



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة محمد خضيرة - بسكرة



كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير
قسم العلوم التجارية

الموضوع

أرضيات الإمداد البحري و دورها في تعزيز التبادلات
التجارية الدولية
"حالة الجزائر"

مشروع مذكرة مقدمة كجزء من متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم التجارية

تخصص: تجارة دولية

الأستاذة المشرفة:

قاسمي خضرة

إعداد الطالبة:

خيلية إكرام

رقم التسجيل :	/2016
تاريخ الابداع :	

الموسم الجامعي: 2015-2016

قسم العلوم التجارية

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

*



إهداء

بسم الله أبدأ كلامي
الذي بفضلته وصلت لمقامي هذا الحمد و
الشكر على ما أتاني
أهدي هذا العمل إلى كل من أضاء
بعلمه عقل غيره أو هدى بالجواب
الصحيح حيرة سائله فأظهر بسماحته
تواضع العلماء و برحابته سماحة

العارفين

إلى من لا يمكن للكلمات أن توفي حقهما
إلى من لا يمكن للأرقام أن تحصي
فضائلهما إلى والداي العزيزين الأصل
الذي ينسب إليه كل ما أنا عليه
أطال الله في عمرهما

إلى إخوتي

إلى أخواتي

إلى كل من تجمعنا به صلة الرحم إلى كل
أقربائي

إلى من ساندني و شجعتني إلى كل الأصدقاء
و الأحباب من دون استثناء من قريب
أو بعيد

إلى جميع أساتذتي الكرام و كل رفقاء
الدراسة بالجامعتين باتنة و بسكرة
إلى كل من سقط من قلبي سهوا أهدى
هذا العمل

و في الأخير أرجو من الله تعالى أن يجعل
عملي هذا نفعاً يستفيد منه الجميع

شكر و عرفان

بسم الله و الحمد لله الذي علم بالقلم ،
علم الإنسان ما لم يعلم ، و الصلاة و
السلام على خير خلق الله و معلم البشر
محمد ابن عبد الله و على آله و صحبه
و من و لاه

أولاً و قبل كل شيء أتقدم بأسمى
عبارات الشكر و الإمتنان و التقدير
إلى من يعجز لساني عن إيجاد العبارات
المناسبة لشكره إلى من سد خطاي و
أنار طريقي إلى واهبي الحياة إلى ربي
رب العزة ذو الجلال و الإكرام القائل

في محكم التنزيل : " و فوق كل ذي علم
عليم "

سورة يوسف الآية 76

صدق الله العظيم

و أتقدم بخالص و وافر الشكر إلى
الأستاذة المشرفة قاسمي خضرة لما منحتها
لي من وقت و جهد و توجيه و إرشاد ,
كذلك أشكر الأستاذ جيلح صالح لم يد
العون لي خلال إعدادي لهذا العمل
و أيضا وفاءا و تقديرا و اعترافا مني
بالجميل أتقدم بجزيل الشكر لأولئك
المخلصين الذين لم يألوا جهدا في
مساعدتي في مجال البحث العلمي الأستاذ
العايب عبد الغاني , و أخص بالذكر
الأستاذ شاكر بلخضر على هذه الدراسة
و صاحب الفضل في توجيهي و مساعدتي في
تجميع المادة البحثية فجزاه الله كل خير
و يسعدني أن أوجه شكري لجميع
أساتذتي في كلية العلوم الاقتصادية و
التجارية و علوم التسيير بجامعة
العقيد الحاج لخضر بباتنة , و محمد
خيضر ببسكرة و كل من ساهم في تعليمي
و أقدم شكري لزملائي و زميلاتي طلبة
التجارة الدولية في جامعة الحاج لخضر
باتنة لمساعدتي في إعداد هذا العمل
المتواضع

الباحثة

*

الفهرس

قائمة محتويات البحث	
رقم الصفحة	الموضوع
	إهداء
	شكر و عرفان
	الخطة
I	قائمة الجداول
II	قائمة الأشكال
III	قائمة الملاحق
أ - ٥	مقدمة
	الفصل الأول : أرضيات الإمداد البحري
2	تمهيد
3	المبحث الأول : المفاهيم الأساسية حول الإمداد
3	المطلب الأول : ماهية الإمداد
3	الفرع الأول : مفهوم الإمداد
4	الفرع الثاني : أهمية الإمداد
5	الفرع الثالث : أهداف الإمداد
6	الفرع الرابع : أنواع الإمداد
7	المطلب الثاني : أنشطة الإمداد
8	المطلب الثالث : إدارة سلسلة الإمداد
8	الفرع الأول : مفهوم سلسلة الإمداد

9	الفرع الثاني : إدارة سلسلة الإمداد
10	المبحث الثاني : ماهية أرضيات الإمداد
10	المطلب الأول : التطور التاريخي لأرضيات الإمداد
12	المطلب الثاني : مفهوم أرضيات الإمداد
13	المطلب الثالث : أنواع أرضيات الإمداد
14	المبحث الثالث : أرضيات الإمداد البحري
14	المطلب الأول : تخطيط الموانئ
14	الفرع الأول : خواص السفن
14	الفرع الثاني : طبيعة الموقع
15	الفرع الثالث : الغرض الذي ينشأ من أجله الميناء
15	المطلب الثاني : مداخل الميناء
16	المطلب الثالث : المساحة المائية للميناء
17	خلاصة الفصل
	الفصل الثاني : التبادلات التجارية الدولية و مساهمة أرضيات الإمداد البحري في ترقيتها
19	تمهيد
20	المبحث الأول : ماهية التجارة الدولية
20	المطلب الأول : مفهوم التجارة الدولية
21	المطلب الثاني : أهمية التجارة الدولية
22	المطلب الثالث : أسباب قيام التجارة الدولية
23	المبحث الثاني : مكونات أرضيات الإمداد البحري
23	المطلب الأول : الموانئ
24	الفرع الأول : وظائف الميناء
24	الفرع الثاني : أنماط الموانئ
27	المطلب الثاني : وسائل النقل البحري
27	الفرع الأول : السفينة
29	الفرع الثاني : الميناء
29	الفرع الثالث : الطريق
31	الفرع الرابع : البضائع

31	المطلب الثالث : الخدمات الملاحية التي تحتاجها السفن و البضائع
31	الفرع الأول : نشاط الشحن و التفريغ
31	الفرع الثاني : نشاط التخزين
32	الفرع الثالث : نشاط تموين السفن
32	الفرع الرابع : نشاط إصلاح السفن
32	الفرع الخامس : نشاط الوكالات الملاحية
32	المبحث الثالث : مساهمة أراضيات الإمداد البحري في ترقية التبادلات التجارية الدولية
33	المطلب الأول : مساهمة الموانئ في ترقية التبادلات التجارية الدولية
36	المطلب الثاني : مساهمة وسائل النقل البحري في ترقية التبادلات التجارية الدولية
39	المطلب الثالث : مساهمة الخدمات الملاحية في ترقية التبادلات التجارية الدولية
41	خلاصة الفصل
	الفصل الثالث: مكانة أراضيات الإمداد البحري في تعزيز التبادلات التجارية الدولية في الجزائر
43	تمهيد
44	المبحث الأول: الإجراءات المنهجية
44	المطلب الأول: التعريف بمنهج الدراسة
45	المطلب الثاني : أهداف المنهج و أدوات الدراسة
46	المبحث الثاني : واقع النقل البحري في العالم
46	المطلب الأول : أهمية النقل البحري في العالم
47	المطلب الثاني : تطور النقل البحري في العالم
55	المطلب الثالث : النقل البحري في الجزائر
59	المبحث الثالث : الموانئ الجزائرية و دورها في تطور التبادلات التجارية الدولية
59	المطلب الأول : مراحل تطور الموانئ الجزائرية
60	المطلب الثاني : وظائف السلطة و المؤسسة المينائية و الخدمة العمومية
62	المطلب الثالث : الهياكل القاعدية للنقل البحري في الجزائر
65	الفرع الأول : أهمية الموانئ التجارية الجزائرية
70	الفرع الثاني : مشاكل الموانئ التجارية الجزائرية
74	المبحث الرابع : الآفاق المستقبلية لأراضيات الإمداد البحري في الجزائر و دورها في تعزيز التبادلات التجارية الدولية
74	المطلب الأول : رصد الإتجاهات و التطورات الحاصلة

78	المطلب الثاني : التوقعات المستقبلية
80	المطلب الثالث : التدابير المستقبلية الناجمة و المفترضة
83	خلاصة الفصل
85	خاتمة عامة
	قائمة المراجع
	الملاحق

قائمة الجداول

رقم الصفحة	العنوان	رقم الجدول
53	المحطات 20 الأولى في العالم	1
54	بوابات الموانئ 20 الأولى لسفن الحاويات	2
56	حصيلة نشاطات القطاع البحري خلال السداسي الأول 2013-2014	3
63	قائمة الموانئ التجارية الكبرى في الجزائر	4
66	التبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية لسنة 2007	5
67	حركة النقل البحري للمسافرين 1990-1995-2000-2005	6
68	نشاط الموانئ الجزائرية 2012	7
69	حصيلة نشاطات الموانئ خلال السداسي الأول 2013/2014	8
75	تطور الأسطول الجزائري	9

قائمة الأشكال

I

رقم الصفحة	العنوان	رقم الشكل
9	سلسلة الإمداد	1
49	تطور النقل الدولي للبضائع	2
51	النقل البحري حسب القارات 2011	3
52	النقل البحري حسب مجموعة بلدان 2013	4
64	خريطة توضيحية لأسماء بعض الموانئ الكبرى في الجزائر	5

قائمة الملاحق

II

العنوان	رقم الملحق
طرق دوران السفن	1
أرضية الإمداد البحري بوهران	2
الشبكة الطرقية في الجزائر	3
نظام النقل الجزائري في 2025	4
ميناء الوسط	5
شبكة أراضي الإمداد الأورومتوسطية	6
حاويات الجيل الأخير (ULCV)	7
نظام VTMISS	8
سلسلة الإمداد العالمية	9
المصطلحات	10

مقدمة عامة

مقدمة عامة :

تعتبر التدفقات الاستثمارية و التجارة الدولية العصب الرئيسي التي يعتمد عليها التطور الاقتصادي لأي دولة من الدول في العالم، فلها دور كبير و بارز في تنشيط عملية التنمية الاقتصادية و الاجتماعية و التكنولوجية ، بالإضافة إلى ظهور منظمة التجارة العالمية و التكتلات الاقتصادية و الشركات العابرة للقارات، و هذا الظهور أدى إلى التأثير على موازين المدفوعات للدول و بالتالي التأثير على حركة التجارة الدولية و حركة رؤوس الأموال.

و مع التغيرات التي يشهدها العالم اليوم في ظل تحرير الخدمات و حدة المنافسة و اتساع السوق ، أصبحت بعض المؤسسات العملاقة لا تقوم ببعض وظائفها داخل حدودها الجغرافية بل تلجأ لإخراجها لمؤسسات أخرى في دولة أخرى، للقيام بهذه الوظائف أين تكون تكاليف العمالة أقل، وكل هذا يرجع أساسا لانخفاض تكاليف النقل بعدما تحك الإمداد في مختلف التكاليف، و القدرة على الربط بين المنبع و المصب أو مراكز الإنتاج و مراكز التوزيع، فالإمداد يعتبر الحلقة التي تضمن به المؤسسة وفاء زبائنها و ذلك بتلبية متطلباتهم في الوقت و المكان المناسبين و بأعلى جودة ممكنة و أقل تكلفة، و من وظائفه الأساسية التموين و التخزين و النقل و التوزيع، بالإضافة إلى أن أي خطأ بسيط في إحدى هذه الوظائف سيعود بخسائر كبيرة على المؤسسة ويفقدها مكانتها التنافسية في السوق ، كما يحتاج إلى بنية تحتية ملائمة له ، و التي يطلق عليها بأرضيات الإمداد و من بينها الموانئ البحرية ، و التي تتميز بقدرتها الإستيعابية لمختلف التدفقات التجارية الدولية ، مما أدى إلى زيادة الاهتمام بها وتطويرها.

و يعد الاهتمام بلإمداد في الجزائر من الاهتمامات الحديثة، بحيث كان ذلك بعد ظهور العولمة و ما صاحبها من تطورات اقتصادية كتكتلات الاقتصادية و انتشار ظاهرة الاندماج بين مختلف المؤسسات الدولية ، و دخولها في اقتصاد السوق ، و انضمامها إلى المنظمة العالمية للتجارة التي تقوم على مبدأ حرية المنافسة و إزالة كافة القيود و الحواجز التي تعيق التجارة الخارجية بين مختلف الدول.

الإشكالية:

إن الزيادة في حجم التجارة الدولية تطلب توفير اسس و بنى تسهل هذا النمو في الحركة الدولية، هذا ما دفعنا الى صياغة إشكالية البحث في السؤال الرئيسي التالي :

ما دور أرضيات الإمداد البحري في تعزيز التبادلات التجارية الدولية ؟ .

و تعتبر هذه الإشكالية جوهر البحث وللإجابة عليها توجب علينا الإجابة على الأسئلة الفرعية التالية :

✓ كيف تساهم أرضيات الإمداد البحري في ترقية الصادرات و تسهيل حركة الواردات ؟؛

✓ ما هو واقع مساهمة أرضيات الإمداد البحري في الجزائر ؟.

الفرضيات :

✓ تساهم أرضيات الإمداد البحري في تعزيز الصادرات و وتحسين حركة الواردات؛

✓ تتوفر الجزائر على مختلف معززات الإمداد البحري.

دوافع و أسباب اختيار الموضوع :

من الأسباب الرئيسية لاختيار هذا الموضوع هو المكانة التي تحتلها أرضيات الإمداد البحري في العالم، ودورها الايجابي في تعزيز اقتصاديات الدول . والسبب الشخصي يتمثل في ميول الباحثة دراسة مواضيع النقل و الإمداد و التجارة الدولية .

أهداف الدراسة :

نهدف من خلال دراستنا هذه الى الوصول الى جملة من الاهداف نوجز اهمها في النقاط التالية:

1- ابراز الوظائف الأساسية التي يساهم بها الميناء و النقل البحري في مختلف عمليات التجارة الدولية؛

2- مدى تطبيق الموانئ الجزائرية لمتطلبات المعايير الدولية .

أهمية الدراسة :

تتبع أهمية الدراسة من أهمية الموضوع وذلك باعتبار الإمداد أداة إستراتيجية يستخدمها المسيرون لتحسين و تطوير أداء و كفاءة المؤسسات. فضلا عن دوره الابعد كاحد الدعائم الرئيسية التي استطاعت عدة دول من التسلح بها لتعزيز قوتها الاقتصادية، وهذا ما يجعل موضوع دراستنا يكتسي أهمية بحثية بكشفه عن مزايا الامداد البحري في ترقية التجارة الدولية.

منهج الدراسة :

و لتوضيح البحث و إعطاءه صورة واضحة تم إتباع المنهج الوصفي التحليلي ذو طابع استشرافي في جمع البيانات و المعلومات المتعلقة بموضوع البحث، بحيث يقوم هذا المنهج بوصف ما هو كائن و تفسيره أي دراسة الموضوع بجميع خصائصه وأبعاده في إطار معين .

مدة الدراسة :

تمثلت في الفترة الزمنية التي تمت فيها الدراسة , حيث استغرقت قرابة 4 أشهر و 21 يوم ,و ذلك من

2015/12/20 إلى غاية 2016/05/11 وهي فترة تشمل الجانب النظري و التطبيقي معا .

الدراسات السابقة :

1/ إيمان بوقندورة ، أهمية أرضيات الإمداد ، دراسة حالة مشروع سكيكدة ، مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر ، فرع اقتصاد و تسيير الخدمات ، جامعة الحاج لخضر باتنة ، 2011/2012،

حيث قامت بتبيان أهمية أرضية الإمداد سكيكدة في المنطقة و الإقتصاد الوطني ككل ، باتباعها للمنهج الوصفي التحليلي ، حيث قامت بجمع المعلومات و البيانات المتعلقة بموضوع البحث و من ثم تحليلها و تفسيرها ، مما ساعدها إلى التوصل إلى النتائج التالية :

✓ أرضية الإمداد هي الحل الأمثل لتكامل الأنشطة اللوجيستية ؛

✓ أرضية الإمداد تعد أحد أهم الحلول لخفض التكاليف عن طريق إخراج الوظائف لها ؛

✓ عدم وجود اهتمام بأرضيات الإمداد في الجزائر؛

✓ مشروع أرضية إمداد سكيكدة سيساهم في الإنتعاش الاقتصادي.

2/ فاطمة الزهراء ، محمد الشريف ، المعهد العالي البحري ، و فوزية رميني ، جامعة وهران - الجزائر - مجلة اقتصاديات شمال افريقيا ، تتطرقنا فيها إلى الموانئ الجزائرية و التحول الصعب في تسييرها ، حيث توصلتا إلى أن الموانئ الجزائرية رغم المواقع الاستراتيجية التي تحتلها إلى أنها تعاني من إهمال و غياب الكفاءة و الفعالية في تسييرها ، مما جعلها تأخذ وضعية أصبحت إعادة النظر في تنظيمها و تسييرها ضرورة ملحة .

3/ فهد إبراهيم جورج حوا ، أثر الإدارة اللوجستية في رضا الزبون : دراسة حالة الشركة باسيفيك

انترناشونال لاينز ، جامعة الشرق الأوسط ، مذكرة الماجستير ، الأردن، 2013 ، حيث عالج أثر أبعاد

الإدارة اللوجيستية و كيفية مساهمتها في تحقيق رضا الزبائن ، كما قام بدراسة الموضوع دراسة قياسية كما يلي :

✓ قياس أثر الإدارة اللوجيستية من ناحية النقل في رضا الزبائن لشركة باسيفيك انترناشونال لاينز - الأردن.

✓ قياس أثر الإدارة اللوجيستية من ناحية التخزين في رضا الزبائن لشركة باسيفيك انترناشونال لاينز - الأردن.

✓ قياس أثر الإدارة اللوجيستية من ناحية التوريد في رضا الزبائن لشركة باسيفيك انترناشونال لاينز - الأردن.

على الرغم من أن الدراسات السابقة تناولت بعض جوانب الموضوع ، إلا أننا لم نقف على دراسات عربية أو أجنبية تناولت أرضيات الإمداد البحري و دوره في تعزيز التبادلات التجارية الدولية ، بغض النظر عن موقع الدراسة ، فدراستنا تتفق مع معظم الدراسات السابقة في مقاييس النقل و الإمداد و التسيير ، فعندما اطلعنا عليها و على الأبحاث السابق وجدنا أنها تركز على متغير واحد فقط من دراستنا و هو

التجارة الدولية الذي يتميز بوفرة المعلومات و المراجع سواء عربية أو أجنبية و ربطها بمتغيرات متنوعة و مختلفة في عدة مقاييس .

إلا أن دراستنا توجهها يختلف في عملية الربط بين المتغيرات نظريا و تطبيقيا , بحيث تم ربط أراضي الإمداد البحري بالتجارة الدولية , كما أن هناك شح نوعا ما في المعلومات و المراجع حول موضوع الدراسة , و هذا ما يعد توجهها مغايرا عن الدراسات السابقة .

هيكل الدراسة :

تم تقسيم البحث إلى ثلاث فصول : حيث تناول الفصل الأول :أرضيات الإمداد البحري، وتمت الدراسة من خلال ثلاث مباحث المبحث الأول: تم التطرق فيه للمفاهيم الأساسية حول الإمداد، و يندرج تحت هذا المبحث ثلاث مطالب المطلب الأول: ماهية الإمداد، و الذي ينطوي على أربعة فروع الفرع الأول: مفهوم الإمداد، الفرع الثاني: أهمية الإمداد، الفرع الثالث :أهداف الإمداد، الفرع الرابع :أنواع الإمداد، والمطلب الثاني :أنشطة الإمداد، والمطلب الثالث: إدارة سلاسل الإمداد، و الذي ينطوي على فرعين الفرع الأول : مفهوم سلسلة الإمداد , الفرع الثاني : إدارة سلسلة الإمداد , و في المبحث الثاني تناول ماهية أرضيات الإمداد ، و يندرج تحته ثلاث مطالب المطلب الأول: التطور التاريخي لأرضيات الإمداد، المطلب الثاني: مفهوم أرضيات الإمداد، المطلب الثالث: أنواع أرضيات الإمداد، أما في المبحث الثالث تعرضنا فيه لأرضيات الإمداد البحري، و يندرج تحت هذا المبحث ثلاث مطالب أولا: تخطيط الموانئ و التي تم تعرض فيها إلى ثلاث فروع الفرع الأول: خواص السفن ،والفرع الثاني: طبيعة الموقع ،والفرع الثالث: الغرض الذي ينشأ من أجله الميناء ، ثانيا: مداخل الميناء ، ثالثا: المساحة المائية للميناء.

و في الفصل الثاني تم تناول فيه : التبادلات التجارية الدولية و مساهمة أرضيات الإمداد البحري في ترقيتها ،وتم تقسيم هذا الفصل إلى ثلاثة مباحث المبحث الأول تم التطرق إلى ماهية التجارة الدولية ،و يندرج تحت هذا المبحث ثلاث مطالب المطلب الأول: مفهوم التجارة الدولية، المطلب الثاني: أهمية التجارة الدولية، المطلب الثالث: أسباب قيام التجارة الدولية ، و تم تناول في المبحث الثاني لمفهوم أراضي الإمداد البحري ،و يندرج تحته ثلاث مطالب أولا: الموانئ و ينقسم إلى فرعين الفرع الأول : وظائف الميناء , الفرع الثاني : أنماط الموانئ ، ثانيا: وسائل النقل البحري ، و الذي ينطوي على أربع فروع الفرع الأول: السفينة , الفرع الثاني : الميناء , الفرع الثالث : الطريق , الفرع الرابع : البضائع , ثالثا:الخدمات الملاحية التي تحتاجها السفن والبضائع، و تم التعرض فيه إلى خمس فروع الفرع الأول: نشاط الشحن و التفريغ، الفرع الثاني: نشاط التخزين، الفرع الثالث: نشاط تموين السفن، الفرع الرابع: نشاط إصلاح السفن

الفصل الأول:

أرضيات الإمداد البحري

تمهيد :

يشهد العالم اليوم تطورات مستمرة و ظواهر مختلفة , و من أبرزها و أهمها تلك المرتبطة بالواقع المعاصر , و المتمثلة في الفارق الزمني و المكاني لمختلف التدفقات المادية و المعلوماتية و التي تكون بين مراكز الإنتاج , و مراكز تخزين المنتجات , و مراكز توفيرها للعملاء , و مراكز الحصول عليها و استخدامها , و لهذا ظهر النشاط الذي يساعد على إدارة تلك التدفقات لتلبية تلك الاحتياجات في الوقت المناسب و المكان المناسب و المتمثل في الإمداد , الذي أصبح الركيزة الأساسية لأي مؤسسة و ذلك راجع لزيادة حدة المنافسة بين المؤسسات و الدول , مما يستدعي هذا النشاط ضرورة توفر بنية تحتية ملائمة و معايير مناسبة , تسمح بممارسة أنشطته المختلفة المتعلقة بالمنتجات من بينها التخزين و النقل , و تعد الموانئ البحرية من أقدم و أعرق البنيات التحتية التي يمكنها أن تتصدى لمشاكل تراكم السلع , و ذلك راجع لما يتميز به النقل البحري من قلة التكاليف و الجودة العالية , و هي ما يطلق عليها بأرضيات الإمداد البحري .

و بناء على ذلك تم وضع فصل كامل من هذه الدراسة هدفه تسليط الضوء على المفاهيم الأساسية حول الإمداد في المبحث الأول , ثم التطرق إلى ماهية أرضيات الإمداد في المبحث الثاني , و أرضيات الإمداد البحري و ذلك في المبحث الثالث من الفصل .

المبحث الأول : المفاهيم الأساسية حول الإمداد

أصبح إلزاما على المنظمة التي ترغب في الاستمرار في مجال الأعمال أن تسعى جاهدة لتقديم العديد من المزايا لمنتجاتها و خدماتها و بصورة أفضل من المنافسين من حيث التكلفة و الجودة حتى تستمر في أعمالها و لا تفقد أسواقها.

المطلب الأول : ماهية الإمداد

يعتبر الإمداد أحد المجالات الجديدة في العلوم الإدارية و الذي تم الاهتمام حديثا به و ذلك لقدرته على مساعدة المنظمات على مواجهة التحديات التي تواجهها الأسواق .

الفرع الأول: مفهوم الإمداد

يعرف الإمداد بأنه سلاح تنفيذ الإستراتيجية، وخدمات الإمداد كنظام هو نهج جديد الذي ينبغي اعتباره أداة إدارة المستقبل¹.

يستخدم عليه بأنه مجموعة من الأساليب و الوسائل المتصلة بمؤسسة الخدمة و الأعمال التجارية الخ بما في ذلك المعالجة , التعبئة و التغليف و النقل².

الإمداد : هو فن لإدارة كافة عمليات التعبئة و التغليف و النقل و التخليص الجمركي و المناولة و التخزين³.

فهو إذا عبارة عن مراحل التخطيط و تنفيذ و رقابة ذات فعالية و كفاءة تدفق التكاليف و تخزين المواد الخام و مواد تحت التشغيل و البضائع التامة , أو نصف تامة وذلك انطلاقا من نقطة المنبع حتى نقطة المصب (المستهلك النهائي للسلعة التامة) و ذلك لغرض تلبية حاجات الزبائن في أحسن وقت و بأقل تكاليف .

يعرف مجلس إدارة الأعمال اللوجستية بالولايات المتحدة الأمريكية (CLM : Council of Logistique)

(Management) عام (1962) الإمداد على أنه : " تلك العملية الخاصة بتخطيط و تنفيذ و رقابة التدفق و

¹ Danial tixier , Hervé mathe , Jacque Colin , **La logistique d'entreprise** 2 Edition , (Paris : Dunod , 1998).Présentation de l'éditeur.

² www.Larousse/fr/dictionnaire/français/logistique.

³ CHAOUKI.BOURI , **LA LOGISTIQUE DU COMMERCE EXTERIEUR EN ALGERIE** ,1 Education , ORON ,P3

التخزين الكفاء و الفعال للمواد الخام و السلع النهائية و المعلومات ذات العلاقة و ذلك من مكان الإنتاج إلى مكان الاستهلاك بغرض تحقيق متطلبات العملاء¹.

و بالتالي فالإمداد عبارة عن عملية ضمان توفر الآتي : المنتج الصحيح بالكمية الصحيحة بالحالة الصحيحة في المكان الصحيح و في الوقت الصحيح للعميل الصحيح بالتكلفة الصحيحة².

الفرع الثاني : أهمية الإمداد

إن وظيفة الإمداد أصبحت مهمة لأنها تسير كل النشاطات عبر سلسلة التموين , الإنتاج و التوزيع , وهذا يهدف لضمان ديمومة التدفقات المادية للمؤسسة (مواد أولية , منتجات تامة , نصف مصنعة الخ) وتجنب الانقطاع لهذه التدفقات و ما ينجر عنه من مشاكل في المؤسسة , كذلك و تعمل وظيفة الإمداد على تلبية حاجات الزبائن من المنتجات حيث أن الإمداد يكون حاضرا طوال دورة حياة المنتج و هذا من خلال دورة السلسلة الإمدادية كما تعمل على تخفيض التكاليف الكلية خلال دورة حياة المنتج³.

كما أن الإمداد يعتبر وسيلة أساسية لتنظيم التدفقات الفيزيائية و المعلوماتية للمنظمة و من هنا تظهر الأهمية البالغة للإمداد الذي يستند إلى منطق توفير المنتج المناسب في الوقت المناسب و للعميل المناسب و تعود أهميته للأسباب التالية⁴:

- اعتبارات التكلفة عالية : تؤدي إدارة الإمداد إلى تخفيض التكاليف و هذا ما يؤدي بالضرورة إلى تحسين ربحية المنظمة و بالتالي العائد على الاستثمار .
- تسهيل انسيابية التدفقات : إذ أن الإمداد يسعى بشكل أو بآخر إلى تسهيل انسيابية التدفقات بمختلف أنواعها , فهي تمثل الرابط الأساسي في سلسلة الإمداد و لقد تم تصنيفها فيها إلى ثلاثة أنواع و هي كما يلي :

النوع الأول : تدفقات المواد⁵

¹ عبد الرحمن ادريس , مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية , الإمداد و التوزيع المادي , دار الجامعية , الإسكندرية , 2006 , ص20.

² علي فلاح الزعبي , زكريا أحمد عزام , إدارة الأعمال اللوجستية , مدخل التوزيع و الإمداد , دار الميسرة للنشر و التوزيع و الطباعة , الطبعة الأولى , الأردن , 2012 , ص 28.

³ حسن أحمد توفيق , إدارة المبيعات و فن البيع , كلية التجارة جامعة القاهرة , الدار العربية للتوزيع و النشر , الطبعة الأولى , 2002 , ص44.

⁴ عبد الرحمن ادريس , مرجع سابق , ص 21.

⁵ إدارة سلسلة الإمداد , متوفر على الرابط التالي :

تم تصفح الموقع يوم : 2016/03/20 على الساعة 15:29 . <https://ar.wikipedia.org/wiki/>

و هي تدفقات تمثل حركة المواد الأولية و الخدمات من الموردين باتجاه العملاء مرورا بالمصنعين, من خلال

الأنشطة المتمثلة في النقل و التخزين و التموين لتلك المواد , و يطلق عليها بالتدفقات الفيزيائية¹, و هذا يساهم في تخفيض الزمن اللازم في توفير المواد اللازمة للإنتاج , و الذي يلعب دورا مهما في تخفيض مستويات المخزون مما يؤثر إيجابيا في التكاليف بتخفيضها.

النوع الثاني : تدفق المعلومات

و هي تدفق المعلومات باتجاهين من العملاء إلى الموردين و بالعكس من الموردين إلى العملاء², أي التحكم في تسيير الطلبات , و تنسيق التدفقات الفيزيائية³, و ذلك من خلال اشتراك كل من الموردين و العملاء في تصميم المنتج و مكوناته , و هذا يساهم في تقييم أداء أعضاء سلسلة الإمداد بما يوفره من معلومات عن واجبات كل عضو من أعضاء سلسلة الإمداد مما يؤثر إيجابيا في جودة المنتج .

النوع الثالث : تدفق المدفوعات النقدية

و هي تدفقات باتجاه عكسي من العملاء إلى الموردين , تمثل حركة المدفوعات النقدية ثنا للمواد الأولية⁴.

- الاستجابة السريعة للزيون : يتوجب على المنظمة الاستجابة في أقصر وقت ممكن لطلبات العميل , بتوفير السلعة أو الخدمة في الوقت والمكان المناسبين .
- مكانة الإمداد في الإستراتيجية التسويقية : تقضي المنظمات وقتا طويلا لإيجاد طرق مختلفة لعرض منتجاتها في السوق , و مواجهة منافسيها و بما أن إدارة الإمداد تؤثر على تكاليف المنظمة فإن هذه الأخيرة تسعى إلى إيجاد أسواق جديدة لزيادة حصتها في الأسواق , وكذا زيادة الأرباح⁵.

الفرع الثالث : أهداف الإمداد

¹ عبد الغفار حنفي , إدارة المواد و الإمداد " المشتريات و المخازن " , الدار الجامعية , الإسكندرية , 2007, ص11

² الموقع: <https://ar.wikipedia.org/wiki/>

³ عبد الغفار حنفي , مرجع سابق, ص11

⁴ الموقع : <https://ar.wikipedia.org/wiki/> .

⁵ عبد الغفار حنفي , مرجع سابق, ص11.

يتمثل الهدف العام في إدارة الإمداد في ضمان و توفير احتياجات المنظمة من مواد و معدات و خدمات بالجودة المناسبة و الكمية المناسبة و السعر المناسب, وخاصة مصدر الشراء المناسب و على ضوء هذا الهدف الرئيسي يمكن تحديد الأهداف الأساسية التفصيلية للإمداد في ما يلي¹:

- تحقيق الأداء الاقتصادي للموارد و الإمكانيات من خلال الشراء للمواد و المستلزمات بأقل التكاليف مع عدم التضحية بالجودة المطلوبة .
- تحقيق التدفق المستمر في تمويل المنظمة بالاحتياجات و هذا لعدم حدوث انقطاع في العمل في كافة الوحدات و الأنشطة بالمنظمة.
- المحافظة على العلاقات المتميزة بين المنظمة و الموردين مما يساعد على تحسين صورة المنظمة و الموردين و المجتمع ككل .
- تقوية المركز التنافسي للمنظمة و تنمية قدرتها على تحقيق الأرباح من خلال كفاءة و فعالية الأنشطة الإمدادية و من ثم ضبط و ترشيد تكاليف و مصروفات المشتريات و المخازن².

الفرع الرابع : أنواع الإمداد

للإمداد عدة أنواع تختلف بحسب طبيعتها و هدفها و نذكر منها في ما يلي :

إمداد التموين : **Logistique d'approvisionnement**

يعمل هذا النوع على توفير المواد اللازمة و الضرورية لأنشطة المؤسسة.

إمداد الإنتاج : **Logistique de production**

يهتم هذا النوع ب جلب المواد الضرورية لعملية الإنتاج .

إمداد التوزيع : **Logistique de distribution**

يهتم بتوفير متطلبات المستهلكين النهائيين من المواد و السلع من طرف المنتجين.

الإمداد العسكري : **Logistique militaire**

هذا النوع يهتم بتوفير المؤونة و الأسلحة للجيش أثناء المعارك و الحروب .

إمداد الدعم : **Logistique de soutien**

¹ مصطفى محمود أبو بكر , المرجع في وظيفة الإحتياجات و إدارة الأنشطة اللوجستية في المنظمات المعاصرة , مدخل استراتيجي تطبيقي لتحقيق الميزة التنافسية من خلال أعمال الشراء و التخزين , الدار الجامعية , الإسكندرية , 2004 , ص 36 .

² مصطفى محمود أبو بكر , مرجع سابق , ص ص 36 , 37.

ظهر هذا النوع في الميدان العسكري و لكن سرعان ما امتد إلى ميادين أخرى مثل : ميدان الطيران , الطاقة , الصناعة...حيث يعمل على تنظيم كل ما هو ضروري من أجل استمرار عمل أي نظام معقد¹.

إمداد أو نشاط خدمة ما بعد البيع : **Activité dite service après vente**

يقترَب كثيرا من مفهوم الإمداد الداعم حيث نجد أن الفرق بينهما هو أن هذا النوع يتم على مستوى أسواق بيع المنتجات .

الإمداد العكسي : **Retro- logistique**

إن هذا النوع من الإمداد ينطلق من المصب ليصل إلى المنبع أي من الزبون إلى المورد و كذلك السلع و البضائع المستردة التي لم يتم بيعها أو التي بها عيب و تحتاج لصيانة و كذلك الفضلات التي يجب التخلص منها .

الإمداد الأخضر :

الإمداد الأخضر هو ذلك النوع من الإمداد الذي يبحث في كيفية الحد من الأثر البيئي أو الإيكولوجي لنشاطات المؤسسة , و ذلك من خلال مجموعة من الإجراءات و الإستراتيجيات التي تركز على نشاطات النقل , المناولة , إدارة النفايات , التعبئة و التغليف².

المطلب الثاني : أنشطة الإمداد

قسم (Gant et al 2006) أنشطة الإمداد تبعا للمنظمة الأوروبية للنقل و الخدمات اللوجستية إلى الأنشطة التالية :

أولا : الأنشطة التي ترتبط مع عملية الشراء

1/التنبؤ بالطلب.

2/ اختيار مصادر التوريد .

3/ تحديد كميات و أوقات الشراء .

4/ تحديد طريقة و نوع التعبئة.

5/ تحديد مواقع التسليم .

ثانيا : الأنشطة اللوجستية التي ترتبط مع النقل

¹ Yves Primor , **Logistique-Production-Soutien** , 5 Edition ,(Paris : Dunod , 2008) p.4.

²Yves Primor,Op cit , p. 04.

1/ تحديد نوع و أساليب و معدلات النقل .

2/ تحديد مسارات النقل و تحديد حمولات و سعر النقل .

3/ تحديد مواقع التخزين و تحديد نقاط التخزين .

ثالثا : الأنشطة اللوجستية التي ترتبط مع عملية التخزين

1/ تحديد عدد و حجم مواقع التخزين¹.

2/ تحديد سياسات تخزين المواد (الخام أو المنتجات النهائية , و تحديد شكل المخزون , و تحديد مساحة

المخزون, و تحديد أساليب تنظيم و ترتيب المخازن , و تصميم العبوات لأغراض التخزين ...) .

رابعا : الأنشطة اللوجستية التي ترتبط مع عملية المناولة

1/ اختيار المعدات .

2/ تحديد إجراءات تجهيز الطلبيات.

خامسا : الأنشطة التي ترتبط مع عملية تدفق المعلومات

1/ تجميع المعلومات .

2/ تحديد وسائل الاتصالات و تحليل البيانات .

3/ استخدام النتائج للتخطيط .

سادسا : الإجراءات الرقابية

1/ تحديد الإجراءات .

2/ تنفيذ الرقابة².

المطلب الثالث : إدارة سلاسل الإمداد

نظرا لأهمية أنشطة الإمداد أصبحت المنظمات تدرك تأثيرها على نجاحها في الأسواق و مقدار ما تحققه من

وفرات في تكاليف منتجاتها و تعظيم أرباحها , فقد بدأت بخطوة تجميع أنشطة الإمداد و التوزيع و الأفراد

المسؤولين عن أدائها في مكان تنظيمي واحد لأداء العمل بشكل أكثر كفاءة³.

¹ فهد ابراهيم جورج حوا , أثر الإدارة اللوجستية في رضا الزبون : دراسة حالة الشركة باسيفيك انترناشونال لاينز , مذكرة الماجستير, جامعة الشرق الأوسط , الأردن , 2013 , ص 18 .

² فهد ابراهيم جورج حوا , مرجع سابق , ص 18.

³ محمد أحمد حسان, إدارة الإمداد و التوزيع , الدار الجامعية للنشر, الاسكندرية , ص39.

الفرع الأول : مفهوم سلسلة الإمداد

سلسلة الإمداد أو سلسلة التوريد هي مصطلح انجليزي (Supply Chain), وهو الأكثر استخداما وبالفرنسية (La chaine logistique) , ولقد ظهر المصطلح في بداية التسعينات عندما بدأ التعاون بين المؤسسات و الموردين و الزبائن أي خلال مرحلة اللوجستيك المشترك (Logistique coopérée) . ويمكن تعريف سلسلة الإمداد كما يلي :

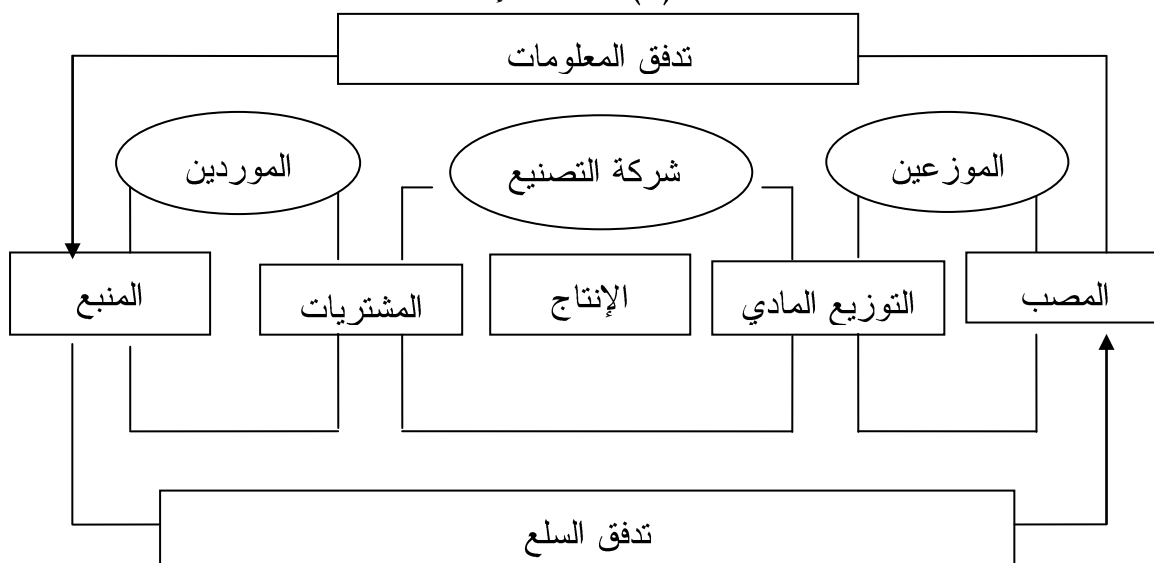
" الإطار الذي تستخدمه المنظمة لتحقيق التكامل بين وظائفها المختلفة و التي تبدأ من الموردين و تنتهي عند المستهلك النهائي و ذلك لتدفق سلع وخدمات المنظمة و المعلومات ذات الصلة بغرض كفاءة إدارة المنظمة لعملياتها الداخلية و تعظيم قيمة منتجاتها و خدماتها من وجهة نظر عملائها و ملاكها " ¹.

الفرع الثاني : إدارة سلسلة الإمداد

إدارة سلسلة الإمداد Gestion de la chaine logistique تعني إدارة تدفق المنتجات , و الأموال , و المعلومات بكفاءة و فعالية من مرحلة المادة الخام إلى مرحلة الاستهلاك النهائية بما يحقق رضا العميل من جهة , و زيادة ربحية المنتج من جهة أخرى .

يعتبر مجال الإمداد مجالا واسعا نظرا لأنه يمتد من مرحلة تصميم المنتج إلى غاية تدميره استهلاكه , من الضروري أن تتم أنشطة الإمداد Activités logistiques على نحو تكاملي , أي تطبق عليها مفاهيم التكامل بهدف الاستفادة من اقتصاديات الحجم , كما من المهم أيضا أن تتم هذه الأنشطة تحت مظلة تكنولوجيات المعلومات و الاتصال , و هذا ما يؤدي إلى دعم المركز التنافسي للمؤسسة و زيادة أرباحها ².

الشكل (1) سلسلة الإمداد



¹ محمد أحمد حسان, مرجع سابق, ص 39.

² شاكر بلخضر , محاضرات في النقل و الإمداد السنة الثانية ماستر , باتنة , ص 10.

Source : Gilles Paché, **LA LOGISTIQUE : ENJEUX STRATEGIQUE** , 2 Edition

(Paris : Dunod , 1999) p.6 .

المبحث الثاني : ماهية أرضيات الإمداد

أرضيات الإمداد هي المحور لرسو السفن العابرة (أسماء تعطى في كثير من الأحيان), و يقصد بذلك أن البضائع التي تصل من أجل إعادة التوجيه في وقت قصير جدا, و الهدف الرئيسي منها هو إعادة توجيه تدفق إلى وجهة أخرى , كما أنها تستخدم في أعمال تحسين سلسلة التوريد لأنه يسمح للتدفقات الرئيسية بغض النظر عن المسافة , و تنوع الموردين و العملاء , و بتحقيق ما يعرف باقتصاد النقل خاصة في حالة التحكم في التدفق دوليا ¹.

المطلب الأول :التطور التاريخي لأرضيات الإمداد

منذ سنوات قليلة , كانت المستودعات و المباني التجارية تحتل مكانة ليست بمهمة في سوق العقارات , أما اليوم فقد تغير كل شيء فيما يخص العقارات اللوجستية التي أصبحت متطورة جدا لكن لازالت حتى الآن لا تمثل سوى جزء صغير من الأهمية الإجمالية لعقارات المؤسسات و يوما بعد يوم يزداد الاستثمار في هذا القطاع الذي كان مهمل بشكل كبير , أي أن مستودعات الأمس ليس لها علاقة مع الأرضيات اللوجستية الحالية .

المرحلة الأولى: من الاحتياط إلى التخزين

في بادئ الأمر كانت المصانع في وسط المدينة , و قد كان حجمها صغير و كانت تنتج لتتلبى الطلب و تستجيب لحاجيات الأفراد في المدينة و كانت الكميات المنتجة ليس لها علاقة بدخل الأفراد , و في تلك الفترة كانت هناك علاقة وطيدة مع الزبون , و الإنتاج كان حسب الطلب و بمعنى آخر لا يوجد مخزون أو ما يعرف بمرحلة التدفق الممتد , كما تميزت هذه الفترة كذلك بأن المصانع لا تنتج سوى المنتج الذي يطلبه الزبون و بالتالي فإن هذه الأخيرة لا تطلب مساحات كبيرة للتخزين بل كانت لديها هياكل بسيطة مهمتها الوحيدة هي تخزين مخزون غير مهم . و نظرا لارتفاع استهلاك الأفراد و زيادة المنافسة هذا أدى بالمصانع لإنتاج كميات أكبر و في وقت أسرع و من أجل ذلك قرر المسيرين توسيع أنظمة الإنتاج و المخزون الذي بدأ يرتفع بشكل تدريجي مما اضطرهم لإيجاد مساحات أكبر للتخزين .

¹ Fabrice MOCELLIN, **Gestion des entrepôts et plates-formes**, 2 Edition, (Paris : DUNOD, 2003) , p. 30.

و المؤسسات المتواجدة في وسط المدينة قامت بتبديل مخازنها إلى مستودعات توجد في الضواحي الداخلية , و خلال هذه المرحلة تم ظهور مستودعات بمساحة 5000 متر مربع حول المدن و نقص الأراضي و الحاجة المتزايدة إلى المستودعات , كل هذا اضطر المصنعين و المقاولين إلى إنشاء مستودعات أبعد من مركز المدينة أي في الضواحي الخارجية .

المرحلة الثانية : التطورات الإستراتيجية للمؤسسة

برزت العولمة للصناعة على أنها فرصة لخفض التكاليف , مع الأخذ في الاعتبار البحث على أفضل التكاليف في جميع مراحل التصنيع , حيث اضطر المصنعون إلى نقل جزء أو كل عملية الإنتاج إلى الخارج و أغلبهم نقلوا مصانعهم إلى دول آسيا و إفريقيا أين توجد يد عاملة غير مكلفة , و أهم ما يميز هذه المرحلة هو الإنتاج و ليس البيع حيث أن أغلب المسيرين أدركوا أن الاحتفاظ بالمخزون يكلف أكثر من الإنتاج في حد ذاته , لذلك يجب توزيع المنتجات في أقل مدة و البقاء في مرحلة التدفق الممتد حيث أن المؤسسات سابقا كانت تنتقل من المنتج لتصل إلى الزبون أما اليوم فأصبح العكس فهي تنتقل من الزبون لتصل إلى المنتج , أي الزبون هو من

يضع خصائص المنتج أو السلعة التي يريدها , و هنا قام المختصون في العقار بالتفكير بتصميم المستودعات اللوجستية و هي ليست مستودعات عادية أي لا تقتصر وظيفتها على التخزين فقط بل تتعدى ذلك وصولا لعمليات ما بعد التصنيع , و كانت هذه المستودعات مفرقة في بادئ الأمر ثم قاموا بتجميعها في شكل حظيرة لوجستية , و التي تعرف اليوم أرضية اللوجستيك أو أرضية إمداد و التي تعتبر حلقة مهمة في سلسلة الإمداد .

المرحلة الثالثة : التطورات الاقتصادية

منذ حوالي 10 سنوات المراكز اللوجستية كان لها تصور خاطئ من طرف السلطات , لأنهم كانوا يعتبرونها تستلزم مساحات كبيرة و لا تخلق العديد من فرص العمل , و في سنة 1995 و بعد حوالي 4 سنوات من أزمة سوق العقار , فرنسا وجدت نفسها تواجه مشكلة المستودعات المهملة و المنشآت غير ملائمة التي لم يتم تجديدها منذ ما يقارب 17 عاما .

منذ تلك اللحظة و من أجل مواجهة اختلال التوازن بين العرض و الطلب الموضحة من مجموعة (Pitch ثم PRD و Slough Estate , Geprim) قاموا بإعادة إنشاء و بناء مخازن و مستودعات جديدة التي تم

إنشائها على أراضي لها مجموعة من الخصائص منها : الموقع الإستراتيجي و قربها من مختلف أنماط النقل البرية ,البحرية , السكك الحديدية , النهرية و المطارات .

وفي أواخر التسعينات و بعد التطور الذي شهده سوق المستودعات أدى إلى ظهور مجتمعات لوجستية ذات الحجم الكبير و التي تقدر مساحتها ب 20000 إلى 50000 متر مربع أو أكثر و التي تعرف اليوم بأرضيات الإمداد و أرضيات اللوجستيك .

و منذ سنوات قليلة كان المصنعون يركزون على أعمالهم الأساسية في حين اليوم 40 % من المؤسسات قامت بإخراج النشاطات اللوجستية إلى مؤسسات أخرى و هذه العملية يتوقع تزايدها بشكل متسارع في السنوات القادمة بسبب انخفاض تكاليف النقل , و هذا أدى إلى تغير في سوق اللوجستيك الذي تطور و أصبح أكثر حداثة و شهد تغيرات كبيرة في التنظيم ، و هذا التطور سمح بتوفير مناصب شغل لفريق من العمال متنوع و مؤهل في جميع المجالات بما في ذلك التسويق , الأعمال التجارية , الإعلام الآلي , التجميع و خدمات ما بعد البيع .

المرحلة الرابعة : التطورات التكنولوجية

تبادل المعلومات و البيانات بشكل الكتروني أصبح أكثر فأكثر شيوعا في الصناعات اللوجستية و هذه الخدمة تسمح بتلبية احتياجات الشركات بشكل أسرع و عملي أكثر , و ظهور شبكة الإنترنت و تطورها يسرع من حقيقة أن مؤسسات الغد تصبح و كأنها ليست مؤسسات لعدم وجود إنتاج و مخزون ، و كذلك عدم وجود قناة تسويق، فتصبح و كأنها شيء افتراضي و غير ملموس عند ممارسة نشاطها ، و التي يلاحظ أن رقم أعمالها في تزايد

مستمر من خلال التجارة الإلكترونية, و هذا التطور سهل تبادل المعلومات بين المؤسسة و أرضية الإمداد و هذا يعمل على تجهيز الطلبات في وقت أقصر من ذي قبل¹.

المطلب الثاني : مفهوم أرضيات الإمداد

لأرضيات الإمداد تعاريف متعددة و مختلفة و من بينها نذكر:

التعريف الأول:

تستخدم عبارة أرضية الخدمات اللوجستية للتعبير عن اتجاهات متعددة للواقع والمشاريع المختلفة , وقد تكون مستودع بسيط , عقارات الخدمات اللوجستية متعلقة بالمنتج , منطقة الأعمال التجارية التي تتمركز بها الشركات , البنية التحتية اللوجستية من جاذبية اقتصادية كبرى كالموانئ و المطارات¹.

¹ إيمان بوقندورة, أهمية أرضيات الإمداد , دراسة حالة سكيكدة , مذكرة الماستر , جامعة باتنة , 2012, صص 46 - 48 .

التعريف الثاني :

يعرف (Michel Savy) أرضية الإمداد على أنها مجال الأنشطة المتخصصة في مجال خدمات الإمداد و الأنشطة ذات الصلة , و المناطق المناسبة لهذه الأرضيات يجب أن تتوفر على عدة معايير منها : أراضي ذو مساحات كبيرة , تصميم و المعدات المناسبة و أن تكون متصلة اتصالا مباشرا مع شبكات البنية التحتية الثقيلة².

من خلال تعريفين السابقين يمكن تعريف أرضيات الإمداد على أنها البنية التحتية التي تمارس فيها مختلف نشاطات الإمداد المتعلقة بالمنتجات من بينها التخزين , تحضير الطلبات , استقبال المنتجات , التسليم , المناولة , ... الخ , مع وجود أنواع مختلفة للنقل كالنقل البحري , الجوي , السككي , الطرقي .

المطلب الثالث : أنواع أرضيات الإمداد

هناك عدة معايير تستخدم في تصنيف أرضيات الإمداد نجد منها:

أولا : على أساس الحجم

- الصغيرة : التي لا تتعدى مساحتها 50 هكتار ؛
- المتوسطة : تتراوح مساحتها ما بين 100 إلى 250 هكتار ؛
- الكبيرة : تكون مساحتها ما بين 250 و 400 هكتار ؛
- العملاقة : هي تلك التي تفوق مساحتها 400 هكتار .

ثانيا : على أساس أنماط النقل المستعملة

- ذات النمط الواحد : التي يوجد بها نمط واحد للنقل مثلا النقل البري ؛
- متعدد الأنماط (multi-modale) : يكون فيها أكثر من نمط نقل بري , بحري , جوي و سككي ؛

- متعدد الوسائط (inter-modale) : التي يكون فيها رابط بين مختلف الأنماط في أرضية الإمداد ؛

بالإضافة إلى المجمعات ميناء-مطار (aéroportuaire) .

ثالثا : على أساس الموقع

¹ Nicolas Raimbult, **Les plates –formes logistique : entre fluidité et fixité** , Article , p.2.

² Michel Savy , **La plate forme logistique , objet exemplaire d'aménagement urbain** , p.3.

و هنا نقصد بالموقع القرب أو البعد عن المناطق الحضرية كما يوجد تصنيف آخر من حيث الموقع و ذلك كالاتي :

- أرضية إمداد وطنية / عالمية ؛
- أرضية إمداد جهوية ؛
- أرضية إمداد محلية .

4- على أساس وظيفتها :

- أرضية مختلطة (Mixte) : تتم بها نشاطات مختلفة بالإضافة للنشاطات الإمداد ؛
- أرضية مختصة (Spécialisé) : في الغالب مكرسة للنشاطات اللوجستية بنسبة تتراوح من 35 % إلى 40 % ؛
- أرضية مخصصة (Dédiée) : أي مكرسة تماما للأنشطة اللوجستية و بنسبة 100%¹.

المبحث الثالث : أرضيات الإمداد البحري

تعتبر أرضيات الإمداد البحري أكبر من أرضيات الإمداد البري و الجوي , و ذلك راجع للموقع والمساحة التي تحتلها الموانئ و قدرتها على استيعاب كميات الضخمة و المختلفة من التدفقات , فهي تعتبر وجهة نظر رئيسية و إستراتيجية , حيث يتم على مستواها جميع تلك التدفقات المادية و غير المادية , و تحقيق التكامل مع أنشطة الإمداد على المستوى العالمي .

المطلب الأول : تخطيط الموانئ

تتعدد العوامل التي يتوقف عليها تخطيط الميناء و من بين العوامل الأساسية خواص السفن التي ينتظر أن تتردد على الميناء, و طبيعة الموقع المقترح لإنشاء الميناء و احتمالات الوقاية الطبيعية , بالإضافة إلى الغرض الذي ينشأ من أجله الميناء .

الفرع الأول : خواص السفن

تتطور صناعة السفن بسرعة كبيرة و تتغير النسب بين طول السفينة و عرضها تغيرا مستمرا , و ليس من الضروري عند دراسة مشروع تخطيط الميناء أن يلم المهندس بخواص السفن المختلفة التي تجوب البحار في جميع أنحاء العالم , و لكن أن تكون محددة بالنسبة للسفن التي تتردد الميناء و هي¹ :

¹ إيمان بو قندورة , مرجع سابق , ص ص : 49 , 51 .

- طول السفينة و عرضها و غاطسها عندما تكون محملة بأقصى حمولة؛
- المساحة الطافية فوق الماء و المعرضة لضغط الرياح عندما تكون السفينة فارغة؛
- وزن السفينة و هي فارغة و أقصى حمل لها حتى علامة التحميل؛
- عدد السفن المنتظر وجودها داخل الميناء في أي وقت؛
- نوع التجارة من و إلى الميناء و كمياتها و مواسم شحنها أو تفريغها.

الفرع الثاني : طبيعة الموقع

تقسم الموانئ من حيث طبيعة مواقعها و مقدار الحماية التي تكفلها الطبيعة للمساحة المائية للميناء إلى ثلاثة أقسام :

- 1/ موانئ طبيعية : و هي الموانئ التي تحمي الطبيعة مساحتها المائية دون الحاجة إلى أعمال صناعية؛
- 2/ موانئ نصف طبيعية : و فيها تكون الحماية الطبيعية جزئية و تحتاج لاستكمال حمايتها إلى منشآت صناعية ؛
- 3/ موانئ صناعية : و هي التي تنشأ على الساحل في أماكن مكشوفة و في هذه الحالة تستلزم أعمال صناعية كاملة لحمايتها .

الفرع الثالث : الغرض الذي ينشأ من أجله الميناء

لكل ميناء متطلباته الخاصة تبعاً للغرض الذي ينشأ من أجله , فمتطلبات الميناء الذي ينشأ للأغراض التجارية تختلف عن متطلبات الميناء الذي ينشأ للأغراض الحربية , و الشروط الواجب مراعاتها في كل حالة تتوقف على نوع الميناء , و تقسم هذه المتطلبات أو الشروط إلى قسمين متطلبات خاصة باستعمالات الميناء و هذه يحددها المختصون , كما هو الحال في الموانئ الحربية من حيث الدفاع عن الميناء و غير ذلك , و متطلبات هندسية تتوقف على استعمالات الميناء , و هذه يحددها المهندس المصمم.

المطلب الثاني : مداخل الميناء

مدخل الميناء هو الفتحة التي تترك في حاجز الأمواج لتسمح بدخول السفن إلى المساحة المائية للميناء أو خروجها منها , و قد يكون للميناء أكثر من مدخل , وهو شرط ضروري في الموانئ الحربية و يشمل تصميم المدخل العناصر الآتية :

- 1/ تحديد موقع المدخل على طول حاجز الأمواج ؛

¹ ابراهيم علي عبيدو , هندسة الموانئ و المنشآت البحرية , كلية الهندسة , منشأة المعارف بالإسكندرية , جامعة الإسكندرية , 1982, ص ص ..

2/ تحديد الاتساع الذي يكفل سلامة حركة السفن من خلاله , وفي نفس الوقت فإنه يجب ألا يبالغ في اتساعه لمنع دخول أكبر قدر من الأمواج إلى المساحة المائية للميناء , والشرطان متناقضان من حيث متطلبات الاتساع و يجب أن يحقق أولاً الاتساع الكافي لسهولة عبور السفن .

3/ تحديد أعماق القاع عند المدخل ؛

4/ أعمال الحماية اللازمة للمدخل¹ .

ومن بين العوامل التي يتوقف عليها اختيار المدخل هي الرياح في المنطقة , حيث يوصى أن يكون الاتساع 90 متراً للموانئ الصغيرة , وبين 125 و 150 متراً للموانئ المتوسطة , وبين 150 و 250 متراً للموانئ الكبيرة , بينما يرى بعضهم أن يكون اتساع المدخل مساوياً لطول أكبر سفينة ينتظر أن تعبر المدخل² .

المطلب الثالث : المساحة المائية للميناء

تحدد المساحة المائية للميناء تبعاً لعدد و أحجام السفن المترددة عليها , وكذلك على طبيعة موقع الميناء من حيث أعماق المياه في المنطقة القريبة من الشاطئ و أعمال الوقاية اللازمة , و في الموانئ الصناعية يجب مراعاة أن تكون المساحة المائية أقل ما يمكن , بحيث تكون تكاليف الإنشاء أقل ما يمكن كذلك , وعلى العموم فإن المساحة المطلوبة هي التي تكفي لإنشاء الأرصفة اللازمة لتراكي السفن المستعملة للميناء , بالإضافة إلى مساحة تكفي لدوران السفن حتى تتمكن من الملاحة خارجة من الميناء بواسطة محركاتها , و قد تزداد المساحة المائية للميناء بالقدر الذي يكفي لرسو البواخر على مخاطيفها عند قدومها إلى الميناء انتظاراً للإجراءات اللازمة أو انتظاراً لإعداد الرصيف الذي سترسوا عليه السفينة , أو لشحن و تفريغ بعض البضائع من و إلى الموانئ .

و لما كانت المساحة اللازمة لإنشاء الأرصفة محددة بحجم التجارة و عدد و أحجام السفن , فإن العامل الفعال في التقليل من المساحة المائية يرجع إلى ما يخصص لدوران السفن , و يمكن أن تغير السفن اتجاهاتها بإحدى

الطرق (أنظر الملحق 1) , و يتوقف اختيار إحدى الطرق المتبعة لدوران السفن داخل الميناء على العوامل السالفة الذكر و كذلك على مقدار الحركة داخل الميناء .

¹ إبراهيم علي عبيدو , مرجع سابق , ص ص .. 185 - 189 .

² إبراهيم علي عبيدو , مرجع سابق , ص ص .. 189 - 204 .

خلاصة الفصل :

من خلال ما تم التطرق إليه في هذا الفصل يمكن القول بأن الإمداد وظيفة إستراتيجية تعمل على تحقيق الجودة في المنتج و في إيصاله للعميل أو المستهلك على الصعيد المحلي أو الدولي , و ذلك من خلال تحقيق جملة من المنافع المكانية و الزمنية , بالإضافة إلى أن أنشطة الإمداد تزيد من قيمة المنتجات من خلال الخدمات المرتبطة بها , و التي يحتاج إليها المستهلك , فقيام المؤسسة بتقديم المنتج في الوقت المناسب و في المكان المناسب و بالتكلفة المناسبة , أيضا يعد عاملا مهما في تحقيق وفورات الحجم و تحقيق مركز تنافسي في السوق المحلي و الدولي , مما يجعل ضرورة توفر أرضيات الإمداد البحري على المعايير التي تتناسب و تتلائم مع أنشطتها , و التي تتوقف على هندسة الموانئ و التي تتميز بقدرتها على استيعاب الأحجام المختلفة للبضائع المنقولة بحرا , و نمط النقل , و خواص السفن التي ترسوا بها , مما يقلص من حدة المشاكل المتعلقة بتكدس السلع في الموانئ .

الفصل الثاني:

التبادلات التجارية الدولية و مساهمة أراضي الإمداد البحري
في ترقيتها

تمهيد :

تساهم العديد من القطاعات الاقتصادية في تلبية احتياجات مختلف الاقتصاديات و تعتبر التجارة الدولية من أكثر القطاعات حيوية في أي اقتصاد و تعتبر ذات أهمية بالغة في تنمية و تطوير العلاقات الاقتصادية الدولية , و يلعب قطاع النقل البحري دورا هاما في التجارة الدولية , و من أهم الدعائم التي يقوم عليها النقل البحري أراضيات الإمداد البحري نظرا لما تقدمه من التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن و تتعدد تلك التسهيلات و تتنوع وفقا لاختلاف الموانئ البحرية من حيث طبيعتها الجغرافية و كذلك من حيث الوظائف المسندة إليها , كما تعتبر أراضيات الإمداد البحري حلقة هامة في سلسلة النقل متعدد الوسائط حيث تربط بين التجارة الدولية المنقولة بحرا و التجارة المنقولة برا بمكوناتها الرئيسية , بمعنى أنه يتم نقل البضائع و الركاب من السفن البحرية و ما تحتاجه من الخدمات الملاحية عن طريق الميناء إلى وسائل النقل البرية و بالعكس .

و لهذا سنطرق في هذا الفصل إلى ماهية التجارة الدولية في المبحث الأول, ثم إلى مكونات أراضيات الإمداد البحري في المبحث الثاني , و مساهمة أراضيات الإمداد البحري في ترقية التبادلات التجارية الدولية في المبحث الثالث من الفصل .

المبحث الأول : ماهية التجارة الدولية

ظهرت التجارة بأوسع اتجاه لها منذ عام 1865 و استمرت في التوسع حتى الوقت الحاضر حتى أصبحت عالمية في محتواها و دوافعها و اتجاهاتها , و في الحقيقة أن التجارة الحديثة تأسست في الجزء الأخير من القرن التاسع عشر و أوائل القرن العشرين , و قبل هذه الفترة كانت التجارة مقتصرة على أقاليم معينة من العالم مثل إقليم البحر المتوسط و بعض دول الشرق الأقصى و الوطن العربي و غيرها من المناطق المحلية , وكان ظهور التجارة الدولية نتيجة عاملين :

1/ الاستعمار السياسي كان مسؤولاً عن تحديد طرق التجارة و مفعولها في المبادلة و كيفية الحصول على الطاقة و المواد الخام من الدول التي سيطرت عليها الدول الأوروبية بالدرجة الأولى.

2/ الثورة الصناعية و التي لا يزال تأثيرها بارزاً في معظم أنحاء دول العالم لأن دراسة موضوع العلاقات الاقتصادية الدولية احتلت مكاناً متميزاً في الدراسات الاقتصادية¹.

فأي دولة لا تستطيع أن تعيش بمعزل عن العالم بانتهاج سياسة الاكتفاء الذاتي الشامل و لمدة طويلة , إن الاتجاهات الحديثة في التجارة الدولية تمتد إلى ثلاثة أنواع و هي انتقال السلع و الخدمات , انتقال رؤوس الأموال و في الأخير هو انتقال الأشخاص بقصد السياحة أو الهجرة .

المطلب الأول : مفهوم التجارة الدولية

إن مصطلح التجارة الدولية ينصرف إلى حركات السلع و الخدمات بين الدول المختلفة².

التجارة الخارجية تعرف بأنها فرع من فروع علم الاقتصاد و الذي يهتم بدراسة الصفقات الجارية عبر الحدود للبلد, كما يعرفها علماء الاقتصاد بأنها عبارة عن كل من الصادرات و الواردات المنظورة و غير المنظورة³.

يمكن تعريف التجارة الدولية ببساطة بأنها عبارة عن تبادل السلع و الخدمات بين الدول , و كذلك بين الشركات و الأشخاص على المستوى الدولي , كما تعتبر الجزء و المكون الرئيسي من العلاقات الاقتصادية , إنها الشكل التقليدي الأقدم و الأكثر تطوراً لهذه العلاقات¹.

¹ كاظم عبادي الجاسم , جغرافية التجارة الدولية , دار صفاء للنشر و التوزيع , الطبعة الأولى , عمان , 2015, ص ص .. 30, 31.

² جاسم محمد , التجارة الدولية , زهران للنشر , عمان , 2005 , ص 8.

³ كاظم عبادي الجاسم, مرجع سابق , ص 31.

كمفهوم عام للتجارة الدولية هو أن مصطلح التجارة الدولية يشير إلى شمولية , أي إلى مجمل العلاقات الاقتصادية التي تتم بين دول العالم , و أن المعاملات التجارية الدولية في صورها الثلاثة : انتقال السلع و الخدمات و رؤوس الأموال و الأشخاص , تنشأ بين أفراد يقيمون في وحدات سياسية مختلفة أو بين حكومات أو منظمات اقتصادية تقطن وحدات سياسية مختلفة , و قد تتحول التجارة الدولية إلى التجارة داخلية مثل ما حدث مع تكتل الإتحاد الأوروبي².

و يعرفها الدكتور "كاظم عبادي الجاسم" بأنها عملية حركة الصادرات و الواردات المتمثلة بالبيضاء و السلع و الخدمات و الأموال و الأيدي العاملة عبر الحدود السياسية للدول , و على هذا الأساس مكن تصنيف الصفقات التي تتضمنها التجارة الدولية إلى النقاط التالية :

- 1/ تبادل السلع المادية و السلع الاستهلاكية و السلع الإنتاجية و المواد الأولية و السلع نصف المصنعة و السلع الوسيطة ؛
- 2/ تبادل الخدمات و التي تتضمن خدمات النقل و التأمين و الشحن و الخدمات المصرفية و السياحية و غيرها؛
- 3/ تبادل النقود و تشمل حركة رؤوس الأموال لأغراض الاستثمار سواء على المدى القصير أو الطويل كما تشمل القروض الدولية ؛
- 4/ تبادل عنصر العمل و يشمل انتقال الأيدي العاملة من بلد لآخر بالإضافة إلى الهجرة .

المطلب الثاني : أهمية التجارة الدولية

ليس من الصعب أن نتصور ما للتجارة من أهمية في العصر الحديث فهي تمكننا من إشباع حاجات لنا لم يكن من الممكن إشباعها إذا لم يكن تبادل تجاري بين الدول , كما أن ميزة التجارة الدولية تمكن كل دولة من أن تستفيد من مزايا الدول الأخرى , فما تتمتع به دولة ما تضعه التجارة الدولية تحت تصرف الدول جميعا³, فالبلن مثلا ينتج في المناطق الحارة غير أن التجارة الدولية تسمح بنقله إلى مناطق أخرى لا يمكن إنتاجه فيها , و لو كان أن كل دولة حاولت أن تكتفي ذاتيا فأغلقت الأبواب و اقتصررت في إشباع حاجاتها على ما توجد به أراضيها و أجواءها , و لكان أفراد كل دولة محرومين من إشباع بعض حاجاتهم الأساسية من المأكّل و الملبس و السكن , لذلك لا يكمن أن ننفي وجود فوائد للتجارة و التي يمكن أن ننظر إليها من خلال :

¹ محمد دياب , التجارة الدولية في عصر العولمة , دار المنهل اللبناني للدراسات و التوثيق , الطبعة الأولى , بيروت , 2010 , ص 9.

² يوسف مسعداوي , دراسات في التجارة الدولية , دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع , الجزائر , 2010 , ص 12.

³ كاظم عبادي الجاسم , مرجع سابق , ص 34 .

1/ زيادة الرفاهية الاقتصادية : من زيادة إشباع حاجات الأفراد من السلع و الخدمات إما بسبب عدم توفر هذه السلع و الخدمات في بعض الدول و انتقالها عن طريق التجارة الدولية إلى جميع أنحاء العالم ، و إما بسبب الحصول على هذه السلع بتكاليف أقل نتيجة لاستيرادها من دول تتمتع بالميزة النسبية في الإنتاج بسبب وفرة الحجم الاقتصادي .

2/ الاستغلال الأمثل للموارد : فبدلاً من أن تقوم الدولة بإنتاج كل من حاجتها و هذا ما يؤدي إلى هدر الموارد الطبيعية و المكتسبة التي تملكها ، فإنها بدلاً من ذلك تخصص في إنتاج السلع التي تتمتع في إنتاجها بميزة نسبية بالمقارنة مع الدول الأخرى و تستورد السلع التي تتمتع الدول الأخرى بميزة نسبية في إنتاجها ، و هذا ما يؤدي إلى استغلال أفضل لموارد الدولتين.

تكمّن أهمية التجارة الدولية في أنها تعمل على زيادة رفاهية البلد من خلال توسيع قاعدة الخيارات فيما يخص مجالات الاستهلاك و الاستثمار .

كما أن التجارة الدولية تعتبر مؤشراً أساسياً على قدرة الدولة الإنتاجية و التنافسية في السوق الدولي ، و ذلك لارتباط هذا المؤشر بالإمكانيات الإنتاجية المتاحة ، و قدرة الدولة على التصدير و مستويات الدخل فيها ، و قدرتها على الاستيراد ، و انعكاس ذلك على الميزان التجاري .

تمكّن التجارة الدولية الدول النامية التي تعيش في ظل انخفاض الإنتاجية و الاستثمارات ، الخروج من دائرة الفقر و ذلك عن طريق تشجيع الصادرات و ما ينتج عن ذلك من مكاسب جديدة في صورة دخول رؤوس أموال أجنبية تؤدي إلى زيادة الاستثمارات و النهوض بالتالي بالتنمية الاقتصادية .

تعتبر التجارة الدولية من القطاعات الحيوية في أي مجتمع من المجتمعات سواء كان ذلك المجتمع متقدماً أو نامياً¹.

المطلب الثالث : أسباب قيام التجارة الدولية

ترجع أسباب قيام التجارة الدولية إلى جذور المشكلة الاقتصادية أو ما يسمى بمشكلة الندرة النسبية ، حيث أن دولة ما لا تستطيع أن تكتفي ذاتياً بصورة شاملة و لمدة طويلة ، من خلال أنها لا تستطيع أن تنتج كل ما

¹ كاظم عبادي الجاسم، مرجع سابق ، ص ص .. 34 ، 35.

تحتاجه و ذلك لأن الظروف البيئية و الجغرافية و الاقتصادية لا تمكنها من ذلك ، و من هنا تظهر أهمية مبدأ التخصص في إنتاج السلع التي تؤهلها ظروفها الاقتصادية لإنتاجها ثم تبادلها بمنتجات دول أخرى لا تستطيع إنتاجها أو تستطيع ولكن بتكلفة مرتفعة مما يجعل الاستيراد مفضلاً ، و من هنا تظهر أهمية التخصص و تقسيم العمل بين الدول ، و المنطق الذي تقوم عليه التجارة الدولية لا يختلف عن ذلك الذي تقوم عليه التجارة الداخلية فكلاهما نتيجة طبيعية لقيام التخصص و تقسيم العمل الذي يؤدي بالضرورة إلى قيام التبادل¹.

المبحث الثاني : مكونات أراضي الإمداد البحري

تتكون أراضي الإمداد البحري من ثلاث مكونات رئيسية و التي تتمثل في كل من :
الموانئ ، وسائل النقل البحري ، الخدمات الملاحية التي تحتاجها البضائع و السفن .

المطلب الأول : الموانئ

تعود الأصول التاريخية لمعنى الميناء (Port) إلى مصطلح اللاتيني (Porta) ، و تعني مدخل أو بوابة (Gateway) ، و هي نافذة تطل على عالمها الخارجي ، تعرف بأنها المنطقة الجغرافية التي تقدم كافة أنماط الخدمات إلى السفن و بشكل منسق².

حسب (Marcadon ,1989) هي نقطة نقل بطبيعتها بين الأرض و البحر، و تهدف موانئ عليهم أن يكونوا أراضي الإمداد الإقليمية الدولية لخدمة الدول المجاورة في منطقة أكثر أو أقل حجم على قطاع النقل البري في الميناء³ ، فالموانئ تجعل السفن المتاحة و وسائل النقل البري وسيلة لتسهيل مرور البضائع في أفضل الظروف⁴.

و من المهم أن نفرق بين الميناء Port و المرفأ Harbour ، حيث يقصد بالمرفأ المسطح البحري العميق بالدرجة التي تؤهله لاستقبال السفن ، و تتسم مياه المرفأ بالهدوء الذي يكفل دخول السفن و مغادرتها في أمان تام ، بالإضافة إلى تجنبها احتمالات الارتطام المتكرر بجدار الرصيف الذي ترسو عليه أثناء تواجدها في الميناء .

و مفهوم الميناء أشمل حيث يتألف من النطاق الذي يحتضن المرفأ و يضم كل مستلزمات عمليات الشحن و التفريغ من أرصفة و روافع و مستودعات و مخازن و خطوط حديدية و مباني الإدارة و التشغيل و المتابعة

¹ يوسف مسعداوي ، مرجع سابق ، ص ص 14-16.

² هشام صلاح محسن ، الموانئ العراقية و دورها في حركة النقل البحري (ميناء أم قصر الواقع و الآفاق المستقبلية) ، دراسة حالة ، الجامعة المستنصرية (كلية التربية) .

³ Gabriel Wackermann , *La logistique mondiale , Transport et communication* , (Paris : Dunod , 2005) , p. 344.

⁴ CHAOUKI BOURI ,OP Cit p. 23.

إلى غير ذلك من متطلبات الإدارة و الخدمات البحرية المرتبطة بالميناء , و معنى ذلك أن أي ميناء في العالم لابد أن يضم مرفأ سواء كان طبيعياً أو اصطناعياً , و في المقابل ليس من الضروري أن يستغل كل نطاق بحري يصلح كمرفأ بتشبيد الميناء حوله , و بتعبير آخر يمكن أن توجد مرافئ طبيعية في العالم بدون موانئ , في حين لا يوجد ميناء في العالم بدون مرفأ .

الفرع الأول : وظائف الموانئ

يمكن تلخيص وظائف الموانئ فيما يلي :

- شحن و تفريغ البضائع بمختلف أنواعها ؛
- استقبال الركاب و ترحيلهم ؛
- تموين السفن و تزويدها بحاجتها من الوقود و المواد الغذائية و غيرها من الخدمات التي تحتاج إليها ؛
- إصلاح السفن و صيانتها (الأرصفة الجافة أو الأحواض الجافة) و خزنها أحيانا .

الفرع الثاني : أنماط الموانئ

تعدد المعايير التي يعتمد عليها في تصنيف الموانئ و التي تشمل الموقع الجغرافي, الأهمية , حجم التشغيل , الوظيفة , و سيتم التركيز على المعيار الأخير و هو الوظيفة لدوره الكبير في تحديد خصائص الميناء و مواصفاته العامة التي تعكس حجمه و دوره و أهميته .

1/ الموانئ التجارية :

هي الموانئ التي تخدم النقل البحري التجاري سواء كان محلي أو دولي , مما يعني أن لمثل هذه الموانئ وظيفتين إحداها محلية و أخرى دولية , و تتمثل الوظيفة المحلية في دور الميناء في استقبال الخامات و المنتجات المرسله من أحد أقاليم الدولة إلى منطقة الميناء أو المناطق القريبة منها , أما الوظيفة الدولية للميناء التجاري في كونه محطة نهاية لتفريغ الوارد إلى الدولة من السلع و المنتجات المختلفة الواردة من الأسواق العالمية و توزيعها على الأقاليم المستهدفة , و أيضا محطة بداية لشحن سلع و منتجات تلك الأقاليم المستهدفة تمهيدا لنقلها إلى الأسواق الدولية , و من الطبيعي أن يتوافر في الميناء التجاري التجهيزات و المعدات التي تكفل أداء وظيفته التجارية بكفاءة عالية نذكر منها المعدات الخاصة بالشحن والتفريغ و المستودعات و المخازن المختلفة , و الأرصفة متعددة المواصفات و الخصائص حسب نوع السلعة التي تشحن منها أو تفرغ عليها , و من هذه الأرصفة نذكر ما يلي :

- أرصفة المواد و السلع التقليدية سواء كانت غذائية أو صناعية أو وسيطة؛
- أرصفة محاصيل الزراعية كالحبوب و غيرها ؛

- أرصفة الخامات و الرواسب المعدنية و خاصة الفحم ؛
- أرصفة المواد الخطرة ؛
- أرصفة الأخشاب ؛
- أرصفة الركاب .

و تتوقف كفاءة لأرصفة الموانئ التجارية على عدة عوامل يأتي في مقدمتها نوع البضائع المتداولة و طبيعتها , أطوال الأرصفة و مستوى تجهيزها ميكانيكيا , طبيعة السفن العاملة , عدد ساعات العمل و التشغيل على الأرصفة يوميا و على مدار الساعة .

2/ الموانئ الحربية :

تشكل هذه الموانئ قواعد ثابتة للأساطيل البحرية تتميز باتساع مرافئها و تعددها , بالإضافة إلى مناعة مواقعها الجغرافية و تتميز مواضعها بسمات خاصة تكفل لها الحماية الكاملة , إلى جانب انعزال بعضها بعيدا عن نطاقات الموانئ التجارية .

و تزود الموانئ الحربية عادة بتجهيزات خاصة تتعلق بإصلاح السفن و صيانتها و الكشف عليها كالأرصفة و الأحواض الجافة , كما يزود بعضها بترسانات خاصة ببناء السفن و الوحدات البحرية الحربية مختلفة الخصائص , كما تتسم الموانئ الحربية بتباين أهميتها و دورها العسكري و بالتالي عدم ثبات دورها العسكري حيث يتغير في الأغلب الأعم تبعا لكل من طبيعة الإستراتيجية العسكرية للدول , و التطورات السياسية والأحداث العالمية .

3/ موانئ البترول :

يتواجد هذا النمط من الموانئ في مناطق إنتاج البترول أو القرب منها حيث تتصل أرصفة الشحن في هذه الحالة بحقول الإنتاج عن طريق شبكة من الأنابيب مما يعني أن هذه الموانئ مخصصة لنقل البترول و مشتقاته , لذلك تزود بخزانات تتباين أحجامها و أشكالها تبعا لنوع المخزون , بالإضافة إلى أرصفة خاصة لتحميل البترول , و إذا كانت مياه المراسي غير عميقة بالدرجة التي تمكنها من استقبال ناقلات البترول العملاقة تشيد مراسي خاصة أو جزر صناعية في المياه العميقة يصلها البترول و مشتقاته من الخزانات المقامة على الشاطئ عن طريق خطوط أنابيب تمتد تحت سطح مياه البحر .

و من الطبيعي أن تزود مثل هذه الموانئ بتجهيزات خاصة لالتقاء خطر أو لتجنب خطر انتشار الحرائق , و يرتبط حجم تشغيل موانئ البترول بكمية إنتاج الحقول التي تخدمها و طاقة معامل التكرير الموجودة بها , و من أشهر هذه الموانئ و أكبرها في العالم رأس تنورة , رأس الخافجي , الظلوف في السعودية , الأحمدية , عبد الله في الكويت , جبل الظنة في الإمارات العربية , الفاو في العراق , الفحل في سلطنة عمان , عبدان ,

خرج في إيران , مراسي الحريقة و البريقة و الزيتينية و رأس لانوف في ليبيا , سكيكة , بجاية في الجزائر , السويس, سيدي كرير في مصر , ترينداد , و بورت هاركوت في نيجيريا , بالإضافة إلى موانئ البترول العديدة في كل من فنزويلا و إندونيسيا .

4/ الموانئ الوسيطة :

نوع من الموانئ التجارية حيث تقوم بدور الوساطة التجارية بين عدد من الدول إذ تقوم بعمليات الاستيراد و بعد التخليص على البضائع المستوردة جمركيا تقوم ببيعها لدول أخرى , لذا تعرف هذه الموانئ أيضا باسم موانئ التخزين و من أمثلتها نذكر ما يأتي :

- قيام ميناء سنغافورة بدور الوسيط التجاري للدول الآسيوية المجاورة و التي تأتي من إندونيسيا , و اتحاد ماليزيا و تايلاندا في مقدمتها ؛
- قيام ميناء روتردام الهولندي باستيراد العديد من المنتجات و خاصة البترول و مشتقاته ثم يعد تصديرها إلى بعض الأسواق و خاصة الدول الأوروبية القريبة ؛
- قيام ميناء مرسيليا الفرنسي باستيراد بعض السلع و المنتجات المدارية من دول غرب إفريقيا , ثم يعد تصدير هذه السلع و المنتجات إلى أسواق العالم ؛
- قيام ميناء لندن باستيراد الشاي من الهند و سريلانكا و كينيا , ثم يعاد تصديره كسلعة بريطانية إلى أسواق العالم .

5/ موانئ إعادة الشحن (موانئ المرور):

تشبه إلى حد ما النمط السابق و إنما تختلف عنه في أن السلع و المنتجات الواردة لا يدفع عنها رسوم جمركية , كما لا تخضع لنظم تراخيص الاستيراد و التصدير السائدة في الدولة , إذ أن حركة الوارد إلى هذه الموانئ تكون على حساب دولة أو دول أخرى , و يرجع قيام بعض الموانئ بوظيفة إعادة الشحن أو المرور إما إلى موقعها الجغرافي الجيد و استثمار هذا الموقع في القيام بهذه الوظيفة كما هو الحال بالنسبة لموانئ سنغافورة , بيروت , مكاو الواقعة على الخطوط البحرية الرئيسية في العالم , و إما لمواصفاتها الجيدة و أهمها عمق المرفأ التي تمكنها من استقبال السفن ذات الغاطس الكبير و التي لا تستطيع الرسو في الموانئ الصغيرة في الدول المجاورة , لذا تفرغ حمولتها الخاصة بهذه الدول فيها على أن تنتقل إلى هذه الأخيرة عن طريق سفن أصغر حجما تتحرك من موانئ المرور أو إعادة الشحن .

6/ موانئ العبور :

هي موانئ صغيرة الحجم عادة بحكم تخصصها و وظيفتها المحدودة كمحطات العبور الخاصة بوسائل النقل البري بما في ذلك القطارات للمسطحات البحرية التي تفصل بين أجزاء الدولة الواحدة إذا كانت الدولة

عبارة عن مجموعة من الجزر كاليابان , أو بعبارة عبارة عن شبه جزيرة أو جزء منها , بالإضافة إلى مجموعة من الجزر كالدمارك , اليونان , إيطاليا , سنغافورة , أو بين الدول المتجاورة كالمملكة المتحدة و النرويج و فرنسا و بلجيكا و هولندا¹.

المطلب الثاني : وسائل النقل البحري

يمكن تقسيم وسائل النقل البحري إلى ثلاثة عناصر رئيسية و هي كالآتي :

الفرع الأول : السفينة Ship

تمثل السفينة الوحدة الاقتصادية الأساسية في خدمة النقل البحري , و ذلك إذا ما قيست بكمية البضائع المنقولة دفعة واحدة , حيث لا تستطيع أي وسيلة نقل أخرى نقل هذا الكم من البضائع في المرة الواحدة , و هو ما يطلق عليه باقتصاديات الحجم , و يمكن تحديد أنواع السفن التجارية على النحو التالي :

1/ سفن البضائع الخطية Liners

هي تلك السفن التي تقوم بالخدمة طبقا لبرنامج محدد المواعيد بين مجموعة من الموانئ بتردد ثابت و بجدول معلنة , و هذه الوظيفة لا تعتمد على توافر الحجم أو السرعة و إنما تقوم سفينة البضائع الخطية بتوفير خدمات خطية لنقل البضائع لجميع الشاحنين الذين يحتاجون إليها , و تتبع سفن البضائع الخطية في توزيع البضائع بطرق مخططة بصرف النظر إذا كانت مشحونة بالكامل أم غير مشحونة , بل إن أساس تشغيل سفن البضائع الخطية هو الخدمة المنتظمة , طبقا لبرنامج محدد المواعيد , و هو السمة المميزة لهذا القطاع , و يعتبر في غاية الأهمية بالنسبة لمالك السفينة , أن يبذل كل ما في جهده لكي تبحر / تصل السفينة في الموعد المحدد لها , و إلا فسوف تتدهور مكانته في سوق بسرعة كما أنه سوف يفقد سمعته فيه . و يتطلب تشغيل سفن البضائع الخطية وجود أسطول ذي حجم مناسب , يكون كبير نسبيا من المؤسسات البرية لذلك يغلب على شركات الملاحة الخطية أن تكون مؤسسات تجارية كبيرة .

2/ سفن البضائع الجواله Tramp Vessel

تقوم هذه السفن بالإبحار في جميع أنحاء العالم جميعها بحثا عن شحنة من بضائع الصب في المقام الأول , لذلك لا تعمل تلك النوعية من السفن طبقا لبرنامج محدد المواعيد للإبحار , و إنما تبحر أينما تتواجد البضاعة , و تشمل البضائع الصب , الفحم , الأخشاب , الحبوب , السكر , خام المعادن , الأسمدة ... إلخ , و تقوم بنقلها بكامل حمولة السفينة , و تتسم شركات سفن البضائع الجواله بأنها أصغر حجما بالمقارنة بشركات الملاحة الخطية , و تتطلب طبيعة عملها معرفة أكيدة بأحوال الأسواق, و تعتبر سفينة البضائع الجواله نوعا

¹ محمد خميس الزوكة , جغرافية التجارة الدولية , دار المعرفة الجامعية , الاسكندرية , 2004 , ص ص .. 89 - 97.

غير متخصص من السفن ، بها 2 إلى 6 عنابر ذات فتحة واحدة متسعة ليس لها أي عوائق ، و السفينة مصممة في المقام الأول بغرض نقل البضائع الصب ، و تعتبر السفينة طراز SD-14 مثالا لسفينة البضائع الجواله الحديثة ، و يتكون عدد أفراد طاقمها 30 فردا ، سرعتها 15 عقدة ، و يمكن تستيف البضائع في الأسطح البينية ، و حمولتها الإجمالية المسجلة هي 9100 طن ، و الحمولة الصافية المسجلة هي 6100 طن و متوسط الغاطس و هي محملة 8.84 مترا ، طول السفينة 140 مترا و عرضها 21 مترا ، و توجد أماكن الإعاشة بالخلف ، السفينة مزودة بخمسة عنابر للشحن ، و تتواجد معدات المناولة على عنابر السفينة ، و يتميز هذا الطراز من السفن بأنه متعدد الاستعمال إلى حد كبير، سواء أكان من حيث التسهيل أو في قدرته على نقل البضائع الصب التقليدية التي تتعامل فيها سفن البضائع الجواله مثل الحبوب ، الأخشاب ، خام المعادن ، الفحم ... الخ .¹

3/ السفن الصناعية :

و هي عبارة عن سفن تتم فوقها عمليات صناعية محددة مثال ذلك سفن الصيد الآلية الكبيرة التي يوجد عليها مصانع متكاملة لتجهيز الأسماك و تعليبها ، و السفن الخاصة بصيد الحيتان و التي يتم على ظهرها استخراج العديد من المنتجات التي يأتي في مقدمتها زيت الحوت ، بالإضافة إلى بعض السفن التي يتم على ظهرها بعض عمليات تكرير البترول .

4/ السفن الساحلية :

و هي عبارة عن سفن يستغل معظمها في نقل السلع ثقيلة الوزن ، كبيرة الحجم كالخامات و الرواسب المعدنية و خاصة الفحم من مركز إلى آخر على طول خط الساحل ، و قد أسهم في نشاط حركة السفن الساحلية في العديد من دول العالم كاليابان و بريطانيا و النرويج و الولايات المتحدة الأمريكية و أستراليا و نيوزيلندا و شيلي انخفاض تكلفة النقل البحري بالقياس إلى تكلفة النقل البري .

5/ سفن الخدمات :

و هي عبارة عن السفن التي تؤدي خدمات متعددة تسهل من العملية الملاحية في مناطق الموانئ مثال ذلك الأونلش العائمة ، القاطرات البحرية ، سفن الإمداد ، الأحواض العائمة ، الكراكات المستخدمة في توسيع و تطهير الممرات البحرية المؤدية إلى الموانئ ، سفن الأبحاث ، بالإضافة إلى سفن الرافعات الثقيلة و سفن تحطيم الجليد .

¹ شريف ماهر ، التجارة البحرية ، مكتبة الحرية للنشر و التوزيع ، القاهرة ، 2009 ، ص ص .. 61 - 64.

6/ ناقلات البترول :

و هي أحدث أنماط السفن العاملة في البحار و أكثرها أهمية في عالمنا المعاصر و أبعدا تأثير في الحضارة الصناعية , و من أعظمها إسهما في التجارة الدولية و أكبرها حجما مما خفض إلى حد كبير من تكلفة نقل البترول¹.

الفرع الثاني : الميناء Port

كما هو معروف أن 71% من العالم مياه , و كذلك فمعظم دول العالم تطل على بحار و محيطات , و هو ما اعتمدت عليه خدمة النقل البحري في تغير الخدمة من الباب إلى الباب From door to door , و للحدوث عن تلك الجزئية فلا أحد يستطيع أن ينكر أهمية البوابة الرئيسية لعمليات الاستيراد و التصدير أو الشحن و التفريغ , و هي الميناء الذي تم الإشارة إليه في المطلب الأول .

و نود أن نشير هنا إلى أهمية تطوير الموانئ لتواكب التطور المستمر في صناعة السفن حتى لا يحدث تكس في الموانئ , و بالتالي يفقد النقل البحري عامة , و الخطوط المنتظمة خاصة دورها في نقل البضائع في جداولها المعلنة و خدماتها المنتظمة و لذلك لابد من القائمين على الموانئ أن ينتبهوا إلى تلك التطورات , و العمل على إدخال كل ما هو جديد إلى الموانئ الخاصة بهم , حتى تستطيع أي سفينة مهما كان حجمها أو غاطسها أو نوعها من دخول الميناء بأمان و سلام , و أداء مهمتها في وقتها المحدد , حتى عودتها إلى المياه الدولية مرة أخرى , و هذا ما لوحظ عند ظهور سفينة الحاويات , حيث تسابقت موانئ العالم إلى بناء محطات خاصة بالحاويات لمواكبة التطور في صناعة النقل البحري عامة , و الخطوط المنتظمة خاصة , و تحول إلى موانئ محورية و جذب السفن العملاقة بشتى الطرق².

الفرع الثالث : الطريق

تعد من العوامل المؤثرة في النقل البحري و التي تسهم في تحديد مسارات الخطوط الملاحية العالمية , و يكمن تأثيرها فيما يلي :

تكلفة الوقود و إمكانية الحصول عليه : يحدد هذا العامل الطريق البحري الذي تسلكه السفينة حيث يفضل اتباع الطريق الذي تتعدد عليه مراكز التزود بالوقود كطريق البحر المتوسط / قناة السويس / البحر الأحمر , مما يعني انخفاض تكلفة هذا العنصر , بالإضافة إلى توفير فراغات واسعة في السفينة يمكن استغلالها في النقل مما يحقق إيرادات إضافية .

¹ محمد خميس الزوكة , مرجع سابق , ص ص .. 88 , 89 .

² شريف ماهر , مرجع سابق , ص 64 .

حجم الحمولة :

يعد من أهم العوامل التي تحدد مسار الخط البحري إن لم يكن أهمها على الإطلاق حيث تفضل السفن إتباع الخطوط التي تقع عليها موانئ كبيرة تتميز أقاليمها بالكثافة السكانية و بالتنوع الاقتصادي مما يعني ضخامة حجم الحمولة المنقولة خلال رحلتي الذهاب و العودة , بالإضافة إلى تركيز عمليتي الشحن و التفريغ في عدد محدود من الموانئ الكبيرة بدلا من تعددها في عدد أكبر من الموانئ الصغيرة , و تكون المحصلة النهائية لذلك انخفاض تكلفة النقل البحري بشكل كبير , و بالتالي كثافة حجم الحركة على مثل هذه الخطوط البحرية , لذلك تفضل الشركات الملاحية العاملة بين قارتي أوروبا و آسيا على سبيل المثال إتباع طريق البحر المتوسط بدلا من طريق غرب إفريقيا و الدوران حول رأس الرجاء الصالح , و لنفس السبب تسلك معظم السفن العاملة بين أوروبا و سواحل غرب أمريكا الجنوبية الطريق البحري الممتد على طول السواحل الشرقية للقارة الأخيرة ثم عبور مضيق ماجلان إذ تتعدد الموانئ الكبيرة (كاراكاس , جورج تاون , رسييف , سلفادور , ريودي جانيرو , منتفديو , بيونس إيرس) . و تتنوع الأقاليم ذات النقل السكاني و الأهمية الاقتصادية (أقاليم الأورينوكو , الجيانات , مصب الأمازون , ساوباولو , ميناس جراس , البمباس , بتاجونيا) بدلا من إتباع طريق بنما فرغم قصره الذي يقلل من الوقود الذي تستهلكه السفينة العاملة عليه إلا أن ضآلة أهميته الاقتصادية و السكانية , و عدم تعدد الموانئ كبيرة الحجم عليه كلها عوامل تقلل من حجم الحمولات التي يمكن أن تنقلها السفن .

و تتبع معظم السفن التجارية العاملة على الخطوط البحرية طرقا منتظمة باستثناء السفن الجواله , و نظرا لأن الطريق الدائرية تعد أقصر الطرق فإن الخطوط البحرية الممتدة بين أي مينائين في العالم تميل إلى إتباع خط المقوس يشكل جزءا من دائرة عظمى مما يعني قصر المسافة إلا إذا كان الخط المقوس يتهدده بعض الأخطار كما هو الحال بالنسبة للطريق البحري الذي يخترق النطاق الشمالي من المحيط الأطلسي و الذي يتعرض لأخطار الجبال الجليدية التي تحركها التيارات البحرية صوب الجنوب بدءا من فصل الربيع و حتى نهاية فصل الصيف تقريبا , لذلك ينحرف مسار الطريق البحري الذي يربط بين أوروبا و أمريكا الشمالية صوب الجنوب لتجنب خطر الجبال الجليدية مما يعني تزايد أطوالها خلال هذه الفترة من السنة .

و من الطبيعي أن ترتبط كثافة حركة الملاحة على الخطوط البحرية بحجم الحمولة المتوقع نقلها من البضائع و الركاب و البريد على حد سواء و التي ترتبط في توزيعها الجغرافي بتوزيع الأقاليم ذات الكثافات السكانية العالمية و الثراء و التنوع في مجالات الإنتاج الاقتصادي المختلفة , لذلك تنصدر الخطوط العابرة للمحيط الأطلسي الشمالي عن باقي الخطوط البحرية في العالم من حيث الكثافة و الأهمية و الحجم , و من البديهي

أن يتوافر في الموانئ البحرية الكبيرة التي تشكل محطات بداية و نهاية للخطوط البحرية الرئيسية كل الإنشاءات و التجهيزات التي تكفل لها أداء وظائفها على أكمل وجه من تداول للبضائع و الركاب إلى توفير الخدمات الأساسية (الوقود , المياه , المواد الغذائية) , بالإضافة إلى عمليات التخزين و التخليص الجمركي و خدمات إصلاح السفن و تجهيزها للعمل على أكفأ صورة , و تفضل السفن عادة إتباع طرق ملاحية طويلة نسبيا في مقابل التعامل مع موانئ ذات تجهيزات جيدة تكفل لها السرعة في عمليات الشحن و التفريغ¹.

الفرع الرابع : البضائع Cargo

يمكن القول بصفة عامة إن الطلب على النقل هو طلب مشتق من الطلب على البضائع , و عليه فإنه يمكن القول بأن هناك علاقة طردية مباشرة بين النقل البحري و حركة التجارة الدولية , فكلما انتعشت حركة التجارة الدولية , كلما انتعشت معها حركة النقل البحري و العكس بالعكس , و ذلك نظرا لأن نحو 80% من حركة التجارة الدولية تنتقل عبر البحار و المحيطات كما ذكرنا سابقا².

المطلب الثالث : الخدمات الملاحية التي تحتاجها السفن و البضائع

الخدمات الملاحية التي تؤدي للسفن و البضائع من الأنشطة الأساسية المهمة و الضرورية في تحقيق أفضل اقتصاديات لنشاط النقل البحري في خدمة التجارة الخارجية للدولة بصفة عامة و من هذا الواقع فإنه من المناسب , و المهم أن نعطي هذه الخدمات نظرة تتلائم مع آثارها الاقتصادية.

الفرع الأول : نشاط الشحن و التفريغ

و يعتبر هذا النشاط من أهم النشاطات في مجال الخدمات السفن و البضائع بالموانئ حيث أنه المختص بشحن و تفريغ البضائع و كلما ارتفعت معدلات الشحن و التفريغ كلما انخفضت مدد بقاء السفن بالميناء و هذا عامل مهم حيث ينعكس أثره على تحديد مستويات النوالين و زيادة الطاقة الاستيعابية للموانئ علاوة على أثره على اقتصاديات تشغيل السفن , كما أن هذا النشاط مسؤول عن سلامة البضائع أثناء الشحن و التفريغ و النقل لمخازن الإيداع , و كلما انخفضت مخاطر تلف البضائع المتداولة بالميناء كلما انخفضت قيمة التأمين عليها , و تهتم شركات التأمين العالمية و المحلية بمتابعة ما يصيب البضائع المشحونة أو المفروغة به .

الفرع الثاني : نشاط التخزين

يعتبر نشاط التخزين الجمركي أحد النشاطات الأساسية في خدمة البضائع الصادرة و الواردة من خلال الموانئ المختلفة , و ترجع أهميته إلى ضرورة تخزين البضائع الواردة لحين إتمام أصحابها لكافة الإجراءات اللازمة للإفراج عنها جمركيا , و ما يتطلبه ذلك من إجراءات تتعلق بالتصريح بدخولها من السلطات

¹ محمد خميس الزوكة , مرجع سابق , ص 97.

² شريف ماهر , مرجع سابق , ص 65.

المختلفة وفق للإجراءات القانونية المتبعة , مع توفير الوقت لأصحاب الشأن في تجهيز رسائلهم لنقل هذه البضائع من الموانئ , مع مراعاة عدم تكديس الأرصفة بالبضائع و التي يمكن أن تؤثر على حركة الشحن و التفريغ .

الفرع الثالث : نشاط تموين السفن

يعتبر نشاط تموين السفن بالموانئ أحد النشاطات المهمة حيث أنها توفر للسفن احتياجاتها من المعدات المتخصصة لاستخدامات السفن بالنسبة لاحتياجات السطح و الماكينات و يدخل في إطار ذلك تموينها بالأغذية... إلخ , و تعتمد تجارة تموين السفن على توفير بضائع مستوردة برسم تموين السفن و هي تشمل احتياجات السفن من نوعيات البضائع التي تقبل على استخداماتها السفن سواء من حيث النوعية أو منتجات الشركات العالمية ذات السمعة في مجال النقل البحري و كذلك تموينات السفن من المنتجات المحلية سواء في ذلك الأغذية و كذا المنتجات المحلية التي اكتسبت سمعة لدى ملاك السفن .

الفرع الرابع : نشاط إصلاح السفن

من النشاطات اللازمة و التي تحتاجها الموانئ توفر شركات متخصصة في عمليات إصلاح السفن , حيث أن الكثير من السفن قد تتعطل لأي سبب من الأسباب بالموانئ و يتطلب إجراء الإصلاحات اللازمة لها , كما و أن الكثير من السفن تخطط لإجراء بعض الإصلاحات اللازمة و الصيانة الدورية لها أثناء توقفها في الموانئ لإجراء عمليات الشحن و التفريغ و توفير الوقت و التكلفة إذا ما توجهت إلى أماكن مخصصة للإصلاح فقط .

الفرع الخامس : نشاط الوكالات الملاحية

إن هذا النشاط يتمثل في القيام بأعمال الوكالة الملاحية للسفن الأجنبية بالموانئ و يقوم هذا النشاط على تمكين السفينة الأجنبية من الدخول الموانئ و تكليف الجهات التي تقوم على خدمة السفينة أو بضائعها , أو إصلاحها أو تمويلها بالقيام بهذه العمليات , و تقوم هي على الجانب الآخر بسداد مستحقات هذه الجهات خصما من حسابات السفن لديها و تغذى حسابات السفن من أموال نوالين تلك السفن و سداد ما عليها من التزامات بالداخل و تحويل فوائضها إلى الخارج بالنقد الأجنبي¹.

المبحث الثالث : مساهمة أراضيات الإمداد البحري في ترقية التبادلات التجارية الدولية

تساهم أراضيات الإمداد البحري في ترقية التبادلات التجارية الدولية عن طريق مساهمة كل مكون من مكوناتها الثلاثة الرئيسية .

¹ مركز الدراسات و البحوث بغرفة الشرقية , تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية , 2009, ص ص 5 - 7.

المطلب الأول : مساهمة الموانئ في ترقية التبادلات التجارية الدولية

تتصل الموانئ بداخلية البلاد بطرق برية و سكك حديدية و قنوات ملاحية تعمل كلها على نقل البضائع من الميناء إلى الداخل أو من داخلية البلاد إلى الميناء بغرض التصدير , و الموانئ البحرية تعتبر ذات أهمية قصوى لاقتصاد أي دولة , لأنه يتم من خلالها تدفق التجارة الدولية في شكل صادرات و واردات سلعية مما يعكس أهميتها بالنسبة للميزان التجاري و ميزان المدفوعات .

فالموانئ البحرية لها دور بارز في خدمة التجارة الدولية منذ القدم , و في الوقت الحديث و على مستوى العالم و التطورات الفنية التي حدثت على الموانئ البحرية , كانت ضرورية حتى تتكيف هذه الموانئ لاستقبال السفن الحديثة , بمعنى آخر كانت الاستثمارات التي وجهت لعملية تحديث الموانئ , نتيجة للتطورات التي حدثت في مجال النقل بالسفن و ليس العكس , أن هذه الموانئ لا تشكل في حد ذاتها حافزا لاستحداث وسائل نقل بحري (سفن) جديدة , لكنها عملت على إنجاح النظم الجديدة في مجال النقل البحري عن طريق تطويرها لنفسها لتتلاءم مع هذه الأنماط الجديدة من السفن¹.

و ثمة ارتباط وثيق بين الموانئ البحرية و بين التنمية الاقتصادية للدولة , و الواقع أن هذا القول ينبغي تحديده من زاويتين :

- 1/ أن الموانئ بالطبع ليست المحدد الوحيد للتنمية الاقتصادية إلا أنها عامل هام و حاسم ؛
 - 2/ أن الموانئ البحرية و لو أنها تؤثر على التنمية الاقتصادية , إلا أنها في ذات الوقت تتأثر بها , أي أن هناك علاقة تبادلية بين الاثنين , و يمكن القول عموما بوجود قوة دافعة في أي نظام نقل , و هذا يعني أن هيكل التنمية الاقتصادية و الإسراع في تحقيق معدلاتها تعتمد على كفاءة نظام النقل البحري و الموانئ .
- و بناء على اعتبار النقل قوة دافعة , يمكن أن نستنتج أن نقص تسهيلات النقل من سفن و موانئ تشكل عائقا رئيسيا أمام التنمية الاقتصادية , و التقدم الاجتماعي , و هذه النتيجة العامة التي تصف دور النقل بشكل عام², فإنها تصف بالتأكيد دور الموانئ البحرية بشكل خاص , حيث تعتبر مراكز لشحن و تفريغ البضائع موضوع التبادل التجاري الدولي .

¹ هارون أحمد عثمان , الاقتصاد البحري , منشأة المعارف للنشر , الاسكندرية , 1984, ص ص .. 22 - 24.

² هارون أحمد عثمان , مرجع سابق , ص ص .. 22 - 24.

و الواقع من الناحية العلمية , أن التحدي في مجال النقل البحري , و الذي تتأثر به الموانئ البحرية , إنما ينبع أساسا من الحقائق التالية :

1/ زيادة حجم التجارة الدولية المنقولة بحرا ؛

2/ زيادة أحجام السفن ؛

3/ استحداث أنماط سفن جديدة في أنظمة النقل البحري ؛

4/ استحداث أنواع جديدة من التجارة الخاصة ؛

5/ الاحتياجات المتغيرة , و يقصد بها تقليل الزمن المستخدم في عملية النقل البحري , عن طريق زيادة السرعة في العمليات التي تتم في الميناء ؛

6/ تأثير التغيرات التكنولوجية .

و فيما يتعلق بزيادة حجم التجارة الدولية المنقولة بحرا , فإنها قد تضاعفت تقريبا على مستوى العالم , و على هذا فثمة ضرورة تقع على الموانئ لتتجاوب مع هذا الاتجاه مستقبلا .

أما فيما يختص بزيادة أحجام السفن , فإنها تستتبع بالضرورة أن تعمل الموانئ البحرية على تعميق مجاريها الملاحية حتى تتمكن من استقبال هذه السفن العملاقة , أو تقوم بتوفير عدد من السفن الصغيرة الحمولة , لتقوم بنقل حمولة السفن الكبيرة التي تتراكم (ترسو) في هذه الحال خارج الميناء .

و إذا ما حللنا استحداث أنماط (السفن) جديدة في أنظمة النقل البحري , نجد أنها نبعت أساسا في الاقتصاديات المتقدمة لتقليل الوقت المستخدم في الشحن و التفريغ , و زيادة سرعة دوران السفينة , وذلك باستحداثها لسفن الحاويات , وكذلك سفن حملات الصنادل , أما بالنسبة للتحدي الذي تواجهه موانئ العالم على وجه العموم , و هو استحداث أنواع جديدة من التجارة الخاصة نتيجة لازدياد الطلب على الغاز السائل و الكيماويات و السيارات ... الخ , مما يؤدي بالموانئ التي تتعامل مع هذه الأنماط من التجارة إلى ضرورة بناء محطات استقبال خاصة .

و فيما يتعلق بالاحتياجات المتغيرة , فإن ضرورة اختصار الزمن المستغرق في عملية النقل عن طريق الإسراع في عمليات الشحن و التفريغ في الميناء , تبدو أمرا هاما بالنسبة للسفن على وجه العموم , وتتعاظم أهمية هذا الأمر بالنسبة للسفن الحديثة سالفه الذكر نظرا لتكلفتها المرتفعة , مما يفرض على الموانئ التي ترغب في الاستمرار في مجال المنافسة العالمية , أن تستثمر قدرا مناسباً من مواردها في إعداد أرفصتها و معداتها لتتعامل مع هذه الأنواع الحديثة من السفن , و لتحقيق ذلك يتعين أيضا توفير البنية الأساسية المتمثلة في شبكات الطرق و النقل و المواصلات المختلفة في داخلية البلد .

أما التحدي المتعلق بتأثير التغيرات التكنولوجية في مجال النقل البحري فينبغي على الموانئ أن تواكب التطورات الحديثة التي حدثت في مجال النقل البحري , فيما يختص بحجم المنشأة ذاته و النظم الإدارية المعمول بها في الموانئ , بمعنى أنه لا يكفي تعميق المجاري الملاحية , و توفير التسهيلات الفنية , بل يتعين أن يكون ذلك مصاحبا لتغييرات في هيكل و نظام الإدارة داخل الموانئ .

و بالنسبة للدول النامية نجدها تواجه مشاكل اقتصادية و اجتماعية عديدة , يتعين عليها إيجاد حلول لها , بهدف رفع كفاءة اقتصادياتها , و تحسين مستوى معيشة سكانها , و تضيق الفجوة التي تفصلها عن الدول المتقدمة في أوروبا و الولايات المتحدة الأمريكية , و يعتبر وجود وسائل للنقل البحري تعمل بمستوى عالي من الكفاءة من الأولويات الضرورية للتقدم الاقتصادي و التنمية , و لقد اهتمت نظرية التنمية بالإسراع بعملية التصنيع , لما لهذه العملية من آثار كمية و نوعية على النمو الاقتصادي , وفي هذا المجال حدث صدام بين الفكر التنموي و التجارة الدولية التي تصر على ضرورة الخضوع لقوانين الميزة النسبية , و لكن نظرية التنمية أوصت بعملية التصنيع حتى لو انعكس أثرها في المدى القصير إلى فقدان لبعض الدخل , و ذلك من أجل تحقيق تنمية طويلة الأجل , معنى هذا أن الدول النامية و هي تسعى إلى التصنيع ستحتاج إلى معدات رأسمالية و تركيبات أساسية من العالم الخارجي في شكل واردات , وهي أيضا تقوم بتصريف فائض إنتاجها الأول في شكل صادرات إلى الدول الأخرى , و وسيلتها في كلا الحالتين النقل البحري , في شكل سفن و موانئ و يعتبر موضوع تحسين ظروف الموانئ في دول العالم الثالث من المهام العاجلة التي تواجهها هذه البلدان .

أما بالنسبة للدول المتقدمة اقتصاديا , فلم يكن الحال فيها بالأمر الهين , فلقد اتسعت الموانئ و تم تحديثها في تطور تدريجي خلال حقبة طويلة من سنين , مما كون لديها خبرة طويلة و عمالة مدربة و إمكانيات فريدة في الأراضي الخلفية للموانئ تتمثل في توافر إمكانيات التمويل و القوى البشرية .

و لم يتواجد شيء من هذا القبيل لدول العالم الثالث , فلقد اضطرت إلى تحديث التسهيلات البدائية القائمة بموانئها في نمط التجارة الدولية , و لقد نجم عما تحقق من تقدم اقتصادي , و معدلات التنمية الطموحة التي تسعى دول العالم الثالث إلى تحقيقها , زيادة في استيراد معدات التصنيع الثقيلة , و معدات بناء الطرق , و زيادة في استيراد المعدات اللازمة لتحديث الزراعة .

و استلزمت الحقائق السابق ذكرها إحداث تعديلات جوهرية في اتساع الموانئ القائمة , و تحديث وسائل مناولة البضائع , لمقابلة التطور الذي حدث في التبادل التجاري , و لقد تم ذلك جزئيا في ظل ظروف قاسية تتمثل في ضعف الموارد المتاحة , و نقص الخبرة , و في الكفاءات البشرية اللازمة لإحداث مثل هذا التغيير , بالإضافة إلى عدم وجود استقرار سياسي و اجتماعي في بعض الأحيان , و لقد ساهمت برامج المساعدة

الدولية و الثنائية في إحداث هذه التعديلات , فقد قدمت مساعدات عن طريق الأمم المتحدة , و البنك الدولي للإنشاء و التعمير, و صناديق التنمية الأوروبية , و الوكالات المتخصصة في الولايات المتحدة الأمريكية , و الهيئات المعنية بتقديم المساعدات في بريطانيا , فرنسا , ألمانيا , و اليابان... الخ¹.

المطلب الثاني : مساهمة وسائل النقل البحري في ترقية التبادلات التجارية الدولية

يتصل النقل البحري بكافة نواحي الأنشطة الاقتصادية فهو ذات صبغة يغلب عليه الطابع الدولي, و من أبرز وسائله السفن التي تعتبر العصب الرئيسي له والتي تقوم بدورها بنقل معظم التجارة الدولية² , هذه الأخيرة تعتبر

بالنسبة لأي دولة من العوامل المهمة و المحفزة لنموها الاقتصادي , بحيث نمو و ازدهار التبادل التجاري يرتبط إلى حد كبير بتوافر وسائل النقل المناسبة³.

فالتجارة الدولية أصبحت حالياً ضرورة من ضرورات المجتمع لمواجهة متطلبات الشعوب , و لتصرف الفائض من الإنتاج لدى بعض المجتمعات , و نتيجة لذلك فقد لعبت طرق المواصلات و وسائل النقل المختلفة السهلة و السريعة دوراً هاماً في سبيل تحقيق الرفاهية لأقاليم العالم المختلفة , كالدول الاستعمارية و ارتفاع مستوى معيشة سكانها على حساب الدول المغلوبة (المستعمرات) في إفريقيا و آسيا و أمريكا اللاتينية , كما أدى التطور في النقل و وسائله المختلفة إلى تغير النظم و الأوضاع الإستراتيجية و العلاقات الدولية , و بالتالي ظهرت التكتلات الاقتصادية الدولية , و اتسعت الفجوة بين الدول الغنية و الدول الفقيرة , الأمر الذي اقتضى ضرورة نقل السلع من حيث وفرتها و فوائدها في بعض الأقاليم الجغرافية , إلى حيث تشتد الحاجة إليها لندرتها و عجزها في أقاليم أخرى⁴.

فلقد عرف النقل بأنه الأداة التي عن طريقها يمكن توسيع السوق و استغلال الموارد البشرية و المادية , التي لم تستغل سابقاً باتجاه زيادة الإنتاج و تحسين نوعيته , ويساهم في انتقال السلع و اليد العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعاً⁵.

و يعتبر النقل البحري من أقدم أنواع النقل في العالم , حيث ساهم في حركات الاستيطان بالعالم الجديد, و نقل المواد الخام و المنتجات الصناعية من بلد لآخر و من قارة لأخرى , كما ساهم في نمو و ازدهار الحركة التجارية في العالم , و من مزايا النقل البحري أنه يعتبر من أرخص وسائل النقل الأخرى , وذلك

¹ هارون أحمد عثمان , مرجع سابق , ص ص 24 - 28.

² هارون أحمد عثمان , مرجع سابق , ص 17.

³ شريف ماهر , مرجع سابق , ص 3 .

⁴ علي سالم إحميدان الشواورة , جغرافية النقل و تطورها , دار صفاء للنشر و التوزيع , الطبعة الأولى , عمان , 2013, ص 365.

⁵ هاشم محمد صالح , جغرافية النقل , مكتبة المجتمع العربي للنشر و التوزيع , الطبعة الأولى , عمان , 2014 , ص 84 .

يعود لعدة أسباب من أهمها عدم وجود تكلفة لبناء و صيانة الطرق , كما هو الحال في الطرق البرية , وخطوط السكك الحديدية , بغض النظر عن الكميات الهائلة من البضائع التي يتم نقلها عبر البحار و المحيطات بتكاليف نقل رخيصة نسبياً¹.

فالبهار و المحيطات أصبحت طرقاً بحرية للتجارة الدولية , و أصبحت السفن التي تسير بوسائل آلية تجد منافسة من وسائل آلية أخرى تستعمل لنقل البضائع دولياً , فهي تتنافس مع الطائرات (النقل الجوي) المستعملة في نقل التجارة الدولية , و الشاحنات الضخمة و السكك الحديدية (النقل البري) , و تتنافس أيضاً في بعض الأماكن مع الأنابيب المستعملة في نقل السلع السائلة .

و قد بلغت المنافسة بين السفن و الطائرات أقصى مدى لها في عمليات نقل الركاب في مناطق شمال الأطلنطي , حيث تقوم الطائرات بنقل 85% من الركاب الراغبين في السفر, و كذلك فقد قلت نسبة البضائع المنقولة ساحلياً بواسطة السفن بزيادة فعالية الطرق البرية و وسائل النقل البري , و مع هذا يمكننا أن نقول أن النقل البحري مازال هو صاحب اليد الطولية في ميدان التجارة الدولية .

و تعود أهمية وسائل النقل البحري السالفة الذكر إلى قاعدة بالغة الأهمية و هي أن محددات الطلب على السفن المستعملة في النقل البحري , هو مدى اتساع التجارة الدولية بين دول العالم , كذلك حجم الموانئ التجارية و زيادة الطلب على بناء موانئ تجارية جديدة إنما يتوقف على نمو التجارة الدولية بين دول العالم².

كما أن هناك أنواع متنوعة من السفن التي تعبر المسطحات المائية مثل سفن الركاب و سفن البضائع الكبيرة الحجم كناقلات الفحم و الحديد و البترول و الغاز الطبيعي و الحبوب و سفن السياحة و سفن الحاويات و صيد الأسماك و غيرها , فناقلات البترول التي تزيد حمولتها عن نصف مليون طن , تعبر المسطحات المائية³, بحيث تعبأ و تفرغ آلياً , كما تخصص لها مرافئ خاصة في عرض البحر, لتسهيل عملية شحن البترول في الناقلات العملاقة تلك , هذا بالإضافة إلى سفن الحاويات التي تقوم بنقل البضائع داخل الحاويات .

و قد بدأت هذه الوسيلة من وسائل نقل البضائع بالسفن في الولايات المتحدة الأمريكية أولاً بعد الحرب العالمية الثانية , ثم انتشرت منها إلى بقية الدول المتقدمة و النامية معا , و الحاويات هي عبارة عن صناديق

¹ علي سالم إحميدان الشواورة , مرجع سابق , ص 354 .

² كارولين أولين , اقتصاديات النقل البحري , الدار المصرية اللبنانية , الطبعة الثالثة , القاهرة , 1996, ص 14.

³ علي سالم إحميدان الشواورة , مرجع سابق , ص 354 .

معدنية ضخمة تبلغ سعرها في المتوسط 33.3 متر مكعب و يمكنها استيعاب 20 طن , و من مزاياها سهولة تحميل و تفريغ البضائع آليا بواسطتها من السفن الناقلة في الموانئ الرئيسية للتحميل و التفريغ و التوزيع¹. و بالمشاهدة في واقع الحياة أن تكاليف وسائل النقل كان لها تأثير كبير على حجم و نوع التجارة العالمية المنقولة بحرا و يبدو هذا جليا في الدول التي حدث فيها تقدم تكنولوجي وتحديث وسائل النقل البحري منها السفن و الموانئ , و هذا ما أدى على تخفيض سعر النقل البحري الذي يعرف بالنولون البحري الخاص بالبضائع المنقولة , مما انعكس بدوره في التوسع الملحوظ في حجم التجارة الدولية .

و لقد أوضحت دراسة قام بها Becherman دور تكاليف النقل في تفسير بعض الأمور الخاصة بالتجارة الدولية , و ذلك لإبراز عامل المسافة في تحديد نمط التبادل التجاري بين الدول الأوروبية وبعضها البعض , و قد أعد مصفوفات للتجارة من صادرات و واردات , و وصل إلى النتائج التالية :

1/ هناك ميل قوي من جانب الدول على تركيز تجارتها مع قليل من الدول المجاورة لها , بدلا من نشرها على نطاق واسع ؛

2/ تؤثر تكلفة النقل في توزيع الصادرات , و في توزيع الواردات .

و قد استخدم في تلك الدراسة معامل الارتباط Spearman لاختيار قوة الارتباط , وقد نتج أيضا عنها أن هناك ميلا كبيرا من جانب الدول الأقل تقدما في أوروبا على تركيز تجارتها, إذا ما قورنت بالدول الأكثر تقدما و أن مثل هذا التركيز يتم بصفة رئيسية مع الدول المجاورة .

و في هذا النطاق يلاحظ أن دول العالم الثالث تميل إلى تركيز تجارتها الدولية السلعية مع عدد من الدول المتقدمة اقتصاديا و الواقع أن هذه الدول النامية ارتبطت بالاقتصاديات المتقدمة عن طريق خدمات النقل البحري التي يقدمها الناقلون التقليديون الذين ينتمون لهذه الدول المتقدمة².

و يضاف إلى ما سبق ذكره , أن نقص وسائل النقل البحري بين الدول النامية و بعضها البعض , خلق حاجزا مطلقا من المسافة فيما بينها , فهي لازالت تعتمد أساسا على خدمات النقل بالسفن النظامية , و تقوم المؤشرات الملاحية أساسا عن طريق سفن الخطوط الملاحية الأعضاء فيها بربط دولة نامية أو أكثر بالاقتصاديات المتقدمة , بجانب هذا فإن خدمات الخطوط النظامية بين الدول النامية ليست ناقصة فقط , و لكن تكلفة نقل السلع بين موانئ هذه الدول و بعضها البعض مرتفعة أيضا , و هذا ما يفسر فشل الدول النامية في توسيع أسواق منتجاتها المصنعة في الدول النامية المجاورة , بالإضافة إلى وجود العديد من الطرق التي لا تجذب خدمات السفن النظامية و ذلك لصغر حجم التجارة بها. و عليه يمكن القول على أن وسائل النقل

¹ علي سالم إحميدان الشواورة , مرجع سابق , ص ص .. 354 , 355 .

² هارون أحمد عثمان , مرجع سابق , ص ص .. 18 - 20 .

البحري و التجارة الدولية عبارة عن وحدة وظيفية واحدة ذات شقين بعبارة أخرى وجهان لعملة واحدة¹، فهما عاملان رئيسيان يمكن من خلالهما إيجاد التوازن بين العرض و الطلب في مختلف السلع المتبادلة من أقاليم العالم المختلفة، و هذا كله يتم في صورة التبادل التجاري لهذه السلع بين أقاليم العالم المختلفة بواسطة طرق النقل البحري و وسائله سألفة الذكر².

المطلب الثالث : مساهمة الخدمات الملاحية في ترقية التبادلات التجارية الدولية

لقد أولت الدول البحرية المتقدمة أهمية كبرى لتجارة الخدمات الملاحية إدراكا منها إلى ما يحققه هذا النشاط من قيمة مضافة إلى الاقتصاد و عائد اقتصادي للاستثمار أعلى بكثير مما تحققه أنشطة النقل البحري الأخرى و عن طريق ترقية التبادلات التجارية الدولية . و تعتبر الخدمات الملاحية من الأعمال المرتبطة بالنقل البحري و المتمثلة في جميع الخدمات الملاحية التي تحتاجها السفن و البضائع السالفة الذكر.

فبالنسبة لنشاط الشحن و التفريغ يتحدد أسلوب تأديته طبقا لنوعية البضائع ما إذا كانت البضائع عامة أو بضائع صب جاف أو صب سائل أو حاويات ، لأن لكل نوع من هذه البضائع معداته الخاصة بكيفية تداوله ، و كلما كانت المعدات حديثة و متطورة و تلبي احتياجات هذه الأنواع كلما ارتفعت معدلات التداول و ساهمت في خفض تكلفة تشغيل السفن و هو عامل هام من عوامل الجذب ، و إذا كان هذا ازدهار التجارة العابرة (الترانزيت) يحتاج إلى سرعة لتداول البضائع ، فإن تحديث معدات الشحن و التفريغ و تطوير نظم المعلومات و الاتصال يصبح أمرا هاما و ضروريا لهذه الخدمة الهامة .

وبالنسبة لنشاط التخزين حيث يتم تخزين البضائع الصادرة حتى شحنها على السفن و البضائع الواردة لحين تسليمها لأصحابها في المخازن و الساحات الموجودة بالميناء أو الملحقة به ، و تعتبر هذه الخدمة مكتملة لعمليات الشحن و التفريغ و تجارة العبور ، لذلك فإن توفير الساحات و المخازن الكافية لاستيعاب ما يتم تفريغه أو شحنه من بضائع يسهم في تحقيق معدلات عالية للشحن و التفريغ بكل نوع من أنواع البضائع و سرعة تداولها ، وليس معنى ذلك أن تصبح الموانئ مناطق لتخزين البضائع بل على عكس من ذلك فإن المرغوب فيه أن تكون الموانئ طاردة للتخزين و ليس جاذبة له .

¹ هاشم محمد صالح ، مرجع سابق ، ص 40 .

² علي سالم إحميدان الشواورة ، مرجع سابق ، ص 366 .

كما يعد نشاط تموين السفن من الخدمات الهامة حيث يتم توفير احتياجات السفن الأساسية من المواد الغذائية و الوقود و الزيوت و قطع الغيار و المعدات اللازمة لها... الخ , و تعتبر من أهم الخدمات التي لها مردود اقتصادي مرتفع , و إذا نفذت هذه الخدمات بأسلوب جيد و بأسعار منافسة فإن ذلك يؤدي إلى جذب العديد من السفن إلى الميناء و تحقيق عائد مرتفع و قيمة مضافة عالية¹.

بالإضافة إلى نشاط إصلاح السفن حيث يعتبر من أهم الأنشطة الصناعية و الخدمية التي تقدم في الموانئ بواسطة الشركات المتخصصة , و يشمل هذا النشاط الماكينات و الكهرباء و السطح و البدن و جميع أعمال الصيانة و الإصلاح اللازمة للسفن المترددة على الموانئ².

أما فيما يتعلق بنشاط الوكالات الملاحية فإن عمل الوكيل الملاحى باعتباره ممثلاً و نائباً عن مالك السفينة يختص بجميع الأعمال المرتبطة بالسفينة أو البضاعة المنقولة عليها داخل الميناء الوطني , فهو يقوم بالاتصالات اللازمة مع سلطات الموانئ لتسهيل دخول و تراكى السفن , و تفريغ و شحن البضائع و إخطار أصحاب البضائع الواردة بوصول بضائعهم , و تحصيل النوالين و تحويلها لمالك السفينة و سداد كافة الرسوم المستحقة عليها و القيام بإنهاء إجراءات تسفير السفينة , و ترتيب إمدادها باحتياجها من تموينات المختلفة , و إجراء الإصلاحات اللازمة لها إنهاء الإجراءات الخاصة بها مع الجهات المختصة داخل الميناء .

و مع التطور الحديث في أسلوب تنفيذ خدمة النقل من الباب إلى الباب نجد أن الوكالات الملاحية لكي يلبى نشاطها طلبات و احتياجات مشغلي و ملاك السفن من تكامل وسائل النقل المختلفة , تقوم في بعض الأحيان بمباشرة و تنفيذ أنشطة متعهدي النقل الدولي متعدد الوسائط (غير مالكي السفن) , و يلزم لمزاولة مثل هذه الأنشطة الاعتماد على نظم معلومات متطورة و نظم اتصالات حديثة للاستجابة الفورية إلى طلبات و خدمات ملاك و مشغلي السفن و الشاحنين و المستلمين و أيضاً وسائط النقل المختلفة إلى جانب العنصر البشري من ذوي الخبرة و القادر على تنفيذ تلك الأعمال و تأدية هذه الوظائف المختلفة فإن الوكالات الملاحية سوف تحقق قيمة مضافة عن كل نشاط مستحدث , خاصة بعد خصخصة الوكالات الملاحية و فتح المجال التنافسي بين القائمين بها³.

¹ محمود حامد محمود عبد الرزاق , اقتصاديات النقل الدولي البري و البحري و الجوي , الدار الجامعية , الإسكندرية , 2013 , ص 234 .

² محمود حامد محمود عبد الرزاق , مرجع سابق , ص ص 235 - 239 .

³ محمود حامد محمود عبد الرزاق , مرجع سابق , ص 233.

خلاصة الفصل:

من خلال هذا الفصل تم التوصل إلى أن التجارة الدولية هي عملية تبادل السلع و الخدمات و غيرها من عناصر الإنتاج المختلفة بين عدة دول بهدف تحقيق منافع متبادلة لأطراف التبادل , و تكمن أهميتها باعتبارها مؤشرا جوهريا على قدرة الدول الإنتاجية و التنافسية في السوق الدولية , و تساهم أراضيات الإمداد البحري في ترقيتها عن طريق مكوناتها الثلاثة الرئيسية بمختلف أساسياتها و عناصرها, بحيث كلما كان هناك توسع و تطور في كل من صناعة الموانئ , و وسائل النقل البحري , و زيادة الكفاءة و الفعالية في الخدمات الملاحية , بالإضافة إلى الأنشطة الإمداد , كلما ازدادت الإنتاجية الدولية و كلما صارت أراضيات الإمداد البحري معيارا من معايير الإنتاجية المرتفعة , فالتكامل بين مكونات أراضيات الإمداد البحري يؤدي إلى تطور نظام النقل و بالتالي سيؤدي هذا التطور إلى تنوع النقل العالمي لمختلف السلع المنقولة بحرا , و بالتالي توسع النشاط الاقتصادي و زيادة الإنتاج العالمي , الذي بالضرورة يحتاج إلى زيادة أحجام السفن و ازدياد حمولة السفن ناتج عن زيادة في حجم التجارة الدولية , و هذه الأخيرة تعتمد بدرجة كبيرة على مدى تطور الموانئ البحرية و السفن المستخدمة في عملية النقل إضافة إلى حسن تسيير مختلف و وظائف الميناء .

الفصل الثالث:

مكانة أرضيات الإمداد البحري في تعزيز التبادلات
التجارية الدولية في الجزائر

تمهيد

يعتبر النقل البحري من أهم وسائل نقل البضائع في المجال الدولي و مكون أساسي من مكونات أراضيات الإمداد البحري , إذ تتم عن طريقه أغلب التبادلات التجارية الدولية , و على هذا الأساس فقد زاد الاهتمام به على الصعيدين الدولي و الداخلي من خلال محاولة توحيد القواعد التي تحكمه , و تنظم مختلف مراحل و المنازعات الناشئة عنه , و بالنسبة للجزائر فنجد أنها كغيرها من الدول المحاذية للبحر , و قد أولت أهمية كبرى لمجال النقل البحري بصفة عامة و نقل البضائع بحرا بصفة خاصة , منذ استغلالها , و تزايد هذا الاهتمام بعد التحولات الاقتصادية التي صاحبت صدور دستور 1989 و ما نجم عنها ممن انفتاح على الأسواق الدولية و الدخول في اتفاقيات شراكة مع عدة دول , أين أصبح من اللازم تطوير المنظومة التشريعية التي تحكم النقل البحري للبضائع و جعلها أكثر تماشيا مع التطورات الحاصلة في المجال الدولي , عن طريق تكريس أهم المبادئ التي جاءت بها الاتفاقيات الدولية في هذا المجال , و ذلك من أجل تشجيع الإستثمار الأجنبي و تسهيل عمليات الاستيراد و التصدير التي تتم عبر الموانئ الجزائرية , و في ظل حرية التجارة و الازدياد الملموس في التبادلات التجارية الدولية تحولت الموانئ من مناطق شحن و تفريغ و تخزين إلى منطقة عبور البضائع فقط , و دخلت الموانئ البحرية في سلسلة النقل المتعدد الوسائط كأحد حلقاته , و أصبحت تلك الموانئ لها مناطق خلفية (قريبة أو بعيدة) لإتمام عمليات تخزين و تسليم البضائع لأصحاب الشأن و تسمى المناطق الخلفية بالميناء الجاف الذي يلعب دور كبير في اختفاء التكسد بالموانئ البحرية .

و على هذا الأساس و بعد استعراضنا للإطار النظري لموضوع أراضيات الإمداد البحري و تسليط الضوء على المفاهيم الأساسية للإمداد و مساهمت تلك الأراضيات في ترقية التبادلات التجارية الدولية , سنتناول في هذا الفصل الجانب التطبيقي للموضوع , و الذي سنترك فيه إلى الإجراءات المنهجية في المبحث الأول , ثم إلى واقع النقل البحري في العالم في المبحث الثاني , ثم إلى الموانئ الجزائرية و دورها في تطور التبادلات التجارية الدولية في المبحث الثالث , و الآفاق المستقبلية لأراضيات الإمداد البحري في الجزائر و دورها في تعزيز التبادلات التجارية الدولية في المبحث الرابع من الفصل .

المبحث الأول : التعريف بمنهج و أدوات الدراسة

يقصد بمنهج البحث مجموعة من القواعد التي يتم وضعها بقصد الوصول إلى الحقيقة في العلم , فهو الطريقة التي يتبعها الباحث في دراسته للمشكلة لاكتشاف الحقيقة .

المطلب الأول : التعريف بمنهج الدراسة

فقبل عرض البيانات , لا بد من تحديد المنهج المتبع , و نظرا لطبيعة الموضوع و الذي يتمحور حول

أراضيات الإمداد و دورها في تعزيز التبادلات التجارية الدولية , تم اعتماد المنهج الوصفي التحليلي .

فالمنهج الوصفي يعتبر طريقة لوصف الظاهرة المدروسة و تصويرها كميًا عن طريق جمع معلومات مقننة عن المشكلة و تصنيفها و تحليلها و إخضاعها للدراسة الدقيقة¹ .

و لقد أعطى (المشوخي 2002) تعريف شاملا للمنهج الوصفي التحليلي فيقول : " يعتمد المنهج الوصفي

التحليلي على دراسة الظاهرة كما توجد في الواقع و يهتم بوصفها وصفا دقيقا و يعبر عنها كفيًا و كميًا ,

فالتعبير الكيفي يصف الظاهرة و يوضح خصائصها , أما التعبير الكمي فيعطيها وصفا رقميا يوضح مقدار

هذه الظاهرة أو حجمها أو درجة ارتباطها مع الظواهر الأخرى"² .

مما سبق نجد أن هذا المنهج قائم على جمع المعطيات و البيانات و المعلومات المتعلقة بالظاهرة موضوع

الدراسة و ذلك لوصف حالة أراضيات الإمداد البحري محل الدراسة , ثم تحليلها و استخلاص الدلالات و

المعاني التي تنطوي عليها هذه المعلومات مقارنة بالحالة التي يجب أن تكون عليها .

و بما أن الدراسة التي سنقوم بها تأخذ طابع استشرافي ، ولتوضيح معنى الاستشراف سنعطي بعض

التعاريف له

1/ المعنى اللغوي للاستشراف :

كما شرحه العواد (1998) , يحمل في مضمونه معاني النظر إلى الشيء البعيد , و محاولة التعرف عليه , و

اتخاذ السبل التي توصل إلى ذلك بدقة كالصعود إلى مكان مرتفع يتيح فرصة أكبر للاستطلاع .

2/ المعنى الاصطلاحي للاستشراف :

¹ أعمار بوحوش , محمد محمود الذنبيات , مناهج البحث العلمي و طرق إعداد البحوث , ديوان المطبوعات الجامعية , الجزائر , 2011 , ص ص 99 - 139 .

² المنهج الوصفي التحليلي , متوفر على الرابط التالي :

File:///c:/users/j/downloads/pdf. , تم تصفح الموقع يوم : 2016/04/06 على الساعة 12:25 .

فأكد العواد (1998) في تعريفه على أن استشراف المستقبل يتم على أساس متغيرات الماضي و الحاضر, و في ضوء تطلعات المستقبل مبينا أن الاستشراف يعني : "... إلقاء نظرة فاحصة على المستقبل بمنظار تتكون عدساته من عبق تجارب الماضي و نتائج الحاضر و ثمراته و مؤشرات التطلع المستقبلي ".
وباعتبار أن الاستشراف بات يعتمد على مناهج علمية أكثر نضجا عن ذي قبل , فقد عرفه السنبل (2003 ص: 14) بأنه " جهد فكري علمي متعمق مبني على مؤشرات كمية أو نوعية منتقاة حسب طبيعة مجال الدراسة , و يقصد منه التنبؤ بمستقبل ظاهرة معينة من خلال احتمالات و بدائل تتفاوت في درجة إمكانية وقوع أي منها " ¹.

ومجمل القول أن الاستشراف عبارة عن محاولة لاكتشاف المستقبل وفق الأهداف المخططة والمسطرة باستخدام أساليب كمية تعتمد على قراءة أرقام الماضي و الحاضر أساليب كيفية تستنتج أدلتها من الآراء الشخصية القارئة لمجرى الأحداث و من المهم لهذا الاكتشاف أن يعتمد على ذلك النوع من المتغيرات القابلة لأن تبنى عليها السياسات التحسينية .
و قد تم اختيار المنهج الوصفي التحليلي كمنهج مناسب لمثل هذه الدراسات , التي تهدف إلى تبصير بجملة البدائل المتوقعة التي تساعد على الاختيار الواعي لمستقبل أفضل .

المطلب الثاني: أهداف المنهج و أدوات الدراسة

أولا : أهداف المنهج الوصفي التحليلي

للمنهج الوصفي عدة أهداف من بينها نذكر ² :

- 1/ جمع معلومات حقيقية و مفصلة لظاهرة موجودة فعلا في مجتمع معين ؛
- 2/ تحديد المشاكل الموجودة أو توضيح بعض الظواهر؛
- 3/ اجراء مقارنة و تقييم لبعض الظواهر؛
- 4/ وضع تصور و خطط مستقبلية و اتخاذ قرارات مناسبة في مشاكل ذات طبيعة مشابهة و ذلك بالاعتماد على الآراء و الخبرات ؛
- 5/ ايجاد العلاقة بين الظواهر المختلفة ؛
- 6/ محاولة ايجاد الحلول المناسبة ؛
- 7/ يركز البحث الوصفي على الأرقام الإحصائية في الاعتماد على تفسير تلك الظواهر ¹.

¹ إستشراف مستقبل التعليم بمنطقة المدينة المنورة : تطبيق السلاسل الزمنية , متوفر على الرابط التالي :

www.kenanaonline.com/files/0032/32346.pdf , تم تصفح الموقع يوم : 2016/04/04 على الساعة 21:00 .

² عمار بوحوش , مرجع سابق , ص 139

ثانيا : أدوات الدراسة

تم الاعتماد في جمع المعلومات المتعلقة بالجانب التطبيقي للبحث على مجموعة من أدوات المنهج الوصفي التحليلي و التي تمثلت في مجموعة من الوثائق , السجلات , التقارير , مجلات , التي استخلصت منها المعلومات المراد الحصول عليها و المرتبطة بموضوع الدراسة , بالإضافة إلى الإحصائيات المتحصل عليها من وزارة النقل .

المبحث الثاني : واقع النقل البحري في العالم

في وقتنا الراهن أصبحت الدول تهتم بتطوير اقتصادياتها في كافة الميادين الاقتصادية و منها صناعة النقل البحري و الموانئ بغية مواكبة حركة التطور في مجال التجارة الخارجية و النقل البحري.

المطلب الأول : أهمية النقل البحري في العالم

و للأهمية الاقتصادية للنقل البحري فقد ازداد الطلب على سفن تلبية حركة التطور لسد حاجة السوق الملاحية و الاهتمام بالموانئ البحرية و تطويرها و تطوير معدات المناولة فيها بما يتلائم مع تطور صناعة السفن و نوع البضائع المنقولة فيها , و لأهمية قطاع الموانئ في الكثير من دول العالم النامية و المتقدمة , أصبح هذا القطاع مسؤولا عن خدمة التجارة العالمية , لذا فإن هذا المرفق الحيوي أصبح عنصرا في سلسلة النقل قادرا على استيعاب التطور الحاصل في التجارة سواء كانت على مستوى البلد (صادرات و واردات) أو على مستوى البلدان المجاورة (بضائع الترانزيت) , و قد أدى تطور النقل البحري إلى إفراز عولمة التجارة و البحث عن الموانئ ذات الإنتاجية و الكفاءة العالية و التكاليف الأقل².

و لهذا السبب فإن كافة الدول على الأخص الدول المتقدمة التي تعتمد في نشاطها الاقتصادي على حركة التجارة الدولية لكبر حجم صادراتها و وارداتها أي التجارة المتبادلة بينها و بين مختلف دول العالم و التي تهتم اهتماما خاص بأساطيلها الوطنية و توليها العناية الخاصة و تشملها برعايتها الفائقة , و تعمل على دعمها بمختلف الوسائل سواء في ذلك الدعم المادي أو التشريعي أو البشري , كما تقوم هذه الدول عن طريق الانضمام للاتفاقيات الدولية , و تعمل على التوقيع على الاتفاقيات الثنائية التي تحقق مصالح أساطيلها , عن طريق الاشتراط في قروضها الخارجية على نقل أكبر قدر ممكن من البضائع محل القرض على سفنها ,

¹ الموقع : <File:///c:/users/j/downloads/pdf> .

² مواكبة التطور في التجارة الخارجية و النقل البحري , متوفر على الرابط التالي :

www.azzaman.com/?p=70072 , تم تصفح الموقع يوم : 2016/03/19 على الساعة 15:42 .

حيث تضع شروطا حول البضائع محل المنح , ومن هنا نجد أنها تشترط نقل تلك البضائع أو معظمها على سفنها الوطنية و جميع ذلك يتم في إطار نظرة اقتصادية شمولية و رؤية بعيدة النظر تتلخص في الآتي :

1/ ضمان ملكية أسطول وطني يكون قادرا على نقل تجارتها الخارجية دون التعرض لمخاطر الظروف السياسية و الحربية التي قد تتعرض لها , و بذلك تؤمن هذه الدول احتياجاتها من المستلزمات الاستهلاكية و الانتاجية

بما يوفر لها الاستقرار الاقتصادي و قدرة صناعيتها في الاستمرارية دون توقف على ظروف دولية قد يكون من بينها سياسات الإضرار بها¹؛

2/ ضمان عدم تأثر الأسطول الوطني لظروف الاحتكار الدولية التي يمارسها ملاك السفن الدولية لتحقيق مصالحهم المادية ؛

3/ لم يحققه وجود أسطول وطني من عائد على ميزان المدفوعات؛

4/ لما تحققه تلك الأساطيل من توفير فرص عمل للمواطنين ؛

5/ لما يولده هذا النشاط من دخل للدولة يساعد على رفع مستوى المعيشة فيها و تدعيم اقتصادياتها².

المطلب الثاني : تطور النقل البحري في العالم

ظل النقل البحري وسيلة رئيسية في التجارة الدولية , حيث يعبر حوالي 25000 بليون طن من الشحنات سنويا و هذا يشكل 71 % من الشحن العالمي , بالمقارنة مع 7000 بليون طن من الحمولات عن طريق السكك الحديدية و 3000 بليون طن عن طريق البر حيث أن النقل البحري شأنه في ذلك شأن وسائل النقل الأخرى , أخذ في التغيرات تكنولوجيا و استراتيجيا وفقا لمتطلبات السوق .

و طوال العقود الماضية , تطورت حركت النقل البحري بصورة كبيرة مغطية حوالي 90 % سوق الشحن القارية , ولا تكمن ميزة النقل البحري في السرعة و لكن في قدرته و مدى تغطيته لمناطق واسعة من العالم , حيث لا يستطيع النقل بالسكك الحديدية أن يتناول الحركة التجارية بمثل هذه الأحجام و الأبعاد الجغرافية , و لهذا السبب تتركز الصناعات الثقيلة عادة على ضواحي الموانئ و لمعرفة أهمية البحر في التجارة الدولية , يمكن اقتباس مقولة (لسيروالتير رالي 1610) حيث قال : " إن الذي يهيمن على البحر هو الذي يهيمن على التجارة العالمية هو الذي يهيمن على ثروة العالم و بالتالي على العالم نفسه " .

و بعد التطور الذي شاهده الملاحة البحرية الدولية و أنشطة الموانئ و أنشطة الإمداد في وقتنا الراهن , و بعد ما أن قلنا أن الإمداد أنه مجموعة من الأساليب و الوسائل المترابطة بالأعمال التجارية محلية كانت أو

¹ مركز الدراسات و البحوث بغرفة الشرقية , مرجع سابق , ص 1.

² مركز الدراسات و البحوث بغرفة الشرقية , مرجع سابق , ص 1.. - 3.

الدولية و أداة إستراتيجية لإدارة المستقبل , فقد أثرت في الإمداد غير النقل و التدفقات المختلفة السالفة الذكر عوامل مستحدثة أدت إلى تطويره و المتمثلة في الآتي :

1/ عولمة الأسواق :

العولمة ظاهرة ترتبط بسياسات انفتاح الأسواق المحلية على الأسواق العالمية و إزالة القيود على على الاستثمارات الأجنبية المباشرة و على محافظ الاستثمار , فكلما تم تبني سياسات من هذا النوع كلما تزايدت العولمة و ارتباطات السوق المحلية بالأسواق العالمية , بمعنى آخر كلما زاد عدد الدول المتبنية لسياسات الانفتاح و تحرير الأسواق كلما تعمق مستوى الترابط فيما بينها و كلما تعمقت عولمة كل من اقتصادياتها¹.

2/ الإنتاج حسب الطلب :

هذا المفهوم يختص في نظم الإنتاج بتصنيع منتجات حسب رغبات العملاء أو المستهلكين أو الدول المستوردة بما أننا نتكلم على الصعيد الدولي , و التي توضح قبل البدء في الإنتاج و كل إنتاجي ينظر له كعملية إنتاجية منفصلة حيث تكون مواصفات المنتج خاضعة للمواصفات المطلوبة من الأطراف المستقبلية له². فهذه العوامل هي قلب تطوير التقنيات البحرية الجديدة , فهي تعتبر المفاهيم الكامنة وراء إنشاء سلسلة الإمداد و الأكثر تعقيدا للضمان للمنتجين و شركات الشحن و التسليم :

✓ المنتج الصحيح ؛

✓ في الوقت المناسب ؛

✓ في كل أنحاء العالم .

و تأثيرها في الموانئ لا يمكن إنكاره و ذلك يعود للأسباب التالية :

- زيادة حركة المرور و معدلات الموانئ بوتيرة أسرع ؛
- سلاسل و نظم الإمداد المعقدة تؤدي إلى تدفق المزيد من السلع المتخصصة ؛
- الحاجة إلى تحسين الوصول إلى المناطق النائية و خدمة عدد أكبر من الطرق البحرية ؛
- المناطق النائية تنقل و المنافسة بين الموانئ في ازدياد؛

¹ عولمة الأسواق , متوفر على الرابط التالي :

www.books.google.dz , تم تصفح الموقع يوم : 2016/03/20 على الساعة 14:40 .

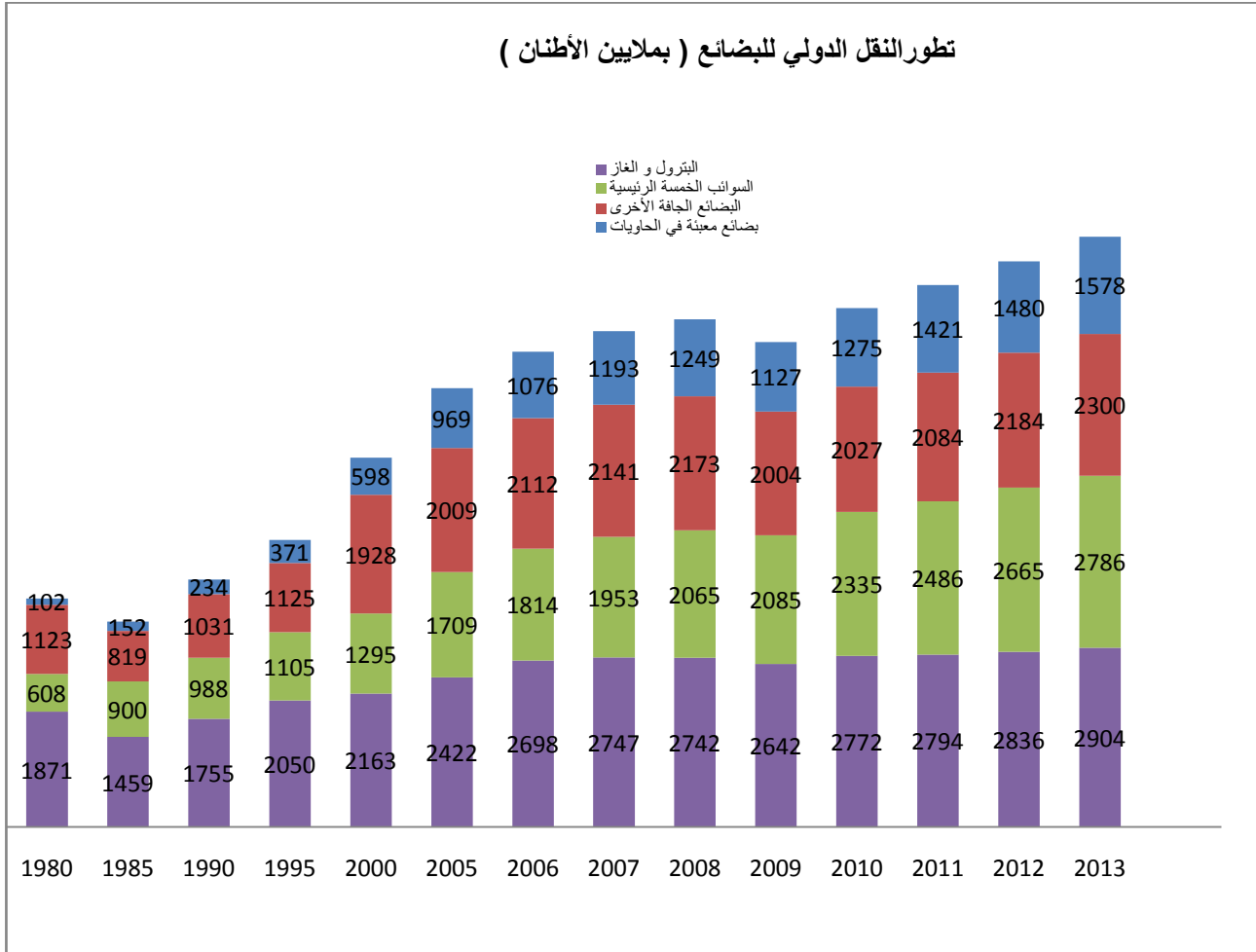
² إدارة الإنتاج , متوفر على الرابط التالي :

www.aziz-phd.blogspot.com/2011/01/blog-post-21.html , تم تصفح الموقع يوم : 2016/03/20 على الساعة 15:01 .

- تصبح مناطق الموانئ الأماكن المفضلة لتوزيع المستوطنات حيث أنها تعطي النهاية لقياس المنتجات¹.

و لتبيان تطور النقل البحري في العالم سنستعرض فيما يلي عينة من الأشكال تبين مراحل لتطور النقل الدولي للبضائع , و إنجازات قطاع النقل البحري العالمي خلال سنة 2011 و 2013 .

الشكل رقم (2)



من إعداد الطالبة بالإعتماد على مصدر المعطيات :

Source : AbdelkrimRezal, **La Refondation Du Système Des Transportet Des Ports**, Assises Nationales Des Transports Palais des Nations 3 et 4 décembre 2013.

¹ AbdelkrimRezal, **La Refondation Du Système Des Transportet Des Ports**, Assises Nationales Des Transports Palais des Nations 3 et 4 décembre 2013.

من خلال الشكل (2) يتضح لنا أن هناك أربعة مراحل لتطور النقل الدولي للبضائع و هي كالتالي :

المرحلة الأولى من 1980 إلى 1985 :

و يتبين من خلالها ارتفاع في حجم التجارة للبضائع المنقولة دوليا لكل من البضائع المعبئة في الحاويات و السوائب الخمسة الرئيسية , في المقابل انخفاض بالنسبة لتجارة البضائع الجافة الأخرى و المحروقات, و انخفاض هذا الأخير يعود لإرتفاع أسعار البترول .

المرحلة الثانية من 1985 إلى 2008 :

نلاحظ أن هناك ارتفاع مستمر في حجم التجارة للبضائع المنقولة دوليا لكل من البضائع المعبئة في الحاويات , السوائب الخمسة الرئيسية , و البضائع الجافة الأخرى , مع انخفاض طفيف فيما يخص المحروقات و ذلك يعود لسبب السالف الذكر .

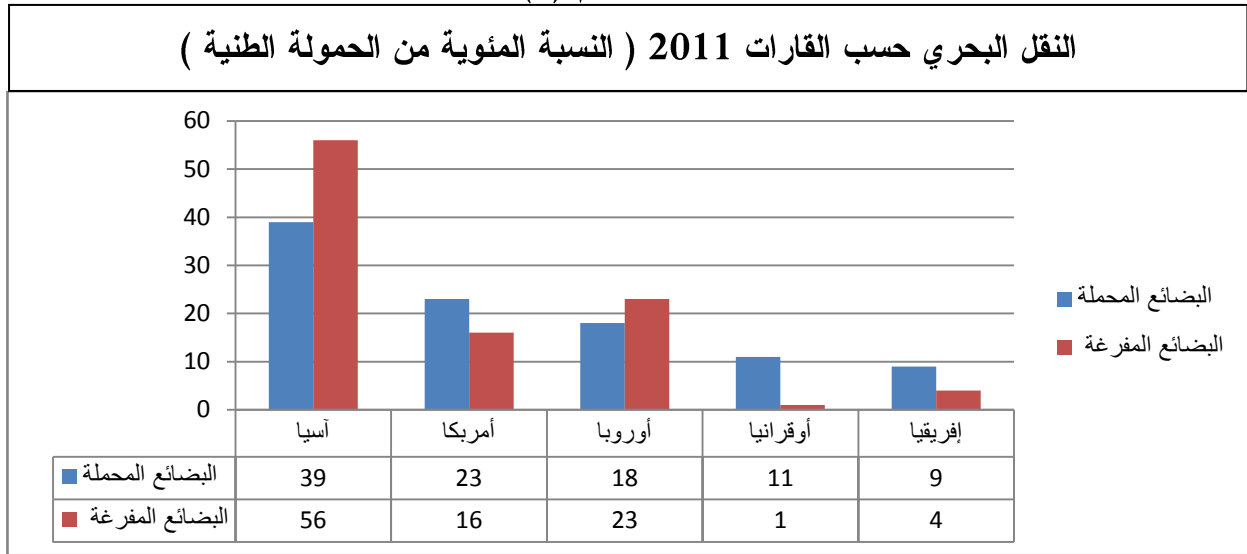
المرحلة الثالثة من 2008 إلى 2009 :

بالنسبة لهذه المرحلة انخفض حجم التجارة للبضائع المنقولة دوليا انخفاضا طفيفا , و ذلك بالنسبة لكل من البضائع المعبئة في الحاويات , البضائع الجافة الأخرى , المحروقات , على عكس السوائب الخمسة الرئيسية التي حققت زيادة بحجم 20 مليون طن .

المرحلة الرابعة من 2009 إلى 2013 :

تميزت هذه المرحلة عن غيرها من المراحل السابقة بارتفاع ملحوظ في حجم التجارة لأنواع البضائع الأربعة السالفة الذكر المنقولة دوليا , و هذا يعود إلى انتعاش التجارة الدولية و بالتالي تطور النقل الدولي لنقلها . و كنتيجة يمكن القول أنه بالرغم من الفتر الذي أصاب حجم التجارة للبضائع المنقولة دوليا في سنوات الماضية, إلا أنها وقتنا الراهن انتعشت أضعف بكثير مما كان متوقعا , مما أدى إلى زيادة سعة الأسطول العالمي و بالتالي ازدهار و تطور التجارة البحرية العالمية .

الشكل رقم (3)



من إعداد الطالبة بالإعتماد على مصدر المعطيات :

Source : AbdelkrimRezal, **La Refondation Du Système Des Transporstet Des Ports**, Assises Nationales Des Transports Palais des Nations 3 et 4 décembre 2013.

تبرز مساهمة شتى القارات في أحجام التجارة الخارجية البحرية العالمية سيطرة الإقتصاديات الناشئة الكبيرة وتعكس تركيز الموارد و المواد الخام التي تشكل جل التجارة البحرية , و هذا من خلال الشكل (3) يتضح لنا ما يلي :

✓ تنصدر آسيا كأهم قارة للشحن و التفريغ للحمولة الوطنية من البضائع بفارق كبير عن بقية القارات , إذ تبلغ حصتها 39 % من مجموع البضائع المحملة , و 56 % من البضائع المفرغة .

و تشمل قارات الشحن الأخرى حسب الترتيب التنازلي التالي :

الأمريكتين 23 %

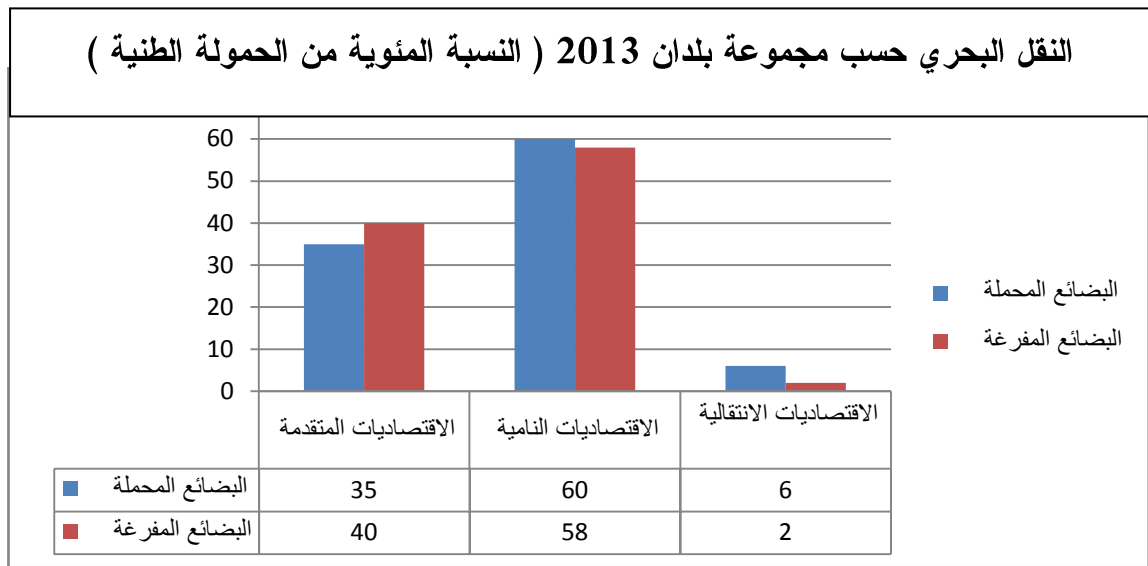
أوروبا 18 %

أوقيانيا 11 %

إفريقيا 9 %

أما فيما يخص التفريغ نجد أن أوروبا فرغت حمولة طنية من البضائع 23 % أكبر من الأمريكيتين 16 % تليها إفريقيا 4 % فأوقيانيا 1 % .

الشكل رقم (4)



من إعداد الطالبة بالإعتماد على مصدر المعطيات :

Source : AbdelkrimRezal, **La Refondation Du Système Des Transporstet Des Ports**, Assises Nationales Des Transports Palais des Nations 3 et 4 décembre 2013.

من خلال ملاحظتنا للشكل (4) نجد أن البلدان النامية أظهرت مكانتها الصاعدة كمحرك للنمو فطلت تمثل مناطق رئيسية في مجالات الشحن و التفريغ , إذا بلغت حصتها 60 % و 58 % من مجموع البضائع المحملة و المفرغة على التوالي في عام 2013.

كما نجد أن حصة البلدان المتقدمة قد بلغت من البضائع المحملة و المفرغة 35 % و 40 % على التوالي , أما بالنسبة للبلدان التي تمر بمرحلة انتقالية قد بلغت من البضائع المحملة 6 % و من البضائع المفرغة 1 % .

و يوضح الجدول(1) المراكز التي تحتلها الدول في العالم من حيث محطات الموانئ حسب عدد الحاويات بها

الجدول رقم (1)

المحطات 20 الأولى في العالم			
الرتبة	إسم المحطة	الدولة	عدد الحاويات
1	شنغهاي	الصين	31.7
2	سنغافورة	سنغافورة	29.9
3	هونغ كونغ	هونغ كونغ	24.4
4	شننتشن	الصين	22.5
5	بوسان	كوريا	16.1
6	نينغبو	الصين	14.6
7	قوانغتشو	الصين	14.4
8	تشينغداو	الصين	13.02
9	دبي	الإمارات	13
10	روتردام	هولندا	11.09
11	تيانجين	الصين	11.05
12	كاوشيونغ	الصين	9.6
13	ميناء كلانج	ماليزيا	9.3
14	هامبورغ	ألمانيا	9.02
15	أنتويرب	بلجيكا	8.6
16	لوس أنجلس	الولايات المتحدة الأمريكية	7.9
17	تان بيليباس جونغ	الصين	7.5
18	شيامن	الصين	6.46
19	داليان	الصين	6.4

20	لونغ بيتش	الولايات المتحدة الأمريكية	6.01
المجموع			274.3

Source : AbdelkrimRezal, **La Refondation Du Système Des Transporstet Des Ports**, Assises Nationales Des Transports Palais des Nations 3 et 4 décembre 2013.

كما يوضح الجدول (2) أكبر البوابات المينائية لمشغلي سفن الحاويات في العالم ذات الوحدة القياسية المعادلة لعشرين قدما .

الجدول رقم (2)

بوابات الموانئ 20 الأولى لسفن الحاويات				
البوابة	الدولة	عدد السفن	وحدة القياس (EVP) بالملايين	النسبة المئوية% من المجموع العالمي بالوحدة القياس (EVP)
خط ميرسك	الدنمارك	453	2.10	11.8
MSC	سويسرا	432	2.02	11.3
APL	سنغافورة	290	1.16	6.5
CMA/CGM	فرنسا	144	0.60	3.4
كوسكو	الصين	145	0.62	3.5
دائمة الخضرة	تايوان	159	0.57	3.2
هاباج- لويد	ألمانيا	145	0.64	3.6
CSCL	الصين	124	0.55	3.1
هانجين	كوريا	101	0.49	2.8
MOL	اليابان	107	0.44	2.5
OOCL	هونغ كونغ	88	0.39	2.2
زيم	إسرائيل	82	0.30	1.7
HMM	كوريا	70	0.31	1.8
NYK	اليابان	93	0.38	2.1
يانغ مينغ	تايوان	84	0.34	1.9
هامبورغ سود	ألمانيا	99	0.36	2.1
خط K	اليابان	79	0.34	1.9
CSAV	شيلي	85	0.34	1.9
PIL	سنغافورة	104	0.23	1.3

خطوط وان هاي	تايبان	89	0.18	1.0
المجموع		2973	12445	69.6
المجموع العالمي		10066	17909	

Source : AbdelkrimRezal, **La Refondation Du Système Des Transporstet Des Ports**, Assises Nationales Des Transports Palais des Nations 3 et 4 décembre 2013.

المطلب الثالث : النقل البحري في الجزائر

ساهمت الجزائر منذ أكثر من أربع آلاف سنة في النشاط البحري وهي م ساهمة تجلت في حضورها القوي في الإمبراطوريات الثلاثة الكبرى الذي عرفها البحر الأبيض المتوسط: الفينيقية والرومانية والعثمانية , و قد أسقط النقل البحري كل الفواصل و الحواجز الطبيعية بين الجزائر و دول العالم , و أتاح التحرك الاقتصادي المثمر للبشرية , و ذلك يعود للموقع الاستراتيجي الذي تحتله , فلا بد من الالتزام بتطوير النقل البحري و أصبح ضرورة هامة لتلبية حاجة المجتمع للتبادل التجاري و الاهتمام بالصناعة البحرية و رفع كفاءة أداء الموانئ و تسهيل حركة الملاحة البحرية .

لذلك نجد أن قطاع النقل البحري يلعب دورا مهما في التنمية الاقتصادية المستهدفة خاصة في الدول النامية من بينها الجزائر , و من ثم فإن تحليل أهمية النقل البحري تعتمد على دراسة العلاقة الوثيقة بين قطاع النقل البحري و أثره على التغيرات التالية :

1/ النقل البحري و التجارة الدولية :

يدعم النقل البحري التجارة الدولية لحساب الاقتصاد العالمي ككل و لا يمكن أن تكون تجارة بلا نقل وكما لايمكن أن يكون نقل بدون تجارة , الصلة بين عملية التجارة و عملية النقل مترابطة فالتجارة غاية و النقل وسيلة تحقيق تحقيق تلك الغاية .

2/ النقل البحري و ميزان المدفوعات :

يتسم النقل البحري في تحقيق التنمية الاقتصادية للدولة عن طريق توفير العملات الصعبة في مجال نقل الصادرات و الواردات , لذا تسعى الدول النامية التي تعاني في ميزان المدفوعات و من بينها الجزائر إلى التوسع و الاهتمام في عملياتها التجارية و دعم و تطوير القطاع البحري و الاهتمام بالموانئ و تحسين أدائها و تقديم الخدمات و الإعانات و التسهيلات الملاحية بما تستطيع النهوض لإعادة التوازن في ميزان المدفوعات لتحقيق التنمية الاقتصادية و توفير العملات الأجنبية و معالجة العجز في ميزان المدفوعات , لذا

تعتبر خدمات النقل البحري و الخدمات و التسهيلات الملاحية و خدمات الموانئ من أهم بنود التجارة غير المنظورة في الحساب الجاري لميزان المدفوعات .

3/ النقل البحري و تقسيم العمل و الإنتاج :

يؤثر النقل بصفة عامة و النقل البحري بصفة خاصة في تقسيم العمل الدولي كونه أساس التخصص الإقليمي بين مناطق الدولة الواحدة بل و بين الدول المختلفة , فمن هذه الدول ما يتفوق في إنتاج سلعة معينة ومنها ما يتخصص في إنتاج سلع أخرى , و معنى ذلك ان كل دولة ليست إلا سوق لمنتجات الدول الأخرى , و قد ساعد النقل على قيام التخصص الإقليمي و الدولي و توسيعه دائرة السوق أمام منتجات المناطق و الدول الأخرى , و معنى ذلك أن التقدم الذي حدث في وسائل النقل ادى إلى إنتقال العالم إلى نظام جديد للإنتاج يعتمد على تخصص الأقاليم المختلفة , و يؤدي التخصص في الإنتاج بين الدول المختلفة إلى تخفيض تكاليف إنتاج السلع المختلفة نتيجة المزايا الإنتاجية و البشرية و المادية¹.

و لتبيان أهمية النقل البحري في الجزائر سنستعرض فيما يلي عينة من إنجازات قطاع النقل البحري في السداسي الأول لسنة 2013 / 2014 .

الجدول (3)

حصيلة نشاطات القطاع البحري خلال السداسي الأول لسنة 2013 / 2014

Bilan de l'activité maritime durant le premier semestre 2014/2013

INDICATEURS	السداسي الأول			المؤشرات
	النسبة %	2014	2013	
HYPROC				الشركة الوطنية للنقل البحري للمحروقات
-G.N.L (1000M3)	- 11.67	3761	4258	-غاز طبيعي مميع (ألف م/ مكعب)
-G.P.L (1000TM)	16.26	1087	935	-غاز البترول مميع
-PRODUITS RAFFINES (1000TM)	46.29	3072	2100	- المنتجات المكررة
SITUATION TECHNIQUE:				الوضعية التقنية للملاحة :

¹ الموقع : www.azzaman.com

-ARRET TECHNIQUE (JOURS/NAVIR)	840.00	188	20	-توقف تقني (أيام/بواخر)
-AVARIES (J/N)	- 12.22	79	90	-بضائع تالفة (أيام/بواخر)
-TOTAL D'IMMOBIL (J/N)	2766.67	86	3	-مجموع العطل (بالأيام)
ENTMV				المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين
-PASSAGERS TRANSPORTES	- 12.68	105950	121332	-المرافرين المنقولين
-VEHICULES	- 10.54	43738	48893	-السيارات بالمرافرين
-NOMBRE DE TRAVERSEES	-7.34	202	218	-عدد الرحلات البحرية
TAUX DE REPLISSAGE (%) :				معامل التعبئة (%)
-PASSAGERS	- 5.63	40.20	42.60	-المرافرون
-VEHICULES	- 5.83	66.20	70.30	-السيارات
CNAN GROUP				
TONNAGE GLOBAL TRANSPORTE (T) :	2.31	182216	178104	الشحنة الإجمالية (الطن)
-COVENTIONNEL	55.06	61170	39448	
-ROULANT	1.94	28224	27686	
-CONTENEURS	- 16.35	92822	110970	
TONNAGE GLOBAL EN TONNES TRAITE PAR NASHCO	- 10.40	222899	248770	

Source: <http://www.ministere-transport.gov.dz>

من خلال الجدول (3) يتضح لنا ما يلي :

1/ ركاب النقل البحري ENTMV :

الشركة الوطنية للنقل البحري للمسافرين (ENTMV) تم نقل 105950 مسافر خلال النصف الأول من عام 2014 ، مقابل 121332 راكبا في النصف الأول من عام 2013، بانخفاض قدره 12.68%.

2/ النقل البحري للبضائع :

سجلت الحمولة الكلية للبضائع المنقولة من قبل شركة الشحن (مجموعة CNAN) ارتفاعا ملحوظا بنسبة 2.31% مقارنة مع النصف الأول من عام 2013 ، حيث 182216 طن تم نقلها في النصف الأول لعام 2014 مقابل 178104 طن في نفس الفترة من عام 2013 .

وبالتالي تساهم أراضيات الإمداد البحري في ترقية التبادلات التجارية الدولية كونها تعتبر البنية التحتية و الأساسية لكل دولة بمكوناتها الثلاث الرئيسية الموانئ ، النقل البحري ، الخدمات الملاحية ، إذ أنه لا يمكن أن يكون هناك تبادل أو مشروع دولي إلا بتوفير وسيلة نقل للبضائع و الأفراد لخدمة و تسيير أداء هذا التبادل أو المشروع ، و المتمثلة في السفن المحور الرئيسي الذي يدور حوله نشاط قطاع النقل البحري و ما تحتاجه من خدمات ملاحية ، الذي ينفرد كونه نشاط إمدادي بخصائص فريدة من أبرزها الارتباط الوثيق بينه و بين التجارة الدولية ، أي معظم التبادلات الدولية تتم عن طريق البحر ، و على هذا يمكن القول بأن النقل البحري هو الذي يقود حركة التدفق السلعي في التجارة الدولية ، لأنه يضم كما هائلا من المعلومات الضرورية عن القارات و المناطق الجغرافية ، عن الشركات الملاحية و الوكلاء الدوليين ، عن السفن و البضائع المنقولة ، عن الموانئ البحرية ، و هذه الأخيرة تساهم بدورها في زيادة و تنشيط حركة التبادلات التجارية الدولية ، و خلق فرص عمل متنوعة ، تعد مصدر من مصادر الدخل الوطني ، تساهم في زيادة فرصة نجاح النقل متعدد الوسائط ، و منه فأراضيات الإمداد البحري ترتبط بعلاقة طردية مع حجم التجارة الدولية المنقولة بحرا ، و مثال ذلك يكمن في أن الزيادة في الطلب الدولي على البضائع يحتاج إلى وسيلة نقل بحري ، و الطلب على النقل هو عبارة عن طلب مشتق من طلب على البضائع ، مما يستدعي زيادة السفن عددا و حجما ، هذه الأخيرة تتطلب بالضرورة إلى تطوير و توسيع الموانئ لاستقبالها ، و مواكبة التطورات الحديثة الحاصلة في مجال النقل البحري الذي يقوم على محددات الطلب على السفن ، و مدى اتساع التجارة الدولية و العالمية ، و

ماتحتاجه من خدمات ملاحية , و بالتالي تساهم في ترقية التبادلات التجارية الدولية, و هذا ما يؤكد صحة الفرضية الأولى .

المبحث الثالث: الموانئ الجزائرية و دورها في تطور التبادلات التجارية الدولية

لقد كانت الجزائر على مر التاريخ جزءا من الحضارات العالمية الفاعلة في المنطقة , والتي امتدت لتغطي أجزاء شاسعة من أراضيتها , و لازالت حاليا تستفيد من وفرة المزايا الاقتصادية و الاستراتيجية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط , و كما أن للجزائر أهمية اقليمية بالنسبة لموقعها الاستراتيجي فهي تعتبر بوابة إفريقيا و تتوسط ثلاث قارات و بالتالي تمثل ملتقى الطرق التجارية العالمية .

المطلب الأول : مراحل تطور الموانئ الجزائرية

مر النظام المينائي الجزائري على عدة مراحل يمكن تلخيصها في أربع مراحل رئيسية :

المرحلة الأولى : (1962 - 1971) :

بموجب المرسوم رقم 63-44 و المؤرخ ب 9 نوفمبر 1963 الذي يتضمن تطبيق المرسوم المتعلق بالنظام الخاص للموانئ المستقلة (المرسوم رقم 62-203 المؤرخ في 21/02/1962) أصبح التنظيم بموانئنا يتميز بالاستقلالية و خاصة الموانئ الأساسية للبلاد (الجزائر , عنابة , وهران) , و كذلك بنظام الالتزام بغرف التجارة بالنسبة للموانئ الأخرى .

المرحلة الثانية : (1971 - 1982) :

أنشئ في سنة 1971 سلطة مينائية وطنية و هي الديوان الوطني للموانئ (ONP) بموجب مرسوم رقم 71-29 بتاريخ 1971 و كذلك الشركة الوطنية للمناولة (SONAMA) و الشركة الوطنية للعبور و المخازن العامة (SONATMAG) فالسلطة المينائية عملت على إدخال قطاع الموانئ ضمن القطاع العمومي و هذا بالنسبة للنشاطات التابعة للقطاع الخاص و منها ما يمارس من طرف متعامل اجنبي القيادة , الارشاد ,

التموين , العبور , المناولة , القطر... الخ , و هذا يدخل في إطار الاستراتيجية العامة للاقتصاد الوطني و التي نصت عليها و حددتها المخططات الوطنية .

المرحلة الثالثة : (1982 - 2000) :

بههدف تحقيق لامركزية في التسيير و تحقيق الانسجام بين حجم المؤسسة ومستوى كفاءتها المينائية تم إعادة هيكلة المؤسسة العمومية سنة 1982 لذا حل كل من الديوان الوطني للموانئ (ONP) , و الشركة الوطنية للمناولة (SONAMA) و بموجب مرسوم رقم 82-283 إلى 290 المؤرخ في 14/04/1982 تم دمج وحداتها المحلية ضمن عشر مؤسسات مينائية فأصبحت المؤسسة العمومية سنة 1982 مؤسسة اشتراكية ذات صبغة اقتصادية مهمتها تكمن في استغلال الوسائل و التجهيزات المينائية , القيام بأشغال الصيانة و الإصلاح , ممارسة احتكار القطر و المناولة , و نتج عن ذلك أن توحد مركز القرار بغية تسهيل عملية تسيير حركة النقل بشكل دقيق خاصة عند الاستيراد , إلا أنه بعد عشر سنوات من النشاط لوحظ سيطرت النشاطات التجارية على حساب نشاطات السلطة المينائية و صعوبة التنسيق و التحكم في الأنشطة بين المتعاملين و مستخدمي الميناء و الذين كانوا مصدر للنزاعات الحادة من الصعب حملها¹, و نتج عن ذلك :

1/ اختلال الأنشطة أدى إلى زيادة في التكاليف خاصة تلك المتعلقة بالعبور؛

2/ ضعف إنتاجية العامل و الأرصفة و الميناء عموما ؛

3/ عدم الاستغلال العقلاني لمختلف الإمكانيات المالية و المادية ؛

4/ عدم وجود نظام عصري لتبادل و معالجة المعلومات بين مختلف الأطراف .

كما تم إعادة هيكلة أخرى سنة 1989 , فأُنشئت المؤسسة المينائية L'EPAL ذات شخصية معنوية مستقلة .

المرحلة الرابعة : الخوصصة

تم في هذه المرحلة إعادة تشكيل القانون البحري و إنشاء السلطة المينائية و هذا التعبير جاء في إطار الإصلاح الاقتصادي الشامل , و الذي تقوم به الجزائر بغية تحقيق المرودية و التحكم في التكاليف , بحيث تميزت هذه المرحلة بما يلي²:

1/ الفصل بين نشاطات الخدمة العمومية و النشاطات التجارية ؛

2/ وضع إطار قانوني للعلاقات بين الدول و مختلف المستعملين للميناء , بالإضافة إلى السلطة المينائية ذاتها؛

¹ CHAOUKI BOURI , Op Cit ,p. 23.

² حملاوي ربيعة , مرودية المؤسسات المينائية , دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر " L'EPAL " , أطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة دكتوراه - علوم اقتصادية - جامعة الجزائر , 2008, ص 187.

- 3/ تقسيم وتوزيع متناسق بين الموارد المينائية ؛
- 4/ إنشاء وحدات جديدة (السلطات المينائية الجهوية الشرق ,الأوسط , الغرب , بموجب مرسوم رقم 199 المؤرخ في 18 أوت 1999) ؛
- 5/سيولة في ترقية الاستثمارات المينائية العمومية و الخاصة ؛
- 6/ تشجيع الخواص القيام بالنشاطات التجارية المينائية ممن خلال إبرام عقود الإمتياز , الإيجار و تقديم رخص للمستثمرين الأجانب .

المطلب الثاني : وظائف السلطة و المؤسسة المينائية و الخدمة العمومية

أولا : وظائف السلطة المينائية

- 1/ التحكم في العمليات المينائية المختلفة (التجارية , المالية , صناعية) يهدف إلى تخفيض التكاليف و تحقيق الأرباح ؛
- 2/ وضع برامج تتعلق بصياغة و تهيئة الهياكل المينائية وهذا بهدف تطوير و عصرنة المنشآت و التجهيزات ؛
- 3/ التحكم في العمليات المينائية المتعلقة بالارساء و القيادة مع تنظيم حركة الملاحة البحرية البحرية في الموانئ و ذلك بتوفير وسائل بشرية و مادية على السواحل تسمح بتطوير البواخر ؛
- 4/ توفير لجميع الهيآت و المتعاملين الوسائل الضرورية اللازمة لتأدية مهامهم ؛
- 5/ للسلطة المينائية مسؤولية القيام بالإصلاح و التطوير في الميدان المينائي .

ثانيا : المؤسسة المينائية و وظائف الخدمة العمومية

- 1/ القيام بوظيفة التطوير أي الاستعمال العقلاني للمرافق المينائية عن طريق تخطيط و ترقية الاستغلال الأمثل للميناء ؛
- 2/ القيام بوظيفة الاستغلال و تسيير الأملاك العمومية للميناء أي المحافظة على الموانئ , أجهزة الحماية , الأحواض , الأرصفة , المساحات المسطحة , و وضع الأملاك العمومية تحت تصرف المتعاملين ؛
- 3/ القيام بالتنسيق بين مختلف المتعاملين و مستخدمي الميناء ؛

4/ القيام بوظيفة الأمن و الشرطة من قبل القبطانية (Capitainerie) لحماية الملاحة البحرية في حدود الملك العمومي المينائي ؛

5/ وظائف أخرى تقوم بها إدارات مختلفة كشرطة الحدود التي تقوم بعملية النزول و الركوب بالنسبة للأشخاص و من طرف إدارة الجمارك بالنسبة للسلع و البضائع ؛

6/ كما أن إدارة الصحة و الزراعة تقوم بالمراقبة الصحية و النباتية .

ثالث: دور القطاع الخاص في الموانئ الجزائرية

نتيجة لحدثة عملية مساهمة القطاع الخاص في النشاطات المينائية فإنها تركزت في نشاطين أساسين :

• نشاط مناولة السلع

1/ التظهير عند التفريغ المباشر للسلع المستوردة بحيث يقوم المستورد بالاستعمال الشخصي لتجهيزاته و عمالة من أجل نقل بضاعته؛

2/المصدر عند استعماله للمخازن و المستودعات يستعمل تجهيزاته الخاصة أو قد يستخدم أجهزة ملاك الموانئ؛

3/ للخواص دور في تنمية و تسيير الموانئ من خلال إسهامهم و مشاركتهم في عمليات المناولة .

• التنازل عن الأراضي

من أجل ممارسة الخواص لأنشطتهم يتم التنازل عن الأراضي المينائية بواسطة نوعين من العقود :

1/ عقود الإيجار

2/ عقود الإمتياز

و هذه الأخيرة تعتبر من أهم العقود المستخدمة في الاستغلال المينائي , حيث يعرف الإمتياز بأنه من خلاله

تتحول السلطة العمومية لشخص طبيعي أو معنوي حق تمويل , بناء , أو استغلال منشأة عمومية من خلال

تقديم خدمة عمومية بهدف الربح وذلك لمدة زمنية معينة و هذا الإمتياز يتم بأشكال محددة و هي :

1/ الإمتياز عن طريق Bot :

و هو عبارة عن شراكة بين القطاعين الخاص و العام و يبين المؤسسات التجارية في إطار القانون الخاص ,

البحث و التسيير العمومي .

2/ الإمتياز بالمعدات و التجهيز بالتجهيزات العمومية :

فالسطة العمومية لا تؤمن نفسها تسيير مجموع الخدمات التي تقوم بمراقبتها فعرض الخدمات العمومية تسيير مباشرة من طرف السلطة التابعة لها مثل حرس الميناء , إلا أن أغلب الخدمات العمومية تؤمن من طرف شخص آخر تابع للقانون الخاص مثل ما هو عند تسيير التجهيزات المينائية .

3/ الامتياز المرتبط باستغلال التجهيزات العمومية :

تحتكر السلطة المينائية التجهيزات العمومية و لكن أحيانا يعتمد التسيير لشخص معنوي تابع للقانون العام مثال ذلك مؤسسة عمومية أو جماعات محلية , كما قد يخضع هذا الشخص المعنوي للقانون الخاص¹.

المطلب الثالث: الهياكل القاعدية للنقل البحري في الجزائر

تعتبر الشركة الجزائرية للملاحة و المؤسسة الوطنية للنقل البحري للمسافرين ممثلي قطاع النقل البحري في الجزائر معظم العبارات (السفينة العابرة) تعمل على إيصال الركاب إلى الشواطئ الأوروبية و نقل البضائع إلى جميع أنحاء العالم , و معظم الأنشطة التجارية الدولية تتم عن طريق النقل البحري عبر 12 ميناء تجاري (الجدول 4)², و يصل حجم مبادلاتها الإجمالي إلى 130 مليون طن , و تخدم 95 % من المبادلات التجارية الخارجية , مما يدل على أهمية الموانئ كعامل حيوي في الاقتصاد الجزائري³.

الجدول رقم (4)

قائمة الموانئ التجارية الكبرى في الجزائر

ولاية	إسم الميناء	أهم الأنشطة	صفة الميناء
ولاية الجزائر	ميناء الجزائر العاصمة	نقل المسافرين و البضائع	وطني و دولي
ولاية وهران	ميناء وهران	نقل المسافرين و البضائع	وطني و دولي
ولاية وهران	ميناء المرسى الكبير	عسكري	وطني
ولاية وهران	ميناء أرزيو	نقل البضائع	وطني و دولي
ولاية عنابة	ميناء عنابة	نقل المسافرين و البضائع	وطني و دولي
ولاية سكيكدة	ميناء سكيكدة	نقل المسافرين و البضائع	وطني و دولي
ولاية جيجل	ميناء جيجل	نقل المسافرين و البضائع	وطني و دولي

¹ حملوي ربيعة , مرجع سليلق , ص ص : 188, 189.

² [http : www.andi.dz/index.php/ar/secteur-de-transport](http://www.andi.dz/index.php/ar/secteur-de-transport) , 09/03/2016 , 11:18.

³ فاطمة الزهراء محمد الشريف , فوزية رميني , الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها , جامعة وهران , الجزائر , مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا , العدد السابع .

ولاية جيجل	ميناء جنجن	نقل البضائع	وطني و دولي
ولاية بجاية	ميناء بجاية	نقل المسافرين و البضائع	وطني و دولي
ولاية مستغانم	ميناء مستغانم	نقل المسافرين و البضائع	وطني و دولي
ولاية تلمسان	ميناء غزوات	نقل المسافرين و البضائع	وطني و دولي
ولاية تيبازة	ميناء الحمديّة	نقل البضائع	وطني و دولي

Source: <http://ar.wikipedia.org>

1

الشكل (5)



Source : <http://ar.wikipedia.org>

يتضح لنا من خلال الشكل (5) الموانئ المنتشرة على الساحل الجزائري الذي يمتد إلى ما يزيد على 1800 كلم على شاطئ البحر المتوسط¹ و من بين اهم و أبرز الموانئ هي: ميناء بجاية , ميناء سكيكدة , ميناء الجزائر , ميناء وهران.

¹ الموقع : <https://ar.wikipedia.org/wiki/> , تم تصفح الموقع يوم : 2016/03/08 على الساعة 18:33 .

1/ ميناء بجاية :

يقع على خط طول 05 00 شرقا - و خط عرض 45 36 شمالا , و يصل الطول الإجمالي لأرصفته 3140 م و أقصى عمقه 9.3 م , و تبلغ المساحة للميناء 428500 م² للبضائع بمختلف أنواعها , إضافة لسعة تخزين 20000 حاوية مكافئة و 100 مصدر كهرباء للحاويات المبردة , و يتداول الميناء حوالي 12 مليون طن من البضائع سنويا , و حوالي 70 حاوية مكافئة².

2/ ميناء سكيكدة :

يقع الميناء على خط طول 54 06 شرقا - و خط عرض 53 36 شمالا , و يصل الطول الإجمالي لأرصفته 2220 م و أقصى عمقه 15.5 م , كما تبلغ مساحته التخزينية 125150 م² لمختلف البضائع إضافة سعة تخزين 2400 حاوية مكافئة , يتداول الميناء 26 مليون طن من البضائع سنويا و حوالي 70 ألف حاوية مكافئة .

3/ ميناء الجزائر :

يقع الميناء على خط طول 04 00 شرقا - و خط عرض 47 36 شمالا , إجمالي طول أرصفة الميناء 7317 م , و أقصى عمقه 11 م , و تبلغ المساحة التخزينية للميناء 82936 م² لمختلف أنواع البضائع , و تبلغ مساحة محطة الحاويات بالميناء 175 ألف م² بطاقة تخزينية 12000 حاوية مكافئة , و هناك 100 ملايين طن من البضائع و 280 ألف حاوية مكافئة سنويا .

4/ ميناء وهران :

يقع الميناء على خط طول 39 00 شرقا - و خط عرض 43 35 شمالا , و يصل الطول الإجمالي لأرصفة الميناء إلى 4470 بعمق يبلغ 1280 م , و يخصص بالميناء 78479 م² للبضائع بأنواعها و 180 ألف م² للحاويات المبردة , و يتداول بالميناء حوالي 4 ملايين طن من البضائع سنويا 65 ألف حاوية مكافئة , و 70 ألف حاوية ترانزيت , و نخدم المحطة شبكة السكك الحديدية تمتد على جميع الأرصفة³.

¹ لاشين عبد القادر, دراسة تطوير محاور النقل البري و البحري في المنطقة العربية , ج 2, المنظمة العربية للتنمية الإدارية , القاهرة , 2012 , ص 130.

² لاشين عبد القادر و مجموعة خبراء , النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات و الإدماجات العالمية , المنظمة العربية للتنمية الإدارية , القاهرة , 2008 , ص 337 .

³ لاشين عبد القادر و مجموعة خبراء , مرجع سابق , ص 337.

الفرع الأول : أهمية الموانئ التجارية الجزائرية :

1/ التبادلات التجارية : ويتحدد دور التجارة الخارجية الهام في التنمية الاقتصادية و الاجتماعية , من خلال كونها المصدر للدخل و العملات الأجنبية , و العامل المنشط للعلاقات الاقتصادية مع العالم الخارجي و يستدل من خلال الجدول (5) على حجم التبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية¹.

الجدول (5)

التبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية سنة 2007 (الوحدة : مليون طن)					
الميناء	الواردات	%	الصادرات	%	المجموع
أرزيو	1.00	1.49	66.04	98.51	67.04
سكيكدة	3.11	12.80	21.18	87.20	24.29
بجاية	6.30	42.57	8.5	57.43	14.80
الجزائر	9.24	82.21	2.00	17.79	11.24
عنابة	3.12	56.22	2.43	43.78	5.55
وهران	3.69	93.42	0.26	6.58	3.95
جن جن	1.23	90.44	0.13	9.56	1.36
مستغانم	0.85	91.40	0.08	8.60	0.93
الغزوات	0.63	88.73	0.08	11.27	0.71
تنس	0.27	64.29	0.15	35.71	0.42
المجموع	29.44	22.60	100.85	77.40	130.29

¹ فاطمة الزهراء محمد الشريف , فوزية رميني , مرجع سابق , ص 169 .

المصدر : مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا

تتميز التبادلات التجارية المعتمدة على النقل البحري في الجزائر بعدم التوازن بين الواردات (29.44 مليون طن) و الصادرات (100.85 مليون طن) و التي تقصر على المحروقات التي تمثل 96 % من حجم صادرات الجزائر , و تستأثر بها الموانئ النفطية المتخصصة (أرزيو , سكيكدة , بجاية) . أما باقي الموانئ فهي موانئ استيرادية بالدرجة الأولى , إذ تمثل الواردات نسبة مرتفعة تتراوح بين 80 % و 93% من مجمل مبادلاتها , و تمثل المواد الغذائية و المنتجات الفلاحية ما يقارب نصف حجم الواردات (45.76 % , أما النسبة الباقية , فهي عبارة عن مواد مصنعة أو نصف مصنعة (منتجات معدنية عتاد , آلات , منتجات بترولية) , و بالمقابل تقتصر باقي الصادرات (دون المحروقات) و التي لا تتجاوز نسبتها 4% من إجمالي الصادرات الوطنية , على مواد غير مصنعة أو نصف مصنعة .

2/ نقل المسافرين : يعتبر التطور الملحوظ في عدد المسافرين بحرا (الجدول 6) , عاملا مشجعا للنقل البحري , ثم إن عددا كبيرا من المسافرين باتجاه أوروبا , يستعملون الطائرة ذهابا و الباكخرة إيابا , مما يفسر ارتفاع عدد القادمين قياسا على عدد المغادرين بحرا , لأنهم في أغلب الأحيان يشترون سيارات من أوروبا .

الجدول (6)

حركة النقل البحري للمسافرين 1990-1995-2000-2005			
السنة	عدد المسافرين		
	القادمين	المغادرين	المجموع
1990	215750	159821	375571
1995	191995	91971	283966
2000	312253	275094	587347
2005	448530	399640	848170

المصدر : مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا

و تعتبر عملية النقل البحري للمسافرين و التي تعرف نشاطا مكثفا في فصل الصيف منافسا قويا للنقل الجوي , و يعود ذلك بالدرجة الأولى إلى تكاليف النقل المنخفضة , و قدرة الاستيعاب الكبيرة بالنسبة للباخرة , إذ يفضل المسافرون صيفا (و تحديدا المغتربون العائدون إلى الوطن) الدخول بالسيارات و الأمتعة , و يستأثر

ميناء الجزائر لوحده بنسبة 70% من نشاط النقل المسافرين , بسبب عدد الرحلات التي يؤمنها (2 في اليوم).

3/ توفير مناصب العمل : توفر الموانئ الجزائرية 14000 منصب عمل مباشر (يمثل العمال المنفذين) , و هذا بالنسبة لمجموع الموانئ الجزائرية , و يستأثر ميناء الجزائر (الذي يعتبر من أهم الموانئ) لوحده 8000 منصب شغل , و توظف الأيدي العاملة التي تستقطبها الموانئ في الأنشطة المرافقة لنشاط النقل البحري اصحاب السفن , العاملون بالمخازن و المستودعات و مكاتب العبور , عمال الأرصفة (الحمالون) , و كذا العاملين بإدارة الميناء , و إعتبار لعدم وجود ورشات بحرية لبناء السفن , فلا توجد يد عاملة في هذا المجال .

و إذا كانت الموانئ أقطابا تحرض على خلق وظائف وثيقة الارتباط بنشاط الميناء نفسه , أي بحجم و قيمة التبادلات التي يقوم بها , فالموانئ البترولية مثلا (أرزيو , سكيكدة , بجاية) لا توفر سوى عددا محدودا من مناصب العمل , و مما يلاحظ بالنسبة لمدن الموانئ أن تركز الوحدات الصناعية الجزائرية بالسواحل , جعل منها أقطابا تنموية حقيقية , و كرس بالتالي " القطبية الساحلية " الموروثة عن العهد الإستعماري , إلا أن الدولة

لم تعمل على تطوير السياحة بهذه المدن الساحلية " سياحة الشواطئ " , و لم تول الأهمية اللازمة لهذا القطاع الذي عانى من الإهمال , و الذي يشكل مصدرا خلاقا لمناصب الشغل , و يعود بفائدة كبرى على الاقتصاد الوطني , و يبقى النشاط الوحيد الذي يحرك هذه المدن هو نشاط موانئها¹.

الجدول (7)

نشاط الموانئ الجزائرية 2012	
حجم حركة المرور العام	117.8 مليون طن
حجم التصدير	75.4 مليون طن
حجم الاستيراد	42.3 مليون طن
المحروقات :	
التصدير	72.2 مليون طن (96 %)
الاستيراد	10.7 مليون طن

¹ فاطمة الزهراء محمد الشريف , فوزية رميني , مرجع سابق , ص ص .. 170 , 171 .

% 4	تصدير خارج المحروقات استيراد:
%38	المنتجات الزراعية
%21	السلع الأخرى
%20	منتجات البترول
%14	المعادن / المنتجات المعدنية
(EVP) 1419200	حركة الحاويات
(EVP)713800	الاستيراد
(EVP)705384	التصدير
% 12	معدل النمو في السنة
% 35	متوسط معدل الحاويات في
(% 10) % 70	الجزائر المتوسط العالمي
642988	المركبات
	حركة الركاب:
620000	عدد الركاب
210000	عدد المركبات

إعداد الطالبة بالإعتماد على مصدر المعطيات:

Source : Abdelkrim Rezal, **La Refondation Du Système Des Transporstet Des Ports**, Assises Nationales Des Transports Palais des Nations 3 et 4 décembre 2013.

يبين لنا الجدول (7) أهم أنشطة الموانئ الجزائرية المتمثلة في حجم حركة المرور العام , حركة الحاويات , و حركة الركاب .

الجدول (8)

Bilan de l'Activité Portuaire durant le premier semestre 2013/2014

INDICATEURS	السداسي الأول 1er semestre			المؤشرات
	النسبة %	2014	2013	

TRAFIC TOTAL (1000 T)	5.28	63 396	60 216	النشاط الإجمالي (ألف طن)
DEBARQUES	2.98	24 994	24 271	التفريغ
EMBARQUES	6.83	38 402	35 945	الشحن
HYDROCARBURES (1000 T)	2.95	40 984	39 808	المحروقات (ألف طن)
DEBARQUES	- 16.65	4686	5 622	التفريغ
EMBARQUES	6.18	36 298	34 186	الشحن
TRAFIC H.HYDOCS (1000 T)	10.63	22 411	20 258	خارج المحروقات
DEBARQUES	9.83	20 308	18 491	التفريغ
EMBARQUES	18.99	2103	1767	الشحن
TONNAG CONTEN	5.42	4209	3993	حمولة الحاويات (ألف طن)
DEBARQUES	7.32	3685	3434	التفريغ
EMBARQUES	- 6.25	524	559	الشحن
NOMBRE DE CONTENEURS	9.70	619 539	564 776	حركة الحاويات
DEBARQUES	6.16	308 000	290 129	المفرغة
EMBARQUES	13.43	311 539	274 647	المشحونة
TRAFIC PASSAGERS(Nbre)	- 8.74	139 639	153 013	حركة المسافرين
DEBARQUES	- 6.94	76 325	82 018	الوافدون
EMBARQUES	- 10.82	63 314	70 995	المسافرون
Nbre de Navires A L'ANTREE	5.78	5742	5428	عدد السفن أثناء الدخول

حصيلة نشاطات الموانئ خلال السداسي الأول لسنة 2014/ 2013

Source: <http://www.ministere-transport.gov.dz> .

من خلال الجدول السابق يتضح لنا ما يلي :

1/ حركة الموانئ :

الموانئ الوطنية سجلت خلال النصف الأول من عام 2014 إجمالي الحركة (جميع السلع جنبا إلى جنب) 63,40 مليون طن مقابل 60,22 مليون طن في النصف الأول من عام 2013 ، بزيادة قدرها 5.28 % ، و خلال النصف الأول من عام 2014 انخفضت نسبة نشاط تفريغ المنتجات الغير النفطية 9.83 % ، و نسبة الشحن 18.99 % مقارنة بالفترة نفسها من عام 2013.

2/ حركة الركاب :

و قد انخفضت حركة الركاب بنسبة 8.74 % , في الواقع انخفض عدد الركاب من 153013 في النصف الأول من عام 2013 إلى 139639 راكب في النصف الأول من عام 2014 .

3/ حركة الحاويات :

حركة الحاويات سجلت زيادة بنسبة 9.70 % مقارنة مع النصف الأول من عام 2013 , مع صناديق التلاعب في النصف الأول من عام 2014 , مقابل 564776 في عام 2013 .

الفرع الثاني : مشاكل الموانئ الجزائرية

ركزت الجزائر استثماراتها في الموانئ النفطية , و هي موانئ متخصصة , لا تخدم إلا قطاعا محددا من اقتصاد الدولة , أما باقي الموانئ التجارية , فبقيت نشكو من تأخر كبير , و تعاني من مشاكل عدة :

1/ موانئ الجيل الأول :

الموانئ الجزائرية قديمة (من الجيل الأول) , و هي بالتالي لا تمثل سوى نقاط " انقطاع " الحمولة " تنتهي عندها حمولة المواد المعدة للشحن أو التفريغ .

و لقد اكتفت السلطات العمومية في الجزائر, بتسيير هذا الإرث الذي يعود إلى الفترة الاستعمارية , دون إدخال أية تعديلات عليها , أو على بنيتها التي تتكون بشكل عام من أحواض صغيرة و ضيقة , و سقائف و مخازن قريبة من بعضها , و أرصفة تفصل بينها حواجز ضيقة , و إذا لم تكن هذه المواصفات تطرح أية مشاكل في¹ في الماضي بالنسبة لخدمة التبادلات التجارية عندما كانت السفن أصغر , و طريقة شحن البضائع أبسط , فإنها اليوم لم تعد تتماشى و المتطلبات المستجدة و الناجمة عن التطور الكبير الذي شهده مجال النقل البحري , فالسفن أصبحت أكبر , و بمواصفات عالية محددة , و هذا ما حتم على المتعاملين مع الموانئ الجزائرية استخدام السفن الصغيرة (60 % منها تتراوح حمواتها بين 2000 و 10000 طن) وزن ثقيل , و هي بالتالي سفن غير اقتصادية , إذ أنها تحول دون استفادة المصدرين الجزائريين من الفرص التي تقدمها موانئ الشحن , حيث تفرض عليهم أسعار شحن مرتفعة , أما بالنسبة للعمق النظري في الموانئ الجزائرية , فإنه يقلص بسبب التكدس الطمي و الرمال نتيجة لعدم تعرضها لعمليات التطهير و الكسح منذ 20 سنة , مما يؤثر على عملية رسو السفن بها , و قد تضطر السفن الكبيرة الحمولة و التي لا تتمكن من الرسو في ميناء ما بسبب صغر الغاطس إلى أن تحول و جهتها نحو موانئ أخرى حيث تفرغ جزءا من حمولتها لتخفيف الوزن , قبل أن تعود إلى الميناء الأصلي , مع ما يترتب على ذلك من مشاكل (وقت و عمل إضافين , و تكاليف إضافية كذلك) .

¹ فاطمة الزهراء محمد الشريف , فوزية رميني , مرجع سابق , ص 171 .

2/ نقص في التجهيزات و الآليات :

و تعاني الموانئ من الجهة أخرى , من نقص كبير في الآليات الثقيلة , و ميناء الجزائر هو الوحيد الذي يتوفر على رافعة ذاتية الحركة (قوتها 300 طن) .

و مع أن الجزائر تصنف ضمن أكبر الدول المستوردة للحبوب (الخامسة عالميا إذ تستورد ما يقارب 6 مليون طن سنويا) , فإن ميناء الجزائر العاصمة هو الوحيد الذي يشتمل على أكبر مركز خاص بالحبوب (سعته 30000 طن) , و يعتبر غير كافي , و هذا مما يضطر من جهة السفن ناقلات الحبوب إلى الانتظار لمدة تتعدى المقاييس المعمول بها دوليا (تبلغ مدة التوقف في الميناء بالنسبة لهذه السفن 16 يوما) , 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 .

أما ميناء وهران , فإن سعة صومعة الحبوب به لا تتجاوز 3000 طن , ناهيك عن استعمال وسائل تقليدية في عملية التخزين , و كذا تفريغ الحبوب , مما يؤدي إلى ضياع كميات معتبرة منه .

3/ ارتفاع في عدد العمال :

و تعرف الموانئ الجزائرية فوائضا في عدد العمال , مما يقتضي اتخاذ إجراءات ترمي إلى تحويل جزء منهم نحو وظائف أخرى , أو منحهم التقاعد المسبق أو دفع تعويضات لهم , و تبقى هذه المشكلة شائكة بالنسبة لدولة في طريق النمو تستنقل فيها البطالة .

4/ تأخر في عملية تداول الحاويات :

لقد أصبح التوجه لاستعمال الحاويات في نقل البضائع عاما , و معدلات النقل بالحاويات ترتفع بشكل كبير و متسارع .

و تحاول الموانئ الجزائرية تطوير هذه العملية , ففي ميناء وهران على سبيل المثال ارتفعت نسبة التعامل بالحاويات من (9.42% في سنة 1994 إلى 35.09% في سنة 2004 , و في سنة 2008 بلغت 37.15%) , و مع ذلك يمكن القول أن الموانئ الجزائرية لازالت تسجل تأخرا واضحا في هذا المجال , على اعتبار أن المعدل العالمي لتداول الحاويات يصل إلى 62% , و يتم العمل حاليا في هذا الاتجاه , بغرض توفير مساحات إضافية تستعمل كمحطات للحاويات .

أما بالنسبة لميناء وهران , تمت توسعته من الناحية الشرقية , بإضافة 12 هكتار إلى المساحة الأصلية المخصصة للحاويات و التي تبلغ 11 هكتار , و برمجة مشروع آخر يقضي بإضافة 30 هكتار أخرى , مما سيرفع المساحة المخصصة لاستقبال الحاويات إلى 53 هكتار .

أما بالنسبة لميناء الجزائر العاصمة , و بهدف تخفيف الضغط عنه , فلقد تم إنشاء ميناء جاف مخصص لاستقبال الحاويات في الرويبة بضواحي الجزائر العاصمة .

5/ انخفاض معدلات أداء الموانئ :

و الذي يساهم فيه بشكل كبير , توقف أنشطتها ليلا و خاصة ما يتعلق بمناولة السلع و البضائع .

6/ طول الإجراءات الإدارية :

و تتمثل في الإجراءات المتعلقة بتفريغ البضائع تحديدا , وما يتبعها من إجراءات الحجر الزراعي , فالحجر البيطري , ثم إجراءات الرسوم الجمركية ... الخ .

7/ سوء توزيع المهام بين الموانئ :

و من جهة أخرى يوجد توزيع سيئ للمهام المنوطة بكل ميناء , فميناء الجزائر العاصمة مثلا و هو أهم ميناء على المستوى الوطني يحتكر جل التبادلات التجارية (أكثر من 60 % من التبادلات التجارية الخارجية) . و هذا على حساب باقي الموانئ الثانوية التي يبقى دورها محصورا في أقاليمها , فالوزن الكبير الذي يحضى به ميناء الجزائر العاصمة ليس إلا انعكاسا لسياسة المركزية التي تنتهجها الدولة , فهو يهيمن على الإقليم و على باقي الموانئ الثانوية , و هذا يعني عدم أخذ مفهوم التهيئة القطرية بعين الاعتبار من طرف المخططين , ثم إن احتكار الكبير للتبادلات التجارية , يجعله يعاني من الاختناق و التكسد .

8/ اختناق الموانئ :

لعل من بين الأسباب التي تزيد من حدة اختناق الموانئ , و تكسد البضائع بها ما يلي :

1/ 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 .

2/ عندما يرتفع معدل استيراد مادة معينة بسبب انخفاض أسعارها في الأسواق العالمية , كما حدث في

الأشهر الأولى من سنة 2009 بالنسبة للحديد الذي شهدت عملية استيراده ارتفاعا كبيرا نتيجة انخفاض سعره

و بالفعل , لم يسبق لميناء الجزائر العاصمة أن كان مختنقا كما هو الحال في تلك السنة , فقد بلغ عدد السفن

التي بقيت في عرض البحر تنتظر الإذن بالرسو في الميناء لتفريغ حمولتها 34 سفينة و هذا في يوم واحد

(2009/4/6)

مع ما يترتب على ذلك من خسائر , إذا علمنا أن كل سفينة تنتظر في عرض البحر دورها لدخول الميناء ,

تكلف الخزينة العمومية ما بين 5000 – 20000 دولار في اليوم .

9/ تواجد الموانئ داخل النسيج الحضري :

مشكلة أخرى تواجه الموانئ الجزائرية هي تواجدها داخل النسيج الحضري , مما يترتب عليه ضعف كفاءة الطرق التي تربطها بالداخل فميناء العاصمة مثلا , تنتهي منافذ الخروج منه في محور المواصلات الرئيسي بالمدينة و المزدهم بالحركة .

و لا يعتبر ميناء وهران أكثر حظا , فوجوده في موضع محاصر بالمدينة و بالحروف الساحلية , يجعل عملية الحركة منه و إليه صعبة , و هو فوق ذلك لا يشتمل إلا على منفذ واحد فقط , مخصص لسحب البضائع بالشاحنات و على خط للسكة الحديدية يعود إلى الفترة الاستعمارية , إلا أنه غير مستعمل بعد و مع أنه أرخص وسائل النقل البري , فإن مساهمته في عملية سحب البضائع من الميناء بقيت متواضعة , بل و في تراجع ملحوظ من 23.48% سنة 1993 , إلى 1.57% سنة 2001 , إلى أن توقف العمل به تماما منذ سنة 2004 و اقتصرت عملية سحب البضائع من الميناء على الشاحنات فقط .

10/ ضعف استغلال عملية المساحلة :

لا يتم استغلال عملية المساحلة (أو الملاحة الساحلية) بشكل جيد و مكثف , مع أنه بإمكان هذه الوسيلة و التي تؤمن النقل بين الموانئ الوطنية , أن تساهم في تخفيف الضغط عن شبكة النقل البري , التي تعاني هي الأخرى من نقائص كثيرة , و ذلك بإدماجها في سلسلة الإمداد¹ .
مما سبق يمكن أن نقول أن الموانئ الجزائرية لا تعتبر أرصيات إمداد و ذلك راجع للمشاكل سالفة الذكر و التي تشكل عائق كبير في تنمية القطاع البحري و بالتالي التأثير على حجم التبادلات التجارية الدولية التي تأتي عن طريق البحر .

لكن تعتبر أرصيات الإمداد البحري محورا أساسيا للتجارة الخارجية و مكوناتها في ثلاث عناصر رئيسية تتمثل في الموانئ , النقل البحري , و الخدمات الملاحية مقارنة بأرصيات الإمداد الأخرى لأي دولة , و نخص بذلك الجزائر , فالجزائر من خلال سعيها لتحقيق التنمية و التطور في شتى المجالات عملت على تطوير الهياكل القاعدية للنقل البحري باعتباره الداعم الأساسي للاقتصاد الوطني , حيث يمتد الساحل الجزائري لما يزيد على 1800 كلم على شاطئ البحر المتوسط , و تنتشر على طول هذا الشاطئ عدة موانئ أهمها : ميناء بجاية ميناء سكيكدة , ميناء الجزائر , ميناء وهران , بالإضافة إلى أن الموانئ الجزائرية تستحوذ على 95% من حجم التبادلات التجارية الخارجية , كما تتميز ببنية تحتية متميزة و كل ما يحتاجه الإمداد البحري من معززات مما يسمح و يشجع على إنشاء أرصيات إمداد بحري بها , بغض النظر عن الموقع الإستراتيجي الذي تحتله, و هذا ما يؤكد صحة الفرضية الثانية .

¹ فاطمة الزهراء محمد الشريف , فوزية رميني , مرجع سابق , ص 175 .

المبحث الرابع : الآفاق المستقبلية لأراضيات الإمداد البحري في الجزائر و دورها في تعزيز

التبادلات التجارية الدولية

المطلب الأول : رصد الاتجاهات و التطورات الحاصلة

لقد خصّصت الدولة استثمارات هامة في قطاع النقل البحري في الجزائر، وعلى امتداد البرامج و المخططات الاستثمارية ، و كان للموانئ قسط هام منها و هذا ما سنتطرق له في هذا المبحث .

أولا : الأسطول البحري الجزائري

من المعروف بأن سنوات الثمانينات التي شهدتها الأسطول الجزائري و هي حالة شبيهة بالحصار ، مما جعله يشرع في برنامج جديد لتحديثه و جعله من أقوى الأساطيل في البحر الأبيض المتوسط¹، حيث في سنة 2013 (الجدول 9) كان توزيع الأسطول للسفن (31 سفينة) كالتالي :

- ❖ (6) سفن تابعة لمجموعة CNAN و وزعت إلى قسمين :
- (4) سفن تابعة لقسم CNAN الشمالي (CNAN NORD) ؛
- (2) سفينتين تابعة لقسم CNAN المتوسطية (CNAN MED) ؛
- ❖ (7) سفن (IBC : International Bulle Carrier) و التي تعرف بناقلات السوائب الدولية و هي سفن احتجزت بسبب نزاع حصل مع الشريك ؛
- ❖ (3) سفن ENTMV (نقل الركاب)؛
- ❖ (13) سفينة للمحروقات تابعة لشركة النقل البحري (نقل النفط و الغاز)؛
- ❖ (2) سفينتين تابعتين لشركة Nolis (مجموعة CEVITAL)².

الجدول (9)

تطور الأسطول الجزائري		
2013	1980	السنوات
31	78	عدد السفن
500000	10000000	الحمولة (TGB)

¹ الأسطول البحري الجزائري ، متوفر على الرابط التالي :

<https://ar.wikipedia.org> ، تم تصفح الموقع يوم : 2016/04/17 على الساعة 21:26 .

² AbdelkrimRezal , Op Cit , p. 20.

% 02	% 35	نسبة التغطية متعدد الأنواع :
% 35	%40	-الغاز الطبيعي المسال (GNL)
% 02	% 10	-غاز البترول المسال (GPL)
% 75	% 08	-المنتجات المكررة
% 78	% 54	-الركاب

Source : Abdelkrim Rezal, **La Refondation Du Système Des Transporstet Des Ports**, Assises Nationales Des Transports Palais des Nations 3 et 4 décembre 2013.

من خلال الجدول السابق الذي يبين تطور الأسطول الجزائري في الفترة المحددة بين 1980 و 2013 , يتضح لنا أن في سنة 2013 هناك انخفاض كبير في عدد السفن و الحمولة و كذا بالنسبة لنسبة التغطية بالمقارنة في سنة 1980, و يعود هذا انخفاض إلى المؤثرات التالية :

- 1/ تأمين إمدادات إستراتيجية ؛
- 2/ تنظيم أسعار الشحن على الواردات و الصادرات ؛
- 3/ ارتفاع أسعار الواردات و انخفاض الإيرادات من الصادرات ؛
- 4/ السيطرة على السوق الجزائرية بالأسلحة الأجنبية ؛
- 5/ تآكل المورد الرئيسي للقطاع الذي هو اختصاص وطني؛
- 6/ فقدان التسيير الأمثل للوظائف المينائية ؛
- 7/ فقدان صفقات معينة من البحر المتأتية من دول معينة .

ثانيا : تدابير التهيئة و التنمية لأراضيات الإمداد البحري

من التدابير المثلى من حيث سهولة حركة المرور نذكر :

- تعزيز و تحديث معدات المناولة ؛
- إعادة توجيه حركة المرور إلى موانئ أخرى ؛
- توحيد أراضيات الإمداد البحري ؛

- إعادة تأهيل ميناء عن طريق السكك الحديدية ؛
- نقل البضائع مباشر إلى الموانئ الجافة ؛
- خطة عمل إعادة التطوير للموانئ ؛
- إنشاء لواء مختلط ؛
- إنشاء وقفة واحدة (في طور الإنجاز).

التدابير المتخذة :

- ✓ وضع خطة التنمية للمناطق خارج الموانئ ؛
- ✓ إنشاء الموانئ الجافة من قبل شركات ميناء عنابة , سكيكدة , جن جن , بجاية , الجزائر , تنس , مستغانم , وهران , و الغزوات , بعضها تابع للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية (SNTF : Société National des Transports Ferroviaires)؛
- ✓ إنشاء مستودعات تكون تحت حماية الجمارك (ملحق).

كما تم وضع برنامج مدته 5 سنوات من 2009 إلى غاية 2014 ويتضمن ما يلي :

▪ مجموعة CNAN :

شراء سفن للحاويات لنقل البضائع RO/RO (سفن الدرجة) , ناقلات البضائع السائبة , و سفن البضائع العامة :¹

- قسم CNAN الشمالي (CNAN NORD) : 18 سفينة ؛

- قسم CNAN المتوسطية (CNAN MED) : 7 سفن.

▪ شركة ENTMV :

شراء سفينتي للركاب (من 1800 إلى 2400 راكب , و من 700 إلى 800 مركبة).

▪ مؤسسة ERENAV : هي مؤسسة وطنية لإصلاح السفن (ENTREPRISE DE REPARATION

NAVALE) , تقدم خدمات الصيانة الشاملة لجميع أنواع السفن متوسطة الحمولة مثل : الكراكات و سفن الأبحاث , ناقلات البضائع السائبة , و سفن الركاب و سفن البضائع , سفن الحاويات , القاطرات ... الخ , بالإضافة إلى بناء أرصفة عائمة , أحواض الإصلاح , ورشة عمل , إنتاج معدات ... الخ و كل ما يتعلق بالموانئ البحرية .

▪ المدارس : تحديث البنية التحتية و الحصول على المواد التعليمية².

¹ AbdelkrimRezal , Op Cit , p. 19.

² AbdelkrimRezal , Op Cit , p. 35.

و من بين أهم التطورات الحاصلة في الموانئ الجزائرية نجد أن ميناء بجاية يحتل المرتبة الأولى وطنيا في التبادلات التجارية الدولية , فقد صنّف ميناء بجاية في الصدارة وطنيا بعد تحقيقه حصيلة قياسية خلال سنة 2014 , سجل عبور أزيد من 20 مليون طن من البضائع , وذلك بزيادة تفوق 20 % مقارنة بسنة 2013 , و التي قدرت ب 19 مليون طن من البضائع , و هو ما خلق ديناميكية إيجابية على مستوى الميناء , مما أهله لإحتلال المرتبة الأولى على المستوى الوطني , و تعمل مصالحه بكافة إمكانياتها البشرية و المادية ليأخذ الميناء المكانة المطلوبة على المستوى الإقليمي و الوطني , فهو يلعب دورا محوريا في تنشيط التبادلات التجارية العالمية بفضل موقعه الاستراتيجي و خبرته في مجال معالجة الحاويات , و سيتم تصفيته في المرتبة الأولى وطنيا ليصبح بذلك من الموانئ الرئيسية في الجزائر و شمال إفريقيا و جنوب الضفة المتوسطية , و يستدل على ذلك بالشهادات المحصل عليها مثل شهادة " الإيزو " 14001 سنة 2005 و مرجعية "أوهساس" 18001 في سنة 2007 , و ذلك تثمينا لمجهودات الميناء في مجال البيئة و النظافة و تأمين الشغل و توظيف التكنولوجيات الحديثة للإعلام و الإتصال في العلاقات مع أطراف التعامل , رغم المشاكل التي يواجهها مثل الاحتجاجات اليومية التي تشل حركة الشاحنات , إلى جانب ضيق مساحته , ما تطلب إنجاز ميناء جاف بالمنطقة الصناعية بالقصر آخر بمنطقة تالة حمزة¹ , و لقد تم توقيع مشروع توأمة بين ميناءي بجاية و روتردام العالمي في مارس 2016 بالجزائر العاصمة , ميناء بجاية الذي يأتي في المرتبة الأولى وطنيا من حيث النشاط و ميناء روتردام الهولندي الأول عالميا من حيث حجم النشاطات خلال شهر مارس بالجزائر العاصمة , كما كانت المناسبة لتوأمة بين ميناء الجزائر العاصمة وميناء أمستردام .

الأهداف المنتظرة من مشروع التوأمة بين ميناءي بجاية و روتردام العالمي يكمن في تبادل الخبرات و التجارب و تطوير الكفاءات , لاسيما في مجال تسيير الموارد البشرية و العتاد و تطوير سياسة تسيير الإدارة , خاصة في الشق المتعلق بنوعية الخدمة المقدمة للزبائن البيئة و الأمن , و يبقى ميناء بجاية الوحيد مغاربيا الحائز على الشهادة الثلاثية (النوعية , البيئة , و الأمن) , و الأول الحائز على مرفأ للحاويات بالشراكة مع المؤسسة السنغافورية " بروتك " المتخصصة في معالجة الحاويات .

بالإضافة إلى أن مؤسسة ميناء بجاية عرفت تطورا و سريعا في نشاط معالجة , حيث انتقلت من (8) حاويات في الساعة قبل التوقيع على اتفاقية الشراكة إلى (30) حاوية في الساعة حاليا , و هي الوتيرة نفسها التي تشهدها أكبر الموانئ العالمية مثل روتردام و أمستردام و غيرها , و هذا التميز العالمي هو ما دفع

¹ ميناء بجاية الأول وطنيا في التبادلات التجارية , متوفر على الرابط التالي :

www.essalamoline.com/ara/permalink/32985.html , تم تصفح الموقع يوم : 2016/03/14 على الساعة 11:04 .

بالإتحاد الأوروبي إلى ميناء بجاية لتدشين أول خط بحري سريع بين أوروبا و بجاية في المشروع النموذجي المدعوا " ميداموس" , مما يمكن القول بأن ميناء بجاية سيشهد نشاطا متميزا خلال السنوات القليلة القادمة , بفضل سياسة التسيير المبنية على المعلوماتية , ليرقى بذلك إلى مستوى أكبر الموانئ العالمية¹.

المطلب الثاني : التوقعات المستقبلية

لقد شرعت مؤسسة ميناء الجزائر "L' EPAL" في تطبيق مشروع التفريع الذي من نتائجه أن يحسن من مستوى و نوعية الخدمات و تحقيق المردودية المثلى تماشيا مع التطورات الحاصلة في موانئ العالم , و أن المؤسسة الأم تمارس سلطتها على الفرع من خلال جهاز تسيير الفرع الذي يتكون من الجمعية العامة للمساهمين و مجلس الإدارة حيث وضعتهم المؤسسة الأم , و من الفروع التي أنشئت نذكر : فرع الجر , فرع الحاويات , فرع الشحن و التفريع , فرع الإمداد , حيث هذا الأخير يعد مؤسسة عمومية اقتصادية حيث تتحكم فيه المؤسسة المينائية الجزائرية "L' EPAL" , وتشرف عليه عن طريق أجهزة التسيير للفرع فهو يؤمن عمليات المناولة و تحويل السلع و عبور الحاويات في الميناء².

كما تم وضع مخطط وطني لأراضيات الإمداد , من بينها الصياغة النهائية للدراسة لإنشاء (مشروع تجريبي) أرضية الإمداد البحري في وهران و هي تعتبر نموذج حديث ذو مواصفات عالمية (أنظر الملحق 1) , حيث اعتمد ميناء وهران مسار عصرنة مرافقة بفضل برنامج استثماري طموح يحمل عدة عمليات كبرى مثل توسعة أماكن الحاويات , و تدعيم و ترميم الأرصفة الرئيسية المخصصة لحركة الشحن و نقل المسافرين³ , و تركيز أهداف مؤسسة ميناء وهران في هذا السياق على خارطة طريق تحدد مراحل عدة بدءا من إعادة تأهيل الهياكل القاعدية إلى غاية أفق التطوير , مما يسمح برفع عمق المياه و بالتالي استقبال السفن ذات الحمولة الكبيرة , حيث تكتسي هذه العملية المزيد من الأهمية كونها سترفع إلى حد كبير من مستوى أداء الميناء الذي سترفع طاقة معالجته للحاويات إلى 500000 حاوية سنويا , أي أكثر من ضعف المستوى الحالي الذي يعادل 200000 حاوية سنويا⁴.

¹ ميناء بجاية , متوفر على الرابط التالي :

www.Algpress.com/article-22661.html , تم تصفح الموقع يوم : 2016/03/14 على الساعة 12:16 .

² حملاوي ربيعة , مرجع سابق , ص 192 .

³ AbdelkrimRezal , Op Cit , p. 36.

⁴ ميناء وهران , متوفر على الرابط التالي :

www.aps.dz , تم تصفح الموقع يوم : 2016/04/11 على الساعة 13:17 .

بالإضافة إلى مخطط شبكة السكة الحديدية الوطنية سنة 2015 ، و تدعيم الربط طريق السريع بجميع الموانئ الوطنية، و بالتالي سيكون الربط بين شبكة هذه الطرق و الطريق الوطني (أنظر الملحق 2) ، مما يعطينا نظرة مستقبلية على نظام النقل في الجزائر في سنة 2025 (أنظر الملحق 3)¹ . كما أنه تم تسطير برنامج طموح لإعادة تهيئة و توسعة الموانئ مع انجاز ميناء الوسط بمواصفات عالمية (أنظر الملحق 4) و يأتي في ذلك بالنظر لكون 95 % من التبادلات الجزائرية التجارية العالمية تتم عن طريق البحر.

بالإضافة إلى تحديث محطة الحاويات لميناء الجزائر و توسعة ميناء وهران و عنابة و مستغانم و جيجل ، و انجاز ميناء الوسط بمواصفات عالمية سيعالج ذلك أكثر من 40 مليون طن و 6 ملايين حاوية " ، و هذا و قد تم توقيع مذكرة تفاهم بين المجمع العمومي الوطني لمصالح الموانئ و شركتان صينيتان بالجزائر لانجاز مشروع الميناء التجاري الجديد المنتظر إنشاؤه في موقع الحمدانية شرق مدينة شرشال بولاية تيبازة² ، و تنص هذه المذكرة على إنشاء شركة تخضع للقانون الجزائري تتكون من المجمع الوطني لمصالح الموانئ و شركتان صينيتان (شركة الدولة الصينية للبناء و الشركة الصينية للهندسة المعمارية) ، و أن هذه الشركة المختلطة الجديدة تخضع لقاعدة 51/49 % ، ستكلف بإنجاز أشغال دراسات و البناء و الاستغلال و تسيير هذا الهيكل المينائي ، و ستدخل هذه الشركة حيز النشاط بنهاية مارس 2016 بعد الموافقة على قانون التأسيسي من طرف مجلس مساهمات الدولة و التوقيع على عقد المساهمين ، كما أن هذا المشروع الذي يقدر تكلفته 3.3 مليار دولار سيتم تمويله في إطار قرض صيني على المدى الطويل ، و سيتم انجاز ميناء الحمدانية في غضون 7 سنوات و لكن سيدخل حيز التنفيذ الخدمة تدريجيا في غضون 4 سنوات مع دخول شركة صينية " شركة شنغهاي " التي ستضمن استغلال الميناء .

كما أن هذا الهيكل المينائي سيسمح بربط الجزائر مع جنوب شرق آسيا و كذا الأمريكتين و إفريقيا وذلك بفضل ارتفاع حجم حركة النقل البحري المنتظر مع دخول ملاك سفن جدد ذوي مستوى عالمي . و توصلت الدراسات التقنية لتحديد موقع انجاز ميناء جديد في المياه العميقة إلى اختيار موقع الحمدانية شرق مدينة شرشال الذي سيسمح بإنشاء ميناء بعمق 20 مترا و الحماية الطبيعية لخليج واسع ، و سيوجه الميناء المستقبلي إلى التجارة الوطنية عن البحر كما سيكون محورا للتبادلات التجارية على المستوى الإقليمي بعمق 20 مترا ، و سيحوي الميناء على 23 رصيف و 25.7 مليون طن من البضائع سنويا ، كما سيكون ميناء

¹ AbdelkrimRezal , Op Cit , p. 45.

² برنامج طموح لإعادة تهيئة و توسعة الموانئ ، متوفر على الرابط التالي :

www.radioalgerie.dz/news/ar/article/.../65279.html ، تم تصفح الموقع يوم 2016/03/19 على الساعة 15:56 .

الحمداية قطبا للتنمية الصناعية , حيث سيربط بشبكات السكة الحديدية و الطرق السيارة و سيستفيد في جواره المباشر موقعين بمساحة 2000 هكتار لاستقبال مشاريع صناعية . و خلال مجلس الوزراء كلف رئيس الجمهورية الحكومة بتنفيذ المشروع في إطار شراكة تجمع في إطار قاعدة 51/49% بين مؤسسات جزائرية عمومية و خاصة و شريك أجنبي معترف به و قادر على المساهمة في تمويل هذه المنشأة و تسييرها مستقبلا . و حسب توقعات قطاع النقل في الآفاق 2050 سيبلغ حجم حركة النقل في منطقة الوسط البلاد 35 مليون طن من البضائع سنويا و مليوني حاوية ذات 20 قدما سنويا , مقابل 30 % من هذا الحجم فقط تتم معالجته حاليا عبر كل من ميناء الجزائر و التنس 10.5 طن حاليا .

و حسب الحد الذي تم توصل إليه اقتناء (6) بواخر جديدة و إلى غاية نهاية 2018 سينتهي هذا البرنامج ليسترجع الأسطول البحري الوطني نسبة 30 % من حصة النقل البحري¹.

مما سبق يمكن القول أنه في المستقبل ستكون هناك أراضيات إمداد بحري في الجزائر نظرا للتطورات الحاصلة على الموانئ الجزائرية , كما أنها ستصبح مركزا للتبادلات التجارية ليس فقط على المستوى الدولي فقط المتمثلة في شبكة أراضيات الإمداد الأورومتوسطية (أنظر الملحق 5) بل و سيتعدى ذلك إلى المستوى العالمي .

المطلب الثالث : تدابير مستقبلية ناجعة و مفترضة

أولا : تدابير الدفاع عن سطح البحر

- تنفيذ الهيكل التنظيمي الجديد لهيئة النقل البحري؛
- تعريف السياسة و وضع إستراتيجية و خطة عمل لإصلاح شامل للجناح الوطني؛
- إصلاح الإطار التشريعي و التنظيمي؛
- الإسراع في تنفيذ برامج التنمية ؛
- وضع خطة تدريب مكثفة للتوظيف؛
- تعزيز القدرات الوطنية لتصنيف السفن؛
- تطوير النقل الداخلي الوطني استعداد لإنطلاق نشاط إعادة شحن الحاوية ؛
- إنشاء نظام مراقبة التكنولوجي ؛
- مشاركة الجزائر في المنظمات الدولية و الإقليمية الرئيسية ؛
- إنشاء السياسة البحرية المتكاملة¹.

¹ الموقع: www.radioalgerie.dz/news/ar/article/.../65279.html .

ثانيا : تدابير الدفاع عن الموانئ

- تنفيذ الهيكل التنظيمي الجديد لهيئة الموانئ؛
- تحديث و تنفيذ خطة الميناء الرئيسي ؛
- تحويل الموانئ " بوابة " للبلاد و إفريقيا ؛
- مواصلة إصلاح الموانئ (إنشاء منظمة موجهة في الموانئ)²؛
- تحسين توصيلية الميناء مع السكك الحديدية و الطرق السريعة و إمكانية تحويل النموذج ؛
- تنفيذ القدرات التدريبية الحديثة للميناء ؛
- إنخراط الموانئ في عملية وضع العلامات "موانئ خضراء " و " موانئ نظيفة "؛
- إقامة شراكات بين المؤسسات عبر القطاعات , و متعددة الإقليمية ؛
- إعداد منافذ للتغيرات التكنولوجية و الاقتصادية و زيادة حجم و قدرة السفن (أنظر الملحق 7) ؛
- تنفيذ برامج تطوير الموانئ ؛
- الإسراع في تنفيذ ميناء النافذة الواحدة VTMIS (نظام مجتمع الميناء) (أنظر الملحق 8) ؛
- تنفيذ أنظمة التحكم عن بعد لزيادة الكفاءة و الأمن من إدارة المرور في الموانئ و المرافئ ؛
- إنشاء مجلس التنسيق للموانئ الداخلية ؛
- تعزيز الشراكة بين القطاعين العام و الخاص ؛
- إنشاء لجنة الحوار الإجتماعي ؛
- وضع أيام تكون فيها الأيام مفتوحة ؛
- تنفيذ مشروع الطرق السريعة من البحر؛
- الحد من الروتين (محطة واحدة EDI) ؛
- الشفافية في رسوم الميناء ؛
- تنفيذ خطط للحصول على الطاقة و الكفاءة البيئية للسفن ؛
- يجب على الموانئ أن تلعب دور " المهندسين المعماريين " من حلول خدمات الإمداد البحرية و البرية .

ثالثا : التدابير المتعلقة بالإمداد

- بداية عملية معالجة سلسلة الإمداد العالمية لوضعية الإمداد في الجزائر (أنظر الملحق 9)؛

¹ Abdelkrim Rezal, Op Cit, pp .. 46 - 48.

² Abdelkrim Rezal , Op Cit, pp .. 49 - 58 .

- وضع إستراتيجية وطنية لأنشطة الإمداد ؛
- تنفيذ المخطط العام لأراضيات الإمداد ؛
- وضع الإطار القانوني و التنظيمي لإشراف أفضل لأنشطة الإمداد ؛
- تنظيم أنشطة إضافية على النقل البحري ؛
- إنشاء لجنة وطنية لتنمية أنشطة الإمداد ؛
- إنشاء وكالة التنمية للإمداد ؛
- تنفيذ قدرات التدريب المتعلقة بالإمداد من خلال إنشاء مدرسة وطنية للتدريب في مجال أنشطة الإمداد.

رابعاً: تنفيذ المحافل و المنظمات المهنية

- المجلس الأعلى للبحرية ؛
- مجلس البحرية التجارية ؛
- المجموعة البحرية ؛
- رابطة ملاك السفن ؛
- شركات وكلاء البحرية ؛
- شركات الشاحنين ؛
- شركات وكلاء الشحن¹؛

مما سبق يمكن القول أنه بالإضافة إلى كون الجزائر تتميز بموقع جغرافي استراتيجي و تتوسط قارات العالم و تعتبر بوابة لإفريقيا و إطلالها على البحر الأبيض المتوسط ستصبح مركز للتبادلات التجارية و أرضية إمداد عالمية ليس على مستوى الدولي فقط المتمثلة في شبكة أراضيات الإمداد الأورومتوسطية (أنظر الملحق 5) و لكن سيتعدى ذلك إلى المستوى العالمي .

خاتمة الفصل

¹ AbdelkrimRezal , Op Cit , pp .. 48- 58 .

من خلال هذا الفصل حاولنا إبراز مكانة أراضيات الإمداد البحري في تعزيز التبادلات التجارية الدولية في الجزائر , من خلال إبرازنا لواقع النقل البحري في العالم بصفة عامة و في الجزائر بصفة خاصة , مع تحديد دور الموانئ الجزائرية , و ذلك بتوضيح وظائف كل من السلطة و المؤسسة المينائية , ومعرفة أهمية و المشاكل التي تواجه الهياكل القاعدية للنقل البحري في الجزائر , و بالرغم أنه لا توجد أراضيات إمداد بحري في الجزائر إلا أنها في سير التطور و الوجود لتصبح كذلك , و هذا بعد إلقاءنا نظرة عن المخطط وطني لأراضيات الإمداد و برنامج طموح الذي تم تسطيره لإعادة تهيئة و توسعة الموانئ , اتضح لنا أن الموانئ الجزائرية ستصبح في المستقبل أراضيات إمداد بحري , و مرتبطة ارتباطا وثيقا بالموانئ الجافة التي هي في طور الإنجاز, و التي بدورها تعمل على تقليل الضغط على أراضيات الإمداد البحري الإحدى عشر , و تقليص التكاليف الزائدة لانتظار السفن فيها , وباقي أراضيات الإمداد البرية التي تتمثل في الطرق السريعة و شبكة السكك الحديدية و الجوية المتمثلة في المطارات .

الخاتمة العامة

يعتبر الإمداد وظيفية مهمة تساهم في ازدهار و زيادة التدفقات التجارية سواء أكانت على الصعيد الدولي و المحلي لأنها تسير كل النشاطات المتعلقة بالبضائع من نقل و توزيع ... الخ , و بواسطته استطاع عدد كبير من المصدرين و المستوردين و المنتجين الاستغناء في منشآتهم عن مراكز التخزين و التوزيع , و كانت نتيجة هذا الاستغناء إنشاء أرضية إمداد التي تعتبر المركز الذي ينظم تدفق السلع و المعلومات بحيث تقوم بالجمع بين مختلف مقدمي خدمات النقل و الإمداد , تقديم الخدمات التخزين , التعبئة ... الخ , بأقل تكلفة و جذب أكبر عدد من الزبائن المحتملين , مما يؤدي إلى المنافسة و التعاون بين مقدمي خدمات الإمداد , و بدخول الموانئ البحرية في سلسلة النقل المتعدد الوسائط كأحد حلقاته تحولت هذه الموانئ إلى أرضيات إمداد بحري , يتم على أساسها مختلف أنشطة الإمداد , و بالتالي أداء وظائف الموانئ البحرية بصورة أفضل و زيادة إنتاجيتها بشكل ملحوظ مما أدى إلى اختفاء التكديس بتلك الموانئ.

من خلال دراستنا لهذا الموضوع حاولنا معالجة إشكالية البحث التي تكمن في دور أرضيات الإمداد البحري في تعزيز التبادلات التجارية الدولية , من خلال تقسيمنا لهذه المذكرة إلى ثلاثة فصول, و انطلاقا من الأسئلة الفرعية , و باستخدام الأساليب المشار إليها سابقا , تمكنا من الوصول إلى النتائج التي تؤكد صحة ما افترضناه من فرضيات في بداية الدراسة و على هذا الأساس يمكن تقديم بعض النتائج التي توصلنا إليها , لنأتي في الأخير بتقديم آفاق الدراسة المستقبلية التي نقترح من خلالها بعض المواضيع التي لها علاقة بدراستنا و المرتبطة بها في بعض الجوانب و التي يمكن أن تتخذ كبحوث في المستقبل .

و سنطرح فيما يلي اهم النتائج والتوصيات التي توصلنا لها من خلال دراستنا هذه:

النتائج:

يمكن حصر أهم النتائج التي تم التوصل إليها خلال دراستنا إلى ما يلي :

- الأسطول البحري الجزائري أقوى الأساطيل البحرية في البحر الأبيض المتوسط ؛
- الموانئ الجزائرية دور حيوي في تفعيل التبادلات التجارية الدولية ؛
- تساهم الموانئ الجزائرية في تحقيق التنمية الاقتصادية للبلاد ؛
- احتلال ميناء بجاية المرتبة الأولى وطنيا في التبادلات التجارية الدولية , و الدور الذي يلعبه في تنشيطها عالميا , بفضل موقعه الاستراتيجي و خبرته في مجال معالجة الحاويات ؛

- توقيع مشاريع التوأمة بين الموانئ الجزائرية و أكبر الموانئ العالمية و الأكثر تطورا و ازدهار روتردام و امستردام ؛
- اكتساب الخبرات و الكفاءات العالمية فيما يتعلق بإدارة و تسيير الموانئ ؛
- وضع مخططات وطنية مستقبلية لإعادة تهيئة الموانئ , و إنشاء أراضي الإمداد البحري الجزائرية ذو نماذج حديثة متطورة تتميز بمواصفات عالمية .

و من بين العوائق التي واجهتها نذكر:

- انخفاض الطاقة الاستيعابية للموانئ الجزائرية التجارية ؛
- تدني كفاءة الأسطول الجزائري البحري التجاري , و صغر حجم السفن ؛
- نقص في التجهيزات و الآليات ؛
- بطء المعاملات و سيطرت الروتين عليها , و تكديس المخازن ؛
- تشكل نقط اختناق بسبب رداءة المنشآت ؛
- ضعف الاستثمارات العمومية , و تميزها بالفوضى العشوائية و هذا يرجع لممارسة الدولة للاحتكار , على موانئها .

التوصيات:

و استنادا إلى النتائج السابقة يمكن تقديم بعض التوصيات التي قد تساهم إن أخذت بعين الإعتبار في الارتقاء بالموانئ الوطنية إلى صفوف الموانئ المتطورة :

- إجراء دائم من تعديلات و إصلاحات للهياكل القاعدية و بما يواكبها من التطورات الحاصلة في مجال النقل خاصة منها السفن , التجهيزات و الآلات الثقيلة , و كذا المساحات التي تسمح بتداول الحاويات؛
- ضرورة إعادة النظر في تنظيم و تسيير الموانئ الجزائرية ؛
- رفع الطاقة التشغيلية للموانئ باستمرار نشاطها و عدم توقف العمل بها ليلا ؛
- إدخال قواعد معلوماتية في تسيير التبادلات التجارية الدولية مع ما يتطلب ذلك من توفير و توظيف إطارات مؤهلة في الميدان؛
- الرفع من كفاءة الطرق التي تخدم الموانئ و إنشاء خطوط مواصلات إضافية تحيط بالمدن الساحلية, و ذلك بغرض تجنب حركة المرور بوسطها.

آفاق البحث :

و كمساهمة منا في طرح افكار تساعد في مواصلة البحث في موضوع دراستنا، اقترحنا المواضيع التالية:

- ✓ أثير أرضيات الإمداد الجوي على التجارة الدولية في الجزائر؛
- ✓ مساهمة النقل متعدد الوسائط في نجاح أرضيات الإمداد ؛
- ✓ دور أرضيات الإمداد البحري في جذب الإستثمارات الأجنبية المباشرة .

قائمة المراجع :

الكتب العربية

- ابراهيم علي عبيدو , هندسة الموانئ و المنشآت البحرية , كلية الهندسة , جامعة الاسكندرية , منشأة المعارف بالاسكندرية , 1982.
- جاسم محمد , التجارة الدولية , زهران للنشر , عمان , 2005.
- حسن أحمد توفيق , إدارة المبيعات و فن البيع , كلية التجارة جامعة القاهرة , الدار العربية للتوزيع و النشر , الطبعة الأولى , 2002.
- شريف ماهر , التجارة البحرية , مكتبة الحرية للنشر و التوزيع , القاهرة , 2009.
- عبد الرحمن إدريس , مقدمة في إدارة الأعمال اللوجيستية , الإمداد و التوزيع , دار الجامعية , الإسكندرية , 2006.
- عبد الغفار حنفي , إدارة المواد و الإمداد " المشتريات و المخازن " , الدار الجامعية , الإسكندرية , 2007.
- علي سالم احميدان الشواورة , جغرافية النقل و تطورها , دار الصفاء للنشر و التوزيع , الطبعة الأولى , عمان , 2013.
- علي فلاح الزعبي , زكريا أحمد عزام , إدارة الأعمال اللوجيستية , مدخل التوزيع و الإمداد , دار الميسرة للنشر و التوزيع و الطباعة , الطبعة الأولى , الأردن , 2012 .
- عمار بوحوش , محمد محمود الذنبيات , مناهج البحث العلمي و طرق إعداد البحوث , ديوان المطبوعات الجامعية , الجزائر , 2011 .
- كارولين أولين , اقتصاديات النقل البحري , الدار المصرية اللبنانية , الطبعة الثالثة , القاهرة , 1996.
- كاظم عبادي الجاسم , جغرافية التجارة الدولية , دار صفاء للنشر و التوزيع , الطبعة الأولى , عمان , 2015.
- لاشين عبد القادر و مجموعة خبراء , النقل البحري في مواجهة التكتلات و الاندماجات العالمية , المنظمة العربية للتنمية الادارية , القاهرة , 2008 .
- لاشين عبد القادر, دراسة تطوير محاور النقل البري و البحري في المنطقة العربية , ج 2 , المنظمة العربية للتنمية الادارية , القاهرة , 2012 .
- محمد أحمد حسان , إدارة الإمداد و التوزيع , الدار الجامعية للنشر , الاسكندرية.
- محمد خميس الزوكة , جغرافية التجارة الدولية , دار المعرفة الجامعية , 2004 .

محمد دياب , التجارة الدولية في عصر العولمة , دار المنهل اللبناني للدراسات و التوثيق , الطبعة الأولى , بيروت , 2010.

محمود حامد محمود عبد الرزاق , اقتصاديات النقل الدولي البري و البحري و الجوي, الدار الجامعية , الاسكندرية , 2013 .

مصطفى محمود أبوبكر , المرجع في وظيفة الاحتياجات و إدارة الأنشطة اللوجيستية في المنظمات المعاصرة , مدخل استراتيجي تطبيقي لتحقيق الميزة التنافسية من خلال أعمال الشراء و التخزين , الدار الجامعية , الاسكندرية , 2004.

هارون أحمد عثمان , الاقتصاد البحري , منشأة المعارف للنشر , الاسكندرية , 1984.

هاشم محمد صالح , جغرافية النقل , مكتبة المجتمع العربي للنشر و التوزيع , الطبعة الأولى , عمان , 2014 .

يوسف مسعداوي , دراسات في التجارة الدولية , دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع , 2010 الجزائر

الكتب الأجنبية :

CHAOUKI BOURI , LA LOGISTIQUE DU COMMERCE EXTERIEUR EN ALGERIE , 1 Edition , ORON .

Daniel tixier , Hervé mathe , Jaque Colin , La logistique d'entreprise , 2 Edition , Paris , 1998 .

Fabrice MOCELLIN , Gestion des entrepots et plates-formes , 2 Edition , Paris , 2003 .

Gabriel Weckermann , La logistique mondiale , Transport et communicationn , Paris , 2005 .

Gillés Paché , LA LOGISTIQUE : ENJEUX STRATEGIQUES , 2 Edition , Paris , 1999 .

Yves Primor , Logistique - Production – Soutien , 5 Edition , Paris , 2008 .

مذكرات و رسائل الماجستير و الدكتوراه :

إيمان بوقندورة , أهمية أرضيات الإمداد , دراسة حالة سكيكدة , مذكرة الماستر , جامعة باتنة , 2012.

حملاوي ربيعة , مردودية المؤسسات المينائية , دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر " L'EPAL " ,

أطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة دكتورا – علوم اقتصادية – جامعة الجزائر , 2008 .

فهد إبراهيم جورج حوا , أثر الإدارة اللوجستية في رضا الزبون : دراسة حالة الشركة باسيفيك

انترناشونال لاينز , مذكرة الماجستير , جامعة الشرق الأوسط , الأردن , 2013 .

مقالات و مجلات و محاضرات:

- شاكر بلخضر , محاضرات في النقل و الإمداد , السنة الثانية ماستر , جامعة الحاج لخضر باتنة .
فاطمة الزهراء , محمد الشريف , فوزية رميني , الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها ,
جامعة وهران , الجزائر , مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا , العدد السابع .
هشام صلاح محسن , الموانئ العراقية و دورها في حركة النقل البحري (ميناء أم قصر الواقع و
الآفاق المستقبلية) , دراسة حالة , الجامعة المستنصرية (كلية التربية) .

تقارير:

- مركز الدراسات و البحوث بغرفة الشرقية , تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية ,
2009 .

Articles et rapports :

Abdelkrim , La Refondation Du Système Des Transportet Des Ports , Assises Nationales
Des Transports Palais des Nations 3et 4 décembre 2013.

Mechel Savy , la plate-forme logistique , objet exemplaire d'aménagent urbain, Agence
Nationale de la recherche 2010 .

Nicolas Raimbult , les plates-formes logistique : entre fluidité et fixité , Article.

المواقع الإلكترونية :

www.Larousse/fr/dictionnaire/francais/logistique.

www.azzaman.com/?p70072

www.books.google.dz

www.aziz-phd.blogspot.com/2011/01/blog-post-21.html.

<https://ar.wikipedia.org/wiki/>.

<http://www.ministere-transport.gov.dz>.

[http :www.andi.dz/index.php/ar/secteur-de-Transport](http://www.andi.dz/index.php/ar/secteur-de-Transport).

File:///c:/users/j/downloads/pdf.

www.essalamoline.com/ara/permalink/32985.html.

www.algpress.com/Article -22661.html.

www.radioalgerie.dz/news/ar/article/.../65279.html.

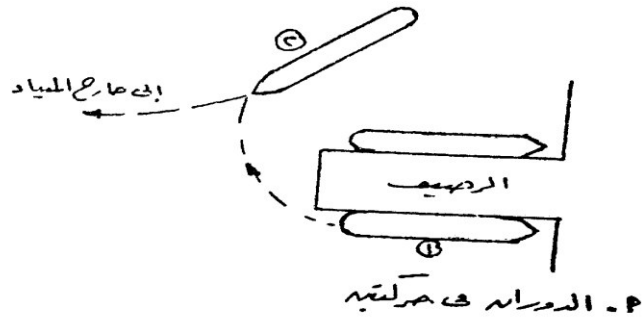
www.aps.dz.

www.kenanaoline.com/files/0032/32346.pdf.

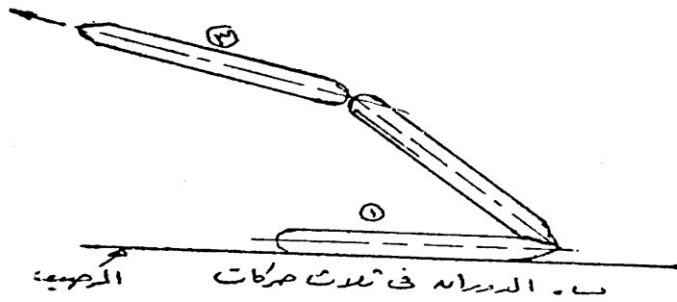
www.alukah.net/web/brich/0/73101.

الملاحق

الملحق (1) : طرق دوران السفن



شكل (104) - 1



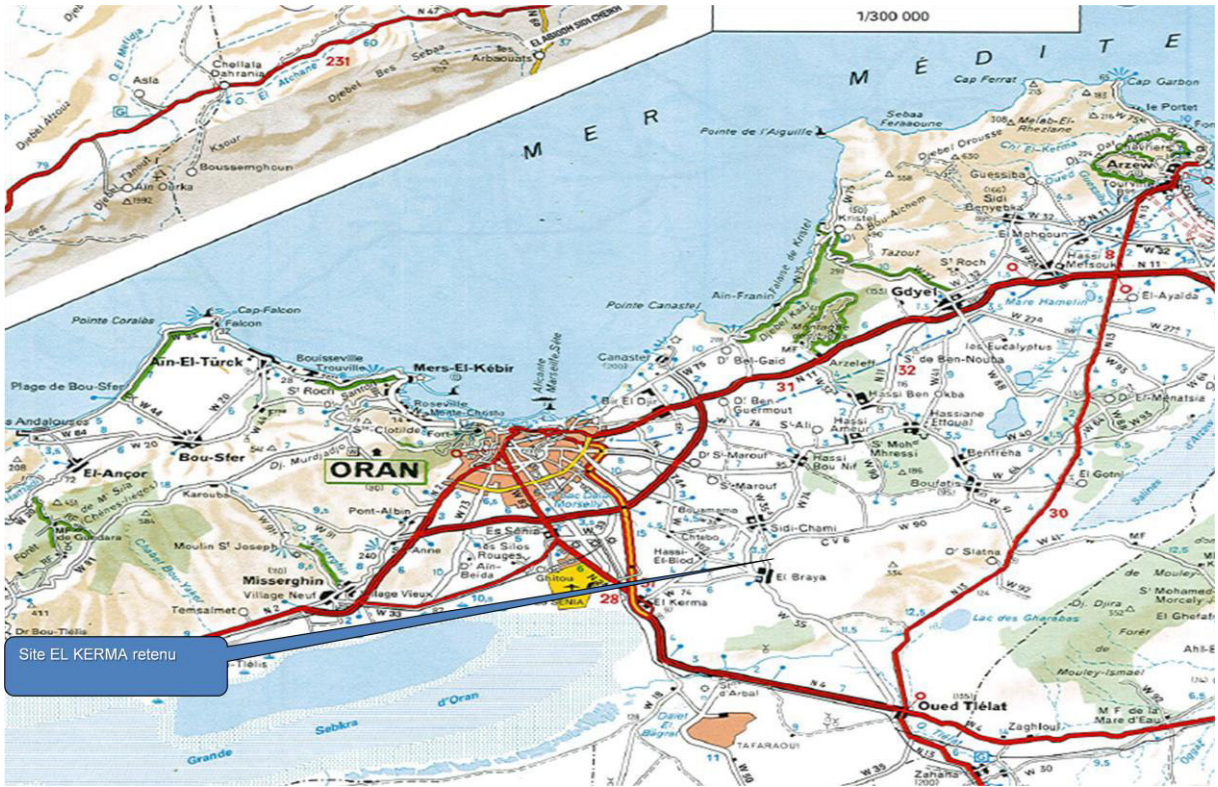
شكل (104) - 2

الملحق (2) : أرضية الإمداد البحري في وهران

LOCALISATION DES SITES



LOCALISATION DE LA PFL D'ORAN



CONFIGURATION DE LA PFL

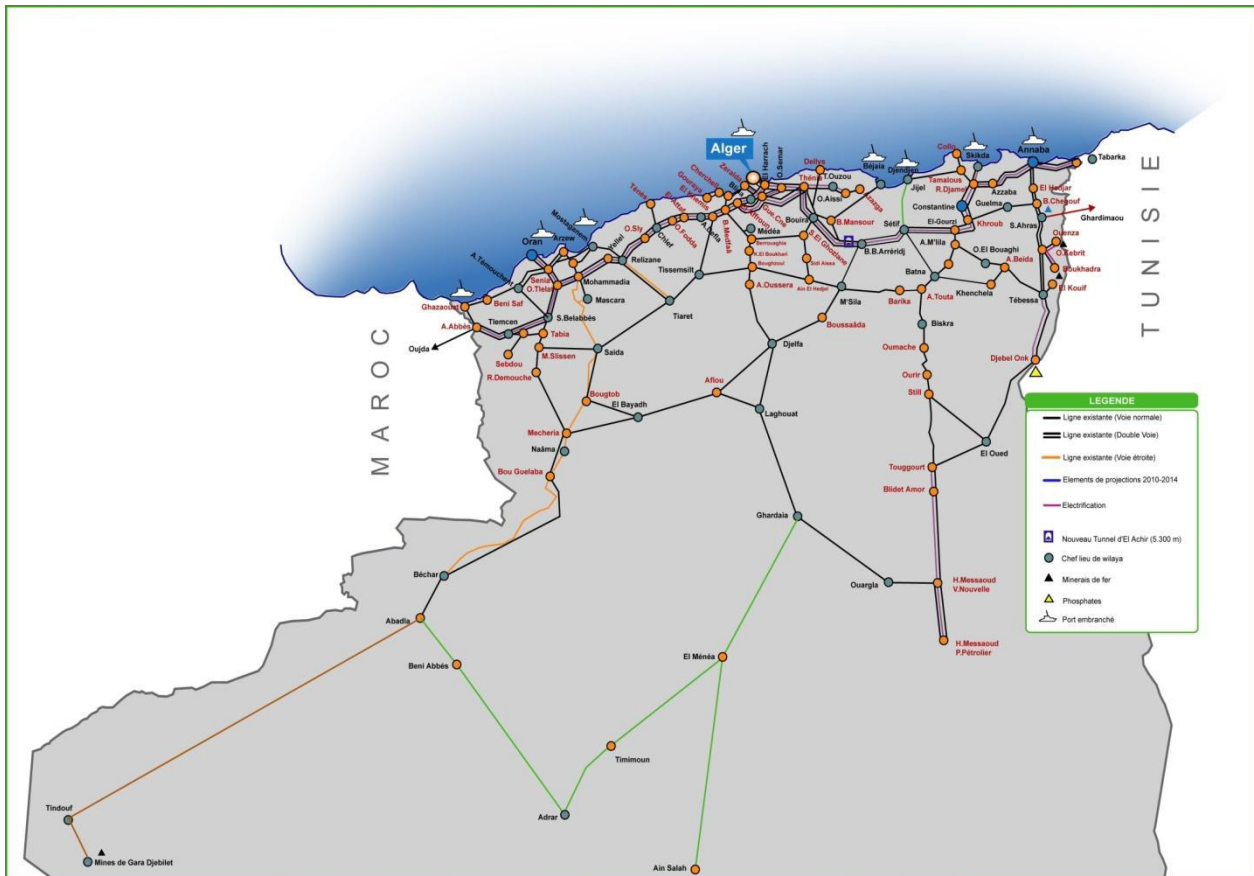


MODEL DE PFL MODERNE



الملحق (3) : الشبكة الطرقية

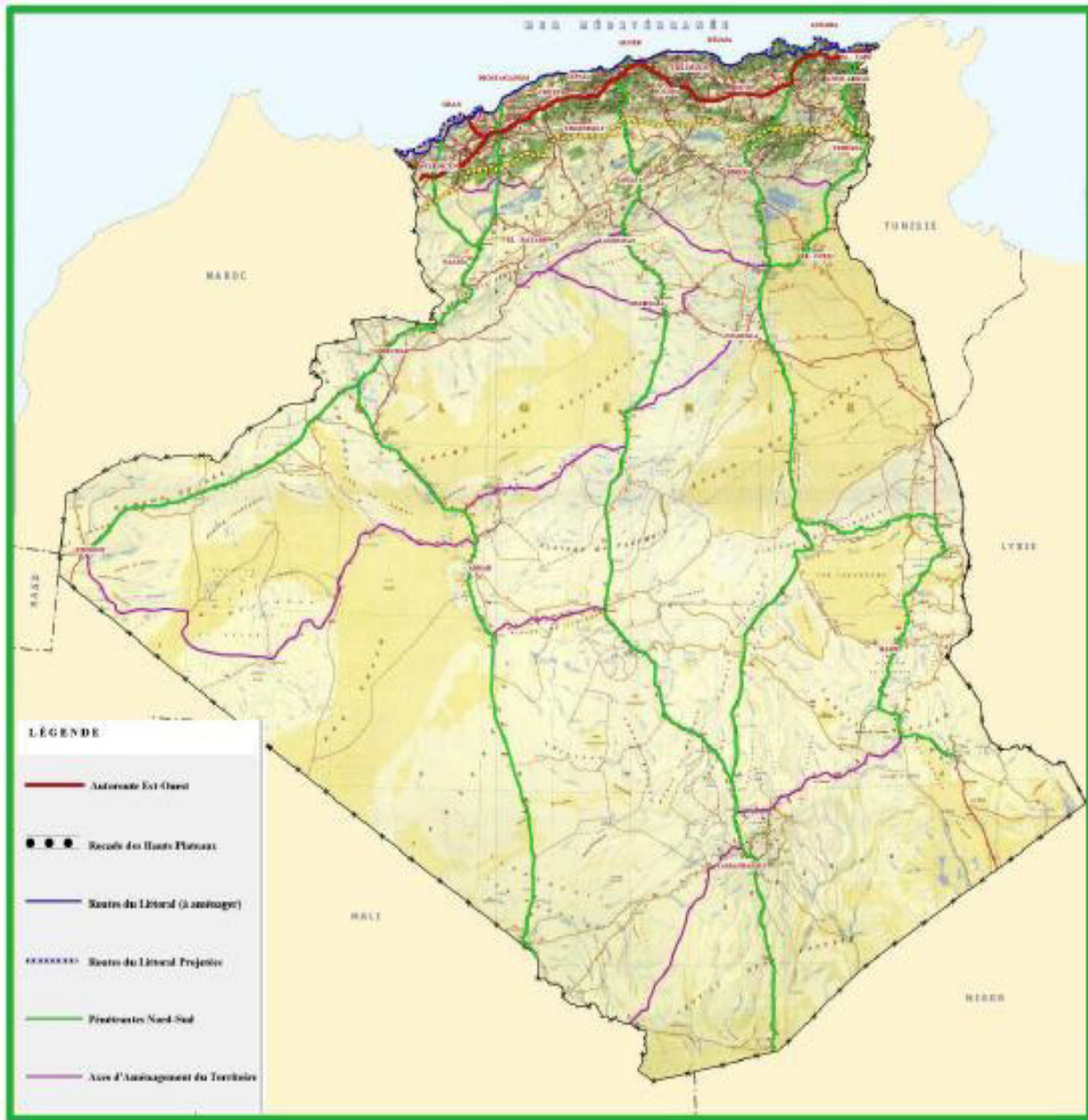
Le Réseau ferroviaire national à l'horizon 2015



RENFORCEMENT DE LA CONNECTIVITE AUTOROUTIER

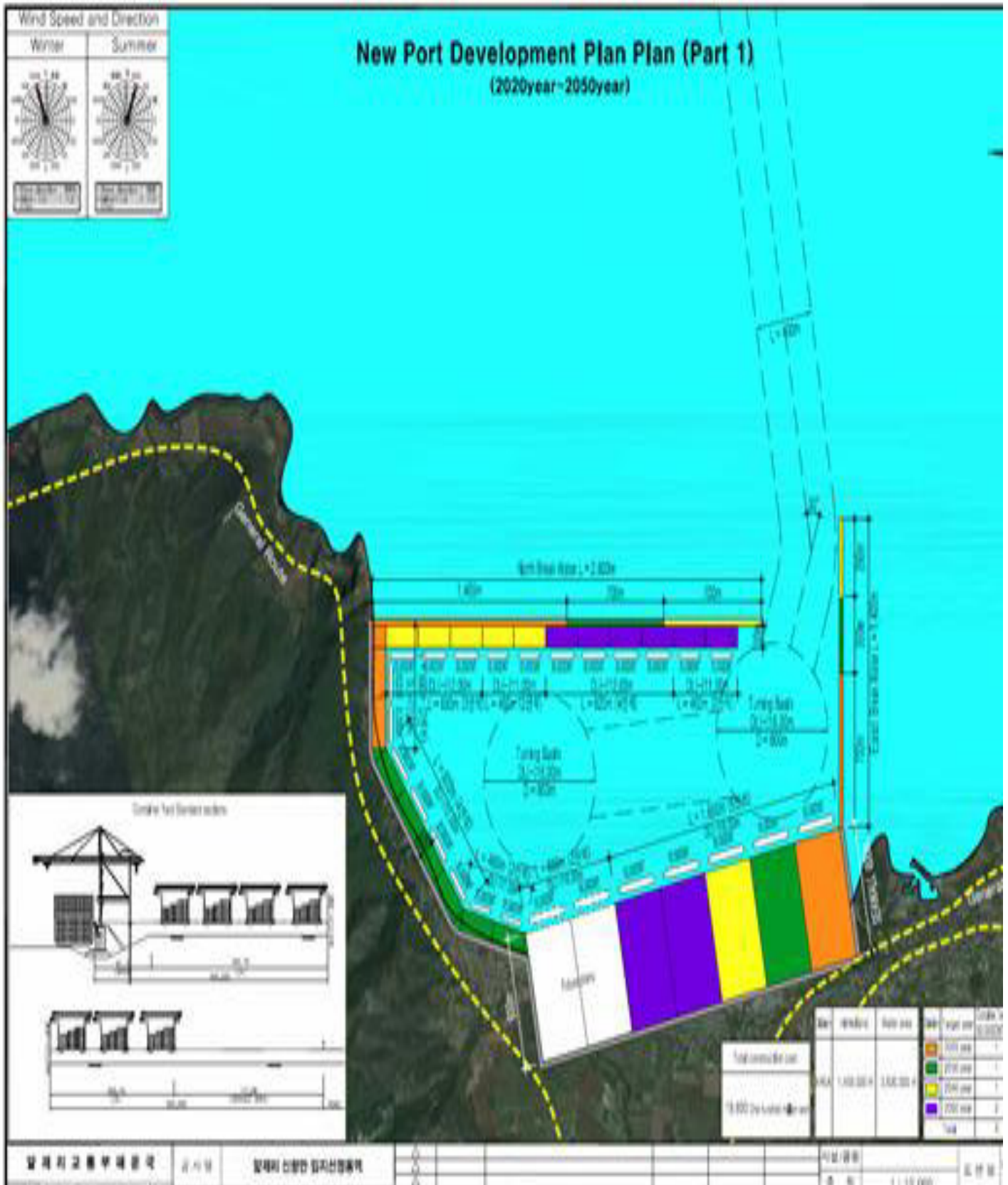


RESEAU ROUTIER ET AUTO ROUTIER NATIONAL



الملحق(4) : نظام الوطني الجزائري للنقل في سنة 2025

FUTURE PORT CENTRE



RESEAU LOGISTIQUE EURO-MEDITERRANEEN



الملحق (7) : سفينة الحاويات الأكبر حجما (ULCV : Ultra Large Container Vessel)

PORTE CONTENEUR DERNIERE GENERATION ULCV

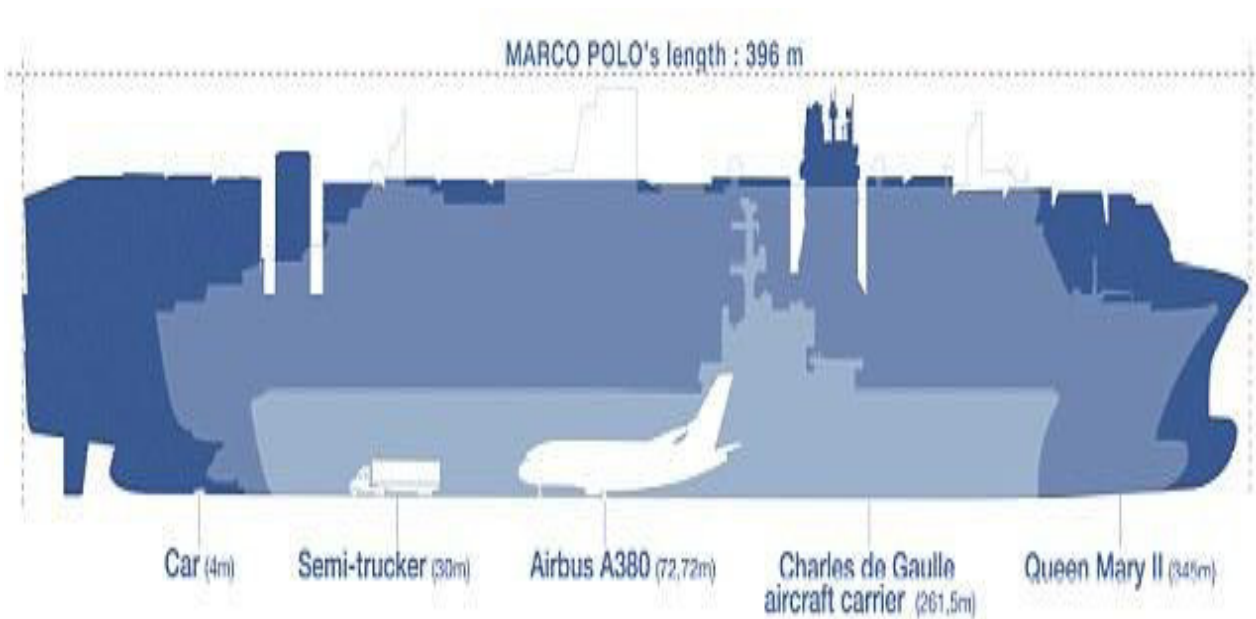


DIMENSIONS ULCV

Long: 405 m:

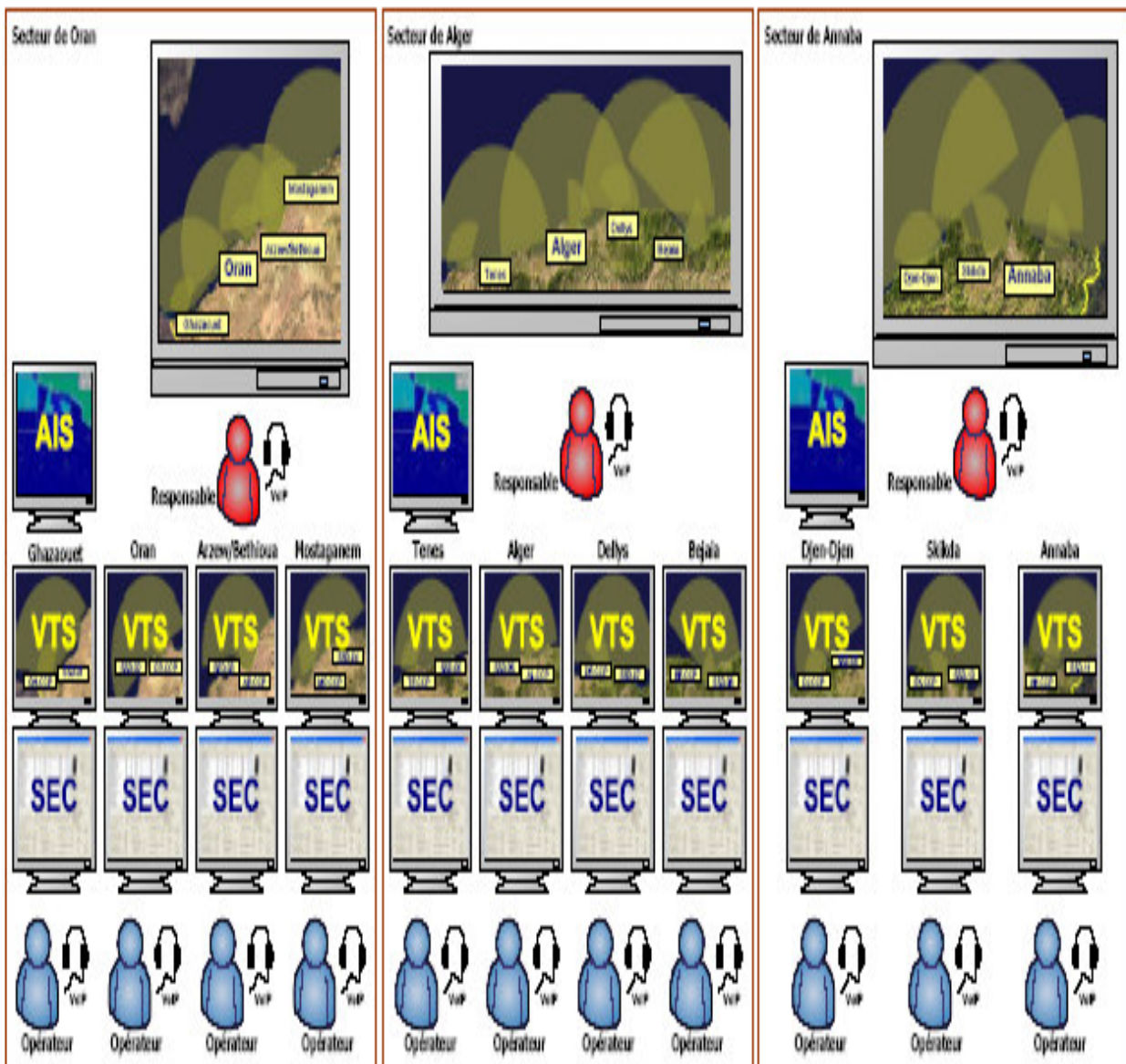
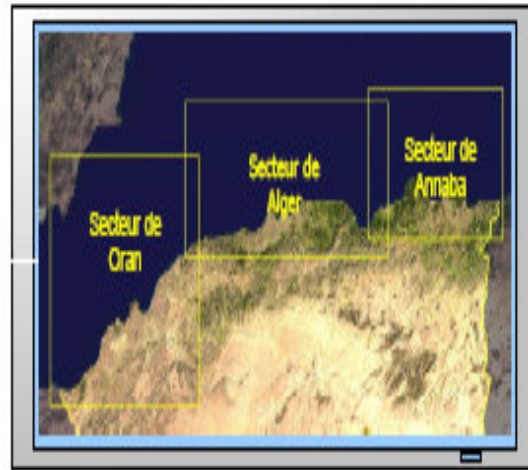
Larg: 59 m

T: 16 m

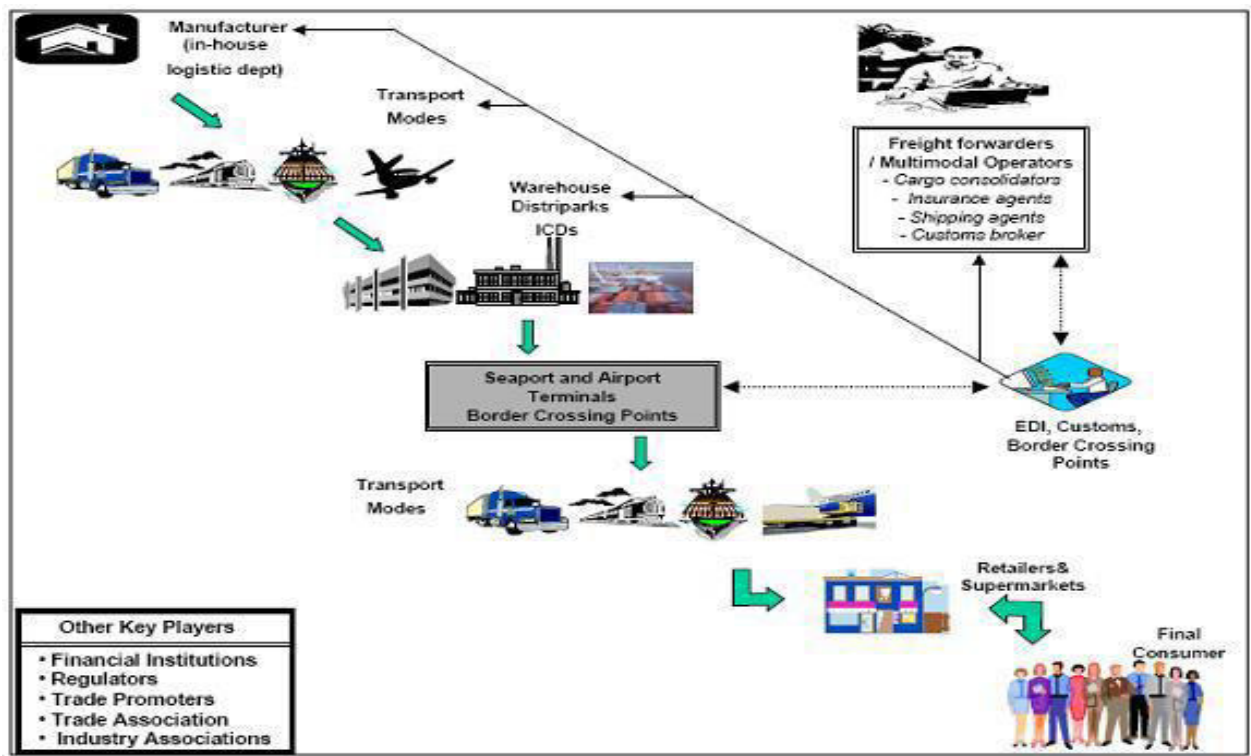


COMPOSANTES DU VTMISS

Diagramme Fonctionnel
du Centre Nationale de
Commandement et de
Contrôle



CHAINE LOGISTIQUE GLOBALE



ملحق(10) : المصطلحات

رمز المصطلح	المعنى الحرفي
ONP	Office National des Ports
EPAL	Entreprise Portuaire d'Alger
BOT	Build Operate Transfer البناء و التشغيل و التحويل
EVP	Equivalent Ving Piet وحدة قياس الحاويات ذات 20 قدم
CNAN	Copagnie National Algérienne de Navigation
CNAN MED	Copagnie National Algérienne de Navigation Méditerranée
ENTMV	Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs
NOLIS	هي فرع من مجمع CEVITAL متخصص في النقل البحري
CEVITAL	شركة جزائرية في مجال الصناعة الغذائية و تجارة التجزئة و الصناعة و الخدمات
TGB	Tonnage Jauge Brute الحمولة الإجمالية , و هي وحدة حساب القدرة الإستيعابية للسفينة
VTMIS	Vessel Traffic Management Information System نظام إدارة المعلومات و المراقبة و مرور السفن
EDI	Echange de Données Informatisées تبادل البيانات الإلكترونية
GNL	Gaz Naturel Liquéfié الغاز الطبيعي المسال عند 165 ° مئوية
GPL	Gaz Pétrole Liquéfié غاز البترول المسال (لأنه يفصل بالصهر)