



جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم -
كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير
قسم العلوم التجارية



مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر اكايمي
الشعبة : العلوم التجارية التخصص: لوجيستيك و النقل الدولي

دور النقل البحري في الرفع من آداء الموانئ الجزائرية دراسة حالة : ميناء مستغانم

تحت اشراف الاستاذ:

بن شني عبد القادر

مقدمة من طرف الطالبة:

درقاوي فريدة

أعضاء لجنة المناقشة :

الصفة	الاسم و اللقب	الرتبة	عن الجامعة
رئيسا	بن شني يوسف	استاذ محاضر-أ-	جامعة مستغانم
مقررا	بن شني عبد القادر	استاذ محاضر-أ-	جامعة مستغانم
مناقشا	بسادات كريمة	استاذ محاضر-أ-	جامعة مستغانم

السنة الجامعية: 2017-2018

شكر و عرفان

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات و السلام على أشرف خلق الله أجمعين و حبيبينا محمد صلى الله عليه وسلم.

جاء في الأثر أن الشكر شاهد الإخلاص و من لا يشكر الناس لا يشكر الله و لذا كان لزاما عليا و دينا في عنقي أن أشكر أناس كثر قدموا لي مجهوداتهم سواء من قريب أو بعيد

في البدء أتقدم بأسى آيات الشكر والعرفان وأهدي هذا العمل خالصا لرفيقة دربي و توأم روحي وزميلتي في العمل الأستاذة " نسمن فاطمة " التي أتاحت لي هذه الفرصة و العودة الى الدراسة من جديد فقد كانت لي عوناً و سندا في اجتياز هذه المرحلة من حياتي.

أتوجه بالشكر لجامعة عبد الحميد بن باديس و أستاذها " بن شني عبد القادر " الذي اشرف على هذا العمل فكان موجها و مصوبا و صابرا و مقدما كل ما لديه من علم و معرفة فلم يبخل علينا فله وافر شكري و تقديري

كما أتقدم بالشكر الى كل من عمال مؤسسة ميناء مستغانم " مصلحة الاحصائيات " . عمال الضرائب " المديرية الفرعية للتحصيل أخص بالذكر نجاة عباسي " كما لا أنسى صديقات دفعة الماجستير اللواتي كن لي سندا . وفضيلة صديقة العائلة

و اخيرا أقدم شكري و تقديري و عرفاني و امتناني الى صديقي و زميلي بالعمل " بوشارب محمد " الذي كان لي عوناً و سندا فقدم لي التوجيه و النصائح الغالية و الكلمات الدافعة ولم يبخل عليا بالمساعدات المعنوية و المادية فله مني جزيل الشكر.

ويعدها الشكر الموصول لأسرتي الصغيرة و اخواتي و أخواني

و الشكر الى كل من ساعدني في اتمام هذا العمل المتواضع و لو بكلمة طيبة و ابتسامة صادقة.

الفهرس

شكر وعران

قائمة الجداول

المقدمة

الفصل الأول: عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر

المبحث الأول: عموميات حول النقل والنقل البحري

المطلب 1: مفهوم واهمية و انماط النقل

المطلب 2: مفهوم و أهمية النقل البحري

المطلب 3: خصائص و مكونات النقل البحري

المبحث الثاني: النقل البحري بالموانئ الجزائرية

المطلب 1: الموانئ الجزائرية و نشاطاتها

المطلب 2: مشاكل الموانئ الجزائرية

المطلب 3: التغيرات الطارئة على تسيير الموانئ

الفصل الثاني: واقع النقل البحري بميناء مستغانم

المبحث الاول: تقديم المؤسسة ميناء مستغانم

المطلب الاول: نشأة المؤسسة المينائية

المطلب الثاني: هياكل مؤسسة ميناء مستغانم

المبحث الثاني: ميكانيزمات تسيير ميناء مستغانم

المطلب الأول: تداول البضاعة في الميناء

المطلب الثاني: دراسة حركة البضاعة في الميناء

المطلب الثالث: دراسة حركة السفن في الميناء

المطلب الرابع: الخصائص الهامة للميناء

المبحث الثالث: التبادل التجاري بالميناء

المطلب الأول: مناطق التبادل التجاري بالميناء

المطلب الثاني: مميزات الميناء

المطلب الثالث : المشاريع المستقبلية للميناء

الخاتمة

المصادر و المراجع

قائمة الجداول

	تطور حجم الصناعة في الميناء	03
	التجارة حسب العائلات	04
	تجارة السيارات	05
	تجارة بدور البطاطا	06
	تجارة الحاويات	07
	حجم الزيت المستورد	08
	الحجم الكلي للحبوب	09
	دراسة انواع السفن	10
	حركة السفن	11
	مناطق التبادل التجاري الخارجي بالميناء	12
	المكوث في الميناء	13
	الهياكل المينائية التي تعاني نقص	14

المقدمة العامة

المقدمة:

تعتبر عملية الارتقاء في النمو الاقتصادي هدفا أساسيا لسياسة الدول الاقتصادية وخاصة النامية منها التي مازالت تعاني من الفقر والجهل والمرض وان السبب الرئيسي وراء ذلك هو عدم قدرتها على استغلال ما لديها من موارد طبيعية، بشرية و مادية.

الجزائر تقع ضمن مجموعة الدول التي تحتاج لعملية الإنماء الاقتصادي ولها العديد من الموارد والإمكانيات التي يمكن استغلالها والاعتماد عليها لتحقيق النمو الاقتصادي المنشود ومن تلك الإمكانيات النقل البحري الذي يلعب دورا فعالا في تحقيق النمو الاقتصادي وذلك نسبة لما تمتلكه الجزائر من موقع جغرافي متميز يتمثل في إطلالته على البحر الأبيض المتوسط ومجاورتها لبعض الدول الأفريقية التي ليست لها منافذ بحرية.

الجزائر من أوائل الدول التي امتلكت أسطولا تجاريا في المنطقة الأفريقية وقد لعب هذا الأسطول دورا مهما في خدمة الاقتصاد الجزائري ونموه في الفترات سابقة إلا أنه شهد تراجعا في الآونة الأخيرة مما انعكس على أداءه على الموانئ الجزائرية.

وهدفنا من هذه الدراسة معرفة مدى تأثير النقل البحري على أداء الموانئ الجزائرية وذلك من خلال دراسة حالة ميناء مستغانم لمعرفة إمكانيات بلدنا في هذا القطاع والوسائل المسخرة لخدمة هذا القطاع كما سنعمل من خلال دراسة الميناء على نظام عمله وأهدافه على المستويات المحلية و الدولية وانعكاساته على المنطقة اقتصاديا واجتماعيا.

وقد عملنا على تقسيم هذه الدراسة إلى فصلين كمايلي:

✓ الفصل الأول: عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر، وذلك لإعطاء مفهوم عام عن النقل وأنماطه الذي يندرج فيه النقل البحري ، الذي نسعى من خلال هذا الفصل معرفة نشأته وتطوره وخصائص ومكوناته وسنتطرق ايضا للموانئ الجزائرية من خلال نشاطاتها ومشاكلها والتغيرات الطارئة عليها من خلال تسييرها.

✓ الفصل الثاني: دراسة حالة واقع النقل البحري بميناء مستغانم والذي هو جزء من نظام النقل البحري في الجزائر.

الإشكالية المطروحة

يشهد العالم في السنوات الأخيرة نموا اقتصاديا كبيرا صاحبه في ذلك نمو وتطور في الحركة البحرية العالمية حيث عملت معظم دول العالم خاصة المتقدمة منها إلى مواكبة هذا التطور من خلال بناء أنظمة نقل بحرية

متطورة وفعالة تفي بالمتطلبات الحالية، وذلك لتحسين خدماتها وتغطية الطلب المتزايد على خدمات هذا القطاع الذي يلعب دورا مهما في الوقت الحاضر محليا ودوليا.

و السؤال المطروح هو: ما مدي مواكبة النقل البحري في الجزائر لتطور التكنولوجي المتسارع في هذا المجال و كيف تستفيد الجزائر من موقعها الجغرافي المتميز في تحقيق النمو والتنمية الاقتصادية؟

فرضيات الدراسة:

تمثلت فرضيات الدراسة في النقاط التالية:

- (1) الموانئ الجزائرية ودورها محليا و دوليا
- (2) تأثير أداء النقل البحري بالظروف السياسية والاقتصادية التي مرت بها الجزائر.
- (3) النقل البحري في الجزائر غير قادر على مواجهة التحديات التكنولوجية المتسارعة في هذا المجال.

أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى:

- (1) التعرف على مساهمة النقل البحري في نمو الاقتصاد الجزائري
- (2) إبراز المعوقات و المشاكل التي تواجه النقل البحري في الجزائر
- (3) اقتراح الحلول المنطقية و المقبولة التي تواجه قطاع النقل البحري في الجزائر.

أهمية الدراسة:

أولا: الأهمية العلمية:

- (1) إثراء الجانب المعرفي في هذا المجال وذلك لندرة الدراسات والأبحاث في هذا الميدان
- (2) سد الفجوة التي تركتها الدراسات السابقة فيما يتعلق بأثر النقل البحري في نمو الاقتصاد الجزائري و التحديات و المشاكل التي تواجهه

ثانيا: الأهمية العلمية:

- (1) تسليط الضوء على الدور الذي يمكن أن يلعبه النقل البحري في تحقيق النمو والتنمية الاقتصادية في الجزائر وذلك من خلال إسهامه في تطور وازدهار عملية التبادل التجاري بجانب توفيره لجانب كبير من العملات الأجنبية للدولة

- (2) يعتبر البحث مهماً لمؤسسات النقل البحري من حيث معرفة التحديات والمشاكل التي تواجه هذه المؤسسات وذلك للعمل على معالجتها مستقبلاً لتلعب دورها في النمو الاقتصادي للبلاد
- (3) تعود أهمية البحث إلى الدور الذي يمكن أن يلعبه النقل البحري في حل بعض المشكلات الاقتصادية والاجتماعية التي تواجه دول العالم الثالث، حيث يعتبر من أحد أهم الروافد الأيرادية للدول التي لها القدرة على امتلاك مثل هذا النوع من الخدمات بجانب ذلك يساهم في تخفيف معدلات البطالة

المنهج المتبع:

المنهج المتبع في هذه الدراسة هو منهج استقرائي وصفي.

الفصل الأول : عموميات حول النقل و النقل البحري بالجزائر

المبحث الأول: عموميات حول النقل و النقل البحري

المبحث الثاني: النقل البحري بالموانئ الجزائرية

الفصل الأول: عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر

مقدمة الفصل الأول:

المبحث الأول: عموميات حول النقل و النقل البحري

يشكل النقل جزءا هاما من الحياة المعاصرة و الواقع ان النقل كان دائما عنصرا مهما في حياة معظم المجتمعات في العصور الغابرة ، وسيظل كذلك في المستقبل إذ ان وسائل النقل ونظمه تعد مؤشرا أو مقياسا عادلا لمدى نمو الدول و الشعوب و تقدمها.

المطلب الأول: مفهوم وأهمية النقل البحري

يقدم " هانز أدلر " الخبير في الشؤون النقل لدى البنك الدولي للأشياء و التعمير (BIRD) تعريفا للنقل يقول فيه: " يعبر النقل خدمة أو حدث للإيصال مراكز الإنتاج و المناطق الأهلة بالسكان ببعضها، أي مع مراكز الاستهلاك".

و منه فان أدلر يركز على مسألة العلاقة بين الإنتاج و الاستهلاك، كما يطرح في الوقت نفسه موضوع الاتصال بين المناطق الأهلة بالسكان مؤكدا بذلك على دور النقل في التطور الحضاري و توسيع السوق و تسهيل الانسياب للبضائع و الأشخاص.

ويعرف الاقتصادي الشهير (J.M.THOMSON) النقل على أنه " خدمة وسيطة ووسيلة لتحقيق الهدف

دون أن يكون هدفا في حد ذاته و يكون الهدف المقصود تعبيرا في الموقع سواء بالنسبة للأشخاص أو البضائع" (1) .

تعريف عام للنقل: هو نشاط خدمي ينتج منفعة في المكان و الزمان بواسطة شخص طبيعي أو معنوي يضمن التحويل الفيزيائي للأشخاص و البضائع في مجال معين من مكان لأخر على متن مركبة معدة لهذا الغرض ولسافة معينة" (2) .

من خلال بعض ملخصات هذه التعريفات التي قدمها باحثون ينتمون إلى مختلف المدارس أين تناولوا فيها نشاط النقل باعتباره احد أشكال الفعاليات البشرية المرتبطة بمستويات متنوعة من التنظيم و التقنيات المختلفة و إذ تتشعب هذه التعريفات فهي تسمح لنا باستنتاج عدد من المؤشرات الرئيسية التي تناولها هؤلاء الباحثون و التي يمكن أن تكون بمجموعها لإطار الواسع و الشامل لتعريف النقل و من هذه المؤشرات نذكر:

الفصل الأول :عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر

- 1-ربط مراكز الإنتاج بمراكز الاستهلاك و العكس.
 - 2-الربط بين مناطق الوطن المختلفة.
 - 3-توسيع نطاق العمران وتوسيع السوق الوطنية
 - 4-اعتبار النقل فعالية إنتاجية و خدمية أيضا
 - 5- كونه وسيلة وقد تكون هدفا بحد ذاته أحيانا
 - 6- كونه ذا موقع خاص و مميز في تصنيف النشاط الاقتصادي للمجتمع وفي التركيب القطاعي للاقتصاد.
 - 7- كونه كمقياس للتقدم الاقتصادي و الحضاري للدول.
 - 8- يندرج ضمن قطاع الخدمات و هو مكمل لمختلف القطاعات.1.
- هؤلاء الباحثون والتي يمكن أن تكون بمجموعها لإطار الواسع والشامل لتعريف النقل ومن هذه المؤشرات نذكر :

ربط مراكز الإنتاج بمراكز الاستهلاك والعكس

الربط بين مناطق الوطن المختلفة

توسيع نطاق العمران وتوسيع السوق الوطنية

اعتبار النقل فعالية إنتاجية وخدمية أيضا

كونه وسيلة وقد تكون هدفا بحد ذاته أحيانا

كونه ذا موقع خاص و مميز في تصنيف النشاط الاقتصادي للمجتمع وفي التركيب القطاعي للاقتصاد

كونه كمقياس للتقدم الاقتصادي والحضاري للدول

يندرج ضمن قطاع الخدمات وهو مكمل لمختلف القطاعات

الفصل الأول: عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر

1-1-1: أهمية النقل

بدأت تبرز أهمية النقل منذ العصور القديمة فقد سافرت القوافل التجارية في العصور التي سادت فيها المقايضة لتحميل السلع من مكان إلى آخر وظهرت النفوذ وانتشرت كطريقة للتبادل أدت إلى توسيع الطلب على السفر وأصبح التجار بحاجة إلى اكتشاف وحلب السلع الحديدية إلى بلادهم وبظهور الثورة التكنولوجية في النقل والاتصالات ساهمت في التقدم الفني لوسائل النقل وسمح لها بان تتحدى وتتجاوز عقبات أثيرة من بينها الظروف الطبيعية الجغرافية لبعض المناطق المسافات الطويلة والبعيدة التي تفصل عن منطقة أخرى. فساهم التقدم التكنولوجي في وسائل النقل إلى سهولة احتكاك الأفراد والمجتمعات ببعضها ومكنها من تبادل الخبرات والمعارف المختلفة بسرعة كبيرة وتأتي أهمية النقل في حياة الفرد والمجتمع من زاويتين: الزاوية الأولى: تعتبر وسائل النقل عامل محدد له أهمية قصوى في تحديد اختيار الأفراد وأسرهه للمكان الذي يقطنون فيه ومكان العمل.

الزاوية الثانية: تأثر وسائل النقل بدرجة أو أخرى على القدرات الشخصية تدخل تكاليف نقل السلع في أسعار بيعها ومن جهة أخرى تؤثر تكاليف نقل المواد الخام في أسعار بيع المنتجات النهائية ويوضح ذلك الدور الفعال الذي تلعبه وسائل النقل في دائرتي الإنتاج والتوزيع .

2-1-1: أنماط النقل

ينقسم النقل إلى أنماط مختلفة ولكل نمط ميزات خاصة به تتحدد بطبيعته الجغرافية والوسائل المستعملة فيه ويمكن عرضها في مايلي:

1- النقل البري:

✓ النقل البري بالسيارات:

وسيلة مهمة يزداد الاعتماد عليها من سن إلى أخرى ولعل السبب الواضح في زيادة الاعتماد عليها أو الحاجة إليها هو المرونة والاستجابة العالية التي تتصف بها لتلبية حاجات النقل سواء كان ذلك بالنسبة لنقل الأفراد أو البضائع. إن أهمية النقل بالسيارات تأتي من خلال الترابط السهل والسريع ما بين المناطق الجغرافية المتناثرة والتي يصعب في الكثير من الأحيان على وسائل الأخرى تحقيق عملية الاتصال بنفس المرونة التي تتمتع بها السيارات إن تطور النقل بالسيارات يجب أن يواكبه تخطيط وتطوير الطرق لتوفير انسيابية سليمة لهذه المركبات لذا اتجهت الدول إلى تطوير وتحديث شبكات النقل كي تحصل على كفاءة أعلى في العملية الإنتاجية والاجتماعية التي تحققها السيارة.

◀ النقل بالسكك الحديدية:

تبرز أهمية النقل بالسكك الحديدية من خلال قدرتها الكبيرة على نقل الحمولات الثقيلة ولمسافات بعيدة وبسرعة واضحة تفوق الكثير من الوسائل الأخرى حيث بلغت سرعة بعض القطارات 210 كم/سا، كما تبرز أهمية السكك من خلال تأثيرها المباشر في توزيع السكان وإيجاد التجمعات الحضرية الكبيرة جراء مرور شبكات السكك فيها وكما نلاحظ ذلك في العديد من المدن الأوروبية الصناعية التي نمت وازدهرت جراء وجود السكك الحديدية فيها.

وتعتبر السكك الحديدية في مقدمة وسائل النقل التي تعتمد عليها الدول اعتمادا كبيرا في تحقيق الأهداف الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والعسكرية ، وعلى ذلك تقوم العديد من الدول بإنشاء السكك الحديدية وتحديثها بالوحدات المتحركة الحديثة ، والمنشآت الثابتة من الخطوط الحديدية على أساس مراعاة خصائص الاستثمار في قطاع سكك الحديد التي يتمثل أهمها في ضخامة الاستثمارات المطلوبة ولأن سكك الحديد صناعة كثيفة بحاجة الى رأس المال وتكامل الاستثمارات بمعنى انه في حالة شراء قاطرات ذات سرعة عالية فلا بد من تجديد الخطوط الحديدية لتحتمل هذه السرعات العالية ، وذلك تعتبر السكك عاملا من عوامل التوطن الصناعي حيث تبرز أهميته في مرحلتي الإنتاج والتوزيع حيث تتوفر فرص نقل للمواد الأولية وعنصر العمل والسلع وكذلك نقل الإنتاج إلى مناطق التخزين والاستهلاك¹

1- النقل المائي:

يعتبر النقل المائي من أولى الوسائل التي استخدمها الإنسان في التنقل إذ أن المجاري المائية متوفرة بصورة طبيعية وبشكل كبير مما ساعد على استعمالها في التنقل ولمسافات طوال وخصوصا إنها لا تحتاج إلى جهد كبير عند استخدام الزوارق الخشبية في الأنهار بالرغم من إشكالها البدائية. إن الثورة الكبرى في ميدان صناعة النقل المائي قد حدثت بعد اختراع المحرك البخاري واستخدمه في الزوارق ، واستمرت الاختراعات في بناء السفن على اختلاف أنواعها حتى وصلت قدرة بعض السفن على نقل (2-3) ملايين طن من البضائع لعل السرفيالا اهتمام باستخدام هذه الوسيلة في النقل هو الانخفاض الكبير في التكاليف التي تتحملها البضائع جراء انتقالها لمسافات بعيدة وخاصة عند الانتقال من قارة إلى أخرى²

¹ مختار السويدي (2001) اقتصاديات النقل البحري، مصر ، الدار المصرية اللبنانية للطباعة ، الطبعة الثالثة ص 3

² marshall (1921) industry and tradelondon

2- النقل الجوي:

إن النقل الجوي أصبح في الوقت الحاضر ليس فقط واسطة النقل بين القارات والبلدان وإنما أيضا بين المدن في البلد الواحد، على إن أهمية النقل بالطائرة لا تقف عند الأفراد فقط بل نقل البضائع أيضا حيث يعتقد بعض المراقبين بان حجم البضائع المنقولة بواسطة الطائرة سيفوق حجم المسافرين من جهة ويفوق حجم البضائع المنقولة بواسطة الباخرة والسكك الحديدية من جهة ثانية وهذا ما سيحققه من انعكاسات ايجابية على مجمل الحركة الاقتصادية.

1-1-3: أنواع وسائل النقل وعوامل اختيارها

أنواع وسائل النقل :

يعتمد كل نمط من أنماط النقل على وسائل تعتبر المحرك الأساسي لعملية النقل وتختلف باختلاف النمط كما تخضع عملية اختيار الوسيلة لعدة عوامل ندرجها فيمايلي :

◀ قطاع النقل البري يعتمد على:

- السيارات (مختلف المركبات، حافلات، شاحنات...الخ)
- القطارات.
- الأنابيب.

◀ قطاع النقل البحري يعتمد على:

- القوارب الصغيرة .
- القوارب المتوسطة .
- البواخر كبيرة الحجم.

◀ قطاع النقل الجوي يعتمد على:

- الطائرة.

الفصل الأول :عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر

عوامل اختيار وسائل النقل:

- 1- طول الرحلة وسرعة الوصول المطلوبة قد تستخدم السيارات للمسافات القصيرة وسكة الحديد للمسافات المتوسطة، والطائرة للمسافات البعيدة.
- 2- نوع المنقول :
❖ الأفراد:

يستطيع الأفراد استخدام جميع وسائل النقل عند الحاجة للتنقل من مكان إلى آخر حسب المنطقة المقصودة فكلما كانت المسافات بعيدة فان الأفراد سوف يطلبون خدمات النقل الجوي وفي حالة الانتقال من مناطق قريبة داخل المدينة يستخدمون السيارات وعندما تكون المسافة بعيدة نسبيا يطلبون خدمات السكك الحديدية ولكن هذا لا ينطبق على جميع الأفراد فقد يرغبون في التنقل جوا حتى داخل الدولة الواحدة وهناك من يفضل الانتقال بالسيارة حتى وان كانت المسافات بعيدة ،وهذا يعود الى رغبات المتناقلين.

❖ السلع:تختلف السلع من حيث :

- خصائصها.
 - عمرها.
 - سعرها.
 - سرعة التلف.
 - الحاجة ضرورية أو غير ذلك.
- بشكل عام تنقل السلع بواسطة السيارات ،القطارات ،البواخر لأنها اقل تكلفة وتستطيع نقل كميات كبيرة ومتنوعة ويفضل أيضا نقل السلع السريعة التلف مثل الصحف والمجلات البريد ،الزهور والسلع الثمينة وهذا باستخدام النقل الجوي.

3- القدرة الشرائية :

بشكل عام فان الأفراد الذين لديهم قدرة شرائية مرتفعة فإنهم يرغبون بالسفر على متن الطائرة وتختلف القدرة الشرائية بين الدول المتقدمة والدول السائرة في طريق النمو والفقيرة فأفراد الدول المتقدمة لهم قدر شرائية مرتفعة نظرا لمستوى المعيشة والدخل المرتفع عكس الدول الفقيرة.

4- أهمية الوقت :

يمثل الوقت عنصرا مهما للأفراد والمنظمات في الوقت الحاضر لذلك يلعب الوقت المستغرق في نقل الأفراد والبضائع دورا مهما في اختيار وسيلة النقل.

5- السلامة والأمان:

تسعى جميع قطاعات النقل إلى تحقيق السلامة للأفراد وإيصال السلع بالمواصفات المطلوبة وفي الوقت المحدد وتلعب قنوات النقل الدور الأساسي في تحقيق ذلك من خلال توفير وسائل نقل حديثة وتقديم خدمات أفضل.

6- ثمن السلعة:

إن السلع الغالية الثمن مثل المجوهرات والذهب واللوحات الفنية المشهورة وغيرها يتم نقلها بواسطة وسائل سريعة مثل الطائرة لضمان وصولها إلى طالبها في المكان والزمان المحددين وبدون أي ضرر⁽¹⁾.

المطلب الثاني

نشأة ومفهوم وأهمية النقل البحري

1-1-2- نشأة وتطوير النقل البحري:

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

ومن ثم ازداد النشاط الصناعي والزراعي وانتشر النشاط التجاري بشتى أنواعه مما قاد إلى زيادة الحاجة إلى النقل بشتى أنواعه وخاصة النقل البحري لما له من مميزات في عملية الازدهار الاقتصادي والتبادل التجاري، فجاءت فكرة شق القنوات المائية مثل قناة مانشستر وليفربول لربط مناطق الفحم الحجري في بريطانيا³

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

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

وبعد ذلك جاء التفكير في إنشاء الطرق المعبدة وساهم ذلك في قيام المدن والمجتمعات الحضرية التي تعتمد أساسا على شبكة النقل بين مواقع الإنتاج المختلفة، وربطها بالمناطق الأخرى ثم جاء عهد التكنولوجيا والتطور العلمي والتقني في جميع أشكال الصناعات ولم تكن صناعة النقل ببعيدة عن ذلك فحدث تطور كبير في أشكال وأنواع النقل المختلفة وخاصة النقل البحري حيث ظهرت سفن جديدة وطرق شحن وتفريغ حديثة وتطورت الموانئ تبعا لتطوير الأساطيل البحرية، فلولا النقل لظل الإنسان على فطرته لا رابط بينه

مصطفى احمد حمد (2008) اقتصاديات النقل في السودان جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا ص14³

الفصل الأول :عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر

والآخرين ولبقيت شعوب الأرض متصلة وقابضة قانعة في ديارها بما أنتجت فلا يتيسر لأي قطر أن ينتفع بخيرات بقية الأقطار.

ولذلك يؤدي النقل إلى تحقيق عدة فوائد منها:

- تقريب المسافات البعيدة واستغلال موارد المجتمعات وثرواتها على أحسن وجه ، فلولا النقل لكسدت الصناعية والتجارة وخربت البلدان وهجرها أهلها وعاد الإنسان إلى حياة البداوة واندثرت معالم الحضارة ، يضاف إلى ذلك أن التقدم الحديث وما طرا على العالم من إصلاح ونظام اثر توفير الوقت وعمل على تقليل المخاطر التي كان يتعرض لها النقل في الأزمنة السالفة خاصة النقل البحري الذي تبخر سفنه في عباب البحر لمسافات بعيدة واتجاهات مجهولة .
- تقاس مدينة الدول والمجتمعات اليوم من خلال ما وصلت إليه من تقدم في وسائل النقل والانتقال من حيث الانتشار ودقة النظم التي تسيير عليها بمثابة الشرايين في جسم الإنسان.
- كذلك تعتبر طرق المواصلات والانتقال مؤشرا لتقدم الحياة الاقتصادية فإذا اضطرت حركتها وتوقفت لأصبح العالم في انقطاع لأوامره وتنافر لأومه وشعوبه وانخفاض في درجات انتفاعه بمقادير كبيرة من ثروة قد زادت عن حاجته وبفضل سهولة وسائل النقل أصبح العالم كالشبكة في ترابط مصالحه.
- تلعب تكلفة النقل دورا مهما في تحديد نفقات الإنتاج ويعيرها المنتجون والتجار أهمية كبيرة عند اختيار مواقع الصناعات والأماكن التجارية ، خاصة إذا كانت الموارد الأولية تكاليف نقلها مرتفعة ، لذلك تقوم الصناعات التي مدخلات إنتاجها الأولية ثقيلة ومنتجاتها ذات قيمة لحجمها حيث تواجد المواد الأولية.

1-1-2: نشأة النقل البحري:

تعد وسائل النقل المائي من أقدم الوسائل التي استخدمها الإنسان في نقل وتحريك احتياجاته، فلوراجعنا بالتاريخ للوراء حيث الإنسان الأول.ربما لأتخيل كيف اكتشف الإنسان البدائي الوسيلة الأولى في النقل المائي ،ذلك عندما وضع حيوان اصطاده فوق جذع شجرة عائم كانت تحمله المياه في اتجاه التيار فاستغل هذا الجذع وبعد ذلك قام بربط جذعين أو أكثر بجبل من لحاء الأشجار وهكذا استطاع الإنسان أن يستخدم الطبيعة من حوله ونجد أن هذا القارب قد ظهر إلى الوجود واستعمله الإنسان لينقل عليه قبل استعمال الحيوانات لنقل الحمولات ، وقد استخدمت الأنهار وغيرها من المجاري المائية في النقل منذ زمن بعيد لهدوء مياهها وتحركها في اتجاه واحد بصورة بطيئة شبه منتظمة مما شجع الإنسان على ركوبها منذ قديم العصور

الفصل الأول :عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر

وبأبسط الوسائل واكبر جليل على ذلك ما جاء به المقريري في كتابه الخطط بان-مصرايم بن حاييم – أول من قام ببناء مركب بعد الطوفان الذي كان في عهد تنوح عليه السلام⁴

وكان ركوب البحر في العصور القديمة يشكل مغامرة غير محمودة العواقب لعدم معرفة خصائصه وامتداده الاثمائي فكان البحر عقبة في طريق تنقلات الإنسان آنذاك وبعد استخدام الأنهار والبحار في إطار ضيق انتقل الإنسان إلى مرحلة أخرى وهي ركوب المسطحات المائية الضخمة ذات الأعماق الكبيرة وما يعرف بالملاحة الساحلية والتي مكنته بعد ذلك من إتقان الفنون البحرية ، التي اهلته للانتقال الى مرحلة الخروج الى عرض البحار خاصة بعدما توافر للانسان كل من الخبرة الكافية لبناء القوارب البحرية والحافز لركوب المسطحات المائية ممثلا ذلك في التجارة وتبادل السلع⁵

والمعرفة الإنسانية ويشكل البحر الأحمر وخليج عدن والبحر الأبيض وبحار اليابان وجنوب شرق الصين والمحيط الهندي والنطاقات

البحرية التي شهدت أولى الرحلات والتجارب الرائدة في مجال ركوب البحر واكتساب فنون الملاحة البحرية ، فهذه المسطحات تطل عليها الحضارات البشرية القديمة الممثلة في مصر والصين والإغريق والرومان.

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

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

⁴ طارق عبد الفتاح الشريعي (2010) اقتصاديات النقل السياحي ، مصر ، مؤسسة جورس الدولية للطباعة والنشر ، ص 120

⁵ المرجع السابق ، ص 120

الفصل الأول :عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر

فالبحر والعمل عليه من خلال إقامة الموانئ أو امتلاك السفن يعد من مقومات التطور الاقتصادي والاجتماعي للدول ، ومازال صاحب الزيادة في تطوير التجارة الدولية حيث أن 78% من حجم البضائع المتداول في التجارة الدولية يتم عبر البحر.⁶

2-1-2- تعريف النقل البحري:

هنالك العديد من التعريفات (définitions) للنقل البحري في الأدب الاقتصادي ، يتفق معظمها في أن النقل عملية متكاملة تشمل حركة السلع وعناصر الإنتاج مثل العمل ورأس المال . فقد عرف (Marshall) النقل على انه حركة الأفراد والأشياء من مكان إلى آخر ، وأوضح انه يمثل إحدى النشاطات الهامة في كل مرحلة من مراحل التطور الحضاري.⁷

إما (Bonavia) فقد أوضح انه يمثل جزء من البناء العام للظواهر الاقتصادية ووظيفته الأساسية هي خلق المنفعة المكانية عن طريق نقل السلع والخدمات من المناطق التي تكون منفعتها الحديدية فيها ضعيفة الى مناطق اخرى تكون فيها منفعتها الحديدية مرتفعة نسبياً⁸

- 1- يعرف موربي صناعة النقل البحري بأنها الصناعة التي يرتبط عملها بالسفينة وتضم أصحاب المصالح ذات العلاقة بصناعة النقل البحري مثل ملاك السفن ، الموانئ، البحرية، البنوك البحرية ، سماسرة السفن ، التوكيلات الملاحية وشركات الشحن والتفريغ والتخزين⁹
- 2- يعرف النقل البحري بأنه صناعة اقتصادية تعتمد على نظام تكنولوجي دقيق يتحدد فيه مستوى صناعة منتجات النقل ومستوى تشغيل هذه المنتجات كيفية إدارتها لتحقيق الفائدة العظمى لقطاعات الاقتصاد الأخرى¹⁰

يعبر عن النقل البحري بأنه نشاط بحري حيوي يسهم في تحريك المنقولات والركاب حول العالم¹¹

⁶ مختار السويبي (2001) اقتصاديات النقل البحري، مصر ، البار المصرية اللبنانية للطباعة ، الطبعة الثالثة ص3.

⁷ marshall (1921) industry and tradelondon

⁸ bonavia(1936) the économies of transport Cambridge université presslondon

⁹ محمد سليمان هدى (1998) اقتصاديات النقل البحري ، دار الجامعات المصرية ، ص 1

¹⁰ مصطفى احمد حمد ، مرجع سابق ، ص 7.

¹¹ عثمان إبراهيم السيد (2004) ، قضايا النقل في السودان ، مركز دراسات الشرق الأوسط وإفريقيا ، ص 24

الفصل الأول :عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر

- 3- يعرف نشاط النقل البحري بأنه: نشاطا إنتاجيا من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية "مكانية وزمنية" وذلك بنقلها من مكان لأخر ، كما يعد نشاطا توزيعا نظرا لدوره الأساسي في عملية التبادل والتوزيع للسلع والخدمات على كافة المستويات المحلية والإقليمية والدولية .
- 4- ويمكن تعريف النقل البحري من خلال المحاور الرئيسية التي تسهم في تقديم خدمات النقل البحري وتشمل كل من السفينة وساحات بناءها والسماصرة الذين يعملون في مجال تقديم خدمات النقل البحرية فضلا عن الموانئ وشركات الشحن والتفريغ وما يرتبط بنشاطها من نقل وتخزين إضافة إلى شركات التامين البحري.
- 5- يمكن التوسيع في تعريف النقل البحري ليشمل كافة الهيئات والمؤسسات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات النقل البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة.
- 6- النقل هو تلك العملية التي تتولد من خلال ما يعرف بالمنفعة المكانية في الاقتصاد وهو عملية مهمة للإنتاج وعليه يقوم التبادل.

2-1-3-أهمية النقل البحري:

يعد النقل البحري وسيلة هامة من وسائل النقل عامة والنقل الدولي بصفة خاصة، حيث له العديد من المميزات التي أكسبته أهمية اقتصادية كبيرة فبجانب إسهامه في انتساب حركة البضائع والركاب نحده يلعب دورا أساسيا في تحقيق عملية الإنماء الاقتصادي للدول التي تحظى بتوافر المقومات الطبيعية والاقتصادية الأزمة لممارسة نشاط النقل البحري ، ويرتبط النقل البحري بحركة التجارة الخارجية بعلاقة تبادلية وثيقة لأنه يمثل الركيزة الأساسية والقاعدة التحتية لتنمية وتطوير الصادرات والواردات بين مختلف دول العلم ، وعليه فكلما تطورت وتحسنت وسائل النقل وموانئ والتفريغ ازدادت حركة التبادل التجاري بين دول العالم المختلفة ، وتهيأ لها المزيد من الانتشار وإيجاد منافذ وأسواق جديدة.

ويمكن اختصار جزء من أهميته في النقاط التالية:

- إن نشاط النقل البحري يعد نشاطا مكملا لنشاط القطاعات الاقتصادية الأخرى (الصناعي ، الزراعي ، الخدمي، السياحي)فهو الذي يمددها بمدخلاتها الأزمة كما يساهم في نقل مخرجاتها إلى الأسواق العالمية.

الفصل الأول :عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر

- يتفاوت تأثير نشاط النقل البحري بين الدول وفقا لمدى قدرتها على امتلاك أسطول تجاري وطني يسهم في توفير جانب كبير من العملات الأجنبية لخزينة الدولة والتي تستنزفها نفقات الشحن والترفيغ والتأمين وغيرها من الخدمات البحرية المتعلقة بالنقل البحري.
- توفير وتحقيق إيرادات ضخمة للدولة التي تمتلك الأساطيل أو الموانئ إذا تم استغلال هذه القدرات باستخدامها بكفاءة عالية أو من خلال إيجارها للدول الأخرى.

تعد صناعة النقل البحري من المحاور الأساسية لتوطين الصناعات الأخرى وتحديد مواقع الإنتاج ومراكز التوزيع، حيث تلعب دورا مباشرا في تحديد قيمة السلع والخدمات في جانبي العرض والطلب¹² فتأثيرها على الطلب لا يقتصر على خلق المنفعة المكانية فقط وإنما يتعداه إلى التأثير على حجم الطلب الكلي من خلال تعدد أنواع السلع المعروضة في الأسواق وزيادة كمياتها عن طريق نقلها بحرا وبأحجام كبيرة وتكاليف منخفضة إذا ما قورنت بوسائل النقل الأخرى.

- 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 الطاقة الإنتاجية التي تعد من محددات التنمية الاقتصادية.
- تحسين مركز ميزان المدفوعات من خلال زيادة طاقة الدولة التصديرية وتحقيق مزيد من العملات الأجنبية للخزينة العامة بجانب الواردات من السلع التي يوجه جانب كبير منها إلى الصناعات التي تتخصص في إنتاج الصادرات من جهة وتوفير بدائل الواردات من جهة أخرى.
- القدرة على تحقيق التكامل الخلفي بتوفير مستلزمات الإنتاج والأنشطة الاقتصادية أو الأمامي بتوسيع نطاق الأسواق القائمة وخلق أسواق ومنافذ توزيع جديدة للمنتجات النهائية.
- اثر النقل على الصادرات والواردات إن وجود سفن وطنية تعمل في الخطوط الملاحية المعينة يعمل على تشجيع وتنمية الصادرات ، إذ أن كفاءة نشاط الصادرات لا يتوقف على تقديم صادر جديد ،وعلى سياسة تسويقية ناجحة وإنما يتوج هذا العمل بتوافر خدمات ملاحية متقدمة تسهم في رفع معدلات الأداء المستهدف.
- أضف إلى ذلك فان تأمين حركة الصادر والوارد أثناء فترة الحروب يعتمد بصورة كبيرة على مدى توفر خدمات النقل البحري الوطني ، والذي لان الدول المشاركة في الحرب العالمية الثانية استخدمت

¹² سميرة إبراهيم محمد أيوب (2003) اقتصاديات النقل، مصر، البار الجامعية، ص 37

الفصل الأول :عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر

أساطيلها التجارية لعملية إمداد الجيوش وترتب على ذلك انخفاض كمية السفن العاملة في مجال نقل التجارة مما اثر سلبا على حجم التجارة الخارجية في بعض الدول نسبة لارتفاع تكاليف النقل البحري مثل:

- الأرجنتين انكمش نشاطها التجاري الخارجي بنسبة 60% خلال الحرب العالمية الثانية.
- أثناء الصراع العربي الإسرائيلي (1973) رفضت السفن التفريغ في ميناء الإسكندرية باعتبارها منطقة حرب وبذلك تتأثر عملية الصادرات والواردات بعدم الاستقرار الأمني.

المطلب الثالث

خصائص ومكونات النقل البحري

1-1-3: خصائص النقل البحري:

تتصف مشروعات الاستثمار في أنشطة قطاع النقل البحري بطبيعة خاصة تميزها عن غيرها في المشروعات الاستثمارية في الأنشطة الاقتصادية الأخرى، ويرجع ذلك إلى الطبيعة الخاصة التي تميزه، حيث أنه من الأنشطة التي تتأثر بدرجة كبيرة بعوامل الطبيعة (المناخ والبحر وغيره).

ومن ثم فإن الاستثمارات الموجهة لهذا القطاع تتصف بالكثافة الرأسمالية التي تمكنها من تطويع قوة الطبيعة لخدمة الإنسان ، كما إنها تتطلب مشروعات ملاحية مكتملة ودقيقة تضمن عملية الإبحار السليم لسفن النقل البحري المتنوعة، أضف إلى ذلك لابد من وجود موانئ قادرة على استيعاب حركة السفن ، فضلا عن التجهيزات اللازمة لعمليات الشحن والتفريغ والتأمين.

فإن عدم وجود خدمات النقل البحري كما ونوعا من شأنه إن يخلق اختناقات في القطاعات الاقتصادية الأخرى التي تتعامل مع النقل البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة.

مما يستدعي أهمية التقويم السليم والدقيق لطبيعة الاستثمارات في مجال النقل البحري تجنباً لتبديد رؤوس الأموال الصائلة وتعطيل القطاعات الإنتاجية في القطاعات الاقتصادية الأخرى التي تتأثر بدرجة كبيرة بالخدمات التي يقدمها هذا القطاع.

مما سبق يمكن القول إن قطاع النقل البحري يتميز بخصائص محدودة وهي:

(1) ارتفاع تكاليف صناعة النقل البحري:

توصف مشروعات خدمات النقل البحري باعتمادها على فنون إنتاجية ذات مستوى تكنولوجي رفيع وهذا يعتمد على كثافة رأسمالية عالية مقارنة بصناعة النقل الأخرى، فمثلا السفينة وهي المحور الرئيسي في صناعة النقل البحري لا بد لها من مواصفات قياسية خاصة بها تمكنها من مواجهة عوامل تغير المادة المصنوعة منها، نتيجة لوجودها في المياه بصفة مستمرة، فضلا عن ضرورة توافر وسائل اتصال وكشف ذات كفاءة عالية، نظرا لبقاء السفينة بعيدا عن اليابس لفترات زمنية طويلة، وعلاوة على أهمية توافر أماكن للإعاشة والتخزين بمواصفات محددة¹³.

وكل ذلك يسهم في زيادة تكلفة صناعة هذه السفينة، إضافة إلى ذلك هناك تكاليف الخدمات البحرية المكملة لعمل السفن من موانئ وشركات الشحن والتفريغ ووكلائها والتأمين على النقل البحري وكل هذه المكونات لها تكلفتها التي تسهم في الأخرى في رفع معدل تكلفة النقل البحري وصناعته.

(1) الاعتماد على استخدام التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري :

تعتمد صناعة النقل البحري في كافة مكوناتها على استخدام الفنون التكنولوجية الحديثة مما انعكس ذلك على تطوير بناء السفن وهيكلها وطرق عملها.

فقد تطور النقل البحري بصورة متتابعة للتطور الذي يحدث في الفنون التكنولوجية المتعلقة بعملية صناعة النقل البحري، فيلاحظ ذلك إذا تتبع الإنسان مسيرة صناعة النقل البحري في مجال صناعة السفن وتطويرها حسب الإغراض المطلوبة مثل نقل النفط والسوائل والمواشي والبضائع وغيرها وكل هذا التطور يتبعه في أشكال الخدمات الملاحية ذات العلاقة وكذلك الموانئ وغيرها¹⁴

¹³ حمد سليمان المشوخي، اقتصاديات النقل والمواصلات (2003)، دار الفكر للطباعة والنشر، الإسكندرية ص 115.

¹⁴ بلال شاكر ياسين، مفاهيم النقل البحري، مطبعة الهلال، الكويت ص 56

(3)النقل البحري صناعة دولية:

تخضع صناعة النقل البحري لسيطرة بعض الدول الكبرى والشركات العالمية التي تعمل في مجال الخدمات الملاحية.

وتتصف صناعة النقل البحري بأنها دولية غير خاضعة للمنافسة المتكافئة بين مختلف دول العالم، فتمتلك معظم الدول التي تطل على البحار سفنا لنقل البضائع وتستأجر ما يفيض عن حاجتها للدول الأخرى وينطبق نفس الأمر في جانب الموانئ البحرية.

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

(4)طول العمر الافتراضي لمشروعات صناعة النقل البحري:

تتصف مشروعات صناعة النقل البحري بطول عمرها الافتراضي، حيث أن حياة السفينة تتراوح ما بين (25-30) عام.

كما أن العمر الإنتاجي للموانئ البحرية والممرات الملاحية يصل إلى أكثر من مائة عام وهذا عكس مشروعات النقل الأخرى الجوي والبري بوسائله المتعددة.

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

(5)خدمات صناعة النقل البحري غير قابلة للتخزين وتكلفتها غير قابلة للتجزئة:

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

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

(6) تعاضم أهمية الزمن وقيمة المعلومات في صناعة النقل البحري:

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

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

(7) ارتباط صناعة النقل البحري بالسياسة الخارجية للدول:

معلوم أن نشاط النقل البحري مرتبط في كثير من جوانبه بالسياسة الخارجية للدولة والذي ينعكس أثرها على عملية التبادل التجاري في مجال السلع والخدمات، وبذلك تلعب السياسة الخارجية للدول ومواقفها من القضايا العالمية دورا كبيرا في عملية تنشيط هذا القطاع من خلال تبادل المصالح المشتركة ، حيث تتمكن الدولة من التصدير والاستيراد والتعامل مع كل دول العالم وذلك بحكم علاقتها السياسية الجيدة ، التي تجعل الآخرين يطلبون خدماتها من استئجار للسفن أو الموانئ وغيره ذلك من الخدمات البحرية.

بإضافة إلى ما سبق فإن حسن العلاقات الخارجية يمكن الدولة من الحصول على أهم مقومات صناعة النقل البحري وهي رأس المال ومخلات الإنتاج التي تتطلبها هذه الصناعة والتي تحتكرها دول معينة¹⁵

(8) العمل على زيادة العرض السلعي:

ففي جانب العرض نجد أن النقل البحري له قدرة كبيرة على نقل آلاف الطنان من البضائع والسلع مصدرة كانت أم مستوردة وذلك خلال رحلة واحدة وبتكاليف اقل إذا ما قورنت بتكاليف وسائل النقل الأخرى.

ويترتب على زيادة الكميات المعروضة من السلع والخدمات بالأسواق والأماكن التي تنقل إليها مع انخفاض في مستوى سعرها لوفرتها وانخفاض تكلفتها نقلها مما يؤدي إلى زيادة الطلب عليها.

عبد قاسم دانو (2004) ، المؤسسات البحرية - الأسس والمعايير ص 113

2-3-3: مكونات النقل البحري:

من المعلوم أن العمود الفقري لعملية النقل البحري هي السفينة التي تمثل أهم مكونات النقل البحري ، إلا أن هذا لا يعني أن الدول التي لا تملك سفنا لا تعد ضمن الدول التي تشارك في امتلاك صناعة النقل.

بالإضافة إلى السفن "الوسائل الناقلة" هنالك العديد من المؤسسات والهيئات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات النقل البحري بصورة مباشرة او غير مباشرة تتكامل جهودها مع بعضها وتتداخل مصالحها وتتشابك رؤاها بشأن صناعة النقل البحري وفيما يلي توضيح هذه الهيئات والدور الذي تقوم به.

أولا شركات الملاحة البحرية :

تعد من المكونات الأساسية لعملية صناعة النقل البحري ، وتختص هذه بنقل الحمولات المتاحة من الصادرات والواردات على الخطوط الملاحية المختلفة، يتنوع نشاطها أو قد يقتصر فقط على نقل كل مايلي : البترول ومشتقاته، البضائع ، خدمات نقل الركاب وتشغيل العبارات بين الموانئ المتجاورة.¹⁶

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

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

ويقوم الأسطول البحري بربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك علما بان ثلاثة أرباع التجارة الدولية بالوزن وأكثر من 68% بالقيمة يتم نقلها بحرا نع مراعاة تكلفة النقل البحري مازالت ارخص من غيرها.

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

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

¹⁶ مصطفى احمد حمد ، مصدر سابق ، ص 35

ثانيا: الموانئ البحرية:

تعد الموانئ البحرية من أهم الدعائم التي تقوم عليها صناعة النقل البحري نظرا لدورها العظيم في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن ، فهي حلقة هامة في سلسلة النقل المتكامل أو النقل المخترق أو النقل متعدد الوسائط ، حيث تربط الموانئ بين التجارة الخارجية المنقولة بحرا والمنقولة برا¹⁷

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

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

أنواع الموانئ من حيث طبيعتها الجغرافية:

تنقسم الموانئ من حيث طبيعتها الجغرافية إلى:

- (أ) موانئ طبيعية (Natural ports): وهي التي تصلح لإعمال الملاحة البحرية دون تدخل أو إجراء أي تعديلات صناعية كبيرة عليها ، حيث تخضع في وجودها للعوامل الطبيعية وتكون على سواحل البحار أو الأنهار وقد تتوافر لها الحماية بواسطة الجذر والشعب المرجانية.
- (ب) موانئ شبه طبيعية (semiNaturalports): يتطلب قيامها في احد المواقع المختارة ضرورة إجراء بعض الإعدادات والإنشاءات حتى تكون مهيأة للقيام بالأعمال الملاحية¹⁸.
- (ج) موانئ صناعية (artificiel ports): يتطلب قيام مثل هذه الموانئ توفير الحواجز الصناعية لتحديد المواقع الملائمة التي يتم اختيارها لإقامة الميناء الصناعي وتجهئته لتأدية خدمات الملاحة البحرية.

الموانئ من حيث طبيعة الوظائف والخدمات التي تقدمها:

محسن جابر عبدو (2002) ، الاثر الاقتصادي للنقل البحري عمان ، دار وجيدة للنشر ، ص 17110

عبد الواحد عثمان ، اقتصاديات الموانئ البحرية ، كلية الاقتصاد ، جامعة القران الكريم ص 18319

الفصل الأول :عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر

- (أ) الموانئ التجارية (commercial ports): وهي مجهزة بالتسهيلات اللازمة لعمليات المناولة والتخزين وتسند لها مهمة تقديم خدمات التحرك الملاحي والتجاري للسفن التجارية، ومن ثم تقوم بمهمة الشحن والتفريغ وتزويد السفن باحتياجاتها من الوقود والمواد الغذائية.
- (ب) موانئ النفط (oil ports): تحتوى على شبكة أنابيب لنقل البترول من حقول اكتشافه أو معامل تكريره إلى الأرصفة كما تقوم بمهمة ضخ البترول إلى ناقلات النفط مباشرة ويتطلب ذلك تزويد هذه الموانئ بمحطات الضخ اللازمة¹⁹.

ثالثا:شركات الشحن والتفريغ:

يتنوع نشاطها ويتعدد بين الشحن والتفريغ والنقل والتخزين من خلال قيامها بعدة مهام تتمثل في:

- القيام بعمليات الشحن والتفريغ للبضائع المختلفة من صادرات وواردات .
- نقل البضائع من المخازن التي تكون خارج المنطقة الجمركية إلى الأرصفة تمهيدا لشحنها على سفن الصادر أو العكس أي نقل البضائع من داخل المنطقة الجمركية إلى الساحات المختلفة خارج المنطقة الجمركية وأداء المهام الجمركية لهذه البضائع.
- تقديم كافة التسهيلات المرتبطة بعمليات الشحن والتفريغ مثل إيجار الوحدات البحرية للغير وتأجير معدات الشحن للسفن.
- رابعا: ترسانة بناء وإصلاح السفن:

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

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

خامسا:مشروعات توريد المعدات البحرية:

¹⁹ خضر صالح عثمان (2011)، قياس الكفاءة الاقتصادية لعمليات الشحن والتفريغ بميناء بورتسودان ، رسالة دكتوراه في الاقتصاد جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا.

الفصل الأول :عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر

تختص هذه المؤسسات بتقديم الخدمات البحرية مثل تزويد السفن الوطنية والأجنبية باحتياجاتها وكذلك توفير خدمات الصيانة والنظافة والتجهيزات اللازمة للسفن وإمدادها بقطع الغيار والأجهزة اللازمة.

سادسا: مشروعات التوكيلات الملاحية:

تؤدي بعض المهام التي تساهم في صناعة النقل البحري وهي التي تؤديها :

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

إضافة إلى ما سبق فإن نشاط النقل البحري يعتمد على بعض الهيئات والمشروعات الأخرى مثل:

- مؤسسات التأمين البحري والبنوك المتخصصة التي تعمل على إيجاد التمويل لصناعة النقل البحري الذي يعتبر التمويل من أهم مقوماته، أضف لذلك أهمية التأمين البحري للسفن والبضائع المنقولة عليها . علاوة على شركات السمسرة البحرية.
- مؤسسات المستودعات الخاصة بتخزين البضائع وتسليمها لأصحابها في المواعيد المقررة.

فمؤسسات التأمين هي عبارة عن صمام أمان لعمل جميع الهيئات المكونة لعملية النقل البحري ، وهذا الأمر ينعكس إيجابا على الاقتصاد الوطني للدولة.

من الملاحظ أن الدول التي تعاني في هذا الجانب وتحديدًا التأمين البحري نجدها تعاني كثيرا في خدماتها البحرية حيث يلعب التأمين دورا مهما في تطوير وازدهار الخدمات البحرية في البلدان التي تتعامل معه.

ولذلك فإن البلدان النامية تعاني في هذا الجانب كثيرا نسبة لارتفاع تكاليف التأمين البحري وذلك تبعا لضخامة رأس المال المستثمر في الخدمات البحرية السفينة . أضف لذلك ارتفاع درجات الخطر الذي تتعرض له السفن البحرية .

الفصل الأول :عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر

كما أن التمويل هو الأخر له أهمية في الأمر وكذلك هناك ندرة في الحصول عليه ، فلا توجد مؤسسات متخصصة في هذا الجانب مثل المؤسسات والمصارف البحرية وغيرها.

المبحث الثاني: اقتصاديات الموانئ والنقل البحري

يستأشر النقل البحري على نسبة كبيرة من حجم التجارة الدولية العابرة لقارات، فكلما إنتعشت هذه الأخيرة تزايد الطلب على خدمات النقل البحري لأنه يعتبر طلبا تكامليا للتجارة الخارجية الدوليو.

تعد صناعة النقل البحري من الصناعات المؤثرة على المستوى الوطني، الإقليمي، فهذه الصناعة من الصناعات المترابطة والمتشابكة حيث تتضمن عدة عناصر منها: صناعة الموانئ ، أنشطة بناء وإصلاح السفن وأنشطة التخزين. كما تخضع لتنظيم دولي حيث سعت العديد من الدول إلى وضع إطار قانوني لها يضمن حسن سير هذا القطاع، مقلصا بذلك النزاعات بين مختلف المتعاملين وأصحاب المصالح. ولقد أدى التطور الذي تحقق في صناعة النقل البحري والذي شمل كافة المجالات و الأنشطة إلى تعظيم الدور الذي يؤديه النقل البحري في خدمة التجارة الدولية، كما لعبت هذه الأخيرة دورا مؤثرا وفعالا في تقدم ونمو صناعة النقل البحري.

تقوم الموانئ بدور هام في عملية النقل البحري، فهي ليست فقط واجهة رئيسية لوسائط النقل المختلفة، وإنما تعتبر أيضا مركزا للنمو الإقتصادي باعتبار المصانع التحويلية المتواجدة بها، والتي تطورت بتطور الإحتياجات الإقتصادية للدولة، حيث عملت على توليد أنشطة صناعية أخرى متنوعة ساهمت وبشكل واسع في تحقيق هذا النمو. ولهذا نجد من الحقائق المسلم بها في علم الإقتصاد أن الإستثمارات المالية في أية صناعية من الصناعات، تكون على نحو أفضل إذا تم إختيار موقع الصناعة والإنتاج في منطقة أقرب ما تكون إلى مواقع الموانئ المناسبة.

وانطلاقا من هذا سوف نتطرق ضمن هذا الفصل إلى معالم صناعة النقل البحري (المبحث الأول)، لنعرج على الموانئ البحرية والعناصر المساهمة فيها (المبحث الثاني)، ومن خلال المبحث الثالث سنتعوض لتشغيل الموانئ البحرية.

المبحث الثاني: اقتصاديات الموانئ والنقل البحري

الفصل الأول :عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر

المطلب الأول : معالم صناعية النقل البحري:

يعد النقل البحري وسيلة مهمة من وسائل النقل عامة، والنقل الدولي بصفة خاصة ، فهو من أرخص وسائل النقل العالمي للبضائع والركاب .

وتنشأ أهمية قطاع النقل البحري من كونه نشاطا تسطير عليه أعداد محدودة من الدول، وحتى في هذه الدول توجد شركات عملاقة لها شبه سيطرة على معظم الخطوط الملاحية الرئيسية ، كما أنه قطاع كثيف الإستثمار بدرجة تصعب معها محاولة إختراق الدول النامية لهذا النشاط إضافة إلى ذلك توجد تناقضات واضحة بين مصالح الدول الكبرى المسيطرة على هذا النشاط²⁰.

1-1-1: مفهوم نشاط النقل البحري والعناصر المساهمة فيه:

يقوم النقل البحري بأداء دور فعال في إقتصاديات الدول المتقدمة والنامية والتي تحظى بتوافر المقومات الطبيعية والإقتصادية اللازمة لممارسة النقل البحري، نظرا لما يقدمه من خدمات نقل البضائع بحرا من مواطن الإنتاج إلى أماكن الإستهلاك وهو ما ينعكس على مستوى التنمية الإقتصادية والعمليات الإنتاجية والتوزيع.

الفرع الأول : مفهوم نشاط النقل البحري:

يعرف نشاط النقل البحري بأنه نشاط إنتاجي من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة إقتصادية (مكانية وزمنية)، وذلك بنقلها من مكان إلى آخر. ويعد نشاطا توزيعيا نظرا لدوره الأساسي في عملية التبادل وتوزيع البضائع محليا ، إقليميا ودوليا¹. كما اعتبرت الإتفاقية العامة للتجارة في الخدمات (GATS) سنة 1999، قطاع النقل البحري قطاعا تجاريا ، حيث أنه يقوم بنقل أكبر جزء من البضائع حول العالم، كما تم وصفه قطاعا خدميا يقوم بمهنة تجارة الخدمات للمستفيدين من الموانئ²¹

ويمكن تعريف نشاط النقل البحري أيضا من خلال المحاور الرئيسية التي تسهم في تقديم خدمات النقل البحري. وتضم تلك المحاور كل من السفينة، السماسرة الذين يعملون في مجال تقديم خدمات النقل البحري، فضلا عن الموانئ وشركات الشحن والتفريغ وما يرتبط بنشاطها من نقل وتخزين،

²⁰ سميرة إبراهيم محمد أيوب، إقتصاديات النقل، دراسة تمهيدية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2003، ص 39.

²¹ أحمد الراشد، تقييم فرص مشاركة القطاع الخاص في إنجاز وتطوير عمليات أعمال موانئ العراق بإستخدام عملية التحليل الهرمي (AHP)، دراسة ميدانية في الشركة العامة للموانئ العراقية، مجلة العلوم الإقتصادية، 2011، ماي، المجلد السابع، العدد 28، ص

الفصل الأول :عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر

بالإضافة إلى شركات التأمين وكافة الهيئات والمؤسسات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة²².

الفرع الثاني: عناصر النقل البحري:

يرتكز نشاط النقل البحري على عدة عناصر تتمثل في الآتي:

1- البضائع:

يمكن القول بصفة عامة أن الطلب على النقل مشتق من الطلب على البضائع، وعليه فإن العنصر الرئيسي الذي له تأثير مباشر على كافة سلسلة الخدمات النقل البحري هو نوعية البضائع وخصائصها. ومن الطبيعي أت تبنى السفن لخدمة تجارة معينة وتنقسم البضائع التي تنقلها إلى²³ :
أ-البضائع العامة: وهي البضائع العامة التقليدية التي يمكن نقلها في الحاويات أو نقلها على سفن البضائع العامة. ومن أمثلتها: الزيوت والشحوم، بضائع يتم نقلها في حاويات، بضائع يتم نقلها على سفن تقليدية .

ب- بضائع الصب الجاف: وتنقسم إلى : خامات ومسحونات أولية، تشمل:

-الحبوب ،

-الفحم'

-البوكسيت (خام الألومنيوم)'

-الفوسفات'

-خام الحديد

وقد أضيفت إليها بعض الأصناف التي تعتبر بضاعة صب ثانوية مثل: الإسمنت غير المعبأ الملح فير المعبأ والأسمدة غير المعبأة.

ج- بضاعة صب جاف نمطية: وهي بضائع يمكن نقلها في عبوات خاصة، كما يمكن تحديد حجم العبوة ووزنها، وبالتالي يمكن تحديد مقاييسها زمعاييرها وتداولها نمطيا وفقا لهذه المعايير، ومن هذه الأصناف: الدقيق، الأرز، الإسمنت والسكر.

د- بضائع ذات طبيعة خاصة: ترد هذه البضائع بكومات أو أحجام كبيرة وبمقاييس مختلفة من صنف لأخر داخل المجموعة الواحدة من بينها: الخشب، حديد التسليح، آلت وعربات زمعدات ثقيلة.

هـ-بضائع الصب السائل: تشمل مثلا: البترول الخام، المنتجات البترولية، الغاز الطبيعي المسيل والمولاس.

²².39 سميرة ابراهيم محمد أيوب، مرجع سابق، ص

(وعلاقتها بقطاعGATSعبد القادر فتحي لاشين وآخرون، الإتفاقية العامة للتجارة في الخدمات²³)

-السفن البحرية:

السفينة هي المحور الذي تدور من حوله جميع الأنشطة المتعلقة بالنقل البحري والملاحة البحرية، كما تمثل الوحدة الاقتصادية الأساسية في خدمة النقل البحري، وذلك إذا ما قيست بكمية البضائع المنقولة دفعة واحدة، حيث لا تستطيع أي وسيلة نقل أخرى نقل هذا الكم من البضائع في المرة الواحدة وهو ما يطلق عليه بإقتصاديات الحجم.

تتعدد أنواع السفن لتتناسب مع كل نوع من أنواع البضائع، ويمكن تصنيفها بناء على أكثر من وجهة نظر، وفيما يلي بعض التصنيفات:

أ- تصنيف المنظمة العربية للتنمية الإدارية السفن إلى ثلاثة مجموعات، تشمل كل مجموعة أنواعا متقاربة من السفن، تشترك في خصائص التصميم أو تقارب في أداء الوظائف المختلفة. وفيما يلي بيان مختصر لكل مجموعات من هذه المجموعات²⁴:

ب- سفن المجموعة الأولى: سفن النقل، تشمل

ت- سفن الركاب'

ث- سفن البضائع الجافة، ومنها أنواع كثيرة: سفن البضائع العادية، سفن نقل المواد الخام، سفن نقل البضائع الصب، سفن نقل السيارات وسفن الدحرجة.

-سفن نقل المواد السائلة " الناقلات": نذكر منها على سبيل المثال: ناقلات الزيوت، الناقلات العملاقة للبتروال الخام، ناقلات المنتجات البترولية والناقلات المختلطة.

-العبارات: مثل عبارات الدحرجة لنقل الركاب والسيارات ، عبارات نقل عربات السكك الحديدية.

-سفن المجموعة الثانية: سفن الخدمات البحرية ، وتشمل على سبيل المثال: القطرات البحرية ، سفن الإنقاذ البحري، سفن التموين بالمياه أو الوقود، سفن الأرصاد وسفن²²الأرصاد الجوية.

-سفن المجموعة الثالثة: سفن الأغراض الأخرى: سفن الصيد "سفن التزهة"، سفن الأبحاث العلمية والسفن الحربية.

ب- كما تصنف هيئة اللويدز لتسجيل السفن (loyd'sregister of shipping) السفن وظيفيا إلى نوعين رئيسيين هما :

-سفن تجارية: تضم مثلا: ناقلات البترول الخام، حاملات الغاز الطبيعي المسيل، سفن البضائع العامة، سفن الحاويات، عبارات وسفن الركاب وحاملات الحيوانات الحية.

-سفن الخدمة: تقوم بخدمة التجارية وتعمل غالبا داخل الحدود البحرية للميناء ، منها: سفن الإمداد الكراكات والقاطرات.

عبد القادر فتحي لأشيين وآخرون، النقل في مواجهة التكتلات والإندماجات العالمية، المنظمة العربية²⁴

الفصل الأول :عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر

ج- تصنيف السفن من حيث طريقة التشغيل: يمكن تصنيف سفن النقل البحري من حيث طريقة التشغيل الى سفن تعمل في أعالي البحار (خطوط اعالي البحار)، وسفن تعمل في الملاحة الساحلية (خطوط ملاحية ساحلية)2. ومن جهة أخرى هناك:

-سفن الخطوط المنتظمة: وهي تلك السفن التي تعمل على خطوط منتظمة بين موانئ معينة، ولها خط سير محدد بحيث تمر على موانئ مسماها في تواريخ معينة طبقا لجدول إيجار ثابتة، ومثل هذه السفن لبد أن تمر على هذه الموانئ بصفة منتظمة سواء كانت مشحونة بالكامل أو غير مشحونة 3. فأساس تشغيلها هو الخدمة المنتظمة طبقا لبرنامج محدد المواعيد.

ولعل أهم ما يمكن أن تتميز هذه السفينة أيضا بقدرتها على العناية بأنواع مختلفة من تلك السلع التي يطلق عليها اسم البضائع العامة.

من السائد عمليا أن شركات الخطوط المنتظمة تتحد فيما بينها في إتحادات أو مؤسسات يطلق عليها "المؤتمرات الملاحية"، يهدف تنظيمها إلى تحقيق مصالح الشاحنين (الزبائن) و الناقلين (الشركات التي تعرض خدمات النقل البحري)، حيث تتفق الأطراف المتعاقدة على نوعية السفن وحمولتها والنوالينوعلى فترة التسليم، طرق الشحن والتفريغ وطرف الدفع. كما تسمح هذه المؤتمرات الملاحية بإستبعاد جميع عناصر المنافسة بين الشركات المشتركة.

-السفن الجواله: تقوم هذه السفن بالإيجار في جميع العالم بحثا عن شحنة من البضائع الصب في المقام الأول، لذلك فهي لا تعمل لبرنامج إيجار محدد المواعيد، وإنما تبحر أينما تتواجد البضاعة وتنقلها بكامل حمولة السفينة. وقد تعمل أو يتم إستئجار هذه السفن لتعمل في خط ملاحي منتظم خلال عمليات النقل الموسمية، حيث تصبح سفن الخطوط المنتظمة غير كافية لمقابلة إلتزامات الناقلين اتجاه الشاحنين.

سوق الخطوط للسفن المتجولة تتعلق بمجموعة من البضائع غير القابلة للتستيف وهي السوائل: كالبترول والغاز، المواد الصب كالفحم، المعادن والحبوب . وإن كانت شركات الخطوط المنتظمة تهيء قدرا من التوازن والثبات في ميدان النقل البحري الدولي والملاحة البحرية التجارية في العالم، نجد العكس من ذلك أن الشركات التي تمتلك سفنا جواله وتنظيم الخدمات والإجراءات بالنسبة لعمليات بيع وشراء السفن والبضائع، كما يقدم السماسرة للملاك خدمات إعلامية بإبلاغهم عن كافة البيانات المتعلقة بمستويات النوالين في جميع أنحاء العالم.

2- الموانئ البحرية:

3- تعد الموانئ من أهم الدعائم التي تقوم عليها صناعة النقل البحري نظرا لدورها الهام في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن، وتعدد تلك التسهيلات وتنوع وفقا لإختلافالموانئ البحرية من حيث طبيعتها الجغرافية ، ومن حيث الوظائف المسندة إليها.

4- الأنشطة المساعدة:

5- العناصر الأساسية للنقل البحري، السفينة، الميناء والبضاعة بحاجة لخدمات مساعدة من أجل إكمال هذا النشاط بما يحقق الهدف منه، وهذه الخدمات تتمثل في الآتي²⁵

* يعرف النولون البحري بأنه المبلغ الذي يتحصل عليه مالك السفينة نظير نقل البضائع وتسليمها بأمان من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، وهو يدخل كعنصر التكلفة الأساسية للمنتجات نصف المصنعة أو تامة الصنع أو المواد الأولية.

3- الممرات المائية :

وهي الممرات أو المسالك التي تعبرها السفن من أجل الوصول إلى أرصفة الميناء ، و يتعين أن تكون صالحة للملاحة باستمرار حتى تسهل عملية دخول أو خروج السفن .

4- المراسي (Berths) :

وهي مساحة مائية بجانب الرصيف الميناء ، أين تتوقف السفينة لتفريغ و شحن البضائع أو صعود و نزول المسافرين .

5- المنشآت القاعدية :

وتتكون من المنشآت ، نذكر منها سبيل المثال :

أ- الأرصفة (wharfs or Quays) : وتبنى على الحافة الأرضية المطلة على المياه الداخلية للميناء ، لترسو السفينة ليتم شحنها و تفريغها .ويجب تطهير و تعميق الأرصفة باستمرار حتى تكون صالحة لرسو السفن بأمن ، وبحيث تكون مجاورة تماما للرصيف طبقا لعمق الغاطس المعلن .

ب- المساحات المخصصة للشحن و التفريغ (The apron) : تقام على طول إمتداد الرصيف من أجل تجميع البضائع و المسافرين قبل الشحن أو بعد التفريغ من السفينة .

ج- الفناء (the yard) : و يتألف من :

- المساحات المخصصة لإيداع و تخزين البضائع و المعدات ،
- الطرق و الممرات لحركة البضائع و الركاب و معدات الميناء
- بنايات الأنشطة الإدارية ، مستودعات تخزين البضائع و محطات إنتظار المسافرين .

د- المنافذ تمثل بوابات دخول و خروج مركبات الشحن مثل عربات السكك الحديدية و الشحنات ، سيارات المسافرين ، نقل البضائع و المسافرين .

²⁵ناصر نور الدين عبد اللطيف، محاسبة التكاليف في قطاع النقل البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2008، ص 91.

6- التجهيزات المتحركة :

وتشمل مركبات الميناء و المعدات الأخرى المعنية مباشرة بحركة البضائع و المسافرين داخل الميناء ، من أمثلتها : الرفيعات ، المركبات الموجهة آليا مثل الجرارات و الجرافات .

الفرع الثاني : وسطاء العمليات المينائية :

مهمة الوسطاء في النقل البحري هي الربط بين عناصر العرض و الطلب ، بين الناقلين و الشاحنين ، ولتحقيق أهداف عملية النقل لابد من تدخل العديد من الاشخاص ، يمكننا تصنيفهم حسب وظائفهم إلى ثلاث فئات رئيسية :

1 الوظائف (المهين) المرتبطة بخدمة البضائع : من أهمها نذكر :

أ – مقاول الشحن و التفريغ (المقاول البحري) : هو المقاول الذي يتولى القيام بالاعمال المادية اللازمة لرفع البضاعة على ظهر السفينة (الشحن) أو أنزالها منها (التفريغ) ، وقد يتولى بجانب ذلك أعمالا قانونية متصلة بالشحن و التفريغ لحساب الشاحن أو المرسل إليه أو الناقل¹ . و الغالب أن تتم عمليات الشحن و التفريغ بالاستعانة بعمال متخصصين كرجال الميناء () و هم جماعة العمال الذين يتولون العمليات الفعلية للشحن و التفريغ ، كما تستعين أيضا بآلات و أجهزة متنوعة مثل : الرافعات ، الصنادل ، المواعين إلخ .

الأعمال التي يقوم بها " مقاول الشحن والتفريغ " أو " المقاول البحري " كان يطلق عليها في ظل الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 و المتضمن القانون البحري الجزائري " بأعمال الشحن و التفريغ في الموانئ " ، و بعد تعديل أحكام القانون البحري بموجب القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 ، أصبح يطلق عليها " بالمونولة المينائية و التشوين " .

ب – الوكيل منظم النقل : كما يوحي إسمه هو المسؤول عن تنظيم عمليات نقل البضائع عن طريق البر أو البحر من أماكن التصدير إلى أماكن الإستلام وهذا لحساب المرسل . ومن مهامه أيضا :إختيار مسارات الشحن ، وسائل النقل ، موانئ تسليم البضاعة وفقا للأجال المحددة في العقد وهو أيضا المسؤول عن التفاوض مع شركات الملاحة البحرية بخصوص رسوم الشحن² .

ج – الوكيل الجمركي : هو المسؤول عن القيام بالاجراءات الجمركية : التخلص الجمركي ، تقديم تصريحات لدى مصالح الجمارك ، دفع رسوم الميناء و هذا نيابة عن موكله (الشاحن) وهو المسؤول أيضا جنائيا عن الاخطاء الناجمة عن تصريحات الخاطئة أو المزورة . وقد يقوم بمهامه وكلاء آخرين كوكيل العبور .

د – وكيل العبور : يقوم بوظائف متعددة وذلك حسب المهام الموكلة إله فهو كمفوض تجاري يحل محل المصدر عند شحن البضاعة ، أو مكان المستورد في عملية تفريغ البضاعة ، فهو يتأكد من وزن و نوعية البضاعة المستوردة و مدى تطابقها مع الوزن المتفق عليه في عقد النقل ، وذلك عند إستلام البضاعة من الميناء و توصيلها إلى المخازن .

الفصل الأول :عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر

يمكن ذكر الوظائف التي يقوم بها وكيل العبور في العناصر التالية:

- وكيل النقل ،
- عون بحري :
- القيام بعملية التجميع ،
- القيام بعملية المؤجر ،
- القيام بعملية الناقل ،
- عمليات الشحن والتفريغ ،
- وكيل جمركي ،
- مكلف بالعبور ،
- منح تسبيقات الإيجار ، حقوق الجمارك إلخ

هـ – أمين المخازن (المستودعات) : يتولى القيام بمهام : التخزين ، التعبئة / التفريغ ، التجميع / التجزئة ، التغليف ، التوزيع ، التجهيز وغيرها من الانشطة المرتبطة بالمستودعات¹ .
و – الناقل البري : يشير إلى الناقلين مستعملي الطرق البرية ، السكك الحديدية و النقل النهري (بإستثناء الناقل البحري و الجوي) .

ز – وسيط بيع البضائع : يسعى لتسويق البضائع غي المباعه عند وصول السفن .
ح – خبير التحقيق في الأضرار : كخبير ، يقيم أضرار البضائع التالفة ، ويحدد أسبابها ، وهذا لحساب شركات التأمين .

ط سمسار التأمين البحري : لهم طابعهم القانوني الخاص و هم سماسرة محلفين ، من مهامهم الرئيسية تحرير عقود التأمين البحري بغية ضمان السفينة و البضائع ضد أخطار النقل البحري ، الإشراف على الإجراءات التي تقوم بها الشرطة و إعلام المؤمن عن خطر المتوقع و ضمان التسوية ، تقديم المعلومات الكافية لشركات التأمين البحري حول طبيعة البضاعة المنقولة و الأسطول البحري المكلف بنقلها ، بهدف تحديد أقساط التأمين و تعويضها في حالة وقوع الضرر خلال عملية النقل .

2- الوظائف (المهن) المتعلقة بخدمة السفن : من أهمها :

أ – المجهز : هو مالك أو مستغل أو مستأجر السفينة ، وهو المسؤول عن إستغلال التجاري للسفينة في عرض البحر و في الموانئ من مهامه : تجهيز السفينة للقيام بالانشطة التجارية و هذا خلال تزويدها بالإمدادات من وقود و مواد غذائية ، ضمان تجهيزها بالمعدات و كل ما هو ضروري للشحن البحري ، صيانة السفينة و تجديد طاقمها و خاصة القبطان .

ب – الوكيل العام : وهو وكيل المجهز : تتمثل مهمته في :

التفاوض حول عقود النقل مع الشاحنين ،

الفصل الأول :عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر

يضبط يوميا قائمة الشاحنين ،

- يقبض مبالغ الإيجار ،
- يختار الوكلاء البحريين على مستوى كل ميناء .
- ج - الوكيل البحري (أمين السفينة) : يعينه المجهز للقيام عنه بالعمليات اللازمة لتنفيذ عقد النقل في الموانئ البحرية ، وقد يكون وكيل لمجهز واحد ، أو لعدة مجهزين هذا الوكيل له عدة مهام منها :
 - القيام بالعملية التقنية بهدف مساعدة المجهز والربان و التكفل بالسفينة الداخلة للميناء ،
 - تسليم البضائع الوجهة للتصدير ، كما يتسلم الواردات من البضائع ويوصلها إلى المستورد ،
 - تنظيم عمليات الشحن و التفريغ ، دفع الرسوم و إمضاء السندات الشحن ، تحرير وثائق الحمولة و تسليمها إلى للجمارك بواسطة السمسار البحري ،
 - العمل على تخفيض غرامات التأخر فهو يتدخل في عملية الصيانة و التصليح ومشاكل طاقم الباخرة .
- د- السمسار البحري : هو شخص مهمته التقريب بين أطراف العقود البحرية كعقد النقل وعقد التأمين وبيع السفن ، من وظائفه :
 - التقريب بين طرفي العقد البحري دون أن يكون هو نفسه طرفا في العقد المذكور ،
 - تولي الإجراءات اللازمة لدخول السفن إلى المونئى وخروجها منها .
 - قيادة وبيع السفن .
 - تحرير الوثائق و دفع تسبيقات الايجار.....إلخ .
- تنتهي مهمة السمسار البحري عند التوفيق بين طرفي العقد دون أن يكون مسؤولا عن تنفيذه ، و يتقاضى مقابل ذلك أجر يسمى " السمسرة " .
- هـ - قائد الميناء : مسؤولية قائد الميناء هي إدارة الحركة البحرية في الميناء تحت إشراف المدير العام و بالتنسيق مع مدير الحركة ، ويجب عليه التأكد من وجود المساعدات الملاحية في أمكنها ، ويقوم بتقديم تقرير دوري عن حالتها المعدات ، الوحدات الملاحية و يقوم أيضا بالإشراف على عمليات الإرشاد والمرشدين للسفن و - المرشد البحري : تتمثل مهمته في مساعدة ربان السفينة في مناورات إرسئها ، إذا باعتبار لكل ميناء ممراته الملاحية و التي من الممكن أن لا يعرفها ربان السفينة ، فإنه يتم إرسال المرشد لتنسيق خطة رسو السفينة و ضمان أقصى درجات سلامتها .

1- الوظائف (المهن) غير مباشرة :

بعيدا عن تلك المهن التي تساهم بشكل مباشر في توفير الخدمات للسفن أو البضائع ، توجد وظائف أخرى تساهم أيضا في نشاط المينائي :

- أ- خدمة الإعلام الآلي : أصبحت تمثل محورا هاما في النشاط المينائي ، فقد أصبح من الواضح لدى الكثير من مديري الموانئ أهمية المعلومات والاجراءات الادارية التي يتم الحصول عليها إلكترونيا ، ليكون هناك تكامل بين مستخدمي الميناء ، مثل شركات الملاحة البحرية ، الوكلاء الملحيين ، شركات الشحن والتفريغ والسلطات العمومية .
- ب- الجمارك : بطبيعة الحال الجمارك هي الكفيلة بمراقبة المبادلات التجارية و التصدي لعمليات التهريب ، جمع الرسوم والضرائب على البضائع .

- المبحث الثالث : تشغيل الموانئ البحرية :

- في قطاع الموانئ البحرية على المستخدمين لهذا النشاط دفع رسوم متنوعة مقابل الخدمات التي يتلقونها ومقابل استخدام التسهيلات المعروضة ، وعند وضع نظام تسعير خدمات الميناء عادة ما يتم مقارنة تكاليف الميناء وما يتم الحصول عليه من رسوم ، مع الأخذ بعين الاعتبار الاهداف المستقبلية .
- المطلب الأول : العرض والطلب على الخدمات المينائية :
- يتميز الميناء بتعدد الأنشطة والمصالح المتبادلة ، حيث أنه يقدم مجموعة متكاملة من التسهيلات و الخدمات التي تناسب إحتياجات طلي خدماته .

الفرع الأول : الأنشطة المينائية :

يتجه مدخل التنظيم المتمركز على عملية (Process-centered or organisation)

إلى تصنيف أنشطة المؤسسة ضمن مجموعة من العمليات على وفق ما تقدمه كل عملية من قيمة مضافة ، وبالتالي يمكن إعتداد العملية التنظيمية كأساس للإرتفاع بمستوى الأداء ، وتأسببها على ذلك فقد صنفت الدراسات أنشطة المؤسسة حسب نوعين من التصنيفات²⁶ :

- 1- تصنيف نظري (Typology): يعتمد إشتقاقات نظرية إستنباطية لتصنيف أنشطة المؤسسة وفقا لرؤية أفراد مبدعين ، ومن أمثلة هذا التصنيف نظرية بورتر لتحليل سلسلة القيمة التي صنفت أنشطة المؤسسة ، على أساس إستخدام النشاط في بناء ميزة تنافسية ، إلى أنشطة أساسية و

²⁶ احمد الراشد، مرجع سابق، ص ص 121-122

الفصل الأول :عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر

أنشطة مساعدة و نظرية (Burnstalker) التي صنفت أنشطة المؤسسة و فقا لدرجة إستقرار بيئة المؤسسة إلى أنشطة .

عضوية وأنشطة ميكانيكية . في حين صنف (Garvin) الأنشطة وفق درجة مساهمة العاملين في إنجاز النشاط إلى أربعة أنواع : أنشطة تشغيلية ، أنشطة سلوكية ، أنشطة إدارية وأنشطة التغيير .

2- تصنيف تجريبي : (Taxonomy) يعتمد إشتقاقات تجريبية تعدها مؤسسات تنظيمية تسعى إلى تصنيف أنشطة المؤسسة على أساس أوجه التشابه والإختلاف بين أعداد كبيرة من المؤسسات، ومن أمثلة هذا التصنيف ما أعدته المنظمة الدولية (ISO) ، والتي صنفت الأنشطة إلى أربعة أنواع: أنشطة المسؤولية الإدارية، أنشطة موارد المؤسسة، أنشطة إدراك المنتج وأنشطة قياس وتحليل وتحسين النشاط.

على وفق هذا السياق، فحسب مؤتمر الأمم للتجارة والتنمية (CNUCED,1992) يقصد بالأنشطة المينائية سلسلة الأنشطة المتكاملة من النقل والتوزيع، ذفقا لتصنيفه التجريبي تضم مجموعتين من الخدمات والأنشطة، المجموعة الأولى تتضمن أنشطة النقل: المناولة، التخزين، التعبئة والتغليف وأنشطة معالجة التوزيع، أما المجموعة الثانية فتتعلق بأنشطة توزيع المعلومات وأنشطة الإتصالات، وتتضمن: أنشطة تخزين، معالجة وتحويل المعلومات.

أما منظمة التجارة العالمية فقد أعدت تصنيفها التجريبي لأنشطة الموانئ على أساس معيار الخدمات الملاحية الدولية المعيارية2، وهذا بهدف تقليل التفرقة والتمييز بين الخدمات المقدمة للزبائن المحليين والخدمات المقدمة للزبائن الأجانب، لتصبح أنشطة عمليات الشحن والتفريغ التي يعرضها الميناء أنشطة للنقل الملاحي الدولي المتوافرة لعامة الزبائن، والتمثلة في عمليات3: الإرشاد، القطر والسحب التخزين في المستودعات وخدمات الصيانة والتصليح.

في حين اتجه البنك الدولي إلى إعتقاد الأساسين النظري والتجريبي لإعداد صنفين من التصنيفات لأنشطة الموانئ:

أ- التصنيف التجريبي: صنفت بموجبه أنشطة الميناء وفقا لدرجة مساهمة القطاع الخاص في إنجاز أنشطتها إلى أنشطة: إدارة الميناء، الإدارة البحرية، البنية الفوقية للميناء، البنية الفوقية للميناء الخاصة بالمعدات، البنية الفوقية للميناء الخاصة بالمنشآت ، مناولة الشحنات، الإرشاد، القطر والسحب، الإرساء الكري وأنشطة أخرى.

ب- التصنيف النظري: صنفت بموجبه أنشطة الميناء وفق تحليل " سلسلة القيمة" إلى أنشطة أساسية والتي يطلق عليها مصطلح " الخدمات الجوهرية Core Services" وأنشطة مساعدة أطلق عليها مصطلح " خدمات القيمة المضافة Value Added Services" . تشمل الخدمات الجوهرية على مجموعة الأنشطة المترابطة الخاصة بإستقبالوصول الشحنات ومناولتها وتخزينها، أما خدمات القيمة المضافة فهي عبارة عن الأنشطة التي توفر الدعم العام والخاص للأنشطة الأساسية ، ومن شأنها رفع الأداء

الفصل الأول :عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر

الإقتصادي للميناءة تحسینجاذیبیة للمزید من العملاء ، بما ینعکس علی أمکانبیة زیادة تنافسیة. ویتعین عند تطویر وتقدیم خدمة جدیدة أن ننظر فیما تضيفه هذه الخدمة من قيمة للمنتج وللنشاط

5.2. یوضح مختلف الأنشطة السائدة فی الموانئ:

الجدول رقم 1: تصنیف أنشطة الموانئ وفق نظریة تحلیل سلسلة القيمة لبورتر

الأنشطة	الخدمات الرئیسیة	مكوناتها
خدمات الجوهریة	الخدمات الملاحیة	خدمات الدخول الی المیناء وتوفیر والحماية خدمات الرشد خدمات اعمال القطر والسحب خدمات ادارة مرور الشحنات خدمات الحماية من الحرائق
	خدمات المحطات الطرفیة	خدمات ربط وإصلاح العربات خدمات مناولة ونقل الحاویات خدمات التعبئة والتغلیف خدمات مناولة الشحنات الجافة والسائلة خدمات مناولة الشحنات الثقلیدیة خدمات تعبئة وتفريغ الحاویات خدمات تصلیح الحاویات
	خدمات التصلیح	خدمات الكری خدمات صيانة القنوات الملاحیة خدمات تصلیح المعدات الرافعة خدمات تصلیح الأرصفة الجافة للسفن خدمات تصلیح الحاویات
	مجموعة الخدمات الإداریة	
	خدمات إدارة المعلومات	
	تسهیلات ذات قيمة مضافة (VAF)	خدمات الإرساء

الفصل الأول :عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر

<p>خدمات التوصيل</p> <p>خدمات الزبائن</p> <p>خدمات التنظيف العامة خدمات تأجير وإستئجار الناقلات</p> <p>خدمات المعلومات والإتصالات خدمات الأمن والوقاية</p> <p>خدمات المطاعم والفنادق</p>			<p>خدمات القيمة المضافة</p>
<p>خدمات رقابة الجودة خدمات إعادة التحميل خدمات التجميع</p> <p>خدمات الفحص خدمات إعادة الإستخدام خدمات التجزئة</p>	<p>خدمات السلسلة اللوجيستية المتكاملة (LIS)</p>	<p>اللوجيستيات ذات القيمة المضافة (VAL)</p>	
<p>خدمات الشحن والتفريغ</p> <p>خدمات الشفط خدمات التحريك/التفكيك خدمات تخزين السوائل خدمات تخزين البضائع الصب خدمات مراكز التوزيع</p>			

المطلب الأول: الموانئ الجزائرية ونشاطاتها:

تمارس في الموانئ الجزائرية عدة أنشطة مينائية (*) صنفت إلى:

*أنشطة تقدم للسفينة أثناء وجودها في المياه الإقليمية ، وقبل رسوها وهي ما يعرف بإسم الخدمات الملاحية وتشمل:

*قطر السفن: تدخل في عداد خدمات القطر:

-العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفينة ،

الفصل الأول :عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر

-مناورات الإرساء والانتقال أو أيجار السفينة

-المراقبة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى من الملاحة للسفينة.

*قيادة السفن وإرشادها:²⁷تلتزم كل سفينة تجارية تدخل في المنطقة التي فيها الإرشاد إجباريا برفع إشارة النداء للمرشد، والكيفيات المطبقة بالنسبة للإرشادات هي الكيفيات المحددة بالأنظمة الداخلية لمحطات الإرشاد.2. ويبدأ الإرشاد إعتبارا من وصول وتقديم المرشد نفسه في حدود المحطة ، وينتهي عند وصول السفينة إلى مكان الوصول أو الرسو أو الرصيف أو حدود المحطة3.

*أما الأنشطة التي تقدم للسفينة على اليابسة (على الرصيف)تضم:

-المناولة المينائية

-التشوين

الفرع الثاني: الطلب على خدمات الميناء:

يعد الطلب على خدمات وتسهيلات الميناء طلبا مشتقا من الطلب على عملية النقل بالسفن، وذلك نظرا لكون الميناء البحري همزة الوصل بين السفينة ووسائل النقل الأخرى. كما أن الطلب على النقل بالسفن، هو بدوره طلب مشتق من الطلب على البضائع محل الخدمة. ومنه فهو دالة في النمو الاقتصادي والإنتاج الصناعي والتجارة الدولية.

ويعتبر أصحاب البضائع هم المنتفعون النهائيون بخدمات وتسهيلات الميناء، إل أنه في واقع الأمر فإن الخطوط الملاحية (الناقلين)أو وكلائهم المسافرين وكذلك الشاحنين يقومون بسداد رسوم الميناء، لهذا فهم يمثلون الجانب الرئيسي في الطلب على خدمات وتسهيلات الميناء.

وفي هذا الإطار يعد التسعير بواسطة وداخل الميناء مؤشرا مهما على إختيار الميناء، كما تحظى التكلفة الكلية المصاحبة لتردد السفينة على الميناء بأهمية خاصة.

¹²⁷ الجمهورية الجزائرية، قانون رقم 05-98، مرجع سابق، المادة رقم 861.

المطلب الأول: السياسة المينائية الجزائرية:

تشكل الموانئ التجارية الجزائرية مراكز للإستيراد والتصدير، موزعة على شريط ساحلي بطول 1200 كيلومتر وممتد من شرق المغرب إلى غرب تونس. بلغ حجم مبادلاتها التجارية في سنة 2013 حوالي 121 مليون طن، وها ما يمثل 95 % من حجم المبادلات التجارية الخارجية، مما يدل على أهميتها كعامل حيوي في الإقتصاد الوطني.

1-1-1: مراحل تطور النظام المينائي الجزائري:

يتكون المركب المينائي الوطني من 13 ميناء تجاريا، ميناءان متخصصان في المحروقات وهما بيطوة وسكيكدة (الميناء الجديد)، ثلاثة موانئ مختلطة (البضائع العامة/المحروقات) وهي أرزيو، بجاية وسكيكدة (الميناء القديم). أما الموانئ الثمانية المتبقية فهي متعددة الوظائف وترتكز في نشاطها على نقل البضائع المختلفة، تتضمن ثلاثة موانئ صغيرة (الغزوات، دلس وتنس).

عرف النظام المينائي الجزائري (*) خلال تطوره عدة مراحل مرتبطة بالسياسات الإقتصادية المطبقة في كل فترة ، وهي:

الفرع الأول: المرحلة الأولى (1962-1970)²⁸:

1. نظام الإستقلالية للموانئ الثلاثة الكبرى (الجزائر، عنابة ووهران):
مهمة الميناء المستقل هي ضمان المصالح العمومية، وكانت له إمتيازات السلطة العمومية للقيام بالمهام التالية:
-تسيير وتطوير الملك العمومي المينائي،
-وضع التدابير الأمنية والسهرة على تطبيقها،
-المحافظة على المنشآت المينائية ومعاينة كل مغل بالنظام،
-السهرة على إحترام القواعد الصحية والبيئية داخل حدود الملك العمومي المينائي،
-المتابعة والتسيير المحكم لمختلف الأنشطة الممارسة من طرف مختلف المتعاملين بالميناء (المستوردين، المصدرين، عمال المناولة، وكلاء العبور/ الوكلاء البحريين، مؤسسات الإرشاد والجر..الخ).

²⁸ ربيعة حملاوي، مرجع سابق، ص 281.

الفصل الأول :عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر

كما كانت للميناء المستقل صلاحية مراقبة العمل على مستوى الميناء في حالة نشوب منازعات بين عمال الميناء وأرباب العمل.

2-نظام التبعية لغرف التجارة لبقية الموانئ:²⁹

أوكلت ممارسة مهام الخدمة العمومية في هذه الموانئ إلى ممثلين عن الإدارة المحلية للنقل والأشغال العمومية ، أما النشاطات التجارية فكانت تمارس إما مباشرة بواسطة الغرفة التجارية، أو بصفة غير مباشرة عن طريق النقابات (القيادة أو عن طريق مؤسسات عامة وخاصة مثل المناولة، العبور الإرشاد..الخ).

خصائص المرحلة: تميزت هذه المرحلة بما يلي:

- عند إنشاء هذه الوحدات كانت لها سلطات واسعة في ميدان الإستغلال (الأشغال العمومية والأمن الملاحي)،
- لم يكن للموانئ الإستقلالية المالية وكانت تخضع للمحاسبة الإدارية
- الفصل ما بين وظيفة الإستغلال ووظيفة الأشغال العمومية.
- الفرع الثاني: المرحلة الثانية (1971-1981):
- إرتكز تنظيم الميناء خلال هذه المرحلة على سلطة مينائية وطنية تم أنشاؤها في سنة 1971 وهي الديوان الوطني للموانئ ((ONP*)) (أنشئ بموجب الأمر رقم 71-11 المؤرخ في 13 ماي 1971) إدارة المهام التقنية والشرطة الوطنية للمناولة ((SONAMA*)) (أنشئت بموجب الأمر رقم 71-16 المؤرخ في 09 أفريل 1971،

وتم إسنادها أنشطة التشوين والمناولة في الموانئ، والسلطة الأخيرة هي الشركة الوطنية للعبور والمخازن العامة ((SONATMAG*))

كانت تهدف هذه السلطة المينائية إلى توحيد تسيير الموانئ وإدخالها ضمن القطاع العمومي، وهذا بالنسبة للنشاطات التابعة للقطاع الخاصة، وفي بعض الأحيان تمارس من طرف متعامل أجنبي (كالقيادة، الإرشاد، التموين، العبور، المناولة والقطر). وهذا يدخل في إطار الإستراتيجية العامة للإقتصاد الوطني والتي نصت عليها وحددتها المخططات الوطنية، فتح عن ذلك مايلي:

- أسند إحتكار المناولة إلى الشركة الوطنية للمناولة وهذا مع التغيير في نظام توظيف عمال الميناء الذين أصبحوا عمالا أجراء وهذا ابتداء من سنة 1974.

²⁹ONP : Office National des ports

الفصل الأول :عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر

- كلف الديوان الوطني للموانئ بمهام السلطة العمومية، وكذا بعض المهام ذات الصفة التجارية (القيادة، التموين بالمياه العذبة). كما سمح للديوان بصفته سلطة عمومية بممارسة نشاطات كانت تمارس من قبل من طرف الخواص والأجانب، وكذا توحيد نظام التسيير على المستوى الوطني.
- أنشأ الديوان الوطني للموانئ ليتولى مهمة التنسيق بين مختلف المتعاملين عند قيامهم بالأنشطة المينائية، لكن تعدد مراكز القرار نتيجة توزيع المسؤوليات في ميدان الإستغلال بين العديد من المتعاملين والذين ينتمون على نفس السلطة العمومية، صعب من إنكائية التحكم في جميع الأنشطة المينائية ووظيفة التنسيق.
- في سنة 1976 أصدر المشرع الجزائري قانونا ينظم الملاحة والتجارة البحرية بموجب الأمر رقم 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، وهو الذي غلب عليه الإتجاهة الإشتراكي للدولة أنذاكو إنعكاسه على نجاعة الإقتصاد الوطني³⁰.

خصائص المرحلة: تميزت ب:

- كان للديوان الوطني للموانئ السلطة تسيير وتأمين الملك المينائي باسم الدولة ،
- التنسيق بين الأسعار المينائية،
- مرونة في توزيع الموارد،
- غياب النصوص التشريعية والنصوص التنظيمية للإستغلال المينائي ولتحديد الملك المينائي ،
- النزاع القائم بين كفاءات قطاع الأشغال العمومية والسلطات الأخرى في تطوير الميناء،
- صعوبة التنسيق والفصل في النزاعات بين المتعاملين وهذا رغم وضع لجان مينائية

الفرع الثالث: المرحلة الثالثة (1982-1997):

يهدف تحقيق اللامركزية في تسيير والإسجام بين حجم المؤسسة ومستوى تدخلاتها وكفاءتها المينائية، تم إعادة هيكلة المؤسسة العمومية سنة 1982. وفي هذا الإطار تم حل كل من الديوان الوطني للموانئ والشركة الوطنية للمناولة. وبموجب المرسوم رقم 82-283 إلى 290 المؤرخ في 14 أوت 1982 تم إدماج وحداتها المحلية ضمن عشر مؤسسات مينائية في سنة 1982 مؤسسة إشتراكية ذات صبغة إقتصادية تهتم ب:

-استغلال الوسائل والتجهيزات المينائية،

-القيام بأشغال الصيانة والإصلاح

³⁰ChaukiBouri, la logistique du commerce extérieur en Algérie :théorie et pratique,1^{ère}

édition, IDIK , Alger, sans l'année de publication ,p23

الفصل الأول :عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر

-ممارسة إحتكار القطر والمناولة.

-مكلفة بالشرطة والأمن في حدود المجال الجغرافي للأمالك المينائية.

يمكن الهدف من إنشاء مركز واحد للقرار في تسهيل عملية تسيير حركة النقل دقيق خاصة عند الإستيراد. غير أنه وبعد أكثر من عشر سنوات من النشاط ، لوحظ سيطرة الأنشطة التجارية على حسي مهام السلطة المينائية التي تمثل الصالح العام والقوة العمومية، وصعوبة تنسيق الأنشطة بين المتعاملين ومستخدمي الميناء الذين كانوا مصدر النزاعات العديدة والحادة.

أما في المجال المالي فإن التنظيم إحدى مصادر زيادة التكاليف خاصة تلك المتعلقة بالعبور بسبب:

-ضعف إنتاجية العامل،

-إنتهاج طريقة غير محكمة لتنظيم العمل،

-الإستعمال غير العقلاني لمختلف الإمكانيات المالية والمادية،

-عدم وجود نظام عصري لتبادل ومعالجة المعلومات بين أهم المتعاملين ومستخدمي الموانئ .

ونتيجة لهذه الأوضاع تمت عملية إعادة هيكلة أخرى سنة 1989 فأُنشئت المؤسسة المينائية ذات الشخصية المعنوية المستقلة³¹.

خصائص المرحلة: أهم ما يميز هذه المرحلة:

-تجميع مجمل المهام المينائية،

-إدخال مفهوم المنافسة بين الموانئ،

-غياب النصوص التشريعية وغياب نظام الإستغلال المينائي،

-إهمال مهام المحافظة على الملك المينائي وتطويره،

-التوزيع غير العقلاني للموارد،

-غياب روح المبادرة والتسهيلات من أجل تحفيز الإستثمارات الخاصة والعمومية.

الفرع الرابع: المرحلة الرابعة (1998-إلى يومنا هذا الحالي):

³¹8ربيعة حملاوي، مرجع سابق، ص

الفصل الأول :عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر

منذ سنة 1998 بدأت الجزائر تبدي نوعا من الإهتمام بالجانب البحري وذلك بتعديل أحكام القانون البحري بموجب القانون 05-98 المؤرخ 25 جوان 1998، بعد التحولات الكبرى التي عرفتها الجزائر وفتح محالات الإستثمار الخاص الوطني والأجنبي 1،

ولقد تميزت هذه المرحلة بما يلي:

-الفصل بين مهام القوة العمومية والخدمة العمومية والنشاطات التجارية (*).

-وضع إطار قانوني للعلاقات بين الدولة ومختلف مستعملي الميناء، بالإضافة الى السلطات المينائية ذاتها،

-تقسيم وتوزيع متناسق بين الموارد المينائية العمومية والخاصة،

ويقصد بالتكلفة الكلية مجموع الأتي 1:

- التكلفة الدفترية (السعر الذي يدفع لمختلف الخدمات)

- تكلفة الوقت،

- خطر فقدان، التلف والتأخر.

وهنا نود الإشارة إلى أن تكلفة الميناء مسؤولة عن مجرد جزء من التكلفة الكلية المرتبطة بالسلسلة اللوجيستية، ومن هنا يصبح الطلب الكلي على خدمات الميناء ضعيف المرونة على الرغم من وجود منافسة بين مقدمي خدمات المناولة في الميناء. وحقيقة الأمر أن ضعف هذه المرونة ليس مطلقا، لأنه إذا ما تجاوزت أسعار خدمات وتسهيلات الميناء حدا معيناً، فإن هذا من شأنه أن يؤدي إلى إنخفاض الطلب وإنسحاب العديد من السفن(*) إلى الموانئ المجاورة.

المطلب الثاني: هيكلية تكاليف الميناء:

من أجل توضيح طبيعة التكاليف التي يتحملها الميناء، نستعرض التصنيفين التاليين:

الفرع الأول: التصنيف الأول:

تنقسم تكاليف الميناء إلى جزئين هما:

1. التكاليف الثابتة: وهي التكاليف التي لا تتغير بتغير حجم نشاط المشروع على المدى القصير، وبالنسبة للميناء فهي التكاليف التي لا تعتمد على إنتاجية الرصيف أو الأداء أو إستخدام المعدات، أي أنها يجب أن تدفع سواء تم تداول 150000 طن/سنة أو واحد طن. وتتكون التكاليف الثابتة للرصيف من العناصر التالية:

–التكاليف الرأسمالية لبناء الأرصفة،

الفصل الأول :عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر

-تكاليف بناء المخازن والمكاتب،

-أجور الموظفين الثابتة،

-تكاليف إمتلاك المعدات وتكاليف شراء الأوناش، تكاليف الرافعات المستخدمة في أعمال المناولة وتكاليف الصيانة الروتينية.

2-3-3:التغيرات الطارئة على تسيير الموانئ

وظائف السلطة المينائية :

السلطة المينائية هي مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري ، تتمتع بالشخصية المعنوية و الاستقلال المالي وتكلف بمهام تطوير الاملاك العمومية المينائية المعنية وصيانتها وتسييرها واستغلالها و حمايتها و المحافظة عليهما و القيام بالتنشيط والتنسيق بين مختلف المتدخلين في النشاطات المينائية و كذا الترقية التجارية للموانئ المكلفة بها .

وعلى هذا الاساس ، كلفت السلطة المينائية بما يلي :

أ. في مجال التطوير والصيانة :

- المشاركة مع السلطات المعنية في صياغة المخططات التوجيهية لتنمية الموانئ المكلفة بها واعداد برامج الصيانة و انجاز الاشغال الخاصة بتهيئة و تطوير المنشآت القاعدية المينائية ،
- المشاركة في اعداد دراسات التصميم و قابلية الانجاز الخاصة باختيار المواقع ، والخصائص التقنية المتعلقة بموقع و انجاز المنشآت المينائية و كذا دراسات الاثر على البيئة ،
- المبادرة بكل الدراسات المتعلقة بمهامها و انجازها ، وبصفة عامة ، بتطوير مجموع النشاطات المينائية
- انجاز كات اشغال التطوير و الصيانة المتعلقة بالتهيئة و عصرنه و تجديد المنشآت و التجهيزات و العتاد
- يمكن ان تشارك وفقا للتنظيم المعمول به في انجاز إشغال الصيانة و تأهيل و تجديد و توسيع البنايات الاساسية و كذا عمليات الجرف
- القيام بانشاء و تهيئة مناطق خارجة عن الموانئ و الهادفة لفك الاختناق الموانئ اذ اقتضى الامر ذلك

ب. في مجال التسيير والاستغلال :

الفصل الأول :عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر

- استغلال العتاد والتجهيزات والمنشات الضرورية للقيام بمهامها وضمان خدمتها ن
 - القيام بنفسها اد اقتضى الامر ببعض النشاطات المينائية التجارية الضرورية لسير الموانئ
 - ضمان عمليات تموين السفن بالمياه العذبة وارشاد وقيادة السفن وتنظيم الحركة الملاحة البحرية ووضع كل الوسائل البشرية والمادية لمساعدة السفن على الرسو والحركة
 - ضمان جمع ،معالجة ونشر كل المعلومات الاحصائية الخاصة بنشاطات الموانئ المكلفة بها
- ج. في مجال المحافظة والحماية :

- السهر على احترام جميع القواعد العامة والخاصة المنظمة لمساحات الماء والمنشآت المينائية
 - ضمان شرطة المحافظة والاستغلال في حدود الاملاك العمومية المينائية
 - اعداد المخططات الاستيعابية والتدخل وامتلاك وسائل الاتصال ومكافحة الحرائق والتلوث
 - السهر على الاستخدام العقلاني للموانئ وملحقاتها
 - ضمان احترام كل بنود دفاتر الشروط الخاصة بتراخيصات استغلال التجهيزات وشغل الاملاك العمومية وممارسة النشاطات التجارية .
- د. في مجال التنسيق والترقية التجارية للموانئ :

- تنشيط وتنسيق نشاطات مختلف المتعاملين
- اتخاذ كل التدابير الخاصة والتسهيلات التي تضمن سيولة احسن للبضائع والمسافرين
- المبادرة بالتشاور مع الهيئات والمتعاملين المعنيين ، بكل عمليات ترقية الموانئ المكلفة بها
- تستطيع وضع شبكة معلوماتية ملائمة ، ومنح المتعاملين كل المعلومات والمعطيات الضرورية لنشاطاتهم ،
- اضافة الى كل ما سبق يمكن للسلطة المينائية في اطار مهامها وعلى حسابها الخاص القيام بـ :
- ضمان كل العمليات والقيام بكل النشاطات التي لها صلة بهدفها وكذا العمليات العقارية المنقولة والتجارية والصناعية والمالية المرتبطة بنشاطاتها ن والتي من شأنها ان تساعد على تنميتها
- الحصول على كل البراءات والشهادات المتعلقة بمهامها ، واقتنائها واستغلالها وبيعها ن

الفصل الأول :عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر

- اخذ كل الامتياز وكل مساهمة مباشرة او غير مباشرة تتصل بمهامها في كل مؤسسة عمومية اقتصادية

من خلال المرسوم التنفيذي رقم 139-06 المؤرخ في 15-04-2006 ن المحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن و اعمال المناولة والتشوين في الموانئ ، تم توسيع الشراكة مع الفاعلين الاجانب ن حيث تسند ممارسة نشاطات قطر السفن و اعمال المناولة والتشوين في الموانئ الى كل شخص طبيعي او معنوي فاز بالمنافسة ويستوفي شروط التاهيل المهني المطلوبة . تتم ممارسة نشاطات قطر السفن و اعمال المناولة والتشوين في الموانئ على اساس اتفاقية امتياز بين السلطة المينائية المعنية والمتعامل المختارن ولا يمكن ان تتجاوز مدة الامتياز عشرين (20) سنة ، وتحدد خصوصا حسب اهمية موضوع الامتياز والاستثمارات المزمع انجازها

المطلب الثاني : تحليل الموانئ الجزائرية

غالبية موانئ الجزائرية لم تتطور منذ الاستقلال ن باستثناء الموانئ البترولية (ارزيو ، سكيكدة و بجاية) وهذا الوضع يعكس ارتفاع اهمية صادرات المنتوجات النفطية نحو أوروبا الغربية وبقية دول العالم .

الفرع الاول : المبادلات الاجارية

يتحدد دور التجارة الخارجية الهام التنمية الاقتصادية والاجتماعية ، من خلال كونه المصدر الرئيسي للدخل والعملات الاجنبية ، والعامل المنشط للعلاقات الاقتصادية مع العالم الخارجي ، ويستدل من خلال الجدول رقم 1.4 والشكل 1.4 على حجم المبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية :

الجدول رقم 1.4 تطور حجم المبادلات التجارية البحرية خلال الفترة 2007 --- 2013

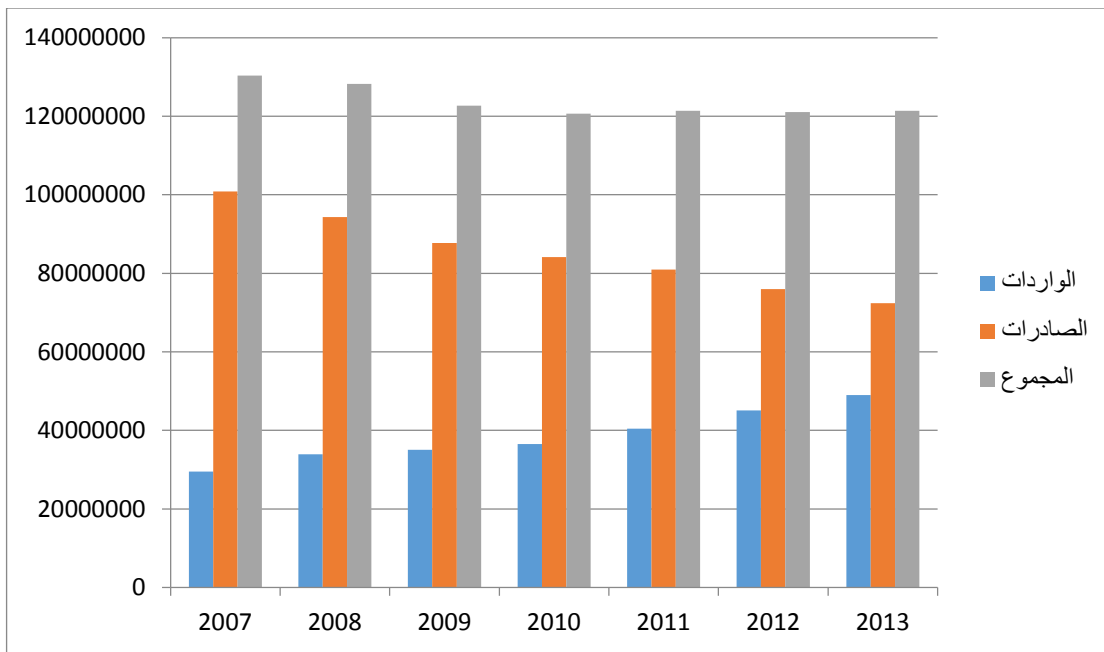
السنوات	الواردات	الصادرات	المجموع
2007	29491194	100838358	130329552
2008	33915282	94298357	128213639
2009	35017318	87679417	122696735
2010	36477333	84126571	120603904

الفصل الأول :عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر

121339117	80927627	40411490	2011
121060802	75975554	45085248	2012
121375452	72415825	48959627	2013

المصدر: من اعداد الطلبة اعتمادا على المعطيات التقارير الاحصائية السنوية للموانئ التجارية الوطنية في الجزائر (مديرية البحرية التجارية والموانئ - وزارة النقل).

الشكل رقم 1.4 تطور حركة البضائع بالموانئ الجزائرية للفترة 2007----2013



المصدر من اعداد الطلبة اعتمادا على بيانات الجدول رقم 1.4

تتميز المبادلات التجارية المعتمدة على النقل البحري بعدم التوازن بين الواردات (حوالي 49 مليون كن في سنة 2013) و الصادرات (حوالي 72 مليون طن في نفس السنة) ن والتي تهيمن عليها المحروقات بحصة 96.72 في المائة من الحجم الاجمالي لصادرات الجزائر وتستأثر بها الموانئ البترولية المتخصصة (ارزيو ، سكيكدة وبجاية) ، اما باقي الموانئ فهي موانئ استراادية بالدرجة الاولى ، اذ تمثل الواردات نسبة مرتفعة تتراوح ما بين 76 و 100 في المائة في سنة 2013 من اجمالي مبادلاتها .

من خلال الشكل رقم 1.4 يتضح بان حجم الواردات في تزايد مستمر ، فخلال الفترة ما بين سنة 2007 وسنة 2013 ارتفعت بنسبة 66 في المائة ، وهذا يرجع للتحسنات المالية التي مرت بها البلاد (التقلبات في اسعار المحروقات) منذ بداية سنوات 2000 ، بالمقابل تراجعت الصادرات

الفصل الأول :عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر

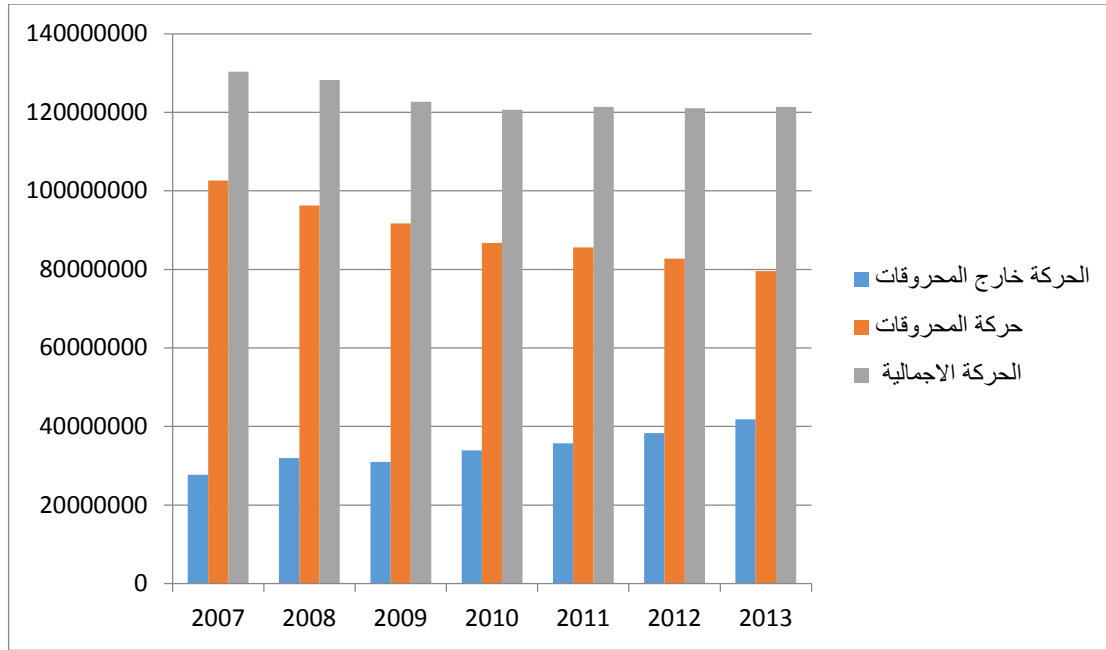
بنسبة 28.19 في المائة ، خاصة بعد الازمة المالية العالمية في نهاية سنة 2008 وما اعقبها من انكماش اقتصادي ، وفي سنة 2009 سجلت اكثر الانخفاضات حدة في حجم الصادرات بنسبة 7.02 في المائة .

الجدول رقم 2.4 : توزيع حركة البضائع بالموانئ الجزائرية (2007.....2013).

السنوات	الحركة خارج المحروقات	حركة المحروقات	الحركة الاجمالية
2007	27681924	102647628	130329552
2008	31936168	96277471	128213639
2009	31000407	91717698	122696735
2010	33892277	86711627	120603904
2011	35738563	85600554	121339117
2012	38325141	82735660	121060802
2013	41782668	79592784	121375452

المصدر: من اعداد الطالبة اعتمادا على المعطيات التقارير الاحصائية السنوية للموانئ التجارية الوطنية في الجزائر (مديرية البحرية التجارية والموانئ - وزارة النقل الشكل رقم 4.2. توزيع حركة البضائع بالموانئ الجزائرية (2007...2013).

الفصل الأول :عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر



المصدر: من اعداد الطلبة بناء على بيانات الجدول 4.2

عدم التوازن بين المدخلات والمخرجات يشير من جهة الى قصور القاعدة الانتاجية ، ومن جهة ثانية الى الاختلال في هيكل الاقتصاد الوطني الذي يعتمد على قطاع تصديري وهو المحروقات ، مع كل ما يترتب على ذلك من نتائج تنعكس على تكلفة النقل البحري والتي تبقى مرتفعة بسبب عودة السفن (الحاويات) فارغة ، ومن خلال الجدول رقم 4.2 والشكل 4.2 وتاكيدا لما سبق تتضح هيمنة حركة المحروقات على الحركة الاجمالية للموانئ ، حيث بلغت نسبة 65.57 في المائة في سنة 2013 مسجلة تراجعاً مستمراً بنسب متفاوتة خلال الفترة الموضحة في الجدول . عقب ارتفاع اسعار البترول في سنة 2007 ، انخفض الطلب عليه لتسجل حركة المحروقات تراجعاً بنسبة 6.20 في المائة ، متبوعة بتراجع اخر في سنة 2009 (4.74%) عقب الانكماش الاقتصادي العالمي في الربع الاخير من سنة 2008 وبالمقابل ، حركة البضائع خارج المحروقات في تطور مستمر ، وهذا نتيجة ارتفاع مستوى الواردات ، بينما تظل الصادرات خارج المحروقات دوماً "هامشية" الفرع الثاني : حركة الحاويات.

من اجل توضيح حركة الحاويات عبر الموانئ الجزائرية تم الاستعانة بالجدول التالي :
الجدول رقم 4.3 : تطور حركة الحاويات عبر الموانئ الجزائرية من سنة 2007..2013.
الوحدة : حاوية مكافئة

الميناء	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013

الفصل الأول :عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر

737259	702936	690622	642795	651243	606181	530526	دلس
138565	131022	93485	64900	53762	40399	33694	عنابة
232161	208865	201229	198717	177464	145743	124380	وهران
3662	4448	6047	3996	3067	2261	3614	مستغانم
35097	32860	26143	8891	4858	3438	2710	غزوات
52	241	64	361	735	77	46	ارزيو
249032	228738	190149	174376	144755	113979	99208	بجاية
132290	110655	115293	108455	110050	108717	100305	سكيكدة
1	1	7	0	0	0	143	تنس
674	223	33	0	5	290	1090	جن جن
1528793	1419962	1323072	1202491	1135939	1021085	895716	مجموع

المصدر: من اعداد الطالبة اعتمادا على المعطيات ن التقارير الاحصائية السنوية للموانئ التجارية الوطنية في الجزائر (مديرية البحرية التجارية والموانئ - وزارة النقل

انتقل اجمالي حركة الحاويات في الموانئ الجزائرية من 895716 حاوية مكافئة في سنة 2007 الى 1528793 حاوية مكافئة في سنة 2013، محققا بذلك زيادة بنسبة 70.68 في المائة ، اما على مستوى الموانئ عرف ميناء بجاية تحسنا ملحوظا 151 في المائة ، وهذا بفضل قدوم الشريك الاجنبي الشركة السنغافورية (portek international) في سنة 2006 ، ليتم انشاء مشروع مشترك مع مؤسسة ميناء بجاية يسمى (bejaiamediterranean terminal) حيث يكمن نشاطه الرئيسي في تسيير واستغلال نهائي للحاويات

المطلب الثالث: استراتيجية الموانئ المعتمدة من طرف الدولة :

الفصل الأول :عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر

في اطار الملتقى الدولي حول الموانئ المغربية المنظم في 02 فيفري 2010 بالمعهد العالي البحري ببوسماعيل (تيبازة) اشار الامين العام لوزارة النقل ممثلًا لوزير النقل، الى الدور الاستراتيجي للميناء معلنا عن الخطوط الكبرى لاستراتيجية الوزارة بجعل الموانئ اقطاب تنمية اقتصادية واجتماعية من خلال تاهلها ، خاصة وان تكلفة النقل عندنا تمثل 10 في المائة من تكلفة قيمة البضاعة ، بينما لا تتجاوز 4 في المائة في البلدان المتقدمة .

واعتر ان الاشكالية اليوم لدخول السوق العالمية تتكثف في رفع العراقيل الهيكلية المحددة ومنها اساسا ضعف التنمية الموانئ الجزائرية وانغلاقها في المدن وعدم ملائمة تنظيمها مع متطلبات التنمية المبادلات التجارية ن كما اشار ممثل وزارة النقل الى ان السلطات العمومية خصصت غلafa ماليا لتنفيذ استراتيجية جديدة في افاق 2020..2025 من خلال المخطط الرئيسي للتنمية البحرية الذي يركز على ثلاثة محاور ، تشمل ملائمة الاطار المؤسساتي العصرية والتاهيل ، حسين اجراءات الادارة والتسهيل دون نسيان الموارد البشرية التي سيتم التكفل بها من خلال برامج التكوين

اصبحت الدولة الجزائرية واعية بان التحول نحو العولمة ينطوي بالضرورة على الجهود المبذولة لتطوي و تحديث موانها ، وبالتالي ضرورة الاستثمار لتحديث المنشآت القائمة وهذا من خلال اطلاق سلسلة من الاجراءات والمشاريع اهمها :

الفرع الاول : المتعامل السنغافوري في ميناء بجاية :

يتضمن اول شراكة من نوعها في الجزائر ففي سنة 2005 وعلى اساس اتفاقية امتياز بين مؤسسة ميناء بجاية والمتعامل السنغافوري لمدة 20 سنة تم اثناء مشروع مشترك : نهائي حاويات بجاية المتوسطي و تعود ملكيته لمؤسسة ميناء بجاية بنسبة 51 في المائة و 49 في المائة ل portek international

النشاط الرئيسي للمتعامل السنغافوري هو تسيير واستغلال نهائي للحاويات وللقيام بذلك ، تم تجهيزه بمعدات عالية الاداء لتقديم خدمات ذات جودة وكفاءة ، وقد سمحت هذه المعدات الحديثة بزيادة حركة الحاويات اذ ارتفعت من 33000 حاوية مكافئة في سنة 2005 الى 249032 حاوية مكافئة في سنة 2013 ، كما اصبح هذا النهائي يعالج من 20 الى 25 حاوية مكافئة في الساعة مقابل 8 الى 10 حاوية مكافئة في الساعة بالنسبة للموانئ الجزائرية الاخرى ، بينما تعالج الموانئ الكبرى مثل ميناء برشلونة ما بين 25 الى 30 حاوية مكافئة في الساعة .

الفصل الأول :عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر

بفضل اداء المحطة النهائية للحاويات (BMT*) وتسييرها الحديث ، تم اختيارالميناء للمشروع الاوروبي " الطرق الملاحية السريعة " من قبل المفوضية الاوروبية على حساب ميناء الجزائر العاصمة ، وهو ما يمنحه الزيادة على المستوى الوطني كم حيث الكفاءة و جودة الخدمات .

كما سمح هذا المشروع المشترك بدخول ميناء بجاية السلسلة اللوجيستية وتعزيز الشراكة بين موانئ مرسيليا برشلونة و بجاية ، ويعتريضا اول ميناء على المستوى الوطني اندمج في سنة 2009 في سلسلة متعددة الوسائط من خلال استغلال الخدمة نقل الحاويات بالسكك الحديدية بين الميناء والموانئ الجافة الاخرى ببني منصور و برج بوعرييج ، كما دخل تنافسية مباشرة مع ميناء الجزائرالعاصمة فيما يتعلق بحركة البضائع المختلفة ، متنقلا من المركز الرابع الى المركز الثاني على المستوى الوطني وعلى المستوى الاجتماعي حقق هذا المشروع الكثير من الانجازات منها: انشاء مكديرية التكوين المينائي المفتوحة على جميع المؤسساتالمينائية في الوطن ، و التعاقد مع المزيد من الموظفين معظمهم شباب.

الفرع الثاني : مجموعة موانئ دبي العالمية في مينائي الجزائر و جن جن

بعد التجربة الناجحة لميناء بجاية ، ابرمت السلطات العمومية عقدا بالاتفاق المتبادل مع شريك اجنبي اخر وهو موانئ دبي العالمية (DPW*) لتسيير ميناء الجزائر و جن جن ن الرهانات كبيرة بالنسبة لمشغل المحطات النهائية للحاويات : تحديث و تجهيز محطة نهائي حاويات ميناء الجزائر ، الميناء الاول على المستوى الوطني في حركة الشحن ، و تجديد ميناء جن جن الذي سيصبح بفضل الاستراتيجية المستقبلية قطب ميناء متوسطي .

بعد المفاوضات طويلة في سنة 2006 وقع المشغل الدولي الاماراتي في سنة 2009 اتفاقيتي امتياز لمدة 30 سنة ستسمح هذه الشراكة للمتعامل الاماراتي بدخول حوض البحر الابيض المتوسط و بالنسبة للجزائر ستتمكن من الانضمام الى الشريك العالمي ، وايضا تمكين المشروع المشترك " ميناء الجزائر العالمي " من المنافسة الاقطاب المجاورة مثل ميناء طنجة المتوسطي

1. ميناء الجزائر العالمي (DJAZAIR PORT WORLD)

الشراكة هي مشروع مشترك (50/50) بين المشغل الاماراتي موانئ دبي العالمية و ميناء الجزائر ، انشلت رسميا في 15 فيفري 2009 براس مال 20 مليون اورو ، سيضمن المشغل الاماراتي تحديث محطة نهائي الحاويات و تسييرها و تدريب الموظفين و من المتوقع استثمار 96.2 مليون اورو خاصة لاقتناء المعدات مثل الرافعات الالية لتفريغ والالات الحديثة للتصنيف بالاضافة الى انشاء نظام الادارة المعلوماتي

الفصل الأول :عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر

اما الدولة الجزائرية فقد التزمت بزيادة مساحة الميناء من 12 الى 18 هكتار² ومن المتوقع ان تساهم هذه الاستثمارات في رفع طاقة محطة نهائي الحاويات ميناء الجزائر و زيادة وتيرة المناولة على مستوى الميناء الذي يعاني من الازدحام وتقليل وقت انتظار السفن للرسو

منذ اطلاق استراتيجية لم يعرف ميناء الجزائر اي تغييرات جذرية فالشريك الاماراتي ما زال ينتظر شريكه الجزائري ليتم بناء مباني حماية الميناء ، توسيع الارصفة و ساحات التخزين ، وربط الميناء بالطريق السيار شرق- غرب ليصبح اكثر جاذبية لاصحاب السفن

كان من المقرر تجهيز نهائي الحاويات باربع رافعات جسرية خلال سنة 2010 والتي من شأنها تغيير تنظيم العمل ، ولكن تاخر اشغال التوسيع الارصفة وتدعيم ارصفتها المساحات المسطحة ، التي كلفت بها الدولة مؤسسة كوسيدار للاشغال العمومية في اوت 2012 لفترة 18 شهرا لم تستكمل بعد ، وهو ما حال دون تجهيز المحطة .

بالاضافة الى ما سبق واجه المتعامل الاماراتي تحليل عدة مشاكل اخرى منها :

- اضرابات عمال الميناء المتكررة بسبب التغيير في الحجم الساعي ونقص المعدات
- رفض الدولة دعم الاستثمارات الجديدة للميناء
- غياب التزام الدولة بنصوص اتفاقية الامتياز

2. ميناء جن جن العالمي (DJEN DJEN PORT WORLD)

في الماضي كان ميناء جن جن الواقع 350 كلم شرق العاصمة مرفقا مكلفا وغير مريح حيث كلف الدولة مليارات بالدينار والعملة الصعبة للمعمل 25 في المائة من طاقته المتاحة ومع ذلك فمن المخطط ان يكون في المستقبل من خطوط التصدير الرئيسية لتجارة الحاويات والبضائع الجافة خاصة الحبوب .

استفاد المتعامل الاماراتي موانئ دبي العالمية ايضا من اتفاقية امتياز مع المؤسسة المينائية لجن جن لمدة 30 سنة ، وهذا من اجل تسيير نهائي للحاويات الممتد على مساحة 78 هكتار بعد انتهاء اشغال بناءه و اشغال توسيع مباني الحماية والارصفة ، ومن المخطط ان تبلغ حركة الحاويات به 2 مليون حاوية مكافئة في السنة و خلق حوالي 1500 وظيفة

من خلال الشراكة مع موانئ دبي العالمية سيتم تحويل ميناء "جن جن " الى قطب اقتصادي وفضاء متوسطي وقاري من خلال الفضاءات الكبيرة التي يتوفر عليها الميناء في محيطه القريب ، ومن خلال

الفصل الأول :عموميات حول النقل والنقل البحري بالجزائر

المشاريع الاستثمارية الضخمة في المجال الصناعي التي انطلقت في المنطقة وفي اطار الاتفاقيات الثنائية و المتعددة الاطراف مع الدول الافريقية في اطار مبادرة الشراكة في افريقيا "نيباد"

الاولوية بالنسبة للجزائر ليس فقط في السباق لانشاء القطب ، و انما ايضا في استخدام ميناء جن جن كدافع لتطوير الموانئ و اداة لتهيئة الاقليم ن نظرا للمنافسة الشديدة مع اقطاب اعادة الشحن الموجودة في غرب البحر الابيض المتوسط و ضرورة نجاح ادماجه على المدى الطويل في الشراكة الاورومتوسطية .

الفصل الثاني : واقع النقل البحري بميناء مستغانم

مقدمة الجانب التطبيقي :

تعتبر مؤسسة ميناء مستغانم احدى المؤسسات الرائدة في مجال التنمية الاقتصادية الوطنية فن اختصاصها نقل السلع والبضائع ومحليا ودوليا وعالميا هذا ما يجعلها تقدم الخدمات ترضي العملاء هو خبرتها الكبيرة وتاريخها العريق والطويل وكذا مواكبتها للتطور والتكنولوجيا واعتمادها على احداث الوسائل التي تسهل نقل السلع والبضائع اصلها بامن والسلام .

ثم اختيارها لهذه المؤسسة كنموذج ناجح في مهامه واختصاصها لما تقدمه من انجازات ومعالم تعمل على تطوير المبادلات ومواكبة العصرية والعمل على الانفتاح للعالم الخارجي

المبحث الاول : تقديم المؤسسة ميناء مستغانم

المطلب الاول : نشأة المؤسسة المينائية

الفرع الاول : نشأة الميناء :

كان سابقا عبارة عن خليج حاد يمتد بين الراس البحري لصلامندرو الراس البحري لخروبة . استخدمه القراصنة لاقتسام الغنائم لذلك كان يسميه سابقا " بمرسى الغنائم " ومن هنا سميت المدينة مستغانم .

سنة 1848 انشاء اول رصيف للميناء بطول 80 مترا ليصل امتداده الى 325 مترا سنة 1881

انطلق اول مشروع لتهيئة الميناء سنة 1882 وبعد ثلاث سنوات من ذلك اعلن عنه مشروع ذا منفعة عامة .

اعمال التهيئة الضخمة كانت بين 1890 و 1904 انتهت بميلاده اول حوض للميناء بعد بناء كاسرة الامواج الجنوبية الغربية للميناء 1941 .

تم انشاء الحوض الثاني برصيف طوله 430 متر نهاية 1955 وبداية 1959 .

منذ ذلك الحين تم تطوير الميناء بما يتماشى مع متطلبات المنطقة حيث اصبح يشكل اليوم جزءا اساسيا من البنية التحتية الخاصة بالنقل في المنطقة وهو ضروري بالنسبة بالعديد من الصناعات الكبرى التي تشارك في التجارة الدولية اذ انه يشجع استحداث كمجموعة من الخدمات مقربة من المستلمين النهائيين عبر اروقة النقل متعدد الانماط .

الفصل الثاني : واقع النقل البحري بميناء مستغانم

الفرع الثاني : الموقع الجغرافي للميناء :

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

الشكل رقم 01 : الوضعية الجغرافية لميناء مستغانم

المصدر : وثائق مؤسسة ميناء مستغانم

الفرع الثالث : نشأة مؤسسة ميناء مستغانم

الفصل الثاني : واقع النقل البحري بميناء مستغانم

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

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

من جهة اخرى مهام القطر الموكله فيما قبل للشركة الوطنية للملاحة اصبح دورها مسؤولا عن تسيير املاك الدولة المينائية.

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

" تحمل السجل التجاري رقم 01

تخضع للقوانين التجارية والمدنية طبقا للاحكام القانونية 88 - 01 .

وكذلك 88- 03 و 88 - 04 الصادر بتاريخ 12 جانفي 1988 و المتضمنة لنصوص التنظيمية لاستقلالية المؤسسات و طبقا للمرسوم 88 - 101 الصادر بتاريخ 12 جانفي 1988 و المرسوم 88 - 119 الصادر بتاريخ 16 ماي 1988 و المرسوم 88 - 177 الصادر بتاريخ 28 سبتمبر 1988 27 فيفري 2008 تم دفع راس مال الشركة الى 500000000 دج .

التعريف بالمؤسسة :

اسم المؤسسة : مؤسسة ميناء مستغانم

- النظام القانوني للمؤسسة : مؤسسة عمومية اقتصادية شرطة ذات اسهم
- راس المال الاجتماعي : 500000000 دج تحت الحيازة الكاملة لشركة تسيير مساهمات الدولة " الموانئ "
- تاريخ التأسيس : 14 اوت 1982 بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 82 - 287 الصادر بتاريخ 14 اوت 1982 م .

الفصل الثاني : واقع النقل البحري بميناء مستغانم

- تاريخ استقلالية المؤسسة : 29 فيفري 1989 م .
- المقر الاجتماعي : الطريق الرئيسي الى صلامندرس ب : 131 مستغانم
27000
- اسم ولقب المدير العام : مولاي محمد
- الموقع على الانترنت : www.port-mostaganem.dz
- عدد العمال :

العمال الدائمون : 406

العمال المتعاقدون : 336

المطلب الثاني : هياكل مؤسسة ميناء مستغانم :

الفرع الاول : الهياكل التحتية للمؤسسة :

تتكون مؤسسة ميناء مستغانم من عدة هياكل تحتية اهمها كالتالي :

- 1- كاسرة الامواج يبلغ طول هذا الحاج 1830 م
- 2- الاحواض تحتوي مؤسسة ميناء مستغانم على حوضين هما :
 - الحوض الاول : بمساحة مائبة تقدر ب 14 هكتار و عمق يتراوح بين 6.77 م و 8.17 م
- يحتوي هذا الحوض على ستة محطات رسو .
 - الحوض الثاني : بمساحة مائبة تقدر ب 16 هكتار و عمق يتراوح بين 6.95 م و 8.22 م
- يحتوي هذا الحوض على اربعة محطات رسو .
- 3- المدخل البحري للميناء : شمالي غربي بعرض 100 م و عمق 12 م

الفرع الثاني : الهياكل الفوقية للميناء :

تحتوي مؤسسة ميناء مستغانم على عدة هياكل فوقية اهمها ماييلي :

الفصل الثاني : واقع النقل البحري بميناء مستغانم

1 – المخازن : تتكون مؤسسة ميناء مستغانم من عدة مخازن اهمها مخزن السلع و البضائع مخزن الهياكل و مخزن واسع مخصص للسيارات المستوردة .

2 – الارصفة : بها عشرة محطات رسو بطول كلي يصل الى 1296 خطي مقسمة كالتالي :

- الرصيف الشمالي الشرقي : يقدر طولها ب 17 متر خطي
- رصيف الغرب : يقدر ب 412 متر خطي يحتوي على المحطات (1.2.3)
- الرصيف الجديد : 217 متر خطي بها المحطة الجديدة (1.2)

الفرع الثالث : الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء مستغانم

تتكون مؤسسة ميناء مستغانم من عدة مديريات اهمها :

- 1 – المديرية العامة: مكلفة هذه المديرية بالاستقبال و الربط و التنشيط و مراقبة كل النشاطات المتعلقة بالتسيير و تطوير المؤسسة و هي تشمل المدير العام . نائبه ،الامانة العامة ،مصلحة المراقبة.
- 2 – مديرية الادارة العامة: مكلفة بتنظيم و تنفيذ كل النشاطات المتعلقة بتسيير الموارد البشرية و العلاقات العامة و تسهر على تطبيق القوانين و القواعد الاجتماعية .
- 3 – مديرية المالية المحاسبية: تعمل على تحديد نشاط الاهداف العامة و تسهر على هذه الاهداف مع السياسة المالية للمؤسسة و التي تتكلف بتنفيذها و تملك سجلات محاسبية للعمليات المالية و تنقسم الى :

- المصلحة المالية و المخططات

- مصلحة الدراسات و المخططات

4 – مديرية الاستثمار التجاري : مكلفة بتنظيم و المراقبة النشاط المتعلق باستثمارات الميناء و التطويرات التقنية التجارية .

5 – مديرية القبطنة: مكلفة بالتسيير الحسن لحركة البواخر وقت دخولها الى الميناء و حتى خروجها و وقاية اشغال الميناء القواعد الخاصة بالاستغلال و تنقسم الى :

- قسم الشرطة و الامن

- قسم الملاحة

الفصل الثاني : واقع النقل البحري بميناء مستغانم

6 - مديرية الأشغال و الصيانة: تعمل هذه الأخيرة على التنبؤ والتنظيم و المراقبة جميع الأشغال و الصيانة و تنقسم الى مصلحتين :

- مصلحة الصيانة

- مصلحة الأشغال

الشكل رقم 02 يبين الهياكل الفوقية للميناء :

التخصص	عمق محطات الرسو (متر)	طول محطات الرسو (متر)	محطات الرسو	الأحواض	اماء الارصفة	
سفن خدمة المرافئ	4.50	80	Y		الرصيف الشمالي	
زفت + بضائع مختلفة	6.77	117	O		الرصيف الشرقي	
سكر اصهب+ بضائع مختلفة	7.62	139	1		رصيف المغرب	
بضائع مختلفة	7.62	139	2			
بضائع مختلفة	7.62	134	3			
حبوب+بضائع مختلفة	7.62	135	4		رصيف الاستقلال	
حبوب+بضائع مختلفة	8.017	135	5			
سفن خدمة المرافئ	5.00	80	X			
سفن الابدلاء+ بضائع مختلفة	7.98	108	NP1			الرصيف الجديد
بضائع مختلفة	7.98	108	NP2			
سفن الابداء	6.20	69	NP	رصيف سفن الابداء		
خمر غير موضب+	6.95	140	6	الرصيف الجنوبي		

الفصل الثاني : واقع النقل البحري بميناء مستغانم

الغربي		7	140	8.22	بضائع مختلفة
رصيف الصيد		En Activité	430	4.50	سفن الصيد

المصدر: وثائق مؤسسة ميناء مستغانم

المطلب الثالث : الخصائص الهامة للميناء:

- ارضية التخزين: مساحة كلية تقدر ب 44430 استخدام تجاري
- مرآت السيارات: مساحة تقدر ب 60000 بقدرة استيعاب تصل الى 60000 سيارة
- مرآت الحاويات: مساحة تقدر ب 15000 وقدرة معالجة 15000 حاوية سنويا
- المخازن: عددها 16 مخزن بمساحة 8950 توظف 5950 للخدمات التجارية
- طرق المواصلات :
- الارضي 4885 خطي
- السكك الحديدية 3747 متر كل الارصفة مجهزة بخوط سكك حديدية متجددة تستخدم مؤقتا لنقل الحبوب الانابيب ونقل قصب السكر.
- المبحث الثاني : ميكانيزماتالتسييرلميناءمستغانم:
- لدراسة هذا التسييرلابد من دراسة حركة البضائع والسفن وانواع البضائع المصدرة والمستوردة وكذا كميات ونوعيتها وغيرها من الخصائص .

المطلب الاول : تداول البضاعة في الميناء:

تعتبر عملية اساسية مقسمة على عدة مراحل وتحظى هذه العملية باهمية كبيرة لانها تؤثر على اداء الميناء حيث كلما كانت اسرع كان اداء الميناء افضل.

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

1 - دخول السفينة الى الميناء :

الفصل الثاني : واقع النقل البحري بميناء مستغانم

قبل وصول السفينة الى الميناء يجب ان يشعر وكيل الباخرة قبل الوصول الى سفنهم الى الميناء لمدة 24 ساعة على الاقل وذلك بارسال وثيقة طلب رصف لحجز مركز على الرصيف مع تحديد مايلي : اسم السفينة رايتهما وتاريخ وسعة وصولها وكذا مدة التوقيت المتوقعة والخصائص الاساسية للسفينة لاسيما حمولتها وطولها وعرضها .

يجتمع ممثلي قيادة الميناء مع المسؤول عن عملية الشحن والتفريغ وبحضور معتمد جمركي يتكفل بالسلعة وذلك من اجل تخصيص مركز للسفينة على الرصيف وعند الوصول السفينة الى الميناء تتم ثلاث متتابعة هي الارشاد القطر الربط حيث ان هذه العمليات ترتبط ارتباطا وثيقا ببعضهما وذلك من اجل سلامة السفن وحمولتها .

2- سريان البضاعة على ارضية الميناء :

عند وصول السفينة وارسائها على الرصيف فانها تتم ثلاث مراحل متتابعة لتفريغ البضائع حتى تسليمها الى اصطحابها وهذه المراحل يجب ان تتم بمعدل متوازن وذلك للمحافظة على عملية سريان البضاعة على الرصيف بكفاءة دون حدث اي معوقات تندرج هذه المراحل فيما يلي :

2-1- مناولة البضائع

تعطي هذه العملية نقل البضاعة من عنابر السفينة الى الرصيف او العكس وتحتوي ايضا على عملية تجهيز البضاعة لرفعها بواسطة معدن الشحن والتفريغ وذلك بفتح دعائم السفينة وحل البضائع المربوطة .

- تعتمد كفاءة مناولة البضائع على طريقة انزال البضاعة بامان من الفاضل ان يتم انزالها على الشاحنات فالبضاعة التي تم انزالها لا بد ان يتم نقل البضائع من الرصيف على اماكن التخزين حتى لا يحدث اي اختناق يؤثر على عملية مناولة البضاعة .

2-2- عملية التخزين :

الفصل الثاني : واقع النقل البحري بميناء مستغانم

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

3-2- عملية التسليم والاستلام :

وتعتبر هذه المرحلة الاخيرة من مراحل سريان البضاعة على ارضية الميناء ويتم نقل البضائع من اماكن تخزينها ووضعها على شاحنة العميل وتسليم له بعد انتهاء جميع المعاملات الجمركية .
هذه مراحل عمليات الاستيراد اما حالة التصدير تمر بنفس المراحل لكن بطريقة عكسية .

المطلب الثاني : دراسة حركة البضاعة في الميناء

يتم الاستدلال لدراسة هذه الحركة باحصائيات تبين حجم البضائع ونوعها التي تدخل في الحركة التجارية بالميناء

الجدول التالي : يبين حجم البضاعة في الميناء سنة 2013 – 2017

الجدول رقم 03 : تطور حجم البضاعة في الميناء

السنة	2013	2014	2015	2016	2017
حجم البضائع (ض)	1036829	1172439	1077481	1188987	150936

المصدر: احصائيات المؤسسة ميناء مستغانم

يلاحظ من الجدول ان هناك تباين في تطور حجم البضاعة من سنة الى اخرى وذلك حسب التبادل التجاري نلاحظ ان سنة 2015 كانت نسبة التبادل مرتفعة حيث بلغت حجم يقدر ب 1188987 طن

1- التجارة حسب العلاقات :

يتمثل الجدول التالي تجار المواد في الميناء حسب العائلات

الجدول رقم 04: التجارة حسب العائلات

الفصل الثاني : واقع النقل البحري بميناء مستغانم

عائلات المواد	حجم الواردات	حجم الصادرات	الحجم الاجمالي
مواد فلاحية	327087	—	324087
مواد غذائية	5122	29	5151
مواد حديدية	70545	—	70545
معادن ومواد البناء	209555	3270	212826
مواد بترولية	63544	—	63544
مواد كيميائية	11634	7575	19210
أسمدة	45807	—	45807
صفقات أخرى	294189	12578	306767
المجموع	1027484	23452	1050936

المصدر: احصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

بلغ مجموع الواردات من هذه السلع 1027484 تستحوذ هناك تنوع في المواد المصدرة والمستوردة وهي تشكل :
المواد الفلاحية ، المواد الغذائية ، المواد الكيميائية... الخ على أكبر كمية من الواردات من المواد الفلاحية بحجم 327087 طن.

2- تجارة السيارات:

ان ما يميز ميناء مستغانم تجارة السيارات والجدول التالي يمثل حجم التبادل التجاري للسيارات عبر أربعة سنوات من 2014 الى 2017

الجدول رقم 05: تجارة السيارات

الفصل الثاني : واقع النقل البحري بميناء مستغانم

السنة	2014	2015	2016	2017
عدد ناقلات السيارات	54	199	194	269
عدد الوحدات المتحركة	17437	56359	63662	150081

المصدر: احصائيات EPM

3- تجارة بذور البطاطا: من بين التبادلات التجارية بالميناء استيراد بذور البطاطا و الجدول أدناه يمثل حجم التبادل لهذه الأخيرة منذ سنة 2007 الى 2017.

الجدول 06: تجارة بذور البطاطا

السنة	عدد السفن	حجم الواردات
2007	47	87429
2008	30	58788
2009	32	54928
2010	23	42479
2011	30	71256
2012	25	54495
2013	34	83063
2014	37	96791
2015	36	96314
2016	37	100342
2017	44	127745

الفصل الثاني : واقع النقل البحري بميناء مستغانم

المصدر: احصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

4- تجارة الحاويات:

الجدول رقم 07: تجارة الحاويات

السنة	2014	2015	2016	2017
عدد الحاويات	3067	3995	6208	4448
الحمولة الخاصة	20543	28872	46646	28049

المصدر: احصائيات ميناء مستغانم

نظرا للتطورات التي تشهدها المؤسسة الميدانية بلغ حجم الحاويات سنة 2016 6208 حاوية مما هو مؤشر يدل على مواكبة التطورات التكنولوجية التي تشهد مختلف الموانئ الا تراجع حجم الحاويات المستخدمة الى 4448 حاوية سنة 2017.

5- التجارة بحسب المنشأة المتخصصة:

:NAFTAL

أنشئت سنة 1929 على الرصيف الشمالي الشرقي على مساحة 2524 م² مجهزة بثلاث أحواض ذات منفعة اجمالية تقدر ب 4200 طن

الجدول رقم 08: حجم الزيت المستورد

السنة	2013	2014	2015	2016	2017
-------	------	------	------	------	------

الفصل الثاني : واقع النقل البحري بميناء مستغانم

21059	14694	3544	13259	27765	حجم الزيت المستورد بطن
-------	-------	------	-------	-------	---------------------------

المصدر: احصائيات المؤسسة ميناء مستغانم

تعمل هذه المنشأة بالتخصص في استيراد مادة الزيت

-حجم الزيت المستورد في تباين منذ سنة 2013 حتى سنة 2017 لقد بلغ حجم الزيت سنة

2013 حوالي 27765 طن، ثم تناقص خلال السنتين 2014-2015 وارتفع خلال سنة 2016 وقد بلغت كمية

المستورد سنة 2017 حجم يقدر ب 21059 طن.

Ucaoaic -

أنشئت هذه المنشأة سنة 1986 على مساحة 4640 م²

سعت هذه المنشأة 30000 طن تخص بتجارة الحبوب وهي مجهزة بمضختين متحركتين بمعدل واضح ضخ

300 طن من الحبوب /ساعة لكل منها.

الجدول رقم 09: الحجم الكلي للحبوب

2017	2016	2015	2014	2013	السنة
90626	432270	124100	167277	338572	الحجم الكلي بطن

المصدر: احصائيات المؤسسة ميناء مستغانم

صومغة السكر:

أنشئت سنة 1971 م على مساحة 5697 م² من طرف شركة التسيير والتوزيع الغذائي SOGEDIA

أصبحت تسمى فيما بعد شركة تكرير السكر SORASUCRE

تصل سعة الاستقبال لديها الى 1600 طن من السكر الغير الموضب وقدرة العبور الى 1600 طن من السكر

الغير الموضب وقدرة العبور الى 15000 طن سنويا.

يشار على هذه المنشأة متوقفة عن النشاط منذ سنة 2006م.

عقود امتياز

- وحدة عبور و استقبال الزيت :

" SARL Bitumes ouest "

بدأت نشاطها سنة 2008 حيث حققت سنة 2011 حجما قدره 6306 طن من الزيت.

"SARL Hace "

بدأت نشاطها في سبتمبر 2009 حققت سنة 2011 حجما قدره 4199 طن من الزيت.

-وحدة استقبال وعبور الحبوب:

" du Maghreb spa comptoir "

بدأت نشاطها في جويلية 2011 حققت خلال هذه السنة حجما من الإنتاج قدره 15139 طن.

المطلب الثالث: دراسة حركة السفن بالميناء:

لدراسة حركة السفن لابد من معرفة أنواع السفن المساهمة في الحركة التجارية وعددها ومدة مكوثها في المرسى لأن له تأثير على أداء الميناء.

على هذا الأساس سنقوم بدراسة السفن من حيث: النوع والعدد والنسبة لحركة السفن للميناء للسنتين 2014-2015 وذلك وفق الجدول المدرج أدناه.

Type de navires à l'Entrée	2014		2015		Evolution	
	Nb	Part%	Nb	Part%	Nb	%

الفصل الثاني : واقع النقل البحري بميناء مستغانم

Cargo	253	60.38	239	43.61	-14	-6
Ro/Ro	38	9.07	55	10.04	17	45
Car carriers	54	12.89	199	36.31	145	269
Céréaliers	20	4.77	13	2.37	-7	-35
Bitumiers	25	5.97	4	0.73	-21	-84
Minéraliers	22	5.25	34	6.20	12	55
Autres	7	1.67	4	0.73	-3	-43
Total	419	100	548	100	129	31

المصدر: احصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

Il est à noter une nette évolution des car-carriers et Ro/Ro avec respectivement 269% et 45% la flotte marchande toujours prédominée par le trafic des cargos.

يبين الجدول التالي حركة تجارة السفن من الفترة 2013-2017.

الجدول رقم 11: حركة تجارة السفن

2017	2016	2015	2014	2013	السنة
553	511	548	419	348	عدد السفن

المصدر: احصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

وسائل الشحن والتفريغ في المؤسسة ميناء مستغانم:

- 01 Grue TREX/DEMAG 250 Tonnes AC-1
- 02 Grue LIEBHERR 50 Tonnes LTM 50-3-1
- 02 Grue TEREX/DEMAG 50 Tonnes AC-
- 06 Super Strackers 45 Tonnes FERRARI
- 01 Pompes à Grains VIGAN 140 Tonnes/H
- 01 Pompes à Grains NEURO 180 Tonnes/H

المبحث الثالث: التبادل التجاري بالميناء

المطلب الأول: مناطق التبادل التجاري للميناء

الفرع الأول: مناطق التبادل الخارجي

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

الفصل الثاني : واقع النقل البحري بميناء مستغانم

الجدول رقم 0127: مناطق التبادل التجاري الخارجي بالميناء

الأقطاب الجغرافية	درجة التقدير
المساحة الوطنية	-
بلدان الاتحاد المغربي العربي	12%
افريقيا	-
بلدان الاتحاد الأوروبي	62%
بلدان خارج الاتحاد الأوروبي	11%
أمريكا الشمالية	03%
أمريكا الجنوبية	03%
آسيا	09%
أمريكا الوسطى	-
دول المحيط	-
دول أخرى	-
المجموعة	100%

المصدر: مركز الاحصائيات بمؤسسة ميناء مستغانم

شهدت الحركة للبضائع خلال سنة 2015 في الأقطاب الجغرافية مدخلات متغير في وسيط عبور البضائع 73% للبلدان الأوروبية بنسبة

-لقد تم استيراد الزفت تم استورده من الدول التالية: إيطاليا واسبانيا.
-لقد قامت المؤسسة المينائية باستيراد السيارات المتمثلة في: الحافلات، الشاحنات،
السيارات من الدول التالية: اسبانيا، فرنسا، سلوفانيا، تركيا.

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

-لقد تم استيراد (Clinker Blanc)

الفصل الثاني : واقع النقل البحري بميناء مستغانم

-وقامت هذه المؤسسة خلال هذه السنة 2015 بعمليات تصديرها الى دول اتحاد المغرب

العربي وهذه الدول كالتالي: المغرب، سوريا، تونس، ليبيا.

الفرع الثاني: مناطق التبادل الداخلي

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

2-المنتجات الحديدية: تتمثل هذه المنتجات من 10 الى 12 من الحركة التجارية العامة وتتكون بصفة رئيسية من الأنابيب الحديدية، الحديد المستورد، الاسمنت المسلح...الخ

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

3-المواد الغذائية: تمثل هذه المنتجات من 14 الى 16 من الحركة التجارية العامة تتكون من يتعامل الميناء مع المؤسسات التالية:

-شركة استيراد انيثرال مستغانم

-شركة دقدوق لاستيراد الموز

-SARL CATM بوفاريك الجزائر

4- النشاطات المختلفة: تمثل نسبة 08 من مجموعة الحركة التجارية العاملة وأصبح الميناء معروفا بنشاطاته المختلفة بفضل حجم المنتجات و السلع المعالجة سنويا و المتمثلة في أدوات سيارات، مقطورات، آلات، قطع غيار، طرود ثقيلة أو خفيفة.

المطلب الثاني: مميزات الميناء

الفرع الأول: مميزات الميناء

تتميز المؤسسة ميناء مستغانم كغيرها من المؤسسات بعدة مميزات جعلتها تكتسب هذه المكانة و تحقق ما وصلت اليه منذ بداية نشاطها و تتمثل هذه الامتيازات فيما يلي:

-تواجد الميناء في منطقة فلاحية بين وهران، أرزيو، الجزائر العاصمة، وهو منفذ

طبيعي لعدة ولايات: مستغانم، شلف، غليزان، تيارت، تسمسيلت...الخ

الفصل الثاني : واقع النقل البحري بميناء مستغانم

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

-يقع ميناء مستغانم في محور تتقاطع فيه أهم شبكات المواصلات من طرق معبدة و

سكك حديدية يعتبر ميناء مستغانم شريان حيوي لتنمية المشاريع الصناعية و التجارية فهو موصول بشبكة السكك الحديدية مستغانم- المحمدية.

-وجود شبكة طريق بطول 4885م خطي داخل الميناء مباشرة بالطرق الوطنية لشرق

غرب و جنوب الجزائر دون المرور بوسط مدينة مستغانم.

-الموقع الجيوستراتيجي لميناء مستغانم و الشبكة الطرقية التي تربط مع منطقتة

الخلفية المتكونة من 12 ولاية.

-توفير أحسن الخدمات بأقل تكلفة الأداء الجيد و المتواصل للخدمات المينائية من

حيث الإنتاجية المروددية، معدلات الشحن و التفريغ، قصر مدة المكوث في الميناء و المحافظة على البضائع.

امتيازات تتعلق بالمرافأ: يبين الجدول التالي نشاطات المكوث في الميناء للسفن بالمرسى و المرافأ.

الجدول رقم 13: المكوث في الميناء

السنة	2015	2016	2017
المرسى	2.88 يوم	1.29 يوم	1.64 يوم

الفصل الثاني : واقع النقل البحري بميناء مستغانم

المرفأ	2.88 يوم	1.33 يوم	2.36 يوم
--------	----------	----------	----------

المصدر: وثائق مؤسسة ميناء مستغانم

لقد سجل ملحوظ في متوسط مكوث السفن التجارية بالميناء وهذا راجع أساسا الى تعميم العمل اللبني وتسريع عمليات الشحن والتفريغ وينعكس هذا على أداء الميناء أي كلما كانت مدة المكوث اقل كان افضل للميناء حيث سيتم تفريغ او شحن السفينة في اقل وقت ممكن لترك المجال لسفن أخرى وبالتالي تزيد سرعة تداول البضائع مما جعل الحركة التجارية تدور في حلقة سريعة ونشيطة.

الفرع الثاني: معيقات الميناء

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

- محدودية عمق الأرصفة ب 8.22 متر
- عدم كفاية طول الأرصفة ومساحات العبور والتخزين
- غياب مراب الحريق المخصص لمعالجة المواد الخطرة
- مشكل النشاط التجاري والصيد البحري معا

الجدول رقم 15: الهياكل المينائية التي تعاني نقص

عدد محطات الارسل	طول الأرصفة	المعايير المتفق عليها	قيمة النقص	مساحة التخزين حاليا	المعايير المتفق عليها	قيمة النقص
10	1.296 م	1.500 م	-204 م	44.430 م	200 م	70-115.5 م

المصدر: احصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

الانعكاسات السلبية لهذه المعوقات:

- طول المكوث المؤدي أحيانا الى مهل إضافية للشحن والتفريغ
- اخفاق حمولة السفن الضخمة في الموانئ الأخرى
- صعوبة على مستوى التخزين مما يؤدي الى وجود تعريفات إضافية للشحن

والنقل

الفرع الثالث: اهم المتعاملين الاقتصاديين

1-المتعاملين الاقتصاديين داخليا 2010-2016

Produits Agricoles مواد فلاحية

-OAIC Mostaganem

-Grands Moulins du Dahra Mostaganem

*Pomme de terre de semence بذور البطاطا

-Sarl BOURACHE FILAHA Zéralda-ALGER

-Sarl Agro semence Mostaganem

-Sarl CATM Alger

-Sarl SIG AGRO Mascara

-Sarl SMCINEGOCE Cherraga-Alger

-Sarl SEVEPROM Mostaganem

-Spa DANALPO Hydra-Alger

-Sarl CASAP-Alger

*Fruits et Légumes خضرو فواكه

-Sarl CATM-Alger

-Sarl START Boufarik-Blida

-Sarl PACICTRADING FRUIT Guerraouaou-Blida

-Sarl BENI MESSRA IMPORT Alger

-Sarl MACHAAL ET HARAM IMP & EXP Alger

-Sarl L3 Blida

*Minéraux & Matériaux de Construction معادن و مواد البناء

- Sarl EDMCA-Alger
- LAFARGE Ciment Sig-MASCARA (EXPORT)
- SHARIKAT TAHLIT MIYAH Alger
- M.I Algérie Ben Aknoun-Alger
- HALLIBURTON HASSI Messoud-Ouragla
- SCHLUMER GER HASSI Messoud-Ouragla
- BISP ALGERIA BUSINESS Alger
- VOLCANO MED Alger

*Produit Métallurgique (حديدية و غير حديدية) معادن معدنية

- Compagnies étrangers (FIRST GALARY)
- PETROLEUM, PERSOL, BP AMOCO
- GRP CITIC, MAPA INSAAT
- TEXEIR DUARTE, SH TRC, SH
- AVAL, DAEWOO, CCECC, CMCDI
- RAVENA

*Sociétés Publiques/Privées

- BONATTI Spa Hassi Messoud-Ouragla
- BTK Ain OUCHIKIF- Tiaret
- GAAMEX Alger

-Sarl EDMCA Alger

-Sarl Tarde B7 Steel Shaoulia-Alger

-ENAB Mostaganem

*Véhicules, Camions, Bus Et Engins Roulants

-Spa Renault Algérie Alger

-Spa Peugeot Algérie Alger

-Spa Nissan Algérie Alger

-SAIDA Eurl Alger

-Spa ELSECOM MOTARS Alger

-Spa IVAI Alger

-Sarl SOVAC Alger

-Sarl HYUNDAU MOTAR Algérie Alger

-Sarl GERMAN MOTORS SERVICE ALGER

-BAVARIA MOTORS Alger

-DIAMAL Spa Alger

-Sarl AGENCE NOUVEAU SERVICE Alger

-Sarl NEGOCE AUTO SERVICE Alger

2-المتعاملين الاقتصاديين خارجيا:

تتعامل مؤسسة ميناء مستغانم مع عدة مؤسسات مينائية و خطوط تجارية اهمها :

1- الولايات المتحدة الامريكية : ميناء " هوستين " و ميناء " بال تيمو " يدعم هذا الخط المؤسسة يدعم

هذا الخط المؤسسة " سونتسمنان " يرافقها في ذلك " نور دانابلين " مرتين في الشهر.

2 - الشمال الازوي : ميناء "انيفاغس" في بلجيكا خطين منتظم مدعم من طرف "سلومان نبتون" مرة كل خمسة عشرة يوم

3 - بحر الشمال : ميناء "بريم" و "هامبورغ" خط منتظم مدعم من طرف "سلومان نبتون" مرة كل خمسة عشرة يوم

4 - البحر الابيض المتوسط : ميناء "مارسيليا" خطين منتظمين مشغلين من طرف المرافقة "نوسودكارغوس" و مؤسسة "كنانسيم"

المطلب الثالث : المشاريع المستقبلية للميناء : بالرغم كل من الامتيازات التي يتميز بها الميناء والمكانة التي يحتلها الا انه يسعى الى تحقيق الاكثر وذلك بالقيام بعدة مشاريع اهمها كالتالي :

الفرع الاول : مشروع انشاء الحوض الثالث :

وذلك من اجل مواجهة معوقات الميناء من جهة ونظرا للنمو المتسارع للتبادل التجاري على مستوى الميناء من جهة اخرى اصبحت تنمية الميناء وتطوره بانشاء الحوض الثالث واقعا حتميا من اجل مواجهة العجز المتوقع للقدرات المينائية في المستقبل القريب والذي يسمح بمايلي :

- ✓ تجارة البضائع المختلفة : اكثر من 900 الف طن سنويا
- ✓ تجارة الحبوب : اكثر من مليون طن سنويا
- ✓ تجارة الحلويات : حوالي 400 الف حاوية سنويا
- ✓ تجارة الوحدات المتحركة 600 الف وحدة سنويا
- ✓ رحلات المسافرين وهذا عقب انشاء محطة بحرية للمسافرين
- ✓ توفير مناصب الشغل

الفرع الثاني : مشروع انشاء محطة بحرية

- اصبح من اهم انشغالات الميناء وكذا السلطات المحلية والمركزية حيث اجريت عدة لقاءات ودراسات تناولت هذا الموضوع
- انجزت اول دراسة للمشروع سنة 2004 من طرف مختبر الدراسات البحرية والتي اكدت امكانية تجسيد فكرة المحطة البحرية
- ابدت عدة شركات للنقل البحري للمسافرين اهتمامها بفتح خطوط بحرية بين ميناء مستغانم وجنوب اسبانيا او جنوب فرنسا

الفصل الثاني : واقع النقل البحري بميناء مستغانم

- سيشرع في انجاز هذا المشروع فور ترحيل قوارب الصيد البحري نحو مينائي الصيد لكل من ميناء الصيد البحري بصلامندرو ميناء الصيد بسيدي لخضر

الفرع الثالث : مشروع انشاء مراب الحريق

وهو مركز لعبور المواد الخطيرة و الذي يسمح بمعالجة مايلي :

- المواد السائلة القابلة للالتهاب
- المواد الصلبة القابلة للالتهاب
- المواد المحرقة و المواد السامة
- المواد المذيبة
- المواد خطيرة اخرى

الفرع الرابع : المراقبة عن بعد

- وهو وضع نظام متكامل لمراقبة و تامين الحركة البحرية
- يساعد هذا النظام على حماية المراحل المينائية و المنشأة و المناطق الحساسة عن طريق المراقبة عن بعد

خلاصة الجانب التطبيقي

من خلال دراستنا لهذا الفصل و تربصنا في هذه المؤسسة المينائية نستنتج بان ميناء مستغانم له تاريخ عريق و قد شهد اعمال تهيئة و مشاريع ضخمة و لازالت الى يومنا هذا تتكون من هياكل تحتية كالمداخل حاجز الامواج الاحواض ... الخ و هياكل فوقية كالمخزن المنارات ... الخ

- كما انه يمتاز بعدة خصائص تشمل الانشطة و الخدمات وله عدة مهام تقوم بها و اهداف يسعى الى تحقيقها تشهد هذه المؤسسة حركة تجارية مكونة من حركة البضائع و السفن حيث يتم دراسة هذه الحركة على حسب نوعية البضاعة و حجمها و حسب سنوات التبادل اما بالنسبة للسفن فالتعرف عليها يشمل دراسة نوعها و عددها و مدة مكوثها في الميناء و وصف حالتها (دخول / خروج)
- ان التبادل في هذا الميناء يشمل المستويين (المحلي / الدولي) كما له عدة خطوط تجارية هامة
- رغم هذا الا انه لا يخلو من عدة نقائص كطول مدة المكوث في الميناء بسبب نقص الهياكل كالارصفة
- تسعى المؤسسة في المستقبل القريب الى وضع خطط و مشاريع لمكافحة هذه المشاكل و السعي الى رفع مستوى الميناء الى الافضل

الخاتمة العامة

الخاتمة

أكد خبراء أن توسيع الموانئ الجزائرية وتطوير خدماتها اللوجستية أصبحت عقدة مستعصية بسبب غياب الإرادة السياسية وثقة المستثمرين المعدومة. وقالوا إن موقع الموانئ يمكن أن يجعلها شريان حياة للاقتصاد لإخراجها من الأزمات المالية الناتجة عن تراجع أسعار النفط

اعتبر خبراء اقتصاد أن السياسات الاقتصادية للحكومات المتعاقبة في الجزائر ضيقت فرصا كثيرة لتطوير الخدمات اللوجستية في الموانئ التي تعاني من تهالك بنيتها التحتية وعدم مواكبة عصر التكنولوجيا.

وفي الجزائر هناك 40 ميناء موزعة على الشريط الساحلي البالغ طوله 1650 كلم وهي تتكون بشكل عام من أحواض صغيرة ومخازن قريبة من بعضها البعض وحواجز ضيقة تفصل بين الأرصفة، ما يعيق تطوير نشاطها التجاري.

وتتصف المبادلات التجارية المعتمدة على النقل البحري بعدم التوازن بين الواردات والصادرات، التي تقتصر على تصدير النفط حيث يشكل أكثر من 95 من إيرادات الدولة، وتستأثر بها الموانئ النفطية المتخصصة وهي موانئ أرزيو وسكيكدة وبجاية.

أما باقي الموانئ فتنتهي عندها حمولة المواد المعدة للشحن أو التفريغ كنقطة استقبال لكل ما تستورده الجزائر من مواد استهلاكية وتجهيزات صناعية وأدوية وملابس وغيرها.

ولم تقم الحكومات المتعاقبة منذ خمسينات القرن الماضي بإضافة ميناء بمعايير عالمية، قد يتيح للبواخر العملاقة الرسو فيه، وهو ما يتسبب، وفق الخبراء، في خسائر كبيرة للمستثمرين ورجال الأعمال خاصة فيما يتعلق بارتفاع تكلفة المواد الأولية التي يتم استيرادها.

وبدأت الدولة في التفكير بشكل متأخر في القطاع في ظل الضغوط المسلطة عليها بسبب تراجع احتياطياتها من النقد الأجنبي، من أجل تغير نمط نشاط الموانئ.

وأطلقت الجزائر مشروعا جديدا لبناء ميناء في الحمدانية شرق مدينة شرشال لتفعيل المبادلات التجارية، وكان المجمع العمومي الوطني لمصالح الموانئ وشركتان صينيتان قد وقعت في منتصف يناير الماضي على مذكرة تفاهم لإنجاز هذا المشروع.

وتقدر تكلفة المشروع الذي سيتم تمويله بقرض صيني بنحو 3.3 مليار دولار وسيتم إنجازه في غضون سبع سنوات على أن يدخل حيز الخدمة تدريجيا بعد أربع سنوات من انطلاق الإنجاز حيث ستكفل شركة "موانئ شنغاي" الصينية بتسيير الميناء، وفق تقديرات وزارة القطاع.

ويرى خبراء أنه كان على السلطات تخصيص تلك المبالغ المالية لإعادة تأهيل موانئها المهترئة، وهو ما يعتبرونه أفضل من بناء ميناء جديد. ويقول كمال رزيق، أستاذ الاقتصاد بجامعة البليدة، إن الموانئ الجزائرية قديمة وطاقتها الاستيعابية ضعيفة إذ لا يمكنها استيعاب الحاويات الكبيرة.

وعبر مستثمرون محليون وأجانب منذ أكثر من عقد من الزمن عن استيائهم لتهالك البنية التحتية للموانئ الجزائرية، واعتبروا أن أي استثمار في المجالات الصناعية أو التجارية يكون مآله الفشل إذا لم تهتم الدولة بالموانئ.

وأكد هؤلاء أن الجزائر بحاجة إلى ثلاثة موانئ كبرى على الأقل موزعة بين الشرق والوسط والغرب حتى تستطيع تجاوز المشاكل الحاصلة في القطاع.

وحذر عبدالكريم شلغوم رئيس "نادي المخاطر الكبرى" الجزائري، من أن موانئ البلاد مهددة بالانزلاق في حال حدوث عواصف قوية وزلازل كبرى. وقال إن "كافة الموانئ تتضمن أخطاء تقنية ولا ترقى إلى المعايير الدولية."

وتشهد كافة موانئ البلاد تقريبا اكتظاظا كبيرا، كون معالجة عمليات تسيير الحاويات ضعيفة باعتبار مساحات الموانئ غير المهيئة، ما يجعل السفن تبقى في عرض البحر لفترة أطول قبل السماح لها بالدخول.

ويؤكد المختصون أن هذا الأمر يزيد التكاليف التي تدفعها الدولة سنويا للشركات الأجنبية المكلفة بالشحن البحري أو إيجار السفن الناقلة للسلع، وهو ما يؤدي إلى استنزاف احتياطي البلاد من العملة الصعبة.

ورغم أن الحكومة قد التزمت مع صندوق النقد الدولي بإنشاء شبك موحد يتكفل بإتمام جميع الإجراءات القانونية والجمركية للسفن في الموانئ، إلا أن ذلك لم يتحقق إلى حد الآن.

ويُبقى هذا التراخي الجزائري تحت سيطرة البيروقراطية في تعاملاتها التجارية والتي تساهم في تفاقم الفساد الإداري وانتعاش مافيا التهريب عبر الموانئ الجزائرية.

ويؤكد خبراء في الاقتصاد أن الجزائر تعتبر من الدول النادرة التي لا تعتمد على تكنولوجيات الشبكات الوحيد في معالجة تعاملاتها التجارية، الشيء الذي يؤثر سلبا على جلب الاستثمار حسب تقارير صادرة عن الهيئات الدولية منها منظمة الأمم المتحدة للتنمية والزراعة.

وتشير تقارير دولية إلى أن مردود مؤسسات الموانئ بالجزائر ضعيف وتقدر خسائرها السنوية بالمليارات من الدولارات، وذلك راجع إلى النمط القديم في التسيير وعدم مواكبة التطورات في مجال الخدمات، وفقا لما هو معمول به في موانئ دول أخرى ومنها موانئ المغرب، مثلا.

ورغم أن مدير عام شركة ميناء الجزائر سامي بوماتي، قد أكد أن عصرنة التعاملات التجارية ستكون حلقة وصل ضمن الحلقات المكونة للنشاط التجاري البحري بالبلاد والشراكة الجزائرية الأجنبية، إلا أن الدولة تفقد نحو 8 مليارات سنويا نتيجة السياسة المطبقة حاليا.

وتعتبر الموانئ الجزائرية الوحيدة ضمن شبكة الموانئ والمرافئ التجارية على مستوى منطقة حوض البحر المتوسط التي تفتقر إلى أنظمة التسيير الرقمية.

قائمة المراجع

- مصطفى احمد حمد (2008) اقتصاديات النقل في السودان جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا
- طارق عبد الفتاح الشريعي (2010) اقتصاديات النقل السياحي ، مصر، مؤسسة جورس الدولية للطباعة والنشر
- مختار السويفي (2001) اقتصاديات النقل البحري، مصر، الدار المصرية اللبنانية للطباعة ، الطبعة
- محمد سليمان هدى (1998) اقتصاديات النقل البحري ، دار الجامعات المصرية ،
- مصطفى احمد حمد ، مرجع سابق
- عثمان إبراهيم السيد (2004) ، قضايا النقل في السودان ، مركز دراسات الشرق الأوسط وإفريقيا ،
- سميرة إبراهيم محمد أيوب (2003) اقتصاديات النقل، مصر، الدار الجامعية.
- حمد سليمان المشوخي، اقتصاديات النقل والمواصلات (2003)، دار الفكر للطباعة والنشر، الإسكندرية
- 1
بلال شاكرياسين ، مفاهيم النقل البحري ، مطبعة الهلال ، الكويت
- 1 عبد قاسم دائو (2004) ، المؤسسات البحرية – الأسس والمعاييرُص
- مصطفى احمد حمد ، مصدر سابق
- محسن جابر عبدو (2002) ، الاثر الاقتصادي للنقل البحري عمان ، دار وجيدة للنشر،
- عبد الواحد عثمان ، اقتصاديات الموانئ البحرية ، كلية الاقتصاد ، جامعة القران
- خضر صالح عثمان (2011)، قياس الكفاءة الاقتصادية لعمليات الشحن والتفريغ بميناء بورتسودان ، رسالة دكتوراه في الاقتصاد جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا.