وزارة التعليـــم العـــالي والبحث العلـمي

جـــامعة محمد الصـديق بن يحي –جيـــجل–

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

قسم علوم التجارية

العنـــوان

دور البنية التحتية في تحسين الخدمات اللوجستية

دراسة مقارنة بين ميناء جيجل وميناء بجاية

مذكرة مقدمة استكمالا لمتطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي في علوم التجارية

تخصص : تسويق خدمات

إعداد الطلبة:

مريم قيبوعة

نوقشت علنا أمام اللجنة المكونة من:

الأستاذ: حميدة بوعموشة	الدرجة العلمية	جامعة جيجل	رئيسا
الأستاذ: عريف سعيود	الدرجة العلمية	جامعة جيجل	مشرفا ومقرار
الأستاذ: زعباط سامي	الدرجة العلمية	جامعة جيجل	مناقشا

السنة الجامعية: 2020/2019

وزارة التعليـــم العـــالي والبحث العلـمي

جـــامعة محمد الصـديق بن يحي –جيـــجل–

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

قسم علوم التجارية

العنـــوان

دور البنية التحتية في تحسين الخدمات اللوجستية

دراسة مقارنة بين ميناء جيجل وميناء بجاية

مذكرة مقدمة استكمالا لمتطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي في علوم التجارية

تخصص : تسويق خدمات

إعداد الطلبة :

مريم قيبوعة

نوقشت علنا أمام اللجنة المكونة من:

الأستاذ: حميدة بوعموشة	الدرجة العلمية	جامعة جيجل	رئيسا
الأستاذ: عريف سعيود	الدرجة العلمية	جامعة جيجل	مشرفا ومقرار
الأستاذ: زعباط سامي	الدرجة العلمية	جامعة جيجل	مناقشا

السنة الجامعية: 2020/2019

كلمة شكر وتقدير

نتقدم بجزيل الشكر والتقدير للأستاذ المشرف "عريف سعيود"

لما منحه لنا من وقت، جهد، توجيه وتشجيعه لنا.

كما أتقدم بالشكر الجزيل للأساتذة قسم العلوم التجارية تخصص تسويق الخدمات دون أن ننسى عمال إدارة القسم.

الى أعضاء لجنة التقييم الكرام.

كما نشكر كل من ساعدنا من قريب أو بعيد و لو بكلمة.

الباحثة

الإهداء

أهدي هذا العمل المتواضع إلى:

- أمي و أبي حفظهما الله.

- زوجي رفيق دربي.

- عائلتي الكبيرة.

و إلي روح كل من رحلوا عنا هذه السنة

"عمتي، إبنة أخي، عمي، خالي، زوجة عمي" رحمهم الله.

قيبوعة مريم

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

المحتويات	الصفحة
الشكر	
الاهداء	
فهرس المحتويات	
قائمة الجداول	
قائمة الأشكال	
قائمة الملاحق	
الملخص	
المقدمة العامة: أ–د	
الفصل الأول: الإطار العام للبنية التحتية	
تمهيد	6
المبحث الأول: ماهية البنية التحتية	7
المطلب الأول :تعريف البنية التحتية ومراحل تطوها	7
المطلب الثاني: خصائص البنية التحتية و أهميتها :	9
المطلب الثالث: أنواع البنية التحتية واعتبارات إختيار مشاريعها.	10
المطلب الرابع: قطاعات البنية التحتية	11
المبحث الثاني: الموانئ البحرية كبنية تحتية	15
المطلب الأول: الموانئ البحرية	15
المطلب الثاني: أنواع الموانئ	17
المطلب الثالث: مكونات الميناء	18
المطلب الرابع: تطور الموانئ البحرية إلى مراكز لوجستية	21
خلاصة الفصل	23
الفصل الثاني: الإطار المفاهيمي للخدمات اللوجستية في الموانئ البحرية	
تمهيد	25
المبحث الأول: الخدمات اللوجستية	26
المطلب الأول: مفهوم الخدمة، خصائصها وتصنيفاتها	26
المطلب الثاني: تطور الفكر اللوجيستي	29
المطلب الثالث: الخدمات اللوجستية أنواعها وأهدافها	33

المطلب الرابع: الأنشطة اللوجستية و سلسلة الامداد	36
المبحث الثاني: الخدمات اللوجستية في الموانئ البحرية	39
المطلب الأول: المفاهيم اللوجستية في الموانئ	39
المطلب الثاني: العمليات اللوجستية في الموانئ	41
المطلب الثالث: الوسطاء العمليات اللوجستية في الموانئ	44
المطلب الرابع: مؤشرات الأداء وكفاءة الميناء	47
خلاصة الفصل	50
الفصل الثالث: دراسة حالة مقارنة تطبيق خدمات اللوجستية في المؤسسة المينائية لجن جن والمؤسسة المينائية لبجاية	
تمهيد	52
المبحث الأول: تقديم مؤسسة ميناء جن جن.	53
المطلب الأول: تعريف الميناء وخصائصه	53
المطلب الثاني : مهام المؤسسة المينائية وأهدافها	57
المطلب الثالث: خدمات ميناء جن جن	61
المبحث الثاني: تقديم مؤسسة ميناء بجاية.	67
المطلب الأول: تعريف الميناء وخصائصه	67
المطلب الثاني : مهام المؤسسة المينائية وأهدافها	70
المطلب الثالث: خدمات ميناء بجاية:	74
المبحث الثالث: المقارنة بين ميناء جن جن و ميناء بجاية	78
المطلب الأول: عناصر المقارنة بين المينائين	78
المطلب الثاني: تحليل نقاط المقارنة	79
خلاصة الفصل	81
الخاتمة العامة	83
قائمة المراجع	87
الملاحق	92

قائمة الجداول والأشكال

قائمةالجداول

رقم الجدول	اسم الجدول	الصفحة
الجدول رقم 01	تقسيم أصول البنية التحتية حسب مجالات وأنواع مختلفة	11
الجدول رقم 02	تقسيمات البنية التحتية حسب القطاعات الكلية والفرعية	14
الجدول رقم 03	خصائص الخدمة	28-27
الجدول رقم 04	الفرق بين اللوجستيك وسلسلة الإمداد	38
الجدول رقم 05	الأنشطة اللوجستية بالموانئ	40-39
الجدول رقم 06	حواجز الحماية في مؤسسة ميناءجن جن	54
الجدول رقم 07	الأرصفة والمراسي في مؤسسة ميناء جن جن	54
الجدول رقم 08	وسائل المناولة في مؤسسة ميناءجن جن	56
الجدول رقم 09	تداول البضائع في مؤسسة ميناء جن جن	62
الجدول رقم 10	السفن الوافدة خلال فترة 2015-2019 في مؤسسة ميناء جن جن	63
الجدول رقم 11	أنواع السفن الوافدة في مؤسسة ميناء جن جن	64
الجدول رقم 12	متوسط انتظار السفن في المرسى والرصيف خلال فترة 2018-2019 في مؤسسة ميناء جن جن	64
الجدول رقم 13	حركة الحاويات في مؤسسة ميناء جن جن	65
الجدول رقم 14	الأحواض في مؤسسة ميناء بجاية	66
الجدول رقم 15	الأرصفة في مؤسسة ميناء بجاية	68
الجدول رقم 16	حواجز الحماية في مؤسسة ميناء بجاية	68
الجدول رقم 17	وسائل المناولة في مؤسسة ميناء بجاية	69
الجدول رقم 18	تداول البضائع في مؤسسة ميناء بجاية	74
الجدول رقم 19	السفن الوافدة خلال فترة 2015- 2019 في مؤسسة ميناء بجاية	75
الجدول رقم 20	أنواع السفن الوافدة في مؤسسة ميناء بجاية	76
الجدول رقم 21	متوسط انتظار السفن في المرسى والرصيف خلال فترة 2018 في مؤسسة ميناء بجاية	76
الجدول رقم 22	حركة الحاويات في مؤسسة ميناء بجاية	77
الجدول رقم 23	دراسة مقارنة بين ميناء جن جن وميناء بجاية	78

قائمة الأشكال

رقم الشكل	اسم الشكل	الصفحة
الشكل رقم 01	تصنيفات الخدمة	28
الشكل رقم 02	مكونات نظام اللوجستيك وعلاقته مع الأنظمة الأخرى في المنظمة	35
الشكل رقم 03	سلسلة الخدمات المينائية	61
الشكل رقم 04	تداولال بضائع في مؤسسة ميناءجن جن	62
الشكل رقم 05	عدد السفن الوافدة للميناء في مؤسسة ميناء جنجن	63
الشكل رقم 06	الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية بجاية	73
الشكل رقم 07	تداولالبضائع فترة 2015-2019فيمؤسسة ميناء بجاية.	74
الشكل رقم 08	عدد السفن الوافدة في مؤسسة ميناء بجاية	75

قائمة الملاحق

قائمة الملاحق

رقم الشكل	اسم الشكل	الصفحة
الملحق رقم 01	تصنيفات الخدمة	91
الملحق رقم02	مكونات نظام اللوجستيك وعلاقته مع الأنظمة الأخرى في المنظمة	92
الملحق رقم03	سلسلة الخدمات المينائية	93
الملحق رقم04	تداول البضائع في مؤسسة ميناء جن جن	94
الملحق رقم 05	عدد السفن الوافدة للميناء في مؤسسة ميناء جنجن	95

الملخص

الملخص

أصبح الاقتصاد العالمي قابلاً للتوسع و التطور بسرعة كبيرة. مما أدى بالاهتمام أكثر بإدارة الموارد التي لا تزال متاحة، توزيع المنتجات والمنتجات النهائية. في هذا السياق المتوتر، يجب أن تستند البنية التحتية والخدمات اللوجستية ذات الصلة إلى قواعد الأداء والكفاءة المتزايدة الطلب. فالموانئ، التي تمثل رابطًا مهمًا في هذه السلسلة، وجب أن تكون سند قوي ومقدم لحلول لوجستية متطورة بقدر ما هي فعالة. وهذا ما سوف يتبين لنا من خلال هذه الدراسة التي تهدف إلى تسليط الضوء على التفاعل بين الموانئ كبنية تحتية ولوجستية كحلول مع دراسة الحالة ميناء جن جن وميناء بجاية.

الكلمات المفتاحية: الموانئ، اللوجستيات، سلسلة الامداد، النقل البحري، الأنشطة اللوجستية، السفن، ميناء جن جن، ميناء بجاية.

Abstract :

The global economy has become extremely scalable. The greatest attention is now paid to the management of the resources still available and to the distribution of products and finished goods. In this tense context, the infrastructure and related logistics services must be based on increasingly demanding performance and quality rules. The ports, which represent an important link in this chain, must be a solid support and provide logistics solutions that are as sophisticated as they are efficient. This search for excellence is passed on to the associated logistics services. This is what the case studies Port de Djen Djen Jijel (EPJ) and Port de Bejaia (EPB).

Mots clés: ports, logistique, supply chain, transport maritime, activités logistiques, navires, port de Djen Djen, port de Bejaia.

المقدمة العامة

المقدمة العامة:

تعتبر البنية التحتية عامل رئيسي وحيوي في التنمية الاقتصادية للبلد أو المنطقة ومقياس تطورها، فلا يمكن تصور حدوث تنمية اقتصادية في أي منطقة دون وجود بنية تحتية متقدمة فهي تشكل العمود الفقري لعمليات التنمية بمستوياتها كافة.

إن التطورات السريعة والمتلاحقة التي فرضتها العولمة في تحريك الأموال، الأشياء، الأفكار، المعلومات والأشخاص بطرق تتم بالسهولة، الأنية، الديمومة، و الشمولية فرضت على الدول تطوير البنية التحتية لموانئها وتحديثها وتحسين خدماتها باعتبارها بوابة الدولة مع العالم الخارجي فتحولت الموانئ من مكان رسو السفن، تفريغ البضائع ونقلها للمستهلك، إلى أداة لتسير التجارة والتنمية بإعتبارها حلقة في سلسلة النقل الدولي يتحقق من خلالها تدفق معلوماتي وسلعي يتوافق من حيث الوقت والتكلفة مع سلسلة الإمدادات،وذلك باستخدام الخدمات اللوجستية ذات كفاءة عالية في الميناء امتدادا إلى نوعية البنية التحتية الموجودة بالميناء والمناطق المحيطة به وصولا إلى مناطق الظهير الميناء "Hinterland".

إشكالية البحث:

تلعب الأنشطة اللوجستية دورا فعالا في تعزيز الإتصال بين مختلف المناطق الإنتاجية والصناعية، من خلال الإعتماد على بنية تحتية متينة قادرة على تحمل ضغط العمل فيها. تسعى الجزائر كباقي الدول لتطوير البنية التحتية لموانئها بما يتلاءم مع المتطلبات المعرفية والتقنية مع تبني منظومة لوجستية بإعتبارها المحفز الرئيسي لجلب الاستثمارات في أي دولة. ففي ظل عدم توفر البنية التحتية الملائمة يمكن أن يؤثر سلبا على أداء مشاريع الخدمات اللوجستية والتشغيلية للموانئ وكفاءتها الإنتاجية والتنافسية، بما أنها تعزز عملية الإنتاج و التسويق ومن خلال هذا الطرح ارتئينا أن نطرح الإشكالية التالية:

- ما مدى تأثير البنية التحتية للموانئ على تحسين خدماتها اللوجستية؟

ولإلمام بالموضوع نطرح جملة من التساؤلات الفرعية؟

الأسئلة الفرعية:

- ما هي البنية التحتية للموانئ البحرية؟

- ما هي الخدمات اللوجستية في الموانئ؟
- كيف يساهم المتدخلون في الميناء في تسهيل الخدمات اللوجستية؟
- هل البنية التحتية والفوقية، الآلات والمعدات المتطورة يحسن من دوران السفن في ميناء جن جن و ميناء بجاية مما ينعكس إيجابا على الخدمات اللوجستية؟
- هل البنية التحتية المتكاملة للموانئ يؤثر سلبا أو إيجابا على الخدمات اللوجستية؟

فرضيات الدراسة:

إن المعالجة العلمية لموضوع الدراسة تتطلب وضع وصياغة مجموعة من الفرضيات تبنى عليها الدراسة و التحليل وهي كالتالي:

1. البنية التحتية للموانئ البحرية هي كل شيء تحتاجه السفن لسرعة دورانها والبضائع لسرعة تداولها وحركتها.
2. الخدمات اللوجستية هي عبارة عن نظام يتم فيه معالجة المدخلات للحصول على الوقت المناسب، بالكمية المناسبة للعميل المناسب.
3. يشترك كافة المتدخلون في العمليات المينائية بطريقة مباشرة أو غير مباشرة في تقديم الخدمات اللوجستية ترتقي إلى تطلعات العملاء أو تتجاوزها.
4. طول وعمق الأرصفة وتوفرها على المعدات المتطورة لمناولة البضائع يسمح بسرعة إنجاز عمليات الشحن والتفريغ.
5. الانتظار في المراسي والأرصفة لعدم توفر البنية التحتية المناسبة في الوقت المناسب يؤثر سلبا على أداء الخدمات اللوجستية في ميناء جن جن و ميناء بجاية.

أهمية الدراسة:

تمكن أهمية البحث كونه يشكل إحدى الدراسات في إطار تخصصي كطالبة وكعاملة من أجل المقاربة النظرية والعملية في هذا الجانب من الدراسات.

- الدور الذي تلعبه البنية التحتية في دفع عجلة التموين المناطق التي ترتكز فيها الموانئ والتحولات التي تطرأ على المنطقة وظهير الميناء.

- إهتمام الدولة بالتطور اللوجيستي ودور البنى التحتية المتطورة للموانئ في تسهيل المبادلات التجارية الدولية.

أهداف الدراسة:

- تحديد تأثير البنية التحتية للموانئ البحرية على الخدمات اللوجستية.
- التعرف على البنية التحتية للموانئ.
- فهم كيفية تقديم الخدمات اللوجستية في الموانئ وتقسيم أدائها.
- تسليط الضوء على مدى أهمية مواكبة الموانئ للتطورات العالمية من أجل دفع عملية النمو والنهوض بالإقتصاد الوطني عن طريق توفير بنية تحتية متكاملة وتطوير التجارة الخارجية بتجهيز المناطق الخلفية للميناء وتحويلها إلى مناطق إنتاجية وصناعية من أجل أن يكون ظهير الميناء قطبا لوجستيات حيويا يحقق ميزة تنافسية للميناء.

منهجية الدراسة:

تعتمد الدراسة على المنهج الوصفي والتحليلي وذلك لوصف البنية التحتية والخدمات اللوجستية أما المنهج المقارن لدراسة التطبيقية من أجل مقارنة بين المؤسسة المينائية لجن جن والمؤسسة المينائية لبجاية.

أسباب إختيار الموضوع:

إن إختيارنا لهذا الموضوع بسب ذاتي كطالبة وعاملة مهتمة بالدراسات التي تخص البنى التحتية للموانئ والخدمات اللوجستية و إعجابي بالأساليب التسيير الآسيوية ومدى نجاعة هذه الطرق في بيئة المؤسسة الجزائرية.

إطار الدراسة:

الحدود الزمنية: تم تقليص مدة التربص بسب جائحة كوفيد 19 جراء إلزامية التباعد الجسدي وتقليل من دخول إلى المؤسسات المينائية خوفا من إنتشار المرض بين العمال والإعتماد أغلبية الوقت على وسائل التواصل التكنولوجية.

الحدود المكانية: من خلال العنوان يتبين لنا الحدود المتعلقة بهذا البحث والمتمثلة في المؤسسة المينائية لجن جن في ولاية جيجل والمؤسسة المينائية لبجاية في ولاية بجاية.

صعوبات الدراسة:

كانت صعوبات بسب جائحة كوفيد 19، منها غلق جميع المكتبات مما أدى إلى صعوبة الوصول إلى المراجع، ومما زاد الموضوع تعقيدا عدم توفر النقل وكذا تحديد ساعات التنقل وكذا عدم توفر المعلومات والإحصائيات المطلوبة بدقة.

هيكل البحث:

للإلمام بجوانب موضوع البحث قمنا بتقسيم البحث إلى ثلاثة فصول، حيث يتم التطرق في الفصل الأول إلى الإطار العام للبنية التحتية الذي ضم مبحثين حاولنا من خلالهما إلى الإلمام بالموضوع الفصل فكان المبحث الأول تحت عنوان ماهية البنية التحتية تم عرض مفهوم البنية التحتية، أنواعها، قطاعاتها أما المبحث الثاني تم التطرق فيه للبنية التحتية للموانئ البحرية، مفهوم الميناء البحري تصنيفاته، مكوناته، وتطوره إلى مراكز لوجستية.

أما الفصل الثاني فخصص للخدمات اللوجستية وتم عرض الإطار المفاهيمي للخدمات اللوجستية والفكر اللوجيستي كما تم التطرق إلى الخدمات اللوجستية في الموانئ وقياس الأداء اللوجستي.

والفصل الثالث كدراسة مقارنة بين ميناء جيجل وميناء بجاية بالتطرق إلى البنية التحتية للمؤسستين والخدمات المقدمة وقياس أداء الخدمات اللوجستية في المينائين.

منهجية الدراسة:

تعتمد الدراسة على المنهج الوصفي والتحليلي وذلك لوصف البنية التحتية والخدمات اللوجستية أما المنهج المقارن لدراسة التطبيقية من أجل مقارنة بين المؤسسة المينائية لجن جن والمؤسسة المينائية لبجاية.

الفصل الأول: الإطار العام للبنية التحتية

المبحث الأول: ماهية البنية التحتية

المبحث الثاني: الموانئ البحرية كبنية تحتية

تمهيد:

تعد البنية التحتية أحد أهم المؤشرات لقياس مدى تطور الدول نظرا لأهميتها في التنمية الاقتصادية، ويعتبر هذا التطور والتغير في مشاريع البنية التحتية لهذه الدول، خاصة في القطاعات الحيوية مثل قطاع النقل (طرق، مطارات، موانئ...) احد أهم الركائز التي يبنى عليها الاقتصاد وذلك بتكامل البنية التحتية مع بعضها البعض لدفع عجلة التنمية.

ويعتبر الدور الذي تلعبه الموانئ كمركز للنمو الاقتصادي، أصبحت مشاريع البنية التحتية للموانئ ضرورة ملحة للتنمية الاقتصادية لأي دولة فهي تجمع عناصر الإنتاج وتسهل إنتاج السلع والخدمات.

وهذا ما سوف نتطرق إليه في هذا الفصل من خلال المبحث الأول ماهية البنية التحتية من خلال مفهومها، تصنيفاتها، قطاعاتها وأنواعها، أما المبحث الثاني اخترنا الموانئ البحرية كبنية تحتية لقطاع النقل ومن خلال هذا المبحث نقوم بالتعرف على الموانئ البحرية وأنواع الموانئ، كما نتطرق إلي مختلف الأجيال التي مرت بها الموانئ.

المبحث الأول: ماهية البنية التحتية

تعد البنية التحتية الشريان الرئيسي للنشاط الاقتصادي ولهذا لا يمكن أن تتحقق التنمية الاقتصادية والاجتماعية دون التكامل بين مشروعات البنية التحتية للدولة، ولهذا سوف نتطرق في هذا المبحث إلى مفهوم البنية التحتية، خصائصها وأهميتها كما نتطرق إلى أنواعها والقطاعات التي تنتمي إليها.

المطلب الأول : تعريف البنية التحتية ومراحل تطوها

أولا: تعريف البنية التحتية :

اختلف مفهوم مشاريع البنية التحتية وتحديد إطارها، باختلاف البيئة الجغرافية للقائمين على تعريفها أو الغرض منها والهدف الذي تساهم في تحقيقه.

فإذا نظرنا للبنية التحتية من مفهومها الواسع يمكن تعريفها على "أنها مجموع الخدمات التي تتولى الدولة تقديمها، والمنشآت التي تتولى تشيدها وتشغيلها، إضافة إلى الخدمات التي تعتمد على العمالة الكثيفة كجمع النفايات وتقديم خدمات النقل العامة، وتتشكل البنية التحتية من طرق، مطارات، موانئ، سكك حديدية، محطات مياه الشرب وشبكاتها، محطات توليد الكهرباء وشبكاتها، شبكات الغاز الطبيعي، الصرف الصحي والاتصالات ومرافقها بالإضافة إلى الخدمات الصحية، الإسكان والتعليم"[1].

وعرفها هيدسون وآخرون بأنها "النظم المادية والمرافق التي توفر الخدمات العامة الأساسية مثل: النقل، مرافق المياه، الكهرباء والغاز، الطاقة، الاتصالات، التخلص من النفايات، الأراضي والحدائق، الملاعب الرياضية والمباني الرسمية والترفيهية ومرافق السكك الحديدية"[2].

وجاء تعريفها في قاموس أكسفورد على أنها" المواد الأساسية والهياكل التنظيمية اللازمة لتشغيل مشروع أو مجتمع"[3]

---

[1] مي موسي سليمان علي، أثر الاستثمار المحلي في مشروعات البنية التحتية على النمو الاقتصادي في السودان خلال الفترة (2000م-2012م)، مجلة العلوم الاقتصادية.2016.(2).VOL17. جامعة الزعيم الأزهري، كلية الاقتصاد والعلوم الإدارية، ص8.

[2] م.عبد العال على ماهر أبو راس، تقييم وتطوير المعايير المستخدمة في اختيار مشاريع البنية التحتية التطويرية، رسالة ماجستير، غير منشورة، كلية الهندسة.2016.ص29.

[3] http://www.Oxford dictionnaires

ومن الجانب الوظيفي فإن" البنية التحتية تسهل إنتاج البضائع والخدمات بالإضافة إلى توزيع المنتجات المنتهية في الأسواق، فضلا عن الخدمات الاجتماعية الأساسية مثل: المدارس، المستشفيات، فعلى سبيل المثال تتيح الطرق القدرة على نقل مواد الخام إلى المصانع. وفي اللغة العسكرية، فإن هذا المصطلح يرمز إلى المباني والمنشآت الدائمة اللازمة لدعم القوات العسكرية وإعادة انتشارها وتشغيلها"[1].

ومن خلال هذه التعريفات يتضح لنا أن البنية التحتية هي كل شيء نستخدمه في حياتينا اليومية وبشكل يومي من تجهيزات ومرافق اجتماعية واقتصادية متكاملة والتي يتم تشيدها حيث تلبي احتياجات المجتمع اقتصاديا واجتماعيا وصناعيا وذلك بهدف تحقيق التنمية والتكامل الاقتصادي للدولة.

ثانيا: مراحل تطور مشروعات البنية التحتية

لقد عرف مفهوم البنية التحتية مراحل عدة إلى أن وصل إلى ما هو عليه وتتمثل هذه المراحل في[2]:

المرحلة الأولي: مرحلة النشأة وكانت في فرنسا في القرن التاسع عشر، حيث ارتبط مصطلح البنية التحتية بالمنشآت العسكرية "Military Installations"، وقد استمر هذا المفهوم إلى النصف الأول من القرن العشرين.

المرحلة الثانية: مرحلة ما بعد النصف الأول من القرن العشرين إلى أواخره فيها تطور مفهوم البنية التحتية إلى معنى الأشغال العامة مثل: الطرق، الشوارع، الجسور، النقل الجماعي، المطارات والخطوط الجوية، امتدادات المياه الموارد المائية وإدارة المياه معالجة النفايات الصلبة والتخلص منها، توليد الطاقة الكهربائية ونقلها، الاتصالات وإدارة النفايات الخطرة.

المرحلة الثالثة: في السنوات الموالية للقرن العشرين فيها توسع مفهوم البنية التحتية يشمل الإطار الداخلي لأي نظام تقني أو منظمة تجارية، فهي مجموعة مترابطة من العناصر والمرافق التي توفر دعم هيكلي للتنمية الاقتصادية والاجتماعية، وهي تعبر عن مفهوم واسع يشير إلى الطرق والمطارات والمنافع الأخرى. فهي تمثل الأنظمة الأساسية المادية للدولة أو مجتمع السكان بما في ذلك البنية التحتية الخضراء تكنولوجيا المعلومات والاتصالات البنية التحتية اللوجستية وغيرها.

---

[1] فريحي كريمة، فراح رشيد. الشراكة بين القطاعين العام والخاص أداة الإدارة الحديثة في المرافق العمومية وإنشاء مشاريع البنية التحتية. دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، 2018.https://books.google.dz تاريخ الاطلاع 25.08.2020 على الساعة 20:15.

[2] نفس المرجع، ص17.

المطلب الثاني: خصائص البنية التحتية وأهميتها

أولا: خصائص البنية التحتية: وتتمثل خصائص البنية التحتية فيما يلي:[1]

- إن منافع وخدمات هذه المشاريع لا تعود على فرد أو مجموعة أو جهات معنية وإنما تعود على كافة أفراد المجتمع سواء بطرق مباشرة أو غير مباشرة أو غيرها كما أنها لا تعود على قطاع اقتصادي دون غيره وإنما ينفع بها بغض النظر عن مدى مساهمته في تكلفتها إنشائها تشغيلها وصيانتها.
- تعطي خدمات البنية التحتية لمن يوفرها ميزة احتكارية بالمناطق التي يقدمون الخدمة لها.
- تعتبر بعض مشاريع البنية التحتية ذات أهمية إستراتيجية وعادة ما تكون أيضا خدمات البنية التحتية غير قابلة للتصدير وبالتالي فإن أسعارها يتم تحديدها في السوق المحلي وتكون إيراداتها مقومة بالعملة المحلية مما قد يجعلها في بعض الأحيان غير ذي جاذبية في نظر المستثمرين الأجانب نظر لمخاطر سوق الصرف ومخاطر القابلية للتحويل .
- غالبا ما تكون شركات البنية التحتية ذات أحجام كبيرة وتتطلب بالتالي إشعارات أولية ضخمة وتكون إيراداتها ضئيلة في السنوات الأولى وتتميز بفترات استرداد طويلة، مما يجعل من الصعوبة بمكان تمويل مشاريع البنية التحتية، كما قد يقوم بعض المستثمرين يطلب ضمانات بالنسبة للإيرادات المستقبلية.

ومن خلال الخصائص السابقة نجد أن البنية التحتية ذات طبيعة خاصة وتحتل مكانة لا يستهان بها وتهتم الدولة بتنميتها وتطويرها نظرا للأهمية الخدمات التي تقدمها وضرورة توافرها بصفة مستمرة لأفراد المجتمع، وقدرتها على إتباع رغباتهم واحتياجاتهم .

ثانيا:أهمية البنية التحتية:

تشكل خدمات مشاريع البنية التحتية خدمات محورية اجتماعيا واقتصاديا وإن توفيرها لتلبية احتياجات السكان والمستثمرين وكل مستخدميها، يمثل واحد من التحديات الكبيرة التي تواجه عملية التنمية. وتظهر أهمية البنية التحتية من خلال العديد من الجوانب والأدوار مثل[2]:

- تحقيق الكفاءة الاقتصادية، تحسين الإنتاج الاقتصادي، توفير الفرص وتحقيق العدالة الاجتماعية وغيرها.

[1] فريحي كريمة، فراح رشيد، مرجع سابق.ص ص16-17

[2] نفس المرجع. ص18.

- الاستثمار في البنية التحتية يساهم بشكل كبير في تحقيق الكفاءة الاقتصادية من خلال الحد من التكاليف.

- تساهم البنية التحتية الجيدة في تحسين الوضع التنافسي والقدرات التنافسية للدول المختلفة حيث تعتبر أحد محددات التنافسية باعتبارها ركيزة قيام نشاطات اقتصادية فعالة.

- تساهم البنية التحتية في رفع كفاءة عمليات المشاريع وتكلفة تنفيذها، وتخفيض تكلفة الاتصالات والنقل والطاقة، كما تساهم أيضا في تشجيع ظهور شركات جديدة وتطوير أخرى قائمة، وتوسيع الاستثمار العقاري وزيادة القيمة المادية للعقارات.

- تعتبر البنية التحتية أحد الركائز الأساسية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية، لما تقوم به من طرف ربط محكم مابين الموارد الاقتصادية في بلدها والهياكل الإنتاجية من ناحية ومن مناطق الإنتاج والأسواق من ناحية أخرى، مما يؤدي إلى تعزيز الأنشطة الاقتصادية واتساع آفاقها وتنويعها، إضافة لتنشيط الحركة التجارية وتسهيل إنشاء مختلف مشاريع الإنتاجية والخدماتية.

- إن زيادة الاستثمار في البنية التحتية بنسبة 1% ينتج عنه زيادة في المرونة الإنتاجية بنسبة 0.24% في إنتاج القطاع الخاص.

المطلب الثالث: أنواع البنية التحتية واعتبارات اختيار مشاريعها.

أولا: أنواع البنية التحتية: تصنف البنية التحتية إلى نوعين وهما:[1]

- **البنية التحتية الصلبة:** تشير إلى الشبكات والمرافق العامة الكبيرة التي تحتاجها الدولة الصناعية الحديثة لتعمل، بما في ذلك الجسور، الطرق، السكك الحديدية ومحطات الطاقة ...إلخ.

- **البنية التحتية الملساء:** جميع المؤسسات التي تحتاجها للحفاظ على الاقتصاد والصحة والمعايير الثقافية والاجتماعية للبلد مثل: التعليم، التمويل، أنظمة الصحة، القانون، خدمات الطوارئ ونظام الحكومة.

كما يمكن تصنيفها تصنيف آخر هو:

- **البنية التحتية الاقتصادية:** وتشمل خدمات المرافق المختلفة مثل شبكات المياه والصرف الصحي ومرافق النقل.... إلخ.
- **البنية التحتية الاجتماعية:** وتشمل منشآت التعليم والمستشفيات وخدمات الأمن والترفيه وغيرها.

ويمكن تصنيف أصول البنية التحتية وفق الجدول التالي:

[1] عبد العال على ماهر أبو راس، مرجع سبق ذكره، ص11.

الجدول رقم (1):تقسيم أصول البنية التحتية حسب مجالات وأنواع مختلفة

المجال	أنواع البنى التحتية
النقل والمواصلات	الطرق ذات الرسوم الجسور، الأنفاق، المطارات، والسكك الحديدية.
الطاقة والخدمات	شبكات توليد ونقل وتوزيع الكهرباء، خطوط النفط والغاز وتخزينهما، والمياه والصرف الصحي.
الاتصالات	محطات وشبكات الاتصالات اللاسلكية، وشبكات البث الإعلامي عبر الأقمار الاصطناعية، شبكات الكابل.
المجال الاجتماعي	التسهيلات التعليمية، التسهيلات الصحية.
مجالات أخرى	البنية التحتية الصناعية، موافق السيارات.

المصدر: كريمة فريحي، رشيد فراح، مرجع سبق ذكره، ص19.

ثانيا: اعتبارات اختيار مشاريع تطوير البنية التحتية:

توجد ثلاثة أولويات يجب أخدها بعين الاعتبار عند اختيار مشاريع البنية التحتية:[1]

- أن تعمل مشاريع البنية التحتية على تشجيع النمو المستدام في المنطقة التي فيها إجراء عمليات التنمية لتحقيق الاستفادة القصوى من التمويل الموجه إلى هذا النوع من المشاريع.
- أن تكون هذه المشاريع قادرة على جذب قرارات استثمارية لمشاريع جديدة يتم تنفيذها في مناطق أخرى.
- لابد من استخدام التكنولوجيا الحديثة وتطبيقها في جميع مراحل التصنيف والتنفيذ والتشغيل، كما يجب أن يكون النظام أو المشروع مرنا وقادرا على استيعاب المتغيرات الجديدة لضمان ديمومة النظام ومواكبته لجميع المستجدات.

المطلب الرابع: قطاعات البنية التحتية

يمكن تقسيم المرافق والخدمات المادية واللوجستية التي تتضمنها البنية التحتية إلى سبعة أنواع كما هو مبين فيما يأتي[2]:

[1] عبد العال على ماهر أبو راس، مرجع سبق ذكره، ص12

[2] Torrisi, Gianpiro, public infrastructure:definition, classification and mesurement issues, munikhpersonalrepec archive,2009.p18

1. **قطاع النقل:** ويشمل:

- النقل البري الذي يتضمن: الطرق، الجسور، الأنفاق، السكك الحديدية، النقاط الحدودية ونقاط المتابعة البرية.
- النقل البحري: الذي يتضمن المنشآت البحرية والموانئ.
- النقل الجوي: الذي يتضمن المطارات، المحطات الفضائية والحقول الجوية.
- المنشآت والهياكل الخاصة بإدارة النقل و التحكم والمتابعة.
- أنظمة النقل الجماعي والنقل العمومي.

2. **قطاع المباني** : ويشمل :

- المباني الخدماتية: مثل المباني التعليمية، الصحة، الإدارية، الأمنية، الدينية، الرياضية، الثقافية، مباني الدفاع المدني والبريد .
- العقارات التجارية والسياحية مثل: المراكز التجارية، الفنادق والمنتجات.
- المرافق الترفيه والحدائق.

3. **قطاع المياه والصرف الصحي:** ويشمل:

- عملية تنقية المياه، معالجتها، ضخها، تخزينها.
- المنشآت والهياكل البنائية والتمديدات الخاصة بالمياه.
- عمليات تجميع مياه الصرف الصحي وإعادة استخدامها.
- قطاع خدمات الكهرباء: ويشمل:
- توليد الكهرباء.
- نظام التوصيل.
- شبكات توزيع الكهرباء.

4. **قطاع الطاقة والوقود الحضري والغاز الطبيعي:**ويشمل:

- عمليات التنقيب، الاستكشاف والإنتاج.
- عمليات التصفية والتكرير.
- محطات النقل، التوزيع والتخزين.
- محطات الطاقة النووية، المفاعلات، منشآت التخلص من النفايات والمنشآت الخاصة بالطوارئ.

5. **قطاع الاتصالات:** ويشمل:

- الاتصالات السلكية، الهياكل والمنشآت الخاصة بها.
- الاتصالات اللاسلكية، الهياكل والمنشآت الخاصة بها.
- أنظمة الكوابل للتلفزيون، محطات البث الأرضية والفضائية.
- أنظمة البيانات، المعلومات، عمليات التجميع، المعالجة والتحليل وإدارة الشبكات.

6. **قطاع إدارة النفايات** ويشمل:

- منشآت وهياكل تجميع النفايات.
- محطات المعالجة ومرافق التدوير.

"وإذا نظرنا إلى تقسيمات النشاط الاقتصادي بحسب القطاعات الثلاثة نجد أن لكل قطاع بنيته التحتية الخاصة وان كل القطاعات تشترك في بنية تحتية عامة لا غنى عنها للجميع"[1].

كما يوضحه الجدول الموالي:

[1] أ.شكيب.بن بديرة الطبلبي، توسعة المرصاد. المفاهيم الاقتصادية المشتركة. الجزء الأول. ص147.
https://books.google.dz. تاريخ الاطلاع 26.08.2020 على الساعة 18:30.

الجدول رقم (02): تقسيمات البنية التحتية حسب القطاعات الكلية والفرعية

البنية التحتية الإقتصادية	
شبكة النقل	طرق–السكك الحديدية–النقل الجوي–النقل البحري
شبكة الطاقة	شبكة الكهرباء–الغاز–شبكة المياه–نظام المياه
البنية التحتية الاجتماعية	
البنية التحتية الصحية	العلاج المجاني في المستشفيات–الخدمات الصحية –الضمان الاجتماعي
البنية التحتية التعليمية	الحضانة
البنية التحتية الثقافية	المدارس الابتدائية للتلاميذ– ثانوية–جامعة
	التراث الثقافي والفني التاريخي–المسرح–الموسيقى–السينما–
البنية التحتية البيئية	الترفيه والرياضة.
	محطة تنقية المياه والتخلص من النفايات
البنية التحتية للإقليم	
البنية التحتية للسياحة	استقبال السياح
البنية التحتية للتجارة	تجار التجزئة تجار الجملة
البنية التحتية للوساطة النقدية	الوساطة النقدية

Source : Torrisi, Gianpiro, public infrastructure:definition, classification and mesurement issues, munikhpersonalrepec archive,2009 ,P18.

المبحث الثاني: الموانئ البحرية كبنية تحتية

تعتبر مشاريع البنية التحتية للموانئ من مقومات الدولة الحديثة وركيزة من ركائز التنمية الاقتصادية، وتعد البنية التحتية المتطورة للموانئ بما أنه أحد مكونات البنية التحتية للقطاع النقل، من المتطلبات الأساسية لتفعيل التجارة الخارجية. وحلقة وصل بين وسائل النقل البحري ووسائل النقل الداخلي.

المطلب الأول: الموانئ البحرية

أولا: مفهوم الميناء البحري

لقد عرفت اتفاقية جنيف الخاصة بالموانئ لعام 1923 وحسب المادة 1 "الموانئ هي الأماكن التي تتردد عليها السفن البحرية عادة والتي معدة لخدمة التجارة البحرية للجماعة الدولية "[1].

وعرف أيضا بأنه " المكان الذي يقدم الاستعدادات والتسهيلات لتحويل البضائع أو المسافرين من وإلى السفن بصفة منتظمة"[2].

عرفه المشرع الجزائري حسب المادة 888 من القانون البحري "الميناء نقطة من ساحل البحر مهيأة ومجهزة لاستقبال السفن وإيوائها وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري والنزهة".

كما عرف على أنه" بنية تحتية للنقل مبنية على ساحل بحري أو ضفاف بحيرة أو مجرى مائي، مخصص لرسو مركبات النقل المائي (سفن، قوارب)، وأثناء توقفها في الميناء تخضع هذه السفن للعديد من العمليات، شحن، تفريغ، تزويد بالوقود والإصلاح "[3].

إن الهدف الرئيسي من الميناء هو توفير ملاذ آمن للسفن التي تتردد عليها بغرض توصيل البضائع، التزود بالوقود، التصليح أو نقل الحمولات والمسافرين.

يمكن تجزئة الموانئ إلى ثلاثة أجزاء[4]:

---

[1] https://www.admin.ch/cpc/fr/classified-compilation/19230044/index.html

تاريخ الاطلاع 27.08.2020 على الساعة 17:15.

[2] د.محمد محمود الصيرفي. الاستراتيجيات التسويقية للموانئ والشركات النقل البحري. دار المنهاج للنشر والتوزيع. الطبعة الاولى2015. عمان. ص14

[3] www.logistiqueconseil.org/articles/transport-maritime/genaration-port.

[4] مريم فرج، محمد أحمد، اثر اللوجستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورتسودان (1995-2014)، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة السودان ، 2015، ص74.

- **مساحة مائية:** تتصل مباشرة بخطوط ملاحية بحرية ويتعين أن تكون هذه المساحة محمية من الأمواج والظواهر الطبيعية المعاكسة.

- **مساحة أرضية:** تتصل بداخل الدولة منطقة الظهير (Hinter land) عن طريق وسائل النقل الداخلي المختلفة.

- **واجهة بحرية:** تتواجد عليها مجموعة من المراسي.

وتعتمد الموانئ البحرية مكانتها مما تقدمه للنقل البحري والتجارة الدولية من خدمات وتسهيلات.

ثانيا: الأهمية الاقتصادية للموانئ: هناك أهمية كبيرة للموانئ منها[1]:

- تساعد على دعم وتأكد الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدولة.
- تطوير وتنمية المناطق المجاورة للميناء (زراعية، صناعية، تجارية).
- تعتبر مورد ومصدر للحصول على العملة الصعبة اللازمة لتحويل برامج التنمية.
- قطاع للاستثمار البشري وتوفير فرص العمل.
- خفض تكاليف الواردات والسلع الاستهلاكية والمواد الخام.
- تزيد من القدرة التنافسية لصادرات الدولة.
- المساهمة في تكوين الكوادر الفنية في قطاعات إدارة التشغيل.
- قيام أنشطة متعددة تقدم قطاع النقل البحري مثل: التوكيلات الملاحية، شركات التأمين، تموين السفن، إصلاح السفن، تخزين، نقل .....إلخ.
- يعمل الميناء كمركز للخدمات اللوجستية والتجارية حيث يوفر مجموعة من النقل المتصل ويقدم الخدمات اللوجستية، حيث أصبح "بؤرة رئيسية لنظام يتم تبادل المعلومات فيه مع جميع الأطراف المنتفعين والمستخدمين لتسهيلاته"[2].

ثالثا: مميزات الموانئ الحديثة: تتميز الموانئ الحديثة بسمات أهمها[3]:

- توفر شبكة نقل متكاملة مع شبكة النقل محليا وإقليميا من خلال شبكات الطرق البرية، السكك الحديدية على أن تكون على درجة عالية من الكفاءة.

---

[1] علي عبد اللا، مصطفى عبد الحاف، إدارة تشغيل الموانئ، الطبعة الأولى، مطبعة الإشعاع الفنية، 2000، ص13.

[2] علي عبد اللا. مصطفى عبد الحاف.مرجع سبق ذكره.ص13

[3] وليد محمد عبد الرحمن شعلان، أنواع الموانئ، 2020، متاح على الموقع: http://www.tijaratuna [18]

- توفر منظومة معلومات المتطورة والتي تعتبر المحرك الرئيسي لمنظومة النقل الدولي المتعدد الوسائط.
- تلبية احتياجات مستخدمين الميناء بكفاءة عالية.
- توفر أنشطة القيمة المضافة والخدمات اللوجستية.
- السرعة في أداء الخدمات بتكلفة اقتصادية.
- اقتصاد الوقت للسفن المترددة على الميناء بتطوير خدمات الموانئ وذلك ب:
- توفير عدد من الأرصفة اللازمة لرسو السفن.
- تجهيز خطط للشحن والتفريغ.
- احترام معدل الشحن والتفريغ المتفق عليه.

المطلب الثاني: أنواع الموانئ

تختلف تصنيفات الموانئ البحرية وذلك حسب الطبيعة الجغرافية، الملكية والوظيفية ويمكن تصنيفها كما يلي:[1]

1. من ناحية الموقع الجغرافي:

- **موانئ نهرية:** تكون متصلة بقناة وتقع على مصب النهر.
- **موانئ بحرية:** تقع على السواحل البحرية.
- **الموانئ حسب الطبقة الجغرافية:** ونجد الموانئ التي تحمي الطبيعية مساحتها المائية دون الحاجة إلى أعمال صناعية.

2. موانئ طبيعية: تكون بالعادة محمية من العواصف وأمواج البحار عن طريق أراضي طبيعية وسلاسل جبلية أو من خلال الجزر الطبيعية[2].

- **موانئ شبه طبيعية:** هي موانئ التي تكون محاطة من جميع جوانبها باليابسة ولكن تحتاج الكثير من العمل الصناعي لحماية وترتيب مداخله.
- **موانئ صناعية (الغير الطبيعية):** هي الموانئ البحرية التي تتم حمايتها بواسطة كواسر الأمواج و يتم إنشائها عن طريق الحفر، حتى يستمر بالشكل الطبيعي وكذلك حمايتها من أمواج البحار والعواصف.

---

[1] نفس المرجع السابق.

[2] وليد محمد عبد الرحمن شعلان، أنواع الموانئ، 2020، متاحة على الموقع: http://www.tijaratuna تاريخ الاطلاع 26.08.2020 على الساعة 00: 10

- **الموانئ حسب ملكيتها:** نجد موانئ تخضع لملكية الدولة باعتبارها مظهر لسيادة الوطنية، وقد تكون ملكية الميناء تابعة للبلدية أو للقطاع الخاص وقد تديره شركة دولية متخصصة في إدارة وتشغيل الموانئ.

3. **الموانئ الوظيفية:** من الممكن تقسيم الموانئ إلى ثلاثة[1]:

- **موانئ تجارية:** هي تلك الموانئ المستخدمة في متناول البضائع والخدمات المرتبة بها وتنقسم إلى نوعين:
- **موانئ تجارية عامة:** وتكون مجهزة لاستقبال جميع أنواع السفن التجارية.
- **موانئ تخصصية:** وتكون مخصصة ومتخصصة في خدمة ونوعية معينة من البضائع.

مثل: الموانئ التعدينية وموانئ البترول والموانئ السياحية.

4. **موانئ اللجوء:** وهي تلك المواقع البحرية والأماكن اللجوء التي تنشأ خصيصا كمكان اللجوء آمن ومؤقت في حالة العواصف.

5. **موانئ عسكرية:** ويتم تجهيزها بالإضافة إلى تجهيزات الموانئ التجارية بمنشآت ومعدات خاصة بمناولة الأسلحة والذخائر للقوات البحرية.

6. **موانئ حسب معايير أخرى:**

هناك معايير أخرى تصنف على أساسها الموانئ وهي كما يلي[2]:

- حجم أو كمية البضائع المتداولة.
- صفة البضائع المتداولة وهذا يميز بعض الموانئ عن بعض.
- عدد البواخر المترددة على الميناء.
- السفن ذات الحجم الأكبر.

المطلب الثالث: مكونات الميناء

يتكون الميناء من عدة عناصر وهي:[3]

1. **مساحة مائية:** يكفل لها الحماية من الظواهر الطبيعية المعاكسة كي تكون السفن بداخلها في مأمن من تلك الظواهر.

---

[1] علي عبد اللا، مرجع سبق ذكره، ص39.

[2] علي عبد اللا.مصطفى عبد الحاف.مرجع سبق ذكره.ص23.

[3] http://www.emdb.gou.eg/arabic/E-bulttin/10-2007 تاريخ الاطلاع 13.09.2020 على الساعة 17:00

2. **مساحة أرضية:** تقام عليها المنشأة اللازمة بحيث تكون المساحة المائية نقطة البداية والنهاية للنقل البحري والمساحة الأرضية نقطة لبداية ونهاية النقل البري.

3. **واجهة مائية:** وتتصل كل من المساحة المائية والمساحة الأرضية بالواجهة المائية.

4. **مدخل الميناء:** هو أكثر أجزاء الميناء تعرضا للأمواج يجب أن يكون:

- عرض المدخل وعمق المياه أكبر منه في الممر الملاحي المؤدي للمياه

- يتم تحديد عرض المدخل على كثافة المرور عدد المداخيل المساعدة الأخرى، احتياجات الحركة ودرجة الحماية المتوفرة للممر الملاحي (تجنب تيارات المد والجزر الخطيرة).

5. **قناة الاقتراب:** مسلك محفور الذي تجوبه السفن من البحر الموصول إلى حوض داخل الميناء ونجد ممرين:

6. **الممر الخارجي:** هو الجزء من الممر الملاحي الواقع في البحر والقريب من المدخل يسمى الممر الخارجي.

7. **الممر الداخلي:** هو جزء من الممر الملاحي الواقع بين المدخل وحوض الميناء ويتم حماية الممر الداخلي من العواصف والأمواج بواسطة حواجز طبيعية أو بواسطة كواسر الأمواج.

8. **حوض الاستدارة:** المساحة التي تحتاجها السفينة لعملية المناورة، وذلك عندما تدخل أو تغادر المرسى، من الأفضل أن يتم تصميم حوض الاستدارة واسعا بحيث يسمح باستدارة حرة لسفن خاصة بالنسبة للسفن التي لا يمكنها القيادة للخلف.

9. **الحوض المحمي:** هو ساحة المياه المحمية بكاسر الأمواج والساحل، ويتواجد في هذا الحوض عناصر الميناء الأخرى كمنطقة تثبت السفن والمراسي.

10. **أحواض التثبيت** : وهي أحواض مغلقة، يمكن أن ترسو فيها السفن، ويتم التحكم بمداخلها عن طريق بوابة خاصة ويكون مستوى المياه داخل هذه الأحواض لا يتأثر بالتغيرات التي تحدث لمستوى المياه خارجه.

11. **أحواض جافة مزالق السفن** : الغرض الرئيسي منها هو الصيانة وإنشاء وتصليح السفن، فالحوض المختص ببناء السفن يسمى بحوض البناء، ويبقى جافا لسهولة العمل، والحوض الجاف مزود ببوابة عند المدخل يتم إغلاقها عند المركب داخل ومن ثم ضخ المياه خارجه لإبقائه جاف.

12.كواسر الأمواج: الهدف الرئيسي من كاسر الأمواج أو نظام كاسر الأمواج هو حماية ساحة الماء المطلقة من الأمواج والعواصف. فهي تساعد في جلب الهدوء داخل الميناء وبالتالي تحقق الأمان للسفن داخله ويسهل عملها. ويسمى البناء المتواصل في الجزء العلوي من كاسر الأمواج بالرصيف.

13.الأرصفة والمراسي: ويتم بشكل موازي للشاطئ أو لكاسر الأمواج داخل الميناء، وهي تسمح برسو السفن على طول الرصيف بغرض مناولة الحمولات،ويتم إنشائها عن طريق الردم ولها رصيف واسع السطح.

14.محطات السفن والأرصفة الممتدة : وهي منشأة إما مفتوحة أو مغلقة، مزودة برصيف واسع أعلاه وذلك للسماح لسفن بالرسو على طوله.

15.المراكز اللوجستية :أماكن مهيأة ومخصصة لاستقبال البضائع الوطنية أو الأجنبية المعدة لتكون موضوع عملية نقل للتصدير أو للتوزيع على التراب الوطني قصد تقديم خدمات لها ذات قيمة مضافة مثل:التغليف، التحويل، التجميع، مراقبة الجودة، التخزين وإعادة الشحن ويمكن أن تشمل فضاءات الأنشطة اللوجستية تحت مراقبة الجمارك.

16.الميناء الجاف أو الميناء الداخلي[1]: عبارة عن منشأة مجهزة تقام في داخل البلاد بعيدا عن البحر لإتمام وظائف متعددة على حسب موقعها والغرض من إنشائها:

- إتمام النقل متعدد الوسائط.
- تحقيق المفاهيم اللوجستية لإنتاج سلع بأسعار تنافسية.
- منع تكدس الموانئ البحرية.

مع ضرورة أن يتوفر على بنية تحتية أساسية متميزة وأن يكون مسيطرة عليها جمركيا.

17. محطات الحاويات: هو مرفق يتم من خلاله شحن الحاويات بين عربات النقل المختلفة، لتنقل بعد ذلك. قد يكون الترانزيت بين سفن الحاويات والمركبات البرية، على سبيل المثال القطارات أو الشاحنات، وفي هذه الحالة يتم وصف المحطة محطة الحاويات البحرية.

بدلا من ذلك إعادة الشحن قد تكون بين المركبات البرية، وعادة ما بين قطار وشاحنة، وفي هذه الحالة يتم وصف محطة كمحطة حاويات داخلية.

[1] http://www.emdb.gou.eg/arabic/E-bulttin/10-2007.pdf. تاريخ الاطلاع 13.09.2020 على الساعة 13:00

18. السفينة: هي وسيلة نقل عامة للإنسان والبضائع فوق الماء، استخدمها الإنسان منذ القدم للتنقل على المسطحات المائية وهي أحد أعمدة التجارة والنقل الحديث[1].

- **عرض السفينة:** هو أقصى عرض في الاتجاه قياس الأطوال.
- **ارتفاع السفينة:** عبارة عن المسافة المحصورة بين الماء بقاع السفينة ومستوى السطح الرئيسي.
- **غاطس السفينة:** هو المساحة الراسية المحصورة بين مستويين يمس إحداهما قاع السفينة وينطبق الأخر مع سطح الماء.
- **مقدار التقويم:** هو عبارة عن وزن السفينة وهي فارغة ويكون مساويا لوزن الماء المزاح بواسطة السفينة وهي عائمة وفارغة من الحمولة، الوقود، التموين، في هذه الحالة يتم التقويم الفراغ
- **وزن الحمولة الكلية:** هو الوزن الكلي من الوقود، التموين، البضائع الذي يمكن تحمله عندما يكون خط الحمولة عند سطح الماء ويساوي مقدار الفرق بين التقويم المحمل والتقويم الفارغ.

المطلب الرابع: تطور الموانئ البحرية إلى مراكز لوجستية

عرفت الموانئ البحرية عدة تطورات في مفهومها ودورها وامتد هذا التطور إلى نوعية الخدمات والبنية الفوقية والتحتية للميناء، فلم يعد يقتصر نشاط الميناء على حدود المرفأ أي المناطق المجاورة للميناء ولكن امتد إلى منطقة الظهير، وقد تحقق هذا التطور من خلال أربعة مراحل:

1. موانئ الجيل الأول: يتميز هذا النوع من الموانئ قبل الستينات في تداول البضائع الصادرة والواردة فقط دون أية أنشطة أخرى، كما أن الميناء كان مستقل ليس له أي إرتباط بأية إيرادات تجارية، وانعزال الشركات التي تعمل في الموانئ عن بعضها البعض."وارتكز الاستثمار على البنية التحتية للأرصفة دون اهتمام لما يحدث للسفن أو البضائع خارج منطقة الرصيف"[2].

2. موانئ الجيل الثاني: ظهر هذا الجيل من الموانئ في السبعينات حيث أصبح هناك ارتباط بين الدولة وهيئة الميناء من جهة أخرى، واعتبرت الموانئ كمركز للنقل، الخدمات التجارية، الصناعية وامتدت أنشطة الموانئ إلى الخدمات ومتطلباتها، وامتدت رقعة الميناء إلى منطقة الظهير لتغطية الاحتياجات في مجالات

---

[1] https://ar.wikipedia.org/wiki/ تاريخ الاطلاع 13.09.2020 على الساعة 17:00

[2] رصاع حياة، دور اللوجيستيات في تطوير الموانئ البحرية. رسالة ودكتوراه غير منشورة، جامعة وهران، الجزائر، 2018-2019، ص75.

الصناعية. هذا الجيل تميز بالتكامل بين مختلف الأنشطة والخدمات بالميناء لمسايرة تزايد كمية البضائع وسرعة دورانها عبر الميناء.

3. موانئ الجيل الثالث: بدأ هذا الجيل مع "بداية الثمانينات مع نمو حركة التجارة العالمية، العولمة وارتفاع نسبة التحوية"[1]، وانتشار النقل المتعدد الوسائط ويرتكز هذا الجيل من الموانئ على الأرصفة المتخصصة والمتطورة ويرتبط بمراكز الإنتاجية والتصنيعية. وازداد دور منطقة الظهير مع التوسع في نوعية الخدمات المقدمة داخل الميناء التي أصبحت تدار عن طريق شبكات المعلومات المتطورة.

- **موانئ الجيل الرابع**[2]: Ports-réseaux بداية من سنة 2000، أصبحت الموانئ عبارة عن مراكز وشبكات متكاملة للنقل والخدمات اللوجستية والمعلومات، من خلالها تم فتح الأبواب أمام التجارة الدولية، والحوسبة التي سهلت التدفق المادي والمعلوماتي، فاتخذت لوجستيات الميناء نطاقها الكامل في سلسلة التوريد، فقد زاد الاهتمام بموانئ الجيلين الثالث والرابع وذلك بتحسين أدائها من خلال تقديم الخدمات اللوجستية وهكذا أصبحت الموانئ مراكز لوجستية حقيقية تشمل قواعد لوجستية متطورة.

[1] مريم فرج حامد.اثر اللوجستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورتسودان(1995-2014).مرجع سبق ذكره. ص75.

[2] Henni amira, Chachoua fadlom, (Performance des terminaux portuaires), p12

خلاصة الفصل:

لقد عرفت الموانئ عدة تطورات في مفاهيمها وتطوراتها من منطقة لتداول البضائع إلى مركز لوجستي يحتوي على بنية تحتية متطورة، تسمح لسلسلة الخدمات اللوجستية بالعمل مع السماح لأصحاب المصلحة بالحصول على الوسائل والكفاءات اللازمة لأداء مهامهم في ظل تواجد بنية تحتية متكاملة وملائمة التي يحتاجها الاقتصاد لدفع بعجلة النمو. فتطرقنا، إلى ما وراء التعريفات المختلفة والمتعددة وفقًا للفترات والرؤى، للاحتفاظ بأكثرها ملائمة.

الفصل الثاني: الإطار المفاهيمي للخدمات اللوجستية في الموانئ البحرية

المبحث الأول: الخدمات اللوجستية

المبحث الثاني: الخدمات اللوجستية في الموانئ البحرية

تمهيد:

يعتبر النقل عاملا ديناميكيا في التنمية الاقتصادية وتحتل الموانئ مكانة بارزة لاندماجها في السوق الاقتصادية الوطنية والعالمية ويتطلب هذا وجود خدمات لوجستية ترافق البني التحتية الملائمة التي تسمح بتصميم عمليات لوجستية تقدم حلولا خاصة لتلبية المتطلبات العملاء وطنيا ودوليا.

وهذا ما سوف نتطرق إليه في هذا الفصل من خلال المبحث الأول الذي يعطي نظرة على الخدمات اللوجستية من خلال مفهومها، تصنيفاتها وأنواعها، أما المبحث الثاني يشمل تطبيق الخدمات اللوجستية في الموانئ البحرية من خلال التطرق لنوع الخدمات المقدمة في الموانئ البحرية والوسطاء المتدخلون في هذه العمليات ثم الأداء اللوجستي للموانئ.

المبحث الأول: الخدمات اللوجستية

نظرا للأهمية المتزايدة للخدمات اللوجستية واكتسابها موقعا مهما في اقتصاديات الدول خاصة المتطورة أردنا في هذا المبحث تسليط الضوء على الخدمة،خصائصها وتصنيفاتها المختلفة، وصولا إلى مفهوم اللوجستيات الحديثة.

المطلب الأول: مفهوم الخدمة، خصائصها وتصنيفاتها

أولا: مفهوم الخدمة

اختلفت وجهة نظر الكتاب في تحديد مفهوم الخدمة، وذلك بسبب الخصائص التي تنفرد بها مقارنة بالسلع المادية ومن أجل فهم وإدراك واضح اخترنا بعض التعاريف الخدمة.

عرف Gronroos الخدمة على أنها: "عبارة عن أشياء مدركة بالحواس وقابلة للتبادل نفسها مؤسسة[1].

عرفها أيضا كلا من Kotler et Armetreng بأنها: "نشاط أو منفعة يقدمها طرف إلى طرف أخر وتكون في الأساس غير ملموسة ولا يترتب عليها أية ملكية،فتقدم الخدمة قد يكون مرتبط بمنتج مادي أو لا يكون "[2].

عرفها محمد توقيف ماضي:" بأنها نشاط أو سلسة من الأنشطة التي تكون ذات طبيعة غير ملموسة وغير عادي"[1].

حسب ISO 1994: "الخدمة تعبر عن النتائج المتولدة من خلال النشاطات المتعلقة بالتفاعل الوارد بين المورد والزبون أو عن طريق النشاطات الداخلية للمرد بهدف إلقاء احتياجات الزبون"[3].

ومن هذه التعاريف يمكن أن نستخلص أن الخدمة هي:

نشاط أو منفعة غير ملموسة تحقق إشباعا فهي تخضع لعملية التبادل، وقد تكون مرافقة لمنتوج مادي شرط أن لا يقترن تقديم الخدمة بانتقال الملكية.

ثانيا: خصائص الخدمة

ارتأينا أن نلخص خصائص الخدمة في الجدول التالي[2] مع إظهار آثار ومسببات والعواقب التي تترتب على العميل وكيفية استجابة الإدارة.

---

[1] د.بشير العلاق، أ.د حميد الطائي، المرجع أعلاه، ص 34.

[2] أدريان بالمر ترجمة بهاء شاهين، علا احمد إصلاح، دعاء شراقي، مبادئ تسويق الخدمات، مؤسسة محمد بن راشد آل مكتوم، لندن، 2007.ص ص 44-53.

الجدول مسببات وعواقب خصائص الخدمة على العميل واستجابة الإدارة.

الجدول رقم (03): خصائص الخدمة.

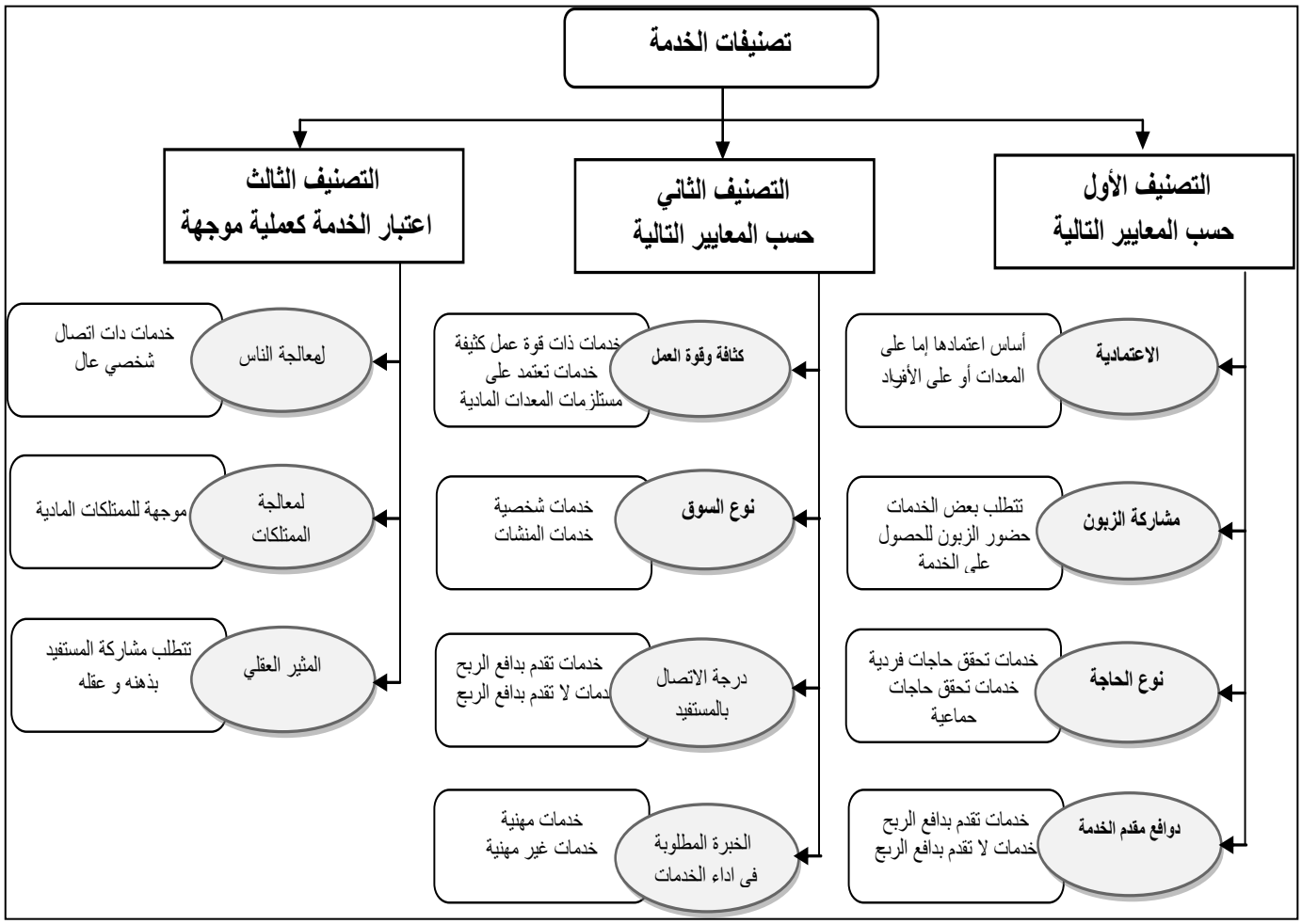
خصائص الخدمة	الشرح	تؤدي بالعميل إلى	ينتج عنها استجابة الإدارة من خلال
لا مادية الخدمات (الملموسة)	لا يمكن لمس الخدمة أو شملها أو حتى رؤيتها، لا يمكن تخزينها أو نقلها	مواجهة صعوبة في تقييم الخدمات المنافسة إدراك وجود مستويات مرتفعة للمخاطرة التركيز بشدة على مصادر المعلومات الشخصية اتخاذ السعر أساسا لتقييم الجودة	تقليل من تعقيد الخدمات التشديد على الدلائل المادية تسهيل التزكية(التوصية) التركيز على جودة الخدمات
عدم قابلية فصل الخدمات (التلازمية)	الخدمة يصعب فصلها عن منتجها، أي إنتاج واستهلاك الخدمة يكون في وقت واحد	الإشتراك في إنتاج الخدمة الإشتراك في استهلاك الخدمة مع مستهلكين آخرين الإضطراب غالبا للإنتقال إلى نقطة إنتاج الخدمة	محاولات فصل الإنتاج عن الإستهلاك إدارة التفاعل بين المستهلك والمنتج تحسين نظم تقديم الخدمات
قابلية تغير الخدمات (عدم التجانس)	عدم التماثل الخدمة طالما أنها تعتمد على مهارة أو أسلوب مزودها وزمان ومكان لصعوبة وجود معايير نمطية للإنتاج في حالة الخدمة.	الخدمات يتم إنتاجها بشكل " غالبا لا توجد فرصة لتصحيح الأخطاء قبل الإستهلاك غالبا ما تعتمد على مدخلات بشرية عرضة للأخطاء إحتمال صعوبة تصوير بيانيا.	إرتفاع مستويات المخاطر المدركة بالنسبة للمستثمرين. صعوبة تقديم صورة ذهنية للجودة ثابتة.
قابلية الخدمات للتلف (أي غير قابلة للتخزين)	لا يمكن تخزينها	عدم القدرة على تخزين الخدمات تقلب وتذبذب أنماط الطلب عدم مرونة الطلب على المدى القصير	بروز مشكلات حينها يكون من الصعب التنبؤ بالطلب. الحاجة إلى إنتاج الخدمات "في الوقت المناسب بالضبط". في حالة عدم إدارتها بفعالية،يحدث تكدس وإزدحام في فترات الذروة وعدم إستغلال.
صعوبة التملك	تبقى الملكية لصاحبها مثل استئجار وسيلة النقل أو آلة مناولة.		

المصدر. من إعداد الباحثة بالاعتماد على أدريان بالمر ترجمة بهاء شاهين، علا أحمد إصلاح، دعاء شراقي

ثالثا: تصنيف الخدمات

في الواقع العملي الميداني يصعب التميز بشكل مطلق بين الخدمات والسلع، فهناك عناصر ملموسة ترافق وتكفل الخدمة غير ملموسة لهذا تخضع الخدمة لعدة تصنيفات نتطرق لأهمها في الجدول التالي:

الشكل رقم (1): تصنيفات الخدمة.



المصدر: من إعداد الباحثة اعتمادا على المراجع السابقة.

المطلب الثاني: تطور الفكر اللوجستي

تعود كلمة لوجستيك إلى اللغة الإغريقية القديمة وتأتي كلمة لوجوس (λόγος)[1]وتعني،نسبة،حساب، خطاب.

أولا: تاريخ الفكر اللوجيستي

تعود أصول اللوجستيك العسكري إلى ما قبل الميلاد، فقد أثار القائد الصيني الشهير سون تزو (عاش بين السادس والخامس قبل الميلاد) فكرة إحداث عربات تحميل المؤن وتصاحب القوات خلال المعارك لتلبية احتياجاتها المختلفة خاصة من الأطعمة[2].

أما الإسكندر الأكبر أمر بحرق جميع عربات المؤونة مع بدء مغامراته العسكرية بآسيا لتيسير حركة جيشه، لكنه في المقابل، ابتكر طريقة جديدة وهي تحضير عمليات الإمداد المؤونة بشكل قبلي إذ تتحرك وحدات الإمداد في مقدمة الجيوش وتعسكر بمناطق قريبة من جبهات القتال.

كذلك "القائد الروماني خوليو قيصر أنشأ وظيفة "Logista" حيث يكلف الضابط بالاهتمام بتحركات الفيالقة الرومانية من أجل تنظيم التخييمات الليلية وإنشاء مخازن المدن المحتلة"[3].

وفي سنة 1836 تم تقسيم الجيش إلى خمسة قطاعات الاستراتيجي، التكتيكي، اللوجيستي، الهندسي التكتيكات الصغيرة، وعرف اللوجستيك أنداك بفن تحريك الجيوش[4].

وخلال الحرب العالمية الثانية كان اللوجستيك أحد عوامل انتصار جيوش الحلفاء أثناء نزولهم على شواطئ نورماندي سنة 1944 وبانتهاء الحرب العالمية الثانية بدأت تظهر دراسات ترمي إلى تطبيق اللوجستيك في مجال الأعمال.

ثانيا: الفكر اللوجيستي في المؤسسة

وفي عام 1806 أنشأ الإمبراطور نابوليون الأول العناصر العسكرية الأولى الطاقم الإداري وهي عبارة عن مجموعة من الحرس الإمبراطوري تتألف من الخبازين والجزارين والحرفين بهدف ضمان الإمدادات للجيش نابوليوني والجيوش الملكية[5].

---

[1] نظرة عامة على قطاعات الخدمات اللوجستية مركز المعلومات مركز المعلومات،الغرفة الشرقية.2008.ص3.

[2] www.aldjazira.net/encyclopedia/conceptsandterminology/2015/12/17 خطوط الإمداد شرايين حياة الجيوش

[3] عبد العزيز بن قيراط.أداء وجودة الخدمات اللوجستية ودورها في خلق القيمة.مرجع سبق ذكره.ص3.

[4] نفس المرجع أعلاه.ص3.

[5] charkaoui.com/lalogistique/histoirelogistique 29.08.2020 à 20 :13

ظهر التفكير اللوجيستي بالمؤسسات الصناعية في بداية الستينات من القرن الماضي، ولكن تطبيقه فعليا كان في منتصف السبعينات في الو.م.أ وأوائل الثمانينات في أوروبا، علما أن اللوجستيون العسكريون المنتهية خدمتهم هم من أصبحوا الممثلين الأوائل للوجستيك المؤسسة بالإضافة إلى الباحثين في مجال العلوم الإدارية مثل Heskett في الو.م.أ وEoling في فرنسا، فالفكر اللوجيستي المدني وضع بالتوازي مع الفكر اللوجيستي العسكري وذلك باختلاف الغايات والأهداف ولكن المشاكل الأساسية تبقي نفسه[1].

يري كل من Lampert et Stock أن تاريخ مصطلح اللوجستيك يرجع إلى عام 1901، حيث أجريت دراسات بالو.م.أ حول التكاليف والعوامل التي تؤثر في توزيع منتجات المزارع، وهو ما اعتبره الكاتب أول دراسة في اتجاه ما يعرف الآن باللوجستيك وقام بتلك الدراسة clark[2].

أما الكتابات التي ركزت على جعل الجوانب اللوجستية ضمن عمليات التسويق خاصة في الجانب المادي من العمليات، ما قام به Clark سنة 1922 من خلال كتاب (Clark F Principles of marketing 1922) وهناك عدد من الكتابات تحدثت عن دور اللوجستيك في النظام الفرعي للتوزيع المادي مع تطبيق الأساليب الرياضية، وفي 1972 صدر كتاب ب:Kolb F تحت عنوان (La logistique approvisionnement production distribution) حيث يقترح نهجا لمختلف تقنيات إدارة المخزون والتنبؤ بها، وتصميم شبكات التوزيع المادي . اذ يمثل هذا الكتاب بلورة التفكير اللوجستي الفرنسي.

في عام 1973 جعل Heskett اللوجيستيك كمجال متكامل يواجه الرهانات الإستراتيجية والمشاكل التنظيمية، ويقدم Lambillote في كتابه (La Fonction Logistique Dans L'entreprise) سنة 1976 اللوجستيك في بعده الوظيفي والتنظيمي، أما بورتر porter سنة 1980 حدده تنافسية ممكنة للشركات من خلال سلسلة القيمة.

[1]Histoire de la pensée logistique

http://pfeda.univ-lille1.fr/iaal/docs/dess2003/log/multimedia/penseelogistique/penseelogistique.html

[2]عبد العزيز بن قيراط مرجع سبق ذكره.ص3

ثانيا: مراحل تطور اللوجستيك

عرف مفهوم اللوجستيك عدة تطورات مند أن كان يطلق هذا المفهوم العسكري إلى أن كان تم استخدامه في ميدان الاقتصادي وتتمثل هده المراحل في[1]:

- **المرحلة الأولى قبل 1975 اللوجستيك المنفصل:** لم يكن ينظر للوجستيك كوظيفة متكاملة بل كوظيفة منفصلة عن باقي وظائف المؤسسة خاصة في إدارة التوزيع وإدارة المواد. حيث تميزت هذه الفترة بتنظيم وتخزين البضائع والمواد في شكل منتجات تامة الصنع ونقلها.

- **الموحلة الثانية من 1975 الى 1990 اللوجستيك المتكامل:** شهدت هذه المرحلة زيادة في تخصيص الأنشطة اللوجستية وتحقيق التكامل ومن المستهلك النهائي للمنتج.

- **المرحلة الثالثة من 1990 اللوجستيك المشترك:** عرفت هذه المرحلة زيادة المنافسة التي أدت إلى إقامة التحالفات بين الشركات المتنافسة أي تجاوز التكامل بين الأنشطة اللوجستية في الشركة إلى التعاون اللوجستي بين الشركات من نفس سلسلة الإمداد.

ثالثا: اللوجستيات الحديثة: ونجد:

– لوجستيات الطرف الثالث:

استخدمت اللوجستيك بكثرة في المجال العسكري، ثم دخل هذا المصطلح في مجال الأعمال وبالتالي إلى النشاط الاقتصادي ليشمل كافة الأنشطة الداعمة للعملية الإنتاجية.

تلجأ بعض المنشآت إلى تنفيذ بعض أو كل الخدمات اللوجستية من خلال طرف ثالث الذي يعتبر بمثابة وسيط بين الطرف الأول (المورد أو المنتج) والطرف الثاني (المشتري)[2].

يعتبر تنفيذ الخدمات اللوجستية من خلال طرف ثالث أكبر مدى من مقاولات الباطن.

Outsourcing or subcontracting ذلك أن الطرف الثالث المورد للخدمات اللوجستية، يمارس وظائف لوجستية متعددة ويقوم أساساً بتنسيق كل الوظائف اللوجستية بالإضافة الى أنه قد يقوم في بعض الأحيان بتوريد وظيفة أو أكثر من تلك الوظائف، مستهدفاً خفض التكاليف الكلية للوجستيات بالنسبة للمورد وتحسين مستوى الخدمات التي يحصل عليها العميل بينما يغطى نشاط مقاول الباطن إنتاج وتوريد إما منتجا واحدا أو وظيفة

*سلسلة القيمة : مصطلح يستخدم في مجال إدارة الأعمال للتعبير عن سلسلة النشاطات التي تساهم في قيم المنتج أكثر من تكلفته، من أجل خلق ميزة تنافسية.

[1] رصاع حياة، مرجع سبق ذكره.ص 31

[2] https://www.marefa.org تاريخ الاطلاع 15.09.2020 على الساعة 10:00

واحدة كأن تسند شركة إنشاءات الأعمال النقل بمشروع تقوم بتنفيذه إلى مقاول آخر من الباطن أو تعهد شركة بترول إلى شركة نقل توزيع إنتاجها.

تنقسم لوجستيات الطرف الثالث إلى 4 أنواع وهي:

- **النوع الأول:** في أبسط حالاته تتولى شركة القيام باستلام بضاعة لشركة أخرى وتوضيبها ونقلها وتخزينها وتوزيعها.
- **النوع الثاني:** يسمى "مُطور الخدمات service developer" ويقدم لزبائنه خدمات متقدمة تضيف قيمة مثل البحث والمتابعة وخدمات لوجستية خاصة مثل تغليف خاص.
- **النوع الثالث:** "مُحور الزبون customer adaptor" يتولى جميع النشاطات اللوجستية للشركة ولكنه لا يطورها.
- **النوع الرابع:** "مطور الزبون customer developer" ويتولى النشاطات اللوجستية بالكامل ويتولى تطويرها ويتكامل مع كيان الشركة تماماً.

– اللوجستيات العكسية:

عادة ما يتم تعريف اللوجستيات في اتجاهين: الاتجاه الأول ويركز على إدارة المواد التي تغطى كافة الوظائف من الحصول على المادة الخام إلى الإنتاج في المصنع. الاتجاه الثاني ويشمل حركة المنتجات من المصنع الى العميل النهائي، وتأتي اللوجستيات العكسية لتصنيف اتجاها ثالثاً للوجستيات فهي تتعامل مع المناولة، التخزين وحركة المواد التي تتدفق عكسياً من المستهلك إلى المنتج أو للمورد. وتتضمن عودة الوحدات المعيبة والحاويات أو الصناديق وعوامل التعبئة، ويشار أيضاً للوجستيات العكسية باسم لوجستيات المسؤولية البيئية لكونها تساعد على إعادة تصنيع المواد غير المطلوبة (الزجاجات والعبوات...الخ) بما يسهم في خفض التكاليف، "إن فرص تنفيذ اللوجستيات العكسية كبيرة للغاية حيث أن تجار التجزئة والصناع يتوقعون رد نسبة تتراوح من 5% – 10% من سلعهم. كما ترتفع هذه النسبة في حالة المحلات التي تسوق بالكتالوج إلى 35% من المشتريات، وقد تلقى أكبر مائة محل من محلات التجزئة في الولايات المتحدة عام 1997 مردودات بلغت نسبتها نحو 34 مليون دولار"[1].

المطلب الثالث: الخدمات اللوجستية أنواعها وأهدافها

أولا: تعريف الخدمات اللوجستية

التعريف اللغوي لكلمة لوجستيك: هو نوع من العلم العسكري، يتعامل مع الإمداد والصيانة ونقل المواد والأشخاص والمنشآت[1]."يمكن اللوجستيك في توفير ما يلزم أين ومتى يلزم "[2].

وتعرف على أنها تلك العمليات المتواصلة لمقابلة احتياجات العملاء من خلال تأكيد توافر المنافع المناسبة للعميل المناسب من حيث الكمية وحالة المنتج المرغوب من جانب العميل، وفي وقت والمكان المناسبين للعميل.ذلك كله بسعر يجعل العميل مستعدا لدفعه[3].

وتعرف أيضا على أنها مجموعة من العمليات اللوجستية غير الملموسة التي توفر أكبر قدر من رضا المستهلك في عملية إدارة تدفقات المواد وأفضل مستوى للتكاليف [4].

تعرف اللوجستيك "على أنها فن وعلم وإدارة تدفق البضائع والطاقة والمعلومات الأخرى كالمنتجات، الخدمات وحتى البشرية من منطقة إنتاج إلى منطقة استهلاك ومن الصعب أو حتى من المستحيل إنجاز أية تجارة عالمية أو عملية (استيراد/تصدير) نقل المواد الأولية أو المنتجات وتصنيفها دون دعم لوجستي احترافي حيث تتضمن اللوجستيات: تجميع المعلومات، النقل، الجرد، التخزين، المعالجة المادية والتغليف "[5].

وتعرف أيضا "اللوجستيات هي جميع العمليات المادية التي تهدف إلى ضمان الظروف المثلى لحركة البضائع، داخل المنطقة أو أثناء عمليات التوزيع المادي بين الموردين و عملائهم، بمعنى آخر، تركز الخدمات اللوجستية على أداء وترشيد العمليات المتعلقة بحركة البضائع: التعبئة، التغليف، التكييف وضع العلامات، التخزين، النقل، المناولة، والتصريح الجمركي .....إلخ"[6].

ويقصد أيضا "باللوجستيات النقل تكامل عملية النقل مع الأنشطة الأخرى كإدارة المخزن، التعبئة والتغليف، العلامة التجارية، التأمين والعمليات المصرفية، والمستندة والتي تعمل على تحسين مستوى الخدمة

---

[1] قلبازة أمال، بن حراث حياة، لوجيستيات النقل، مجلة الاقتصادية، إدارة أعمال،02، مجلة الاقتصادية، إدارة أعمال،02 ، v1 ، ص78

[2] https://commerce-logistique.alafdal.net/t15-topic تاريخ الاطلاع 20.09.2020 على الساعة 11:00

[3] الصديق موسى، مصطفى الحاج، الطاهر أحمد محمد علي، اثر أبعاد الإدارة اللوجيستية في تحسين جودة الخدمات، مجلة العلوم الاقتصادية،2016 (2) vol17،السودان.2016.

[4] Yeves Pinor, La logistique :Production, Distribution, Soutien, 4e édition, Dunod, Paris, France, 2005.p3.

[5] مركز المعلومات، نظرة عامة على قطاع الخدمات اللوجستية، غرفة الشرقية.2008 ص6

[6] www.logistiqueconseil.org/logistique.htm تاريخ الاطلاع 06.09.2020 على الساعة 11 :15

وتطويرها وزيادة الجودة وتقليل التكاليف باعتبارها تحقق وتضمن عناصر هامة مثل المرونة والسرعة والمصداقية"[1].

إن اهتمام باللوجستيات ينصب أساسا في:

إن بؤرة اهتمام إدارة اللوجستيك هو الاستجابة السريعة لحاجات ورغبات العملاء بالشكل الذي يزيد من القدرات التنافسية للمنظمات.

هدف الأعمال اللوجستية تتمثل في توفير السلع،والخدمات للعملاء في الأسواق المستهدفة وفقا لحاجاتهم ورغباتهم، وبأفضل الطرق الممكنة، وأكثرها كفاءة من حيث الوقت والمكان وحالة هذه المنتجات.

الأنشطة اللوجستية تهدف إلى خدمة العملاء مع تحقيق الميزة التنافسية بإضافة قيمة ملموسة للمواد، من خلال تحقيق متطلبات إرضاء العملاء

اللوجستيات هي ضمان توفر المنتج الصحيح بالكمية الصحيحة، بالحالة الصحيحة،في المكان الصحيح، في الوقت الصحيح، للعميل الصحيح، بالتكلفة الصحيحة.

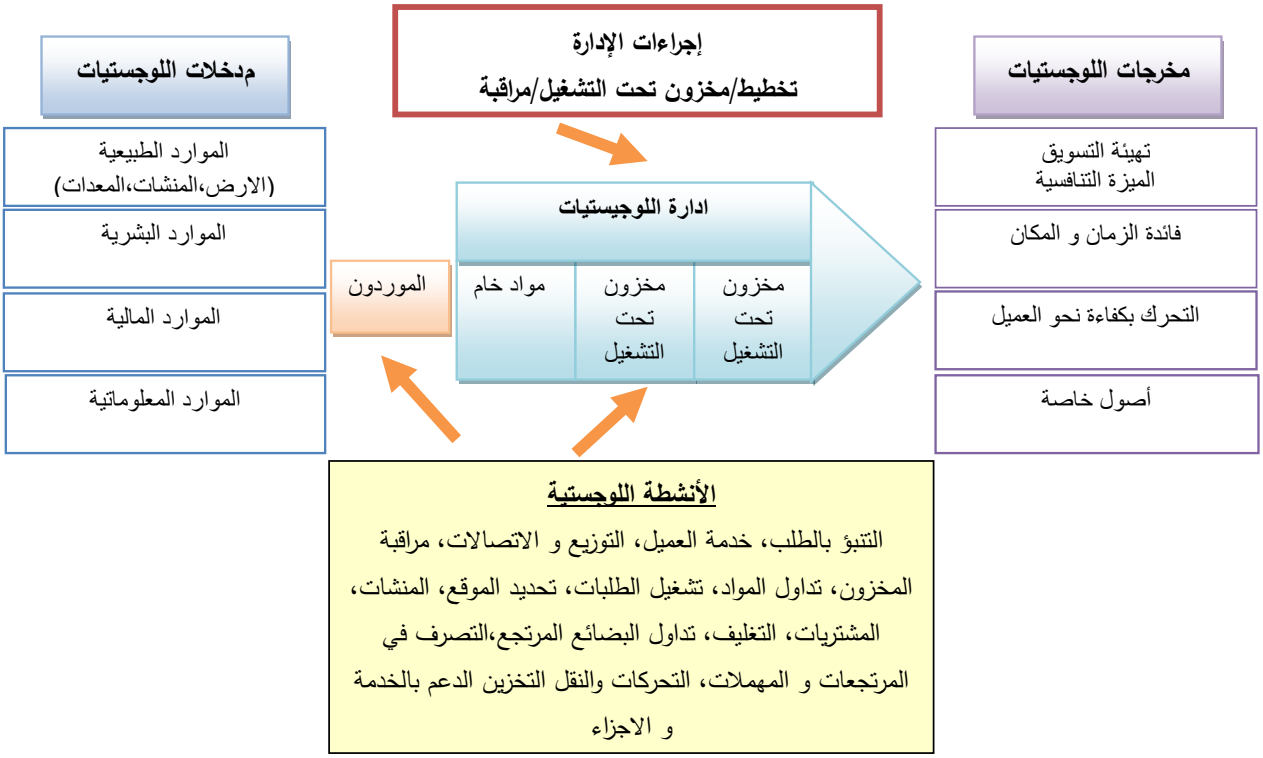
ثانيا: أنواع الخدمات اللوجستية

يمكن النظر للخدمة اللوجستية بمثابة نظام يضم عمليات خدمية حيث تتم عملية معالجة المدخلات للحصول على عناصر الخدمة وتسليمها، حيث تحصل عملية تجميع عناصر الخدمة وتسليم الخدمة للمستفيد تعرف بالمخرجات.

والشكل التالي يوضح مكونات العمليات اللوجستية كنظام.

[1] أ.د. فقيه عبد الحميد، رصاع حياة، واقع اللوجستيات في موانئ الوطن العربي، المعيار، العدد 8، جوان 2017، ص321.

الشكل رقم (02): مكونات نظام اللوجستيك وعلاقته مع الأنظمة الأخرى في المنظمة



المصدر: أمل مصطفى عصفور، المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات، صناعة اللوجستيات في العالم العربي.9-11مارس2014،ص7.

و يمكن أن نذكر أهم أهداف الخدمات اللوجستية وهي كالآتي:

- تحقيق أفضل تنسيق بين التدفقات الداخلية والخارجة "مدخلات مخرجات" أو ما يسمى إدارة التدفقات
- تجنب الاختناقات والأعطال.
- تحقيق التدفق الأمثل للعمليات.
- خلق القيمة للزبون والمساهمين وكل أطراف المصلحة مع المؤسسة.

من اجل تحقيق بما يسمى 05 أصفار، والتي تتمثل في التالي[1]:

- **صفر مخزون:** تقليل ما أمكن من المخزون يؤدي إلى تخفيض التكاليف ووفرات في التكلفة.
- **صفر أجال:** تقليل الزمن المستغرق في دورة الطلب، مما يؤدي إلى خدمة جيدة للعملاء.

[1] حاجي فطيمة.د. مهديد فاطمة الزهراء. واقع وتحديات القدرات اللوجيستية في الجزائر .مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية.المجلد8، الجزائر ،العدد01.2009 ،ص607.

- **صفر أوراق:** عن طريق استخدام التكنولوجيا الحديثة مثل الفاكس، الأنترنت، الهاتف، الكاتب الآلي، كل هذا يقلص من استخدام الأوراق، وكذلك يزيد من سرعة الاستجابة.

- **صفر أخطاء:** عدم وجود أخطاء في المنتج يعني التخلص من المردودات وبالتالي تحقيق الخدمة جيدة للعملاء وتخفيض التكاليف.

- **صفر تعطل:** يجب أن تكون الصيانة قبل وقوع العطل وليس عند حدوثه، وهذا يسمي بالصيانة الوقائية.

كما تهدف اللوجستيك إلى توفير: المنتج الصحيح، بالكمية الصحيحة،بالحالة الصحيحة، بالآجال الصحية في المكان الصحيح، بالحالة الصحيحة للعميل الصحيح وبالتكلفة الصحيحة وهذا ما يسمى ب 7R's.

المطلب الرابع: الأنشطة اللوجستية وسلسلة الإمداد

أولا: الأنشطة اللوجستية

تتكون الأنشطة اللوجستية من[1]:

1. خدمة الزبون: هي طريقة وفلسفة الشركة في خدمة زبائنها ومستوى التكاليف التي سوف تتحملها من أجل الوفاء لطلبات المستهلك.

2. التنبؤ بحجم الطلب المتوقع: وهو تحديد الكميات المتوقع طلبها في فترة زمنية ما من قبل العملاء والخدمات المصاحبة لها، وهذا يؤثر على الشراء والإنتاج والتوزيع للشركة.

نشاط النقل: يمثل أحد أهم المكونات الهامة في التوزيع والإمداد، قد تصل كلفته من 35% إلى 65% من كلفة النظام الكلية.

3. التخزين: على المنظمة توفير مستوى معقول من منتجاتها ومستلزمات إنتاجها للقيام بالعملية الإنتاجية وتلبية طلبات الزبائن لأنه من النادر أن يتم توفير ذلك بصورة فورية للشركة.

4. إدارة المناولة: يشمل إدارة وحركة السلع والمواد الخام للشركة من مستودعاتها إلى مراكز إنتاجها أو حركة التصنيع، ويشمل أيضا حركة السلع من مخازنها إلى أسواق زبائن.

5. إدارة المستودعات: يتضمن إدارة المساحات المتوفرة للمستودعات واختيار مواقعها المناسبة والتنظيم الداخلي وتحديد مناطق الشحن والفحص والإنتاج داخلها.

6. التغليف: يضمن انتقال المنتجات والمواد الخام دون تعرضها للتلف أثناء عملية التوزيع والإمداد والمناولة والشحن والنقل.

---

[1] د.مكاوي أمين،اللوجستيات والتحديات التنافسية الدولية"حالة الجزائر" مجلة المالية والأسواق، المجلد 06، العدد 01(2019)،الجزائر ،2019،ص525.

7. احتياجات الإنتاج: يهتم بتوفير مواد ومستلزمات الإنتاج من حيث مواقعها ومصادر توليدها والكميات المطلوبة ووقت الشراء والجودة المناسبة.

8. جدولة وتخطيط الإنتاج وتدفقه للسوق: يتعلق بعملية التوازن بين العملية الإنتاجية والكميات والأنواع المطلوبة من الزبائن من أجل توفيرها في زمان والمكان المناسبين.

9. نظم المعلومات: ينبغي على الشركة التي تحرص على كفاءة التوزيع والإمداد أن تحرص على وجود نظم معلومات تعكس مستوى أداء تلك الأنشطة والتكاليف المرتبطة بها وسرعة توصيل هذه المعلومات.

10. نظم الاتصالات التسويقية: ينبغي على الشركة حرص على كفاءة التوزيع والإمداد بتوفير نظم الاتصالات تعكس مستوى أداء تلك الأنشطة والتكاليف المرتبطة بها وسرعة التوصيل.

11. التصميم العكسي لمنافذ التوزيع والإمداد: نظرا لوجود عيوب في المنتجات أو إمكانية تعرضها للتلف أثناء عملية الشحن والنقل والمناولة مرجعات المبيعات من العملاء التي قد تكون تكاليفها عالية وجب توفر قنوات عكسية للموردين.

12. تحديد التكلفة لأنشطة التوزيع والإمداد: إن كلفة التوزيع والإمداد تصل 25% إلى 30% من تكاليف منتجات الشركة الكلية لهدا أدركت الشركات أهمية تقليل كافة عناصر تكاليف الإمداد والتوزيع من أجل خفض التكاليف الكلية وتعظيم الأرباح.

ثانيا: سلسلة الإمداد

مصطلح سلسلة الإمداد (التوريد) يعد من أهم المفاهيم الحديثة ظهرت في الثمانينيات من القرن العشرين فهو مصطلح إنجليزي Suplly chain وبالفرنسية La chain logistique، وتشمل سلسلة الإمداد جميع المراحل التي تؤدي إلى تلبية متطلبات العميل بطريقة مباشرة أو غير مباشرة .

عرف Stevenson سلسلة الإمداد على أنها تتابع من المنظمات تسهيلات ووظائف الأنشطة (تلك المنظمات) والتي يتم تضمينها في الإنتاج والتسليم للمنتج والخدمة، حيث يبدأ التتابع مع الموردين الرئيسين للمواد الخام ويمتد نطاقه في كل الطرق وحتى العميل النهائي[1].

تشمل التسهيلات: المخازن، المصانع، مراكز التشغيل، مراكز التوزيع، مكاتب التجارة والتوكيلات.

تشمل الوظائف والأنشطة: التنبؤ، الشراء، إدارة المخزون، إدارة المعلومات، تأكيد الجودة، الجدولة، الإنتاج، التوزيع، التسليم وأخيرا خدمة العميل.

[1] ممدوح عبد العزيز، محمد الرفاعي، إدارة سلسلة التوريد مدخل تحليلي، جامعة عين الشمس،مصر، 2006، ص6.

ونجد نوعين من التدفق في هذه النظم هما:

- **التدفق المادي للخدمات**:يكون في اتجاه نهاية السلسلة (على الرغم من أنه ليس كل المواد تبدأ مع بداية السلسلة).
- تدفق أو تبادل المعلومات: حيث يتم ذلك في الاتجاهين عبر السلسلة.
- وتتمثل اهتمامات إدارة سلسلة الإمداد في:
- انخفاض التكاليف.
- دورة إنتاج أسرع.
- تسهيل عملية التصنيع المعقدة خصوصا للشركات التي تستخدم الكثير من الأجزاء المكونة.
- وضع تصور لحاجة الشركة المستقبلية لمكونات الإنتاج ما يقلل كمية المواد.

"إن إدارة سلسلة الإمداد هي امتداد لإدارة اللوجستيات وبينما توجه اللوجستيات إلى أنشطة شركة واحدة (أو شاحن واحد) في توريد المنتجات لمستهلكيها فإن سلسلة إدارة الإمداد موجهة لأنشطة العديد من الشركات التي تورد المستلزمات أو المنتجات على طول سلسلة توريد وإمداد معينة "[1].

والجدول التالي يوضح الاختلافات بين اللوجستيك وسلسلة الإمداد.

الجدول رقم (4): الفرق بين اللوحستيك وسلسلة الإمداد

أساس المقارنة	اللوجستيات	سلسلة الإمداد
الأهداف والغايات	رضا العميل	ميزة تنافسية
عدد المنظمات المشاركة	منظمة واحدة	العديد من المنظمات
تطور العلاقات مع بعضها البعض	تطوير مفهوم اللوجستيات في وقت سابق	مفهوم جديد
العلاقات مع الوظائف الأخرى	اللوجستيك على جزء بسيط من سلسلة الإمداد	تشمل اللوجستيات
	الحد من التواصل مع الإرادات الأخرى	العلاقات مع الأقسام الأخرى

المصدر: من إعداد الباحثة اعتمادا على المراجع السابقة.

[1] https://ar.wikipedia.org

المبحث الثاني: الخدمات اللوجستية في الموانئ البحرية

تمارس الخدمات اللوجستية حديثا باعتبارها عنصرا هاما يضيف قيمة للمنتجات والخدمات المقدمة للعملاء، والتي تلعب دورا هاما في تحقيق ما يعرف برضاء العملاء، وهو المستهدف حديثا، ومن ثم تحقيق زيادة في المبيعات الناتجة عن التميز في الأسواق.

المطلب الأول: المفاهيم اللوجستية في الموانئ

فأصبحت الخدمات اللوجستية في الموانئ ترتبط بجهات فاعلة مرتبطة ببعضها ولها مسؤوليات مختلفة هدفها إرضاء العملاء باستعمال كل الوسائل والمعدات اللازمة.

فمن الصعب وضع حدود فاصلة بين الخدمات اللوجستية وغيرها من القطاعات مثل: خدمات النقل وإدارة سلسلة الإمداد من العمليات: كتشغيل أوامر التوريد، النقل، التخزين، المناولة، التعبئة، وتتحكم مراكز اللوجستيك المتواجدة بمختلف الموانئ العالمية في هذه العمليات وفي مستويات الأداء، وذلك بتخفيض التكاليف وتحقيق القيم المضافة، وخلق مناصب الشغل وتعظيم الدخول.

وتتكون الأنشطة اللوجستية بالموانئ مما يلي:

- أنشطة تتعلق بنقل البضائع، التخزين، معالجة طلبات العملاء، إخلاء المخزون، تجميع البضائع، النقل، التخليص الجمركي، مستندات الشحن.

- أنشطة إدارية وإدارة تشغيل المركبات والحاويات، إدارة أساطيل النقل تأجير حاويات ومركبات، إصلاح وصيانة المركبات، الإمداد بالوقود، تنظيف الحاويات، مكاتب إدارية.

- نشاطات ذات قيمة مضافة: إعادة التعبئة، لصق العلامات التجارية، رقابة الجودة، تجميع، اختبار المنتجات، إصلاح.

والجدول التالي يلخص الأنشطة اللوجستية بالموانئ.

الجدول رقم (5): الأنشطة اللوجستية بالموانئ

نشاط/أهميته	النشاط	تصنيف النشاط
أنشطة رئيسية	التخزين معالجة طلبيات العملاء إحلال المخزون تجمع البضائع تعقب ما بعد الشحن النقل الدولي التخلص الجمركي مستندات الشحن	أنشطة تتعلق بنقل البضائع Mangement et carge
أنشطة مساعدة	دارة أساطيل النقل تأجير الحاويات ومركبات إصلاح وصيانة المركبات إمداد بالوقود تنظيف الحاويات اختراعات ومكاتب إدارية	أنشطة الإدارة وتشغيل وإدارة التشغيل المركبات والحاويات Mangement
أنشطة ذات قيمة مضافة	إعادة التعبئة لصق العلامة التجارية رقابة الجودة تجميع واختيار المنتجات إصلاح وصيانة	أنشطة ذات قيمة مضافة Valeur add activistes

المصدر: مريم فرج محمد حامد، أثر اللوجستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورتسودان (1995-2014)، رسالة دكتوراه، جامعة السودان، 2015، ص15.

تتم تحت مظلة نظم المعلومات حيث أن الرسالة الحقيقية للإدارة الفعالة للخدمات والأنشطة اللوجستية تتمثل في توفير السلع والخدمات للعملاء في الوقت والمكان المناسب وفي أفضل حالة، مع تحقيق أعلى درجة من المساهمة في تحقيق أهداف الأعمال متضمنة إرضاء العملاء، وتقليل التكاليف الكلية وزيادة الأرباح.

المطلب الثاني: العمليات اللوجستية في الموانئ

يعتبر النقل البحري شريان التجارة الخارجية ومن أهم صور النقل الدولي فهو الذي يقود حركة التدفق السلعي في التجارة الدولية أما السفينة فهي المحور الرئيسي في ذلك، فقد عرفت عدة تحولات في هياكلها جراء أثار مختلف الثورات النقل البحري، والتي طالت حتى البنية التحتية الهيكلية باعتبارها ملاذ للسفن.

تتعدد العمليات المينائية، فمنها ما يطبق على البضائع ومنها ما يطبق على السفن بأنواعها وخصائصها فانعدام التنسيق هذه العمليات يؤدي إلى ارتفاع الوقت التي تقضيه السفينة في الميناء أي ما يسمي "بدورة السفينة".

أولا: العمليات المطبقة قبل الرسو:

إن التعامل مع السفن المترددة للموانئ، يبدأ قبل وصولها للميناء إما أثناء رحلتها البحرية إذا كانت المدة يفوق 48 ساعة وإما قبل مغادرتها لمينائها إذا كانت الرحلة البحرية أقل من 24 ساعة ويتم التعامل مع وكيل السفينة في هذه المرحلة.

- **إجراءات تخطيط المراسي:**
- **اتخاذ السلطة المينائية قبل الوصول:**

نظمت أحكام المادة 73 من المرسوم التنفيذي رقم 01/02 المؤرخ في شوال 1422 الموافق ل6 يناير 2002 يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها.

وتنصّ المادة على أنه "يجب أن يشعر مجهز السفينة أو السمسار البحري أو وكيلها السلطة المينائية قبل وصول سفنهم إلى الميناء بزمان 48 ساعة على الأقل، أو عند انطلاقهم من الميناء السابق على الأكثر عندما يقع هذا الأخير على مسافة تقل مدة قطعها عن أربع وعشرين ساعة وذلك لحجز مركز في الرصيف"[1]

ومن مهام المشعر في هذا الشأن ذكر البيانات التالية:

- اسم السفينة ورايتها وتاريخ وساعة وصولها وكذا مدة التوقف المتوقعة.
- خصائص الأساسية للسفينة لاسيما حمولاتها وطولها وعرضها منسوب الماء الأقصى للسفينة عند وصولها للميناء.
- هوية وطبيعة مختلف البضائع المنقولة وكيفية توضيبها خاصة مختلف المواد الخطيرة الموجودة على متن السفينة، لتفريغها أو المراد شحنها على متن هذه السفينة.

[1] المرسوم التنفيذي رقم 01/02، المؤرخ في 22 شوال 1422 الموافق ل 6 يناير، 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، الجريدة الرسمية رقم 01 الصادرة بتاريخ 06.01.2002، ص13 .

- جميع الأضرار التي قد تصيب السفينة وعدتها والبضائع التي توجد على متنها.

تأكيد الإشعار:

يتم تأكيد الإشعار بالوصول حسب المادة 74 من المرسوم 01/02 السالف الذكر وذلك أربع وعشرون ساعة من طرف المشعر إلى لجنة تخصيص أماكن السفن في الميناء المعني وفي حالة تغير المعلومات المقدمة مسبقا. وجب على المشعر إرسال برقية تصحيحية.

ثانيا: إعداد مخطط الرسو

بعد تأكيد الإشعار، وكذا رفع طلب تخصيص مركز متخصص على الرصيف حسب مميزات التقنية للسفينة وحمولتها وكذا متطلبات الاستغلال، الاستعمال والنظام الخاص.

ويتم عقد اجتماع بمدرية القبضة من طرف لجنة تنظيم حركة السفن commission de placement متكونة من:

- قيادة الميناء
- وكيل السفينة
- الجمارك
- أمن الميناء
- مسؤولي الشحن والتفريغ.
- المعلومات الواجب توفرها لإعداد مخطط الرسو.

وتعتمد مديرية القبضة على المعلومات المتحصل عليها لإعداد مخطط الرسو الذي يحدد المعلومات التالية:

الإعداد لبرنامج تشغيل لسفينة :

بعد تحديد رصيف لرسو السفينة يتم تحديد متطلبات السفن المراد استقبالها من معدات والآلات وكذلك العمالة اللازمة للعمليات الواجب قيام بها من شحن وتفريغ.

ثالثا: الخدمات الرئيسية في الموانئ

تقوم السلطة المينائية بتقديم خدمات رئيسية تخص بها السفن حسب ما ينص عليه القانون في المادة .

1. القيادة والإرشاد: تعني قيادة السفن "المساعدة التي تمنح للربان قيادة سفنهم عند الدخول إلى الموانئ والخروج منها وتتم من طرف مستخدمين مؤهلين تابعين للسلطة المينائية[1].

إن القانون الجزائري يعتبر القيادة إجبارية لجميع السفن سواء الوطنية أو الأجنبية، إلا في بعض الحالات المنشأة قانونا.

أما الإرشاد فهو "عملية إمساك حبال السفن والقيام بعقدها وفكها في الأجهزة المخصصة لهذا الغرض على بيان الإرساء"[2].

وتتم هذه العملية تحت رقابة مصالح تابعة للسلطة المينائية وتحت مسؤولية ربان السفينة، وتبدأ عملية الإرشاد إبتداء من حضور المرشد البحري أمام السفينة أو صعوده على متنها في نطاق حدود المحطة وتنتهي عند وصول السفينة إلى مكان الوصول أو الرسو أو الرصيف أو نطاق حدود المحطة [3].

2. القطر والتموين:

يتمثل مفهوم القطر في القانون الجزائري فيما يلي[4]:

- العمليات المتمثلة في جر ودفع السفن.
- مناورات إرشاد وانتقال أو إيجار السفينة.
- المرافقة والمساعدة في تنفيد مناورات أخرى في ملاحقة السفينة.
- كما تمارس هذه العمليات بواسطة سفن قاطرة قادرة على إنجاز هذه العمليات تتوفر فيها مؤهلات التي تقتضيها الظروف مع احترام الشروط والقواعد المحددة.

وبإمكان السلطات المينائية أن تفرض على ربابنة السفن الاستعانة بالقاطرات قبل أية حركة أو تنقل لسفينة وكذا كل إجراء يعتبر ضروريا لتنفيذ المناورة مع احترام قواعد الأمن والنظام.

أما التموين "فيقصد به تزويد السفينة بالمواد الغذائية والوقود السائل والزيوت والمواد الأخرى المخصصة لحاجات الطاقم أو الركاب والسفينة من طرف ممونين معتمدين"[5].

---

[1] المرسوم التنفيذي رقم 01/02، نفس المرجع أعلاه ،ص14.

[2] نفس المرسوم أعلاه، المادة، ص15

[3] نفس المرسوم أعلاه، المادة، ص 15.

[4] نفس المرسوم أعلاه ، المادة، 95 ص.

[5] نفس المرسوم أعلاه، المادة، ص 96.

كما يمكن أن تعطي خدمة التموين تزويد المنشئات الأرضية والسفن بالمياه العذبة والطاقة والإنارة الكهربائية الضرورية لسير المنشآت من طرف السلطة المينائية.

3. عمليات الشحن والتفريغ:

هي جميع الأعمال التي تقوم بها الشركة المرخص لها بهذا النشاط والتي تشمل العمالة والمعدات المناسبة لإنزال شحنة السفينة من البضائع رفع البضائع على ظهر السفينة.

4. عمليات المناولة البضائع:

يقوم بعملية مناولة البضائع عمال تلقوا تكوينا في هذا المجال، وتشمل عمليات شحن البضائع ورصها وفكها وتفريغها، عمليات وضع واسترجاع البضائع في المستودعات وعلى السطح الأرضي وفي المخازن.

المطلب الثالث: الوسطاء العمليات اللوجستية في الموانئ

تكمن مهمة وسطاء العمليات المينائية في الربط بين عناصر العرض وعناصر الطلب والتي هي في تطور مستمر، فلا بد أن يقابل هذا التطور تطور في مستوى العرض للخدمات المينائية التي تتطلب توفر بنية تحتية كالأرصفة ،المستودعات والمخازن وبنية أساسية كمعدات المناولة، تكنولوجيات المعلومات وإدارة كفئة لتحكم وتسير هذه العمليات.

5. هيئة الميناء:

تتعدد الوظائف المينائية فهي تشكل مزيج من الخدمة العمومية وأنشطة التجارية من مهام الميناء ما يلي :

- حماية الملاحة البحرية.
- تسير ومراقبة العمليات البحرية والبرية المرتبة بالعبور بالميناء.
- تطبيق ومتابعة المعاهدات الدولية المتعلقة بالتلوث.
- تزويد المتعاملين الاقتصاديين بالوسائل المادية المتعلقة بعملية المناولة وبالموارد البشرية للقيام بذلك.
- متابعة عملية مناولة البضائع مع وكلاء السفن والتنسيق معهم للإتمام عملية الشحن أو التفريغ بكفاءة.
- إنجاز الهياكل القاعدية.
- جرو سحب السفن بالقاطرات.

6. الجمارك: تتولى إدارة الجمارك تحصيل الرسوم المتوجه على البضائع المستوردة والمصدرة، وإعداد التشريعات والتعريفات الجمركية كما تعتبر المسؤولة على السهر على مراقبة دون إدخال البضائع أو تصديرها بصورة مخالفة للقانون.

7. **وكيل العبور**: يمكن أن يكون شخص طبيعي أو معنوي وظيفة وهو الرجل الأهم في التجارة الخارجية، يحدد على أنه المهيكل للعمليات من نقطة لأخرى مهامه: في إتمام إجراءات المتعلقة باستيراد أو تصدير البضائع وذلك لصالح الغير ويمكن أن يكون الوكيل الجمركي وكيل بحري للقيام بعمليات (التجمع، المؤجر، المؤمن، الناقل، الشحن، الإفراغ).

8. **الوكيل الميناني** : هو وسيط بين الشاحن ومجهر السفينة وله عدة وظائف فهو يبحث عن أحسن وسيلة للنقل لزبونة، ومن مهامه:

- مراقبة عمليات الشحن وإفراغ السفينة ومن مهامه:
- تحرير سندات الشحن وسندات الجمركية.
- إمضاء الوثائق لحساب الشاحن.
- القيام بعمليات توحيد العمولات.
- تسوية الإيجارات.
- مراقبة البضائع على الرصيف خاصة في الخط البحري المنتظم.
- يقوم بدور الوكيل البحري في الخطوط البحرية الغير المنظمة.

9. **الوكيل البحري**: يتقاعد معه المجهز للقيام عنه بالعمليات اللازمة لتنفيذ عقد النقل في الموانئ البحرية، كالقيام بتسليم البضاعة المشحونة وحراستها والمحافظة عليها وتسليمها لأصحابها وقبض أجرة النقل كما يمكن أن يكون الوكيل البحري وكيلا لمجهز واحد ولعدة مجهزين وله عدة مهام منها:

"يسلم البضائع الموجهة للتصدير والحفاظ عليها، كما يتسلم الواردات من البضائع ويوصلها إلى المستورد "[1].

ينظم عمليات الشحن والإفراغ للسفن، يدفع الرسوم ويمكن سندات الشحن ويحرر وثائق الحمولة ويسلمها للجمارك بواسطة السمسار البحري.

يعمل على تخفيض غرامات التأخر فهو يتدخل في عمليات الصيانة والإصلاح ومشاكل طاقم الباخرة.

لا يعمل الوكيل بدون سند الشحن ويعتبر معزولا عن الأخطاء التي يرتكبها في تنفيذ وكالته في مواجهة أخطائه الشخصية التي يرتكبها في تنفيذ عقد النقل.

[1] حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية، رسالة دكتوراه، جامعة الجزائر .2007-2008،ص100.

10. السمسار البحري: يقتصر عمل السمسار البحري على تقريب بين أطراف العقود البحرية، كعقد التأمين النقل، بيع السفن وهو يسعى لإبرام العقود البحرية وله مقابل ذلك نسبة مئوية من العمولة ومن مهامه[1]:

- إيجار السفن.
- عقود بيع وشراء السفن.
- عقود النقل والتأمين البحري.
- توجيه السندات البحرية كسند إيجار السفن ووثيقة النقل.
- متابعة الإجراءات الإدارية التي تتطلب دخول أو خروج السفن من الموانئ.

11.مقاول الشحن والتفريغ: من مهامه رفع البضاعة على ظهر السفينة أو إنزالها منها ويستعين بذلك بعمال مختصين وأدوات خاصة كالصنادل، الروافع .....إلخ.

مهمة مقاول الشحن والتفريغ قاطرة على العمليات المادية الخاصة بشحن البضاعة في السفينة وتفريغها منها فلا يتدخل في العمليات القانونية المتعلقة بفحص البضاعة وتسليمها للمرسل إليه.

12.سماسرة التأمين البحري: من مهامهم تحرير عقود تحرير عقود التأمين البحري بغية ضمان السفينة والسلع ضد أخطار النقل البحري والإشراف على الإجراءات التي تقوم بها الشرطة إن الأهمية البالغة لحجم البضائع المنقولة عن طريق النقل البحري وما تتحمله من مبالغ ضخمة التي تجعل الخسارة الملحقة بها بالغة الأهمية وهذا في حالة حدوث أخطاء وخسائر. مما يجعل أصحاب الشأن التأمين عنها.

13.الوكيل الجمركي: شخص طبيعي أو معنوني يزاول نشاطه بالاعتماد من إدارة الجمارك من مهامه الأساسية تقديم تصريحات مدى الجمارك وللوصول جنائيا عن الأخطاء الناجمة عن التصرفات الخاطئة أو المزورة وقد يقوم بهده المهام وكلاء آخرين كوكيل العبور ..... الخ لدا فخدماتهم غير ملزمة.

14.المرشد أو الدليل: "هو الشخص الذي يدل ربان السفينة على خط السير الواجب إتباعه لدى الدخول في الميناء أو الخروج منه"[2]، وتنحصر مهمة المرشد في توجيه الربان ولكن قيادة السفينة وإدارتها للربان أثناء قيام المرشد بعمله عليها.

ويعتبر مستشار قبطان السفينة التي تدخل أو تغادر الميناء أو تبحر في ممر بحري صعب جر أو شحن.

[1] مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1995، ص 190.

[2] نفس المرجع. ص170.

المطلب الرابع: مؤشرات الأداء وكفاءة الميناء

تختلف الموانئ في سرعة تقديم العمليات اللوجستية لعملائها وهذا الاختلاف يرجع لعدة عوامل سواء متعلقة بالبنية التحتية أو أداء التشغيل للميناء وقد خلقت هذه التفاوتات في الأداء ما يسمي بكفاءة الموانئ[1] ويعتبر الزمن العامل الأهم في تقييمات الكفاءة وجودتها وأدائه.

أولا: مؤشرات الأداء بالميناء

ويتم قياس أداء عمليات تداول البضائع عن طريق أربع مجموعات من المؤشرات وهي[2]:

1. **مؤشرات الخدمة:** تستعمل لتقييم أداء ونوعية الخدمة التي يقدمها الميناء لعملاء ووكلاء البواخر، والمستوردين، ومن أهم هذه المقاييس يوجد عامل الوقت الكلي الذي تقضيه الباخرة في الميناء وينقسم إلى:

– وقت انتظار الباخرة بالميناء: وهو الزمن ما بين وصول الباخرة وبين رسوها على الرصيف.

– وقت الانتظار على الرصيف: وهو الزمن الكلي للباخرة على الرصيف سواء كانت تعمل أو لا تعمل.

2. **مؤشرات الإنجاز:** يقصد بالإنجاز كمية البضائع بالطن التي تتم مناولتها خلال فترة زمنية معينة وتوجد ثلاثة مؤشرات الإنجاز:

إنجاز الرصيف: $\frac{\text{كمية البضائع المتداولة}}{\text{عدد ساعات العمل الفعلية}}$

إنجاز السفينة : $\frac{\text{كمية البضائع المتداولة}}{\text{عدد ساعات العمل الكلية}}$

3. **انجاز العمالة :**

هو متوسطة إنتاجية العامل، وتوضح عملية انجاز الرصيف أهمية استخدام تسهيلات الرصيف علما إنها تبين كمية البضائع التي يتم مناولتها على رصيف معين خلال السنة.

و توجد بعض الصعوبات بالنسبة لحساب مؤشر الانجاز مثلا البضائع التي يتم مناولتها أكثر من مرة أثناء عملية الشحن أو التفريغ كالتي يتم نقلها للوصول إلى البضائع الأخرى.

علما إن لاختيار المعدات المستخدمة في المناولة يؤثر سلبا وإيجابا على انجاز الرصيف.

4. **مؤشر الاستخدام:** يعبر على كيفية استخدام التسهيلات والموارد الأخرى وذلك بالاعتماد على:

[1] مصطفى كمال طه، نفس المرجع السابق. ص95.

[2] د.محمد، محمود الصيرفي، الاستراتيجيات التسويقية للموانئ والشركات النقل البحري، مرجع سبق ذكره، ص ص80-92.

إشغال الرصيف: عدد ساعات الأشغال الفعلية / عدد ساعات العمل الكلية

وقت العمل على الرصيف (ساحة الحاويات): عدد الحاويات الموجودة في السلسلة / عدد الحاويات الممكن تخزينها

إن مؤشر إشغال الرصيف يجب أن يستخدم بحذر لأن ارتفاع نسبته قد تعكس التكدس وانخفاض نسبته قد يعكس عدم الاستخدام الأمثل للموارد المتاحة.

5. **مؤشر الإنتاجية:** يوضع مؤشر الإنتاجية على مدى كفاءة العمالة والمعدات والمنشأة التي تستخدم في الميناء، فالمؤشرات السابقة تبين كفاءة أداء عمليات في الميناء.

إن إمكانية تحقيق مستويات مرتفعة من الإنتاجية في الموانئ من خلال زيادة نفس مستوى الإنجاز باستخدام حجم أقل من الموارد.

تتوقف كفاءة الميناء على أربعة عوامل وضعت من قبل البنك الدولي حيث يقول جان فرانسوا أرفي" إن أداء الخدمات اللوجستية يعني تحقيق الثقة في سلاسل التوريد التي ترتبط الاقتصاديات بالأسواق. وفي البلدان التي تشهد أشد القيود، تركز الاحتياجات على البنية التحتية، أو التعينات المهمة في إدارة الجمارك والحدود ويتعين على البلدان الأكثر أداء في مجال الخدمات اللوجستية التصدي لمجموعات معقدة من القضايا التي ترتكز على تطوير وجود الخدمات، وفي جميع البلدان الأفضل الأداء تجد أن هنالك تعاونا قويا بين القطاعين العام والخاص في وضع نهج شامل للخدمات اللوجستية"[1].

ثانيا: مكونات مؤشر الكفاءة وتتمثل في:

1. **الجمارك:** كفاءة التخليص الجمركي على الحدود.
2. **البنى التحتية:** الموانئ، الطرق، السكة الحديدية، مطارات، مرافق التخزين، إعادة الشحن، وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات.
3. **نوعية الخدمات اللوجستية:** النقل بجميع أنواعه والموانئ، التخزين، إعادة الشحن والتوزيع، ووكلاء الشحن الدوائر الجمركية، وكالات ضمان الجودة المعايير، وكالات الصحة والصحة النباتية، والمخلصون الجمركيون جمعيات التجارة والنقل والمرسل إليهم أو الشاحنون.

[1] https://www.albankaldawli.org/ لساعة 18:00 تاريخ الاطلاع 06.09.2020 على ا

4. **التوقيت:** توقيت التخلص والتسليم تواتر وصول الشحنات إلى المرسل إليهم ضمن مواعيد التسليم المقررة أو المتوقعة والتأخر والتخزين إلى الإلزامي والمعاينة قبل الشحن والمعاينة عند النقل من سفينة إلى أخرى، والأنشطة الإجرامية، وطلب المدفوعات غير الرسمية.
5. **سهولة ترتيب الشحنات الدولية:** سهولة ترتيب الشحنات بأسعار تنافسية.
6. **التتبع والتعقب:** القدرة على تتبع الشحنات وتعقبها.

و تتمثل عناصر القدرة التنافسية في الموانئ فيما يلي[1]:

- التميز في الموقع.
- التميز في التسهيلات.
- التميز في الخدمات.
- التميز في الأداء التشغيلي.
- إمكانية استخدام الميناء من طرف السفينة.
- مدخل الميناء.
- عمق المنطقة المائية بجانب الأرصفة وطول الرصيف.
- إجمالي الزمن استخدام السفن للميناء[2].
- زمن دوران السفينة عن مسارها.
- دورة السفينة في الميناء.

[1] رصاع حياة، أثر تطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكييف معها، رسالة ماجستير، جامعة وهران، 2012-2013،ص40.

[2] رصاع حياة، دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية، مرجع سبق ذكره، ص 183.

خلاصة الفصل:

لقد أدركت الدول أهمية الموانئ والمراكز اللوجستية وما ينتج عنها من خدمات والأنشطة اللوجستية المتكاملة لتحقيق التنمية الاقتصادية، ورفع مستوى الأداء في الموانئ للتحكم في التكاليف، زيادة الإنتاجية وتحسين الخدمات اللوجستية المقدمة للفاعلين فيه، عن طريق إدخال التكنولوجيات المتطورة وطرق التسيير والتنظيم الحديثة والعمل على استغلال الفعال للموارد المتاحة المالية، المادية والبشرية في إطار المنافسة الحرة من أجل تحفيز ديناميكية التجارة الدولية للدولة والمنطقة.

الفصل الثالث: دراسة مقارنة بين ميناء جيجل وميناء بجاية

المبحث الأول:المؤسسة المينائية لجن جن

المبحث الثاني: المؤسسة المينائية لبجاية

المبحث الثالث: المقارنة بين ميناء جيجل وميناء بجاية.

تمهيد:

الموانئ، باعتبارها بنية تحتية تتعرض لضغوط شديدة بسبب عمليات الاستيراد، وتعمل كمسهل في ديناميكيات الصادرات، تسعى لتحسين خدماتها من أجل المشاركة بفعالية في النمو الاقتصادي، وسوف نرى في هذا الفصل هذه العلاقة من خلال دراسة مقارنة ميناء جن جن وميناء بجاية.

وقد قسمنا هذا الفصل إلى ثلاث مباحث قمنا في المبحث الأول بتقديم المؤسسة المينائية لجن جن، مهامها، البنية التحتية للميناء، خدمات الميناء وتطبيقاتها. أما المبحث الثاني خصص لدراسة المؤسسة المينائية لبجاية.

وفي المبحث الثالث قمنا بمقارنة الميناءين على أساس عدة عناصر تشمل تطبيق الخدمات اللوجستية في الموانئ البحرية.

المبحث الأول: تقديم مؤسسة ميناء جن جن.

المطلب الأول: تعريف الميناء وخصائصه

أولا: الموقع

مؤسسة ميناء جن جن مؤسسة عمومية اقتصادية تابعة لمجمع الخدمات المينائية SerportSpa، ويعتبر ميناء جن جن من أكبر المواني الجزائرية حيث يقع في الجزء الشرقي لعاصمة البلاد بين دائرتي عرض 36°51شمالا وطول005°54 جنوبا. فميناء جن جن آخر ميناء تجاري أنشئ في الجزائر بعد الاستقلال، ويعد اكبر ميناء في شمل إفريقيا من حيث المساحة وعمق المياه. وانطلقت أشغال بناء ميناء جن جن في أكتوبر 1984 إلى غاية سنة 1990[1].

يتمتع ميناء جن جن بموقع استراتيجي على المحور البحري الرابط بين قناة السويس وجبل طارق حيث يبعد عنها ب50 ميلا،كما هو على بعد 900 كلم من حاسي مسعود و350 كلم عن الجزائر العاصمة و40كلم من المنطقة الصناعية لبلارة.

ثانيا: خصائص البنية الأساسية للميناء:

- **البنية التحتية للميناء:**

تشمل حواجز الحماية الميناء من أمواج البحر، والأرصفة المخصصة لرسو السفن والشحن والتفريغ، وكذلك الممرات المائية لدخول السفن إلى الميناء ونميز منها المنشات الخارجي والمنشات الداخلية.

1. المنشات الخارجية:

يتكون ميناء جن جن من حوض فريد من نوعه بمساحة 180 هكتار محمي من الشمال والشرق بواسطة الأرصفة الممتدة.

- ممر الدخول الرئيسي للميناء: يقابل الجهة الشمالية الشرقية بعرض 250 م.
- قناة الاقتراب او الدخول: بغاطس19م.
- حوض الاستدارة: بغاطس18م ومساحة 18 هكتار.

2. المنشات الداخلية:

يتكون ميناء جن جن من حاجزين للحماية والعديد من مراسى للرسو ذات طبيعة وخصائص مختلفة:

[1] https://www.djendjen-port.com/

- **حواجز الحماية:**

جدول رقم (6): حواجز الحماية

Digue de protection كاسر الأمواج	Longueurs طول
Digue Nord Ouestالسد الشمالي الغربي	3400 م
Digue Nord Estالسد الشمالي الشرقي	900 م
Epi	100 م

المصدر: المؤسسة المينائية جن جن.

- **الأرصفة والمراسي:**يحتوي الميناء على 4 أرصفة.

جدول رقم (7): الأرصفة والمراسي

Jetéesالأرصفة الممتدة	Longueursطول	Largeur عرض	Profondeursالغاطس/عمق	مساحة الأرضية	عدد المراسي
رصيف شحن العام Quai Général Cargo	770 م	200 mم	11 -م	15هكتار	04
رصيف المختلط Quai Mixte	250 م	300 mم	11 -م	7,5 هكتار	02
رصيف Quai Ouest متخصص	1060 م	300 mم	مابين 10,50م و 18,20م	30 هكتار	08
رصيف Quai RO/RO الدحرجة	3 منحدرات	03منحدرات rampes	11 -م	9 هكتار	03
رصيف خاص بنهائي الحاويات(3 أرصفة متباينة)	1829 م	–	من14- م الى -17 م	78.5 هكتار	

المصدر: المؤسسة المينائية جن جن.

- طول الإجمالي للأرصفة: 0802 م
- مساحة الأرضية : 15 هكتار.

و جميع الأرصفة مرتبطة بخطوط السكة الحديدية التي تتصل بالشبكة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية عن طريق محطة فرز البضائع بازول الواقعة على بعد 500 م من الميناء وتعتبر اكبر محطة في الشرق الجزائري بقدرة8 ملايين طن.

1. البنية الفوقية:

و تتمثل في جميع الهياكل المبنية داخل الميناء وتشمل[2]:

[2] https://www.djendjen-port.com/

- **المباني الإدارية:** وتضم جميع العمارات الإدارية، مقر الجمارك والشرطة الحدودية والمرور، عمارة قيادة الميناء، مركب الصحة.
- **المحطة توليد الكهرباء:** توزع الطاقة الكهربائية من خلال المحطة الرئيسية المتواجدة بالميناء تبلغ شدة قوتها6300 كيلو واط، إضافة إلى 5 محطات ثانوية من مختلف القوات.
- **المستودعات:** توجد ثلاثة مستودعات مبنية بمساحة 100 م^2 لكل مستودع، كما تحتوي الميناء على هياكل في طور الانجاز بالرصيف الغربي مساحتها الإجمالية 6000 م^2.
- **مساحات التخزين:** وتتكون من جميع المساحات المهيأة لاستقبال السلع وهي كالأتي:
- المساحة الكلية لأرضية الميناء: 150 هكتار.
- مساحة خارجية ملحقة بالميناء: 27 هكتار.
- احتياطي عقاري خارج الميناء لإنشاء مناطق لوجستية بمساحة 350 هكتار.

2. المنشآت المتخصصة:

- أحواض الزيت بسعة 8000 ل.
- خزانات الاسمنت بسعة15000 ل.
- خزانات الحبوب بسعة 280000 طن.

3. المعدات :

- **وسائل المناولة:** ويمكن حصرها في الجدول التالي:

جدول رقم (8): وسائل المناولة

المعدات	العدد	سعة الحمولة
Chariot élévateur	34	من 3طن الى 15طن
Chariot élévateur	02	38طن
Chariot élévateur	02	42طن
Portique à céréales	02	250طن/سا
Grue portuaire mobile	03	64طن
Grue télescopiques automotrice sur pneus	01	120طن
Grue télescopiques automotrice sur pneus	02	90طن
Grue télescopiques automotrice sur pneus	02	60طن
Tracteur RO/RO-01 Chouleurs	02	40طن
Châssis portuaires	02	
Tracteur +semi remorque TB 400	05	
Tracteur +semi remorque DAF	06	
Tracteur +semi remorque MERCEDES	06	
Camion a nacelle	01	
Retro chargeur	30	
Chargeur	04	

المصدر: المؤسسة المينائية جن جن.

المعدات البحرية:

- 01 وحدة قطر بقوة 1700 حصان.
- 03 وحدات قطر بقوة 2750 حصان.
- 03 قوارب تجريبية.
- 04 قوارب الرسو.

المطلب الثاني : مهام المؤسسة المينائية وأهدافها

أولا: مهام المؤسسة المينائية: تتمثل مهام الميناء في مختلف الخدمات التي يقدمها، وتتمثل أساسا في التكفل بالبواخر من وصولها إلى خليج الميناء حتى خروجها، وذلك عن طريق:

- الإتصال بطاقم الباخرة قصد إعطائه الضوء الأخضر لدخول الميناء .
- المساعدة، وذلك عن طريق تقديم نصائح وإرشادات خاصة بالأحوال الجوية وكيفية الدخول إلى الميناء، ولتسهيل هذه العملية تقوم قيادة الميناء بتزويد الباخرة بضابط مينائي، وبالساحبات، والزوارق، والإرشادات، وهذا لتفادي وقوع أي خسائر مادية أو بشرية إثر وقوع أي حادث وتتكرر نفس العمليات عند خروج الباخرة من الميناء.
- تسهر على حماية البضائع من التلف والسرقة، وذلك بوضعها في المستودعات.
- التأكد من مدى مطابقة البضائع للمواصفات الأمنية.
- تكفل الميناء بتفريغ وشحن البضائع.
- حراسة البضائع ليلا ونهارا لحين تسليمها.
- كراء مختلف المخازن والأماكن المخصصة للتخزين.

ثانيا: أهداف المؤسسة: وتتمثل في:

- **الربح:** أي محاولة تحقيق أكبر ربح ممكن.
- **النمو:** أي زيادة رأس المال وتوسيع المؤسسة، وذلك بفتح وحدات في أماكن أخرى.
- الزيادة في حجم التعاملات .
- **استثمار المؤسسة في نشاطها:**وذلك بتحسين الخدمات المقدمة وفق المقاييس العلمية المعمول بها.
- تخفيض مدة الإنتظار داخل الميناء وخارجه.
- زيادة الدخل القومي.
- توفير العملة الصعبة.

ثالثا: مديريات المؤسسة

1. المديرية العامة:تتكون أساسا من مكتب المدير العام الذي يعتبر المسؤول الأول ذو السلطة العليا، حيث تنص المادة 11 من المرسوم رقم 173/84، المؤرخ في 22 شوال عام 1404هـ، الموافق ل21 جويلية 1984م يتضمن إنشاء مؤسسة "جن جن"، على مهامه كالآتي[3]:

- تنسيق ومراقبة مديريات المؤسسة.
- يعتبر بمثابة حاسوب لكل التكاليف، إضافة إلى أنه المسؤول عن أي عقد أي اتفاق تقوم به المؤسسة.
- يضبط تسير المؤسسة،ويجدد الترتيب الهرمي العمومي للعمال، ويعين الإطارات العليا.
- يمثل المؤسسة في جميع نشاطات الحالة المدنية.
- يقوم بفتح حسابات لدي المؤسسات المالية لتسهيل أي عملية حالية، ويكون ذلك وفق الشروط المعمول بها.
- يكون مسؤولا عن أي تذكرة أو صك خاص بالتبادلات أو مختلف الأعمال التجارية.
- وتشتمل المديرية بالإضافة إلى المدير العام عنصرين مهمين هما:

2. الأمانة: وتنحصر مهامه في:

- استقبال البريد، الفاكسات والتلكسات من خارج المؤسسة.
- تمرير المرسلات واستقبال المكالمات الهاتفية الخاصة بالمدير وتحويلها.
- ترتيب مواعيد المدير.

3. مساعد المدير العام: مهامه هي:

- تنسيق نشاطات هيكلة المؤسسة بغرض تحقيق الأهداف المتعلقة بسياسة التنمية، والتنظيم، والتيسير في المجال التقني، إضافة إلى مجال الاستغلال والأمن.
- يعمل على نشر وإذاعة الأهداف المنبغي تحقيقها.
- يترأس الاجتماعات بغرض تحقيق الأهداف المتعلقة بسياسة التنمية، والتنظيم، والتيسير في المجال التقني وفي مجال الاستغلال والأمن.
- يراقب ويوجه المديريات.
- إطلاع المدير العام على ما حققته المؤسسة من نتائج في السياسات المتبعة.

[3] إدارة ميناء جن جن

4. مديرية الأشغال والصيانة: ومن أهم مهامه هذه المديرية ما يلي:

- السهر على صيانة المنشأة القاعدية والفوقية.
- صيانة حوافز الخدمات، والعتاد، وباقي المنشأة داخل الميناء.
- اتخاذ الإجراءات التي تمكن من تأمين وحفظ الوسائل لمدة أطول من التلف.
- متابعة ومراقبة كل الصفقات والعقود التي تبرم مع مختلف المؤسسات.
- تعين النوعية ومطابقة الأعمال مع الإمكانية الممكنة.
- اختبار خطة العمل الخاصة بالأشغال الممكنة للقيام بها ومتابعتها.
- تقوم بإمضاء فواتير أعمال نهاية الشهر من أجل المصاريف.

5. مديرية القيادة المينائية: ويتفرع من هذه المديرية دائرتين هما: دائرة الشرطة والأمن، ودائرة المساعدات الملاحية وأهم مهام هذه المديرية ما يلي:

- السهر على تطبيق القوانين الخاصة بالنقل، التفريغ، الشحن، وبذلك بالتنسيق مع مديرية الاستغلال.
- مسؤولة عن مراقبة ومواجهة الحوادث التي قد تحدث.
- تحديد أولوية السفن بالتنسيق مع مديرية الاستغلال في الميناء.
- إعداد التقارير حول الحقائق والتطبيقات المعمول بها في جميع الميادين الداخلية للمؤسسة، إضافة إلى تحديد القيود والعراقيل، ومعيقات العمل، وإعطاء حلول تقنية واقتراحات تصحيحية لبعض المشاكل..
- تأمين حركة البواخر انطلاقا من وصولها إلى الميناء حتى خروجها منه، ويكون من أجل الاستعمال الحسن للرصيف المخصص لإرساء السفن.
- تنظيم وتنسيق عمليات الربط، والإرساء، والسحب، وذلك توفير الموارد البشرية والمادية اللازمة لمختلف عمليات المساعدة البحرية، إضافة إلى السهر على سلامة ونظافة الأجهزة المستعملة لمختلف مصالحه.
- ضبط واحترام الالتزام التام بالقوانين الداخلية للمؤسسة المينائية.

تتكون هذه المديرية من عمال مؤهلين خصوصا في مجال الوقاية والأمن وتقديم المساعدة، ينتشرون في كافة المناطق التابعة لميناء "جن جن"، كما يقوم عمال هذه الدائرة بحماية البواخر من كل الأخطار المتوقع حدوثها.

6. مديرية المالية والمحاسبة: وتشمل هذه المديرية دائرتين: دائرة المالية، دائرة المحاسبة، ومدير هذه المديرية مسؤول عن:

- حث، ومراقبة، وتوجيه نشاط مختلف مصالحه من أجل تحقيق أهداف المؤسسة.
- السهر على تطبيق قرارات المديرية العامة ومجلس الإدارة.
- السهر على تطبيق قرارات القوانين والمواد سارية المفعول.
- التنسيق من أجل تحسين أداء ونوعية العمل لمختلف مصالحه.
- مشاركة المدير العام في وضع الخطوط العريضة لسياسة المؤسسة من أجل تطوير، وتنظيم، وتسير الخبرات التقنية، والأمن، واستغلال الميناء.
- الإطلاع على كل التطورات التنموية المحققة في مجال تقنيات التنظيم واستراد التكنولوجيا الحديثة التي لها علاقة بالنقل البحري، إضافة إلى شحن وتفريغ السفن .
- اقتراح حلول تقنية ومبادرات التسوية الضرورية لكل المشاكل العالقة.
- تمثيل المدير العام أمام الجهة الوصية والمؤسسات الخارجية.

1. مديرية الإستغلال: تتمثل مهام مديرية الاستغلال فيما يلي:

- تنشيط، ومراقبة، وتوزيع نشاطات الهياكل للمسؤول عنها قصد بلوغ وتحقيق الأهداف المسطرة من طرف المؤسسة .
- السهر على تنفيذ التعليمات، والقوانين، والنصوص التشريعية السارية المفعول.
- تحسين أداء الخدمات.
- السهر على الاستغلال الأمثل للإمكانية المتوفرة في الميناء.
- دراسة طرق الاستغلال الحديثة.
- متابعة عملية استغلال إمكانيات المديرية المتمثلة في التجهيزات والمصالح المينائية المختلفة.

وتشمل هذه دائرتين: دائرة التجارة، دائرة الشحن والتفريغ.

2. مديرية الدراسات والتنمية: ومن مهامها مديرها:

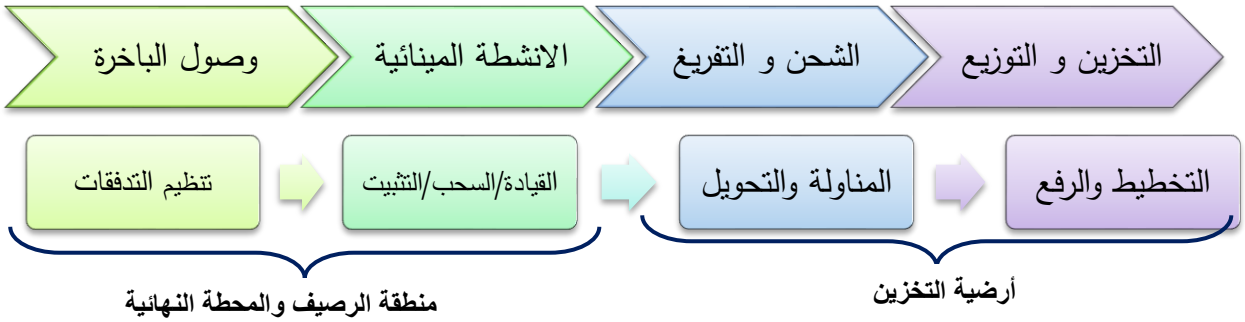
- إعداد إستراتيجية المعلومات الخاصة بالمؤسسة.
- تطبيق القوانين المتعلقة بسير النشاطات المينائية سارية المفعول .
- المبادرة في تحسين وتطوير سير الهياكل التابعة له في ميدان جودة ونوعية العمل المؤدى.
- إعداد المخططات قصيرة المدى وأخرى متوسطة المدى في مجال تنمية المؤسسة.

- وضع مخططات مستقبلية تتعلق بوتيرة العمل، والإمكانية المتواجدة، ونسبة المردود المحقق من قبل الهياكل المختلفة.
- مراقبة تنفيذ الأهداف المسطرة في مخطط التنمية.
- وضع إستراتيجية الإعلان والإتصال.
- إعداد تقارير حول تنفيذ المخططات وتقديمها إلى المديرية ومجلس الإدارة.
- وتقسم هذه المديرية إلى: دائرة الإعلام الآلي، دائرة الدراسات والتنمية.

المطلب الثالث: خدمات ميناء جن جن:

إن نظام تشغيل الميناء عبارة عن عمليات مترابطة ومتسلسلة فيما بينها ومحددة في الوقت فتعتبر مخرجات العملية مدخلات عملية أخرى تتداخل فيما بينها لتحقيق الهدف الأساسي وهو رضا العملاء، والشكل التالي يوضح سلسلة الخدمات المينائية.

الشكل رقم(3): سلسلة الخدمات المينائية



المصدر: بتصرف من الباحثة بعد الملاحظة الميدانية.

1. **المناولة:** تشمل المناولة في الميناء عمليات تحميل وتفريغ البضائع وعمليات وضع واسترجاع البضائع على الأرضية أو في المخازن. تتم عمليات المناولة في الميناء بموجب عقدوتقضي بدفع المقابل.
2. **الشحن:** تتم عملية شحن البضائع على السفينة إما من وسيلة النقل مباشرة أو من الرصيف أو مكان التخزين إلى الباخرة ويتم دلك بواسطة الآلات المناسبة لطبيعة السلعة
3. **الشحن والتفريغ:** تشمل عمليات الشحن والتفريغ العمليات التي تهدف إلى ضمان استلام البضائع المحملة أو المفرغة على أرضية الميناء وتمييزها واستطلاعها وكذلك حراستها حتى صعودها أو تسليمها إلى الوجهة المقصودة.
4. **القيادة والرشاد:** وتتمثل في:

مساعدة السفن في دخول الميناء والخروج منه.

إطلاع ربان السفينة على خصوصيات الميناء من حيث الملاحة.

5. القطر: يتم التخطيط لما يلي كخدمة قطر:

- العمليات التي تتمثل في سحب السفينة أو دفعها.
- مناورات رسو السفينة أو جرها أو نزعها.
- النقل والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى في ملاحة السفينة.
- تتم عملية خدمة القطر بواسطة القاطرات المدفوعة.

6. نظام العمل في الميناء: يبلغ عدد عمال ميناء جن جن 1270 عامل، ويعمل الميناء على مدار 24 ساعة في اليوم بواقع 4 دوريات نوبة عمل 72/24 اثنان منها إجبارية.

7. التكوين والتدريب: يخصص ميناء جن جن ميزانية تقدر ب2% من كتلة الأجور لتدريب وتكوين العمال من اجل رفع مستوى الكفاءة الإنتاجية بالميناء وكذا تخفيض مصاريف صيانة المعدات من خلال استعمالها بالطريقة الصحيحة.

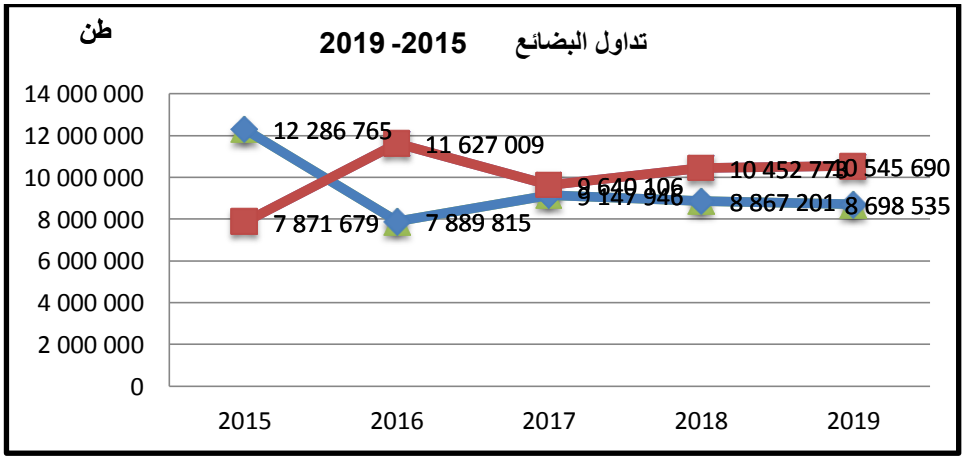
8. العمليات اللوجستية بالميناء:

الجدول رقم(9) : تداول البضائع

السنوات	2015	2016	2017	2018	2019
الصادرات من البضائع /طن	4 725 732	3 880 475	2 965 560	2 819 093	3 213 140
الواردات من البضائع/ طن	10 575	12 666	31 612	553 075	1 242 425
الإجمالي البضائع تداول	4 736 307	3 893 141	2 997 172	3 372 168	4 455 565

المصدر: المؤسسة المينائية جن جن

الشكل رقم (4): تداول البضائع



المصدر: من إعداد الباحثة.

من خلال المنحنى أعلاه يظهر لنا أن حجم الواردات من السلع اكبر من حجم السلع المصدرة خلال فترة 2015-2019 مما يدل على أن ميناء جن جناستيرادي بالدرجة الأولى، إذ تمثل الواردات أكثر من 80%من مجمل المبادلات. كما عرفت سنة 2018-2019 ارتفاع في حجم الصادرات راجع إلى بداية تصدير مادة الكلينكر Clinkerعبر ميناء جن جن.

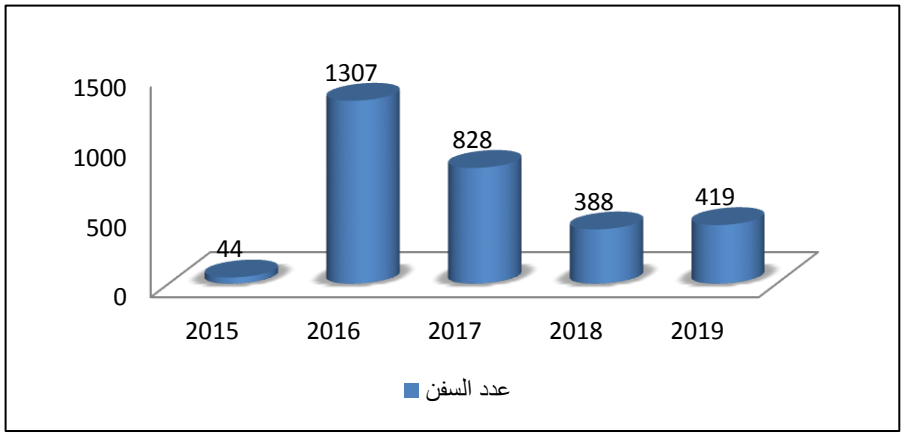
عدد السفن الوافدة للميناء:

الجدول رقم(10) : السفن الوافدة خلال فترة 2015-2019

السفن / الوافدة/السنوات	السنوات					%التغيرات			
	2015	2016	2017	2018	2019	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019
عدد السفن	776	652	413	388	419	-124	-239	-25	31

المصدر: المؤسسة المينائية جن جن

الشكل رقم (5): عدد السفن الوافدة للميناء



المصدر: من إعداد الباحثة.

من خلال الجدول أعلاه يتضح لنا أن عدد السفن الوافدة للميناء سجل انخفاض ملحوظ حيث انتقل من 776 سفينة وافدة سنة 2015 إلى 413 سفينة وافدة في سنة 2017 أي بفارق قدره 363 سفينة، كما سجل استقرار عدد السفن الوافدة خلال فترة 2017 - 2019 وهذا راجع لانخفاض توافد سفن الايداء الخاصة بالسيارات بعد اتخاذ الحكومة قرار بعدم استيراد السيارات وتصنيعها في الجزائر.

أما ارتفاع في عدد السفن الوافدة خلال فترة 2018- 2019ب32 سفينة يراجع لبداية تصدير مادة الكلينكر عبر ميناء جن جن لتوفر البنية التحتية الملائمة مثل الأرصفة ومساحات التخزين مما يساعد على أداء العمليات اللوجستية.

الجدول رقم(11) : أنواع السفن الوافدة

نوع السفينة	2018	2019	التغيرات%
Car-ferriesناقلات المسافرين	-	-	-
Cargos سفن الشحن	223	262	17.49
Céréaliersناقلات القمح	26	26	00
Porte conteneurs ناقلات الحاويات	70	73	4.29
RO/RO سفن الايداء	39	26	-33.33
حاملات الاسمنتCiment/céments carrier	1	2	100
N/Essenceحاملات الخشب	-	-	-
Pétrolierناقلات البترول	-	-	-
Butaniersناقلات البوتان	-	-	-
Huiliersناقلات الزيوت	-	-	-
سفن أخرى	30	29	-3.33
المجموع	388	416	17.22

المصدر: المؤسسة المينائية جن جن.

الجدول رقم(12) : متوسط انتظار السفن في المرسى والرصيف خلال فترة 2018-2019

نوع السفينة	متوسط انتظار السفن في المرسى			متوسط انتظار السفن في الرصيف		
	2018	2019	التغيرات%	2018	2019	التغيرات%
Car-ferriesناقلات المسافرين	-	-	-	-	-	-
Cargos سفن الشحن	1.01	1.44	42.57	1.96	3.06	56.12
Céréaliersناقلات القمح	9.58	7.44	-22.34	12.60	11.85	-5.95
Porte conteneurs ناقلات الحاويات	0.28	0.27	-3.57	1.93	2.17	12.44
RO/RO سفن الايداء	0.19	0.24	26.32	0.50	0.50	0.00
N/Essenceحاملات الخشب	0.25	0.35	40.00	3.32	3.33	0.30
حاملات الاسمنتCiment/Cement carrier	0.54	2.81	420.37	5	2.71	-45.80
Pétrolierناقلات البترول	-	-	-	-	-	-
Butaniersناقلات البوتان	-	-	-	-	-	-
Huiliersناقلات الزيوت	-	-	-	-	-	-
سفن أخرى	0.34	0.56	64.71	1.48	1.57	6.08
المجموع	1.17	1.18	0.85	2.79	3.26	16.85

المصدر: المؤسسة المينائية جن جن.

من خلال الجدول أعلاه عرف معدل انتظار السفن في المرسى استقرار خلال 2018-2019عرف معدل متوسط انتظار السفن في المرسى ارتفاع ملحوظ بالنسبة للسفن الاسمنت وهذا راجع لشغور الرصيف المخصص لها كما نلاحظ انخفاض متوسط انتظار السفينة في الرصيف لتوفر المعدات اللازمة لشحن وتفرغ السفن.

أما بالنسبة لسفن الشحن نلاحظ ارتفاع مدة الانتظار في المرسى والرصيف أيضا راجع لعدم لزيادة عدد السفن الوافدة للميناء وبذلك شغور الأرصفة وكذا المعدات وآلات المناولة.

الجدول رقم(13) : حركة الحاويات

Ports الموانئ	Débarqués / Inbounds تفريغ								
	Tonnage net الحمولة الخام								
	Pleins / Full مملوءة TEU		Vides / فارغة Empty TEU		مملوءة+فارغة Pleins+vides TEU		Tonnage net الحمولة الخام		
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	التغيرات % Variations
تفريغ	24 256	23 619	0	0	24 256	23 619	273 470	309 454	13.16
شحن	2 219	2 408	19 480	22 191	21 699	24 599	63 392	74 495	17.51
المجموع	26 475	26 027	19 480	22 191	45 955	48 218	336 862	383 949	13.98

المصدر: المؤسسة المينائية جن جن

من خلال الجدول أعلاه سجلت حركة الحاويات انخفاض في الواردات، كما سجل ارتفاع في الحمولة البضائع المحملة في الحاويات، غير أنها انخفضت سنة 2019 بسبب انخفاض الواردات.

1. المنشآت المتخصصة:

- **نهائي الخشب:**
- مساحته: 7 هكتار.
- طول الرصيف: 300م طولي يحتوي على 02 مرأبين.
- أعمق غاطس: 11.5م
- السعة الإجمالية: 19300م كومة (Fardeaux) على أربع مستويات.

- **نهائي الحبوب:**
- طول الرصيف: 400م طولي يحتوى على:
- خزانات الحبوب OAIC بسعة000 30 طن.
- خزانات الحبوب سيفيتال بسعة 000 120طن.
- **نهائي المواد البترولية.**
- طول الرصيف: 770 متر طولي متواجد في الميناء الأمامي ويحتوي على:
- أعمق الغاطس: 13.5م
- سعة الشحن: 16.8مليون طن.

4. المعدات وآلات المناولة:يمكن حصرها فيما يلي:

جدول رقم (14): وسائل المناولة

المعدات	العدد	سعة الحمولة
Chariot élévateurs à Pinces	9	5طن
Chariotélévateursàfourche	43	3طن–32 طن
Pelleschargeures	06	1.5 طن
Rétrochargeure	03	4 طن
Steackers	02	38 طن
Tracteurremorques	03	38 طن
	04	50 طن
GrueGottwaldHMK260E	01	80 طن
GrueGottwaldHMK170E	01	63 طن
GrueLiebherr	01	63 طن
Grueautosmobiles Liebherr	02	50 طن
Pelleschargeures	06	1.5 طن
Rétrochargeure	03	4 طن
Steackers	02	38 طن
Tracteurremorques	03	38 طن

المصدر: موقعميناء بجاية.

المبحث الثاني: تقديم مؤسسة ميناء بجاية.

المطلب الأول: تعريف الميناء وخصائصه

أولا: الموقع

يعتبر ميناء بجاية ميزة اقتصادية وموقع استراتيجي على الطرق البحرية، حيث يقع على خط عرض شمالي"24'45°36 وخط طول "50'05°05 موقعه في قلب البحر الأبيض المتوسط وسط الساحل الجزائري. وتمتد المناطق المتصلة مباشرة مع الميناء على مسافة 250كلم^2 فهي المناطق الأكثر كثافة فيما يتعلق بفروع النشاطات الاقتصادية منها الصناعية والتجارية.

ميناء بجاية هو أحد أ كثر الموانئ ديناميكية على الجانب الجنوبي من البحر الأبيض المتوسط بدأت أعمال بناء الميناء في عام 1834م وتم الانتهاء من بنائه عام 1980م، وبدأت حركة مرور النفط سنة 1960م.

و يضم ميناء بجاية بمنطقتين لوجستيتين هما:

1. **المنطقة اللوجستية بتيكستار:** تقع في ولاية برج بوعريريج.

- مساحتها: 50هكتار.
- منطقة "أ": منطقة استقبال الحاويات مرتبطة بالسكة الحديدية.
- منطقة "ب": مخصصة لتخزين ومساحتها 44 238 م^2.
- منطقة "ج": منطقة المناولة مخصصة للإدارة ومواقف الشاحنات وآلات المناولة.

2. **المنطقة اللوجستية باغيل ابرواق:** تقع على بعد 5كلم من الميناء.

- مساحتها: 560 48م^2.
- مستودعين مساحتهما:10200م^2 و750م^2.
- مرتبط بالطريق الوطني رقم 09.

ثانيا: خصائص البنية الأساسية للميناء:

خضع الميناء لتغيرات مند بناءه وذلك للتكيف مع المتطلبات الحاضر والمستقبل.

2. **البنية التحتية للميناء:** تشمل حواجز الحماية الميناء من أمواج البحر، والأرصفة المخصصة لرسو السفن والشحن والتفريغ، وكذلك الممرات المائية لدخول السفن إلى الميناء ونميز منه:

- **المنشات الخارجية:**

يتكون ميناء بجاية من ثلاثة أحوض.

الجدول رقم(15): الأحواض

الأحواض Bassins	المساحة	الغاطس
حوض Bassin de l'Avant Port الميناء الأمامي	75 هكتار	من 10 م إلى 13 م
حوض الميناء القديمBassin du Vieux Port	25 هكتار	من 8 م إلى 9 م
حوض الميناء الخلفيBassin de l'Arrière Port	55 هكتار	من 10.5 م إلى 12 م

المصدر: المؤسسة المينائية بجاية.

- **ممر الدخول الرئيسي للميناء:** بعرض 320 متر وعمق/غاطس 13.5 متر ونجد ممرين للدخول الى حوض الميناء القديم وحوض الميناء الخلفي:
- **ممر عبد القادر:** بعرض 110 متر وغاطس 12 متر.
- **ممر القصبة:** مابين الميناء القديم والميناء الخلفي بعرض 125 متر وبغاطس 12 متر
- **قناة الاقتراب أو الدخول**
- **حوض الاستدارة**

2.1 **المنشات الداخلية:**

يتكون ميناء بجاية من 4 حواجز للحماية والعديد من مراسى للرسو ذات طبيعة وخصائص مختلفة:

- **حواجز الحماية:**

الجدول رقم(16): الأرصفة

Jetéesكاسر الأمواج	Longueursطول
الرصيف الممتد الشرقي	650 م
الرصيف الممتد الغربي ويشمل	2750 م
الرصيف الممتد الجنوبي	*450* م
الرصيف الممتد البحري	*1500* م
الرصيف الإغلاق	*800* م

المصدر: المؤسسة المينائية بجاية.

- **الأرصفة والمراسي:**يحتوي الميناء على 23 رصيف منها:
- 16 رصيف للبواخر العامة.
- 03 أرصفة للبواخر النقل.
- 02 أرصفة لسفن الغاز.
- 02 أرصفة لسفن الايداء.

الجدول رقم(17): الأرصفة

إسم الرصيف	رقم المرسى والرصيف	الأحواض	العمق	الطول
الميناء البترولي	01 إلى 03	الميناء الأمامي	10 إلى 13.5	710 م
الرصيف الشمالي	06	الميناء القديم	08	102 م
إمتداد الرصيف الشمالي	بين 06-07	الميناء القديم	0	40 م
الرصيف الدحرجة	07	الميناء القديم	09	30 م
الرصيف الغربي	07 إلى 11	الميناء القديم	09	380 م
رصيف القصبة	12إلى 13	الميناء القديم	08	235 م
رصيف الممر	14	ممر القصبة	10	145 م
الرصيف الجنوبي الغربي	15 إلى 16	الميناء الخلفي	10.5	230 م
رصيف المحطة	17 إلى 19	الميناء الخلفي	7.5 إلى 10.5	530 م
الرصيف الجديد	20 إلى 24	الميناء الخلفي	12	750 م
رصيف بحري كبير	26	الميناء الخلفي	12.5	78م

المصدر: المؤسسة المينائية بجاية.

- طول الإجمالي للأرصفة: 235 3م
- مساحة الأرضية :000 410 $م^2$.
- مساحة مغطات تقدر ب 500 17$م^2$

يرتبط ميناء بجاية بخطوط السكة الحديدية التي تتصل بالشبكة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية عن طريق محطة بجاية، وترتبط المنطقة اللوجستية لتيكستار بخطوط السكة الحديدية ويتم تحويل الحاويات من الميناء إلي الميناء الجاف بتيكستار باستعمال النقل بالسكة الحديدية.

3. البنية الفوقية:

و تتمثل في جميع الهياكل المبنية داخل الميناء وتشمل:

- **المباني الإدارية:** وتضم جميع العمارات الإدارية، مقر الجمارك والشرطة الحدودية والمرور، عمارة قيادة الميناء، مركب الصحة.
- **المحطة توليد الكهرباء.**
- **المستودعات.**
- **مساحات التخزين:** وتتكون من جميع المساحات المهيأة لاستقبال السلع وهي كالآتي:
- المساحة الكلية لأرضية الميناء: 79 هكتار.
- مساحة خارجية ملحقة بالميناء: 48 هكتار.
- احتياطي عقاري خارج الميناء لإنشاء مناطق لوجستية بمساحة هكتار.

المطلب الثاني : مهام المؤسسة المينائية وأهدافها

1. المديرية العامة: تتمثل المهام الأساسية للميناء في تسيير،تشغيل، تطوير وحماية المنشات المينائية، كما تقوم بتسيير جميع العمليات اللازمة للسفن والبضائع.

- وتتفرع المديرية العامة إلي مديريتين:
- المديرية العامة مساعدة العمليات.
- المديرية العامة مساعدة التشغيلية.
- تتفرع المديرية العامة مساعدة العمليات إلى أربع مديريات:

2. مديرية قيادة الميناء:وهي مسؤولة عن أمن الموانئ، فضلاً عن التنظيم المناسب لتحركات السفن، وحماية هياكل الموانئ. يؤدي أيضًا الوظائف التالية:

- **الإرشاد:**توفير مرشد لمساعدة أو توجيه قبطان السفينة في مناورات الدخول والخروج. عادة ما يكون هذا النشاط مصحوبًا بالطيارين والزوارق والقاطرات.

الرسو: ويشمل هذا الاسم رباط السفينة وفك رباطها. يتكون الإرساء من ربط السفينة وتأمينها على الرصيف بمجرد أن ترسو لتأمينه. يتم ذلك باستخدام حبل سفينة معينة.

- **الإرساء:** يوفر الميناء لهؤلاء العملاء أرصفة لرسو السفن بناءً على الخصائص التقنية للسفينة التي سيتم استلامها.

3. مديرية السحب:وهي مسؤولة عن مساعدة قبطانالسفينة عند دخول الرصيف والخروج منه. يتمثل نشاطها بشكل أساسي في سحب السفن الواردة والصادرة، فضلاً عن صيانة القاطرات. وتشمل الخدمات التالية:

- سحب الميناء.
- القطر البحري (أعالي البحار).
- الإنقاذ في البحر.
- صيانة الأسطول.
- الاتجاه الوظيفي

4. مديرية الشحن، التفريغ و المناولة: تنقسم مهامها إلى:

- **بالنسبة للبضائع:**
- استلام البضائع.
- النقل إلى مناطق تخزين البضائع.
- حفظ أو حراسة البضائع.
- تعليم الكثير من البضائع.
- تسليم البضائع للعملاء.
- **بالنسبة للخدمة:**
- جمع كافة المعلومات المتعلقة بتقييم معاملة السفن الراسية وتقدير وقت خروجها ومدى توافر الأرض الكاملة ومظلات التخزين.
- المشاركة خلال لجنة تحركات السفن في قرارات دخول السفن وجمع الطلبات من العملاء (الفرق والمركبات) لتجهيز سفنهم.

5. مديرية الخدمات اللوجستية: تهتم ب:

- إدارة أسطول المركبات.
- صيانة معدات المناولة.
- توريد قطع غيار.
- إدارة المجال والتطوير.

أما المديرية العامة مساعدة التشغيلية فتشمل :

6. مديرة المتكاملة الإدارة المتكاملة: وهي مسؤولة عن:

- التنفيذ والصيانة والتحسين المستمر لنظام الإدارة المتكاملة (العمليات، برامج الإدارة، خطط التحسين والمشاريع ومؤشرات القياس).
- تنشيط وتنسيق جميع أنشطة الهياكل في مجال الجودة والصحة والسلامة والبيئة.
- المساهمة الفعالة في إنشاء وتطوير ثقافة الصحة والسلامة والبيئة داخل الشركة ومجتمع الميناء.
- المساهمة في أعمال التوعية والتدريب في مجال الوقاية من مخاطر التلوث وحماية البيئة وصحة العمال
- والاستجابة للطوارئ.

7. مديرية الموارد البشرية: وهي مسؤولة عن تخطيط وتنظيم وتنفيذ جميع الإجراءات المتعلقة بإدارة الموارد البشرية مع ضمان التطبيق الصارم للقوانين واللوائح الاجتماعية. يقوم بالمهام التالية:

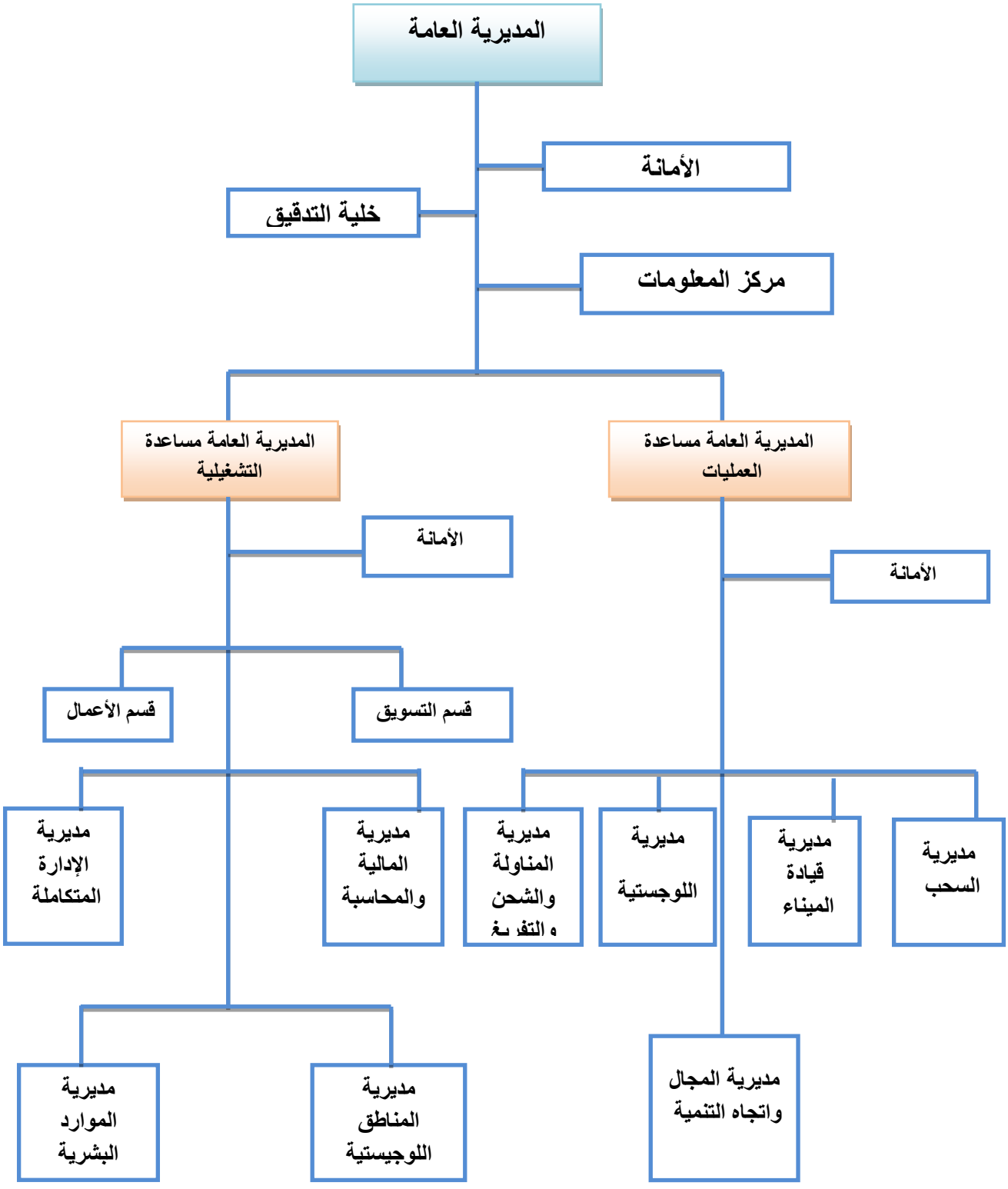
- تنفيذ سياسة الأجور وتعيين الموظفين وتدريبهم.
- إدارة وظائف الموظفين.
- إدارة الموارد العامة (المشتريات الحالية، أسطول المركبات، التأمين ... إلخ).
- قسم المالية والمحاسبة : وهي مسؤولة عن:
- مسك الحسابات.
- إدارة النقد (المصروفات والإيرادات والاستثمارات).
- حفظ المخزون.
- الرقابة الإدارية (محاسبة التكاليف ومراقبة الميزانية).

8. مديرية المناطق اللوجستية الموانئ الإضافية: تم تقسيمها إلى قسمين: قسم المنطقة اللوجستية لـ TIXTER والمنطقة اللوجستية لـ IGHIL OUBEROUAK. مهامها الرئيسية هي:

- تقريب البضائع من العميل النهائي.
- يعمل على تخفيف احتقان الأسطح في حاوية الميناء.
- تقليل فترات انتظار السفن في المرفأ لقلة مساحات التخزين وبالتالي تقليل المصبات.
- تطوير النقل المتعدد للبضائع بالسكك الحديدية.
- تقليل الازدحام على الطرق وتقليل انبعاث الغازات الملوثة.

و يوضح الشكل التالي الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء بجاية ميناء بجاية.

الشكل رقم(6):الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية بجاية



المطلب الثالث: خدمات ، المصدر: منشورات ميناء بجاية

1. **نظام العمل في الميناء:** يتم المناولة والتفريغ بواسطة موظفين مدربين في الميدان. تُمارس ليلاً ونهارًا، وتتوزع على نوبتين من الساعة 6 صباحًا حتى 7 مساءً، مع نوبة ثالثة اختيارية تمتد من الساعة 7 مساءً حتى 1 صباحًا. في حالات استثنائية، يمكن أن يستمر هذا الأخير حتى الساعة 7 صباحًا.

كما يتم تقديم خدمات أخرى للسفن والعملاء مثل:

- إزالة مخلفات السفن وتعقيم الأرصفة.
- وزن البضائع (ميزان الجسر).
- تأجير القاطرات أو القوارب (لتزويد السفن بالوقود، ونقل المساعدة الطبية، والمساعدة والإنقاذ في أعالي البحار).

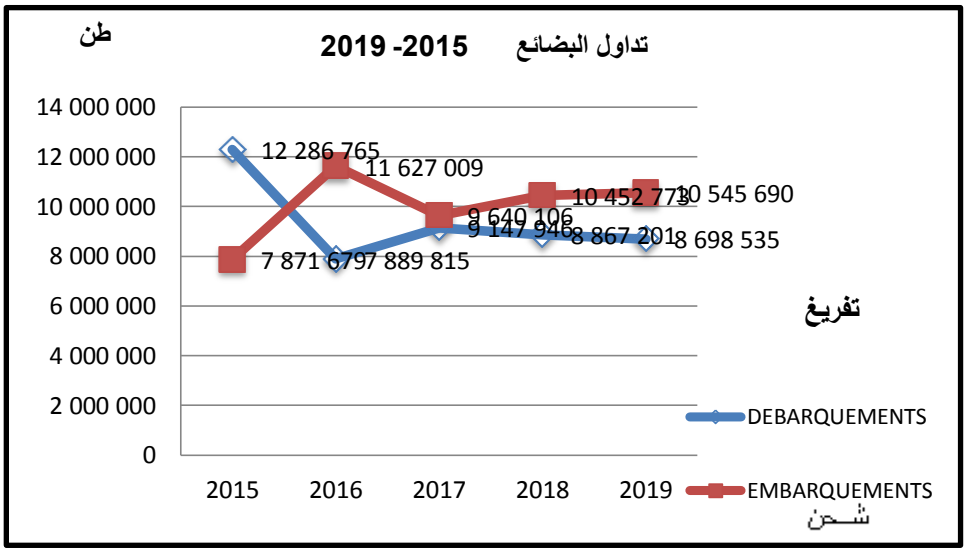
2. **العمليات اللوجستية بالميناء:**

جدول رقم(18): تداول البضائع

السنوات	2015	2016	2017	2018	2019
الصادرات من البضائع /طن	7 871 679	11 627 009	9 640 106	10 452 773	10 545 690
الواردات من البضائع/ طن	12 286 765	7 889 815	9 147 946	8 867 201	8 698 535
الإجمالي البضائع تداول	20 158 443	19 516 824	18 788 052	19 319 974	19 244 225

المصدر: المؤسسة المينائية بجاية

الشكل رقم(7): تداول البضائع فترة 2015-2019



المصدر: من إعداد الباحثة

من خلال المنحنى أعلاه يظهر لنا أن حجم الصادرات من السلع اكبر من حجم السلع المستوردة خلال فترة 2016-2019 مما يدل على أن ميناء بجاية ميناء مصدر بالدرجة الأولى، إذ تمثل الصادرات أكثر من 40%من مجمل المبادلات خاصة المواد البترولية وذلك يعود لتوفر البنية التحتية الملائمة والمتمثلة في الأرصفة المخصصة للمواد البترولية في الميناء.

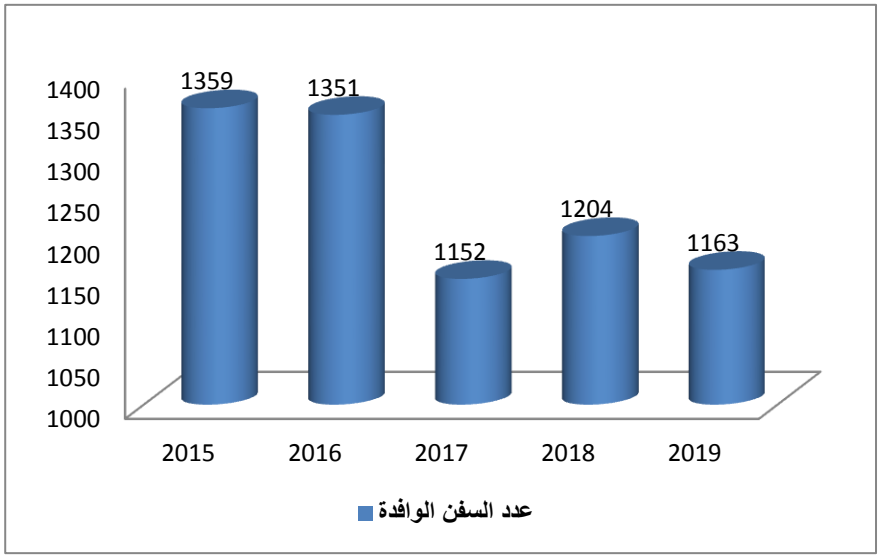
- **عدد السفن الوافدة للميناء:**

جدول رقم(19): السفن الوافدة خلال فترة 2015-2019

السفن / السنوات	2015	2016	2017	2018	2019	%التغيرات 2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019
عدد السفن	1359	1351	1152	1204	1163	-8	-199	52	-41

المصدر: المؤسسة المينائية بجاية.

الشكل رقم (8): عدد السفن الوافدة



المصدر: من إعداد الباحثة.

من خلال الجدول أعلاه يتضح لنا أن عدد السفن الوافدة للميناء سجل انخفاض ملحوظا حيث انتقل من 1359 سفينة وافدة سنة 2015 إلى1163 سفينة وافدة في سنة 2019أي بفارق قدره 196 سفينة، راجع لارتفاع التداول المواد البترولية بعد الأزمة عدم استقرار الأسعار التي مرت بها السوق البترولية.

جدول رقم(20) : أنواع السفن الوافدة

نوع السفينة	2018	2019	التغيرات%
Car-ferriesناقلات المسافرين	19	22	-3
Cargos سفن الشحن	403	447	+44
Céréaliersناقلات القمح	102	100	-2
Porte conteneurs ناقلات الحاويات	284	229	-55
RO/RO سفن الايداء	55	36	-19
حاملات الاسمنتCiment/céments carrier	125	113	-12
N/Essenceحاملات الخشب	-	-	-
Pétrolierناقلات البترول	94	94	-
Butaniersناقلات البوتان	38	35	-2
Huiliersناقلات الزيوت	81	79	-2
سفن أخرى	-	-	-
المجموع	1204	1163	-41

المصدر: المؤسسة المينائية بجاية.

جدول رقم(21) : متوسط انتظار السفن في المرسى والرصيف خلال فترة 2018-2019

نوع السفينة	متوسط انتظار السفن في المرسى		متوسط انتظار السفن في الرصيف	
	2018	2019	2018	2019
Car-ferriesناقلات المسافرين	-	-	0.19	-
Cargos سفن الشحن	3.64	6.39	3.27	3.59
Céréaliersناقلات القمح	2.76	5.45	7.69	7.95
Porte conteneurs ناقلات الحاويات	-	-	-	-
RO/RO سفن الايداء	0.48	0.70	1.68	2.02
N/Essenceحاملات الخشب	1.16	1.38	3.23	2.02
حاملات الاسمنتCiment/Cement carrier	1.75	-	1.75	-
Pétrolierناقلات البترول	0.67	0.80	1.37	1.70
Butaniersناقلات البوتان	0.73	1.62	3.23	4.12
Huiliersناقلات الزيوت	2.80	3.62	1.86	2.34
سفن أخرى	1.72	2.39	2.21	1.11
المجموع	2.17	3.73	3.07	3.27

المصدر: المؤسسة المينائية بجاية.

من خلال الجدول أعلاه عرف معدل انتظار السفن في المرسى استقرار خلال 2018-2019عرف معدل متوسط انتظار السفن في المرسى ارتفاع ملحوظ بالنسبة للسفن الاسمنت وهذا راجع لشغور الرصيف المخصص لها كما نلاحظ انخفاض متوسط انتظار السفينة في الرصيف لتوفر المعدات اللازمة لشحن وتفرغ السفن.

أما بالنسبة لسفن الشحن نلاحظ ارتفاع مدة الانتظار في المرسى والرصيف أيضا راجع لعدم لزيادة عدد السفن الوافدة للميناء وبذلك شغور الأرصفة وكذا المعدات وآلات المناولة.

جدول رقم(22):حركة الحاويات

Ports الموانئ	Débarqués / Inbounds تفريغ							
	Tonnage net الحمولة الخام							
	Pleins / Full مملوءة TEU		Vides / فارغة Empty TEU		مملوءة+فارغة Pleins+vides TEU		Tonnage net الحمولة الخام	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	التغيرات % Variations
تفريغ	125 143	116 649	-	-	125 143	11 649	1 555 370	1 439 344	-10.41
شحن	14 480	16 456	112 907	110 401	127 387	126 857	576 874	635 240	-08.03
المجموع	139 623	133 105	112 907	110 401	252 530	243 506	2 132 244	2 074 584	

المصدر: المؤسسة المينائية بجاية.

من خلال الجدول أعلاه سجلت حركة الحاويات انخفاض في الواردات، كما سجل انخفاض في الحمولة البضائع المحملة في الحاويات، غير أنها انخفضت سنة 2019 بسبب انخفاض الواردات.

المبحث الثالث: المقارنة ميناء جن جن وميناء بجاية

المطلب الأول: عناصر المقارنة بين المينائين

الجدول رقم (23): دراسة مقارنة بين ميناء جن جن وميناء بجاية

عناصر المقارنة	ميناء جن جن	ميناء بجاية
- موقع الميناء	- شرق الجزائر	- شرق الجزائر
- أهمية الميناء	- الأكبر شمال إفريقيا	- الثاني تجارية في الجزائر
- مقومات الميناء	- عقود الإمتياز، نهائي الحاويات	- نهائي الحاويات، الخشب والمواد البترولية
- خدمات الميناء	- جميع أنواع البضائع والحاويات خاصة القمح والكلينكر.	- جميع أنواع البضائع خاصة الحطب والمواد النفطية وزيت الصويا.
البنية التحتية		
- المساحة الإجمالية للميناء(هكتار)	- 104 هكتار	- 79 هكتار
- المساحة المائية	180 هكتار	- 155 هكتار
- المساحة الأرضية	- 15هكتار	
- أقصى غاطس للسفن	- 11م-19م	- م10-13.5م
- الأرصفة	- 2080م+2200م	- 2710م
البنية الفوقية		
- المعدات المناولة	- نقص في المعدات الأوتوماتيكية	- نقص
- المقومات التشغيلية		
- الهيكل التنظيمي		

المصدر: من إعداد الباحثة.

المطلب الثاني: تحليل عناصر المقارنة بين المينائين

أولا: من حيث أهمية الموقع:

يتضح لنا من خلال الملحق رقم (1) أن كلا المنائين يقعان في الجهة الشرقية للبلاد، ويعتبر ميناء جن جن بوابة إفريقيا، أما ميناء بجاية فهو ميناء تجاري الثاني للجزائر من حيث الأهمية، له تاريخه مند القدم وتم إعادة تجديد بنيته التحتية ليصبح ميناءا هاما لتصدير النفط من منطقة الصحراء خاصة بعد ربطه بالطريق السيار شرق غرب، فأصبح من السهل تغطية منطقة الظهير المتمثلة في منطقة الهضاب العليا بمتطلباتها الإنتاجية والتصنيعية، ويتقاسم ميناء جن جن منطقة الظهير مع ميناء بجاية غربا ومع ميناء سكيكدة شرقا.

ثانيا: من حيث المساحة:

يتضح من خلال مقارنة مساحة المينائين أن مساحة ميناء بجاية والمقدرة ب70 هكتار تعادل46%من مساحة ميناء جن جن التي تقدرب 150 هكتار، وهذه المساحة تعود للرؤية الجديدة للجزائر في تصميم موانئها بما أنه ميناء جديد شيد بعد الإستقلال لتلبية المتطلبات المستقبلية، حيث تم بناءه خارج مركز المدينة أما ميناء بجاية فهو إرث تم تشيده في مركز المدينة وطبيعته الجغرافية توسيعة وبعد الإختناق الذي عرفه الميناء تم توسيع الميناء نحو منطقة الظهير، أما ميناء جن جن فله مخزون من الأراضي في حالة التوسيعة ما يعادل 350هكتار.

ثالثا: من خلال الهيكل التنظيمي:

يعد المينائين تابعين لمجمع الخدمات المينائية تابع للقطاع العام، فهو المسؤول على تنفيذ خطط التنمية وبرامج إعادة الهيكلة والشراكة، كما يقوم بأعمال الصيانة وتطوير وتجديد البنية التحتية للموانئ، فالموانئ الجزائرية لازلت مسيطرة عليها الإجراءات الروتينية وتفتقر لتكنولوجيات المتطورة وهذا يعد عائقا أمام تحرر المنافسة الحرة بين الموانئ فالإرادة السياسية للدولة جعلت الموانئ تقدم خدمات متخصصة أو مكملة لبعضها أكثر منها منافسة لبعضها.

رابعا: من حيث الطاقة التصميمية للميناء :

رغم صغر مساحة الميناء بجاية إلا أنه يتداول سنويا ما يقدر ب 20 مليون طن من البضائع سنويا وهذا ما يعكس حجم التبادل وطاقته الإستعابية على عكس ميناء جن جن رغم شساعة مساحته بالمقارنة مع ميناء بجاية فهو لا يتعدى 5 مليون طن من حجم التبادل البضائع سنويا.

خامسا: من حيث البنية التحتية:

الأرصفة :يعتبر الرصيف وعمق الغاطس وسعة مساحته من أهم معايير المفاضلة بين الموانئ بالنسبة لشركات النقل البحري العالمية وهذا راجع للتطورات والتغيرات الحاصلة على هياكل السفن، فنجد أرصفة ميناء جن جن بطول يقدر ب (2080 م+2300) ويطول غاطس 19م ومساحة إستعابية كبيرة ما يؤدي إلى خفض من وقت انتظار السفن في المراسي والرصيف أما ميناء بجاية فيعرف بعض الأحيان إختناقات جراء تكدس البضائع ما يؤدي إلى زيادة وقت انتظار في الرصيف وبالتالي زيادة وقت انتظار في المرسى لانشغال الأرصفة.

من حيث الأداء التشغيلي ومعدات المناولة: في كلا المينائين هناك شركات عالمية خاصة تقوم بالاستثمار عن طريق الاستئجار بعقود إمتياز لعدة سنوات إما إستثمارات تخص البنية التحتية أو الصلبة أو البنية التحتية الملساء. أما من ناحية المعدات فنلاحظ من خلال الجداول و أنه هناك إختلافات في نوعيتها وعددها في كلا المينائين راجع لإختلاف نوعية وخصائص البضائع وكذا أنواع السفن المتوافدة على الميناء، وكذا طريق إستعمال هذه الآلات.

من حيث الأنشطة اللوجيستية: يعتبر ميناء بجاية متقدما على ميناء جن جن من حيث نوع الخدمات المقدمة وهذا راجع لوجود شبكة طرق مرتبطة بالميناء وشبكة سكة حديدية تربط الميناء بالمناطق الخارجية مثل منطقة تكستيار، وتعمل إدارة الميناء على تقديم التسهيلات اللازمة لجميع العملاء والمتدخلون بالميناء لتسير حركة تدفق البضائع والمعلومات بإعتمادها على تكنولوجيا المعلومات كما يوجد بالميناء المكتب الواحد لإتمام كل الإجراءات في أقل وقت مع الجمارك وإدارة الميناء. أما ميناء جن جن فيعمل على تطوير هذه البرامج وإستغلالها.

خلاصة الفصل:

لقد تطرقنا في هذا الفصل إلى مقارنة ميناء جن جن وميناء بجاية، فيعتبر هذا الأخير من أهم الموانئ التجارية في الجزائر لتوفره على الرصيف المتخصص لتصدير النفط، وتقديم خدمات تميزه عن الموانئ الأخرى وهذا بعد التوسعة التي غيرت من ملامحه وأكسبته ميزة خاصة في تصميمه وبالتالي في الخدمات اللوجيستية المقدمة للعملاء والمتدخلين في الميناء.

أما ميناء جن جن فيعتبر من أكبر الموانئ في شمال إفريقيا مساحة، يستطيع استقبال السفن الكبيرة خاصة سفن القمح لتوفر الرصيف والمعدات اللازمة، وكذا يعتبر الأول في تصدير مادة الكلينكر التي تحتاج مساحات كبيرة لتخزينها وتداولها وشحنها بأريحية وكل هذه الخصائص متوفرة في أرصفة الميناء لتقديم الخدمات اللوجستية و تلبية متطلبات العملاء.

الخاتمة العامة

الخاتمة العامة

إن اختلاف الرؤى والتعاريف بشأن الخدمات اللوجستية في الموانئ أدى إلى اتساع مفهوم البنية التحتية، فهي المنشآت التي يتم بنائها وتشغيلها، فالبنية التحتية التي كانت تُصمم وتُبنى لتوفير الحلول لاحتياجات معينة، يجب أن يُنظر إليها في سياق التكامل بسبب تعقيد اقتصاديات اليوم. يؤدي هذا التكامل إلى التفاعل بين البنية التحتية على هذا النحو وكذلك مع الخدمات التي تقدمها والخدمات اللوجستية ذات الصلة. وهو يستلزم التواصل والتبادل بين الخدمات اللوجستية المرتبطة بهذه البنية التحتية، وبالتالي خلق تآزر وسعي دائم للتحسين. إن دراسة حالة مينائين جن جن جيجل وبجاية تبين بوضوح هذا الترابط، يبدو أن التكامل داخل البنية التحتية والخدمات حقيقة متكررة ومهيمنة.

إن الفرضية القائلة أن البنية التحتية للموانئ البحرية هي كل شيء تحتاجه السفن لسرعة دورانها والبضائع لسرعة دورانها والبضائع لسرعة تداولها وحركيتها، فقد توصلنا إلى أن هذه الفرضية صحيحة فكل ما تحتاجه السفن تتمثل في البنية التحتية مثل المراسي،شبكة الطرق والأرصفة والآلات والمعدات وكذلك جميع الأنظمة والعمليات والوظائف المتكاملة في تقديم الخدمات اللوجستية يزيد من سرعة دوران السفن تسهل من حركة تدفق البضائع إن الفرضية التي تقول أن الخدمات اللوجيستية هي عبارة نظام يتم فيه معالجة المدخلات للحصول على عناصر الخدمة في الوقت المناسب بالكمية المناسبة للعمل هي فرضية صحيحة، فمعالجة المدخلات الخدمة اللوجيستية بالطريقة الصحيحة، تكون هناك مخرجات والمتمثلة في تسليم الخدمة في الوقت المناسب بالكمية المناسبة للعميل المناسب يلبي متطلباته أي القيام بالتحكم وتنسيق وتكامل جميع المراحل التي تمر بها الأنشطة اللوجيستية لإنتاج الخدمة وتسليمها للعميل بأقل تكلفة وفي الوقت المناسب والكمية المناسبة وللعميل المناسب تلبية لمتطلباته إن الفرضية القائلة أن كافة المتدخلون في العمليات المينائية يسترك بطريقة مباشرة وغير مباشرة في تقديم الخدمات اللوجيستية ترتقي إلى تطلعات العملاء أو تتجاوزها، هي فرضية صحيحة أصبحت الموانئ أهم حلقة في السلسلة مهما كانت أهميته يؤثر سلبا أو إيجابا على مخرجات الخدمة اللوجيستية التي يقدمها الميناء لعملائه، لأن الأنشطة والعمليات اللوجيستية يتم بشكل تكاملي وبشكل سريع لإعتمادها على نظم معلومات متطورة ومتكاملة فيما بينها.

– أما الفرضية القائلة أن طول وعمق الأرصفة وتوفرها على المعدات المتطورة والمناولة الأرصفة يسمح للموانئ إستقبال السفن الكبيرة حيث تغيرت هياكل السفن جراء التطورات العالمية.

– الانتظار في المراسي والأرصفة لعدم توفر البنية التحتية المناسبة في الوقت المناسب يؤثر سلبا على أداء الخدمات اللوجيستية فرضية صحيحة لأن إدخال الفكر اللوجيستي في الموانئ يؤدي إلى زيادة كفاءة التشغيل وتخفيض التكاليف تقديم خدمات ذات جودة عالية ،فكفاءة العمليات اللوجيستية في الموانئ تنظر إلى عامل أساسي وهو وقت إنتضار السفن في المرسى والرصيف ن ولهذا أصبحت الشركات البحرية العالمية تفاضل بين الموانئ لأن عنصر الوقت يعني توفر الميناء على البنية التحية للأرصفة للقضاء أقل فترة ممكنة في الميناء وتحسين الكفاءة التشغيلية للميناء وبالتالي الإتصال بمنطقة الظهير.

النتائج التطبيقية:

بعد الدراسة التطبيقية التي قمنا بها لكلا المينائين تبين لنا كبر سعة الطاقة الإستيعابية خاصة ميناء جن جن من حيث الأرصفة والمساحات التخزين داخل الميناء أما ميناء بجاية يعتمد على منطقتين خارج الميناء من أجل رفع مستوى أداءه والذي يعتمد في كلا المينائين على البنية التحتية والبنية الفوقية والمعدات والآلات المناولة وطريقة تسير الميناء ومن النتائج المتحصل عليها :

– ضعف البنية التحتية لميناء بجاية لعدم توفر الأرصفة بعمق غطاس أكبر من13م لاستقبال السفن الكبرى.

– رغم توفر الأرصفة بعمق 19 م في ميناء جن جن فلا يمكنه استقبال كل السفن ذات الحجم الكبير لضعف البنية الفوقية للميناء.

– وجود ميناء بجاية داخل مركز المدينة المكتظة يعرقل الإتصال بالظهير عن طريق شبكة الطرق البرية وضعف شبكة السكك الحديدية المتصلة بالميناء يتوافق مع تطلعات العملاء في كفاءة أداء الخدمات اللوجيستية.

– كلا المينائين ينتميان إلى الجيل الثاني يرجع لعدم مواكبتها التطورات العالمية الحاصلة في مجال اللوجيستيات والتطورات التي طرأت على البنية التحتية وهياكل السفن.

– تكدس البضائع في ميناء بجاية نظرا لنقص في الطاقة الإستعابية لمساحات التخزين في الميناء.

– نقص كبير في البنية التحتية للطرق البرية المتصلة بميناء جن جن مما يعود سلبا على أداء الخدمات اللوجيستية بمنطقة الظهير للميناء رغم وجود المينائين في شرق الجزائر ويتقاسمان نفس منطقة الظهير إلا أنهما متكاملين أكثر منهما متنافسين وذلك يعود للخصائص التي يتميز بها كل ميناء.

– عدم وجود ثقافة لوجستية وتطبيقاتها في كلا المتنائين بمستويات مختلفة.

الإقتراحات:

– الاستثمار في البنية التحتية الملساء وإدخال التكنولوجيا في جميع المستويات من أجل تعيين الأداء اللوجستي للموانئ.

– تخطيط المتكامل والتناسق في تطوير البنية التحتية لكل القطاعات من أجل التنسيق مع المتعاملين والوصول اللوجيستيات المتكامل والمشترك.

– تغيير المهنيات ورفع مستوى أداء الموارد البشرية لتحقيق متطلبات العملاء.

– عدم توفر مراكز اللوجيستية بكلا المينائين.

– إدخال مناهج تطبيقية في الجامعات في جميع المستويات من أجل توفير يد عاملة مؤهلة قادرة على سد النقص في هذا المجال.

– تشجيع الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص في الاستثمارات البنية التحتية.

آفاق الدراسة:

– الشراكة بين القطاع العام والقطاع الخاص في مشروعات البينة التحتية و الخدمات اللوجستية المتكاملة من أجل التحقيق التكامل الاقتصادي و التنمية.

قائمة المراجع

قائمة المراجع

أولا:الكتب:

أ-الكتب باللغة العربية:

1- د.محمد محمود الصيرفي.الاستراتيجيات التسويقية للموانئ والشركات النقل البحري.دار المنهاج للنشر والتوزيع.الطبعة الاولى2015. عمان.

2- علي عبد اللا، مصطفى عبد الحاف، إدارة تشغيل الموانئ، الطبعة الأولى، مطبعة الإشعاع الفنية، 2000.

3- د.بشير العلاق، أ.د حميد الطائي، تسويق الخدمات، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، عمان، 2008.

4- د.محمود جاسم الصميدعي، د.ردينة عثمان يوسف، تسويق الخدمات، دار الكنوز المعرفة العلمية للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، 2010.

5- أدريان بالمر ترجمة بهاء شاهين، علا احمد إصلاح، دعاء شراقي، مبادئ تسويق الخدمات، مؤسسة محمد بن راشد آل مكتوم، لندن، 2007.

6- نظرة عامة على قطاعات الخدمات اللوجستية مركز المعلومات مركز المعلومات، الغرفة الشرقية.2008.

7- أ.د.فقيه عبد الحميد، رصاع حياة، واقع اللوجستيات في موانئ الوطن العربي، المعيار، العدد 8، جوان 2017.

8- ممدوح عبد العزيز، محمد الرفاعي، إدارة سلسلة التوريد مدخل تحليلي، جامعة عين الشمس، مصر، 2006.

9- مصطفى كمال طه، مبادئ القانون البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، 1995.

ب- الكتب باللغات الاجنبية:

10- Torrisi, Gianpiro, public infrastructure:definition, classification and mesurement issues, munikhpersonalrepec archive,2009.

11- Henni amira, Chachouafadlom, (Performance des terminaux portuaires).

12- YevesPinor, La logistique:Production, Distribution, Soutien, 4e édition, Dunod, Paris, France, 2005..

ثانيا :المذكرات

13- م.عبد العال على ماهر أبو راس، تقييم وتطوير المعايير المستخدمة في اختيار مشاريع البنية التحتية التطويرية، رسالة ماجستير، غير منشورة، كلية الهندسة.2016.

14- مريم فرج، محمد أحمد، اثر اللوجستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورتسودان(1995-2014)، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة السودان ، 2015.

15- رصاع حياة، دور اللوجيستيات في تطوير الموانئ البحرية. رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة وهران، الجزائر، 2018-2019، ص7

16- عبد العزيز بن قيراط.أداء وجودة الخدمات اللوجستية ودورها في خلق القيمة. مذكرة ماجستير.جامعة قالمة.2009-2010.ص3

17- حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية، رسالة دكتوراه، جامعة الجزائر.2007-2008، ص100

18- رصاع حياة، أثر تطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكييف معها، رسالة ماجستير، جامعة وهران، 2012-2013.

ثالثا: المواقع الالكترونية:

19- http://www.Oxford dictionnaires

20- https://books.google.dz فريحي كريمة، فراح رشيد. الشراكة بين القطاعين العام والخاص أداة الإدارة الحديثة في المرافق العمومية وإنشاء مشاريع البنية التحتية.دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، 2018.تاريخ الاطلاع 25.08.2020 على الساعة 20:15.

21- أ.شكيب بن بديرة الطبلبي، توسعة المرصاد المفاهيم الاقتصادية المشتركة. الجزء الأول. https://books.google.dz.

22- https://www.admin.ch/cpc/fr/classified-compilation/19230044/index.htm

23- www.logistiqueconseil.org/articles/transport-maritime/genaration-port

24- وليد محمد عبد الرحمن شعلان، أنواع الموانئ، 2020، متاح على الموقع: http://www.tijaratuna

25- http://www.emdb.gou.eg/arabic/E-bulttin/10-2007 تاريخ الاطلاع 13.09.2020 على الساعة 17:00

26- http://www.emdb.gou.eg/arabic/E-bulttin/10-2007.pdf تاريخ الاطلاع 13.09.2020 على الساعة 13:00

27- https://ar.wikipedia.org/wiki/ تاريخ الاطلاع 13.09.2020 على الساعة 17:00

28- http://www.tijaratuna وليد محمد عبد الرحمن شعلان، أنواع الموانئ، 2020، متاحة على الموقع:

تاريخ الاطلاع 26.08.2020 على الساعة 00: 10

29- www.aldjazira.net/encyclopedia/conceptsandterminology/2015/12/17 خطوط الإمداد شرايين حياة الجيوش

30- charkaoui.com/lalogistique/histoirelogistique 29.08.2020 à 20 :13

31- Histoire de la pensée logistique
http://pfeda.univ-lille1.fr/iaal/docs/dess2003/log/multimedia/penseelogistique/penseelogistique.html

32- https://www.marefa.org تاريخ الاطلاع 15.09.2020 على الساعة 10:00

33- https://commerce-logistique.alafdal.net/t15-topic تاريخ الاطلاع 20.09.2020 على الساعة 11:00

34- www.logistiqueconseil.org/logistique.htm تاريخ الاطلاع 06.09.2020 على الساعة 15: 11

35- https://www.albankaldawli.org/ تاريخ الاطلاع 06.09.2020 على الساعة 18:00

رابعا: المجلات والملتقيات

36- مي موسي سليمان علي، أثر الاستثمار المحلي في مشروعات البنية التحتية على النمو الاقتصادي في السودان خلال الفترة (2000م-2012م)، مجلة العلوم الاقتصادية. 2016.(2). .VOL17 جامعة الزعيم الأزهري، كلية الاقتصاد والعلوم الإدارية.

37- قلبازة أمال، بن حراث حياة، لوجيستيات النقل، مجلة الاقتصادية، إدارة أعمال، 02، v1.

38- الصديق موسى، مصطفى الحاج، الطاهر أحمد محمد علي، اثر أبعاد الإدارة اللوجيستية في تحسين جودة الخدمات، مجلة العلوم الاقتصادية، 2016 (2) 17vol، السودان، 2016.

39- حاجي فطيمة .د. مهديد فاطمة الزهراء.واقع وتحديات القدرات اللوجيستية في الجزائر.مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية. المجلد8، الجزائر، العدد01.2009.

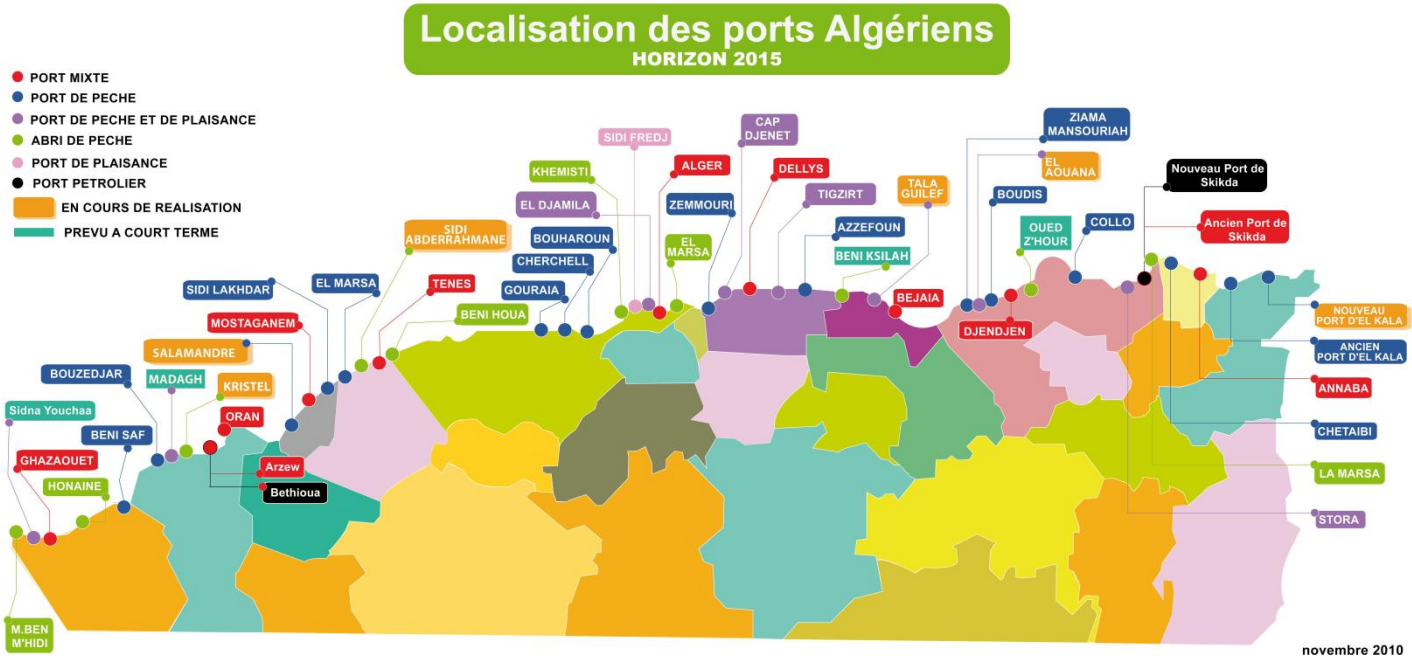
40- د.مكاوي أمين، اللوجستيات والتحديات التنافسية الدولية "حالة الجزائر" مجلة المالية والأسواق، المجلد 06، العدد 01(2019)، الجزائر، 2019.

النصوص القانونية :

41- المرسوم التنفيذي رقم 01/02، المؤرخ في 22 شوال 1422 الموافق ل 6 يناير، 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، الجريدة الرسمية رقم 01 الصادرة بتاريخ 06.01.2002.

الملاحق

الملحق رقم (1): موقع الموانئ الجزائرية



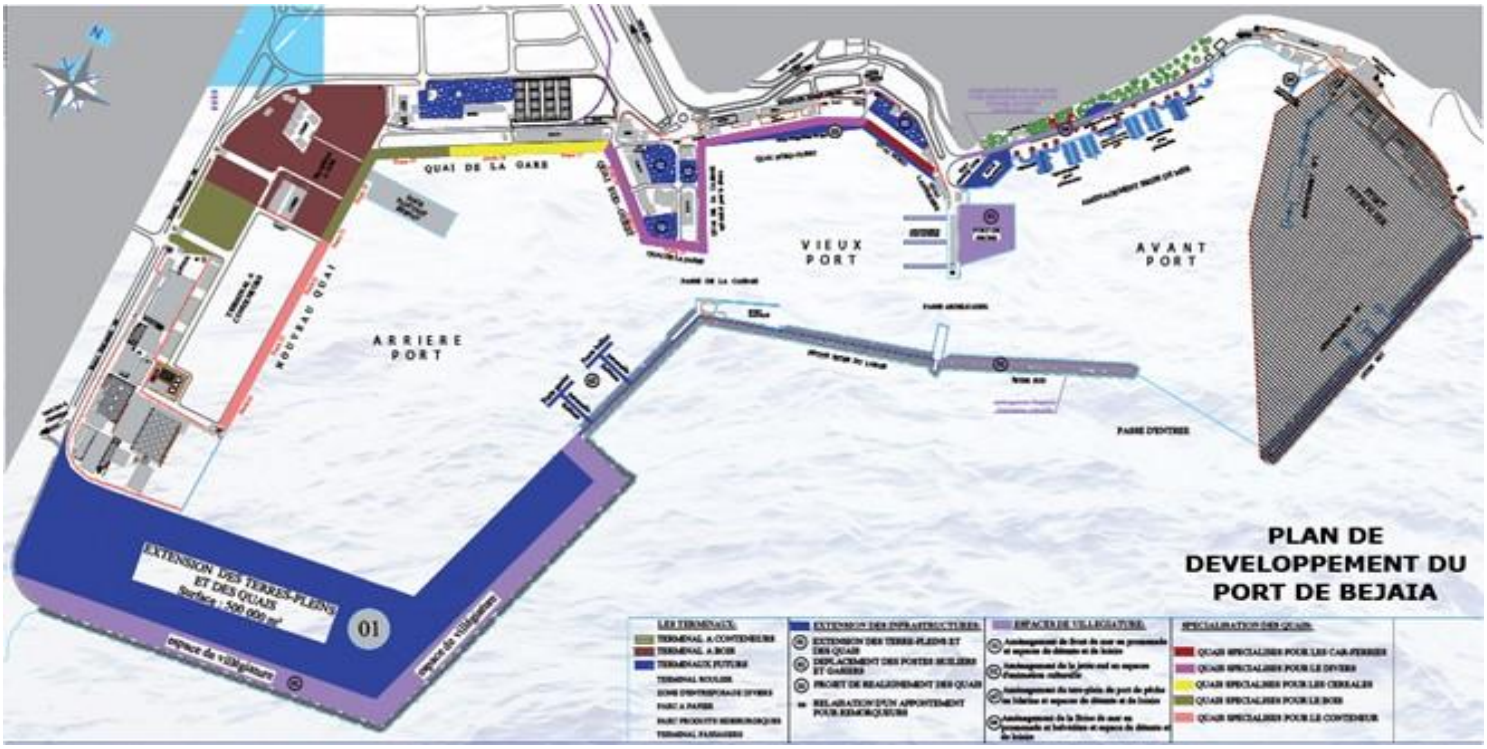
الملحق رقم (2): المنشات المينائية "ميناء جن جن

TERMINAL CEREALIER (GRAND MOULIN DU SUD)

TERMINAL A CIMENT

الملحق رقم (3): زورق سحب

الملحق رقم (4): خريطة ميناء بجاية



الملحق رقم (5): المعدات وآلات المناولة

Straddle Carrier

Circulate over container piles. Can go over stacks up to 3 in height. Density of 500 to 700 TEU per hectare.

Rubber-tired Gantry

High storage densities (1,000 TEU per hectare). Difficult to move from one stack to the other. High acquisition but low operating costs.

Front-end Loader

Use container top anchor points. Handle most containers. Can reach stacks up to 3 in height.

Rail-mounted Gantry

Highest storage density (widespan; +1,000 TEU per hectare); mostly used at port terminals. Lowest operating costs. Fixed to rail tracks.

Reach Stacker

Flexible side loaders. Can reach stacks up to 3 full or 5 empty containers in height. 500 TEU per hectare.

Portainer

Load and unload containerships. Various sizes (Panamax and Super-Panamax).