميناء مستغانم وهيكلها التنظيمي
30	المطلب الأول: لمحة تاريخية لمؤسسة ميناء مستغانم والمهام الأساسية لها
31	المطلب الثاني: أهم المصالح المعتمدة من طرف المؤسسة وهيكلها
35	المطلب الثالث: دور المؤسسة ومسؤوليتها
36	المبحث الثاني: دراسة عملية النقل واللوجستيك في مؤسسة ميناء مستغانم
36	المطلب الأول: استقبال السفينة والتسهيلات المينائية
39	المطلب الثاني: عمليتي الشحن والتفريغ عند وصول السفينة
41	المطلب الثالث: وسائل الشحن والتفريغ في مؤسسة ميناء مستغانم
	المبحث الثالث: المشاكل، التحديات والمشاريع المستقبلية في مؤسسة ميناء مستغانم
	المطلب الأول: التحديات التي تواجه الميناء وانعكاساتها السلبية
	المطلب الثاني: مشاكل ميناء مستغانم
	المطلب الثالث: المشاريع المستقبلية في مؤسسة ميناء مستغانم
	خلاصة الفصل
	خاتمة
	المصادر والمراجع
	الملخص

قائمة الأشكال:

الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
52	الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء مستغانم	(01-III)

قائمة الجداول:

الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
15		(01-I)
37		(02-II)
59		(03-III)

# مقدمة

تعتبر الموانئ البحرية احدى المؤسسات الاقتصادية الرئيسية والهامة التي تركز عليها البنية الاقتصادية سواء في الدول النامية أو الدول الصناعية، حيث شهدت العقود الاخيرة تطورا هائلا في التكنولوجيا الحديثة التي تتعلق بصناعة السفن وعمليات نقل وتداول البضائع مما اثر على صناعة النقل البحري بصفة عامة وبالموانئ البحرية بصفة خاصة، تختلف الموانئ من دولة الى اخرى من حيث البيئة الاقتصادية والبيئة الطبيعية. من جهة اخرى فان الاستثمار هو صلب عملية نمو وتقدم الدول وتنميتها ومن العوامل الرئيسية في تحقيق الاهداف المخططة، هذا كله يرتبط بمدى جودة المشروع وسياسة اختيار الفن الانتاجي له، لذا فان ضرورة اعداد البرامج الاستثمارية في هذا الميدان تكون بهدف معالجة المشاكل الضخمة في الفترة القادمة والتنسيق بين القطاعات الاخرى.

للتبادل التجاري دورا فعالا في اقتصاديات الدول، حيث يوفر التبادل للاقتصاد ما يحتاجه من سلع وخدمات سواء كان انتاجها محليا او اجنبيا.

ان للتبادل التجاري علاقة بالموانئ البحرية التي هي همزة وصل بين الدول وكذا بالاستثمار في الميناء الذي يعمل على تنشيط هذه الاخير.

### الإشكالية المطروحة:

-يعد التبادل التجاري من الأنشطة الهامة والحيوية في أي منشأة سواء كانت تعمل في الإنتاج أو التصنيع بكافة مجالاته تتوقف كفاءته وفعالته على كيفية إدارته.

وبناء على هذا يمكن طرح الاشكالية التالية:

-ما مدى مساهمة الموانئ البحرية في تنشيط حركة التبادل التجاري؟

وللإجابة على هذه الإشكالية يجب الإجابة على عدة أسئلة وهي كالتالي:

-كيف يؤثر الميناء البحري على التبادل التجاري؟

### الفرضيات:

وللإجابة على هذه التساؤلات نفترض عدة فرضيات وهي كالتالي:

-تزيد حركة التبادل التجاري بزيادة نشاط الموانئ البحرية.

-تؤدي زيادة الاستثمارات في الموانئ الى زيادة نشاطها وحركة التبادلات التجارية.

أسباب اختيار الموضوع:

هناك أسباب موضوعية وأخرى شخصية:

1-الاسباب الموضوعية:مدى أهمية الموضوع في الدراسات الاقتصادية وعلاقته بالمنهج الدراسي.

2-الاسباب الشخصية:تقديم مساهمة علمية تكون مرجعا للطلبة في المستقبل وأنها مدعمة.

بجانب تطبيقي.

تصحيح بعض المفاهيم حول دور الموانئ البحرية في التبادل التجاري من خلال التعرف ميدانيا على مؤسسة

ميناء مستغانم تقريب الحقائق الى ذهن القارئ حول واقع دور التبادل التجاري في الميناء البحري.

أهمية الموضوع: تكمن أهمية بحثنا وأن الموانئ البحرية هي اهم المؤسسات الاقتصادية الرائدة والتي تعتبر

العصب الرئيسي في تنمية البلدان.

المنهج المتبع: الوصفي استنباطي والمنهج التحليلي نظرا بالاعتماد على تحليل عدة جوانب للمؤسسة من خلال

الدراسة الميدانية.

التبويب وتقسيم البحث: يحتوي هذا البحث على ثلاثة فصول مختلفة تعطي عدة مجالات أساسية تتعلق

بالمفاهيم الأساسية للتبادل التجاري في الموانئ البحرية لتنشيط حركة التجارة.

يناقش الفصل الأول عموميات حول التبادل التجاري وماهية الميناء البحري وأهميته وأهم وظائفه ويتناول

الفصل الثاني دراسة الموانئ البحرية تنظيمها وخصائصها وهيكلها التنظيمي، أما الفصل الثالث والأخير دراسة

ميدانية حول واقع التبادل التجاري في الميناء البحري ومدى تنشيط حركة التجارة واختيار بذلك كنموذج

"ميناء مستغانم".

المصادر والمراجع:اعتمدنا على البعض الكتب المبين في قائمة المراجع ولكن لا توجد كتب تطبيقية حول

الموضوع وبالتالي اعتمد البحث بنسبة كبيرة على الإطار النظري.

صعوبات البحث:نقص المراجع ونقص المعلومات عن التبادل التجاري خاصة على مستوى الميادين في الميناء.

# الفصل الأول

عموميات حول التبادل التجاري

تمهيد:

بالنظر إلى الوقت الراهن الذي تلعب في و الشراكة والاستثمارات أهم المواضيع السائدة في العلاقات بين فواعله شركات متعددة الجنسيات، الدول... إلخ هذه الأخيرة التي تستدعي وجود هياكل تجسدها وتساهم في تفعيلها ونذكر منها على سبيل المثال الموانئ.

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

## المبحث الأول: مدخل لدراسة التبادل التجاري

يعرف التبادل التجاري بأنه مجموعة السلع والمواد التي تقوم الدولة بتصديرها أو استيرادها من وإلى دول العالم، بهدف الحصول على احتياجات مستهلكيها وأسواقها أولاً، وكذلك بهدف دعم شركاتها المحلية عن طريق بيع وتسويق منتجاتها للأسواق الأخرى، وهو ما يشكل عامل دعم مهم لمكونات الاقتصاد الكلي، علماً بأن التبادل التجاري قد يكون إما تبادلاً داخلياً أي تبادلاً داخل مناطق الدولة الواحدة، أو تبادلاً خارجياً أي تبادلاً بين عدة دول وهو الأكثر أهمية وتأثيراً على الاقتصاد.

## المطلب الأول: تعريف وأنواع التبادل التجاري

## أولاً: تعريف التبادل التجاري:

هو جميع المعاملات التجارية الدولية في صورها الثلاثة والمتمثلة في انتقال السلع والأفراد ورؤوس الأموال، تنشأ بين أفراد يقيمون في وحدات سياسية مختلفة.<sup>1</sup>

\*التبادل هو تداول السلع أو الخدمات (أو الاثنين معاً) في السوق أو المنطقة الجغرافية المعينة أو التنازل عن المنافع التبادلية للحصول على منافع استعمالية بصفة مباشرة (حديثاً الاستبدال أشبه بها وبالأخص في سوق الهواتف الجوالة).

## ثانياً: أنواع التبادل التجاري

أما أنواع التبادل فهي:

- التبادل التجاري قد يحدث بين دولتين فقط (تجارة ثنائية).
- التبادل التجاري يحدث بين أكثر من دولتين (تجارة متعددة الجوانب).
- التبادل التجاري الذي يتم بين مناطق بها فائض من المنتجات ومناطق أخرى بها نقص في نفس المنتجات (تبادل محلي).
- التبادل التجاري بين دول متجاورة (تبادل إقليمي).
- التبادل التجاري بين دول مختلفة (تبادل عالمي).

1- رشاد العصار، التجارة الخارجية، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، ط 1، عمان، الأردن، 2000، ص. 12.

## المطلب الثاني: وظائف التبادل التجاري

إن مهمة التبادل التجاري تقديم كافة الخدمات اللازمة بغرض إشباع حاجات الأفراد وذلك عبر عدة وظائف أهمها مايلي:

أولاً: وظيفة الشراء والبيع: تمثل هذه الأخير لب التبادل التجاري حيث يتم من خلال نقل ملكية السلع من البائعين إلى المشتريين، إما بصفة مباشرة أو عن طريق وسطاء.

فالغرض من عملية الشراء هو تحديد الحاجة المراد إشباعها والبحث عن مصدر إشباع تلك الحاجات، أما الغرض من عملية البيع فهو إعداد السلع وتجهيزها بالكيفية التي يرغبها المستهلك.

ثانياً: وظيفة النقل: يعتبر النقل من الوظائف التي يتم من خلالها تحريك السلع من مكان لأخر لخلق المنفعة المكانية فعن طريق النقل يتم توزيع السلع في كل أرجاء القطر عن طريق نقلها من منتجها إلى مستهلكها.<sup>1</sup>

ثالثاً: وظيفة التخزين: يعتبر النشاط التخزيني احد الفروع الهامة في التبادل التجاري فعن طريقه يتحقق التوازن بين العرض والطلب، فطالما كاف وقت إنتاج السلع لا يتناسب مع وقت استهلاكها كاف لا بد من وجود ووظيفة التخزين.

-لقد تطورت في عصرنا الحاضر وسائل التخزين الحديثة وزادت أعدادها لتواكب التطور الذي حدث في الإنتاج.

رابعاً: وظيفة التمويل: كل النفقات التي يتطلبها التبادل التجاري كدفع للعمولات ودفع تكاليف المشتريات، تكاليف النقل وكذا تكاليف التخزين وغيرها ما كانت لتتم على وجو أحسن لولا وجود وظيفة التمويل وتزداد أهمية هذه الوظيفة كلما زاد حجم النشاط وتنوع وكلما بعدت المسافة بين مراكز الإنتاج، ومراكز الاستهلاك. تشهد هذه الوظيفة في الوقت الحالي توسعا عن طريق انتشار المؤسسات التمويلية كالبنوك الوسطاء الماليون، الذين يقومون بتجميع المدخرات من الأفراد وإقراضها للمستثمرين.

1- عبد العزيز عبد الرحيم سليمان، التبادل التجاري، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ط2004، ص ص ، 22-23.

المبحث الثاني: الميناء البحري والتبادل التجاري

المطلب الأول: أهمية التبادل التجاري في الميناء

-في الوقت الحالي أكثر من 80 بالمائة من حجم التجارة يتم نقلها بحرا ،ويعد الميناء البحري حلقة حيوية في سلسلة نقل البضائع لذا فهناك علاقة وطيدة بين كل من الميناء والتبادلات التجارية كما للميناء أهمية كبيرة في تفعيل حركة التبادل التجاري وتكمن فيما يلي:

-الميناء منفذ رئيسي للتجارة الداخلية والخارجية ،ولو دور حيوي في عمليتي التصدير والاستئاد.

-تقد الموانئ حوافز لدخول السوق العالمية وإعطاء فرصة مباشرة للتبادل التجاري دون وسطاء.

-زيادة القدرة التنافسية لصادرات الدولة.

-يعتبر الميناء مورد ومصدر للحصول على العملة الصعبة.

-خلق فرص العمل وتنمية الاستثمار.

-استمرارية عجلة تفعيل حركة التبادل التجاري اذا كانت الموانئ ذات كفاءة عالية<sup>1</sup>

المطلب الثاني: علاقة الميناء بالتبادل التجاري:

-تعتبر التجارة الخارجية لأية دولة من العوامل الهامة والمحفزة لنموها حيث أن نمو وازدهار التبادل التجاري

يرتبط بتوفر وسائل نقل مناسبة ذات درجة عالية من الكفاءة والانتظام والتي هي مطلب أساسي لخدمة

أهداف التبادل التجاري، على المستوى العالمي والمحلي على حد سواء.

تعد التبادلات التجارية الكثيفة هي مفتاح أساسي للحصول على التمويل الضخم لتحديث الأساطيل الوطنية

والموانئ والبنية الأساسية.

للموانئ دور كبير وأهمية بالغة في تفعيل حركة التبادل التجاري حيث كلما كان الميناء على مستوى من

الجودة والكفاءة وذو أداء كلما كلما كانت عجلة التبادل التجاري إلى الأمام<sup>2</sup>.

1- عبد العزيز عبد الرحيم سليمان، مرجع سابق ذكره، ص 2-4.

2- أحمد عبد المنصف، إقتصاديات النقل البحري، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية، مصر، ط1، 2221، ص، 27.

المبحث الثالث: ماهية الميناء البحري.

تعتبر الموانئ البحرية البوابة الرئيسية في كل المعاملات والتبادلات الخارجية نظرا للوظائف التي تؤديها، وتصنيفاتها كل حسب عمله.

المطلب الأول: تعريف الميناء البحري وابرز تصنيفاته.

أولا: تعريف الميناء البحري:

الأصول التاريخية لمصطلح الميناء ترجع إلى الكلمة اللاتينية وتعني مدخل أو بوابة وهي نافذة تطل بها الدولة على العالم الخارجي.

الميناء نقطة من ساحل البحر يقع على حافة المحيطات أو الأنهار أو البحار. تذهب إليه السفن لشحن أو لتفريغ حمولتها كما يكون مهياً ومجهز لاستقبال السفن وإيوائها وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري. مصادر الموانئ متكونة من تقديم خدمات ورسوم جبائية ومفهوم الميناء هو مفهوم حكومي إلى جانب أهمية نشاط وفي الاقتصاد الوطني عامة والجهوي خاصة، وتتعدد خصائص و بالنسبة للتشكيلات الاقتصادية ويظهر في التفقدات الشاذة والمتعددة التدخلات<sup>1</sup>.

ثانيا: تصنيفات الميناء البحري.

تختلف الموانئ في العالم من حيث البيئة الاقتصادية، والطبيعية وكذا ظروف التشغيل، بصفة عامة فإنه يمكن أن تصنف الموانئ البحرية طبقا لأربعة معايير أهمها ما يلي:

أولا-بالنسبة للوظيفة: يمكن أن تصنف الموانئ البحرية طبقا للوظيفة التي تؤديها إلى موانئ عامة وأخرى متخصصة كما يلي:

أ-موانئ عامة: هذه الموانئ لذا القدرة على استقبال أنواع عديدة من السفن مثل سفن البضائع العامة، استقبال سفن الركاب، كما تقوم أيضا بتقديم بعض الخدمات مثل إصلاح السفن، كما أنها تتصل بجميع وسائل النقل البري ومن أمثل هذه الموانئ في حوض البحر الأبيض المتوسط: ميناء مرسيليا بفرنسا، ميناء نابولي بإيطاليا، ميناء الإسكندرية بمصر<sup>2</sup>.

1-الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية رقم 33، ص 314.

2- علي عبد اللا، وآخرون، إدارة وتشغيل الموانئ، مكتبة الإشعاع الفنية، مصر، ط 2000، ص 19-22.

ب - موانئ متخصصة : تتميز هذه الموانئ بالتخصص في تقديم خدمات معينة وهناك العديد من هذه الموانئ أبرزها ما يلي:

1- الموانئ الصناعية: تختص هذه الموانئ في خدمة التجارة الخاصة أو الصناعة المعينة مثل موانئ تكرير البترول وتتوفر فيها معدات ذات كفاءة عالية.

2- موانئ العبارات: تتميز هذه الموانئ بخدمة حركة الركاب و المسافرين بواسطة العبارات التي يمكنها أيضا نقل كميات بسيطة من البضائع.

3- الموانئ الحرة: تقوم هذه الموانئ بتقديم الخدمات الخاصة بالبضائع العابرة أي التي لا تدخل داخل البلاد ولا تدفع عليها رسوم جمركية.

4- موانئ الصيد: تتميز هذه الموانئ بالحجم الصغير وتقوم بخدمة صناعة صيد الأسماك مثل الحفظ والتعليب، تقع هذه الموانئ بالقرب من مناطق الصيد في البحار والمحيطات.

5- الموانئ الحربية: هي موانئ حربية تقع في أماكن استراتيجية مجهزة من الناحية الأمنية والعسكرية للدولة.

6- موانئ النزهة: هي موانئ صغيرة توجد بها اليخوت والسفن الخاصة بالنزهة وسفن الشراع والتجديف.

ثانيا- بالنسبة للموقع الجغرافي: تصنيف الموانئ طبقا للموقع الجغرافي إلى مايلي:

أ - الموانئ الساحلية: هي الموانئ التي تقع على الساحل الطبيعي أو الصناعي مباشرة برتاج إلى إقامة حواجز للأمواج.

ب - موانئ مصبات الأنهار: تقع هذه الموانئ على مصبات الأنهار عند التقائها بدياه البحر مثل: ميناء دمياط بمصر.

ج - موانئ البحيرات: تقع على الشواطئ التي تتصل بالبحار أو المحيطات عن طريق الأنهار<sup>1</sup>.

ثالثا بالنسبة لأشكال الملكية والإدارة: إن معظم الموانئ العالمية القائمة حاليا هي نتيجة عملية نمو وتطور طويل المدى عبر عشرات السنين، ويرجع الفضل في ذلك كل العوامل الاقتصادية والسياسية وغيرها من العوامل لذا نجد عدة أشكال للملكية والإدارة بالنسبة للموانئ يمكن تلخيصها فيما يلي:

1- علي عبد اللا، وآخرون، إدارة وتشغيل الموانئ، مكتبة الإشعاع الفنية، مصر، ط 2000، ص 19-22.

1- الموانئ الحكومية: من أهمها: الموانئ الأهلية موانئ الإدارة المستقلة.

2- الموانئ الخاصة: هي تلك الموانئ التي يتم إنشائها بواسطة القطاع الخاص بغرض برقيق الأرباح.

رابعا: بالنسبة للمعايير الأخرى: بالإضافة إلى مجموعة المعايير السابقة توجد معايير أخرى تصنف على أساسها

الموانئ على حسب الآتي:

- حجم أو كمية البضائع المتداولة.

- قيمة البضائع المتداولة.

- عدد البواخر المترددة على الموانئ.

- حجم أكبر سفن تدخل الميناء.

المطلب الثاني أهداف وخدمات ووظائف الميناء

أولا: أهداف الميناء البحري

تسعى أي مؤسسة إلى تحقيق عدة أهداف تختلف حسب أصحاب المؤسسة وطبيعتها، وميدان نشاطها وتصنف

كمايلي:

1- أهداف اقتصادية:<sup>1</sup>

تحقيق الربح: وهو أهم معيار لصحة المؤسسة اقتصاديا والذي يعمل على رفع رأس مالها وبالتالي توسيع نشاطها

الاستجابة لمتطلبات المجتمع: من اجل برقيق نتائج المؤسسة لغب أن بسر عبر عملية تصريف أو بيع إنتاجها

المادي وكذا المعنوي وبهذا تكون قد غطت طلبات المجتمع محليا أو دوليا.

2- أهداف اجتماعية:

✓ تحسين مستوى المعيشة للعمال: أصبحت حاجات العمال إلى تلبية رغباتهم تتزايد باستمرار وهذا

بسبب ظهور منتجات جديدة والتطور الحضري لهم ولتغيير أذواقهم.

✓ إقامة أفاظ استهلاكية معينة: تعمل المؤسسات على التصرف في العادات الاستهلاكية لمختلف طبقات

المجتمع.

1- علي عبد اللا، وآخرون، إدارة وتشغيل الموانئ، مكتبة الإشعاع الفنية، مصر، ط 2000، ص 19-22.

- ✓ الدعوة إلى تماسك العمال: تسود داخل المؤسسة علاقات مهنية اجتماعية.
- ✓ ضمان مستوى مقبول من الأجور: يعتبر العمال في المؤسسة من المستخدمين بين الأشخاص قد تختلف مستوياتهم العلمية وانتماءاتهم الاجتماعية والسياسية ولضمان الحركة المستمرة للمؤسسة وتحقيق أهدافها يجب أن يسود التفاهم والتماسك.
- ✓ توفير تأمينات ومرافق للعمال: كالتأمين الصحي، التأمين ضد الحوادث، التقاعد وهذا كله لتوفير محيط عملي جيد للعمال والذي يدفعهم للمواظبة في أعمالهم.
- ✓ الوظائف والمهام التي تؤديها الموانئ البحرية تهدف إلى التسهيلات الملاحية البحرية.
- ✓ الأوائل في نشاطها حيث يتقاضون أجورا مقابل عملهم، ويعتبر حقا مضمونا ومشروعا.

ثانيا: خدمات الميناء البحري:<sup>1</sup>

يقوم الميناء بتقديم لكل من السفن، البضائع، بالإضافة إلى خدمات أخرى مختلفة وأهم خدمات التي يقدمها الميناء للسفن تتمثل في القطر، الإرشاد، أما أهم خدمات المقدمة البضائع تتمثل في الشحن، التفريغ، التخزين وبالتالي يشرح مضمون هذه الخدمة.

#### 1-الخدمات المتعلقة بالسفن.

\*توجيه السفينة من المرسى إلى الرصيف: في بعض الحالات الخاصة قد لا يتم مباشرة توجيه السفينة إلى الرصيف فتبقى في حالة انتظار على مستوى منطقة المرسى حتى تحصل على تصريح من سلطة الميناء لتحصل على مكان في الرصيف.

\*القطر: عملية يقصد بها سحب السفينة بواسطة قاطرات وهي تساعد في عملية التراكي على الرصيف والخروج من الرصيف ويتولى ذلك سلطة الميناء أو شركات متخصصة في ذلك تدخل في إعداد خدمات القطر:

-العمليات التي تتطلب سحب السفينة أو دفعها.

-مناورات الإرساء والانتقال أو إبحار السفينة.

-المراقبة أو المساعدة في تنفيذ مناورات أخرى للملاحة بالسفينة.

1- علي عبد اللا، وآخرون، إدارة وتشغيل الموانئ، مكتبة الإشعاع الفنية، مصر، ط 2000، ص 01، ص 19-22.

يبدأ عقد القطر بمجرد وصول السفينة القاطرة إلى جوار السفينة المقطورة بدا فيه الكفاية للقيام حالا بعمليات القطر الضرورية وتكون برت النفوذ المباشر لحركات السفينة والواجب قطرها.

وينتهي عقد القطر عند انتهاء آخر عمليات القطر النهائية وابتعاد السفينة القاطرة بكفاية عن السفينة التي جرت عملية القطر عليها ولا تعود باقي برت النفوذ المباشر لحركات هذه الأخيرة.

\*الإرشاد: هو المساعدة التي تقدم إلى الريان من قبل مستخدم الموانئ المرخص لدم من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول والخروج إلى الموانئ أو الدياه الداخلية.

-تلتزم كل سفينة بذارية تدخل في المنطقة التي فيها الإرشاد إجباريا برفع إشارة النداء للمرشد وأن الكفيفة المحددة للأنظمة الداخلية لمحطات الإرشاد وعند الخروج من المنطقة المذكورة لغب إعلام المحطة بذلك.

-يبدأ الإرشاد اعتبارا من وصول وتقديم المرشد نفسه في حدود المحطة وينتهي عند وصول السفينة إلى مكان الوصول أو بالرسو أو الرصيف أو حدود المحطة.

-يلتزم المرشد بمجرد صعوده على السفن بتقديمه خطة رسو السفينة ويمكن لهذا الأخير تعديليها.

-السفن التي تعفى من الإرشاد:

1-السفن الشراعية بحمولة أقل من 711 طن.

2-السفن ذات الدفع الآلي والمخصص فقط لتحسُّت وصيانة ومراقبة الموانئ ومداخلها كالقاطرات والناقلات والجارفات.

3-سفن المنارات والعلامات.

يجب على المرشد أن يتحلى عن كل خدمة أخرى ويقدم أولا خدماته إلى السفينة التي هي في خطر حتى ولو لم يأتي دورها وذلك عندما يتأكد من الخطر المحقق بالسفينة أو عندما يخبر بذلك<sup>1</sup>.

\*إرشاد نقصد بو إرشاد السفينة أثناء قيامها بعملية القطر إلى مكانها المناسب في الرصيف.

والفرق بين الإرشاد وإرشاد هو أن الإرشاد يتم التحضير لو عند اقتراب السفينة ويشرف عليها المرشد وبعض المساعدين (P) يتم توقيف محركات السفينة ويتم سحبها بواسطة القاطرات وهنا تبدأ عملية القطر وعند اقترابها من الرصيف يتم إرشاد (L) الذي يكون مقتنًا بالقطر أي يتمان في وقت مشترك عكس الإرشاد يتم أولا ثم

1- محمد الصبري، الإستراتيجيات التسويقية للموانئ وشركات النقل البحري، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، مصر، سنة 2009، ص53.

المراحل المتبقية.

## 2-الخدمات المتعلقة بالبضائع:

تتمثل أهمية الخدمات المتعلقة بالبضائع والتي يقدمها الميناء في الشحن والتفريغ والتخزين بالإضافة إلى خدمات مساعدة.

أ-الشحن والتفريغ: تحدد قواعد وشروط ونوع العمليات الخاصة بالموانئ بموجب نظام الميناء الذي يصدر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

تتم خدمات الشحن والتفريغ في الموانئ بموجب عقد كتابي وتحدد طريقة إبرام هذا العقد والتوضيحات التي يجب أن تدرج فيه بموجب نظام الميناء يمكن أن يتضمن عقد الشحن والتفريغ في الميناء شروط يتفق عليها بكل حرية شريطة أن لا تكون لسالفة للقانون والأعراف المحلية ولا يكون لذا تأثير سلبي على عمليات الموانئ أو حقوق المرتفقين (أصحاب حق الاستعمال) الآخرين بالموانئ والمحددة في نظام الميناء.

إذا أصابت الأضرار والخسائر البضائع خلال عمليات الشحن والتفريغ والنقل باستعمال الزوارق الصغير لنقل البضائع أو استعمال وسائل أخرى بحرية أخرى يستطيع عامل الشحن والتفريغ تحديد مسؤوليته حسب القواعد المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري ولا يكون عامل الشحن والتفريغ مسؤولاً عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضائع أو السفينة أو وسيلة أخرى للنقل إلا إذا ثبت مسبقاً خطأ عامل الشحن والتفريغ.

ب-التخزين: ينقسم الطلب على تسهيلات التخزين في الميناء إلى نوعين رئيسيين هما:

\*التخزين قصير الأجل: وهو خاص بالبضائع التي تقضي وقت قصراً في الميناء.

\*التخزين طويل الأجل: يتم للبضائع التي تقضي بعض الوقت في الميناء لأسباب مختلفة وهذا النوع من التخزين

تقدم في الميناء بتسهيلات في أجزاء مختلفة من الرصيف لأن احتياجاتها مختلفة.

فمثلاً البضائع العابرة بسر على عملية التخزين بسرعة وسهولة في كل الأوقات أما بالنسبة للبضائع التي تحظى

بوقت طويل في الميناء فإنها بزرز وتنظم في المخازن لعدة أسابيع وشهور<sup>1</sup>.

1- حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، دفعة 2008، ص31.

وتخزن البضائع العابرة (التخزين قصت الأجل) في مكان قريب من الرصيف وذلك لتقليل مسافة النقل لأقل ما يمكن بينما في التخزين طويل الأجل فتخزن البضائع بعيدا عن طريق الرصيف أو بعيدا عن مركز الأنشطة التي على الرصيف (بالقرب من وسائل النقل البري).

ج-خدمات مختلفة: بالإضافة إلى الخدمات المتعلقة بالسفن والبضائع فهناك خدمات أخرى يقدمها الميناء منها:

#### 1-امن الموانئ:

-ضمان سلامة التجهيزات والمنشآت وأعمال مساحات الداء التابعة لأملاك العمومية المينائية المحافظة على منطقة التوسع.

-التنظيم القانوني لحركة الملاحة في حدود البحرية للموانئ.

-تأمين نظافة وصحة مساحة الماء والسطوح الترابية.

-التنظيم القانوني لدخول الأشخاص ومرور وتوقف السيارات والعبارات داخل حصن الميناء.

-سن إجراءات الوقاية والضمان على أسباب حوادث العمل المرتبطة بعملية المناوبة وغيرها من الخدمات المينائية.

-تحديد شروط إيداع وتكديس وحركة البضائع.

-سن إجراءات وشروط مناولة ونقل وبرزين المواد الخطرة العابرة للموانئ بدا يتطابق مع التشريع المعمول به.

-القضاء على أسباب اشتعال المنتجات البتولية وعند الاقتضاء مكافحة أثارها وتحديد مقاييس الرمي في مساحات الماء.

#### 2-استغلال الموانئ:نقصد به تطبيق القواعد الخاصة ب :

-شروط تخصيص المناطق المينائية واستغلالها.

-كيفية وشروط عبور الركاب والبضائع وشحن وتفريغ السفن وتفريغها.

شروط شحن البضائع وتفريغها وإيداعها وتحويلها.

قواعد تسيير المنشآت المتخصصة<sup>1</sup>.

1- حملاوي ربيعة، المرجع السابق، ص32.

كيفية استغلال الآلات والمنشآت المينائية.

-شروط تسيير المناطق الخارجة عن الموانئ والمناطق المخصصة للصيد البحري والنزهة.

3-خدمات مساعدة :

-خدمات نزع أو إزالة الأوساخ من السفن.

-تطهير أماكن الرصيف.

-وزن البضائع.

-تأجير القاطرات أو الزوارق من أجل بتموين السفن.

ثالثا: الوظائف الرئيسية للميناء:<sup>1</sup>

تقوم الموانئ البحرية بالعديد من الوظائف التي تخدم الاقتصاد القومي للبلد، والتي تساهم إلى حد كبت في

ازدهار العلاقات التجارية بين الدول ويمكن تلخيص الوظائف الرئيسية للميناء في النقاط التالية:

1-وظيفة التبادل التجاري :

وجود موانئ ذات كفاءة عالية في الأداء وتسهيلات في الخدمات يزيد من حجم التجارة للدولة ويفتح منافذ مباشرة

للأسواق العالمية بدون وسطاء تزيد من التكلفة، كما أنها تزيد من القدرة التنافسية للصادرات هذا ما يحسن

مركز الدولة حيث تتيح لذا الفرصة باستيراد احتياجاتها مباشرة من الدول المصدرة.

2-وظيفة النقل :

يمثل الميناء حلقة الوصل بين البحر والأرض والميناء لو دور كبت في شبكة النقل، نظرا لترايطه بوسائل النقل

البحري.

3-وظيفة العمالة:

لا شك فيه أن الموانئ توفر فرص عمل كثيرة في مختلف الأنشطة، مما يخلق مجالات التشغيل.

1- سامي عفيفي حاتم، الاتجاهات الحديثة في الاقتصاد الدولي والتجارة الدولية، قضايا المعاصرة في التجارة الدولية، الدار المصرية اللبنانية،

القاهرة، الطبعة الثانية، 2005، ص56.

## 4-الوظيفة الصناعية:

معظم الموانئ الآن تقوم بالتصنيع أو بدعتُ آخر أصبحت كأي مؤسسة بذارية، تقوم على بعض الصناعات ذات الطبيعة التصديرية أو التي تعتمد على المواد الخام التي تستورد من الخارج ومن أمثلها صناعة الحديد والصلب.

## 5-وظيفة الموارد المالية:

تعتبر الموانئ من أهم المصادر للحصول على العملات الصعبة التي برتاجها الدولة ويتحقق هذا عن طريق الرسوم التي تحصل من السفن والرسوم الجمركية التي يتم تحصيلها عن البضائع الواردة.

## 6- الوظيفة السياسية:

للموانئ دور هام في تدعيم الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدولة، فالدولة التي تتمتع بموانئ بحرية على العالم الخارجي دون أي ضغوط لوقوع بذارتها الخارجية برت سيطرة أي دولة مجاورة، لذا تستطيع برقيق ذاتها واستقلالها الاقتصادي<sup>1</sup>.

1-- سامي عفيفي حاتم، المرجع السابق، ص56.

## خلاصة الفصل:

يعرف التبادل التجاري بأنه كمية معينة من السلع تقوم الدولة بتصديرها إلى دولة أخرى، للحصول على كمية من الواردات، ويتمّ بين مناطق الفائض ومناطق النقص داخل المدينة أو داخل الدولة الواحدة (تبادل محلي)، أو بين دول متجاورة (تبادل إقليمي)، أو بين دول مختلفة (تبادل عالمي).

ويهدف التبادل التجاري إلى تقوية العلاقات الاقتصادية بين البلدان ودعم الاقتصاد وتنميته، وله دور كبير ومميز في تقليل البطالة بين البلدان المتفقة على تعزيز التبادل التجاري، كذلك يساهم في زيادة الدخل لمواطني تلك البلدان، ويقلل من ارتفاع الأسعار على المنتوجات، لأن أساس التبادل هو التقليل من زيادة الأسعار على المنتوجات المتفق على التبادل بها.

# الفصل الثاني

دراسة الموانئ البحرية

## مقدمة الفصل:

تمثل إدارة الميناء قوة للاتجاهات في ظل التعاملات الاقتصادية وذلك بتأثيرها المباشر في زيادة الفصل بين الاقتصاديات للدول ودعم الحواجز القائمة بينهما. كما هو معروف أن 17 بالمائة من العالم مياه، ولذلك معظم دول العالم على بحار أو محيطات وهو ما اعتمد عليه، فلا احد يستطيع أن ينكر أهمية البوابة الرئيسية لعمليات التصدير والاستيراد أو الشحن والتفريغ، وهي الميناء.

المبحث الأول: تنظيم الموانئ البحرية:<sup>1</sup>

إن تعدد الأنشطة والخدمات التي يقدمها الميناء تؤدي إلى كثرة من التعقيدات في عمليات الإدارة فالمهام الرئيسية يجب أن تمارس من طرف هيئة تقوم بإدارة الميناء.

المطلب الأول: الخصائص الواجب توافرها في الميناء البحري.

أولاً: كفاءة الميناء:

زيادة كفاءة الميناء يعتدّ تقليل فتّة دوران السفينة بالميناء ذلك إن زيادة الكثافة الرأسالية للسفن تؤدي إلى شدة الحاجة وإلى زيادة كفاءة الموانئ تنصب بصفة رئيسية على البضائع الجافة العامة لأن البضائع الصب تسيطر عليها منظمات ضخمة قادرة على تخطيط جميع وسائل نقل البضائع بدا يضمن الكفاءة في عمليات تداولها ونقلها.

أما بالنسبة للبضائع العامة فإن ضعف كفاءة الموانئ تؤدي إلى برميل بذارة العالم في مجموعها تكاليف زائدة ويجعل المنتجات القريبة من السوق قوة تنافسية أكبر للمنتجات البديلة البعيدة عن السوق رغم أن هذه الأخيرة أقل تكلفة ورغم أن تكاليف النقل عبر البحار أرخص من تكاليف النقل بالسكك الحديدية أو سيارات النقل أو النقل الجوي، ويؤدي عامل نقص الكفاءة للموانئ إلى زيادة عدد السفن المستخدمة وبالعكس تؤدي زيادة كفاءة الميناء إلى زيادة إنتاجية السفن وإلى نقص عدد السفن في العالم.

ثانياً: أهم السمات والملامح المطلوب توافرها في الموانئ الحديثة:

توافر شبكة نقل داخلية متكاملة مع محاور النقل محليا إقليميا من خلال شبكات الطرق البرية والسكك الحديدية على أن تكون على درجة عالية من الكفاءة:

\*توافر منظومة المعلومات المتطورة والتي تعتبر المحرك الرئيسي لمنظومة النقل الدولي المتعدد الوسائل.

\*تلبية احتياجات وتوقعات مستخدمي الميناء بكفاءة عالية.

\*توافر أنشطة القيمة المضافة والخدمات اللوجيستية.

\*السرعة في أداء الخدمات وتكلفة اقتصادية.

1- كارلين أولولين ، اقتصاديات النقل البحري ، ترجمة مختار السويفي ، ط 2 ، سنة 1979 ، ص 103.

ثالثاً: متطلبات الشركات الملاحية العالمية من الموانئ:

ترغب الشركات الملاحية في أن تكون الوقت الذي تقتضيه سفنها بالموانئ البحرية أقل ما يمكن إذ أن هذا الوقت بالنسبة لها هو الوقت غتَ منتج والسفينة عند دخول ذا الميناء تتكبد مصاريف طائلة تتمثل في رسوم دخول ورسوم إرشاد ورسوم قطر ورسوم رسوها ومصاريف شحن وتفريغ ورسوم نظافة... الخ.

وبالتالي فإذا لم يكن الإيراد ناتج عن التعامل مع هذا الميناء مبرراً لتردد عليه فمن الأفضل إلغاء التعامل معه والإيراد ينتج من قيمة النولين وكميات البضائع فكلما ارتفعت قيمة النولين وقيمة البضائع يزداد الإيراد والعكس صحيح.

وتتطلع الشركات الملاحية العملاقة إلى أن توفر الموانئ مستقبلاً المتطلبات التالية:

-لا تقل ساعات العمل الصافية في اليوم 27 ساعة.

-يكون عدد الأرصفة المتاحة بالمحطة ما بين 4 و 6 أرصفة ويفضل أن تكون 10 أرصفة.

-تكون ظروف العمل بالميناء عادية وطبيعية أيام الإجازات الإقليمية والعالمية مع توفر الاستقرار السياسي والأمني.

-بدأ تشغيل السفينة بمجرد وصولها وأن تكون كافة إجراءات المغادرة جاهزة بمجرد انتهاء التشغيل مع السفينة.

-توافر مساحات تخزينية لا تقل عن 600 ألف متراً مربعاً.

كما أن هناك متطلبات أخرى خاصة بالموانئ المحورية والتي يكون دوران السفن فيها سريع وهي التي عادة تختارها الشركات العالمية للملاحة للتردد عليها<sup>1</sup>.

المبحث الثاني: الهيكل التنظيمي لإدارة الموانئ:<sup>2</sup>

لتبسيط العمل والسيطرة على كل هذه الأنشطة يجب تكوين هيئة مركزية أو ذاتية على مستوى عالي من الكفاءة ويتوفر لذا السلطة والصلاحيات المناسبة لإدارة كافة الأنشطة بغرض الوصول إلى برقيق أهداف الميناء.

1- كارلين أولولين، المرجع السابق ص104.

2-- أحمد سليمان المشوخي، اقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر العربي، سنة 2003، ص 64.

ومما لاشك فيه انه عند قيام هيئة بإدارة بعض التسهيلات فإنها تخضع للقوانين واللوائح التي تضمن حماية الميناء والمجتمع من أي أضرار قد تنشأ، لذا يتوجب على هيئة الميناء مسؤولية الالتزام بالقواعد والقوانين التي تصدر من الهيئة التشريعية للدولة.

#### أولاً: عناصر الهيكل التنظيمي:

لتشغيل الميناء بكفاءة عالية وأداء متميز لابد من إعداد خطة تنظيمية بواسطة السلطة المختصة ببحث ثلاث احتياجات الميناء وهذه الخطة تحدد بوضوح المسؤوليات والسلطات لجميع المسؤولين، لذا يجب أن تصمم هيكل تنظيمي يضم جهاز إداري بأقسام مختلفة على أن يتم التركيز على بعض الأعمال التالية:

\*- الأعمال الهندسية سواء كانت مدنية أو ميكانيكية.

\*- العمليات التي تقوم بها السفن والمحطات المختلفة.

\*- الأعمال المالية التي تشمل الميزانية والمحاسبة.

\*- العلاقات العامة وكذا العمالية.

-على هذا الهيكل أن يتمتع بقدر من المرونة حتى يمكن أن يواجه الزيادة في حجم التشغيل، لتقديم وظائف جديدة لابد أن يكون هناك هيكل تنظيمي خاص بالميناء، حيث أن الميناء يقوم بالاستثمار في المشروعات التي يمكن أن تواجه التطور التكنولوجي<sup>1</sup>.

#### المبحث الثالث: الأهمية الاستراتيجية للموانئ البحرية:

##### أولاً: البيئة الاقتصادية للموانئ البحرية.

إن البيئة الاقتصادية التي تعمل فيها الموانئ البحرية تتمثل في أطراف عديدة تجمعهم مجموعة من العلاقات المباشرة وغير المباشرة، بحيث يشكل مجموع علاقات هذه الأطراف ما يمكن أن يطلق عليه البيئة الاقتصادية للميناء، ويتعاطم دور هذه العلاقات في ظل المتغيرات الاقتصادية والسياسية التي تعكسها مفاهيم النظام العالمي الجديد والتكتلات الاقتصادية واليات الاقتصاد الحر، وهكذا يمكن تصور مفهوم قوامه أن تصبح

1-- أحمد سليمان المشوخي، المرجع السابق، ص 64.

البيئة الاقتصادية لميناء بحري تتمثل في نطاق جغرافي نطاقه الشامل هو العالم اجمع بقاراته ، خاصة إذا كان الميناء واقعا في موقع جغرافي متميز.

-إن البيئة الاقتصادية للميناء تشمل جميع الأطراف الذين ترتبط أنشطتهم ودخولهم بصورة مباشرة أو غتَ مباشرة بعمل الميناء بدا في ذلك الشركات الملاحية والوكلاء ووسائل السحب الداخلي من شركات النقل البري والسكك الحديدية، والمصدرين والمستوردين وغيرهم من الأطراف الذين تجمعهم علاقة ارتباطيه مع الميناء. -يهدف الميناء وفق هذه العلاقة إلى تعظيم قيمة الأنشطة المقدمة إلى عملائها ومستخدميها، يمكن تعظيم قيمة أنشطة المستخدمين وتعظيم أرباحهم إذا ارتفعت إنتاجية الميناء وانخفضت تكلفة الخدمات المؤداة بها بما يمكنها من تحقيق تميز تنافسي من حيث الجودة والتكلفة<sup>1</sup>.

ثانيا: تحليل بيئة الموانئ البحرية:

#### 1-عناصر القوة والضعف للموانئ البحرية:

تتمثل العوامل التالية وعناصرها مصادر القوة والضعف للموانئ، وتكون هذه العوامل وعناصرها مصدرا لقوة الميناء إذا كانت في صالحه أما إذا كانت في غتَ صالحه فإنها تعتبر مصدرا لضعف الميناء، وتتمثل هذه العناصر فيما يلي:

#### 1-1- الموقع الجغرافي:

\*-قرب الميناء من:الخطوط الرئيسية للملاحة، مراكز الإنتاج /او الاستهلاك.

\*-طول وعمق قناة الاقْتَاب للميناء وعمق مدخله.

\*-الأراضي المتاحة لتوسيع رقعة الميناء.

\*-الأحوال الجو مائية السائدة بمنطقة الميناء ومدى تأثيرها على ما يلي:

\*دخول ومغادرة السفن إلى ومن الميناء.

\*سلامة السفن الموجودة بالميناء.

\*استمرارية عمليات شحن وتفريغ السفن الموجودة بالميناء بدون توقف.

1- بنية ناصر، البحرية التجارية الجزائرية واقع وأفاق ، بحوث بحرية ، سنة 1989 ، ص14.

1-2- توفير وسائل النقل المختلفة بالميناء:<sup>1</sup>

أ- مدى توفر شبكات النقل المختلفة التالية وكفاءة ومعدلات تردد وسائطها على الميناء:

\* الخطوط الملاحية المنتظمة للسفن.

\* النقل البري.

\* السكك الحديدية.

\* النقل النهري.

ب- أسعاراً لأنواع المختلفة للنقل، النقل البحري، النقل البري، النقل النهري.

1-3- خدمات الميناء توفرها وكفاءتها:

• القدرات والإمكانيات المتوفرة للميناء من حيث تعدد نوعيتها وتوفر المعدات المتخصصة لهذه النوعيات وكذلك.

• الأرصفة والمخازن المخصصة لداو طاقاتها السنوية.

• الإمكانية والخبرة في التعامل مع الأحجام المختلفة للسفن والنوعيات المختلفة للبضائع والسلع والنوعية المختلفة.

• لأشكال البضائع.

• مستوى أداء وإنتاجية محطات الشحن والأرصفة والمعدات .

• توفر وكفاءة الخدمات التكميلية والمساعدة للسفن وكذا الخدمات المساعدة الأخرى .

1-4- أسعار خدمات الميناء:

• مستوى قيمة الرسوم والتعريفات المختلفة بالميناء .

• مدى استقرار قيمة الرسوم والتعريفات بالميناء.

• سياسة واستراتيجية التسعير بالميناء.

1- بنية ناصر، المرجع السابق ، ص15.

5-1- قوة العمالة بالميناء:<sup>1</sup>

- مستوى حرفية ومهارة العمالة بالميناء.
- حجم العمالة الفعلية بالميناء بالنسبة لحجم العمالة المطلوبة.
- المناخ الاجتماعي للعمالة.
- الدوافع المحفزة للعمالة.
- مستوى العلاقات العمالية.

6-1- الإدارة بالميناء:

- مدى سيطرة هيئة الميناء على أنشطة وخدمات الميناء المختلفة.
- مستوى التوجيه والإدارة بالميناء.
- مستوى علاقة الإدارة بعملاء الميناء.
- مدى سهولة صناعة القرار بالميناء.
- مدى سهولة الإجراءات بالميناء.

7-1- الاتصالات السلكية واللاسلكية:

- توفر وكفاءة شبكات الاتصال السلكية واللاسلكية والتي تشمل على: الفاكس، أنظمة تبادل البيانات الإلكترونية.

8-1- الموقف المالي:

- مدى توفر التمويل الدالي لتنفيذ مشروعات التطوير والتحديث بالميناء .
- المؤشرات الدالية الأخرى: مثل الفائض والعجز في الميزانية....الخ.

1-8-1- مصادر الفرص المتاحة:

- \*تمثل العوامل التالية وعناصرها فرص متاحة للميناء، والتي يمكن استغلالها لزيادة حصته/نصيبه من السوق الذي يعمل فيه، أو الذي يرغب أن يعمل فيه:

1- حمدي عبد العظيم، اقتصاديات التجارة الدولية، مكتبة زهراء الشرق، الطبعة الأولى، مصر، 1996، ص13.

أولاً: الموانئ المنافسة: خروج احد الموانئ المنافسة من النشاط التنافسي أي من لرال تعامل الموانئ ،فرصة بالنسبة للموانئ الأخرى.

ثانياً: النشاط /الأنشطة التي يعمل فيها الميناء.

● زيادة ونمو النشاط الذي يعمل فيها الميناء .

● ظهور نشاط جديد يمكن أن يعمل فيه الميناء.

ثالثاً: عملاء ومستخدمي الميناء.

● ظهور عملاء جدد يرغبون في العمل في النشاط الذي يعمل فيه الميناء .

● عملاء لموانئ أخرى يرغبون في تغيير الموانئ التي يستخدمونها.

رابعاً: الميناء.

● تطوير أرصفتة ومعدات الميناء.

● إدخال نظام تبادل البيانات الكترونيا في الميناء .

● التسابق نحو وضع سياسات تسعيرية جاذبة جديدة<sup>1</sup>.

1- حمدي عبد العظيم ،المرجع السابق ، ص14.

## خاتمة الفصل:

لقد أدت المؤسسة المينائية إلى تحسين وتطوير التعاملات الاقتصادية المحلية والدولية، وذلك بفضل الجهودات الجبارة التي تبذلها المؤسسة، وهذا من اجل تقوية الاقتصاد الوطني، وجعله يواكب التطور العالمي، خاصة في مجال نقل السلع والبضائع نتيجة لزيادة وارتفاع حجم التبادل التجاري الدولي، لذا تجد المؤسسة نفسها مضطرة على تحديث الهياكل وتكييف طرق عملها بما يتناسب مع متطلبات العصر.

# الفصل الثالث

التبادل التجاري على مستوى المؤسسة

مؤسسة ميناء مستغانم

المبحث الأول: تعريف مؤسسة ميناء مستغانم وهيكلها التنظيمي

المطلب الأول : لمحة تاريخية لمؤسسة ميناء مستغانم و المهام الأساسية لها

#### ❖ لمحة تاريخية لمؤسسة ميناء مستغانم

أنشأت مؤسسة ميناء مستغانم بعد إعادة الهيكلة لقطاع الموانئ في 24 أوت 1982 بموجب المرسوم: 287-82 وبدأت المؤسسة نشاطها ابتداء من نوفمبر 1982 وتحصلت على الخدمات والتجهيزات الخاصة بالديون الوطني للموانئ المنحل ONP وكذلك تلك خاص بالشركة الوطنية للشحن والتفريغ المنحلة أيضا (SONAMA) كما اسند إليها مهام القطر المحولة فيما قبل للشركة الوطنية للملاحة (CMAN). مؤسسة EPM عبارة عن شركة ذات أسهم تخضع إلى القانون التجاري والقانون المدني وتحمل في السجل التجاري رقم 01-0-88 ويبلغ رأس مالها الاجتماعي 500.000.000 دج.

تحصلت مؤسسة ميناء مستغانم منذ 29 فيفري 1989 على استقلالية التسيير من الشركة الجزائرية الأولى التي كانت تتميز بوضعية مالية متوازنة. منذ 1989 تم تحويل مؤسسة ميناء مستغانم من مؤسسة عمومية ذات طابع اجتماعي إلى المؤسسة عمومية ذات طابع اقتصادي.

#### ❖ المهام الأساسية للمؤسسة:

- تسيير الأملاك العمومية والمؤسسة واستغلال وتطوير الميناء.
- احتكار عملية المناولة، نشاطات وعملية الشحن والقيادة وربط السفن.
- القيام بأعمال الصيانة، التهيئة وتجديد البنية الفوقية للميناء .
- القيام بكل عملية تجارية مالية، صناعية، منقولات، عقارات التي لها صلة مباشرة أو غير مباشرة بالهدف الاجتماعي للمؤسسة.<sup>(1)</sup>

1-المرسوم: 287-82 المؤرخ في 17 أوت 1982 الجريدة الرسمية العدد 33.

المطلب الثاني: أهم مصالح المعتمد من طرف مؤسسة وهياكلها<sup>(1)</sup>

#### ✓ الإدارة العامة:

يشرف على الإدارة العامة رئيس مدير عام الذي يعتبر المسير و المسؤول الأولى في المؤسسة بالمساعدة مع مساعدة المدير العام، كما نلاحظ على مستوى الإدارة العامة وجود خليتين هما: خلية المراقبة تقوم بمراقبة كل شيء يحصل في المؤسسة و خلية الدراسات والحسابات.

ومن خلال المخطط العام للمؤسسة يلاحظ أنه مقسمة إلى خمسة مديرات التي بدورها مقسمة إلى دوائر ويتفرع عن الدوائر مصالح وتتفرع منها الخلايا وبالتالي يمكن القول أنه يوجد ترابط دائم ومتواصل بين مختلف مديريات المؤسسة.

#### ✓ مديرية الموارد البشرية و التكوين والوسائل:

والتي بدورها تحتوي على 3 دوائر:

➤ دائرة المستخدمين والتكوين: التي يتفرع منها 3 مصالح وهي

▪ مصلحة المستخدمين والتكوين.

▪ المصلحة الاجتماعية.

▪ مصلحة الرواتب.

➤ دائرة الشؤون الاجتماعية والثقافية: و التي تنقسم إلى مصلحتين هي:

▪ مصلحة النشاط الثقافي والرياضي.

▪ مصلحة المستندات الاجتماعية.

➤ دائرة الأعمال العامة: وتحتوي على 3 مصالح هي:

▪ مصلحة الوسائل العامة وتتدخل المصلحة في حالة شراء سلعة ما ويشرف عليها رئيس المصلحة

والعون الإداري.

▪ مصلحة تسيير المخازن تتكفل المصلحة بكل العمليات بالمخزن ويشرف على المصلحة رئيس المصلحة

والمسير بالإضافة إلى أمين المخزن.

1-وثائق مقدمة من طرف مؤسسة ميناء مستغانم. مصلحة الوسائل العامة.

■ مصلحة التموين تهتم هذه المصلحة بكل موردي المؤسسة و يشرف عليها رئيس المصلحة وعونين أو أكثر مكلفين بالشراء.

✓ مديرية الاستثمارات والتجارة:<sup>(1)</sup>

وتعتبر رأس المؤسسة تحتوي على دائرتين هما:

➤ دائرة التجارة: وتحتوي على مصلحتين:

■ مصلحة الفواتير وعقارات البناء.

■ مصلحة الإحصاء.

➤ دائرة الشحن والتفريغ: وتحتوي على مصلحتين هما:

■ مصلحة المخازن تقوم بعملية التخزين تحت إشراف رئيس المصلحة والمكلفين بالمخازن.

■ مصلحة الشحن والتفريغ.

وتضم أيضا 3 خلايا وهي: خلية التسويق، خلية الدراسات والتهيئة، و خلية الدراسات القانونية.

✓ مديرية الأشغال والصيانة:

وتحتوي على دائرتين هما:

➤ دائرة الصيانة: وتحتوي على مصلحتين:

■ مصلحة الأدوات والعتاد.

■ مصلحة الصيانة.

➤ دائرة الأشغال: وتحتوي على مصلحة واحدة هي:

■ مصلحة الأشغال والنظافة.

✓ مديرية قيادة الميناء:

وتنقسم إلى دائرتين هما:

➤ دائرة الشرطة والأمن: وتشكل من فرقتين هما:

■ فرقة حراسة الميناء والأمن.

1-وثائق مقدمة من طرف مؤسسة ميناء مستغانم. مصلحة الوسائل العامة.

▪ ضباط الميناء.

➤ دائرة الملاحة: وتحتوي على محطتين هما:

▪ محطة إدارة المركب والربط.

▪ محطة الجروالدفن التي تقوم بتقييد الباخرة.

✓ مديرية المالية والمحاسبية:

هي أساس المؤسسة حيث أنها تجمع ما بين كل المديريات وتتفرع إلى دائرتين هما:

➤ دائرة المحاسبة العامة: وتحتوي على مصلحتين هما:

▪ مصلحة المحاسبة العامة.

▪ مصلحة المحاسبة التحليلية.

➤ دائرة المالية: وتحتوي على مصلحتين هما:

▪ مصلحة المالية.

▪ مصلحة المقبوضات.<sup>(1)</sup>

❖ هياكل المؤسسة:

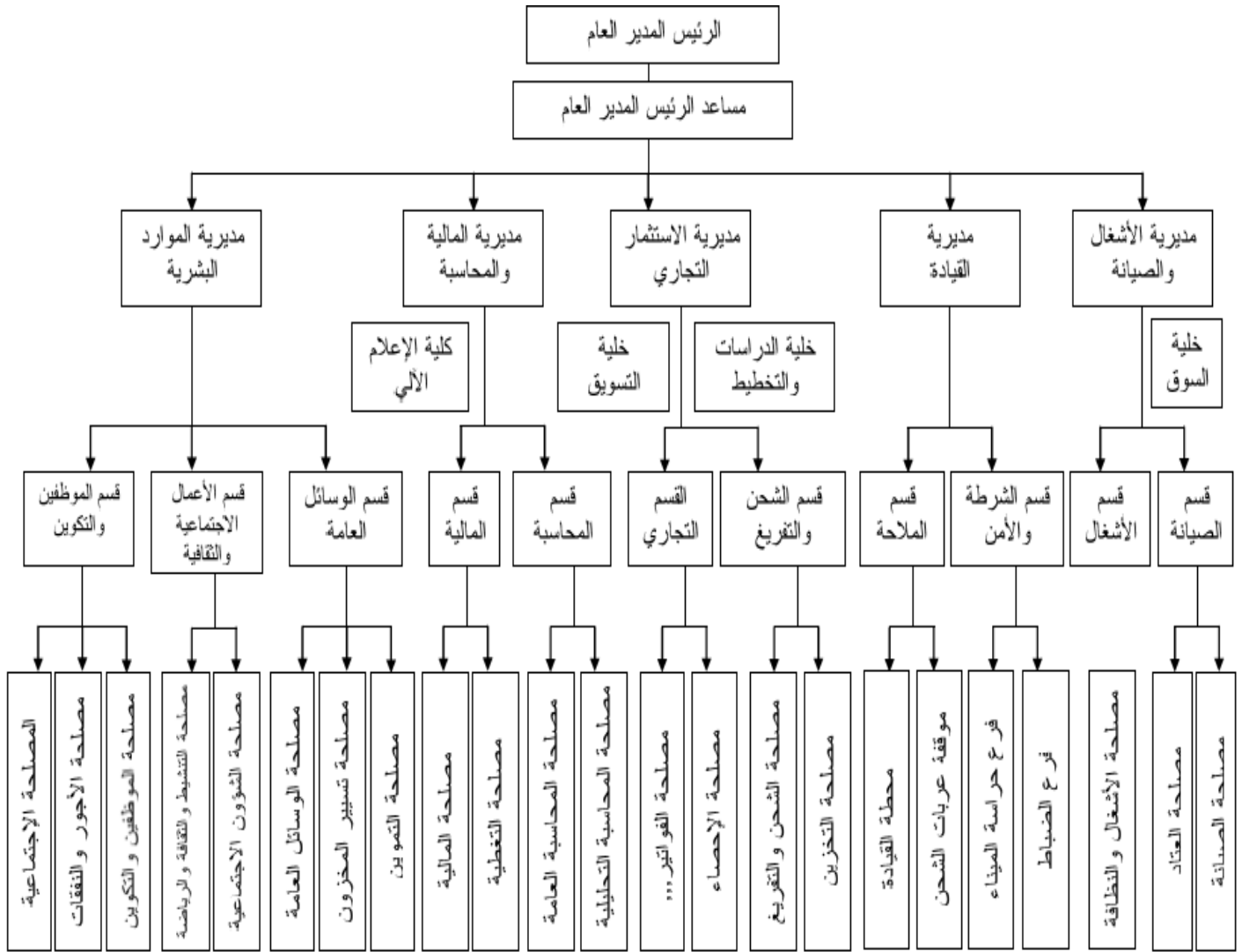
إن التقسيم الإداري والوظيفي للمديريات والدوائر والمصالح والخلايا يساعد في التواصل بينها ويؤدي أيضا إلى

حسن سير العمل فالهيكل التنظيمي والوظيفي لأي مؤسسة يساعدنا في معرفة مدى الترابط والتكامل بين الوظائف

والأقسام ويظهر لنا الاستراتيجية المتبعة في تسيير المؤسسة. ممثل في الشكل التالي:

1- وثائق مقدمة من طرف مؤسسة ميناء مستغانم. مصلحة الوسائل العامة.

الشكل رقم 01-III: الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء مستغانم (1)



مصدر: وثائق مقدمة من طرف مؤسسة ميناء مستغانم مصلحة الوسائل العامة.

المطلب الثالث: دور المؤسسة ومسؤوليتها<sup>(1)</sup>

- ضمان متابعة النشاطات المالية المناسبة.
- تحديد سياسة التمويل في المؤسسة وتطوير مخططاتها.
- مفاوضة شروط التمويل والتسديد.
- متابعة ارتباط ومراقبة تنفيذ مخطط الاستثمارات.
- إعداد مخطط الخزينة وتسيير الميزانية السنوية ومتابعة تطبيقها.
- المسؤولية على توحيد الميزانيات.
- متابعة المحاسبة على مستوى مركبات الأعمال داخل الميناء.
- تحليل الحسابات الاستغلالية والميزانية.
- تنفيذ المراقبة
- مساعدة ونصح المركبات من أجل التحكم الجيد في المحاسبة.
- السهر على احترام القوانين والتنظيم المكلف بالوظيفة.
- السهر على تطبيق النصوص الجبائية والمالية والمحاسبية.

1- وثائق مقدمة من طرف مؤسسة ميناء مستغانم. مصلحة الوسائل العامة.

المبحث الثاني: دراسة عملية النقل واللوجستيك في مؤسسة ميناء مستغانم<sup>(1)</sup>

المطلب الأول: استقبال السفينة و التسهيلات المينائية

تتمثل إجراءات استقبال السفينة والتسهيلات المينائية المقدمة فيما يلي:

#### 1-استقبال السفينة:

يقو مجهز السفينة أو ممثله الريان بتقديم المعلومات التقنية الخاصة بالسفينة والبضاعة للوسيط البحري في 72 ساعة على الأكثر، أي خلال 3 أيام قبل وصول السفينة إلى الميناء، عن طريق الفاكس أو الراديو لضمان أحسن استقبال للسفينة في أحسن الظروف.

في حالة عدم تقديم كل المعلومات حول السفينة ومحتوياتها، فلا يسمح لها بدخول الميناء حتى وإن كانت في عرض البحر.

و تتمثل المعلومات التقنية الخاصة بالسفينة و البضاعة فيما يلي:

أ-طول، عمق، عرض وراية السفينة.

ب -طبيعة وزن البضاعة، الوزن الإضافي الإجمالي، وميناء الشحن، وهذا لغرض تحديد الحقوق مقابل الخدمة التي تقدمها مديرية القيادة للسفينة.

#### 2-شروط رسو السفينة:

تتلخص شرط رسو السفينة فيما يلي:

أ-يجب على كل سفينة أن تكون مرفقة بجهاز تأمين السفينة، يعرف بجهاز الحماية، وهي مكلفة بالتعويضات نتيجة لإحداث ضرر بمرافق الميناء.

ب-يجب إحضار الوثائق الضرورية للسفينة منها:

-بطاقة تعريف السفينة تحتوي على اسم السفينة، رقم تسلسلها، اسم صاحب السفينة أو ككيلو، حمولة السفينة...الخ.

-الفاتورة التجارية التي تنص على قيمة البضاعة، نوع البضاعة وكميتها...الخ.

-وثيقة تسمى connaissance تنص على كل البضاعة الموجودة على متن السفينة(نسخة أصلية).

1- وثائق مقدمة من طرف مؤسسة ميناء مستغانم. مصلحة الوسائل العامة.

- وثيقة Carco manifeste هي وثيقة خاصة بالبضاعة تسمح لوكيل السفينة بتمريرها إلى الجمارك لتمكينها من الاستفادة من رخصة تفرغ البضاعة في الميناء المنصوص عليه في العقد.
- وثيقة Carco plan وهي وثيقة شحن تستعمل من طرف مستخدمين مؤهلين للتفرغ، تنص هذه الوثيقة على حجم البضاعة، كيفية وضعها على متن السفينة.
- وثيقة mates receipt تنص هذه الوثيقة على الخسائر الناتجة عن عملية الشحن، أو وجود امتياز أم أن البضاعة لم تتضرر وهي جاهزة للتفرغ.
- على أساس المعلومات المقدمة يقوم الوسيط البحري بإعداد الفاتورة المبدئية، والتي تتضمن الأسعار ومصاريف العمليات المقدمة من طرف مديرية القيادة والتي من أهمها:
- 1- القيادة والإرشاد: أم قيادة السفينة من بوابة الميناء إلى الرصيف المخصص للسفينة، تؤمّنه مديرية قيادة الميناء بثلاثة سفن قيادة وزورقي إرساء 24 سا/24 سا.
  - 2-القطر: يتمثل في دفع أو جر السفينة عن طريق سفن القطر، وهي ذات قوات مختلفة تتغير حسب وزن السفينة، وذلك من أجل توقيفها في مركز الرصيف.
  - 3- الأسطوانات مطاطية المطاطية: وهي عبارة عن عجلات تمنع السفينة من الاحتكاك بالرصيف.
  - 4- ربط السفينة: وهي عملية شد السفينة بحبال موصولة من السفينة إلى رصيف الميناء لمنع ارتجالها.
  - 5-ألعاب التصريح بالحمولة.
  - 6-حقوق الترففة.
  - 7-مصاريف تأدية الخدمات: والتي تتمثل في:
    - أ-الحمولات والتسبيقات التي تقدم للربان، وكذلك المصاريف الناتجة عن استعمال الهاتف أو الفاكس.
    - ب-مصاريف تزود السفينة بالوقود والمياه الصالحة للشرب.
    - ج-المصاريف الناتجة عن القيام بالفحوصات الطبية لطاقم السفينة<sup>(1)</sup>.
  - 8-الحراسة: تكون حراسة السفينة إجبارية إذا كانت تحمل بضائع خطيرة، أما بالنسبة للسفن الأخرى فحراستها اختيارية، تكون بطلب من ربان و وكيل السفينة المجهز أو ممثله.

1- وثائق مقدمة من طرف مؤسسة ميناء مستغانم. مصلحة الوسائل العامة.

وفي إطار التعامل مع السفينة يقوم الوكيل البحري بإرسال عون إلى السفينة، وذلك لتلبية جميع طلبات الريان في إطار ما هو متفق عليه في العقود.

إن الفاتورة المبدئية مقدرة بالعملة الصعبة (الدولار الأمريكي) وتكون غير نهائية، وقابلة لأن تكوف موضوع التفاوض بين المجهز ومديرية قيادة الميناء. يسدد المجهزون الأجانب مبلغ الفاتورة في حالة قبولها بالدولار الأمريكي، بالدينار الجزائري من طرف المجهزين الجزائريين، وذلك بعد تحويل قيمة الفاتورة طبقا لمعدل سعر الصرف (دولار/دينار) اليومي بإشعار من طرف البنك المركزي لمؤسسة ميناء مستغانم، وأجل التسديد لا يتجاوز 30 يوما التي تلي استقبال الفاتورة.

كما أن الفاتورة المبدئية ترسل إلى الريان، فإذا تمت الموافقة عليها من طرف المجهز أو الريان يتم إجراء اجتماع يجمع كل من الوسيط البحري، الذي تم اختياره لتأدية الخدمة لصالح مجهزة السفينة، ومقاول الشحن والتفريغ، أي مؤسسة ميناء مستغانم ومديرية القيادة قصد التحضير الجيد لاستقبال السفينة في أحسن الظروف، ويتم تجديد الموافقة على الفاتورة المبدئية على أساس تقدير وقت الوصول الذي يبعثه الريان للوسيط.

و يضم هذا الاجتماع لجنة تنظيم السفن على مسؤول مديرية القيادة كل يوم، واللجنة بدورها تضم:

- ممثل عن مؤسسة الشحن والتفريغ يعمل على إعطاء رأيه حول تنظيم عملية التفريغ والوسائل المادية والبشرية المستعملة لهذا الغرض.

- ممثل عن الجمارك.

- ممثل عن شرطة الجمارك.

- ممثل عن الوسيط البحري والذي يقوم بإحضار الوثيقة التي تحتوي على الخصائص التقنية للسفينة ونوعية وطبيعة ووزن البضاعة<sup>(1)</sup>.

- ممثل عن الدائرة التجارية مهمته إحضار وثائق تثبت حالة التوازن.

1- وثائق مقدمة من طرف مؤسسة ميناء مستغانم. مصلحة الوسائل العامة.

و يتم خلال هذا الاجتماع تحديد الرصيف الذي سوف ترسو فيه السفينة وذلك بمراعاة طول، عرض وعمق السفينة، وكذلك الآلات التي سوف تستخدم في عملية التفريغ كذلك تبعا لنوعية البضاعة وحجمها وعدد السفن القاطرة التي سوف تستخدم في جر السفينة.

عند رسو السفينة بالميناء يجب على ربان السفينة أو ممثله القانوني، أي وكيل السفينة والحمولة أن يكون على استعداد لتقديم الوثائق التالية لإدارة الجمارك، وذلك لتمكينها من ممارسة مراقبتها: <sup>(1)</sup>

-يومية السفينة.

-بيان الحمولة ويكون على شكل تصريح يتضمن البيانات الضرورية للتعرف على وزن الطرود وعددها وعلامتها وأرقامها ونوع البضاعة وزنها الإجمالي ومكان شحنها، ويجب أن يكون بيان الحمولة موقعا من طرف ربان السفينة، كما يجب على ربان السفينة أو على ممثله القانوني أن يقدم ما يلي إلى مكتب الجمارك خلال 24 ساعة التي تلي وصول السفينة إلى الميناء.

-بيان الحمولة من مؤمن السفينة وأمتعة البحارة كسلعهم.

-بيان الحمولة المعدة للتفريغ في الإقليم الجمركي.

-كل الوثائق الأخرى التي تطلب من طرف الإدارة والتي هي ضرورية لتنفيذ مهامها.

للإشارة يجب تقديم الحمولة حتى إن كانت السفينة فارغة، ويوزع هذا البيان على ثلاث متعاملين هم:

-نسخة لمؤسسة الشحن والتفريغ.

-نسخة لوكيل السفينة والحمولة.

-نسخة لإدارة الجمارك.

#### المطلب الثاني: عمليتي الشحن والتفريغ عند وصول السفينة

إن البضاعة المستوردة عند وصولها إلى الميناء يكون هناك أشخاص ينتظرون وصولها، ومثال عن ذلك بميناء مستغانم نجد المؤسسات الوكلاء الآتية MTA، GEMAI، NASHCO، إذ يعتبرون بمثابة أمين الحمولة و وكيل عن المرسل إليه، فيقومون بإجراءات التفريغ ودفع أجرة النقل، ثم تسليمها للمرسل إليه بحيث يقوم الوكيل بتفقد البضاعة من حيث الشكل، عدد الطرود، الوزن، الكمية، وهذا ليرى إذا كانت مطابقة للبيانات الواردة في

1- وثائق مقدمة من طرف مؤسسة ميناء مستغانم. مصلحة الوسائل العامة.

سند الشحن، كما أنه يقوم بالمحافظة على البضاعة بعد تفريغها، وحراستها حتى تدخل في حيازة المرسل إليه (الموكل)، فإذا اكتشف تلفا أو عيبا في البضاعة عند تسلمها وجب عليه أن يشعر المرسل إليه بحالة البضاعة لرفع دعوى في الآجال المحددة قانونيا، ويستحق وكيل الحمولة اجرا عن وكالته يكون محددًا بنسبة مئوية من وزن وطبيعة البضاعة.

توزع الوسائل المستعملة في التفريغ وذلك حسب نوعية وطبيعة السلع، وقبل البدء في عملية التفريغ يقوم رئيس المخزن بمراقبة البضائع المستوردة، ويتعرف على مدى مطابقتها للعقد ومواصفات التصريح بالبضائع أم يقوم بمقارنة البضاعة مع البيانات الموجودة على بيان الحمولة، يتم بعد ذلك التفريغ برقابة جمركية مع مراعاة نوعية وحجم البضائع المنزلة، ويتم تفريغ البضاعة حسب 3 حالات:

الحالة الأولى: وضع البضاعة على العربة الناقلة مثل عملية تفريغ السكر، ومختلف البضائع التي يمكن جمعها في أكياس.

الحالة الثانية: وضع البضاعة على الرصيف مثل: المواد الحديدية، آلات التجهيز... الخ.

الحالة الثالثة: وضع البضاعة في المخازن مباشرة، وهذا يعتمد على وجود المنشآت المتخصصة، مثل مخزن الحبوب حيث يتم ضخ الحبوب مباشرة من السفينة، أما فيما يخص المواد سريعة التلف فلها الأفضلية في التوجه إلى نقاط التخزين وإلى نقاط بيعها خارج الميناء وهذا لتفادي الخسائر التي يتحملها المستورد في إطار الإجراءات الجمركية، أما بالنسبة للبضائع التي تتعرض للخسارة نتيجة لتواجدها في الميناء لمدة أطول، فإن المستورد والذي يتحمل الخسارة<sup>(1)</sup>.

أما فيما يخص عملية الشحن فإنها تتم بواسطة الصناديق بوضع البضائع عليها، ثم تحمل إلى جانب السفينة حيث تقوم روافع السفينة أو روافع الرصيف أو بواسطة طرق أخرى تتناسب مع طبيعة البضاعة كاستعمال الأنابيب في حالة شحن البضائع السائلة، أو المصاعد في حالة شحن الفحم، أو صب البضاعة مباشرة بواسطة أقماع خاصة في حالة شحن الحبوب أو الدحرجة في حالة شحن الوحدات المتحركة كالصهاريج، وقد تطورت عملية الشحن مع تطور نظام النقل بالسفن، حيث أصبحت هناك سفن مجهزة للنقل بالحاويات لأنواع كثيرة من البضائع بهدف تخفيض نفقات النقل، بدا في ذلك التغليف، الشحن وتقليص مدة الرحلة باختصار الوقت

1- وثائق مقدمة من طرف مؤسسة ميناء مستغانم. مصلحة الوسائل العامة.

المخصص لعمليات الشحن والتفريغ وقد يتطلب ذلك تجهيز أرصفة مخصصة ومجهزة بأوناش لشحن الحاويات على ظهر السفينة.

أما فيما يخص الإجراءات المتبعة في عملية الشحن، فيقوم الشاحن بتقديم وثيقة تسمى بيان الشحن، يذكر فيها نوع البضاعة التي ستشحن، كميتها، ذاتيتها، وبعد أن يطلع الناقل أو وكيله ويتأكد من تطابق البيانات مع البضاعة يسلم له الإذن بالشحن، والذي يسمح له بوضع البضاعة على ظهر السفينة.

المطلب الثالث: وسائل الشحن والتفريغ في مؤسسة ميناء مستغانم:<sup>(1)</sup>

الجدول رقم 01-III : وسائل الشحن والتفريغ

سعتها بطن	عددتها	نوع آلة الشحن والتفريغ
250	1	رافعة Crue TEREX/DEMAG
50	2	آلة رافعة Crues (LIEBHERR)
45	4	رافعة الحاويات Super (STACHERS)
63/	2	رافعة كهربائية Crues électriques (CAILLARD)
8/15	2	رافعة كهربائية Crues électriques ENCC
-	1	آلة شحن والحفر الخلفي Pelle rétrochargeuse (KOMATSU)
-	2	آلة شحن والحفر الخلفي Pelle rétrochargeuse (CASE)
-	1	آلة الشحن mini chargeur (NEW HOLLAND)
1.5/32	56	آلة شوكية Chariots élévateurs
35	1	Tracteur (Ro/Ro) SISU جرار
45	2	Tracteur (Ro/Ro) FERRARI جرار
سا/140	1	مضخة الحبوب Pompe a grains VIGAN
180/سا	1	مضخة الحبوب Pompe a grains NEUERO
-	43	ملحقات آلة الشحن والتفريغ

المرجع: وثائق داخلية من الميناء مصلحة الشحن والتفريغ

المبحث الثالث: المشاكل، التحديات والمشاريع المستقبلية بميناء مستغانم

ركزت الجزائر استثماراتها في الموانئ النفطية، وهي موانئ متخصصة لا تخدم إلا قطاعا محددا من اقتصاد الدولة، أما باقي الموانئ التجارية، بدا فيها ميناء مستغانم بقيت تشكو من تأخر كبير، وتعاني من مشاكل وتحديات عدة.

المطلب الأول: التحديات التي تواجه الميناء و انعكاساتها السلبية<sup>(1)</sup>

تتلخص تحديات الميناء وانعكاساتها السلبية فيما يلي:

#### 1- تحديات التي تواجه الميناء:

أ- محدودية عمق الأرصفة ب 8.22م.

ب -عد كفاية طول الأرصفة كمساحة العبور كالتخزين.

ج -غياب مرأب الحريق المخصص لمعالجة المواد الخطيرة (مسجل في المخطط التنموي 2010-2014).

د -مشكل التزاوج بين النشاط التجاري كالصيد البحري (157 زورق صيد حيث 43 منها من خارج الولاية) مما

أدل إلي تعطيل أربعة (04) محطات إرساء من جملة عشرة (10).

2-انعكاساتها السلبية:

أ -طول المكوث المؤدي أحيانا إلى مهل إضافية للشحن والتفريغ.

ب -تخفيف حمولة السفن الضخمة في الموانئ الأخرى مما يؤدي إلى تعريفات شحن (surcoûts) إضافية.

ج -صعوبات على مستول التخزين مسؤولة على توليد تعريفات إضافية للشحن والنقل.

د -اختناق مينائي ناجم عن التزاوج بين الأنشطة التجارية وأنشطة الصيد البحري.

المطلب الثاني: مشاكل ميناء مستغانم

تتمثل مشاكل ميناء مستغانم فيما يلي:

#### 1- ميناء من الجيل الأول:

إن ميناء مستغانم قديم من الجيل الأول، وبالتالي فهو لا يمثل إلا نقاط انقطاع الحمولة، تنتهي عنده حمولة

المواد المعدة للشحن أو التفريغ.

1- وثائق مقدمة من طرف مؤسسة ميناء مستغانم. مصلحة الوسائل العامة.

ولقد اكتفت السلطات العمومية في الجزائر بتسيير هذا الإرث الذي يعود إلى الفترة الاستعمارية، دون إدخال أية تعديلات عليها، أو على بنيتها التي تتكون بشكل عام من أحواض صغيرة وضيقة، ومخازن قريبة من بعضها، وأرصعة تفصل بينها حواجز ضيقة، وإذا لم تكن هذه المواصفات تطرح أية مشاكل في الماضي بالنسبة لخدمة المبادلات عندما كانت السفن أصغر، وطريقة شحن البضائع أبسط، فإنها اليوم لم تعد تتماشى والمتطلبات المستجدة والناجمة عن التطور الكبير الذي شهده مجال النقل البحري. فالسفن أصبحت أكبر وبمواصفات عالمية محددة، وهذا ما حتم على المتعاملين مع الموانئ الجزائرية استخدام السفن الصغيرة (60% منها تتراوح حمولتها بين 2000 و10000 طن وزن ثقيل). وهي بالتالي سفن غير اقتصادية، إذ أنها تحول دون استفادة المصدرين الجزائريين من الفرص التي تقدمها موانئ الشحن، حيث تفرض عليهم أسعار شحن مرتفعة. أما بالنسبة للعمق النظري في ميناء مستغانم، فإنو يتقلص باستمرار بسبب تكديس الطمي والرمال نتيجة لعدم تعرض لعمليات التطهير الكسح لمدة طويلة، مما يؤثر على عملية رسو السفن به. وقد تضطر السفن الكبيرة، والتي لا تتمكن من الرسو في ميناء مستغانم بسبب صغر الغاطس، إلى أن تحول وجهتها نحو موانئ أخرى، حيث تفرغ جزءا من حمولتها من أجل تخفيف الوزن قبل أن تعود إلى الميناء الأصلي. مع ما يترتب على ذلك من مشاكل (وقت وعمل وتكاليف إضافية).

## 2-نقص في التجهيزات والآليات:

يعاني الميناء من جهة أخرى من نقص كبير في الآليات الثقيلة، إذ أن ميناء الجزائر هو الوحيد الذي يتوفر على رافعة ذاتية الحركة قوتها 300 طن<sup>(1)</sup>.

ومع أن الجزائر تصنف ضمن أكبر الدول المستوردة للحبوب (الخامسة عالميا) ، إذ تستورد ما يقارب 6 مليون طن سنويا، فإن ميناء الجزائر العاصمة هو الوحيد الذي يشمل أكبر مركز خاص بالحبوب سعته 30000 طن، والذي يعتبر غير كاف، وهذا ما يضطر السفن الناقلة للحبوب إلى الانتظار مدة تتعدّل المقاييس المعمول بها دوليا (تفوق مدة التوقف في الميناء 16 يوما)، و يفرض من جهة أخرى على المكلفين بالنقل تعبئة الحبوب في أكياس، وهي عملية مكلفة إذا ما قورنت بترك الحبوب على شكل بضائع صب ناهيك عن استعمال وسائل تقليدية في عملية التخزين، وكذلك تفريغ الحبوب، مما يؤدي إلى ضياع كميات معتبرة منها.

1- وثائق مقدمة من طرف مؤسسة ميناء مستغانم. مصلحة الوسائل العامة.

3- التأخر في عملية تداول الحاويات:<sup>(1)</sup>

لقد أصبح التوجه لاستعمال الحاويات في نقل البضائع عاما، وما فتئت معدلات النقل بالحاويات ترتفع بشكل كبير ومتسارع ويحاول ميناء مستغانم تطوير هذه العملية. ومع ذلك يمكن القول أن ميناء مستغانم لازال يسجل تأخرا واضحا في هذا المجال على اعتبار أن المعدل العالمي لتداول الحاويات يصل إلى 62% ويتم العمل في هذا المجال على توفير مساحات إضافية تستعمل كمحطات الحاويات.

## 4- انخفاض معدل أداء الميناء:

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

## 5- طول الإجراءات الإدارية:

والتي تتمثل في الإجراءات المتعلقة بتفريغ البضائع تحديدا، وما يتبعها من إجراءات الحجز الزراعي فالحجز البيطري، ثم إجراءات الرسوم الجمركية... إلخ.

## 6- اختناق الميناء:

لعل من بين الأسباب الرئيسية التي تزيد من حدة اختناق الميناء وتكدس البضائع به ما يلي:  
عدم وجود خطة منسقة لتوقيت الاستيراد لدل بعض الهيئات المستوردة، مما يؤدي إلى وصول كميات كبيرة من السلع والمعدات المستوردة من طرف هيئات مختلفة في وقت واحد. أو عندما يرتفع معدل استيراد مادة معينة بسبب انخفاض أسعارها في الأسواق العالمية. مما يؤدي إلى بقاء السفن تنتظر دورها في عرض البحر لدخول الميناء، والذي يكلف الخزينة العمومية ما بين 5000-20000 د ولار في اليوم.

## المطلب الثالث: المشاريع المستقبلية.

تتلخص المشاريع المستقبلية لمؤسسة ميناء مستغانم فيما يلي:

## 1- مشروع إنشاء الحوض الثالث:

من أجل مواجهة معوقات الميناء من جهة، ونظرا للنمو المتسارع للتبادل التجاري على مستوى الميناء من جهة أخرى، أصبحت تنمية الميناء وتطويره بإنشاء الحوض الثالث واقعا حتميا من أجل مواجهة العجز المتوقع للقدرات المينائية في المستقبل القريب. يسمح هذا المشروع فيما يلي:

1- وثائق مقدمة من طرف مؤسسة ميناء مستغانم. مصلحة الوسائل العامة.

- تجارة البضائع المختلفة: أكثر من 900 ألف طن سنويا.
- تجارة الحبوب: أكثر من مليون طن سنويا.
- بذارة الحاكيات: حوالي 400 ألف حاكية سنويا.
- تجارة الوحدات المتحركة 600: ألف كحدة سنويا.
- تجارة المسافرين: عددا مهما من المسافرين وهذا في أعقاب إنشاء محطة بحرية للمسافرين.
- كما سيسمح هذا المشروع بتوفير عدد مهم من مناصب الشغل المباشرة وغير المباشرة.

## 2-مشروع محطة بحرية:<sup>(1)</sup>

أصبح إنشاء محطة بحرية للمسافرين من أهم انشغالات الميناء، وكذا السلطات المحلية والمركزية حيث أجريت عدة لقاءات ودراسات تناولت هذا الموضوع.

أنجزت أول دراسة للمشروع في سنة 2004 من طرف مختبر الدراسات البحرية LEM، والتي خلصت إلى إمكانية تجسيد فكرة المحطة البحرية.

عدة شركات نقل بحري للمسافرين أبدت اهتمامها بفتح خطوط بحرية بين ميناء مستغانم وجنوب إسبانيا و(أو) جنوب فرنسا، وسيشرع في إنجازه فور ترحيل قوارب الصيد البحري نحو مينائي الصيد: صلامندر وسيدي لخضر.

## 3-مشروع مرأب الحريق:

هو مركز لعبور المواد الخطيرة يسمح بمعالجة:

-المواد السائلة القابلة للاحتراق.

-المواد الصلبة القابلة للاحتراق.

-المواد المحترقة(الملهبة).

-المواد السامة.

-المواد المذيبة(الأكلة).

-مواد خطيرة أخرى.

4-المراقبة عن بعد (télésurveillance VTMISS): هو نظام متكامل لمراقبة وتأمين الحركة البحرية كما يساعد على تبادل المعلومات المرقمنة وحماية مداخل الميناء والمنشآت والمناطق الحساسة عن طريق مراقبتها عن بعد.

1- وثائق مقدمة من طرف مؤسسة ميناء مستغانم. مصلحة الوسائل العامة.

## خلاصة الفصل:

نستخلص من خلال الدراسة الميدانية لمؤسسة ميناء مستغانم أنه يجب العمل بجد من أجل تجاوز التحديات والعقبات التي تحول دون تطوير النقل البحري داخل الميناء، والتي تعددت بين محدودية عمق الأرصفة، عدم كفاية طول الأرصفة ومساحة العبور والتخزين، غياب مرأب الحريق المخصص لمعالجة المواد الخطيرة ( مسجل في المخطط التنموي 2010-2014 ) ، مشكل التزاوج بتُ النشاط التجاري الصيد البحري زورق صيد حيث 43 منها من خارج الولاية ) مما أدى إلى تعطيل أربعة (04) محطات إرساء من جملة عشرة كون ميناء مستغانم ميناء من الجيل الأول، نقص في التجهيزات والآليات، التأخر في عملية تداول الحاويات انخفاض معدل أداء الميناء، طول الإجراءات الإدارية.

خاتمة

## خاتمة:

ترتبط الموانئ البحرية بتجارة السلع والبضائع منذ القدم ارتباطا وثيقا، وذلك يرجع إلى ما يتمتع به من عرض الخصائص الجيد والتي يتمثل أهمها في المقدرة العالية على آلاف الأطنان من البضائع خلال الرحلة الواحدة وبذلك تتوزع التكاليف على عدد كبير من الوحدات المنقولة إذ تصل تقديرات مساهمة النقل البحري في تجارة البضائع إلى حوالي 80% أو أكثر كما يعد نشاطا توزيعا نظرا لدوره الأساسي في عملية التبادل التجاري والتوزيع محليا وإقليميا وعالميا.

وبالنظر إلى طبيعة العمل في الموانئ يتضح أن اللوائح المنظمة لعمليات التشغيل متعددة نظرا لتعدد الجهات الحكومية العاملة بالميناء والتي لذا تأثير مباشر على أساليب العمل بالموانئ وتبعاً لذلك فإنه ينبغي أن تهتم لذلك الجهات في تطوير أنظمتها جنباً إلى جنب مع الموانئ بهدف جذب التجارة وانساب البضائع.

ازدادت أهمية الاستثمار في السنوات الأخيرة حيث بدأت الأعمال التجارية ترتبط بالمشاريع الاستثمارية ومدى تحقيق ربحيتها، وبوريفة متكاملة، بمعنى التفكير في المنتجات والخدمات التي تعمل على تعزيز عمليات التبادل التجاري بين الدول، لذلك تسعى المؤسسات الاقتصادية إلى الاختيار من بين مجموعة من البدائل، ولذلك فإن

القرار يجب أن ينطلق من أحكام ومبادئ التخطيط وسلامته وكذا دراسة مدى جودته حيث يتمحور عادة حول ثلاثة مجالات رئيسية وهي الجدوى الأولية، والجدوى التفصيلية، والجدوى الفنية، وتعد الجدوى التفصيلية بمثابة النتيجة.

قامت المؤسسات الوطنية والإقليمية بالاستثمار في الموانئ البحرية، هذا لتفادي لمختلف التحديات والمشاكل التي تواجه الميناء مثل طول المكوث للسفن بالميناء وكذا ارتفاع تكاليف الشحن والتفريغ. لمواجهة هذه الانعكاسات قامت مؤسسة ميناء مستغانم بإنشاء الحوض الثالث من اجل مواجهة العجز المتوقع وتسريع عمليات التبادل.

بالنظر إلى الفرضيات الموضوعية سابقا وبالاعتماد على الدراسة المبدئية التي أجريت بمؤسسة ميناء مستغانم

يمكن أن نستنتج أن:

-إن الاستثمار بالموانئ البحرية يعمل على زيادة التبادلات التجارية.

-لابد من رفع كفاءة الموانئ.

-العمل على القيام بمشاريع استثمارية ترفع من مستوى التبادلات التجارية.

# قائمة المراجع

قائمة المراجع

1-الكتب

1. أحمد سليمان المشوخي، اقتصاديات النقل والمواصلات ، دار الفكر العربي ، سنة 2003.
2. أحمد عبد المنصف، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية ،مصر، ط1، 2002.
3. بنية ناصر، البحرية التجارية الجزائرية واقع وآفاق ، بحوث بحرية ، سنة 1989 .
4. حمدي عبد العظيم ،اقتصاديات التجارة الدولية ،مكتبة زهراء الشرق، الطبعة الأولى، مصر ، 1996 .
5. رشاد العصار، التجارة الخارجية ،دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، ط 1 ،عمان ،الأردن، 2000 .
6. سامي عفيفي حاتم، الاتجاهات الحديثة في الاقتصاد الدولي والتجارة الدولية، قضايا المعاصرة في التجارة الدولية، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، الطبعة الثانية، 2005.
7. عبد العزيز عبد الرحيم سليمان، التبادل التجاري، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ط1، 2004.
8. علي عبد اللا، وآخرون، إدارة وتشغيل الموانئ، مكتبة الإشعاع الفنية، مصر، ط1، 2000.
9. كارلين أولولين ، اقتصاديات النقل البحري ، ترجمة مختار السويفي ، ط 2 ، سنة 1979.
10. محمد الصيرفي ،الاستراتيجيات التسويقية للموانئ وشركات النقل البحري، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، مصر، سنة 2009.

2-رسائل ومذكرات

حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادي، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، دفعة 2008.

3-وثائق داخلية للمؤسسة:

1- وثائق مقدمة من طرف مؤسسة ميناء مستغانم. مصلحة الوسائل العامة.

4-المراسيم والأوامر:

- 1-الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية رقم 33.
- 2- المرسوم: 82-287 المؤرخ في 17 أوت 1982 الجريدة الرسمية العدد 33.

الملخص :

تهدف هذه الدراسة إلى إبراز ما يلي:  
تعريف الموانئ البحرية بالإضافة إلى تحديد أهم التصنيفات، وكذا معرفة الاستثمار في هذه المؤسسات  
وكذا  
أثره على الحركة التجارية بالمؤسسة، وهذا كلو من خلال الدراسة الميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم.  
خلصت هذه الدراسة فيما يلي:

وبالنظر إلى طبيعة العمل في الموانئ يتضح أن اللوائح المنظمة لعمليات التشغيل متعددة نظرا  
لتعدد الجهات الحكومية العاملة بالميناء والتي لذا تأثير مباشر على أساليب العمل بالموانئ وتبعاً لذلك  
فإنه ينبغي أن تهتم لذلك الجهات في تطوير أنظمتها جنباً إلى جنب مع الموانئ بهدف جذب التجارة وانساب  
البضائع.

ازدادت أهمية الاستثمار في السنوات الأخيرة حيث بدأت الأعمال التجارية ترتبط بالمشاريع  
الاستثمارية ومدى تحقيق ربحيتها، وبطريقة متكاملة، بمعنى التفكير في المنتجات والخدمات التي تعمل  
على تعزيز عمليات التبادل التجاري بين الدول، لذلك تسعى المؤسسات الاقتصادية إلى الاختيار من بين  
مجموعة من البدائل، ولذلك فإن القرار يجب أن ينطلق من أحكام ومبادئ التخطيط وسلامته وكذا  
دراسة مدى جودته حيث يتمحور عادة حول ثلاثة مجالات رئيسية وهي الجدوى الأولية، و الجدوى  
التفصيلية، والجدوى الفنية، وتعد الجدوى التفصيلية بمثابة النتيجة.  
الكلمات المفتاحية: - الميناء البحري- التبادل التجاري- السفينة - مؤسسة ميناء مستغانم.

### Summary

This study aims to highlight the following elements:

Definition of sports in addition to determining the most important classifications, as well as the knowledge of investments in these institutions as well as Its impact on the commercial movement of the institution, and this through the field study of the Mostaganem Port Corporation.

This study concluded as follows: Looking at the nature of the work in ports, it is clear that the regulations governing operating operations are manifold due to the multiplicity of government agencies operating in the port, which has a direct impact on the methods of work in the ports. ports, and therefore authorities should be interested in developing their systems with ports in order to attract trade and flow of goods. The importance of investment has increased in recent years, as companies have started to be linked to investment projects and the extent to which their profitability is achieved, and in an integrated manner, i.e. by thinking of products and services that improve trade between countries, therefore economic institutions seek to choose from a set of alternatives, and therefore the decision It should be based on the provisions and principles of planning and its security, as well as the study of its quality, as it generally revolves around three main areas, namely initial feasibility, detailed feasibility and technical feasibility, and detailed feasibility is the result.

**Keywords:** - seaport - commercial exchange - ship - Mostaganem Port Corporation.