

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم

كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية والتسيير

تخصص تجارة ولوجستيك اورو متوسطى

قسم العلوم التجارية



مذكرة لنيل شهادة ماستر في العلوم التجارية

بغنوان:

# تسيير الموانئ الجزائرية بين الواقع والتحديات

من إعداد الطالب .

فليح عبد لرزاق

تحت إشراف لجنة المناقشة

رئيسا

أستاذ محاضر

بوظراف جيلا لي

الأستاذ

مشرفا

أستاذ مساعد

عكرمي حمو محمد

الأستاذ

مناقشا

أستاذ محاضر

بن زيدان الحاج

الأستاذ

السنة الجامعية 2016/2015

## ملخص مذكرة الماستر

**عنوان المذكرة : تسيير الموانئ الجزائرية بين الواقع والتحديات**

**دراسة ميدانية لميناء مستغانم**

### الملخص :

تهدف هذه الدراسة الى ابراز ما مدي أهمية الموانئ البحرية وماهي الاستراتيجية المنتهجة في تسيير هاته الموانئ ومعرفة لجميع التنظيمات والتشريعات التي تسهر علي تنظيم الموانئ وتفعيل دورها في تنشيط الحركة التجارية وتحقيق النمو الاقتصادي كما تناولت هذه الاطروحة المؤسسة المينائية لمدينة مستغانم كدراسة حالة لميناء وطني اصبح مشهورا وذا سمعة من خلال موقعه الاستراتيجي وقدراته الاستيعابية في المستقبل القريب.

### Le résumé

*Cette étude vise à mettre en l'importance des ports maritime*

*et ce qui fait la stratégie connue*

*D ans la conduite de ces ports de circonstances et de découvrir tous les règlements et la législation qui assure la régulation des ports et activent son rôle dans la revitalisation du trafic commercial et la croissance économique, car cette thèse portait sur l'institution du port de la ville de Mostaganem comme une étude de cas pour le port et le national est devenu célèbre et La réputation grâce à son emplacement stratégique et les capacités d'absorption dans un proche avenir*



# الاهداء

اهدي ثمرة جهدي وعملي إلى اعز واغلي ما املك في الوجود وكاننا  
سببا في نجاح مساري العلمي والوالدين الكريمين ابي الغالي وامي التي ربنا  
احسن تربية واطال الله في عمرهما ورزقهما الصحة والعافية كذلك إلى  
إخوتي الاعزاء وان كل العائلة الكريمة من بعيد ومن قريب  
من اعز واغلي الاصدقاء والاحباب بالخصوص في  
هذه المذكرة إلى كل الزملاء من طلبة قسم السنة الثانية ماستر تجارة  
ولوجستيك اورو متوسطي وان كل من ساهم من بعيد ومن قريب في  
نجاح عملي هذا

# التشكرات

لله عزوجل انعم علينا بنعمة العلم والمعرفة والصحة

من اجل انجاز هذا العمل المتواضع - طريق درب العلي

من شكر الناس شكر الله تعالى ومنه نتوجه بالشكر الجزيل كل من

ساعدنا في انجاز هذه المذكرة علي وجه الخصوص الاستاذ عكرمي حمو محمد

الذي اشرف على على إعداد وانجاز هذه المذكرة

كما نتقدم بالشكر الجزيل إلي الاستاذ بن زيدان ياسين الذي لم يبخل علينا

بمعلوماته القيمة وتوجيهاته السديدة كما أتوجه إلي بربار عيسى

لدي مؤسسة ميناء مستغانم لتقديم لنا يد العون في التبرص

بالمؤسسة والشكر موصول إلي كل من قدم لنا النصيحة والمساعدة

إهداءات و تشكرات .....	
02.....	الفهرس
03.....	قائمة الجداول
04.....	المقدمة العامة
07.....	الفصل الأول: عموميات و مفاهيم حول الموانئ البحرية
08.....	مقدمة الفصل
09.....	المبحث الأول: ماهية الميناء البحري
12.....	المطلب الأول: تعرف الميناء البحري وتصنيفاته
18.....	المطلب الثاني: خدمات الميناء البحري
15.....	المطلب الثالث: الوظائف الرئيسة للميناء
16.....	المبحث الثاني: تنظيم الموانئ البحرية
17.....	المطلب لأول: الخصائص الواجب توفرها في الميناء
18.....	المطلب الثاني: الهيكل التنظيمي لإدارة الموانئ
19.....	المبحث الثالث: الأهمية الإستراتيجية للموانئ
19.....	المطلب الأول: البنية الاستراتيجية للموانئ البحرية
23.....	المطلب الثاني: اثر التغير التكنولوجي للميناء
24.....	خاتمة الفصل الأول
25.....	الفصل الثاني: تسيير الموانئ البحرية وطرق استغلالها
26.....	مقدمة الفصل
27.....	المبحث الأول: التنظيم القانوني لتسيير الموانئ البحرية
27.....	المطلب الأول: الموانئ ذات التسيير المركزي
28.....	المطلب الثاني: الموانئ ذات التسيير لامركزية

29.....	المطلب الثالث: الموانئ الخاصة.....
30.....	المبحث الثاني : الأنظمة المينائية المتبعة في دول العالم.....
31.....	المطلب الأول: نظام الموانئ الأوروبية .....
32.....	المطلب الثاني: نظام الموانئ الإفريقي.....
33.....	المطلب الثالث: نظام الموانئ في القارة الأمريكية.....
35.....	المبحث الثالث : السلطة المينائية وتسير الملك العقاري.....
36 .....	المطلب لأول: العناصر المؤثرة علي تسير الأملاك المينائية.....
37 .....	المطلب الثاني : تسير الأملاك المينائية.....
39.....	المطلب الثالث: عقد الامتياز واستغلال الموانئ والتجهيز بالتجهيزات العمومية وتسييرها .....
46.....	خاتمة الفصل الثاني .....
47.....	الفصل الثالث: دراسة ميدانية داخل ميناء مستغانم واقع وتحديات .....
48.....	مقدمة الفصل .....
49.....	المبحث الأول: تقاسم عام لمؤسسة ميناء مستغانم .....
49.....	المطلب الأول: التعريف بميناء مستغانم .....
54.....	المطلب الثاني: مميزات ، خصائص، امتيازات وقدرات الاستقبال .....
59.....	المطلب الثالث: الحركة التجارية صادرات وواردات الميناء.....
65.....	المبحث الثاني : التحديات والمشاريع المستقبلية.....
65.....	المطلب الأول: التحديات التي تواجه الميناء و .....
67.....	الثاني: .....
68.....	:
70.....	:
70 .....	: مساهمة الموانئ في تفعيل التجارة .....
71 .....	الثاني : تأثير الموانئ على الاقتصاد الوطني.....

71..... : دور الموائى فى تحقيق التمنية

72.....

73.....

74.....

## قائمة الجداول

الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
30	الأنظمة الإدارية لهيئات الموانئ	01
57		02
61	عدد السفن الراسية في الميناء	03
62	متوسط المكوث في الميناء	04
62		05
62		06
63		07
64	استيراد السيارات	08
64		09
64		10
65	الحجم الكلي لاستيراد الحبوب	11
66		12

إن أكثر المشاكل التي تعاني منها دول العالم هو مشك  
وان الموانئ تعتبر العصب والشريان الذي يرسى قواعد الحياة الاقتصادية لجميع الدول من خلال التصدير والاستيراد والتعاملات الاقتصادية  
هذا المنطلق الجزائر دولة مثلها مثل باقي دول العالم تسعى جاهدة في التقدم والتطور في هذا المجال من خلال مواكبة العالم والجزائر امام موانئ  
مهترئة وقديمة ورثتها عن المستعمر الفرنسي منذ ربح قرن  
من خلال هذا البحث نجد أنفسنا أمام تحديات كبرى  
لاعادة النظر في الموانئ ومراعاة كيفية تسييرها وتنظيمها وذلك  
في ظل التكنولوجيا الجديدة.

### الاشكالية المطروحة في معالجة هذا البحث :

ماهو واقع تسيير الموانئ الجزائرية وماهي التحديات اللازمة في إيجاد طرق الاستغلال لهذه الموانئ ؟

### التساؤلات الفرعية :

- ما هي الإستراتيجية المنتهجة في تسيير الموانئ الجزائرية من اجل المساهمة في الاقتصاد الوطني والرفع من مستوى التجارة الخارجية  
عبر الموانئ الوطنية ؟

- ما مدى مساهمة الموانئ الجزائرية في دفع عجلة التنمية

-

- دور الموانئ في تحرير التجارة الخارجية ؟

### الإشكالية المطروحة في معالجة هذا البحث :

هو واقع تسيير الموانئ الجزائرية وما هي التحديات اللازمة في إيجاد طرق الاستغلال لهذه الموانئ ؟

### التساؤلات الفرعية :

- ما هي الإستراتيجية المنتهجة في تسيير الموانئ الجزائرية من اجل المساهمة في الاقتصاد الوطني والرفع من مستوى التجارة الخا

عبر الموانئ الوطنية ؟

- ما مدى مساهمة الموانئ الجزائرية في دفع عجلة التنمية

-

- دور الموانئ في تحرير التجارة الخارجية ؟

؟

ولالإجابة على هذه إشكالية يجب الإجابة على عدة أسئلة و كالتالي:

؟

طرق تسيير واستغلال الموانئ البحرية ؟

تأثير الموانئ علي التجارة الخارجية والاقتصاد ككل؟

### الفرضيات:

حسن تسيير واستغلال الموانئ يؤدي بطبيعة الحال الى رفع من مستوى الا

علاقة الموانئ وتسييرها با

أسباب اختيار الموضوع :

:

1- لأسباب الموضوعية : لدي أهمية الموضوع إثراء الدراسات نهج الدراسي أو التخصص في

2- الأسباب الشخصية: تقديم مساهمة علمية بسيطة ومتواضعة للطلبة في المستقبل من اجل الاهتمام أكثر في مجال الموانئ

### أهمية الموضوع :

تكمن أهمية بحثنا في الاستثمار في الموانئ البحرية وكيفية تسييرها من اجل النهوض بالاقتصاد الوطني الموانئ تعتبر العصب الرئيسي في تنمية البلدان وجب

### التبويب وتقسيم البحث:

يحتوي هذا البحث على ثلاث فصول مختلفة تعطي عدة مجالات أساسية تتعلق بمفاهيم الموانئ

من خلال ماهية الموانئ وأهميته ووظائفه

الثاني تسيير الموانئ البحرية وطرق استغلالها من خلال التنظيمات والتشريعات المنظمة له بالإضافة إلى

والأخير دراسة حالة في الج

\*\*

### المصادر والمراجع:

والمقالات الاقتصادية وبالتالي اعتمد البحث بنسبة كبيرة على الإطار النظري .

### صعوبات البحث:

نقص المراجع وشح المعلومات في المجال المينائي وخاصة التطبيقي منه لعدم وجود خبراء وكفاءة عالية في تطوير هذا الميدان.

## الفصل الأول

عموميات و مفاهيم حول الموانئ البحرية

مقدمة الفصل:

تمثل إدارة الميناء قوة للاتجاهات في ظل التعاملات الاقتصادية و ذلك بتأثيرها المباشر في زيادة الفصل بين الاقتصاديات

71 بالمائة من العالم مياه، و لذلك معظم دول العالم .

بحار و محيطات و هو ما اعتمد عليه، فلا أحد يستطيع أن ينكر أهمية البوابة الرئيسية لعمليات التصدير و الاستيراد أو

:

- :

- المبحث الثاني:

- : الأهمية الإستراتيجية للموانئ.

### المبحث الأول: ماهية الميناء البحري

تعتبر الموانئ البحرية البوابة الرئيسية في كل المعاملات و التبادلات الخارجية نظرا للوظائف التي تؤديها، و تصنيفها كل حسب عمله.

المطلب الأول: تعريف الميناء البحري و أبرز تصنيفاته

أولا: تعريف الميناء البحري

الأصول التاريخية لمصطلح الميناء ترجع إلى الكلمة اللاتينية و تعني بوابة او مدخل و هي نافذة تطل بها الدولة على العالم الخارجي.

السفن لشحن أو لتفريغ حمولتها كما يكون مهياً

و مجهز لاستقبال السفن و إيوائها و تأمين جميع عمليات التجارة البحرية و الصيد البحري.

متكونة من تقديم خدمات و رسوم جبائية و مفهوم الميناء هو مفهوم حكومي إلى جانب أهمية نشاطه في الاقتصاد الوطني

. و تتعدد خصائصه بالنسبة للتشكيلات الاقتصادية و يظهر في التفقدات الشاذة و المتعددة التدخلات.

ثانيا: تصنيفات الميناء البحري

تختلف الموانئ في العالم من حيث البيئة الاقتصادية، الطبيعة و كذا ظروف التشغيل بصفة عامة فانه يمكن

لأربعة معايير أهمها ما يلي:

- بالنسبة للوظيفة: طبقا للوظيفة التي تؤديها إلى موانئ عامة و أخرى متخصصة كما يلي:

✓ موانئ عامة هذه الموانئ لها القدرة على استقبال أنواع عديدة من السفن مثل سفن البضائع العامة، استقبال سفن الركاب،

كما تقوم أيضا بتقديم بعض الخدمات مثل إصلاح السفن، كما انها تتصل بجميع وسائل النقل البري ومن الامثلة عن هذه

الموانئ في حوض البحر الأبيض المتوسط: ميناء مرسيليا بفرنسا، ميناء نابولي بإيطاليا، ميناء الإسكندرية بمصر

✓ موانئ متخصصة: تتميز هذه الموانئ في التخصص في تقديم خدمات معينة و هناك العديد من هذه الموانئ أبرزها ما يلي:

1- الموانئ الصناعية: تختص هذه الموانئ في خدمة التجارة الخاصة أو الصناعة المعينة مثل موانئ تكرار البترول و تتوفر

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

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

4- موانئ الصيد: تتميز هذه الموانئ بالحجم الصغير و تقوم بخدمة صناعة صيد الأسماك مثل الحفظ و التعليب، تقع هذه الموانئ بالقرب من مناطق الصيد في البحار و المحيطات.

5- الموانئ الحربية: هي موانئ في أماكن إستراتيجية مجهزة من الناحية الأمنية و العسكرية للدولة.

6- موانئ النزهة: موانئ صغيرة توجد بها

ب- بالنسبة للموقع الجغرافي: الموانئ طبقا للموقع الجغرافي إلى ما يلي:

✓ الموانئ الساحلية: هي الموانئ التي تقع على الساحل الطبيعي أو الصناعي مباشرة تحتاج إلى إقامة حواجز للأمواج.

✓ موانئ مصبات الأنهار: تقع هذه الموانئ على مصبات الانهار عند التقائها بمياه البحر مثل: ميناء دمياط بمصر.

✓ موانئ البحيرات: تقع على الشواطئ التي تتصل بالبحار او المحيطات عن طريق الانهار.

ج- بالنسبة لأشكال الملكية و الإدارة: عبر عشرات

السنين، و يرجع الفضل في ذلك كل العوامل الاقتصادية و السياسية و غيرها من العوامل لذا نجد عدة أشكال للملكية و الإدارة

:

✓ الموانئ الحكومية: من أهمها الموانئ الأهلية، موانئ الإدارة المستقلة.

✓ الموانئ الخاصة: هي تلك الموانئ التي يتم إنشائها بواسطة القطاع الخاص بغرض تحقيق

د- بالنسبة للمعايير الأخرى: بالإضافة على مجموعة المعايير السابقة توجد معايير أخرى تصنف على أساسها الموانئ

الآتي:

-

-

- عدد البواخر المترددة على الموانئ.

- حجم أكبر من السفن تدخل الميناء.

## الفصل الأول: عموميات و مفاهيم حول الموانئ البحرية

ثالثا: أهداف الميناء البحري

: إلى تحقيق عدة أهداف تختلف

### 1- أهداف اقتصادية:

✓ تحقيق الربح:

و هو أهم معيار لصحة المؤسسة اقتصاديا و الذي يعمل على رفع رأس مالها و بالتالي توسيع نشاطها.

✓ الاستجابة لمتطلبات المجتمع:

اجل تحقيق نتائج المؤسسة يجب ان تمر عبر عملية تصريف او بيع إنتاجها المادي و كذا المعنوي و بهذا تكون قد غطت

طلبات المجتمع محليا او دوليا.

✓ عقلنة الإنتاج:

### 2- أهداف اجتماعية:

✓ تحسين مستوى المعيشة للعمال:

أصبحت حاجات العمال تتزايد باستمرار وأصبح من ضروري تلبية هذه الحاجيات وهذا بسبب ظهور منتجات جديدة و التطور الحضري لهم و لتغير أذواقهم.

✓ إقامة أنماط استهلاكية معينة:

تعمل المؤسسات على التصرف في العادات الاستهلاكية لمختلف طبقات المجتمع.

✓ الدعوة إلى تماسك العمال:

✓ ضمان مستوى مقبول من الأجور:

يعتبر العمال في المؤسسة من المستخدمين بين الاشخاص قد يختلف مستواهم العلمية و انتماءاتهم الاجتماعية و السياسية و

أهدافها يجب أن يسود التفاهم و التماسك.

✓ توفير تأمينات و مرافق للعمال: كالتأمين الصحي، التأمين ضد الحوادث، التقاعد و هذا كله لتوفير محيط عملي جيد للعمال

للمواظبة في أعمالهم.

✓ الأوائل في نشاطها حيث يتقاضون أجورا مقابل عملهم، ويعتبر حقا مضمونا و مشروعاً.

**المطلب الثاني: خدمات الميناء البحري**

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

**أولاً: الخدمات المتعلقة بالسفن**

✓ توجيه السفن من المرسى إلى الرصيف:

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

✓ القطر: عملية:

طرات وهي تساعد في عملية التراكي على الرصيف و الخروج من الرصيف

يتولى ذلك سلطة الميناء أو شركات متخصصة في ذلك تدخل في إعداد خدمات القطر:

- العمليات التي تتطلب سحب السفينة أو دفعها.

- مناورات الإرساء و الانتقال أو إبحار السفينة.

- المراقبة أو المساعدة في تنفيذ مناورات أخرى للملاحة .

وصول السفينة القاطرة إلى جوار السفينة المقطورة بما فيه الكفاية للقيام حالاً بعمليات القطر الضرورية و تكون تحت

السفينة التي جرت عملية القطر عليها و لا

تعود باقي النفوذ المباشر لحركات هذه الأخيرة.

✓ الإرشاد: هو المساعدة التي تقدم إلى الريان من قبل مستخدمي لهم من قبل الدولة

الخروج إلى الموانئ أو المياه الداخلية.

## الفصل الأول: عموميات و مفاهيم حول الموانئ البحرية

- تلتزم كل سفينة تجارية تدخل في المنطقة التي فيها الإرشاد لمحطات الإرشاد و عند الخروج من المنطقة المذكورة يجب إعلام المحطة بذلك.
- صول و تقدم المرشد نفسه في حدود المحطة و ينتهي عند وصول السفينة إلى مكان الوصول أو بالرسو في

- يلتزم المرشد بمجرد صعوده على السفينة بتقديم خطة رسو السفينة و يمكن لهذا الأخير تعديلها.

- السفن التي تعفى من الإرشاد:

1- السفن الشراعية بحمولة أقل من 100 .

2- السفن ذات الدفع الآلي و المخصص فقط لتحسين و صيانة

-3

يجب على المرشد أن يتخلى عن كل خدمة أخرى و يقدم أولاً إلى السفينة التي هي في خطر حتى و لم يؤدي من الخطر المحدق بالسفينة أو عندما يخبر بذلك.

✓ إرشاد: إلى مكافئ المناسب في الرصيف.

- (P) و الفرق بين الإرشاد و إرشاد هو أن الإرشاد يتم التحضير له عند اقتراب توقيف محركات السفينة و يتم سحبها بواسطة القاطرات و هنا تبدأ عملية القطر و عند اقترابها من الرصيف يتم إرشاد (L) مقترنا بالقطر أي يتمان في وقت مشترك عكس الإرشاد يتم أولاً ثم المرحلة المتبقية.

ثانياً: الخدمات المتعلقة بالبضائع

تتمثل أهمية الخدمات المتعلقة بالبضائع و التي يقدمها الميناء في الشحن و التفريغ و التخزين بالإضافة إلى خدمات مساعدة.

✓ الشحن و التفريغ:

تتم خدمات الشحن و التفريغ في الموانئ بموجب عقد كتابي و تحدد طريقة إبرام هذا العقد و التوضيحات التي يجب أن تدرج فيه بموجب ن يتضمن عقد الشحن و التفريغ في الميناء شروط يتفق عليها بكل حرية شريطة أن لا تكون مخالفة للقانون و الأعراف

الحلية و لا يكون لها تأثير سلبي على عمليات ( ) بالموانئ و المحددة في نظام

الصغيرة لنقل البضائع أو استعمال

و التفريغ مسؤولا عن الخسائر و الأضرار التي تلحق بالبضائع أو السفينة أو وسيلة أخرى للنقل إلا إذا تبنت مسبقا خطأ عامل الشحن و

### ✓ التخزين:

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

- لقصير الأجل: بالبضائع التي تقضي وقت قصير في الميناء.
- : يتم للبضائع التي تقضي بعض الوقت في الميناء لأسباب مختلفة، هذا النوع من التخزين يقدم في الميناء في أجزاء مختلفة من الرصيف لان احتياجاتها مختلفة.

على عملية التخزين بسرعة و سهولة في كل الاوقات، اما بالنسبة للبضائع التي تحظى بوقت طويل في الميناء فإنها

تخزن و تنظم في المخازن لعدة أسابيع و شهور.

و تخزن البضائع العابرة (التخزين قصير الأجل) في مكان قريب من الرصيف و ذلك لتقليل مسافة النقل لأقل ما يمكن بينما في التخزين طويل الأجل تخزن البضائع بعيدا عن طريق الرصيف أو بعيدا عن مركز الأنشطة التي على الرصيف (بالقرب من وسائل النقل البري).

### ثالثا: خدمات مختلفة

بالإضافة إلى الخدمات المتعلقة بالسفن و البضائع فهناك خدمات أخرى يقدمها الميناء منها:

### ✓ أمن الموانئ:

- التنظيم القانوني لحركة الملاحة في الحدود البحرية للموانئ.
- تأمين نظافة و صحة مساحة الماء و السطوح الترابية.
- التنظيم القانوني لدخول الأشخاص و مرور و

- سن إجراءات الوقاية و الضمان على أسباب حوادث العمل المرتبطة بعملية المناوبة و غيرها من الخدمات المينائية.
- 
- شروط مناولة و نقل و تخزين المواد الخطيرة العابرة للموانئ بما يتطابق مع التشريع المعمول به.
- القضاء على أسباب اشتعال المنتجات البترولية وعند الاقتضاء مكافحة آثارها و تحديد مقاييس الرمي في مساحات الماء.

### ✓ استغلال الموانئ:

:

- تخصيص المناطق المينائية و استغلالها.
- 
- 

- قواعد تسيير المنشآت المتخصصة.
- 

- شروط تسيير المناطق الخارجية عن الموا

### ✓ خدمات مساعدة:

- تطهير أماكن الرصيف.
- 

- تأجير القاطرات أو الزوارق من أجل تموين السفن

### المطلب الثالث : الوظائف الرئيسية للميناء

بالعديد من الوظائف التي تخدم الاقتصاد القومي للبلد، و التي تساهم إلى حد كبير في ازدهار العلاقات التجارية بين

الدول ويمكن تلخيص الوظائف الرئيسية للميناء في النقاط التالية:

### أولاً: وظيفة التبادل التجاري:

موانئ ذات كفاءة عالية في الأداء و التي تقدم تسهيلات في الخدمات يزيد من حجم التجارة للدولة و يفتح منافذ مباشرة للأسواق

ما يحسن مركز الدولة حيث تتيح لها الفرصة

باستيراد احتياجاتها مباشرة من الدول المصدرة.

### ثانيا: وظيفة النقل:

يمثل الميناء حلقة الوصل بين البحر و الأرض و الميناء له دور كبير في شبكة النقل، نظرا لتراپطه بوسائل النقل البحري.

### ثالثا: وظيفة العمالة:

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

### رابعا: الوظيفة الصناعية:

معظم الموانئ الآن تقوم بالتصنيع أو بمعنى آخر أصبحت كأى مؤسسة تجارية، تقوم على بعض الصناعات ذات الطبيعة التصديرية أو التي

تعتمد على المواد الخام التي تست

### خامسا: وظيفة الموارد المالية:

تعتبر الموانئ من أهم المصادر للحصول على العملات الصعبة التي تحتاجها الدولة، و يتحقق هذا عن طريق الرسوم التي تحصل عليها من

السفن و الرسوم الجمركية التي يتم تحصيلها عن البضائع .

### سادسا: الوظيفة السياسية:

للموانئ دور هام في تدعيم الاستقلال الاقتصادي و السياسي للدولة، فالدولة التي تتمتع بالموانئ البحرية تتمتع باستقلالية دون أي ضغ

لوقوع بحارها تحت سيطرة اي دولة مجاورة، لذا تستطيع تحقيق ذاتها و استقلالها الاقتصادي.

## المبحث الثاني: تنظيم الموانئ البحرية

### تمهيد:

إن تعدد الأنشطة و الخدمات التي يقدمها الميناء تؤدي إلى الكثير من التعقيدات في عمليات الإدارة فالمهام الرئيسية يجب

المطلب الأول: الخصائص الواجب توافرها في الميناء البحري

أولاً: كفاءة الميناء

زيادة كفاءة الميناء يعني تقليل فترة دوران السفينة بالميناء، إن زيادة الكثافة الرأسمالية للسفن تؤدي إلى شدة الحاجة و إلى زيادة بضائع الصب تسيطر عليها منظمات ضخمة قادرة على تخطيط جميع وسائل نقل البضائع بما يضمن الكفاءة في عمليات تداولها و نقلها.

أما بالنسبة للبضائع العامة فإن ضعف كفاءة الموانئ تؤدي إلى تحميل تجارة العالم في مجموعها تكاليف زائدة و يجعل المنتجات قريبة من السوق مما يخلق قوة تنافسية أكبر للمنتجات البديلة البعيدة عن السوق، رغم أن هذه الأخيرة أقل تكلفة و لأن تكاليف النقل عبر البحار أرخص من تكاليف النقل بالسكك الحديدية أو سيارات النقل أو النقل الجوي، و يؤدي عامل نقص الكفاءة للموانئ إلى زيادة عدد يؤدي زيادة كفاءة الميناء إلى زيادة إنتاجية السفن و إلى نقص عدد السفن في العالم.

ثانياً: أهم السمات و الملامح المطلوب توافرها في الموانئ الحديثة

متكاملة مع محاور النقل محليا من خلال شبكات الطرق البرية و السكك الحديدية على

:

- توافر منظومة المعلومات المتطورة و التي تعتبر المحرك الرئيسي لمنظومة النقل الدولي المتعدد الوسائل.
- 
- 
- 
- السرعة في أداء الخدم

ثالثاً: متطلبات الشركات الملاحية العالمية من الموانئ

ترغب الشركات الملاحية في أن يكون الوقت الذي تقضيه سفنها بالموانئ البحرية أقل ما يمكن إذ أن هذا الوقت بالنسبة لها هو وقت غير منتج و السفينة عند دخولها الميناء تتكبد مصاريف طائلة تتمثل في رسوم دخول، رسوم إرشاد، رسوم قطر و رسوم رسوها بالإضافة إلى ... إلخ

و بالتالي فإذا لم يكن الإيراد الناتج عن التعامل مع هذا الميناء مبرراً للتردد عليه فمن الأفضل إلغاء التعامل معه و الإيراد ينتج من قيمة نفع فكلما ارتفعت قيمة النولين و قيمة البضائع يزيد الإيراد و العكس صحيح.

و تتطلع الشركات الملاحية العملاقة إلى أن توفر الموانئ مستقبلا المتطلبات التالية:

- لا تقل ساعات العمل في اليوم عن 21 .
- 08 06 04 .
- تكون ظروف العمل بالميناء عادية و طبيعة أيام الإجازات الإقليمية و العالمية مع توفر الاستقرار السياسي و الأمني.
- بدأ تشغيل السفينة بمجرد وصولها و أن تكون
- توافر مساحات تخزينية لا تقل عن 600 ألف متر مربع.

كما أن هناك متطلبات أخرى خاصة بالموانئ المحورية، و التي يكون دوران السفن فيها سريع و هي التي عادة تختارها للملاحة للتردد عليها.

### المطلب الثاني: الهيكل التنظيمي لإدارة الموانئ

لتبسيط العمل و السيطرة على كل هذه الأنشطة يجب تكوين هيئة مركزية أو ذاتية على مستوى عالي من الكفاءة و توفر لها السلطة و الصلاحيات المناسبة لإدارة كافة الأنشطة بغرض الوصول إلى تحقيق أهداف الميناء.

و مما لا شك فيه أنه عند قيام هيئة بإدارة بعض التسهيلات فإنها تخضع للقوانين و اللوائح التي تضمن حماية الميناء و المجتمع من أي أضرار قد تنشأ، لذا يتوجب على هيئة الميناء مسؤولية الالتزام بالقواعد و القوانين التي تصدر من الهيئة التشريعية للدولة.

### ✓ عناصر الهيكل التنظيمي:

من إعداد خطة تنظيمية بواسطة السلطة المتخصصة بحيث تلائم

احتياجات الميناء و هذه الخطة تحدد بوضوح المسؤوليات و السلطات لجميع المسؤولين، لذا يجب أن تصمم هيكل تنظيمي يضم جهاز م  
هيكل تنظيمي يضم جهاز إداري بأقسام مختلفة على أن يتم الترتيب

-الأعمال الهندسية سواء كانت مدنية أو ميكانيكية.

-العمليات التي يقوم بها السفن و المحطات المختلفة.

-الأعمال المالية التي تشمل الميزانية و المحاسبة.

- على هذا الهيكل أن يتمتع بقدر من المرونة حتى يمكن أن يواجه الزيادة في حجم التشغيل، لتقدم وظائف جديدة لا بدا أن يكون هناك الميناء يقوم بالاستثمار في المشروعات التي يمكن أن تواجه التطور التكنولوجي.

### المبحث الثالث: الأهمية الإستراتيجية للموانئ البحرية:

#### المطلب الأول: البيئة الإستراتيجية للموانئ البحرية.

إن البيئة الاقتصادية التي تعمل فيها الموانئ البحرية تتمثل في أطراف عديدة تجمعهم مجموعة من العلاقات المباشرة و غير المباشرة، بحيث يشكل مجموع علاقات هذه الأطراف ما يمكن الاقتصاد و السياسية التي تعكسها مفاهيم النظام العالمي الجديد و التكتلات الاقتصادية مفهوم قوامه أن تصبح البيئة الاقتصادية لبناء بحري تتمثل في نطاق جغرافي نطاقه الشامل هو العالم أجمع بقاراته، واقعا في موقع جغرافي متميز.

- البيئة الاقتصادية للميناء تشمل جميع و دخولهم بصورة مباشرة غير مباشرة بعمل الميناء بما في ذلك الشركات الملاحية و الوكلاء ووسائل السحب الداخلي من شركات النقل البري والسكك الحديدية، و المصدرين و غيرهم من الأطراف
- هذه العلاقة إلى إلى الميناء و انخفضت تكلفة الخدمات

#### أولا: تحليل بيئة الموانئ البحرية

##### 1- عناصر القوة و الضعف للموانئ البحرية:

تمثل العوامل التالية و عناصرها مصادر القوة و الضعف للموانئ، و تكون هذه العوامل و عناصرها مصدرا لقوة الميناء إذا كانت في صالحه اما إذا كانت في غير صالحه فإنها تعتبر مصدرا لضعف الميناء، و تتمثل هذه الـ :

##### ✓ الموقع الجغرافي:

- طول و عمق قناة الاقتراب للميناء و عمق مدخله.

- بمنطقة الميناء و مدى تأثيرها على ما يلي:

- دخول و مغادرة السفن إلى و من الميناء.

-

-

✓ توفر وسائل النقل المختلفة بالميناء:

1- مدى توفر شبكات النقل المختلفة التالية و كفاءة و معدلات تردد وسطائها على الميناء

-

- النقل البري.

-

-

2- أسعار الأنواع المختلفة للنقل، النقل البحري، النقل البري، النقل النهري

✓ خدمات الميناء توفرها و كفاءتها:

- و توفر المعدات المتخصصة لهذه النوعيات و كذلك الأرصفة و

المخازن المتخصصة لها و طاقتها السنوية.

- الإمكانيات و الخبرة في التعامل مع الأحجام المختلفة للسفن و النوعيات المختلفة للبضائع

- مستوى أداء و إنتاجية محطات الشحن و الأرصفة و المعدات

-

✓ أسعار خدمات الميناء:

-

-

- سياسة و إستراتيجية التسعير بالميناء.

✓ قوة العمالة بالميناء:

-

-

-

-

-

✓ الإدارة بالميناء:

-

-

-

-

-

✓ الاتصالات السلوكية و اللاسلوكية:

- توفر و كفاءة الاتصالات السلوكية و اللاسلوكية و التي تشمل على الفاكس و أنظمة تبادل البيانات إلكترونيا.

✓ الموقف المالي:

- مدى توفر التمويل المالي لتنفيذ مشروعات التطوير و التحديث بالميناء.

- المالية الأخرى مثل الفوائد و العجز في الميزانية...إلخ

**3- مصادر الفرص المتاحة**

تمثل العوامل التالية و عناصرها فرص متاحة للميناء، و التي يمكن استغلالها لزيادة حصته/

يرغب أن يعمل فيه.

**أولاً: الموانئ المنافسة**

أحد الموانئ المنافسة من النشاط التنافسي أي من مجال تعامل الموانئ، فرصة بالنسبة للموانئ الأخرى.

ثانيا: النشاط/ الأنشطة التي يعمل فيها الميناء

-

- ظهور

ثالثا: عملاء و مستخدمى الميناء

- ظهور عملاء جدد يرغبون في العمل في النشاط الذي يمل فيه الميناء.

- عملاء موانئ اخرى يرغبون في تغيير الموانئ التي يستخدمونها.

رابعا: الميناء

-

- البيانات إلكترونية في الميناء.

- التسابق نحو وضع سياسات تسعيرية جاذبة جديدة.

4- مصادر التهديد الذي تواجه الميناء

تمثل العوامل التالية و عناصرها تهديدا يواجه الميناء، و يؤثر على خفض حصتها السوقية التي تعمل به، يتطلب ذلك اتخاذ إجراءات لاز

أولا: الموانئ المنافسة

-

-

ثانيا: النشاط/ الأنشطة التي يعمل فيها الميناء

- / انخفاض حجم النشاط الذي يعمل فيه الميناء.

ثالثا: عملاء و مستخدمى الميناء

- / أو أسعار الأنشطة و الخدمات التي يقدمها الميناء

رابعا: الميناء

- سمعة الميناء

- ظهور قواعد و تنظيمات صارمة لحماية البيئة.

-

### المطلب الثاني: أثر التغير التكنولوجي عن الميناء

بدأت الموانئ تلعب دورا جديدا، حيث أصبحت تشكل حلقة أساسية في سلسلة نقل الحاوية من المرسل إلى المرسل إليه، و أصبح الميناء

الحديث أخذ في التحول ليكون مركزا للخدمات، بمعنى القيام بتقديم مجموعة شاملة لخدمات النقل

أداء الخدمات اللازمة للسيطرة على سلسلة النقل بأكملها بما في ذلك التخزين، التوزيع بما يتيح دعمها لوجيستيا أساسيا لصناعة التصدي

و الاستيراد، و شركات النقل البحري بوصول البضائع عن طريق التبادل الإلكتروني للبيانات، و إعداد

و استقبال المخزون و رصده، و إعداد تقارير عن الجوانب الكمية و عن مراقبة الجودة، و إمكانية تجميع الشحنات الفردية، و إصدار

خاتمة الفصل:

لقد أدت المؤسسة المينائية على تحسين و تطوير التعاملات الاقتصادية المحلية و الدولية، و ذلك امجهودات الجبارة التي تبذلها المؤسسة، و هذا من أجل تقوية الاقتصاد الوطني، و يجعله يواكب التطور العالمي، خاصة في مجال نقل السلع و البضائع نتيجة لزيادة و ارتفاع حجم التبادل التجاري الدولي، لذا تجد المؤسسة نفسها مضطرة على تحديث الهياكل و

## الفصل الثاني

تسيير الموانئ البحرية و طرق استغلاله

مقدمة الفصل:

حيث تتواجد بها الارصفة و مراكز للتوقف لتقدم الخدمات لمختلف

المتعاملين، و إنما الموانئ تعتبر مراكز للنمو الاقتصادي باعتبار المصانع التحويلية المتواجدة بها و التي تطورت بتطور الاحتياجات

تجارية ساهمت و بشكل واسع في تحقيق هذا النمو.

و ذلك من خلال تسخير وسائل ، بشرية و قانونية بحيث أنشأت العديد من الهياكل و الجسور و الطرقات البرية و الحديدية

تم مدها و ربطها بالموانئ بغية تسهيل الحركة بها و باعتبار ان الدولة منفتحة على العالم اखा )

80 % من المبادلات التجارية تمر عبر البحر)، أبرمت العديد من العقود التجارية بين مختلف المتعاقدين الاقتصاديين (سماسة بحريين،

...الخ) فحددت مسؤولياتهم في ذلك، بحيث هذه النشاطات تتطلب نظم قانونية تسييرية و رقابية لحماية الملك

المينائي و حماية الأشخاص الطبيعية و المعنوية المتعاملة معه و ذلك عن طريق تحديد النصوص القانونية حول كيفية استغلال الملك المين

و تحديد مسؤوليات و جزاءات الأشخاص المتسببة في أي إخلاء بالملك المينائي مع تحديد التعويضات الضرورية لذلك و الغرض لذلك و

الغرض من ذلك هو حماية حقوق مختلف الأطراف المتعاملة من أجل القيام بمختلف النشاطات المينائية بحيث تتضمن عقود الامتياز

المتخصصة لاستغلال الملك العقاري و كذلك عقود الاستئجار للآلات و الأجهزة على طبيعة هذه الحقوق و الالتزامات خاصة في حا

الاستثمارات المشتركة بين السلطة المينائية و شركات أجنبية، فهي من بين شروطها الوضوح في القوانين المتعلقة بالنشاطات المينائية و هذه

تعتبر أمور ضرورية في المعاملات الدولية خاصة في الظروف الحالية و ما تشهده الموانئ الاقتصادية من انفتاح و تطور كبيرين على محته

### المبحث الأول: التنظيم القانوني لتسيير الموانئ البحرية

تختلف النصوص القانونية من دولة لأخرى حسب الإستراتيجيات الاقتصادية و السياسة المتبعة، فقد تحدد بعض الدول النظام الضروري للميناء بالتفصيل بينما نجد في دول أخرى ان قانونها ينص فقط على المبادئ العامة  
ن، و هذه السياسات تختلف حسب اهمية و مكانة قطاع الموانئ ضمن استراتيجياتها التنموية خاصة بالنسبة للدول التي تملك شريط ساحلي ضيق فهي قد لا تولي اهتماما لذلك، و فيما يلي الأنظمة المينائية المختلفة.

### المطلب الأول: موانئ ذات التسيير المركزي

في هذا النظام تتم عملية الإشراف و الإدارة من قبل حكومات الدول حتى تتمكن من تطبيق إستراتيجيتها التنموية و خططها في هذا النظام يتم إما الإشراف و الرقابة مباشرة من طرف الحكومة المعنية أو عن طريق هيئة الميناء التي تكون جهازا من أجهزة الدولة و تابعة لها.  
هذا النوع نجده في عدة بلدان نامية و كذلك في بعض الدول المتطورة كإسبانيا و فرنسا.

فهذا النظام يجده بعض الاقتصاديين باعتبار الدولة تملك القدرة المالية لتقديم الدعم المالي و تغطية النفقات الاستغلالية بالإضافة إلى القدرة الاستثمارية التوسعية الكبيرة لتطوير هذه الموانئ، بينما يجذب اقتصاديون آخرون عدم تدخل الدولة بشكل مباشر في تسيير و تمويه الموانئ و عدم حملها لآعباء الإدارة بالميناء خاصة و انها تضمن بعض الحقوق التي يحددها قانون إنشاء الميناء

الملائم للاقتراض و التمويل دون الحاجة إلى تدخل مباشر و تتولى إدارة القائمون بالتشغيل فعلا حتى يتمكن هؤلاء من التحسين في كفاءة الأداء و اتخاذ القرارات المناسبة في الوقت المناسب و يمكن الميناء من تحقيق الأرباح.

الموانئ المسيرة مركزيا يمكنها أن تتعاون مع المؤسسات الخاصة باعتبارها تزود الموانئ بالتجهيزات أو بالآلات الشحن و الافراغ... إلخ

و النظام المركزي يظهر في شكلين:

- نظم ذات التدخل الحكومي الضعيف: في هذه الحالة الدولة تخول تسيير الموانئ للجماعات المحلية و بالتحديد للبلديات أو تخولها

، تحول عملية التسيير لمؤسسة خاصة.

- نظم ذات التدخل الحكومي القوي: في هذه النظم هناك حالتين:

1- ان الهيئة المينائية اي قسم من الوظائف تتكفل بها مصالح او هيئة

5- إما الهيئة المينائية أو الحكومة تقوم بوظائف الإدارة و الأشغال و الشرطة و تترك مسألة الاستغلال التجاري للميناء لمعاملين

( - )

### المطلب الثاني: موانئ ذات التسيير اللامركزي و الموانئ ذات الإدارة الذاتية

يقصد باللامركزية تحويل بعض مسؤوليات الدولة لصالح الجماعات المحلية<sup>1</sup> أما نظام الإدارة الذاتية يتمثل في اقتسام المسؤوليات بين الدولة و متخذو القرارات الاقتصادية و ممثلي الجماعات .

### ✓ الموانئ ذات التسيير اللامركزي:

إن الموانئ هي في طابعها موانئ تجارية تتطلب السرعة في اتخاذ القرار و التابعة عن قرب لمختلف الأشغال على مستوى الميناء و نظرا

المينائية فلا بد من تطبيق نظام يسمح بتحقيق الأ

كان في هذه الحالة من الصعب الحصول على الأموال الضرورية لتمويل الأشغال الهيكلية الكبرى مما يصبح تدخل الدولة أمرا ضروريا.

الموانئ ذات الإدارة الذاتية: هذا النظام يقر بالشخصية القانونية و الاستقلال المالي للسلطات المينائية عن مالية السلطات المركزية فهذه

الأخيرة تقوم بالوصاية لعملية المالية للهيئات المعنية، و لهذا النظام مزايا:

- اللجوء على الاقتراض .
- مسؤولية الإدارة موزعة بين مجموعة من أعضاء مجلس الإدارة طبقا لقانون مجلس الإدارة و هم المنتفعون بخدمات الموانئ ذو الخبرة و الكفاءة مثل الشركات الملاحية و التوكيلات الملاحية و المصدرين و المستوردين بالإضافة إلى أعضاء معينين بالمجلس بحكم وظائفهم.
- يمكن هذا النظام التخلص من القيود الحكومية التي تصاحب عمل المشاريع العامة.

كما نجد بعض دول غرب أوروبا و الولايات المتحدة الأمريكية أخذت بنظام إدارة الموانئ عن طريق البلدية مثل ميناء أنتروب

1-J Gros Didier de Matous : « Les régimes administratives et financier des ports maritimes ».- R. Pichon et R. Durant-Auzias -P226- Paris 1969.

بلجيكا و ميناء بريستول بالمملكة المتحدة، ميناء هامبورغ بألمانيا و موانئ Rotterdam d'Anvers

طريق الانتخاب بالبلدية و هذا النظام يختلف من ميناء إلى آخر طبقا للقوانين المعمول بها او العرف السائد في كل ميناء.

### المطلب الثالث: الموانئ الخاصة

اتبعه العديد من الدول الرأسمالية مثل في سنة (1983-1984) « Associated British Ports »

الذي يضم حوالي 21 ميناء يضمن أكثر من ربع النقل المينائي الوطني،

لاستغلال الموانئ في إطار من المنافسة الحرة بين مختلف المؤسسات المينائية الخاصة و الخوصصة المينائية قد تتخذ عدة أشكال أهمها:

- الدولة تحول للقطاع الخاص إجمالي الميناء.

- أو تحويل بعض المؤسسات إمكانية استغلال و بناء محطات خاصة.

عن الحرية و المنافسة بين المؤسسات المينائية بإمكانها ان تحسن من مستوى الاداء و نوعية الخدمات و بالتالي التخفيض في التكاليف،

النامية أن تسعى إلى عقلنة أنشطتها المينائية بتطبيق التنظيم الأكثر

و تحقيق الأرباح خاصة و أن الحاجيات الدولية و المحلية في تطور مستمر مما يزيد من تعقيد العمليات

المينائية، و هناك رؤى أخرى حديثة لأنظمة إدارية لهيئات الموانئ تظ :

Service Port -

Land Lord Port -

Tool Port -

فهذه الأنظمة تختلف من حيث أنواع البنى :1

الانظمة الادارية لهيأة الموانئ

نظام حياة الميناء	نظام آلية الميناء	الميناء الخادم	نظام الإدارة	
( )	( )	( )	البنى التحتية	البناء أو التشغيل
	( )	( )	البنى الفوقية	
		( )		

كما نلاحظ أن القطاع الخاص هو المسيطر في نظام حياة الميناء، أي في البنى الفوقية و في خدمات و عمليات الميناء أما البنى التحتية الدولة بينما القطاع الخاص بنحده في عمليات التشغيل فقط، في نظام آلية الميناء و الباقي من البنى تمتلكها الدولة أما في الميناء الخادم فالدولة تمتلك البنى التحتية و الفوقية و حتى عملية التشغيل المينائي تقوم بها الدولة و لا مكانة للقطاع الخاص في هذا النوع واني و هذا ما يفسره نظام التسيير المركزي للميناء.

**المبحث الثاني: الأنظمة المينائية المتبعة في دول العالم**

سابقا كانت الموانئ تبنى من طرف أصحاب المصالح الخاصة و أحيانا تبنى لخدمة أنواع معينة من البضائع و من الصناعات المعاملات البحرية أصبحت الموانئ في أغلب الدول تدار بواسطة السلطات البلدية أو حكومات الولايات او الاقاليم و التي تقع في حيازتها هذه الموانئ و بمشاركة ممثلين عن التجار العاملين بتلك المدن او الولايات مثل موانئ... إلخ.

## الفصل الثاني: تسيير الموانئ البحرية و طرق استغلالها

و فيما يلي الأنظمة المينائية المطبقة في العالم و التي قد تختلف من دولة غلى أخرى، كما يختلف أسلوب تسييرها ضمن الدولة الواحدة و

4.

### المطلب الأول: نظام الموانئ الأوروبية

ففي البلديات الأوروبية درجة استقلال السلطات المحلية في تسيير الموانئ تختلف من دولة لأخرى، ففي الدول الاسكندنافية سلطة الدولة

غير موجودة، بل نجد موانئ مسيرة ذاتيان وفي اسلندا 60 ميناء نجد 03

( )، فالدولة تدعم لبناءات المينائية بحوالي 75% من المبلغ الإجمالي للأشغال، فالديوان

فيربط عملية البناء

أما موانئ بلجيكا فتسييرها لامركزي فميناء ANVERS يحكمه LE GRAND مسير من هيكلية

ZABRUGGE مسير من طرف هيئة عمومية أنشأت في إطار اتفاق بين الحكومية

### Bruges

في فرنسا أنفقت سلطة إدارة الموانئ تدريجيا من سلطة الدولة إلى سلطة مجالس محلية متخصصة بالاشتراك مع السلطات المحلية.

في ألمانيا الغربية الموانئ مملوكة للحكومة الفدرالية و تدار بواسطة سلطات البلدية في الأقاليم المعنية.

في بريطانيا هيئات قانونية متخصصة تدير هذه الموانئ و تشرف عليها مثل هيئة ميرسي و هيئة ميناء لندن، أما ميناء مانشيستر تديره

وفي البرتغال كامل الموانئ التجارية مسيرة ذاتيا و لكن أعضاء مجلس الإدارة يعينون من طرف وزير النقل و هذا ما يضمن عملية المراقبة



## الفصل الثاني: تسيير الموانئ البحرية و طرق استغلالها

فالاتفاق المبرم بين CNUCED (P.M.A) 1993 سمحت بتوزيع و تنسيق المهام بميناء موقاديشو مما سمح ل CNUCED (ملكية الأرض تحت تصرف

( في انتظار تسليم المهام للحكومة الصومالية المقبلة.

### المطلب الثالث: النظام المينائي في القارة الأمريكية

في أمريكا الشمالية فالإقليم المينائي المغطى بالمياه الملاحية يشكل ملكية مشتركة تقع تحت سلطة الدولة الفدرالية.

1- توجد بعض الموانئ في الولايات المتحدة تابعة للبلديات مثل لوس أنجلس

لها الاستقلالية المالية و مستغلة من مؤسسات خاصة، كما أن ميناء نيويورك مسير ذاتيا و هو تابع لحكومة نيويورك و

المينائية لها صبغة كهوية و الحكومات الفدرالية لها صلاحية إنشاء

الملاحة المينائية و تغيير في هياكلها.

2- في إطار عمليات الإصلاح الاقتصادي الجارية بالمكسيك تم تطبيق اللامركزية المينائية، كما تم تقسيم الوظيفة المينائية إلى جزئين:

-وظيفة السلطات ( )

-وظيفة التسيير و التعامل (وظائف تجارية)

إن تسيير التجهيزات المينائية في المكسيك يندمج في القطاع التنافسي حتى و إن

3- 25 ميناء كبير في المياه العميقة و حوالي 300 ميناء أقل أهمية بالإضافة إلى العديد من الأرصفة المينائية المتعددة

الأشغال على السواحل الأطلنطي و الهادي (ATLANT et PACI) :

- الموانئ تسييرها (ميناء كيبك، موريل، هاليفاكس، سان جون)

موانئ مسيرة ذاتيا و لكن الأرباح ترجع للحكومات المحلية.

- الموانئ العمومية تديرها و تستغلها وزارة النقل، هذه الأخيرة تعين العناصر العامة للميناء و تعمل ع

السياسية إضافة لذلك نجد هيئة وزارة (transport Canada) تتدخل لحساب الحكومة الفيدرالية في تسيير الموانئ

## الفصل الثاني: تسيير الموانئ البحرية و طرق استغلالها

و فيما يخص الموانئ الجنوبية للقارة الأمريكية فالبرازيل تملك موانئ ذات أهمية اقتصادية إستراتيجية باعتبار 97%

8500 84 35 6222

1975 أوكل مهمة تسيير الموانئ البرازيلية للمؤسسة العمومية « Empresa de porto do Brazil Bras »

السياسة المينائية البرازيلية و السياسة المالية تسعى إلى حوصصة عدد من الأنشطة المينائية.

( يرس، سانتا في، أوشواي... ) و الموانئ الصغيرة و الغير متخصصة

و في كولومبيا كانت الموانئ ذات التسيير العمومي لغاية صدور قانون رقم 01 10 1991

الذي ينص على أن الهيئات العمومية و مثلها المؤسسات الخاصة يمكنها تشكيل شركات مينائية لإنشاء و تسيير و صيانة المحطات و الأرصفة و تقديم كل الخدمات المينائية.

: النظام المينائي في آسيا

تطورت الموانئ الآسيوية و بشكل سريع في الصين و الفيتنام بسبب إدخال الاستثمار الأجنبي إلى البلاد و في أندونيسيا نجد 652

110 04 68 ميناء صناعي تسييره شركات عمومية أو خاصة و 127

450

تشجع على زيادة دور القطاع الخاص في تسيير الموانئ.

أما في الفلبين و في إطار سياسة وطنية شاملة أعد مخطط تنموي لتمويل العمليات و صيانة الموانئ حيث تعمل السلطات على تطبيق

اللامركزية في خدمات الاستغلال لضمان تسيير العقلاني، و هي تضم 38 15 225

240

في ماليزيا توجد سلطة واحدة مينائية على المستوى الوطني فالحكومة تشجع الخواص على استغلال الموانئ و لكن بشكل محدود.

فهي الملكة و المسيرة للتجهيزات المينائية بحيث

(P.J.A)

تتمتع باستقلالية واسعة في الإدارة و تظهر من خلال الاستثمارات، التخطيط للمؤسسة و تسعير الخدمات المينائية، فالمؤسسات الخاصة

في هذا البلد تستثمر في الخدمات المينائية و السلطات المينائية تتدخل في نشاطات خارج الموانئ، كالإمداد بالسكنات، و خدمات الميناء

إلخ...

## الفصل الثاني: تسيير الموانئ البحرية و طرق استغلالها

91 1988 تم إعادة هيكلة موانئ البلد فأكلت هذه العمليات إلى متخصصين و أصبح للقطاع الخاص مكانة في تنظيم

في أستراليا معظم موانئها تحت السلطة العمومية و الحكومات الفدرالية تحدد أنظمة الموانئ، و أعضاء مجلس الإدارة للسلطات المينائية

Melbourne تسييره جمعية الموانئ و يقومون

(إلا في ميناء Tasmania

:

-

.Victoria

- المساعدات الملاحية في المياه

- مراقبة التلوث البحري.

Papana Guinea

و في غينيا الجديدة و في موانئ "Nouvelle Guinée" Paporasie

عمليات التعمير و الاستغلال و تسجيل عمل الموانئ شرطة المياه مراقبة السفن و تقنين تخزين

Harbours Board

السلع الخطيرة.

### المبحث الثالث: السلطة المينائية و تسيير الملك العقاري

الوظائف المينائية متعددة فهي تشكل مزيج من الخدمة العمومية و الأنشطة التجارية، و تظهر مجالات تدخل السلطة المينائية لتسيير الما

:

المينائي في توفير شرو

- حماية الملاحة البحرية و العمليات في الأحواض و على الأراضي المينائية من خلال تدخل سلطة الشرطة:

- (السرقه، محاولات إفساد... إلخ).

- كالسلع الخطيرة، إلخ... إلخ).

- ) إلخ... إلخ).

- تنفيذ و متابعة المعاهدات الدولية المتعلقة بالحماية من التلوث (بحري، بري)

## الفصل الثاني: تسيير الموانئ البحرية و طرق استغلالها

- التنسيق بين سياسات التنمية للمدن و الموانئ خاصة فيما يتعلق بالهياكل القاعدية و مدى ربطها بشبكات النقل

- إنجاز الهياكل القاعدية و التي لا يستطيع القطاع الخاص القيام بها (كالمخارج البحرية، هياكل الربط البرية... الخ).

- وضع إطار قانوني مشجع للمنافسة و مانعا للاحتكارات.

- التنسيق بين النشاطات الخاصة بالخدمات المينائية و التي هي مرتبطة فيما بينها مما يجعل الإنتاجية المينائية الفردية تخضع ليس فقط

مينائية لتوفير شروط المنافسة، تنظم حركة السفن و

العمل للمصالح المينائية العاملة مع المراقبة المالية للنشاطات.

حاليا في الموانئ الكبرى، السلطة المينائية تتخذ القرارات و تمويل أشغال الهياكل و تدير المؤسسات المينائية و تبقى النشاطات الأخر

(... الخ)

**المطلب الأول: العناصر المؤثرة على تسيير الأملاك المينائية**

السلطة المينائية من أجل إنجاز مهامها و تحقيق أهدافها يجب أن تأخذ بعين الاعتبار ما يلي<sup>42</sup>:

- تسيير الأملاك المينائية.

✓ سياسة العقارية للسلطة المينائية:

من أجل استعمال الأملاك العقارية المينائية لابد من تدعيم التعاون و التنسيق بين المدينة و الميناء، لذا فالإستراتيجية العقارية ت

✓ طور خصائص حركة النقل البحري:

تفرغ من السفن لتتنقل مباشرة عبر وسائل النقل الأخرى، كالبرية و النهرية إلى مستعمليها بحيث لا تتطلب مساحات

او وسائل كبيرة عند التعامل بها إلا ان توسع التجارة الدولية ادت إلى إنشاء مراكز توقف متخصصة و أرصفة واسعة مما ساعد على

(... الخ )

فالأشغال المينائية يجب أن تتلائم و تطور وسائل النقل في حالة عدم إمكانية توسع الميناء فالسلطة المينائية تختار بين الحفاظ على حالتها مما يستحيل استقبال السفن الكبيرة و بين تغيير الأشغال الموجودة، فالطاقة العقارية للميناء يجب أن تأخذ في الاعتبار لأ عملية تطور تقني صناعي أو تجاري.

### ✓ النظام القانوني للموانئ البحرية:

إن مجال تدخل السلطات المينائية تخضع للنصوص المحددة للـ المينائي بالإضافة إلى نصوص أخرى مثل ما هو الحال بالنسبة للسياسة العقارية للمجموعات المحلية المسيرة للموانئ، و التي تدخل في حدود صلاحيتها المحددة في القوانين خارج القوانين المحددة للتنظيم إلا ان المجموعات المحلية بإمكانها طرح مبادراها في إعمار المساحات للسلطات المينائية باستعمال مختلف الوسائل القانونية مثل ما هي عملية موانئ بلدات بلجيكا، ألمانيا و الأراضي المنخفضة و التي هي تحت وصاية المجموعات المحلية حيث تعمل على توسيع المنطقة الميناء

3/1 إيرادات الموانئ الكبرى و هذا التسيير للأمالك العقارية ساعد في إحداث

توازن في حساب الاستغلال.

### ✓ تطوير البنى التحتية للاستغلال:

إن إستراتيجية السلطة المينائية يجب أن تعتبر مشاريع الاعمار و المنافذ للبنى

تفاهت بالأراضي الضرورية

مرتبط بالبنى التحتية للنقل ( ... الخ )

### المطلب الثاني: تسيير الأملاك المينائية

في الدول حيث تنتشر الأملاك فالسلطة المينائية تسيير الأراضي و أشغال البناء و البنى التحتية و غيرها من الأملاك،

بينما في دول أخرى نجد المتعاملين هم المالكين للجزء الأكبر للمنطقة المينائية.

✓ اختيار الشاغل و نوع النشاط:

( الاقتصادية التي تنمو و تتطور في الأنتلند )

صناعة كيمائية في هذه المنطقة الخاذية للميناء فإن السلطة المينائية من صلاحيتها كهيئة مخزن او مستودع خاص بهذا النوع من الص  
إذا كان الأمر يتعلق بمنتجات غذائية فهذا يتطلب تجهيز المنطقة بوسائل حفظها و نقلها و تخزينها.

✓ اختيار عقد الأشغال:

إن السلطة المينائية تتمتع بالحرية في اختيار طبيعة العقد لأشغال الأملاك<sup>5</sup> مثل عقد الامتياز، معاهدة الأشغال المؤقت، تصاريح

تشجيع التمويل الخاص للتجهيزات تلبية لطلب مستمر ما أو ضرورة ممارسته لمراقبة الأنشطة ( ).

✓ تنسيق النشاطات الممارسة في الأملاك المينائية:

إن نصوص عقود الأشغال التي تعتمد على عقود نموذجية و بتدخل السلطة المينائية تفرض على الشاغلين احترام دفتر الأعباء و الذي

يساهم في تنظيم المنطقة و التنسيق بين النشاطات الجارية فدفتر الأعباء يضم ما يلي:

- إنجاز أشغال الطرق.

-

-

- صيانة شبكات مختلفة.

<sup>5</sup> Kemiha ; tamoum (Travail de recherche) ; la gestion du domaine public portuaire ;P32, année2001 ; institut marine.

### ✓ تحديد تعريفات الأملاك المينائية:

إذا كانت السلطة المينائية هي المالكة أو المسيرة

أما تطبيق التعريفات المينائية بالنسبة للموانئ ذات التنظيم المستقل فمجلس إدارة المؤسسة هو الذي يحددها أما في الموانئ الخاصة فثمة (ثمن استخدام الملك المينائي) يتم التفاوض عليه بين الشاغلين و المؤسسة المينائية. فالسلطة المينائية يمكنها أن تستشير المستعملين و الجهات الضريبية في مختلف الأمور المتعلقة بالتعريفات، إجراءات لغاية تحقيق أهدافها.

### المطلب الثالث: عقد الامتياز و استغلال الموانئ و التجهيز بالتجهيزات العمومية و تسييرها

ن استعمال التجهيزات و المعدات و قواعد انتقال المسؤولية تخضع للنظام القانوني<sup>6</sup> قواعد مرتبطة بكيفية استعمال التجهيزات و المعدات و الذي عادة ما يتم بعقود، حيث يختلف مجال تطبيق أنظمة الاستغلال باختلاف طبيعة الخدمات التي تقدمها هذه التجهيزات المستخدمة، ففي بعض الموانئ تقوم السلطة المينائية بعمليات الجر و القطر بينما نجد في

✓ المينائية تستغل و تحتكر التجهيزات العمومية إلا أنه قد يعهد تسييرها لشخص معنوي عام كمؤسسة عمومية أو جماعات محلية أو لشخص معنوي تابع للقانون الخاص كشركة ذات مسؤولية محدودة أو غيرها و قد تمنح السلطات المينائية لاستغلال التجهيزات الخاصة رغم وجود تجهيزات عمومية في داخل الميناء و ذلك بواسطة عقود امتياز و لمدة محددة قد تطول نسبيا أي تصل إلى أكثر من عشرين سنة.

### ✓ وسطاء العمليات المينائية:

مهمة الوسطاء في النقل البحري هو الربط بين عناصر العرض و عناصر الطلب فهذا الأخير ي الخارجية فلا بد أن يقابل ذلك التطور في مستوى العرض للخدمات و هذا يتطلب هياكل كالأرصفة ، المستودعا

6 - jean Georges Baudelaire – Administration et exploitation portuaire- édition Eyrolles 7500 Paris 1979 ; P126

كفاءة عالية قادرة على التحكم في العمليات المينائية، في ظل التطورات الحالية للسوق الدولية و ما يتميز به من حرية و منافسة و من ذ  
:

أولاً: استغلال و تسيير الهياكل أي الأرصفة و الساحات و المخازن و الأجهزة و الآلات كالرافعات و الجررات من طرف الوسطاء بغرض القيام بالنشاطات المينائية، فيتدخلون كأشخاص طبيعيين و معنويين في عمليات الإرشاد، الجر، القطر، الشحن و الإفراغ من و إلى الناقلات و التخزين و الإيداع... الخ و لغاية توصيل السلعة إلى الأشخاص المعنية.

ثانياً: إن هذه الهياكل و الوسائل لا بد أن تستغل أمثل استغلال بغية تخفيض التكلفة إلى أدنى قيمة لها و هذا ما يساهم في تخفيض

تكلفة البضاعة المنقولة بحيث تكون أسعار الخدمات المينائية أسعار تنافسية و الحصول بر مردودية ممكنة و لتحقيق أهداف

عمليات النقل لا بد من تدخل العديد من الأشخاص بحرين أم برين فهم قد يعملون لحساب المجهز أو لحساب الشاحن أو لحساب... الخ و منهم:

### ✓ وكيل العبور ووظائفه:

بوظائف متعددة و ذلك حسب المهام الموكلة إليه فهو كمفوض تجاري يحل محل المصدر عند شحن البضاعة أو مكان

المستورد عند عملية تفريغ البضاعة مع تحمل كل المصاريف المتعلقة بعملية استيراد البضائع عبر البحر ( )

مدى تطابقها مع الوزن المتفق عليه في عقد النقل و ذلك عند استلام البضاعة من الميناء و توصيلها إلى

... الخ و يمكن ذكر هذه النشاطات في

:

- نشاطات (المادة الرمادية): و تتمثل في إعلام الزبون عن طريق سير البضائع و النقل بصفة عامة.
- نشاطات فيزيائية: و تتمثل في تغليف استلام، إيداع إعادة إرسال، تجميع، تخزين، مراجعة البضائع، مراقبة عملية شحن البضائع
- نشاطات إدارية: إجراءات إدارية و تجارية، جمركية و تأمينات.
- نشاطات مالية: دفع الإيجار و تغطية مخاطر التصدير.

أحيانا لا يقوم نفس الوكيل بجميع هذه الأنشطة حيث توجد بعض المؤسسات المصدرة بما فروع تتخلف بجزء من هذه الأنشطة.

- وظائف وكيل العبور: من خلال ذلك يمكن ذكر الوظائف التي

- 
- عون بحري.
- 
- 
- 
- 
- يقوم بعمليات الشحن و الإفراغ.
- وكيل جمركي.
- 
- منح تسييقات الإيجار، حقوق الجمركة... الخ

#### ✓ الوكيل المينائي:

هو وسيط بين الشاحن و المشرف على تسيير السفينة ( ) عدة وظائف فهو يبحث عن أحسن وسيلة للنقل لزيونه، مراقبة عمليات الشحن و الإفراغ للسفينة، المساهمة بتحرير سندات الشحن و السندات الجمركية، إمضاء وثائق و تسوية الإيجارات و الالتزام بالاستيراد و الجمركة في الخط البحري غير المنتظم، أما في الخطوط العادية فله دور الوكيل البحري.

#### ✓ الوكيل العام:

هو وكيل الميناء، ففي الميناء الواحد قد يتعدد هؤلاء الوكلاء و مهمته تتمثل في:

- التفاوض حول عقود النقل مع الشاحنتين.
- 
- 
- يقبض مبالغ الإيجارات.
- يختار الوكلاء البحريين.
-

✓ الوكيل البحري (أمين السفينة):

يعينه اجهز للقيام عنه بالعمليات اللازمة لتنفيذ عقد النقل في الموانئ البحرية، كالقيام بتسليم البضاعة المشحونة و حراستها و احم  
لاصحابها و قبض اجرة النقل و يلاحظ ان امين السفينة قد يكون وكيلا مجهز واحد يقوم بالعمليات اللازمة لتنفيذ  
التي يرمها اجهز و ذلك بالنسبة لجميع السفن التابعة لهذا اجهز، كما قد يكون وكيلا لعدة مجهزين و هذا الوكيل له عدة مهام

:

- يقوم بعمليات تقنية بهدف مساعدة اجهز و الريان و يتكفل بالسفينة اداخلة للميناء فيقوم بتحضير الوسائل الضرورية لذلك

كتحضير الجمرات... الخ

- يستلم البضائع الموجهة للتصدير و الحفاظ عليها، كما يستلم الواردات من البضائع و يوصلها على المستورد.

- ينظم عمليات الشحن و الإفراغ للسفن، يدفع الرسوم و يمضي سندات الشحن و يحرر وثائق الحمولة

- يعمل على تخفيض غرامات التأخر فهو يتدخل في عمليات الصيانة و الإصلاح و مشاكل طاقم الباقرة.

و باعتبار الوكيل البحري وكيلا عن اجهز في تنفيذ عقد النقل فإنه في مواجهته عن الأخطار التي يرتكبها في تنفيذ وكالته فهو مسؤولا في

مواجهة الغير عن أخطائه الشخصية التي يرتكبها في تنفيذ عقد النقل، كالتأخر في تفريغ البضاعة أو تسليمها إلى المرسل إليه، أما الأخ

التي تقع قبل أن يتسلمها أمين السفينة كإصابة البضاعة بعجز أو تلف أثناء نقلها و غيرها من الاخطاء، فهده يتحملها اجهز او ريان

✓ السمسار البحري و مهامه:

الك السفينة و مستأجرها أو بين المؤمن البحري أو المستأمن، أو بين بائع السفينة و مشتريها.

### مهام السمسار البحري:

- التقريب بين طرفي العقد البحري دون أن يكون هو نفسه طرفا في العقد المذكور.
- ترجمة سندات الشحن و مشارطات الإيجار.
- تولى الإجراءات الإدارية اللازمة لدخول السفن على الموانئ و خروجها منها.
- 
- 
- مساعدة القبطان الأجنبي عند مثولهم أمام المحاكم التجارية.
- تحرير الوثائق و دفع تسيقات الإيجار... الخ
- 

و تنتهي مهمة السمسار البحري عند التوفيق بين الطرفين العقد دون أن يكون مسؤولا عن تنفيذه، و يتقاضى مقابل ذلك أجرا يسمى " " و هي عبارة عن نسبة مئوية يحددها عقد السمسرة من أجرة النقل أو قسط التأمين أو ثمن السفينة، فإذا لم يحددها العقد فهي تحدد بإتباع عرف الميناء الذي تمت فيه السمسرة مع اعتبار جهد السمسار المبذول و قيمة الصفقة التي توسط في إبرامها كما يكون له الحق في المطالبة بتعويض المصاريف

الأخطاء التي يرتكبها عند تنفيذ عقد السمسرة كإخفائه معلومات جوهرية تتعلق بمحل العقد... الخ

### ✓ مقاول الشحن و التفريغ:

فمن مهام الشاحن هو القيام بعمليات شحن البضاعة على ظهر السفينة كما يقوم المرسل إليه سواء بنفسه أو بواسطة وكيل ( ) عند وصولها إلى الميناء<sup>7</sup> وقد يقوم الناقل بعمليتي الشحن و التفريغ، و في جميع الأحوال فعمليتي الشحن و التفريغ

الموانئ و بأدوات خاصة كالصنادل، البراميط و الروافع... الخ كما

السفينة و كل نشاط يساهم في نقل السلعة من السفينة إلى الرصيف، و يتلقى مقاول الشحن و التفريغ أجرا عن العمل الذي يقوم به و

للقواعد العامة و في حالة وقوع أي خطأ تكون

يلتزم بهذا الاجر الطرف المتعاقد معه و يحق للمقاوم حبس

مسؤولية مقاوم الشحن و التفريغ حسب ثلاث حالات:

1- إذا كان عقد النقل يلزم المجهز بشحن او تفريغ البضاعة، و عهد المجهز إلى مقاوم لتنفيذ إحدى العمليتين فإن ارتكب المقاوم خطأ في ذلك كان المجهز هو المسؤول.

-2

فيكون المقاوم في هذه الحالة مسؤولاً على مواجهة الشاحن أو المرسل إليه عن أي خطأ كإصابة تلف بالبضاعة بسبب إهماله أو إهمال تابعيه في تفريغها.

3- فإذا قام الناقل بعمليتي الشحن و التفريغ ( و لم يتم بهما الشاحن أو المرسل إليه فالناقل

يكون مسؤولاً في هذه الحالة عن أخطاء المقاوم قبل الشاحن أو المرسل إليه و بمقتضى عقد النقل يلتزم الناقل بتسليم البضاعة

إلى المرسل إليه و السفينة فيكون الناقل مسؤولاً عن أي خطأ في تنفيذ هذا الالتزام و لو عهد هذا إلى

✓ وكيل مشترك:

:

مختلف المناطق و تكوين حمولات متجانسة من البضائع و التي

47

- يقوم بعمليات التصريح لمصلحة الجمارك و تسليم البضائع لأصحابها.

✓ سمسار التأمين البحري:

لهم طابعهم القانوني و هم سماسرة محلفين، من مهامهم الرئيسية تحرير عقود التأمين البحري بغية ضمان السفينة و السلع ضد أخطار النقل

البحري و الإشراف على الإجراءات التي تقوم بها الشرطة و إعلام المؤمن على الخطر المتوقع و ضمان تسوية، و تقلص المعلومات الكافية

( )

تعويضها في حالة وقوع أضرار خلال عملية النقل، و من الأخطار التي تتضمنها مؤسسات التأمين البحري هي:

الخ...

-

-

-

إن عقود التأمين تبرم تحت شروط متفق عليها بين الطرفين و من هذه الشروط نجد:

- شروط التأمين عن البضائع:

-1

-2 لبضاعة من كل الأخطار أي التأمين يغطي جميع تكاليف الأخطار و الناجمة عن عمليات الشحن الإفراغ

الخ...

- شروط التأمين على الأسطول البحري:

ضد جميع الأخطار هذا لا يتم وفق قيمتها الحقيقية و إنما وفق التكلفة التي تحدد عقد التأمين البحري.

✓ الوكيل الجمركي:

تقدم تصاريحات لدى مصلحة الجمارك و هو المسؤول جنائيا عن الأخطاء يحصل على موافقة وزراء المالية و

الناجمة عن التصاريحات الخاطئة، أو المزورة و قد يقوم بمده المهام وكلاء آخرين كوكيل العبور... الخ لذا فخدماتهم غير

### خاتمة الفصل:

تنوعت الموانئ و تطورت بفعل تزايد و تعقد المعاملات بين مختلف الدول و هذا ما أدى إلى توسع و تطور الأنظمة المينائية من النظام الم إلى النظام اللامركزي فإلى الأشخاص الخاصة و الذين يقومون بتسيير و إدارة الموانئ، أو بالاستغلال العقلائي لمختلف النشاطات المينا التحكم أكثر في هذه العمليات و في التكاليف مع العلم أنه في أغلب دول العالم نجد الهيئات العامة و ليست الخاصة هي المشرفة و المدي للموانئ، و إن السلطات الممنوحة لتلك الهيئات في مباشرة نشاطها هي عادة منبثقة من السلطات العامة للدولة و نشاطها الإداري و يخدم مصلحة الدولة بصفة عامة و الموانئ بصفة خاصة و من خلال ممارسة السلطات المينائية لمهامها يتدخل العديد من وسطاء العمليات المينائية كمقاول الشحن و التفريغ، الوكيل الجمركي، سماسة التأمين البحري، الوكلاء العامون... الخ بحيث يتوسطون في إنجاز مختلف ا إليهم في أقل وقت ممكن و بأقل تكلفة من أجل إيصال البضائع إلى المرسل إليه، دون التسبب في أي حوادث قد تؤثر على طبيعة أو حجم البضائع و الذي قد يسأل عنها القانون و هذا يتم في إطار من النظم القانونية و التسييرية المحكمة حيث تتحدد مسؤوليات الأشخاص ا المكلة إليهم و عن مستوى الإنجاز كما تتحدد حقوقهم و المتمثلة في حصولهم على دخل معين المقدمة و مع اعتبار لمستوى المنافسة السائد بالموانئ، خاصة أنه قد يحصل أن تتعدد المؤسسات التي تقدم نفس الخدمات مما يؤثر على دخل هذه الفئات العاملة و لا يتوقف الأمر على ذلك بل إن الآثار قد يكون مباشر و غير مباشر، إذ يتعلق الأمر فقط بتحسين عمليات المناولة ... الخ، بل تتعدى ذلك إلى عمليات تتعلق بالنقل و المعالجة في المنطقة المحيطة بالميناء، و هذا ينعكس كذلك على باقي النشاطات رح الميناء فتخلق مناصب شغل و صناعات جديدة و غيرها من النشاطات بحيث تساهم في تحقيق المردودية العالية و توسيع في مستوى

## الفصل الثالث

دراسة ميدانية داخل ميناء مستغانم واقع وتحديات

### مقدمة الفصل:

يعتبر النقل البحري من أهم الوسائل التي يعتمد عليها اللوجيستيك، خاصة في ولاية مستغانم له أكبر نسبة مئوية في الحصول على المواد الأولية و السلع النصف المصنعة، حيث أنه أقل خطرا في نقل بعض البضائع.

ستتطرق في هذا الفصل إلى التعريف بمؤسسة ميناء مستغانم نشأته، أهدافه، الهيكل التنظيمي الموجود داخله، مميزاته، خصائصه

و سنلجأ كذلك إلى الحركة التجارية بميناء مستغانم بمعنى آخر دراسة بعض إحصائيات الصادرات و الواردات التي تمر عبر الميناء.

إضافة إلى الإحاطة بالتحديات التي تواجه الميناء و التي نحد من تنمية التجارة الخارجية به، انعكاساتها السلبية، مشاكل ميناء مستغانم

كما سنحاول التطرق إلى كيفية الحصول على المعلومات كيف يتم تحويل مدخلات المعلومات إلى مخرجات بيانات

### المبحث الأول: تقديم عام لمؤسسة ميناء مستغانم

سنتطرق إلى التعريف بميناء مستغانم، مميزاته، خصائصه، امتيازاته، قدرات الاستقبال، المعالجة به و منشآته المتخصصة.

### المطلب الأول: التعريف بميناء مستغانم

سنتطرق في هذا المطلب نشأة الميناء، نشأة مؤسسة ميناء مستغانم، التعريف بالمؤسسة، أهداف و مهام المؤسسة و الهيكل التنظيمي

#### أولا: نشأة الميناء

كان خليجا صحريا حادا يمتد بين الرأس البحري لصلامندر، و الرأس البحري لخروبة استخدمه القراصنة لاقتسام الغنائم، سمي ميناء

1833 " " و من هنا سميت المدينة " " في سنة 1848

80متر ليصل امتداده إلى 325متر بحلول سنة 1981 .

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

1890 1904 انتهت بميلاد أول حوض للميناء.

1941م، تم إنشاء الحوض الثاني برصيف طوله 430متر فيما بين 1955

1959 .

منذ ذلك الحين يتم تطوير الميناء بما يتماشى مع متطلبات المنطقة، حيث أصبح يشكل اليوم

في المنطقة و هو ضروري بالنسبة للعديد من الصناعات الكبرى التي تشارك في التجارة الدولية، إذ أنه يشجع استحداث مجموعة من

الخدمات المقربة من المستلمين النهائيين عبر أروقة نقل متعددة الأنماط.

#### ثانيا: نشأة ميناء مستغانم

تشرف على تسييره مؤسسة ميناء مستغانم و هي

EPA/EPM/SPA، أنشأت في إطار إصلاح النظام المينائي الجزائري بمقتضى المرسوم

287-82 الصادر بتاريخ 14 1982.

ورثت مؤسسة الميناء ابتداء من شهر نوفمبر 1982، الخدمات و التجهيزات الخاصة بالديوان الوطني للميناء المنحل (ONP)

(SONAMA)

(CNAN) فأصبح دورها منوطا بما يلي:

## الفصل الثالث: دراسة ميدانية داخل ميناء مستغانم واقع وتحديات

1- تسيير أملاك الدولة المينائية و الإنشاءات الخاصة و استغلال و تنمية الميناء.

-2

في 29 1989 مستغانم طريقها نحو الاستقلالية على غرار المؤسسات التي كشفت عن استقرار في وضعيتها

المالية، حيث تم تحويلها بموجب عقد موثق من شركة عمومية ذات طابع اجتماعي إلى شركة عمومية اقتصادية، شركة ذات أسهم

رأسماها 25 000 000.00 لشركة تسيير " " SOGEPORTS

B.88.01 و تخضع للقانونين التجاري و المدني طبقا لأحكام القانونين التجاري و المدني طبقا لأحكام القوانين 01-88 04-88

الصادرة بتاريخ 12 1988 101-88 صادرة بتاريخ

12 1988 119-88 بتاريخ 16 1988 177-88 الصادرة بتاريخ 28 سبتمبر

. 1988

ثالثا: التعريف بالمؤسسة

يمكن إيجاز تعريف مؤسسة ميناء مستغانم في النقاط التالية:

1- اسم المؤسسة:

2- النظام القانوني للمؤسسة:

3- رأس المال الاجتماعي: 500 000 000.00 دج تحت الحيازة الكاملة لشركة تسيير مساهمات الدولة " "

SOGEPORTS

4- تاريخ التأسيس: 14 1982 287-82 الصادر بتاريخ 14 1982 .

5- تاريخ تأسيس المؤسسة: 29 1989 .

6- المقر الاجتماعي: الطريق الرئيسي إلى صلامندر صب 131 .27000

7- اسم و لقب المدير العام: مولاي محمد

8- الهاتف: 045 11 33/12

9- فاكس: 045 15 01 33

10- الموقع على الانترنت: [www.port.mostaganem.dz](http://www.port.mostaganem.dz)

11- الموقع الجغرافي: يقع ميناء مستغانم في الجهة الشرقية لخليج أرزيو بين خطي عرض 35° 56° شمالا و خطي طول 00° 05° .

12- عدد العمال 2016: 710 ( + )

- العمال الدائمون: 391 ( 20 + 371 ) ( 25 + 294 ) .

- (391) من حيث التدرج في المسؤوليات إلى 69 62 مسيرا و 260 .

- (391) همام إلى 192 47 152 .

13-

### 1- مواد فلاحية (Produits agricoles)

أ- خام الحبوب (غير معبأة) **Grains en vrac**

- OAIC Mostaganem

- Grand moulin du Dahra Mostaganem

ب- بذور البطاطا **Pomme de terre de semence**

- Sarl Bourached Filaha Zéralda –Alger

- Sarl Agro semence Mostaganem

- Sarl CATM Alger

- Sarl SIG AGRO Mascara

- Sarl NEGOCE Cherraga Alger

- Sarl SOVEPROAM Mostaganem

- SPA DANALPO Hydra Mostaganem

- Sarl CASAP Alger

ج- خضر و فواكه **Fruits et légumes**

- Sarl CATM Alger

- Sarl STAR FRUITS Boufarik Blida

- Sarl PACIFICTRADING Fruits Guerraouaou Blida -
- Sarl VIVEROS Guerraouaou Blida -
- Sarl Messra Import Export Alger -
- Sarl MECHAAL EL HARAM Import Export Alger -
- Sarl L3 Blida -

**2- معادن و مواد البناء Minéraux et matériaux de construction**

- Sarl EDMCA Alger -
- Lafarge ciment Export sig Mascara -
- Sharikat Tahliyat Miyah Alger -
- M.I Algerie Ben Aknoun Alger -
- Halliburton Hassi Messaoud Ouargla -
- Schlumberger Hassi Missaoud ouargla -
- BJSP algeria Business Alger -
- Volcano Med alger -

**3- مواد معدنية (حديدية و غير حديدية) Produits métallurgiques**

**أ- شركات أجنبية Compagnies étrangère**

First galary pétroleum, Repsol, BP Amoco, GRP CITIC CRCC, Mapa insaat,  
Texeira duarte, SH TRC, SH aval, DAEWOO, CCECC, CMC DI RAVENA.

**ب- مؤسسات عامة و خاصة Sociétés publiques/ Privées**

- BONATTI SPA Hassi Messaoud Ouargla -
- BTK Bouchekif Tiaret -
- GAAMEX Alger -
- Sarl EDMCA Alger -

Sarl Trade B7 steel Shaoulia Alger -

**ENAB Mostaganem** -

**-4** تجارة السيارات (سيارات، شاحنات، حافلات) **Véhicule, Camion, Bus et Engins roulant**

Sarl Renault Algérie Alger -

SPA Peugeot Algérie Alger -

Sarl Nissan Algérie Alger -

SAIDA Eurl alger -

SPA Elsecom Motors Alger -

SPA Ival Alger -

Sarl SOVAC Alger -

Sarl HYUNDAI Motor Algérie Alger -

Sarl German Motors service Alger -

BAVARIA Motors Alger -

DIAMAL SPA Alger -

Sarl Agence nouveau service Alger -

Sarl Negoce auto service Alger -

رابعاً: مهام مؤسسة ميناء مستغانم

أ- مهام مؤسسة ميناء مستغانم

يمكن إيجاز مهام مؤسسة ميناء مستغانم في النقاط التالية:

- ;

- ;

- إنجاز أعمال الصيانة و كهيئة و تحديث البنى المينائية الفوقية:

- إعداد برامج بناء و صيانة و كهيئة البنى التحتية المينائية بالتعاون مع الشركاء الاخرين:

- ;
- مزاولة عمليات القطر، القيادة، الإرساء و غيرها;
- و العقارية ذات الصلة المباشرة أو غير المباشرة بموضوع مؤسسة ميناء مستغانم;

#### ب- أهداف ميناء مستغانم

إيجاز أهداف مؤسسة ميناء مستغانم في النقاط التالية:

- ;
- تقديم تسهيلات حقيقية (وسائل عبور و معالجة و تخزين ذات كفاءة عالية);
- كون الأذان الصاغية لاهتمامات المتعاملين الاقتصاديين;
- ير أملاك الدولة;
- تسيير الاستثمار و تطوير ميناء مستغانم و استغلال الوسائل و التجهيزات المينائية;
- ;
- ;
- ;
- تنفيذ كل العمليات التجارية، المالية، الصناعية و العقارية المرتبطة بصفة مباشرة و غير مباشرة بالهدف الاجتماعي.

المطلب الثاني: مميزات، خصائص، امتيازات و قدرات استقبال ميناء مستغانم

أولاً: مميزات ميناء مستغانم

يمكن إيجاز مميزات و خصائص مؤسسة ميناء مستغانم في النقاط التالية:

- 1- موقع جيواستراتيجي هام;
- 2- وفرة طرق مواصلات نحو منطقة خلفية تتألف من 12 ;
- 3- محطات رسو متخصصة لسفن الأداء لتأمين الخطوط البحرية المنتظمة;
- 4- ;
- 5- قدرات تخزين مغطاة و غير مغطاة;
- 6- حماية جيدة للبضائع;

- 7- ) ;
- 8- بنى فوقية ;
- 9- .
- 10- 7/7 24/24 .

ثانيا: امتيازات ميناء مستغانم

أما امتيازات ميناء مستغانم فهي كالتالي:

ميناء مستغانم في منطقة فلاحية بين وهران، أرزيو و الجزائر العاصمة فهو يعتبر من جهة من جهة منفذا طبيعيا لعدة ولايات مستغانم، شلف، غليزان، تيارت، تيسمسيلت، ...، ومن جهة أخرى يعتبر ملتقى لأهم الطرق المؤدية إلى الجنوب الجزائري (الأغواط، غرداية، بشار، عين ...).

كذلك فإن ميناء مستغانم يقع في محور تقاطع فيه أهم شبكات المواصلات ) من وإلى مختلف مناطق الوطن، و التي تعتبر شريانا حيويا لتنمية المشاريع الصناعية و التجارية فهو موصول بشبكة السكك الحديدية عن طريق السكة الحديدية - (محط )، كما أنه يوفر إمكانية الوصل بالشبكة الحديدية مع ولاية تيارت دون المرور بالمحمدية، مما يفضله بإتصال (الجنوب و الجنوب الغربي للجزائر إلى غاية تمنراست)، و هذا من أجل نقل السلع و التجهيزات الموجهة إلى ة و الأجنبية المتخصصة في التنقيب عن البترول التي تنشط في الجنوب الجزائري.

و من لامتيازات الأخرى التي تميز ميناء مستغانم هي وجود شبكة طريق بطول 8854 متر خطي داخل الميناء تربطه مباشرة بالطرق الوطنية لشرق و غرب و جنوب الجزائر و هذا دون المرور بوسط مدينة مستغانم .

الموقع الجيوإستراتيجي لميناء مستغانم، و الشبكة الطرقية التي تربطه مع منطقتيه الخلفية المتكونة من 12

معدلات الشحن و التفريغ، قصر مدة المكوث في الميناء و

الحفاظة الجيدة على البضائع يفسر إختيار ميناء مستغانم من قبل عدد كبير من المتعاملين الاقتصاديين من مختلف الجنسيات.

ثالثا: قدرات الاستقبال و المعالجة في ميناء مستغانم

:

1- 1830 ;

2- المدخل البحري للميناء شمالي غربي بعرض 100 ; 12

3- الأحواض

- الحوض الأول بمساحة مائية تقدر ب 14 هكتار و عمق يتراوح بين 6 77 8 17 (يحتوي على 06 محطات رسو).

- الحوض الثاني بمساحة مائية تقدر ب 16 هكتار و عمق يتراوح بين 6 95 8 22 (يحتوي على 04 محطات رسو).

4- 10 محطات رسو بطول كلي يصل إلى 1296 متر خطي مقسمة كما يلي:

- الرصيف الشمالي الشرقي 117 متر خطي ( 0 ) ;

- 412 متر خطي ( 3 2 1 ) ;

- 217 متر خطي ( 2 1 ) ;

ث- 270 متر خطي ( 5 4 ) ;

- الرصيف الجنوبي الغربي 280 متر خطي ( 7 6 ) .

(02)

التخصص	عمق محطات الرسو (متر)	طول محطات الرسو(متر)	محطات الرسو	الأحواض	أسماء الأرصفة
+ بضائع مختلفة	4.50	80	Y	الحوض الأول	الرصيف الشمالي الشرقي
	6.77	117	O		
+ بضائع مختلفة	7.62	139	1		
بضائع مختلفة	7.62	139	2		
بضائع مختلفة	7.62	134	3		
+ بضائع مختلفة	7.62	135	4		
+ بضائع مختلفة	8.17	135	5		
	5.00	80	X		
+ بضائع مختلفة	7.98	108	NP1		
بضائع مختلفة	7.18	109	NP2		
	6.20	69	NP	الحوض الثاني	الرصيف الجنوبي الغربي
خمر غير موضب + بضائع مختلفة	6.95	140	6		
بضائع مختلفة	8.22	140	7		
	4.50	430	EN Activité		

:

$2 \text{ 65000}$   $2 \text{ 69000}$  -5

$2 \text{ 60000}$  و قدرة استيعاب تصل إلى 4500 -6

$2 \text{ 15000}$  15000 -7

16 مخزنا بمساحة  $2 \text{ 8095}$ ، توظف  $2 \text{ 5950}$  -8

: -9

- 4885 متر خطي.

- 3747 متر خطي.

رابعا: المنشآت المتخصصة داخل ميناء مستغانم

يمكن إيجاز الوحدات المتخصصة فيما يلي:

1- وحدات استقبال و عبور الزيت

- NAFTAL مجهزة بثلاث أوعية (أحواض) ذات سعة إجمالية تقدر ب 4200 ;

- Sarl bitumes ouest مجهزة بوعائين ( ) ذات سعة إجمالية تقدر ب 5000 ;

- Sarl H.A.C.E58 مجهزة بوعائين ( ) ذات سعة إجمالية 5000 .

2- وحدات استقبال و عبور الحبوب

- UCA O.A.I.C 30000 طن، و هي مجهزة بمضختين متحركتين بمعدل ضخ 300 /

;

- SPA Comptoir du Maghreb مجهز بثلاثة صوامع ذات سعة إجمالية تقدر ب 18000 .

3- وحدات استقبال و عبور السكر الأحمر

16000 طن من السكر غير SPA SORASUCRE (Groupe Ouest Import)

. الموظب و قدرة العبور تصل إلى 150000 .

4- التسهيلات المينائية

- 24/24

- 1700 ISSER 2 .

5- وسائل الشحن و التفريغ لميناء مستغانم

87 على التفصيل الأتي:

- Grue TEREX/ DEMAG 250Tonnes AC-1 01

- Grue TEREX/DEMAG 50 Tonnes AC-1 02

- Grue TEREX/DEMAG 100Tonnes ac110-01 01

- Grue LIEBHERR 50 Tonnes LTM 1050-3-1 02
- Grue électronique ENCC 8/15 Tonnes 02
- Grue électronique CAILLARD 3/6 Tonnes 02
- Super stackers 45 Tonnes PPM 04
- Super stackers 45 tonnes TEREX/PPM 02
- Super stackers 45 tonnes CARGOTEC 02
- Mini chargeur CATERPILLAR 04
- Mini chargeur NEW HOLLAND 01
- Pelle rétrochargeuse KOMATSU 01
- Pelle rétrochargeuse CASE 02
- Chariots éleveurs de 1,5 à 32 Tonnes
- Tracteur Ro/Ro 35 Tonnes SISU 01
- Tracteur Ro/Ro 45 Tonnes FERRARI 02
- Pompe à grains VIGAN 140 Tonnes/H 01
- Pompe à grains NEUERO 180 Tonnes/H 01

المطلب الثالث: الحركة التجارية، صادرات و واردات ميناء مستغانم

أولاً: الحركة التجارية

2002 تتراوح كمية استيراد الحبوب عن طريق ميناء مستغانم ب 40000 طن سنوياً، و التي عولجت في مراكز متخصصة

عبر تجهيزات مخازن الحبوب، أو بمركز عادي للاستقبال يمثل ما بين 50 إلى 55% من النشاط العام، و يمكن أن يصل إلى أكثر من

60000

يحتل ميناء مستغانم المرتبة السادسة فيما يخص استيراد الحبوب من بين عشرة موانئ جزائرية، و هذا راجع على تعامله مع تركيبة من الزر

المتخصصين في استيراد هذه المادة و من أهمهم:

- مجمع كنتوار المغرب غليزان - ;

- ش. . . ;

- ;

- ش. . . - ;

- ; -

- الديوان الوطني لاستيراد الحبوب.

أما فيما يخص المنتجات الحديدية فهي تمثل 10 إلى 12%

المستدير، الإسمت المسلح و الماكينات... الخ

يتعامل ميناء مستغانم مع العديد من المستوردين للمنتجات الحديدية و من أهمهم:

- مجمع بوتلجة مستغانم;

- Edimco ;

- Hydro aménagement - ;

- Cosider ;

- Cosider Camital .

أما فيما يخص المواد الغذائية فهي تمثل من 14 إلى 15%

اللحوم الحمراء، البن، التبغ، زيت المائدة، الشاي... الخ.

ميناء مستغانم في هذا المجال مع كل من:

- شركة استيراد الحليب الجاف الجزائر - ;

- ;

- ش. . . م دقدوق لاستيراد الموز;

- ش. . . CATM - .

) أما فيما يخص النشاطات المختلفة، فإن ميناء مستغانم أصبح معروفا بما بفضل حجم المنتجات و السد

مقطورات، آلات متحركة، قطع غيار، طرود ثقيلة و خفيفة)، خاصة بالنسبة للشركات الأجنبية المتخصصة في التنقيب عن البترول بمناطق

8% من مجموع الحركة التجارية.

ثانياً: صادرات و واردات ميناء مستغانم

:

الاسمنت الأبيض، الخمر، آلات مستعملة سابقان الهليوم (ينقل على شكل غاز)

:

(قنوات المياه)، مواد الفلاحية، مواد البناء، مواد بترولية، معادن

صلبة، مواد كيماوية و الاسمدة.

أ- الحصيلة السنوية للنشاطات المينائية

- تجارة السفن

بلغ عدد السفن التجارية التي رست خلال سنة 2016م في م 522 سفينة، في مقابل رسو 613

91

(3) عدد السفن الراسية بالميناء خلال الخمس سنوات الأخيرة.

السنة	2012	2013	2014	2015	2016
عدد السفن بحسب الدخول	511	533	563	613	522

- متوسط المكوث في الميناء (كل أنواع السفن)

متوسط المكوث في المرسى Attente moyenne en rade AMR

متوسط الانتظار في المرفأ séjour moyen à quai SMQ

TAT= AMR + SMQ

(04) متوسط المكوث في الميناء

2016	2015	السنة
4 68	4 06	متوسط المكوث في المرسى لكافة أنواع السفن ( )
3 99	2 99	متوسط الانتظار في المرفأ لكافة أنواع السفن ( )

- تحليل تجارة البضائع

2016 بلغ حجم المبادلات التجارية لميناء مستغانم مع مختلف المناطق الجغرافية في العالم استيرادا و تصديرا

1 939 454 طنا مسجلا بذلك انخفاضا قدره 5 % . 5

2016	2015	2014	2013	2012	السنة
1 454 939	1 525 152	1 292 342	1 050 936	1 188 987	( )

- التجارة بحسب عائلات المواد 2016

عائلات المواد	حجم الواردات (طن)	حجم الصادرات (طن)	الحجم الاجمالي (طن)
	345 021	20	345 041
	3 586		3 586
	143 535		143 535
	478 282		478 282
مواد بترولية	100 854		100 854
	12 821	3 647	16 469
أسمدة	130 848		130 848
	228 621	7 652	236 273
	1 443 620	11 319	1 454 939

- تجارة بذور البطاطا

يشار إلى أن حصة ميناء مستغانم من الاستيراد الوطني من بذور البطاطا تقدر ب 80%

(07) تجارة بذور البطاطا من خلال العشر سنوات الأخيرة

السنة	عدد السفن	حجم الواردات (طن)
2004	32	54 923

42 479	23	2006
71 256	20	2007
54 295	30	2008
83 063	25	2009
96 791	34	2010
96 314	37	2011
100 342	36	2012
127 745	37	2013
100 479	44	2014
100 693	39	2015
106 623	33	2016

- تجارة السيارات

2014 استيراد 112 190 وحدة متحركة على متن 209 سفينة ناقلة للسيارات مسجلة انخفاضا قدره 9 478

الفصل الثالث: دراسة ميدانية داخل ميناء مستغانم واقع وتحديات

(08) استيراد السيارات خلال الثلاث سنوات الأخيرة

2016	2015	2014	2013	2012	2011	السنة
147	209	240	269	194	199	*
51 482	112 190	121 668	150 081	63 662	56 359	

\* بدء عملية الاستيراد انطلاقا من أكتوبر 2009

- تجارة الحاويات

Tare

Net الوزن الصافي للحمولة المعبأة داخل الحاوية ( )

Tare + Net = Brut

(09) ( 20 ) و حملتها الخام

2016	2015	2014	2013	2012	السنة
6 887	6 345	3 067	4 448	6 208	( 20 )
44 862	51 809	23 546	28 049	40 646	

- التجارة بحسب المنشآت المتخصصة

NAFTAL أنشأت في سنة 1990 على الرصيف الشمالي الشرقي على مساحة 2 524<sup>2</sup> و هي مجهزة بثلاث أوعية

(أحواض) ذات سعة اجمالية تقدر ب 4 200 .

(10) حجم الزيت المستورد خلال الخمس سنوات الأخيرة.

2016	2015	2014	2013	2012	السنة
-	-	13 714	21 059	14 694	( )

UCA O.A.I.C -

1986 4 640<sup>2</sup> 30 000 طن، و هي مجهزة بمضختين متحركتين بمعدل ضخ 3000

(11) الحجم الكلي لاستيراد الحبوب

السنة	2012	2013	2014	2015	2016
( )	432 279	90 626	80 626	119 561	207 199

- صومعة السكر

1971 5 697<sup>2</sup> من طرف شركة التسيير و التوزيع الغذائي SOGEDIA )

(SARASUCRE) بها إلى 16 000 طن من السكر غير الموظب و

قدرة العبور إلى 150 000 طن سنويا، يشار إلى أن هذه المنشآت متوقفة عن النشاط منذ سنة 2006 .

ب- التجارة بحسب عقود الامتياز

- وحدات استقبال و عبور الزيت

Sarl Bitume ouest بدأت نشاطها في جوان 2008م، حققت في سنة 2013م حجما مقداره 9 467

Sarl H.A.C.E بدأت نشاطها في سبتمبر 2009م، حققت في سنة 2011م حجما مقداره 4 199

- وحدات استقبال و عبور الحبوب

SPA Comptoir du maghreb بدأت نشاطها في جويلية 2011م، و حققت في سنة 2014

مقداره 30 819

المبحث الثاني: المشاكل، التحديات و المشاريع المستقبلية بميناء مستغانم

ركزت الجزائر استثمارها في الموانئ النفطية، و هي موانئ متخصصة لا تخدم إلا قطاعا محدودا من اقتصاد الدولة، أما باقي الموانئ التج

بما فيها ميناء مستغانم بقيت تشكو من تأخر كبير، و تعاني من مشاكل و تحديات عدة.

المطلب الأول: التحديات التي تواجه الميناء و انعكاساتها السلبية و تحديات المرحلة الجديدة

أولاً: التحديات التي تواجه الميناء

- 1- محدودية عمق الأرصفة ب 8 22 ;
- 2- ;
- 3- غياب مرأب الحريق المخصص لمعالجة المواد الخطيرة (مسجل في المخطط التنموي 2010 – 2014);
- 4- (157) 43 ( مما أدى إلى تعطيل (04) محطات إرساء من جملة عشرة (10).

(12)

عدد محطات الإرساء	طول الأرصفة	المعايير المتفق عليها	قيمة النقص	مساحة التخزين الحالية	المعايير المتفق عليها	قيمة النقص
10	1.296	1.500	204-	<sup>2</sup> 44.430	<sup>2</sup> 200.00	<sup>2</sup> 155.570-

ثانياً: انعكاساتها السلبية

- 1- طول المكوث في المؤدي أحيانا إلى مهل إضافية للشحن و التفريغ;
- 2- تخفيف حمولة السفن الضخمة في الموانئ الأخرى مما يؤدي غلى تعريفات شحن (surcoût) ;
- 3- ;
- 4-

ثالثاً: تحديات المرحلة الجديدة

بدخول الجزائر اقتصاد السوق، استطاعت مدينة مستغانم بفضل مينائها إنشاء اقتصاد ناجح و إطار حضري بتشكيل فضاء اجتماعي و تنظيمه حسب منطق التطور و تماشياً مع البرامج ا  
أصبحت مدينة مستغانم تملك جدولاً و سجلاً يضم العناصر المؤسسة و المخططة لإستراتيجيتها في التطور، نظراً لتوفرها على كثافة سكانية كبيرة.

إضافة إلى مينائها، لمدينة مستغانم مناطق صناعية، مراكز و مجالات للتبادل التجاري، فضاءات ثقافية و مساحات للترفيه إلى جانب مرافق

في هذا الإطار يعرف ميناء مستغانم برامج عصرنة و تحديث و إعادة تأهيل و تسطير عمليات البناء و التهيئة و تدعيم المنشآت إضافة إلى

### المطلب الثاني: مشاكل ميناء مستغانم

:

#### أولاً: ميناء من الجيل الأول

إن ميناء مستغانم قدم من الجيل الأول، و بالتالي فهو لا يمثل إلا نقاط انقطاع الحمولة، تنتهي عنده حمولة المواد المعدة للشحن أو التفريغ.

و لقد اكتفت السلطات العمومية في الجزائر بتسيير هذا الإرث الذي يعود إلى الفترة الاستعمارية، دون إدخال

على بنيتها التي تتكون بشكل عام من أحواض صغيرة و ضيقة، و مخازن قريية

و إذا لم تكن هذه المواصفات تطرح أية مشاكل في الماضي بالنسبة لخدمة المبادلات عندما كانت السفن أصغر، و طريقة شحن البضائع

ابسط، فإنها اليوم لم تعد تتماشى و المتطلبات المستجدة و الناجمة عن التطور الكبير الذي شهده مجال

فالسفن أصبحت أكبر و بمواصفات عالمية محددة، و هذا ما حتم على المتعاملين مع الموانئ الجزائرية استخدام السفن الصغيرة (60%)

منها تتراوح حمولتها 2000 10000 )، و هي بالتالي سفن غير اقتصادية، إذ انما تحول دون استفادة المصدرين

بين من الفرص التي تقدمها موانئ الشحن، حيث تفرض عليهم

أما بالنسبة للعمق النظري في ميناء مستغانم، فإنه يتقلص باستمرار بسبب تكس الطمي و الرمال نتيجة لعدم تعرضه لعمليات التطهير و

الكسح لمدة طويلة، مما يؤثر على عملية رسو السفن به.

و قد تضطر السفن الكبيرة، و التي لا تتمكن من الرسو في ميناء مستغانم بسبب صغر الغاطس، إلى أن تحول وجهتها نحو موانئ

حيث تفرغ حمولتها من أجل تخفيف الوزن قبل أن تعود إلى الميناء الأصلي، مع ما يترتب على ذلك من مشاكل )

.(

#### ثانياً: نقص في التجهيزات و الآليات

يعاني الميناء من جهة أخرى من نقص كبير في الآليات الثقيلة، إذ ان ميناء الجزائر هو الوحيد الذي يتوفر على رافعة ذاتية الحركة فوق

و مع ان الجزائر تصنف ضمن أكبر الدول المستوردة للحبوب ( ) 6

العاصمة هو الوحيد الذي يشمل أكبر مركز خاص بالحبوب سعته 30 000 طن، و الذي يعتبر غير كاف، و هذا ما يضطر السفن الناقلة للحبوب إلى الا (تفوق مدة التوقف في الميناء 16 ) و يفرض من جهة أخرى على المكلفين بالنقل تعبئة الحبوب في أكياس، و هي عملية مكلفة إذا ما قورنت بترك الحبوب على شكل بضائع صب، ناهيك عن استعمال وسائل تقليدية في عملية التخزين، و كذلك تفريغ الحبوب، مما يؤدي إلى ضياع كميات معتبرة منها.

#### ثالثا: التأخر في عملية تداول الحاويات

لقد أصبح التوجه لاستعمال الحاويات في نقل البضائع عاما، و مافتئت معدلات النقل بالحاويات ترتفع بشكل كبير و متسارع، و يحاول ميناء مستغانم تطوير هذه العملية، و مع ذلك يمكن القول ان ميناء مستغانم لا يزال يسجل تاخرا واضحا في هذا المجال، على اعتبار ان 62% و يتم العمل في هذا المجال على توفير مساحات إضافية تستعمل كم .

رابعا: انخفاض معدل أداء الميناء

و الذي يساهم فيه بشكل كبير

خامسا: طول الإجراءات الإدارية

و التي تتمثل في الإجراءات المتعلقة بتفريغ البضائع تحديدا، و ما يتبعها من إجراءات الحجر الزراعي، فالحجر البيطري، ثم إجراءات ال

سادسا: اختناق الميناء

لعل من بين الأسباب الرئيسية التي تزيد من حدة :

عدم وجود خطة منسقة لتوقيت الاستيراد لدى بعض الهيئات المستوردة، مما يؤدي إلى وصول كميات كبيرة من السلع و المعدات المستوردة من طرف هيئات مختلفة في وقت واحد، أو عندما يرتفع معدل استيراد مادة معينة بسبب انخفاض أسعارها في الأسواق العالمية، مما يؤدي إلى بقاء السفن تنتظر دورها في عرض البحر لدخول الميناء، و الذي يكلف الخزينة العمومية ما بين 5000-20000 دولار في اليوم.

المطلب الثالث: المشاريع المستقبلية

:

أولاً: مشروع انجاز الحوض الثالث

الميناء و تطويره بإنشاء الحوض الثالث واقعا حتميا من أجل مواجهة العجز المتوقع للقدرات المينائية في المستقبل القريب

يسمح هذا المشروع بما يلي:

- 900 ;

- ;

- تجارة الحاويات حوالي 400 ;

- 600 ;

- المسافرين إذ أن عددا مهما من المسافرين و هذا في عقاب إنشاء محطة بحرية للمسافرين.

كما سيسمح هذا المشروع بتوفير عدد مهم من مناصب الشغل المباشرة و غير مباشرة.

ثانياً: مشروع محطة بحرية

أصبح إنشاء محطة بحرية للمسافرين من أهم انشغالات الميناء، و كذا السلطات

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

عدة شركات النقل البحري للمسافرين أبدت اهتمامها بفتح خطوط بحرية بين ميناء

و سيشروع في إنجازه فور ترحيل قوارب الصيد نحو ميناء صلامندر و سيدي لخضر.

ثالثاً: مشروع مرأب الحريق

هو مركز لعبور المواد الخطيرة يسمح بمعالجة:

- ;

- ;

- ( ) ;

- ;

- ( ) ;

رابعاً: المراقبة عن بعد (Télésurveillance VTMISS)

المرقمنة و حماية مداخل ميناء و المنشآت و المناطق

المبحث الثالث: النتائج .

اعتمد الرخاء الاقتصادي لأي دولة بدرجة كبيرة على التجارة والتي لا يمكن الأكبر  
في تفعيل التجارة العالمية من خلال الصادرات والواردات ، حيث تقوم الموانئ بدور هام في عملية النقل البحري فهي تعتبر المحور  
المركزي في صناعة النقل البحري وكذا تساهم في تحقيق النمو الاقتصادي

المطلب الأول: مساهمة الموانئ في تفعيل التجارة الخارجية

وجود موانئ ذات كفاءة عالية في الأداء وتسهيلات في الخدمات يزيد من حجم التجارة للدولة ويفتح منافذ مباشرة للأسواق العالمية بدون  
وسطاء تزيد من التكلفة كما انها تزيد من القدرة التنافسية للصادرات، بالإضافة إلى ان وجود تسهيلات بحسن من مركز الدولة حيث تتيح  
لها الفرصة باستيراد احتياجاتها مباشرة من الدول المصدرة وعلى النحو الآخر تصدير منتجاتها إلى اناسب الاسواق التجارية  
والموانئ تساعد على قيام العديد من الأنشطة المختلفة التي تخدم صناعة النقل البحري مثل إصلاح السفن والتموين مما يؤدي إلى تنشيط

ومما لا شك فيه ان وجود منافذ مباشرة للدول البحار والمحيطات تعتبر من العوامل العامة لاقتصادها القومي واستقلالها السياسي وهذا لا

فالميناء الذي يسير بكفاءة عالية يساعد على

المطلب الثاني: تأثير الموانئ على الاقتصاد الوطني

تلعب الموانئ دورا هاما وحيويا في النمو الاقتصادي حيث انها تعمل كبوابات وقنوات تمر من خلالها التجارة الخارجية مثل ، استيراد المواد  
( البترول وغيرها ) وتصنيعها ثم تصديرها على التجارة المنقولة بحرا

المعايير الدولية والكفاءة العالية دور نشط في التنمية الاقتصادية فهي:

- تعتبر مورد من موارد الخزينة العامة عن طريق الجباية والرسوم الجمركية

- جلب العملة الصعبة اللازمة وتحويلها الي برامج تنموية

- توفير فرص العمل والاستثمار في العامل البشري

- القيام بأنشطة متعددة تخدم قطاع النقل

### المطلب الثالث: دور الموانئ في تحقيق التنمية الاقتصادية

مع التطور التكنولوجي في شتى المجالات وتشعب قنوات الاقتصاد وانتشار التجارة العالمية في جميع الدول أصبحت الموانئ تلعب دورا

رئيسا وهاما في توجيه هذه المعطيات بحيث تعتبر الموانئ الأداة الموجهة لاقتصاديات الدول والتي تلعب دور مهما في تحقيق التنمية

الاقتصادية زيادة معدلات النمو بفضل موانئها عن طريق ما تقوم به من صادرات وواردات وجميع الأنشطة المتعلقة بالتجارة الدولية حيث

حققت جميع الموانئ الحديثة والمتطورة لدي بعض الدول قيمة مضافة في الاقتصاد عن طريق تشجيعها

والتسويق الدولي عبر موانئها

### خاتمة الفصل:

نظرا للأهمية المتزايدة لتبادل السلع و المنتجات بين مختلف المناطق، أصبح نشاط النقل عاملا حاسما لقدرة المؤسسة على دخول السوق و بالتالي شرط أساسي لنجاحها و إستمراريتها و ذلك من خلال الدور الذي يلعبه في التكامل بين الأسواق و كذا تأثيره على مختلف طة الاقتصادية لذلك لا بد من تسيير هذا النشاط من خلال إدارة منسقة و متكاملة بين مختلف وظائفها و أنشطتها و هي إدارة شركة الإمداد و اعتباره جزءا بالغ الأهمية بها و ذلك لتواجهه في جميع مراحلها، مما يسمح في الأخير للمؤسسة إلى التكيف مع و سرعة الاستجابة لرغباتهم إضافة إلى تقليل التكاليف الإجمالية لانشطة شبكة الإمداد و زيادة

نستخلص من خلال الدراسة الميدانية لمؤسسة ميناء مستغانم أنه يجب العمل بجد من أجل تجاوز التحديات و العقبات التي تحول دون

كون ميناء مستغانم ميناء من الجيل الأول، نقص في التجهيزات و الآليات، التأخر في عملية تداول الحاويات، انخفاض معدل أداء الميناء،

الخاتمة العامة :

إلى ما يتمتع به من عرض الخصائص الجيدة والتي تتمثل

البحري به يساهم بقوة في عملية التبادل

العالي من

في المقدمة

جديدة في تسير هاته الموانئ وطرق استغلالها

التجاري والتوزيع محليا

مركزي و نظام اللامركزي من خلال ادراة الموانئ فمن خلال ذلك نجد ان الهيئات العامة وهي الدولة هي المشرفة من قريب ومن بعيد عن

الموانئ لمكانتها في تحقيق الاستقرار الاقتصادي وعدم الانفلات ويتم هذا ضمن النظم والقوانين التشريعية والتسييرية المحكمة حيث تتحدد

مسؤوليات الأشخاص الطبيعية والمعنوية عن النشاطات الموكلة لديهم وكل هذا من اجل حصول على أكبر نمو اقتصادي وتحقيق القيمة

المضافة لهاته الموانئ التي من شاكها ان توجه الاقتصاد الوطني وترفع من قيمته وتحرك عجلة التنمية تقوم بتفعيل التجارة الخارجية والعالمية

فالتسيير للموانئ وطرق الاستغلال من شأنه ان يقوم بكل هذه الأدوار نظرا لما تحتويه الموانئ البحرية والجزائرية من سعة وطول الساحل

والموقع الاستراتيجي .

الكتب :

المراجع باللغة العربية :

- 2001 01 احمد عبد المنصف ، اقتصاديات النقل البحري ، مكتبة ومطبعة الاشعاع الفنية ، الطبعة 01
- 2000 01 رشاد العصار ، التجارة الخارجية ، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة ، الطبعة 01
- 2004 01 01 -
- 2000 01 -
- 2009 -
- 2001 محمد الصيرفي ، الاستراتيجيات التسويقية للموانئ وشركات النقل البحري مكتبة الوفاء
- - -
- مجموعة القوانين والتشريعات الخاصة بالموانئ البحرية والتجار
- يحي جلال - الموانئ ومشكلاتها في العلاقات الدولية دار المعارف القاهرة .
- احمد اقتصاديات الموانئ أكاديمية العربية
- شمال - -

المراجع باللغة الفرنسية :

- Etat des conventions internationales multilatérales dans le domaine des transports maritimes- .ministère des transports.
- Jean Georges Baudelaire -administration et exploitation portuaires- éditions eyrolles, collection du BC.E.OM – paris.
- FATIMA ZOHRA MOHAMMED/CHERIF -l'activité portuaire et maritime de l'Algérie problème et perspective - O.P.U

المذكرات:

- مدي مساهمة النقل البحري في تحقيق النمو الاقتصادي مذكرة ماستر مستغانم 2014
- الاستثمار في الموانئ البحرية في ظل تفعيل حركة التبادل الجاري مذكرة ماستر مستغانم 2014
- . 2003

المصادر الالكترونية:

- [www.douanes-cn.is.dz](http://www.douanes-cn.is.dz)
- [www./convention/contrôle](http://www./convention/contrôle)
- [www.moo.gov.kw/magazine/ar/index](http://www.moo.gov.kw/magazine/ar/index)
- [www.iaphworldports.org](http://www.iaphworldports.org)
- [www.loi.org](http://www.loi.org)
- [www.port.mostaganem.dz](http://www.port.mostaganem.dz)