

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة 8 ماي 1945 قالمة

كلية العلوم الإقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

قسم العلوم التجارية



مذكرة تخرج مقدمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم التجارية

تخصص: مالية وتجارة دولية

دور الخدمات اللوجستية للموانئ البحرية في تحسين كفاءة التجارة الخارجية

– دراسة حالة ميناء سكيكدة –

تحت إشراف:

د.وليد حفاف

من إعداد الطالبة:

– جمانة بشير

السنة الجامعية 2024 – 2025



# شكر وتقدير

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على أشرف المرسلين سيدنا وحبينا محمد  
صلى الله عليه وسلم.

الحمد لله الذي أنعم علي بنعمته، ووفقني لإنجاز هذا البحث.

أشكر الله عز وجل لتوفيقه لي لإتمام موضوع دراستي وأسأل الله عز وجل أن يبارك  
ويجعله سراجا منيرا لمن يأتي بعدي. بفضلته وكرمه يزداد العلم وتتحقق الغايات.

بكل فخر وامتنان، أتقدم بخالص عبارات الشكر والامتنان الى اساتذتي الكرام الذين لم  
يبخلوا علينا بعلمهم وتوجيهاتهم القيمة، وكانوا لنا قدوة في الانضباط والاجتهاد، وعليه  
أتوجه بخالص الشكر الى الأستاذ الدكتور حفاف وليد على اشرافه الكريم، صبره  
وتفانيه وعلى توجيهاته السديدة ومساندته الدائمة التي كان لها الأثر البالغ في انجاز  
هذه المذكرة.

وأتوجه بخالص الشكر الى عائلتي العزيزة سندي الأول في هذه الحياة على دعمهم  
النفسي والمعنوي طوال فترة البحث وعلى حبهم، دعائهم وتشجيعهم الدائم في كل  
الظروف.

أخيرا ارجو من الله ان يجعل هذا العمل خطوة مباركة في مسيرتي العلمية والعملية.

# الاهداء

الى من قدما لي الدعم والتشجيع في كل مراحل حياتي....

الى والدي العزيزين، رمز التضحية والصبر، لولاهما لما وصلت الى ما انا عليه اليوم ،  
اهدي هذا العمل المتواضع عربون محبة وامتنان الى أمي الحبيبة وأبي العزيز.

الى اساتذتي الكرام الذين لم يبخلو على بعلمهم، فلکم مني كل الاحترام والتقدير.

الى صديقاتي وزملائي الذين شاركوني شاركوني في مشواري العلمي.

الى كل من ساندني ولو بكلمة طيبة

كما لا يفوتني ان أتوجه بجزيل الشكر والعرفان الى طاقم وإدارة ميناء سكيكدة، على  
حسن الاستقبال والتعامل الراقى، وعلى التسهيلات التي قدموها لي خلال فترة التربص،  
والذي كان له أثر بالغ في إنجاح هذا العمل

اهدي هذا المجهود المتواضع، راجية من الله أن يكون خطوة مباركة في مساري العلمي  
والمهني.

## الملخص:

تهدف هذه الدراسة الى ابراز الدور الفعال الذي تلعبه الخدمات اللوجستية للموانئ البحرية في تحسين كفاءة التجارة الخارجية، باعتبارها الركيزة الأساسية في الاقتصاد الوطني. وقد جاءت هذه الدراسة لتبيان العلاقة بين جودة البنى التحتية للموانئ وكفاءة الخدمات اللوجستية من جهة، والأداء التجاري من جهة أخرى مع التركيز على ميناء سكيكدة كنموذج تطبيقي.

تم الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي في هذه الدراسة، إذ تم تحليل منشآت الميناء، تجهيزاته وخدماته اللوجستية بالإضافة الى تقييم ادائه من حيث حجم المبادلات التجارية ومدة مكوث السفن. توصلت الدراسة الى أن تحسين الأداء اللوجستي لميناء سكيكدة يتطلب رؤية شاملة كل من تطوير البنية التحتية، ادخال التقنيات الحديثة وتسهيل الإجراءات التنظيمية. كما أظهرت الدراسة أن التنسيق بين الافراد في السلسلة اللوجستية يلعب دورا مهما في تقليص التكاليف، وزيادة سرعة وكفاءة معالجة المعلومات، الامر الذي ينعكس إيجابا على قدرة الميناء الاستيعابية وبالتالي دعم التجارة الخارجية.

**الكلمات المفتاحية:** خدمات لوجستية بحرية، موانئ، تجارة خارجية، ميناء سكيكدة.

### **Abstract:**

This study aims to highlight the vital role played by maritime port logistics in enhancing the efficiency of foreign trade, considering it a cornerstone of the national economy. It focuses on the relationship between port infrastructure quality, logistics performance, and trade outcomes, using the Port of Skikda as a case study.

Adopting a descriptive-analytical approach, the study examines the port's infrastructure, equipment, and logistics services, evaluating its performance based on trade volume and vessel turnaround time. The findings suggest that improving Skikda's logistics performance requires an integrated vision involving infrastructure development, the adoption of modern technologies, and simplification of procedures. Coordination among actors in the logistics chain is also crucial for reducing costs and improving information processing speed, thereby enhancing the port's capacity and supporting foreign trade.

**Keywords:** Maritime logistics services, Ports, Foreign trade, Port of Skikda.

# فهرس المحتويات

## فهرس المحتويات

الصفحة	الفهرس العام
-	شكر وتقدير
-	الاهداء
-	الملخص
-	فهرس المحتويات
-	فهرس الجداول
-	فهرس الأشكال
-	فهرس الملاحق
أ	المقدمة العامة
<b>الفصل الأول: الإطار النظري للتجارة الخارجية والخدمات اللوجستية للموانئ البحرية</b>	
2	تمهيد الفصل الأول
3	المبحث الأول: ماهية التجارة الخارجية
3	المطلب الأول: تعريف التجارة الخارجية وأسباب قيامها
6	المطلب الثاني: أهمية التجارة الخارجية
8	المطلب الثالث: أشكال التجارة الخارجية
10	المطلب الرابع: العوامل المؤثرة في التجارة الخارجية
12	المبحث الثاني: الإطار المفاهيمي والوظيفي للموانئ
12	المطلب الأول: تعريف الموانئ وأهميتها
15	المطلب الثاني: التطور الوظيفي للموانئ
18	المطلب الثالث: أنواع الموانئ
21	المطلب الرابع: التحديات التي تواجه الموانئ
22	المبحث الثالث: الخدمات اللوجستية البحرية
22	المطلب الأول: نشأة وتعريف الخدمات اللوجستية
26	المطلب الثاني: مكونات الخدمات اللوجستية
28	المطلب الثالث: الخدمات اللوجستية البحرية وأهميتها
31	المطلب الرابع: فرص واستراتيجيات تطوير الخدمات اللوجستية البحرية
34	خلاصة الفصل الأول
<b>الفصل الثاني: الإطار التطبيقي لدور الخدمات اللوجستية لميناء سكيكدة في تحسين كفاءة التجارة الخارجية</b>	
36	تمهيد الفصل الثاني

## فهرس المحتويات

37	المبحث الأول: تقديم مؤسسة ميناء سكيكدة
37	المطلب الأول: نشأة وتعريف مؤسسة ميناء سكيكدة
38	المطلب الثاني: مهام وأهداف مؤسسة ميناء سكيكدة
40	المطلب الثالث: الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء سكيكدة
43	المبحث الثاني: البنية التحتية والخدمات اللوجستية الأساسية للميناء
43	المطلب الأول: منشآت الأرصفة
47	المطلب الثاني: التجهيزات التشغيلية والرقمية
51	المطلب الثالث: الخدمات اللوجستية المساندة داخل الميناء
53	المبحث الثالث: تحليل الأداء اللوجستي للميناء والأفاق المستقبلية بميناء سكيكدة
53	المطلب الأول: حجم النشاط وزمن بقاء السفن الراسية
56	المطلب الثاني: حجم الصادرات والواردات بالميناء
61	المطلب الثالث: التوجهات المستقبلية لميناء سكيكدة
63	خلاصة الفصل الثاني
65	خاتمة
68	قائمة المراجع
74	الملاحق

**فهرس**

**الجداول + الأشكال + الملاحق**

## فهرس الجداول + الأشكال + الملاحق

### فهرس الجداول:

رقم الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
44	الخصائص التقنية لأرصفة البضائع العامة بميناء سكيكة القديم	(1-2)
45	الخصائص التقنية لأرصفة نقل المحروقات بميناء سكيكة القديم	(2-2)
46	الخصائص التقنية لأرصفة نقل المحروقات بميناء سكيكة الجديد	(3-2)
47	الخصائص التقنية لرصيف البضائع العامة بميناء سكيكة الجديد	(4-2)
48	العتاد المتحرك للشحن والتفريغ في ميناء سكيكة	(5-2)
49	العتاد البحري للقطر والإرشاد في ميناء سكيكة	(6-2)
52	مناطق التخزين التجاري بميناء سكيكة	(7-2)
53	عدد السفن الراسية بميناء سكيكة (2024-2023)	(8-2)
54	معدل مكوث السفن في ميناء سكيكة (2024-2023)	(9-2)
55	نشاط الحاويات في ميناء سكيكة (2024-2023)	(10-2)
57	حجم الصادرات والواردات بميناء سكيكة (2024-2019)	(11-2)
58	حركة البضائع العامة في ميناء سكيكة (2024-2019)	(12-2)
60	حركة المحروقات في ميناء سكيكة (2024-2019)	(13-2)

## فهرس الجداول + الأشكال + الملاحق

### فهرس الأشكال

رقم الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
15	المستثمرون في الميناء	(1-1)
25	سلسلة القيمة: اللوجستيات	(2-1)
33	تحسين عمليات الشحن والتفريغ	(3-1)
40	الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء سكيكدة	(1-2)
58	مخطط الاعمدة لتطور الاستيراد والتصدير ميناء سكيكدة (2019-2024)	(2-2)

### فهرس الملاحق:

رقم الصفحة	عنوان الملحق	رقم الملحق
74	اتفاقية قبول التربص	1
76	وضعية السفن الراسية على ارصفة ميناء سكيكدة (2025/04/21)	2

مقدمة عامة

## مقدمة عامة

تعد التجارة الخارجية من أساسيات النمو الاقتصادي، ويعود ذلك لدورها الفعال في تنويع مصادر الدخل وتعزيز العلاقات الاقتصادية بين الدول. حيث شهدت تحولات جوهرية في العقود الأخيرة بفضل تطور العولمة والانفتاح الاقتصادي، مما زاد من أهمية البنى التحتية والخدمات اللوجستية في تسهيل تدفق السلع ودعم حركة التجارة الخارجية.

وفي هذا السياق، تعتبر الموانئ البحرية نقطة العبور الأساسية لحركة البضائع عبر الحدود. وتعد الخدمات اللوجستية المينائية من العوامل الجوهرية التي تسهم في تعزيز كفاءة التجارة الخارجية، من خلال تقليص التكاليف وتسريع العمليات التشغيلية مع تحسين جودة الخدمات المقدمة.

وتظهر أهمية هذه الخدمات خاصة مع تزايد المنافسة العالمية، أصبح تطوير الموانئ من خلال تزويدها بأحدث التجهيزات، تحسين أساليب العمل والتحول إلى الأساليب الرقمية ضرورة حتمية لتعزيز مكانتها الاقتصادية وتحقيق الأهداف التي وضعتها.

ومن الموانئ التي تعمل على تطوير خدماتها نجد ميناء سكيكة والذي يتمتع بموقع استراتيجي حيث يقع في خليج محمي طبيعياً، بالإضافة إلى قربها من الطريق الوطني والسكة الحديدية، ويتميز بأنشطة متنوعة فيستخدم الميناء أساساً لنقل المحروقات بالإضافة إلى نقل الحاويات، البضائع العامة والمنتجات الصناعية.

وانطلاقاً مما سبق، يمكننا طرح التساؤل الرئيسي التالي:

**كيف تساهم الخدمات اللوجستية للموانئ البحرية في تحسين كفاءة التجارة الخارجية على مستوى ميناء سكيكة؟**

### ❖ الأسئلة الفرعية:

1. ما مدى توفر وتطور البنية التحتية والخدمات اللوجستية في ميناء سكيكة؟
2. كيف هو واقع أداء الخدمات اللوجستية على مستوى ميناء سكيكة؟
3. ما مدى مساهمة الرقمنة والتكنولوجيات الحديثة في تحسين أداء الخدمات اللوجستية بميناء سكيكة؟

### ❖ فرضيات الدراسة:

لإجابة مسبقاً عن هذه الأسئلة تم صياغة مجموعة من الفرضيات وهي:

1. هناك دور إيجابي للخدمات اللوجستية في تحسين كفاءة التجارة الخارجية على مستوى ميناء سكيكة لكنها غير كافية.

## مقدمة عامة

2. يقدم ميناء سكيكدة مجموعة متنوعة من الخدمات اللوجستية والمتمثلة في الشحن، التفريغ والتخزين. مدعومة ببنى تحتية معتبرة.
3. تحسنت الخدمات اللوجستية بميناء سكيكدة من بعد سنة 2022 مقارنة بالسنوات السابقة.
4. تساهم الرقمنة والتكنولوجيات الحديثة بشكل كبير في تحسين جودة الخدمات اللوجستية بالميناء.

### ❖ أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة الى تحقيق مجموعة من الأهداف تتمثل في:

- التعرف على الإطار المفاهيمي للخدمات اللوجستية وأهميتها في تحسين التجارة الخارجية.
- دراسة البنى التحتية لميناء سكيكدة، من خلال تحليل هيكلته، تجهيزاته التشغيلية والرقمية
- استشراف افاق تطوير الخدمات اللوجستية لميناء سكيكدة.

### ❖ أهمية الدراسة:

تستمد الدراسة أهميتها من النقاط التالية:

- يفيد في الكشف عن التفاوت في أداء الميناء خلال فترة الأزمة الصحية (COVID19) وما بعدها، ما يسمح بفهم أعمق لمدى فعالية الخدمات اللوجستية البحرية.
- تحديد أوجه القصور في الخدمات اللوجستية والعمليات التشغيلية، لا سيما فيما يتعلق بإنسيابية تدفقات السلع والحاويات.
- توفر الدراسة نتائج يمكن ان تستثمر في تقديم توصيات عملية لصناع القرار، تخص رفع مردودية الميناء التجارية.

### ❖ منهجية الدراسة:

تم الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي، باعتباره الأنسب لدراسة الظواهر الاجتماعية والاقتصادية، فكان وصفيا من خلال تطرقنا للمفاهيم الأساسية المتعلقة بالتجارة الخارجية، الخدمات اللوجستية والموانئ البحرية، كما تمت الاستعانة بالمنهج التحليلي من خلال تحليل الاحصائيات والأرقام المتعلقة بمؤسسة ميناء سكيكدة تحليلا موضعيا بالاعتماد على الاحصائيات المقدمة من طرف الميناء والوثائق المأخوذة من الموقع الرسمي للمؤسسة.

### ❖ الدراسات السابقة:

- وهيبة الوهاب، مولود قندوش (2024)، دراسة بعنوان "أثر تحديث وتطوير الموانئ على مردودية النقل التجاري البحري عبر الموانئ وتشجيع التجارة الخارجية حالة الجزائر للفترة 2000-2023، نشرت في مجلة اليزا للبحوث والدراسات، المجلد 09، العدد 01 اذ تهدف هذه الدراسة الى عرض إمكانيات النقل

## مقدمة عامة

البحري في الجزائر ودور تشجيع الصادرات والتجارة الخارجية عبر الموانئ خاصة مع اتجاه الجزائر الى تنويع الصادرات خارج قطاع المحروقات. حيث اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، حيث تم تحليل البيانات المتعلقة بالموانئ الجزائرية والاشارة الى مكونات الأسطول البحري الجزائري وتحديد اهم أماكن الخلل في التسيير.

• بورني حناشي، بالي حمزة، بالي مصعب،(2020) دراسة بعنوان أثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ البحرية الجزائرية على التجارة الخارجية (2010-2018)، نشرت الدراسة في مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية المجلد13، العدد03، اذ هدفت الدراسة الى المساهمة تحسين المعرفة بقطاع الموانئ التجارية الجزائرية بالإضافة الى بيان اثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية لهذه الموانئ على التجارة الخارجية، حيث تم استعمال المنهج الوصفي التحليلي في هذه الدراسة لتحليل وقياس اثر البنى التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ البحرية على التجارة الخارجية، توصلت الدراسة الى ان البنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ الحرة في مجملها كان لها علاقة طردية بالتجارة الخارجية في الجزائر أي كان لها تأثير إيجابي، عكس مكوث السفن على الرصيف والذي كان له تأثير سلبي.

❖ ما يميز هذه الدراسة عن الدراسات السابقة:

تتميز هذه الدراسة عن الدراسات السابقة بالنقاط التالية:

• شمولية الإطار النظري: حيث تطرقت هذه الدراسة الى الجانب النظري للتجارة الخارجية والخدمات اللوجستية.

• الجوانب التحليلية المتعددة: اذ شملت الدراسة كل من البنى التحتية، التجهيزات الرقمية، الخدمات المساندة بالإضافة الى التحليل الكمي لأداء الميناء في حين تركز الدراسات السابقة على جوانب معينة فقط

• البعد المستقبلي: خصصت الدراسة مطلب للتطرق للأفاق والتوجهات المستقبلية الاستراتيجية للميناء.

❖ أسباب اختيار الموضوع:

• نقص الدراسات الأكاديمية التي تخص ميناء سكيكدة مقارنة لموانئ أخرى، حيث لم يحظى الميناء بنفس القدر من الدراسة والتحليل بالرغم من أهميته الاقتصادية.

• جاء الموضوع من اهتمام شخصي واكاديمي بالاشكاليات المتعلقة بالتجارة الخارجية.

• التحولات الاقتصادية الراهنة ورغبة الجزائر في تنويع اقتصادها خارج نطاق المحروقات.

### ❖ هيكل الدراسة:

لتجسيد موضوع الدراسة قمنا بتقسيم الدراسة الى فصلين اساسين، فصل نظري وفصل تطبيقي تمثل في دراسة حالة ميناء سكيكة.

حيث تطرقنا في الأول والذي كان تحت عنوان "الإطار النظري للتجارة الخارجية والخدمات اللوجستية للموانئ الحرة" الى ماهية التجارة الخارجية في المبحث الأول، ثم الى الإطار المفاهيمي والوظيفي للموانئ في المبحث الثاني، اما في المبحث الثالث فقد تطرقنا الى الخدمات اللوجستية في الموانئ البحرية. اما الفصل التطبيقي والذي يندرج تحت عنوان "الإطار التطبيقي لدور الخدمات اللوجستية لميناء سكيكة في تحسين كفاءة التجارة الخارجية"، وبدوره يتفرع لثلاثة مباحث حيث يبرز المبحث الأول تحت عنوان تقديم مؤسسة ميناء سكيكة يليه مبحث ثاني بعنوان البنى التحتية والخدمات اللوجستية لميناء سكيكة، في حين جاء المبحث الثالث ليقوم بتحليل الأداء الحالي للميناء ويستشرف افاقه المستقبلية.

### ❖ صعوبات الدراسة:

- صعوبة الانتقال لإجراء زيارات مباشرة وجمع المعطيات من عين المكان حيث ان المسافة بين مقر إقامتي بمدينة قالمة وميناء سكيكة تتراوح بين 90 و100 كم، الامر الذي شكل تحديا ميدانيا، اذ صعب الانتقال بشكل متكرر.
- الإطار الزمني المحدود لإنجاز الدراسة، مما أدى الى اقتصار الدراسة على الجوانب الرئيسية دون التوسع في جميع الابعاد المرتبطة بالموانئ والتجارة الخارجية.

## الفصل الأول:

الاطار النظري للتجارة الخارجية

والخدمات اللوجستية

### تمهيد :

تمثل كل من قطاع التجارة الخارجية والخدمات اللوجستية ركيزتين أساسيتين دعم الاقتصاد الوطني وتعزيز تنافسيته على الصعيد الدولي. اذ تعد التجارة الخارجية وسيلة للتفاعل مع الأسواق العالمية، الامر الذي يساهم في تنوع مصادر الدخل ونقل التكنولوجيا، أما الموانئ البحرية فهي من أهم البنى التحتية الداعمة لنشاط التجارة الخارجية وتلعب الخدمات اللوجستية دورا مهما في تنظيم تدفق السلع وتقليل التكاليف والوقت بالموانئ.

وفي هذا الفصل سنتطرق الى ماهية التجارة من حيث كل من تعريفها، أهميتها، أشكالها والعوامل المؤثرة فيها. ثم نستعرض الاطار المفاهيمي للموانئ من حيث تعرفها، أنواعها وتطورها بالإضافة الى التحديات التي تواجهها. لنتناول بعدها مفهوم الخدمات اللوجستية، مكوناتها، وأهميتها في الموانئ البحرية، مع ذكر فرص تطويرها والاستراتيجيات المتبعة لذلك

## الفصل الأول: الاطار النظري للتجارة الخارجية والخدمات اللوجستية للموانئ البحرية

تعد التجارة الخارجية من العناصر الأساسية المساهمة في دعم الاقتصاد الوطني، حيث أصبحت الموانئ البحرية نقاط العبور للبضائع عبر مختلف القارات، وهنا تبرز الخدمات اللوجستية كعنصر لتحسين كفاءة تدفق السلع وتقليل التكاليف.

### المبحث الأول: ماهية التجارة الخارجية

لا تستطيع أي دولة أن تعيش منعزلة على العالم بدون التبادل التجاري الدولي، حيث تعد التجارة الخارجية محركاً أساسياً للنمو الاقتصادي إذ شغلت بال المفكرين والاقتصاديين وصناع القرار نظراً لدورها البارز في تحقيق النمو الاقتصادي وتنمية العلاقات الدولية.

### المطلب الأول: تعريف وأسباب قيام التجارة الخارجية

مع تقدم العولمة وتطور التكنولوجيا أصبح العالم أكثر ترابطاً وأصبحت التجارة الخارجية أكثر تعقيداً حيث تتعلق بانتقال السلع والخدمات ورؤوس الأموال عبر الحدود السياسية لبلد ما إلى بلد آخر وفق مبادئ وأصول اقتصادية محددة.

### أولاً: تعريف التجارة الخارجية

هي أحد فروع علم الاقتصاد التي تختص بدراسة المعاملات الاقتصادية الدولية، ممثلة في حركات السلع والخدمات ورؤوس الأموال بين الدول المختلفة فضلاً عن سياسات التجارة التي تطبقها دول العالم للتأثير في حركات السلع والخدمات ورؤوس الأموال بين الدول المختلفة.<sup>1</sup> ويتمثل مفهومها العام في: ان المعاملات التجارية الدولية في صورها الثلاثة المتمثلة في انتقال السلع، والافراد، ورؤوس الأموال، تنشأ بين أفراد يقيمون في وحدات سياسية مختلفة، أو بين حكومات أو منظمات اقتصادية تقطن وحدات سياسية مختلفة<sup>2</sup>

ويمكن تعريف التجارة الخارجية بأنها عملية انتقال السلع والخدمات بين الدول والتي تنظم من خلال مجموعة من السياسات والقوانين والأنظمة التي تعقد بين الدول<sup>3</sup>

كما تعرف أيضاً انها عملية التبادل في السلع والخدمات وغيرها من عناصر الإنتاج المختلفة بين عدة دول بهدف تحقيق منافع متبادلة لأطراف التبادل، فهي عبارة عن مجموعة من النشاطات التي تعتمد

<sup>1</sup> محمد احمد السرتي، التجارة الخارجية، الدار الجامعية للطباعة والنشر والتوزيع، مصر، 2009، ص8.

<sup>2</sup> جمال جويدان الجمل، التجارة الخارجية، مركز الكتاب الأكاديمي، الأردن، الطبعة الأولى، 2013، ص11.

<sup>3</sup> عطاء الله علي الزبون، التجارة الخارجية، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، الأردن، 2015، ص09.

على تداول المنتجات بين دولة معينة ودول أخرى وتعرف بأنها تبادل الخدمات ورؤوس الأموال والسلع عن طريق الحدود الدولية أو الإقليمية.<sup>1</sup>

وقد عرفها تقي الدين النبهاني بقوله: (هي عمليات البيع والشراء التي تتم بين الأمم والشعوب لا بين أفراد من دولة واحدة، سواء أكانت هذه التجارة بين دولتين أو كانت بين فردين كل منهما من دولة غير الأخرى).<sup>2</sup>

يغطي اصطلاح التجارة الخارجية بالمعنى الضيق كلا من الصادرات والواردات المنظورة وغير المنظورة، في حين يغطي اصطلاح التجارة الخارجية بالمعنى الواسع كلا من التجارة الخارجية بالمعنى الضيق والهجرة الدولية (أي تنقلات الأفراد بين دول العالم المختلفة)، الحركات الدولية لرؤوس الأموال (أي انتقالات الأموال بين دول العالم المختلفة). وأمام هذا الاختلاف اتجه بعض الكتاب إلى استخدام اصطلاح التجارة الخارجية للدلالة على النطاق الضيق لها، بينما أطلق مفهوم التجارة الدولية (International Trade) للدلالة على التجارة الخارجية بالمعنى الواسع<sup>3</sup>

هناك تعريف أشمل للتجارة الخارجية وهو أن "التجارة الخارجية تتمثل في المعاملات الاقتصادية الدولية التي تتمثل في السلع الاستهلاكية والرأسمالية، ورؤوس الأموال والأشخاص والخدمات، التي تنشأ بين أفراد يقيمون في دول مختلفة أو بين الحكومات والمؤسسات الاقتصادية التي تتواجد في مناطق سياسية مختلفة".<sup>4</sup>

من التعاريف السابقة نستنتج ان التجارة الخارجية عبارة عن مختلف عمليات التبادل التجاري سواء في صور سلع أو أفراد او رؤوس أموال بين أفراد يقطنون وحدات سياسية مختلفة، بهدف إشباع أكبر

<sup>1</sup> سليمان عثمان وعلي عيد، التجارة الخارجية ومفهومها القانوني، مجلة جامعة تشرين، جامعة تشرين سوريا، المجلد 43، العدد 05، (2021)، ص313.

<sup>2</sup> محمد نجيب حمادي الجوعاني، ظوابط التجارة في الاقتصاد الإسلامي، دار الكتب العلمية، لبنان، الطبعة الأولى، 2005، ص416.

<sup>3</sup> حراد مريم، دراسة تحليلية قياسية لأثر تغير سعر الصرف على التجارة الخارجية حالة الجزائر 1970-2007، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع اقتصاد كمي، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر 03، 2011/2012، ص3.

<sup>4</sup> عيساوي رياض وهاني محمد، التجارة الخارجية في الجزائر (الواقع والتحديات) دراسة تحليلية للفترة 2010-2022، مجلة إضافات اقتصادية، جامعة غرداية، المجلد 08، العدد 02، (2024)، ص227.

حاجات ممكنة. وتتكون التجارة الخارجية من عنصرين أساسيين هما: الصادرات والواردات بصورتيهما المنظورة وغير المنظورة<sup>1</sup>

ثانيا: أسباب قيام التجارة الخارجية:

تقوم التجارة بين الدول لنفس أسباب قيامها داخل الدولة الواحدة، وفي كلتا الحالتين تخصص الأقاليم بسبب وجود موارد معينة لدى بعضها غير موجودة لدى البعض الآخر، مما يجعل مثل هذا التخصص معقولا ومربحا، كأن تمتلك إحدى هذه الدول مساحة كبيرة من الأرض وعددا قليلا من السكان نسبيا، ويعتبر هذا افضل مزيج من الموارد الإنتاجية اللازمة للتربية المثلى للأبقار مثلا وتمتلك دولة أخرى أراضي قليلة وكثيرا من العمال الماهرين ورأس المال، ومثل هذا المزيج يحقق انتاجا صناعيا أفضل، فتتخصص الأولى في انتاج الأبقار وبيع اللحوم، وفي المقابل تخصص الثانية في المنتجات الصناعة وبيعها الى الدول الأخرى.<sup>2</sup> يمكن تلخيص اهم أسباب قيام التجارة الخارجية في النقاط التالية:<sup>3</sup>

- عدم التوزيع المتكافئ لعناصر الإنتاج بين دول العالم المختلفة مما ينتج عنه عدم قدرة الدولة على تحقيق الاكتفاء الذاتي من السلع المنتجة محليا.
- اختلاف الميول والأذواق لدى الشعوب من حيث رغبتهم بالحصول على السلع ال منتجة في الدول الأخرى.
- تخصص وتقسيم العمل الدولي حيث كل دولة تخصص في انتاج السلع التي تتمتع في انتاجها بميزة نسبية.
- تفاوت التكاليف، وأسعار عوامل الإنتاج والأسعار المحلية لكل دولة.

<sup>1</sup> عز الدين علي، أثر التجارة الخارجية على النمو الاقتصادي بالجزائر خلال 2000-2012، مذكرة لنيل شهادة الماجستير تخصص إدارة العمليات التجارية كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير جامعة الجزائر 03، 2013/2014، ص4.

<sup>2</sup> زيرمي نعيمة، التجارة الخارجية الجزائرية من الاقتصاد المخطط الى اقتصاد السوق، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في التسيير الدولي للمؤسسات، تخصص المالية الدولية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة ابي بكر بلقايد بتلمسان، 2010/2011، ص06.

<sup>3</sup> بشاري سلمى، الإصلاحات الجمركية الجزائرية ودورها في تفعيل التجارة الخارجية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم التجارية، تخصص إدارة العمليات التجارية، كلية العلوم الاقتصادية، العلوم التجارية و علوم التسيير، جامعة الجزائر 3، ص04.

بالإضافة إلى:<sup>1</sup>

- التباين في مدى التطور التقني والتكنولوجي بين الدول والذي يعتبر من الأسباب المهمة التي أدت إلى قيام التبادل التجاري الدولي.
- وجود فوائض في السلع والمنتجات في بعض الدول يقابلها عجز في تحقيق الاكتفاء الذاتي في دول أخرى
- الرغبة في تحقيق الإيرادات المالية لنمو الاقتصادي وتحسين المستوى المعيشي.

### المطلب الثاني: أهمية التجارة الخارجية

ليس من الصعب علينا أن نتصور ما للتجارة الدولية من أهمية في العصر الحديث فهي تمكننا من إشباع بعض الحاجات لنا ما كان من الممكن إشباعها لو لم يتم تبادل تجاري بين الدول مع بعضها البعض. ذلك أن دول العالم تختلف فيما بينها اختلافا كبيرا من حيث مزاياها الطبيعية والمكتسبة. فهذه الدولة تتمتع بجو حار يؤهلها لإنتاج نوع معين من المحاصيل كالموز أو البن أو التوابل، وتلك تتمتع بجو معتدل يؤهلها لإنتاج نوع آخر من المحاصيل الزراعية كالقمح أو الشعير أو الكتان.<sup>2</sup>

التجارة الخارجية تربط الدول والمجتمعات مع بعضها البعض، إضافة إلى أنها تساعد في توسيع القدرة التسويقية عن طريق فتح أسواق جديدة أمام منتجات الدولة. وتساعد كذلك في زيادة رفاهية البلاد عن طريق توسيع قاعدة الاختيارات فيما يخص مجالات الاستهلاك، والاستثمار، وتخصيص الموارد الإنتاجية بشكل عام. بالإضافة إلى أهمية التجارة الخارجية من خلال اعتبارها مؤشرا جوهريا على قدرة الدولة الإنتاجية والتنافسية في السوق الدولي، وذلك لارتباط هذا المؤشر بالإمكانيات الإنتاجية المتاحة، وقدرة الدولة على التصدير ومستويات الدخل فيها، وقدرتها كذلك على الاستيراد، وانعكاس ذلك على رصيد الدولة من العملات الأجنبية، وما لها من آثار على الميزان التجاري<sup>3</sup>

حسب مرجع آخر فإن الدول النامية عادة ما تلجأ إلى التجارة الخارجية كوسيلة أساسية من أجل زيادة احتياجاتها من العملة الصعبة، وذلك عن طريق الرفع من حجم الصادرات مقارنة بالواردات، مما ينتج عنه فوائض مالية يمكن استغلالها في مشاريع استثمارية جديدة، وتشغيل الطاقات المعطلة، زيادة الدخل

<sup>1</sup> عيساوي رياض و هاني محمد، مرجع سابق، ص 228.

<sup>2</sup> موسى مطر واخرون، التجارة الخارجية، دار الصفاء للنشر والتوزيع، الأردن، الطبعة الأولى، 2001، ص 14.

<sup>3</sup> جمال جويدان الجمل، مرجع سابق، ص 12.

الوطني وتحسين مستوى المعيشة. ويسمح التصدير للمؤسسات المحلية باقتحام الأسواق الدولية وما ينتج عنه من احتكاك ومنافسة وتحسين الأداء ونوعية الإنتاج.<sup>1</sup>

ويتضح مما سبق مدى أهمية التجارة الخارجية لدول العالم فهي التي توفر للمجتمعات المختلفة السلع والخدمات التي لا يمكن إنتاجها محليا، أو تلك التي تحصل عليها من الخارج بتكلفة اقل نسبيا من تكلفة إنتاجها محليا. ولذا فإن التجارة الخارجية تتيح لدول العالم إمكانية الحصول على المزيد من السلع والخدمات ، ومن ثم تسهم في زيادة مستوى رفاهية دول العالم.<sup>2</sup>

مما سبق يمكننا ان نستنتج ان أهمية التجارة الخارجية تتلخص في النقاط التالية:<sup>3</sup>

- تفتح التجارة الخارجية الأبواب أمام المنتجين لبيع منتجاتهم وخدماتهم في أسواق جديدة، مما يزيد من إمكانية تحقق الأرباح.
- تسهم في زيادة الإنتاج المحلي للدول وتعزز من نمو الاقتصاد الوطني.
- يشجع التبادل الدولي على التنافسية، ويحفز الشركات على الابتكار وتطوير منتجاتها لتلبية احتياجات العملاء العلمية.
- الشركات المشاركة في التجارة الخارجية تحتاج الى المزيد من العمالة، مما يؤدي الى خلق فرص عمل جديدة.
- يمكن للتجارة الخارجية ان تحسن من مستوى المعيشة للأفراد من خلال زيادة الدخل وتوسيع فرص العمل.
- تسمح التجارة الخارجية بتوفير مجموعة متنوعة من السلع والخدمات للمستهلكين في جميع أنحاء العالم، سواء كان ذلك عبر واردات مواد خام أو منتجات للاستهلاك
- تعمل التجارة الخارجية على تعزيز التكامل الاقتصادي بين الدول، مما يعزز التفاعلات الاقتصادية والسياسية بينها.

<sup>1</sup> مراد عبدات، التجارة الخارجية في ظل التحولات الاقتصادية وأمام تحديات التبادل الحر-دراسة حالة الجزائر-، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في علوم التسيير، تخصص نقود ومالية، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر 03، 2014/2013، ص5.

<sup>2</sup> محمد أحمد السريتي، مرجع سابق، ص9.

<sup>3</sup> شراك أسماء وفتان الطيب، المبادلات التجارية الخارجية وأثرها على النمو الاقتصادي في الجزائر دراسة قياسية خلال فترة (1987-2021)، مجلة البشائر الاقتصادية، جامعة طهاري محمد بشار، المجلد العاشر، العدد01، جانفي 2024، ص64 ص65.

المطلب الثالث: أشكال التجارة الخارجية

يمكننا تقسيم التجارة الخارجية الى شكلين رئيسيين: تصدير، استيراد.

1-التصدير:

تعتبر عمليات التصدير واحدة من أقدم اشكال النقل الاقتصادي التي حدثت على نطاق واسع بين الدول

1-1 تعريف التصدير:

التصدير هو انتقال المنتجات والخدمات، وغيرها من الخبرات والممتلكات المادية، من بلد المنشأ الأصلي الى بلدان أخرى، بهدف تسويقها في أسواق خارجية عالمية. بصفة أخرى هو التوجه والانتقال نحو أسواق أجنبية خارجية من خلال ارسال وبيع الإنتاج، وذلك عن طريق قسم أو فرع مختص في ذلك تابع للمؤسسة، أو بالاستعانة بوسطاء في السوق العالمية او ممثلين ووكلاء تجاريين مستقلين أو مرتبطين بالمؤسسة.<sup>1</sup>

تمثل الصادرات شكلا من أشكال التجارة الخارجية فهي جزء من الإنتاج القومي لبلد معين يوضع لإشباع حاجات البلاد الأخرى، وتتمثل بالمنتجات التي تم انتاجها خلال فترة زمنية معينة ولم تستهلك<sup>2</sup> ببساطة التصدير هو تلك العمليات التي تتعلق بالسلع والخدمات التي يؤديها بصفة نهائية المقيمون والغير مقيمين في البلد. وبصيغة أخرى تمثل الصادرات انفتاحا أجنبيا على السلع والخدمات المنتجة داخل البلد<sup>3</sup>

يمكن تعريفه على انه " تلك العمليات إلى تتعلق بالسلع والخدمات التي تؤديها بصفة نهائية المقيمين وغير المقيمين فيه. كما تعرف أيضا " انتقال السلع والممتلكات المادية من بلد المنشأ الى بلدان أخرى لتسويقها في أسواق عالمية. ومن خلال التعاريف السابقة يمكننا ان نستنتج ان التصدير يعبر عن عملية بيع السلع والخدمات من قبل المقيمين الى غير المقيمين فيه.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> وسيلة سعود، قراءة تحليلية في واقع التصدير في الجزائر لفترة 1963-2020، مجلة الباحث، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، المجلد 24، العدد 01، (2024)، ص209

<sup>2</sup> علي محمد، التجارة الخارجية، من الموقع <https://b2b-sy.com/news/22230/>، تاريخ الزيارة 2025/03/07.

<sup>3</sup> حشمة عبد الحميد، دور تحرير التجارة الخارجية في ترقية الصادرات خارج المحروقات في ظل التطورات الدولية الراهنة دراسة حالة الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص اقتصاد دولي، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2012/2013، ص50.

<sup>4</sup> لطيفة رجب ورمضان بطوري، التغطية المؤسسية لأخطار التصدير في الجزائر-دراسة حالة-، الأفاق للدراسات الاقتصادية، جامعة محمد الشريف مساعدي سوق اهراس، المجلد05، العدد02، 2020، ص177.

2-1 أهمية التصدير:

يعتبر التصدير من أهم الموارد لتوسيع السوق، حيث تستعمله الدولة كأسلوب للتعامل مع الأسواق الخارجية من أجل تطوير اقتصادها ولتسديد ديونها التي تعرقل حركة التنمية، لذلك فعلى المؤسسات الاقتصادية أن تتعدى الإطار الوطني باعتبار أنها هي التي ستواجه فيما بينها في الأسواق الدولية عن طريق عملية التصدير، التي لا تهدف فقط لتوفير موارد الاستثمارات الرأسمالية، بل تهدف أيضا إلى تحقيق تنمية الصناعات المحلية وتخفيض تكاليف كما أنه يحقق الرفاهية للدول المصدرة وذلك من خلال ما يلي:<sup>1</sup>

- رفع الاحتياطات من العملة الصعبة.
- زيادة مناصب العمل وتحقيق النمو الاقتصادي.
- توسيع السوق المحلي
- إعادة التوازن لميزان المدفوعات بالنسبة للدول النامية.

2-2 الاستيراد:

تتم عمليات الاستيراد بشكل يومي على نطاق واسع جدا في مختلف انحاء العالم بسبب الطلب المرتفع على المنتجات المختلفة

2-1 تعريف الاستيراد:

الاستيراد هو عملية دخول البضائع إلى المناطق الجمركية من مناطق أخرى في العالم أو من مناطق جمركية حرة، والغرض من الاستيراد هو الحصول على المنتجات المصنعة أو المزروعة في بلد آخر وجلبها لبلدك دون السفر<sup>2</sup> كما يمكننا القول ان الاستيراد هو سلعة أو خدمة يتم شراؤها في دولة ما تم انتاجها في دولة أخرى ومن المرجح أن تستورد الدول السلع أو الخدمات التي لا تستطيع صناعتها بنفس الكفاءة أو التكاليف المنخفضة مقارنة بالدول المصدرة. قد تستورد أيضا المواد الخام أو السلع الأساسية التي لا تتوفر داخل حدودها.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> مولاي عبد القادر، التصدير كإستراتيجية لتحقيق التنمية الاقتصادية دراسة حالة الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، تخصص التحليل الاقتصادي، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة بن يوسف بن خدة، 2006-2007، ص5.

<sup>2</sup> محمد منتصر، كل ما تحتاج معرفته عن الاستيراد والتصدير، من الموقع <https://wuilt.com/blog/ar/> ، le

09/03/2025

<sup>3</sup> Troy Segal, Import: definition examples and pros and cons,

., on 11/03/2025 , <https://www.investopedia.com/terms/i/import.asp>

الدولة التي تصدر أكثر وتستورد أقل لديها اقتصاد جيد، تحتاج البلدان الى تقاسم مواردها لتتمكن من الحصول على الأشياء التي لا يمكن إنتاجها في تلك البلدان، على سبيل المثال تشتهر الهند بتصدير القوى العاملة لتكنولوجيا المعلومات في جميع انحاء العالم. اذ تحاول الدول تصدير أكثر من الأشياء التي تستوردها بحيث يتدفق المزيد من الأموال في البلاد بدلا من التدفق خارج البلاد، البلد الذي يصدر أكثر من الاستيراد يتمتع باقتصاد سليم.<sup>1</sup>

## 2-2 أهمية الاستيراد:

تستورد البلدان غالبا البضائع التي لا تستطيع صناعتها المحلية إنتاجها بنفس الكفاءة، أو تكلفة الإنتاج مثل الدول الأخرى المصدرة، حيث يتم استيراد المواد الخام، أو البضائع غير المتوفرة داخل حدودها، فعلى سبيل المثال يتم استيراد النفط من قبل العديد من البلدان لأنه لا يمكن انتاجه محليا، أو لا يمكن إنتاج كميات كافية منه، وغالبا تفرض العديد من اتفاقيات التجارة الحرة والجدول التعريفية مجموعة من البضائع والمواد الأقل تكلفة عند الاستيراد.<sup>2</sup>

ويمكن تلخيص هذه الأهمية في النقاط التالية:<sup>3</sup>

- توفير السلع الناقصة في السوق المحلي.
- الانفراد بتوفير منتجات ذات جودة عالية وغير موجودة في السوق المحلي وهو ما يحقق الريادة في منتج معين أو أكثر.
- توسيع مساحة الخيارات امام المستهلكين.
- تجنب تكاليف الإنتاج الباهظة والبعد من مستهلكات الماكينات والألات وأخطاء العمال.

## المطلب الرابع: العوامل المؤثرة في التجارة الخارجية

تؤثر العديد من العوامل المختلفة على نمو التجارة الدولية من أسعار الصرف، القدرة التنافسية، الرسوم الجمركية والحواجز التجارية وغيرها حيث تؤثر جميعها على قرارات الشركات بشأن الانخراط في

<sup>1</sup> دينا محمود ، تعريف التصدير والاستيراد والفرق بينها، من الموقع

<https://www.almrsal.com/post/1075438>، تاريخ الاطلاع 2025/04/07.

<sup>2</sup> إيمان الحياوي، مفهوم الصادرات والواردات، من الموقع <https://mawdoo3.com/>، تاريخ الاطلاع 2025/04/11.

<sup>3</sup> أماني زيهري، ماهي شركات الاستيراد والتصدير ومشاكلها، من الموقع، <https://invest.albanknote.com/import-export-companies>، تاريخ الاطلاع 2025/04/11.

التجارة الدولية<sup>1</sup>، وهي التفوق النسبي في بعض فروع الإنتاج، وارتفاع الكفاءة الإنتاجية لها فكلما كانت الدولة تتمتع بتفوق نسبي وكفاءة عالية لبعض الصناعات فإن هذا من شأنه ان يدعم اتجاهها الى التخصص وتوسعها في هذه الصناعة وزيادة الصادرات منها. فضلا عن تكاليف النقل وسهولة المواصلات فالدولة التي تحظى بمواصلات جيدة ورخيصة التكاليف بينها وبين الدول الأخرى يزداد حجم تجارتها مقارنة بالدول الأخرى التي تقل عنها من هذه الناحية، إضافة الى عدم وجود العوائق الاصطناعية بين الدول، فالرسوم الجمركية ونظام الحصص وما الى ذلك من الأنظمة التي تتبعها الدول المختلفة للحد من الاستيرادات التي تعرقل التجارة الخارجية وتقلل من كميتها. فضلا عن الدور الفعال الذي يلعبه الطلب حيث ان احتمال تصدير الدولة لسلعة ما يزداد مع توافر الأسواق المحلية للسلعة وان مجموعة السلع الموجودة في تلك الأسواق تعتمد على معدل دخل الفرد. ويمثل اختلاف الانواق والأراء حول السلع أحد العوامل المؤثرة في التجارة الخارجية، حيث توجد في بعض الأحيان نوعيات كثيرة من السلعة نفسها مثلا نوعيات متعددة من حجم السيارات نفسها، أحيانا الموديل نفسه، او نوعيات مختلفة من المشروبات الغازية وأحيانا نوعيات من المشروب نفسه، وفي كثير م الأحيان تصدر الدول بعض النوعيات وتستورد في الوقت ذاته نوعيات أخرى مما يولد ما يسمى بظاهرة التجارة البينية للسلعة نفسها.<sup>2</sup>

وبالرغم من تفاوت مدى أهمية وتأثير هذه العوامل يمكننا تقسيمها كالتالي<sup>3</sup>:

### 1- حجم الدولة أو المساحة الجغرافية التي تغطيها: والذي يؤثر في التجارة الخارجية لها عن طريق

تأثيرها على درجة تكامل الموارد الطبيعية والبشرية بالنسبة للدولة بالإضافة الى ما يوفره ذلك الحجم من مزايا الإنتاج الكبير.

### 2- المناخ: له أثر في تكاليف الإنتاج بصفة عامة ونفقات الإنتاج الزراعي بصفة خاصة، من حيث

التباين في درجات الحرارة ومتوسط كمية الأمطار والرطوبة من دولة الى أخرى.

<sup>1</sup> Mariana Dubravska and Elena sira, **The Analysis of The Factors Influencing The International Trade of The Slovak Republic**, Procedia Economics and finance(23), (2015) p1211.

<sup>2</sup> بارزان زياد عزيز مامندبرني، أثر التجارة الخارجية على النمو الاقتصادي في عدد من الدول النفطية مع إشارة خاصة الى العراق للمدة 2003-2019، رسالة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية والإدارية/قسم الاقتصاد، جامعة الشرق الأدنى، 2021، ص7.

<sup>3</sup> خالد أحمد علي محمود، التجارة الدولية بين الحماية والتحرر والنظرية الحديثة وأثارها في الفكر الاقتصادي العالمي، دار الفكر الجامعي، 2019، ص29

بالإضافة الى:<sup>1</sup>

### 3- انتقال الأيدي العاملة:

- تفاوت الأجور من دولة الى أخرى
- اختلاف درجة المهارة على المستوى العالمي بالنسبة للأيدي العاملة.
- تفاوت مستوى المعيشة والحضارة، مثلا هجرة الفلاحين من أجل تحقيق أموال.
- العوامل السياسية: الحروب لها تأثير على العمالة

4- رأس المال: رأس المال الذي ترتفع قيمة عملته عالميا يكثر عليه الطلب من الدول الأخرى.

5- مستوى التنمية الاقتصادية: يلعب عامل التنمية الاقتصادية دورا مهما في مجال التجارة الخارجية، حيث يرجع تحقيق مستويات عالية من التنمية الى ازدهار وتطور الدولة، وهذا ما يمكنها في المقابل من تطبيق سياسات جارية مرنة.<sup>2</sup>

### المبحث الثاني: الإطار المفاهيمي والوظيفي للموانئ

تعد الموانئ البحرية من أهم المنشآت في منظومة النقل والتجارة الدولية، اذ تشكل بوابات عبور للسلع والخدمات بين الدول. ومع تزايد حجم التبادل الدولي، تطورت الموانئ من دورها التقليدي كمراكز شحن وتفريغ الى ان تشمل وظائف أخرى متعددة.

### المطلب الأول: تعريف الموانئ وأهميتها

تمثل الموانئ نقاط ربط بين الإنتاج والاستهلاك على المستوى العالمي، حيث تلعب دورا أساسيا في دعم النشاط التجاري والاقتصادي بين الدول.

### أولا: تعريف الموانئ

يمكن تعريف الميناء البحري على انه تلك الوحدة الجغرافية المتكاملة بين اليابس والماء، يتم تعيين حدودها عبر مرسوم إداري، حيث تقوم هيئات خاصة بإدارة نشاطاته المختلفة خدمة للملاحة البحرية.<sup>3</sup> كما يعرف الميناء على انه المكان الذي تفرغ وتحمل فيه البواخر بالبضائع والشحن. وهو مجهز بمعدات وآليات

<sup>1</sup> زيرمي نعيمة، مرجع سابق، ص 08

<sup>2</sup> حسان ليندة، انعكاسات تطبيق الاعتماد المستندي على التجارة الخارجية الجزائرية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم التجارية، تخصص إدارة العمليات التجارية، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر 3، 2012/2013، ص 10.

<sup>3</sup> هشام بوريش، إدارة الموانئ البحرية في ظل العولمة الاقتصادية، دار الاقصاد العلمي للنشر، الأردن، الطبعة الأولى، 2018، ص 75.

تستخدم في عمليات تفريغ وتحميل البضائع وهو كذلك المكان الذي يقع على حافة المحيطات أو الأنهار أو البحيرات، تذهب اليه السفن للشحن أو لتفريغ حمولتها وهو المكان الذي ينتقل منه واليه المسافرون.<sup>1</sup> كما عرف الميناء على انه مكان مجهز بمعدات وتجهيزات ترسو به السفن للحماية، الشحن، التفريغ والتخزين مربوط بوسائط النقل الأخرى ومدعم بكل المتطلبات الخاصة لبناء السفن وصيانتها وأنظمة المعلومات والاتصال إضافة الى توفير خدمات التموين التي تحتاجها السفن كالأغذية، الوقود وغيرها.<sup>2</sup>

كذلك هو عبارة عن مكان ساحلي مخصص من طرف السلطات الإدارية المسؤولة لخدمة العمليات التجارية البحرية. ومن خلال التعاريف السابقة يمكن تحديد تعريف شامل للميناء: وهو عبارة على منشأة ساحلية تتكون من مرفأ أو أكثر، تقام على سواحل أو شواطئ البحار، المحيطات الأنهار أو البحيرات، يتم فيها عمليات تفريغ وتحميل السفن بالبضائع والركاب وتحتوي الموانئ على الرافعات والأرصفة والمخازن والسفن.<sup>3</sup> وتجدر الإشارة هنا الى أهمية التمييز بين مصطلح الميناء Port، ومصطلح مرفأ Harbor بالإنجليزية و Harve بالفرنسية، حيث يعتبر المصطلح الأخير عن المسطحات المائية التي يسمح عمقها باستقبال السفن البحرية على اختلاف أنواعها، وفي مياه تتسم بالهدوء طوال العام، وذلك بفضل المحميات الطبيعية أو الاصطناعية، أما مفهوم الميناء فهو أشمل، حيث يضم إلى جانب مكونات المرفأ كل أرصفة شحن وتفريغ البضاعة ومستودعات التخزين، مبانيها الإدارة وشبكة المواصلات الداخلية بالميناء، ومختلف المرافق الأخرى للمساعدة على السير الحسن لمختلف نشاطات الميناء.<sup>4</sup>

### ثانيا: أهمية الموانئ البحرية

تكمن أهمية الموانئ في عملية التبادل التجاري الدولي ويرتبط النقل البحري بحركة التجارة الخارجية بعلاقة تبادلية وثيقة لأنه الركيزة الأساسية والقاعدة التحتية لتنمية حركة الصادرات والواردات وإعادة التصدير بين مختلف دول العالم. فكلما تطورت وتحسنت موانئ الشحن والتفريغ ازدادت إمكانية نقل البضائع بين مختلف دول العالم. يعد النقل البحري احد ركائز التنمية الاقتصادية لمختلف دول العالم حيث يسهم في تحسين ميزان المدفوعات لتلك الدول وإتاحة فرص التوظيف للأيدي العاملة وبناء وازدهار المدن التي تقع

<sup>1</sup> بورني حناشي وآخرون، أثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ البحرية الجزائرية على التجارة الخارجية (2010-2018)، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، المجلد 13، العدد 03، (2020)، ص 807.

<sup>2</sup> هشام مطهري و حياة بن عيسى، دور الموانئ البحرية في تنمية التجارة الخارجية، مجلة الحقوق والحريات، تصدر عن مخبر الحقوق والحريات في الأنظمة المقارنة جامعة بسكرة، المجلد 12، العدد 02، 2024، ص 264.

<sup>3</sup> بورني حناشي وآخرون، مرجع سابق، ص 808.

<sup>4</sup> هشام بوريش، مرجع سابق، ص 75 ص 76.

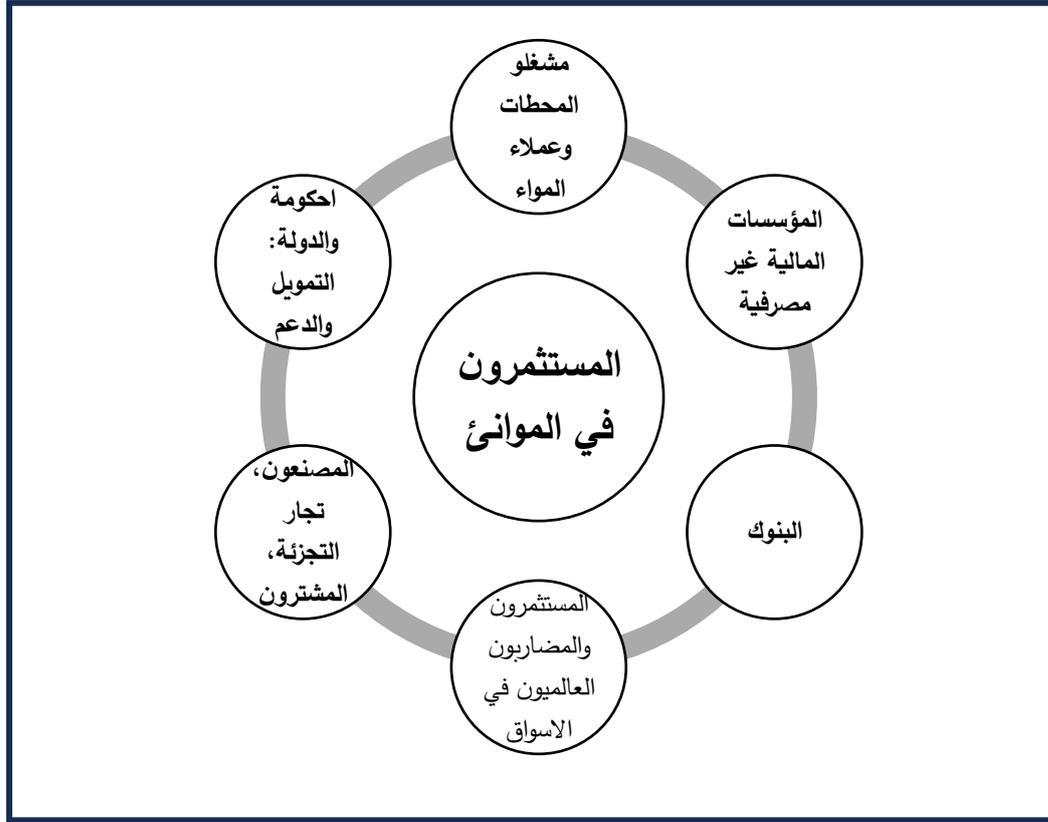
على البحار من خلال بناء المشاريع البحرية.<sup>1</sup> وبالتالي يمكننا تلخيص أهمية الموانئ في كفاءة التجارة الخارجية فيما يلي:<sup>2</sup>

- جلب العملة الصعبة التي تساعد في بناء ودعم الاقتصاد الوطني.
  - الرفع من القدرة التنافسية في السوق العالمية من خلال تسهيل عملية نقل المنتج المحلي وتصديره نحو الخارج بحيث يلعب الميناء في هذا الصدد نقطة محورية وإستراتيجية.
  - يعتبر الميناء نقطة التقاء المستثمرين وكل الفاعلين الاقتصاديين بل ويعد مركز تبادل المعلومات بين الأطراف المعنيين بالنقل البحري من شاحنين، ناقلين ووكلاء.
- من خلال ما تقدم ذكره يلفت انتباهنا الى ان هذا القطاع جدير بالاهتمام والطوير من قبل السلطات المعنية، كما يبرز لنا الدور الفعال الذي يلعبه الميناء في النهوض باقتصاد الدول وتنشيط حركة التجارة الخارجية بل ويساعدها في فرض وبسط نفوذها الاقتصادي والارتقاء بين الأمم.
- ويوضح الشكل التالي المستثمرون في الموانئ:

<sup>1</sup> بورني حناشي وآخرون، مرجع سابق، ص808.

<sup>2</sup> هشام مطهري وحياة بن عيسي، مرجع سابق، ص273ص274

الشكل (1-1) المستثمرون في الموانئ



المصدر : Adepoju Olusegun onifade, New Seaport Development–Prospects and Challenges: Perspectives from Apapa and Calabar Seaports, Nigeria ,  
<https://www.mdpi.com/2305-6290/4/2/8> .on 21/05/2025.

### المطلب الثاني: التطور الوظيفي للموانئ

وتنقسم الموانئ الى:

1. موانئ الجيل الأول: وتشمل الموانئ التقليدية والتي تعمل كمراكز للنقل فقط، وتمثل أغلب الموانئ على المستوى العامي وتتحصر نشاطاتها في بعض الخدمات الملاحية كالإرشاد والعلامات الملاحية، دون مراعات لمتطلبات السفن وحركة البضائع بعد الانتهاء من عملية تداولها واحتياجات

- المستخدمين.<sup>1</sup> وقد ظهرت هذه الموانئ قبل ظهور الحاوية قبل الستينات ولا تزال موجودة حتى الان وتمثل أغلبية موانئ دول العالم الثالث وتميزت هذه الموانئ ب:<sup>2</sup>
- أنها مكان لالتقاء وسائل النقل البحرية (السفينة) بوسائل النقل البرية (الشاحنات، سكك حديد) لنقل البضائع فقط أي مجرد نقطة بداية او نهاية للبضائع.
  - إدارة مستقلة ليس لها أي ارتباط بإدارات تجارية أخرى مهما كان نوعها فكل إدارة تعمل بشكل يكاد يكون مستقلا.
  - تتميز بالتكدسات والاختناقات بالأرصفة ومساحات التخزين.
  - معظم الاستثمارات موجهة لبناء الأرصفة وهيكلها الأساسية دون مراعاة متطلبات السفن أو حركة البضائع.
  - سيطرة الدولة على مصادر التمويل وتعيين الإطار وفق أنظمة ومرتببات الدولة، فدور الميناء كان ثابت ومحدود وتقليدي.

بالإضافة الى:<sup>3</sup>

- بطء العمليات وقلة الإنتاجية.
  - التعامل أساسا مع البضاعة العامة والمجزأة.
  - استخدام تكنولوجيا بسيطة ومعدات بدائية.
  - عدم وجود نشاطات ذات قيمة مضافة، حيث أثارها محدود على الاقتصاد.
  - هياكل تنظيمية بسيطة.
  - محدودية تدفق المعلومات.
2. موانئ الجيل الثاني: ظهرت في الستينات متزامنة مع زيادة الطلب على استيراد الدول الصناعية للمواد الأولية والمصنعة، وتمتاز هذه الموانئ بسياسة وإستراتيجية توسعية مبنية على تطور عريض لدور الميناء وقدرته الإدارية، باعتبار هذه الموانئ مراكز صناعية وتجارية، واتسع نطاق نشاطها

<sup>1</sup> بن عيسى حياة، تطور الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، تصدرها كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة عمار ثلجي الأغواط، العدد01، 2015، ص118.

<sup>2</sup> رصاع حياة، دور اللوجيستيات في تطوير الموانئ البحرية، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراة، تخصص علوم اقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة وهران2 محمد بن احمد، 2018-2019، ص85.

<sup>3</sup> حملاوي ربيعة، الأنشطة اللوجستية والموانئ الوطنية، مجلة علوم الاقتصاد والتسيير والتجارة، جامعة دالي إبراهيم، العدد20، 2009، ص182.

ليشمل الخدمات التجارية والخدمات التكميلية مثل التعبئة والتصنيع بإقامة المصانع داخل حيز الميناء مما يؤدي الى نموها وتطورها كما تعمل هذه الموانئ على خلاف الموانئ التقليدية على توثيق علاقتها الخدماتية مع المستفيدين وشركات النقل وأصحاب المصانع والإدارة المحلية التابعة لها ورسم خطوط التكامل مع الأنشطة والخدمات داخل الميناء للعمل على مزيد من الترابط في عمليات صنع واتخاذ القرار الذي من شأنه زيادة الفاعلية للوصول الى إرضاء جميع الأطراف المتعاملة داخل الميناء وزيادة الإنتاجية.<sup>1</sup> وتمتاز هذه الموانئ ب:<sup>2</sup>

- بالإضافة الى الأنشطة التقليدية بموانئ الجيل الأول أصبحت مركز نقل وتجارة وصناعة كالتعبئة والتغليف، الصناعات التحويلية والتجميعية.
- زيادة السرعة في تداول البضائع.
- زيادة في مساحة الميناء لإقامة خدمات صناعية وتجارية مثل الأنشطة الغذائية والبتروكيمياويات.
- وفيما يخص الخصائص التنظيمية لموانئ هذا الجيل نجد علاقة أوثق بين الميناء والمستخدمين له، ووجود علاقة غير مباشرة بين الميناء لاعتماد الميناء على المرافق والأرض، وشبكات الطرق الرية واليد العاملة الخاصة بالمنطقة المجاورة بالميناء.

بالإضافة الى:<sup>3</sup>

- التعامل مع بضائع عامة وبضائع الصب.
  - مرونة في العمليات والتعامل مع الحجم الكبير وارتفاع في الإنتاجية، وانخفاض في التكلفة.
  - تطور في البنية التحتية واستخدام تكنولوجيات الأحجام الكبيرة.
  - القيام بنشاطات القيمة المضافة.
  - تواجد نظم نقل متعدد الوسائط.
  - التنظيم الإداري المركزي.
  - توليد المعلومات على نطاق واسع.
3. موانئ الجيل الثالث: وتدعى بالموانئ اللوجستية، وظهرت في الثمانينات بانتشار التوجيه وظهور النقل متعدد الوسائط بكيفية عالمية إزاء احتياجات التجارة العالمية، وتتجه جودتها على ترويج أنشطة التجارة والنقل بحثا عن قيمة مضافة مدرة للإيرادات، فتحوّلت الموانئ الى مراكز نقل متكاملة،

<sup>1</sup> بن عيسى حياة، مرجع سابق، ص 118.

<sup>2</sup> رصاع حياة، مرجع سابق، ص 86.

<sup>3</sup> حملاوي ربيعة، مرجع سابق، ص 182 ص 183.

وقواعد لوجستية يمكن القول بأن موانئ الجيل الثالث تتسم بالتخصص والتنوع والتكامل.<sup>1</sup> وتتسم هذه الموانئ بالسمات التالية:<sup>2</sup>

- القيام بالأنشطة التقليدية ولكن بمعدات ووسائل حديثة ونتاجية عالية .
  - تكوين فيما يسمى بمجتمع الميناء الذي يضم هيئة الميناء والشركات العاملة بجميع أنشطة وخدمات الميناء نتيجة لقوة العلاقة بينهم.
  - أصبحت الموانئ مراكز لتوزيع البضائع والخدمات المتكاملة والمتعددة.
- بالإضافة إلى:<sup>3</sup>

- التعامل في بضائع الصب والبضائع النمطية.
- التكامل بين وسائل النقل ومراكز اللوجستيك ومختلف الوسائط.
- المرونة الكبيرة وانخفاض في التكلفة.
- ميكنة الإجراءات الجمركية، والجهات الرقابية باستخدام الأجهزة الآلية بدرجة كبيرة.
- تتوفر فيها مواصفات المحور المغذي (التعامل بين الميناء الرئيسي والميناء الثانوي)
- التخصص في المعلومات.
- تعاضم نشاطات القيمة المضافة.

### المطلب الثالث: أنواع الموانئ البحرية

ان تسمية ميناء بوظيفة واحدة لا يعني أنه لا يقوم بالوظائف الأخرى، وإنما يعني أن أهم وظيفة يقوم بها هي التي يقوم على أساسها تصنيف الميناء في نوع محدد. وعلى هذا الأساس يمكننا التمييز بين:<sup>4</sup>

1- **الموانئ حسب الموقع الجغرافي:** يعد الموقع الجغرافي عاملا حاسما في تحديد وظائف الميناء،

حيث يؤثر الموقع الجغرافي على نوعية الحركة التجارية التي تستقبلها الموانئ وتقسم إلى:

1-1 **الموانئ الطبيعية:** وهي الموانئ التي تتوفر فيها الحماية الطبيعية، ولا تحتاج إلا لبعض

الإصلاحات والتحسينات المحدودة لتعتبر صالحة<sup>5</sup> أي أنها موانئ لم يتدخل الإنسان في

<sup>1</sup> بن عيسى حياة، مرجع سابق، ص 118.

<sup>2</sup> رصاع حياة، مرجع سابق، ص 87.

<sup>3</sup> حملاوي ربيعة، مرجع سابق، ص 183.

<sup>4</sup> رصاع حياة، مرجع سابق، ص 80.

<sup>5</sup> بن عيسى حياة، مرجع سابق، ص 114.

بنائها بل انشأتها الطبيعة كالخلجان، مصب، خلف الجزر ولا تحتاج هذه الموانئ الا لبعض الرتوشات التحسينية وإصلاحات طفيفة حتى تعد جاهزة للاستعمال كونها تتزفر على الحماية.<sup>1</sup>

2-1 **الموانئ الجافة:** الموانئ الجافة عبارة عن منشآت مجهزة، مكاملة للموانئ البحرية، متصلة بها عبر مختلف وسائل النقل، تستخدم كمراكز لتجميع البضائع والمواد الأولية استعدادا لتوزيعها الى الجهات الموردة كوظيفة أساسية لها، مع إمكانية توسيع نشاطها وخدماتها من اجل تقديم قيمة مضافة.<sup>2</sup>

2- **الموانئ حسب النشاط:** تتنوع الموانئ البحرية من حيث وظائفها تبعا لطبيعة النشاط الذي تخدمه حيث يمكننا تقسيمها الى:

1-2 **الموانئ التجارية:** وهي الموانئ المخصصة بعمليات شحن وتفريغ البضاعة والسلع والقيام بعمليات إركاب وإنزال المسافرين والحيوانات الحية وغيرها من أعمال الملاحة البحرية.<sup>3</sup> حيث يقوم النشاط الأساسي لهذه الموانئ على النقل البحري التجاري لمختلف السلع سواء كان ذلك بين موانئ نفس الدولة، أو خارج الحدود الإقليمية لها، وتعرف الوظيفة المحلية للموانئ التجارية بالمساحة الوطنية Cabotage national. بينما تتمثل الوظيفة الدولية في استقبال مختلف أنواع السلع المنقولة عبر السفن التجارية، حيث يعتبر الميناء نقطة البداية في عملية توزيع السلع الواردة على مختلف المناطق المكونة لظهير الميناء، كما تنطلق من هذا الأخير المنتجات المحلية الموجهة للتصدير.<sup>4</sup>

2-2 **الموانئ الحربية (العسكرية):** أهم ما يميز الميناء الحربية هو موقعه الجغرافي بالنسبة للمياه التي يتحرك فيها الأسطول الحربي في هذا الميناء، ولذلك تتعدد الموانئ الحربية إذا كان الساحل طويلا أو اذا كان للدولة أكثر من واجهة بحرية ذات أهمية عسكرية بالنسبة لأمن الدولة أو بالنسبة لأطماع الدولة التوسعية، ولهذا فإن تغير استراتيجية الدولة العسكرية من هجوم الى دفاع، او من انتقال مركز النقل العسكري من بحر الى آخر يؤدي بدوره الى تغيرات في أهمية الميناء الحربي.<sup>5</sup> باختصار هي موانئ تكون معدة فقط لخدمة البوارج والأساطيل الحربية ولهذا يشترط أن تقع في منطقة هامة تكون صالحة ومجهزة

<sup>1</sup> هشام مطهري وحياء بن عيسى، مرجع سابق، ص 266

<sup>2</sup> سليمان صبرينة، دور الموانئ الجافة في تنشيط الموانئ البحرية وواقعها في المنظومة الجزائرية، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، جامعة حسيبة بن بوعلي بالشلف، المجلد 07، العدد 02، 2021، ص 460.

<sup>3</sup> هشام مطهري وحياء بن عيسى، مرجع سابق، ص 265.

<sup>4</sup> هشام بوريش، مرجع سابق، ص 81

<sup>5</sup> محمد رياض، جغرافية النقل، مؤسسة هنداي للنشر، المملكة المتحدة، 2018، ص 137.

بالكيفية التكنولوجية لمراقبة تحركات العدو لإمكان الدفاع عن المنطقة الاستراتيجية المحيطة، ويجب أن تتوفر به ورش للإصلاح ومؤن كافية لوحدات الأسطول.<sup>1</sup>

**2-3 موانئ المحروقات:** نجد هذه الموانئ في البلدان المصدرة للبتروول والغاز الطبيعي، حيث تقام بالقرب من مناطق الاستخراج، وفي حالة ابتعاد المناطق الساحلية في البلاد عن حقول البتروول والغاز يتم اللجوء الى انابيب توصيل تمتد على آلاف الكيلومترات باتجاه موانئ المحروقات المختارة على أساس ارتفاع ارضيتها وتمتعها بعمق كاف لرسو ناقلات البتروول العملاقة، أما إذا لم يتوفر العمق الكاف فيتم بناء ارسفة اصطناعية، او محطات ضخ بجزر اصطناعية مزودة بأنابيب يتم توصيلها تحت الأرض. وتتسم ارسفة هذه الموانئ يتواجد العديد من الصهاريج العملاقة لتخزين المحروقات، كما نجد مصانع للتكرير مقامة في الجوار، ولا ننسى أن مثل هذه الموانئ لا بد أن تزود بأحدث التقنيات الخاصة بالسلامة والأمن في المحيط المينائي.<sup>2</sup>

**2-4 موانئ الصيد:** تختلف هذه الموانئ من دولة الى أخرى، فالدولة التي يمثل قطاع الصيد فيها نسبة كبيرة من النشاط الاقتصادي تقوم بإنشاء موانئ خاصة بالصيد فقط اما الدولة التي لا يمثل قطاع الصيد فيها نسبة كبيرة من النشاط الاقتصادي أو لا تمتلك موانئ كثيرة فتخصص جزء من الميناء لخدمة الصيد.<sup>3</sup> ويشترط في هذه الموانئ ان تكون قريبة من المناطق التي يكثر فيها الصيد، ومحترفي الصيد، وتنشأ بيها ارسفة صالحة لتفريغ وفرز الأسماك وصيانة المراكب وإمكانية التزود بالوقود والتلج والملح ومعدات الصيد، إضافة الى وجود مساحات واسعة كافية لنشر الشباك وتجفيفها وصيانتها.<sup>4</sup>

**3- الموانئ حسب طبيعة الاستخدام:** الى جانب الموقع الجغرافي والنشاط، تصنف الموانئ أيضا وفق لطبيعة استخدامها حيث نجد:

**3-1 الموانئ الوسيطة:** الموانئ الوسيطة هي موانئ تجارية عادية، لكن تجارها يقومون باستيراد البضائع ويقومون بتخليصها جمركيا ثم يعاد بيعها بعد ذلك الى بلاد أخرى.<sup>5</sup> حيث تقوم هذه الموانئ بدور موزع المنتجات المنقولة بحرا على العديد من الدول المجاورة التي تتسم بعدم وجود منافسة بحرية بها، وتخضع

<sup>1</sup> بن عيسى حياة، مرجع سابق، ص 116.

<sup>2</sup> هشام بوريش، مرجع سابق، ص 83.

<sup>3</sup> رصاع حياة، مرجع سابق، ص 79.

<sup>4</sup> بن عيسى حياة، مرجع سابق، ص 116.

<sup>5</sup> محمد رياض، مرجع سابق، ص 144.

هذه السلع للرسوم الجمركية، وقد تم تخزينها مؤقتاً في الميناء الى غاية إعادة تصديرها لمناطق استهلاكها النهائي.<sup>1</sup>

2-3 الموانئ المحورية: تأخذ هذه الموانئ أهميتها من كونها تقع في مواقع جغرافية تتميز بالتقاء الطرق الملاحية الرئيسية في العالم، أو انها تتميز بصفات طبيعية تسمح لها باستقبال أضخم السفن الموجودة في النقل البحري العالمي، وتقوم الموانئ المحورية بإعادة شحن أو تفريغ البضاعة باتجاه الموانئ الأقل حجماً وحركة، دون أن تفرض عليها الرسوم الجمركية وقد عرفت هذه الموانئ نشاطاً متزايداً وأكثر كثافة وتركيزاً منذ حلول ناقلات الحاويات من الجيل الثالث والرابع مكان سفن الشحن التقليدية في نقل البضائع العامة.<sup>2</sup>

3-3 موانئ العبور: تلعب هذه الموانئ دور الوسيط بين عمليتي الاستيراد والتصدير وهي متخصصة في خدمة التجارة بحساب دولة أو دولة غير الدولة التي تمتلكها بشكل مباشر بمعنى أن حركة التجارة التي تمر بها تكون لمنطقة غير منطقتها الخلفية.<sup>3</sup> وبالرغم من صغر مثل هذه الموانئ إلا انها تحتاج الى تجهيزات خاصة بها، وقد تكون مثل هذه الموانئ جزءاً من موانئ تجارية كبيرة، وموانئ العبور الخاصة بقطارات السكك الحديدية موانئ شديدة التخصص وأكثر الدول التي يوجد فيها موانئ عابرات القطارات هي الدنمارك واليابان من أجل تسهيل المواصلات في دولتيهما اللتين تتكونان من عدة جزر.<sup>4</sup>

#### المطلب الرابع: التحديات التي تواجه الموانئ

من أولى المشكلات التي تواجه صناعة النقل البحري في الدول النامية، هي حالة أكثر الموانئ البحرية من جهة عدم مطابقتها للمواصفات المطلوبة للتعامل مع السفن الحديثة، وعدم توفر التقنيات المناسبة لتفريغ وتخزين وتحميل السفن بأسرع وقت وبأقل تكلفة، وعدم ربط الكثير من الموانئ بشبكات الطرق الدولية البرية أو الحديدية التي تعمل على إعادة توزيع البضائع على الدول المجاورة.<sup>5</sup> وبالتالي يمكننا تلخيص التحديات التي تواجه الموانئ في النقاط التالية:<sup>6</sup>

<sup>1</sup> هشام بوريش، مرجع سابق، ص 84.

<sup>2</sup> نفس المرجع السابق، ص 84.

<sup>3</sup> رصاع حياة، مرجع سابق، ص 79.

<sup>4</sup> محمد رياض، مرجع سابق، ص 142.

<sup>5</sup> وزارة النقل السورية، المشكلات التي يعاني منها قطاع النقل التجاري البحري في الوطن العربي، مجلة النقل، عدد خاص، 2023. متاح عبر [https://www.mot.gov.sy/web/magazine/magazine\\_det.php?id=85](https://www.mot.gov.sy/web/magazine/magazine_det.php?id=85)، تم الاطلاع بتاريخ 2025/05/19.

<sup>6</sup> هشام مطهري وحياة بن عيسى، مرجع سابق، ص 282 ص 283.

- الاعتماد على وسائل وماكينات تقليدية في عملية المناولة المينائية للبضائع مقارنة ببعض الدول المتطورة وما وصلت اليه في مجال النقل البحري وهذا ما يتطلب منها إعادة النظر في تطوير منشأتها وكل الوسائل المخصصة لعملية الشحن والتفريغ بالميناء كما يجب عليها أيضا توسيع المسطحات الأرضية المخصصة لتستيف ورص الحاويات.
- ارتفاع تكلفة هذه الخدمات أيضا من بين التحديات التي تواجهها بعض الموانئ بالمقارنة مع الخدمات المقدمة والتي تكاد تصف بالمتدنية.
- تحديد نشاط الجمارك المرتبط بفترات الدوام الرسمي وعطل الأسبوع والاعياد نجم عنه انخفاض في ساعات العمل بل ويتم غلق الميناء جزئيا او كليا.
- تعقيد إجراءات التفتيش الخاصة بالحاويات والتي تأخذ وقتا طويلا يؤدي أحيانا الى تلف السلع.
- ارتفاع نسبي في أجور المخازن والمستودعات المينائية يقلص من طاقة الميناء وقدراته التجارية.
- طول الإجراءات الإدارية في عملية النقل البحري سواء الخاص بالبضائع او المسافرين والذي يستغرق فترات معينة من الزمن.
- افتقار المخابر المخصصة للفحص والموجودة بالموانئ الى الجودة والتنوعية.

### المبحث الثالث: الخدمات اللوجستية البحرية

تعد الخدمات اللوجستية عنصرا أساسيا في دعم حركة السلع، و العمل على سلاسة تدفقها من المصدر الى المستهلك بسرعة وكفاءة، حيث تلعب هذه الخدمات في الموانئ دورا حاسما في تسريع العمليات المينائية.

### المطلب الأول: نشأة وتعريف الخدمات اللوجستية

تمثل الخدمات اللوجستية ركيزة أساسية للتجارة لا يمكن الاستغناء عنها في العمليات التجارية المختلفة

### أولا: نشأة الخدمات اللوجستية

لا شك ان هناك الكثير وحتى يومنا هذا يعتقدون أن اصل كلمة اللوجستيات في العالم مرتبط بالمجال العسكري أو القوات المسلحة، وان هذا المصطلح يستخدم لوصف جميع المهام المتعلقة بدعم القوات العسكرية من نقل وإمدادات وصول الى المؤن والذخائر في الوقت المناسب وبأفضل الطرق الا ان اصل الخدمات اللوجستية تعود الى الماضي بشكل اعمق بكثير.<sup>1</sup> اذ ان اللوجستيات موجودة في حياتنا منذ القدم

<sup>1</sup> مراد بوسعدية وعلى عليوة، واقع الخدمات اللوجستية في الجزائر قراءة في ضوء مؤشر (LPI) خلال الفترة (2007-2022)، مجلة البحوث في العلوم المالية والمحاسبية، جامعة المسيلة، المجلد 09، العدد02، (2024)، ص3 ص4.

وتلك الكلمة logistics مأخوذة من الكلمة الاغريقية logistikos والتي تعني calculation and reasoning (الحساب والاستنتاج) المنظور الرياضي. يقول بعض المؤرخين إن الجيش الروماني كان يستخدم اللوجستيات، ولكن أول ظهور لتلك الكلمة في العصور القريية كان في القرن 17 بفرنسا في عام 1670 حيث اقترح أحد مستشاري الملك لويس الرابع عشر حلا للمشاكل الإدارية المتزايدة التي ظهرت للجيش في هذه العصور، وكان الاقتراح بعمل رتبة وتسمى "مارشال جنرال دو لوجي marechal general de logis وكانت مسؤوليته عبارة عن التخطيط، اختيار المواقع تنظيم التنقلات والامداد. أما في القرن 19 فقد بدأت كلمة logistics في الظهور وذلك عام 1836، حينما تم تقسيم الجيش الى خمس قطاعات(الاستراتيجي، التكتيكي، اللوجستي، الهندسي، التكتيكات الصغيرة). في تلك الفترة كان تعريف اللوجستيات هو فن تحريك الجيوش. اما في القرن 20 وبالتحديد خلال الحرب العالمية الثانية كان هناك طلب كبير وسريع لتحريك الجيوش وإمدادها. و بذلك عادت اللوجستيات الى الظهور مرة أخرى وبشدة وبالأخص في الجيش الأمريكي. وبعد انتهاء الحرب العالمية الثانية أصبحت كلمة اللوجستيات كلمة رسمية لجميع الجيوش<sup>1</sup>

حسب مرجع اخر فقد ظهر مفهوم اللوجستية لأول مرة في علم الرياضيات عام 1614م للدلالة على الأمور المستنتجة من العقل ثم استخدمت عام 1656م لتدل على فن العمليات الأولية للحسابات الرياضية، ثم تطور ليدخل في العلوم العسكرية حيث بدأ استخدامه في الجيش الفرنسي عام 1905م بهدف تأمين وصول المؤن والذخائر في الوقت الملائم، ثم استخدم بكثافة في الحرب العالمية الثانية حيث كان احد عوامل انتصار الجيوش في الحرب العالمية الأولى، وعرف في هذه الفترة انه مصطلح يشير الى كيفية الحصول على الموظفين والنقل والامدادات ومعدات التخزين وأيضا للإشارة الى كيفية الحصول على الموارد وطريقة نقلها وتخزينها، ثم تطور ليدخل في مجال رجال الاعمال ومن ثم المؤسسات الصناعية ومنتجات المزارع حيث تبين من الدراسات التي أجريت في هذا المجال أن نحو 40% من تكلفة إنتاج أي سلعة في الدول المتقدمة يمكن ردها إلى الأنشطة اللوجستية، ثم بدأت في الدخول في المجال الإداري عام 1973م حيث عرف ان اللوجستيك في بعده الوظيفي والتنظيمي يعتبر ميزة تنافسية ممكنة للشركات وذلك من خلال سلسلة القيمة المضافة<sup>2</sup> وخلال النصف الأخير من القرن العشرين قام كتاب الاقتصاد وإدارة الأعمال بتطوير

<sup>1</sup> عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجيستيات، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مصر، الطبعة الثانية، 2009، ص31.

<sup>2</sup> -دينا صالح سيد عبد العزيز وآخرون ، الآليات البيئية لتطبيق مفهوم الخدمات اللوجستية الخضراء، مجلة جمعية المهندسين المصرية، المجلد 58، العدد 02 (2019م)، ص6.

هذا المصطلح وسحبه على المجالات الاقتصادية باعتباره فنا من فنون إدارة الاعمال ذات الأثر الاقتصادي البالغ ليصبح هذا المصطلح دال على كل ما من شأنه ضبط وإدارة تدفق المواد الخام وعمليات الإنتاج والتوزيع والنقل الى أسواق الاستهلاك وذلك كله في اقصر وقت ممكن وبأقل تكلفة ممكنة<sup>1</sup>

### ثانيا: تعريف الخدمات اللوجستية

هناك عدد من التي يمكن تعريف الخدمات اللوجستية بها، والتي لها أكثر من مفهوم مختلف من أشهرها فن السوقيات وهو واحد من بين فروع علم الإدارة المختلف والذي يهتم بشكل كبير في التحكم في كافة المنتجات سواء إن كانت تلك المنتجات بضائع أو طاقة أو حتى موارد بشرية، ويتم تتابع تلك الأشياء بداية من منطقة التصنيع وحتى منطقة الاستهلاك الخاصة بالمستهلك وتجدر الإشارة ان الخدمات اللوجيستية لديها دور كبير وفعال في الجارة العالمية من حركات الاستيراد والتصدير وغيرهم. تعرف أيضا بتخطيط وتنفيذ عمليات التخزين للسلع ونقلها من نقطة المنشأ حتى الوجهة النهائية، حيث يجب على مديري الخدمات اللوجستية نقل المنتجات من نقطة بيعهم في ظل الظروف المثلى<sup>2</sup>

كما تعرف بأنها عملية تخطيط وتنظيم وإدارة وتسهيل: استخدام الأصول الأفراد المعدات لمساندة واستمرارية الخدمات المقدمة. وهي أيضا الأنشطة التي تتعلق بتحريك المنتجات النهائية أو تامة الصنع من نهاية خط الإنتاج إلى خط الاستهلاك، وهذه الأنشطة تتمثل في نقل ومناولة المواد والتخزين والتفريغ والتوزيع. وعرفها مجلس إدارة الأنشطة اللوجستية على أنها أحد أجزاء سلاسل التوريد والإمداد، المتضمنة لعمليات التخطيط، التنفيذ والرقابة على كفاءة وفاعلية تدفق وانسياب وتخزين السلع والخدمات والمعلومات المرتبطة بها من مكان الإنتاج إلى نقطة الاستهلاك بقصد تلبية حاجيات العملاء. وقد عرفها (1977 Heskett) بأنها الإدارة المتسلسلة لمختلف العمليات الأولية المتعلقة بمعالجة تدفق المواد والسلع لتحقيق خدمة ذات مستوى جيد وبتكلفة أقل<sup>3</sup>.

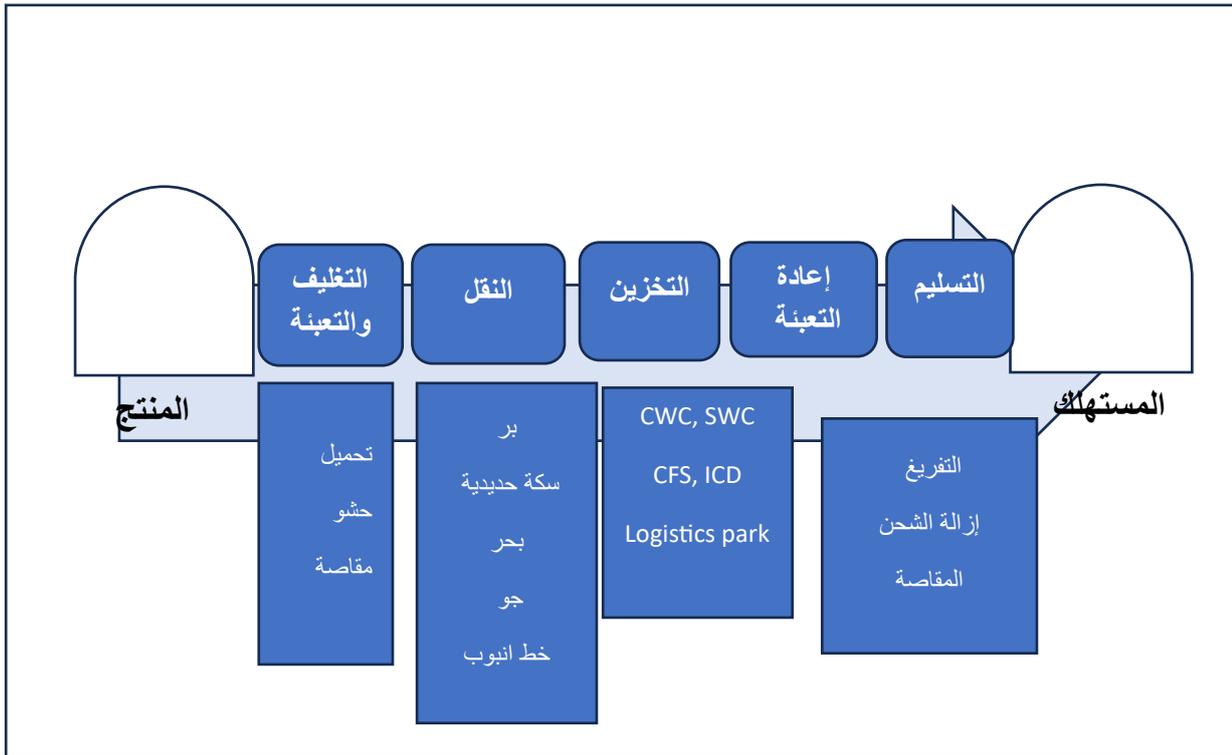
<sup>1</sup> قريد عمر و خليل سنا، تقييم أداء قطاع اللوجستيك في الجزائر وفق منهجية مؤشر الأداء اللوجستي للبنك الدولي، مجلة الاقتصاديات المالية البنكية وإدارة الاعمال، المجلد 11، العدد 1، 2022م، ص12.

<sup>2</sup> رانيا محفوظ السيد عامر، دور الخدمات اللوجستية وقطاع النقل في دفع عجلة النمو الاقتصادي، مجلة النيل للعلوم التجارية والقانونية ونظم المعلومات، المجلد 03، العدد 05، أغسطس (2023م)، ص4.

<sup>3</sup> مداني أوراغ وجمال بوتلجة، الخدمات اللوجستية للموانئ البحرية ودورها في تفعيل التبادل التجاري الدولي -دراسة حالة ميناء بجاية لسنتي 2021/ 2022-، مجلة أرساد للدراسات الاقتصادية والإدارية، المجلد 07، العدد 01، أكتوبر 2024م، ص19-20

ويعرفها (مجلس إدارة الخدمات اللوجستية، 1998) على أنها: "جزء من عملية سلسلة التوريد التي تخطط وتنفيذ وتتحكم في تدفق وتخزين البضائع بكفاءة وفعالية، والمعلومات ذات الصلة من نقطة المنشأ الى نقطة الاستهلاك من أجل تلبية متطلبات العملاء. وتتضمن سلسلة القيمة هنا خدمات النقل والتخزين والشحن القيمة المضافة مثل التغليف ووضع العلامات من المنتج الى المستهلك كما هو موضح في الشكل الموالي.<sup>1</sup>

الشكل (1-2): سلسلة القيمة: اللوجستيات.



المصدر: مراد بوسعدية و على عليوة، نفس المرجع السابق، ص5.

حسب مرجع آخر فإن الخدمات اللوجستية هي تلك العمليات المتواصلة لمقابلة احتياجات العملاء من خلال تأكيد توافر المنافع المناسبة للتعامل المناسب من حيث الكمية وحالة المنتج المرغوبة من جانب العميل، وفي الوقت المناسب المناسب للتعامل، ذلك كله بسعر يجعل العميل مستعد لدفعه. فالأعمال اللوجستية يمكن ان تشمل على جميع أو بعض الأنشطة التالية:<sup>2</sup>

<sup>1</sup> مراد بوسعدية و على عليوة، مرجع سابق، ص4.

<sup>2</sup> حملاوي ربيعة، مرجع سابق، ص185 ص186

- تشغيل أوامر التوريد/ الطلب.
- الشراء والإمداد.
- الرقابة على المخزون.
- المرور والنقل.
- مناولة المواد والمنتجات.
- التعبئة والتغليف.
- الاتصالات الخاصة بالتوريد والتوزيع.
- التنبؤ بالطلب.
- التخلص من الخردة والمنتجات المعيبة.
- خدمة العملاء.

وفي الأخير يمكننا الاستنتاج ان الخدمات اللوجستية هي شبكة الخدمات التي تدعم الحركة المادية للبضائع داخل الحدود وعبرها. وتضم مجموعة من الأنشطة من بينها النقل والتخزين والوساطة والتسليم السريع وعمليات المحطات النهائية وحتى إدارة البيانات والمعلومات. كما أشير مراراً بوصفها اهم نشاط تجاري يهيمن على تطور القطاع. فمن الصعب أو حتى من المستحيل إنجاز أية تجارة عالمية أو عملية استيراد وتصدير عالمية أو عملية نقل للمواد الأولية أو المنتجات وتصنيعها دون دعم لوجستي احترافي. وتعد درجة كفاءة نقل السلع عبر هذه الأنظمة إلى وجهاتها النهائية عنصراً رئيسياً في إتاحة الفرص التجارية للبلد<sup>1</sup>

### المطلب الثاني: مكونات الخدمات اللوجستية

تتضمن الخدمات اللوجستية جميع أنشطة النقل والتخزين والتعبئة والتوزيع... من الشركة المصنعة إلى المستهلك النهائي والمتمثلة في:

**1-الموقع (location):** تعد شبكة المواقع التي تختارها إدارة المنظمة أساساً في الحصول على النتائج الإيجابية في نظام اللوجستيات المتبع، فالعدد والحجم والترتيبات الجغرافية لعمل تلك المواقع تشكل علاقة

<sup>1</sup> السعيد بوشول وريمي رياض وحמידاتو محمد الناصر، دور الخدمات اللوجستية في تعزيز التجارة البينية العربية: دراسة تجريبية باستخدام نموذج الجاذبية، Revue des Réformes Economiques et Intégration En Economie Mondiale، المدرسة العليا للتجارة، المجلد 14، العدد 01 (2020م)، ص 03.

مباشرة لقدرة المنظمة في خدمة مستهلكيها من جهة، ومن جهة أخرى تقلل من تكاليف الإنتاج والتوزيع خاصة في حالة وجود صعوبات بسبب شبكة المواقع المعقدة<sup>1</sup>.

**2-النقل (transportation):** يعد الموقع الأساس في نظام اللوجستيات، لكن النقل يعد حلقة الوصل بين شبكة مواقع المنظومة، ونظرا لأهمية النقل فإن أي منظمة مهما كان حجمها غالبا ما تعين مسؤول للنقل، كما تستطيع المنظمة التعاقد مع شركات النقل المتخصصة لديها خبرة وبتكلفة محدودة (الكلفة، السرعة والثبات)<sup>2</sup>.

يعتبر النقل هو النشاط الذي يساعد في خلق المنفعة المكانية من خلال تحريك السلع المختلفة من مكان نقل فيه درجة الحاجة إليها إلى مكان آخر تشتد فيه هذه الحاجة، ولذلك فهو يعتبر من المكونات الرئيسية لنظام التوزيع المادي، وتتعلق وظيفة النقل باتخاذ المسؤول عنها لعدة قرارات أساسية أهمها اختيار وسيلة النقل، نوع الشاحنة من بين الوسائل المختارة، وتحديد المزيج الأمثل لوسائل النقل<sup>3</sup>

**3-التعبئة والتغليف (packaging):** السلع والمنتجات المعروضة في الأسواق ينبغي أن تكون مغلقة ومعبئة حتى تصل للمستهلك بأسهل طريقة وبشكل جذاب، ويتضمن التغليف مجموعة من الأنشطة متعلقة بتصميم وإنتاج الغلاف بأحجام وعبوات مختلفة، إضافة إلى الملصقات التي تتضمن التعريف بالمنتج داخل العبوة والتعليمات لاستخدامه ووصف السلعة قصد جذب اهتمام المشتري وبشكل عام يمكن تلخيص أهمية التغليف والتعبئة من خلال 03 جوانب: هي أداة ترويج، تحافظ على المنتجات، تحسن من فعالية نظام اللوجستيات<sup>4</sup>.

**5-نظام المعلومات (information system):** وجود نظام متكامل للمعلومات بالمنظومة من شأنه تحقيق اتجاهاتها وأهدافها خاصة من التخزين، وذلك لما يحتويه نظام اللوجستيات من تصورات لمعاملات

<sup>1</sup> خلاط كيحل، محمد لمين، دور لوجستيات النقل البحري في نمو تجارة إعادة التصدير-دراسة تجارب بعض الدول المصدرة للنفط، اطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص تسويق دولي، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة غرداية، 2024، ص58.

<sup>2</sup> نفس المرجع السابق، ص58.

<sup>3</sup> دنيا صالح عبد العزيز وآخرون، مرجع سابق، ص7.

<sup>4</sup> خلاط كيحل محمد لمين، دور لوجستيات النقل البحري في نمو تجارة إعادة التصدير-دراسة تجارب بعض الدول المصدرة للنفط، مرجع سابق، ص58.

مستقبلية وقد يؤدي قياس هذه الافتراضات باستخدام نظام معلومات جيد إلى انخفاض المخزون ومعالجة الطلبات في الوقت المناسب<sup>1</sup>

**6- المناولة والتخزين (handling and Storage):** يعد عنصر المناولة والتخزين جزء حيوي من نظام اللوجستيات، إذ انه يمثل الحركة، التعبئة، الاحتوائية، التفريغ و شحن، ومرونة حركة المناولة من شأنها تقليل التكاليف وكلما زادت مدتها زادت تكاليفها وقد تؤثر على وقت وصول المنتجات والسلع للمستهلكين، وعملية المناولة مرتبطة أساسا بالتعبئة حيث أصبحت تستخدم الحاويات مما سهل عملية المناولة وأصبحت تنجز في وقت قصير وبكميات كبيرة<sup>2</sup>

### المطلب الثالث: الخدمات اللوجستية البحرية وأهميتها

أصبحت اليوم الموانئ البحرية أكثر من نقاط لعبور السلع انما أصبحت مراكز لوجستية متكاملة، توفر العديد من الخدمات.

### أولاً: الخدمات اللوجستية البحرية

تتمثل الخدمات اللوجستية للموانئ البحرية في:

#### 1- مناولة البضائع:

يقدم قسم المناولة الخدمات المتعلقة بتحميل وتفريغ السفن والشحن وتفريغ للبضائع. ويشمل "الشحن والتفريغ" العمليات المصممة لضمان استلام البضائع المحملة أو المفرغة ووضع العلامات عليها والتعرف عليها على اليابسة، وكذلك حفظها في مكان آمن، حتي يتم تحميلها أو تسليمها الى المرسل اليه.<sup>3</sup>

**1-1 شحن البضائع:** يقصد بعملية شحن البضائع عملية رفع هذه الأخيرة من الرصيف الى ظهر السفينة بأي وسيلة، سواء برافعات السفينة Plans de Navire، عندما لا تستطيع هذه الأخيرة الرسو بمحاذاة الرصيف، أو بواسطة رافعات الميناء أو الروافع العائمة، أو بواسطة الانابيب والخرطوم، اذا كانت طبيعة البضاعة مواد سائلة كالنفط أو عن طريق الصب عند شحن الحبوب، أو الدرجة بالنسبة لشحن المركبات، وكثيرا من الأحيان لا تستطيع السفينة الرسو بمحاذاة الرصيف لأسباب ما فترسو بمكان ما داخل المرفأ

<sup>1</sup> نفس مرجع سابق، ص 58

<sup>2</sup> نفس مرجع سابق، ص 59.

<sup>3</sup> وليد حفاف، دور الخدمات اللوجستية البحرية في تنشيط التجارة الخارجية: دراسة حالة ميناء عنابة، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، جامعة المسيلة، المجلد 17، العدد 02، 2024، ص 261.

en rade، وفي هذه الحالة يتم الاستعانة بالمواعين chalands والصنادل Alleges للشحن والتفريغ من وإلى السفينة.<sup>1</sup>

1-2 تفريغ البضائع: بعد دخول السفينة ورسوها على الرصيف المحدد لها من طرف الميناء يتم تثبيتها أو ربطها بالحبال وتبدأ عملية التفريغ، وهذا بعد تخليص البضائع ومرورها على مصالح الجمارك ودفع الضرائب الجمركية وكافة المصاريف. حيث تمر عملية التفريغ بمجموعة إجراءات هامة، فقبل الشروع في هذه في هذه العملية تقوم لجنة خاصة بتنظيمها من خلال التطرق الى نوع السفينة، طبيعة البضاعة، حجمها ويتم اعلام رئيس المخازن لوضع مخطط لإيداع واستلام البضائع، فبمجرد الرسو يقوم هذا الأخير بفتح دفتر الفهارس يسجل فيه البضائع المفرغة ومكان واتجاه كل بضاعة داخل المخازن او السطوح الترابية.<sup>2</sup>

## 2- التخزين:

تتمثل عملية التخزين في رص البضاعة وتستقيها في ساحات عبارة عن مستودعات أو مسطحات أرضية مهيئة ومخصصة لهاته العملية فقط بحيث قد تكون هذه الساحات إما مغطاة أو مكشوفة وتتنوع المخازن بينما هو خاص بالبضاعة العابرة والتي تتطلب فترة قصيرة للتخزين، ومخازن أخرى لتكديس السلع لمدة زمنية طويلة في حين تخصص المساحات الأرضية المكشوفة لتستيف الحاويات.<sup>3</sup> حيث توجد مساحات كبيرة في معظم الموانئ لاستخدامها في أغراض التخزين .

## 3- خدمة القطر والإرشاد:

القطر عبارة عن قيام سفينة صغيرة وقوية بمساعدة السفن المتوسطة والكبيرة الحجم في الدخول الى الميناء أو الخروج منه أو عند انتقال هذه السفن من رصيف الى آخر داخل الميناء لأن دخول هذه السفن الى الموانئ بقوتها الدافعة يسبب أضراراً لأحواض والارصفة والسفن.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> مريم كريد، الشحن البحري للبضائع والعمليات المرتبطة به طبقاً للتشريع البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة الشريعة والاقتصاد، كلية الشريعة والاقتصاد، جامعة الأمير عبد القادر للعلوم الإسلامية قسنطينة، المجلد 07، العدد14، 2018، ص348 ص349.

<sup>2</sup> مريم كريد، الالتزامات المادية لمقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري، مجلة العلوم الإنسانية، كلية الحقوق جامعة الإخوة منتوري قسنطينة1، المجلد1، العدد50، 2018، ص400.

<sup>3</sup> هشام مطهري وحياء بن عيسى، مرجع سابق، ص270.

<sup>4</sup> درويش مريم، النظام القانوني لعمليتي القطر والإرشاد البحري -دراسة مقارنة- ، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، تخصص القانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد -تلمسان- ،

أما فيما يتعلق بالإرشاد فهو عقد يقوم بمقتضاه بحار يطلق عليه اسم المرشد مفوض من قبل الدولة بمساعدة ربان السفينة على قيادتها للدخول أو الخروج من الموانئ والمراسي، سواء تعلق الأمر بالملاحة البحرية أو النهرية وحتى في القنوات. ولعل ما يجمع بين القطر والإرشاد البحري هو الغاية منهما والتي تتمثل في الحفاظ على سلامة السفينة وما عليها والمحافظة على المنشآت المينائية، وضمان أمن الملاحة البحرية بصفة عامة.<sup>1</sup>

#### 4- الصيانة وإصلاح السفن:

من أهم الخدمات التي يجب أن تتوفر في الموانئ خصوصا وأن السفن التي تتوافد على الموانئ للقيام بالصيانة الدورية أو لإصلاح الاعطاب التي تتعرض لها أثناء الرحلات البحرية وعليه يجب أن تتوفر ورش صيانة والإصلاح على أحدث المعدات التكنولوجية للحفاظ على مكانتها وحتى لا تغير السفن ورشات الإصلاح المينائية نحو ورشات أخرى.<sup>2</sup>

#### 5- ربط السفينة:

تعتمد هذه المهمة على زوارق ربط السفن التي تعتبر الوسيط بين بحارة السفينة الذين يرمون بالحبال إلى عمال الرصيف، بحيث يتم ربط السفينة على حسب توجيهات ضابط الرصيف، ويمكن أن يعترض السير الحسن لهذه العملية ظاهرة المد والجزر وإن وجدت بالميناء، حيث يقلل ذلك من فعالية عملية الربط، وبالتالي سيؤثر على عمليات المناولة بسطح الميناء.<sup>3</sup>

#### ثانيا: أهمية الخدمات اللوجستية

شهدت الخدمات اللوجستية نمو وتطورا كبيرا في جميع الاقتصاديات العالمية بالموازاة مع نمو وعولمة الأسواق المحلية والدولية للسلع والخدمات، وكذا زيادة حدة المنافسة محليا ودوليا وتشعب أسواق المنتجات، فكان لزاما على الحكومات زيادة الاهتمام بقطاع الخدمات اللوجستية من أجل تخفيض التكلفة وتعزيز تنافسية خدماتها في الأسواق العالمية.<sup>4</sup> إذ أصبحت الخدمات اللوجستية جزءا مهما وحيويا في سلسلة التوريد، كما أنها هامة ومفيدة للشركات المصنعة والعملاء، فإذا اعتمدت على الخدمات اللوجستية في عملك ستوفر المال والوقت وستقدم خدمة وبضائع أفضل للعملاء.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> نفس المرجع السابق، ص 43.

<sup>2</sup> هشام مطهري وحياء بن عيسى، مرجع سابق، ص 270 ص 271.

<sup>3</sup> هشام بوريش، مرجع سابق، ص 172.

<sup>4</sup> مراد بوسعدية، مرجع سابق، ص 06

<sup>5</sup> ميريح الجراح، الخدمات اللوجستية: معناها وأهميتها، من الموقع <https://hyatok.com/> ، بتاريخ 2025/04/15

بسبب تزايد حدة المنافسة المحلية والدولية، وتشبع الأسواق بالمنتجات، أدركت الدول والمنظمات أن الوسيلة الفعالة هي زيادة كفاءة الخدمات اللوجستية وخفض تكلفتها، وتكمن أهمية الخدمات اللوجستية في:<sup>1</sup>

- ضمان التغطية الفعالة لمتطلبات الزبائن.
- إيصال المنتج المناسب في الوقت المناسب والمكان المناسب للزبون.
- سلاح تنافسي للشركات لتحقيق زيادة في الأرباح وكسب زبائن جدد والمحافظة على الزبائن الحاليين.
- تعد جودة الخدمات اللوجستية أحد العوامل المهمة والمساهمة في زيادة ولاء الزبائن.
- الاعتماد على الخدمات اللوجستية بسبب تعقيد شبكات التوزيع وزيادة النطاق الجغرافي.
- تعزيز المركز التنافسي من خلال خفض التكاليف اللوجستية.
- تخفيض المخزون من خلال سرعة دورانه

#### المطلب الرابع: فرص واستراتيجيات تطوير الخدمات اللوجستية للموانئ البحرية

مع اشتداد المنافسة العالمية، أصبح العمل على تطوير الخدمات اللوجستية ضروريا لمواكبة التحولات الاقتصادية المتسارعة.

#### أولاً: فرص تطوير الخدمات اللوجستية للموانئ البحرية

بعد أن كانت الموانئ تعتمد اعتماداً رئيسياً على موقعها الجغرافي أصبحت اليوم تتعرض للمنافسة المتزايدة نتيجة التغيرات التكنولوجية ومحاولة كل ميناء جذب حركة السفن المارة بالمنطقة اليه من خلال ما يعرضه من خدمات وتسهيلات، فلم يعد الموقع الجغرافي كاف لوحده.<sup>2</sup>

تتمثل الفرص المتاحة للميناء والتي يمكن استغلالها لزيادة حصته من السوق الذي يعمل فيه، أو الذي يرغب أن يعمل فيه في العوامل التالية:<sup>3</sup>

- تجهيزات الميناء: وتتمثل في تطوير أرصفة ومعدات الميناء، إدخال نظام البيانات الكترونية في الميناء والسبق في وضع سياسات تسعيرية جذابة جديدة.

<sup>1</sup> خلاط كيدل محمد لمين وتيماوي عبد المجيد، أثر الأداء اللوجستي على تجارة إعادة التصدير: دراسة قياسية باستخدام نماذج بانل خلال الفترة (2010-2018)، مجلة الابتكار والتسويق، جامعة الجليلي لياس سيدي بلعباس، المجلد 09، العدد 01، 2022 ص 97.

<sup>2</sup> بن عيسى حياة، مرجع سابق، ص 126

<sup>3</sup> بروجي قروين، دور الموانئ التجارية في تنشيط التجارة الخارجية -حالة ميناء وهران التجاري، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم التجارية، تخصص تسويق وتجارة دولية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة حسيبة بن بو علي الشلف، 2011/2012، ص 94.

- عملاء ومستخدمي الميناء: وتتمثل في ظهور عملاء جدد يرغبون في العمل في النشاط الذي يعمل فيه الميناء أو لموانئ أخرى يرغبون في تغيير الموانئ التي يستخدمونها.
- الأنشطة التي يعمل فيها الميناء: وتتجلى في زيادة أو نمو النشاط الذي يعمل فيه الميناء، وكذا ظهور نشاط جديد يمكن أن يعمل فيه الميناء.
- أنظمة النقل المختلفة: إمكانية النقل من الميناء برا إلى مناطق داخلية بعيدة.
- الموانئ المنافسة: خروج أحد الموانئ المنافسة من النشاط أو المجال الذي يعمل فيه الميناء.

### ثانيا: استراتيجيات تطوير الخدمات اللوجستية للموانئ البحرية

تتطلب الموانئ البحرية تحسينات جذرية وضرورية تنطلق من القضاء على البيروقراطية التي تشكل بدون شك أرضا خصبة لوجود الفساد، وصولاً إلى تجهيزات ضرورية في الموانئ لضمان نجاح عمليات النقل عموماً.<sup>1</sup> حيث استنتج الخبراء أن استراتيجية خفض التكاليف تعتبر إجراء غير كافي فلا بد كذلك بالاهتمام بالإنتاجية وكيفية زيادتها، وذلك عن طريق الاستراتيجيات التالية:<sup>2</sup>

- التركيز على التحسين الحقيقي للإنتاجية.
- تدفق الاتصالات من أسفل إلى أعلى ومن أعلى إلى أسفل.
- وضع برامج أكثر طموحاً حسب ما تم اكتسابه من خبرة.
- إدارة عملية التغيير بنفس الاهتمام المتبع في العمليات التشغيلية اليومية.
- تنفيذ البرامج تحت قيادة قوية دافعة.

### بالإضافة إلى:<sup>3</sup>

- العمل على تحديد ممرات ملاحية صالحة وعميقة ومزودة بوسائل الإرشاد.
- توافر أرصفة ملائمة لاستقبال سفن أعالي البحار.
- كفاية المخازن والمساحات اللازمة للبضائع الواردة أو الصادرة.
- انتظام تدفق وسائل النقل البري وتوافرها في يسر وسهولة.
- تزويدها بالمعدات الألية سواء الأرضية أو العائمة والضرورية لعمليات الشحن والتفريغ وتجديدها.

<sup>1</sup> بمرزوق محمد أمين، أليات تطوير الموانئ الجزائرية وتفعيل نشاطها، مجلة الفكر المتوسطي، جامعة ابي بكر بلقايد بتلمسان، المجلد 12، العدد02، 2024، ص584.

<sup>2</sup> حملوي ربيعة، مرجع سابق، ص190 ص191.

<sup>3</sup> بن عيسى حياة، مرجع سابق، ص126 ص127.

- تهيئة المنشآت التكميلية لخدمة السفن كالأحواض الجافة والعائمة وغيرها.
- إقامة المراكز الفنية اللازمة لإصلاح المعدات والمنشآت المستخدمة في الميناء وصيانتها.
- تقادي كل المعوقات والاختناقات الناتجة عن الأنظمة البيروقراطية المختلفة والإجراءات المستندية المعقدة.
- توافر أنظمة المعلومات المتطورة والتي تعتبر المحرك الرئيسي لمنظومة النقل متعدد الوسائط بانسيابية وكفاءة عالية.

الشكل (1-3): تحسين عمليات الشحن والتفريغ



المصدر: هشام بوريش، تحسين جودة خدمات الموانئ البحرية: دراسة تجربة ميناء عنابة، مجلة التوصل في العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة باجي مختار بعنابة، العدد34، 2013، ص31

### خلاصة الفصل:

في هذا الفصل، تم التطرق إلى مفهومين وهما التجارة الخارجية والخدمات اللوجستية في الموانئ البحرية.

تم تعريف التجارة الخارجية على أنها عملية تبادل السلع والخدمات بين الدول، متأثرة بعدة عوامل، وتتمثل أهميتها في تعزيز النمو الاقتصادي، تنويع الدخل وتوفير موارد جديدة للأسواق المحلية، كما تم التطرق لأشكالها والمتمثلة في التصدير والاستيراد.

أما الموانئ فقد تم تقديمها في هذا الفصل والتعرف على تعريفها، أنواعها وتطورها التاريخي من موانئ الجيل الأول وإلى الثاني ثم الثالث، بالإضافة إلى التحديات التي تواجهها.

بالإضافة إلى مفهوم الخدمات اللوجستية وتطورها التاريخي، والتطرق إليها في السياق المينائي كمجموعة متكاملة من العمليات، وقد تم إبراز الفرص الممكنة لتطوير هذه الخدمات.

## الفصل الثاني:

الإطار التطبيقي لدور الخدمات

اللوجستية لميناء سكيكدة في

تحسين كفاءة التجارة الخارجية

### تمهيد :

يعد ميناء سكيكدة من أبرز الموانئ الحيوية في الجزائر، والتي تساهم في التنمية الاقتصادية والتجارية للجزائر، لما له من موقع جغرافي متميز وبنية تحتية تخدم حركة السفن والبضائع بشكل فعال. ما يجعل من دراسة ميناء سكيكدة وتحليل ادائه أمرا ضروريا لتقييم مدى كفاءة القطاع البحري في المنطقة. يركز هذا الفصل على دراسة حالة مفصلة للميناء من خلال استعراض شامل للمؤسسة، انطلاقا من نشأتها وتحديد مهامها وأهدافها، وصولا الى الهيكل التنظيمي الذي يدير عملياتها، الى جانب التعرف على البنية التحتية والخدمات اللوجستية التي توفرها المؤسسة. بالإضافة الى تحليل الأنشطة التشغيلية للميناء من حيث حجم النشاط، زمن البقاء للسفن، وتصنيف أنواع السفن والبضائع. ويختتم الفصل بتسليط الضوء على الرؤى المستقبلية للميناء والتي قد تؤثر على دوره وتطوره.

المبحث الأول: تقديم مؤسسة ميناء سكيكدة.

يعتبر ميناء سكيكدة واحد من أهم الموانئ على الساحل الشرقي للبلاد، حيث يتميز بمزيج من النشاط التجاري والطاقي والصناعي.

المطلب الأول: نشأة وتعريف مؤسسة ميناء سكيكدة.

يمثل ميناء سكيكدة شرياناً حيويًا يربط بين حقول الطاقة الصحراوية والأسواق الأوروبية، إضافة إلى دوره في مناولة الحاويات والحبوب والتي تعتبر نشاطاً مكملًا لدوره الطاقوي.

أولاً: نشأة ميناء سكيكدة

لوصول لميناء سكيكدة في الوقت الحالي مر الميناء بعدة مراحل يمكننا اختصارها كالآتي:

**1- قبل الميلاد:**

أسس البونيقيون إمبراطورية قرطاج وذلك ما بين القرن 7 و8 والتي تعدت صداها مع مرور الزمن إلى نوميديا في شمال إفريقيا وكان خليج نوميديا صالح لإنشاء مرفأ، الشيء الذي أدى إلى إنشاء رصيف سطورة.

بعد سقوط قرطاج (147 قبل الميلاد) انشغلت الفتوحات الرومانية بنفس الخليج وأسست مدينة (روسيكادا). على الموقع الحالي لمدينة سكيكدة اضمحلت في عام 484 قبل الميلاد في ظروف ضلت مجهولة إلى حد اليوم ثم عادت للوجود بضعة قرون من بعد.

**2- من فيليب فيل إلى سكيكدة (Philippe ville-Skikda):**

في 31 جانفي 1848م عينت مدينة من فيليب فيل (philippe ville) كبديلة من طرف القوات المستعمرة الفرنسية وغداة الاستقلال استعادت الاسم المفضل لسكانها (سكيكدة) وما انفكت بدأت تتطور حتى أصبحت الرئة الثانية للبلاد بفضل المركب المينائي المتكون من ميناءين تجاريين احدهما متخصص في المحروقات وهو الميناء المختلط أو الميناء القديم والميناء الجديد.<sup>1</sup>

تأسست المؤسسة المينائية لسكيكدة عام 1982 في إطار برنامج إعادة الهيكلة للمؤسسات، حيث أسندت لهذه المؤسسة المهام التي كانت على عاتق الوحدات المنحلة والتي عن طريق اعادت هيكلتها أنشئت المؤسسة المينائية (L'Entreprise Portuaire de Skikda) الوحدات المنحلة هي:

- الديوان الوطني للموانئ (ONP)؛
- الشركة الوطنية للمناولة البحرية؛

<sup>1</sup> وثائق مقدمة من طرف مؤسسة ميناء سكيكدة

- الشركة الوطنية للملاحة (CNAN).

وفي سنة 1988 دخلت المؤسسة الى الاستقلالية وأصبحت مؤسسة خولت لها اتخاذ القرارات وتنفيذها دون أي وصاية حيث نجدها مستقلة تماما في حالة اخذ القرارات الخاصة بالاستغلال في المؤسسة داخليا، اما استغلاليتها الخاصة في حالة الاستثمارات الكبرى فإنها تلجأ الى التشاور مع بعض الوزارات كوزارة النقل، الاقتصاد...الخ.

#### ثانيا: تعريف مؤسسة سكيكدة المينائية

تقدر مساحة ميناء سكيكدة الإجمالية بحوالي 44 هكتار منها 02 هكتار مغطاة. كما يحتوي على حوضين 02 تقدر مساحتهما ب43 هكتار وأرصفة مجموع طولها 1860م، ويقدر عرض المدخل الوحيد لميناء سكيكدة ب120م. ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدرة 12000 مسافر/السنة وصومعة للحبوب سعتها 20000طن.<sup>1</sup>

والمؤسسة المينائية لسكيكدة هي شركة مساهمة (SPA-SOCIÉTÉ Par Action) ذات راس مال قدره 137 مليون دينار جزائري موزعة على الصناديق المساهمة كما يلي:

1. الخدمات.....40%
2. الصناعات المختلفة.....30%
3. الاعلام والحوصلات.....30%

#### المطلب الثاني: مهام واهداف مؤسسة ميناء سكيكدة

تعد مؤسسة ميناء سكيكدة من ابرز الهيئات المينائية بالشرق الجزائري ولذا من المهم التعرف على مهامها وأهدافها والمتمثلة في:

#### أولاً: مهام مؤسسة ميناء سكيكدة

شركة ميناء سكيكدة مسؤولة عن:<sup>2</sup>

- إدارة استغلال العتاد والتجهيزات والمنشآت المينائية؛
- تنفيذ عمليات القطر، الارشاد البحري وربط السفن؛
- تنفيذ عمليات الشحن والتفريغ والمناولة؛
- تنفيذ عمليات الشرطة والأمن داخل الميناء؛

<sup>1</sup> الموقع الرسمي لميناء سكيكدة <https://skikda-port.com/presentation-du-port>، بتاريخ 2025/05/04.

<sup>2</sup> دليل ميناء سكيكدة الموجود على الموقع <https://skikda-port.com/guide-du-port>، تاريخ الزيارة

- إنجاز أشغال صيانة، تهيئة وتجديد البنية التحتية للميناء؛
- اعداد برامج أشغال الصيانة والتهيئة وانشاء الهياكل المينائية، بالتنسيق مع باقي السلطات المعنية؛
- استقبال المسافرين.

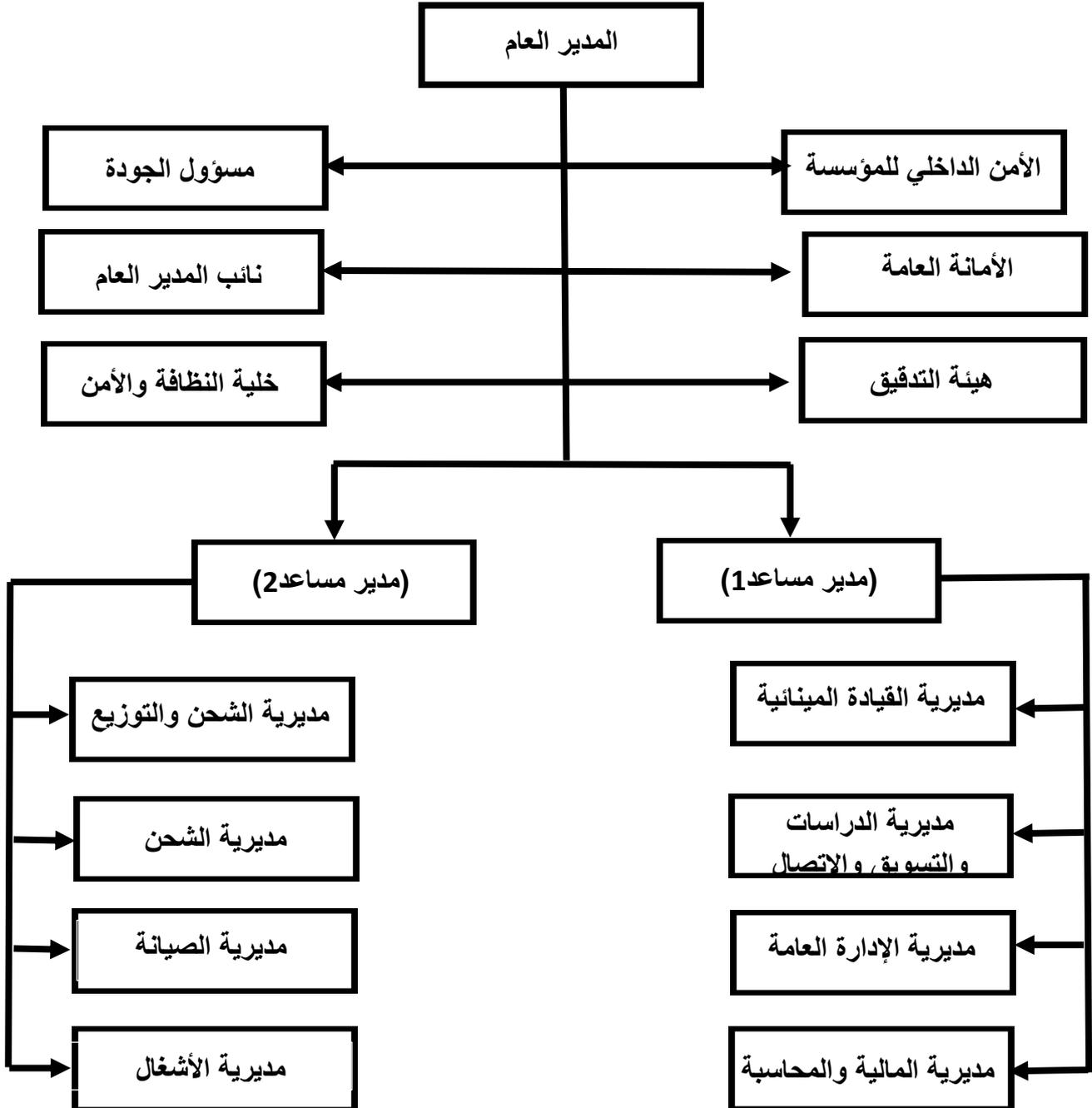
### ثانيا: أهداف مؤسسة ميناء سكيكدة

تسعى المؤسسة المينائية من خلال نشاطها الى تحقيق الأهداف التالية:

- ضمان التحقيق المستمر للأرباح باعتباره هدف عام تسعى اليه جميع المؤسسات الاقتصادية من أجل البقاء
- احتلال مكانة هامة في القطاع المينائي خاصة مع الظروف الاقتصادية الحالية مع الدخول الى اقتصاد السوق وزيادة المنافسة من قبل المؤسسات المينائية الأخرى
- زيادة الدخل الوطني مما يؤدي بدوره الى انتعاش الاقتصاد الوطني.
- العمل على خدمات في أحسن الظروف وأقل التكاليف.
- تقديم المساعدات الى المؤسسات الوطنية في عمليتي التصدير والاستيراد.
- تنويع خدماتها وتحسين جودتها.
- العمل على زيادة الحصة السوقية.

المطلب الثالث: الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء سكيكدة

شكل (1-2): الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء سكيكدة



المصدر: وثائق مقدمة من طرف ميناء سكيكدة

1-المديرية العامة: وتتكون هذه المديرية من:<sup>1</sup>

1-1 الرئيس المدير العام.

2-1 مدير عام مساعد: مكلف بالتنسيق والإشراف ومراقبة نشاطات القيادة المينائية، الإدارة العامة المالية والمحاسبة والدراسات، التسويق والتصال.

3-1 مدير مساعد: مكلف بالتنسيق والإشراف ومراقبة نشاطات الاستغلال، الشحن والتفريغ، الصيانة، الأشغال والسحب.

4-1 مسؤول الجودة: مرتبط بالإدارة العامة ولديه السلطة والمسؤولية للتأكد من الحفاظ والعمل على تطبيق نظام الجودة.

5-1 نائب المدير العام: وينوب عن المدير العام في حالة غيابه وله بصلاحيات المدير العام اذ ينوبه قانونيا مثل صلاحية التوقيع.

6-1 الأمانة العامة ومكتب التنظيم: وهي المسؤولة عن البريد الوارد والصادر وتقوم بتنظيم المواعيد.

7-1 الأمن الداخلي للمؤسسة: المسؤولون عن الأمن الداخلي للمؤسسة، يسهرون على توفير الأمن الداخلي.

8-1 هيئة التدقيق الداخلي: وتسهر هذه الهيئة على الرقابة والتدقيق في نظام إدارة الجودة.

9-1 خلية النظافة والأمن: وتهتم بالنظافة والأمن داخل المؤسسة اذ تسهر على امن العمال والعملاء ونظافة ميدان العمل.

### 2-مديرية القيادة المينائية:

تقوم هذه المديرية بمهام على مستوى الأملاك العمومية المينائية البرية والبصرية حيث تعمل على توفير الشرطة والأمن في المسطحات المائية والمساحات الأرضية والتجهيزات من أجل ضمان المحافظة الدائمة على سير العمل وسلامة الأشخاص والبضائع الى جانب ذلك فهي مسؤولة عن الأعمال المتعلقة بالملاحة، القيادة، الارشاد وتموضع السفن.

تتكون مديرية القيادة المينائية من دائرة الشرطة والأمن على مستوى الميناء القديم ودائرة الشرطة والامن على مستوى الميناء الجديد وكذلك دائرة تقديم المساعدة للسفن.

### 3-مديرية الاستغلال والشحن والتفريغ:

ويقصد بها الاستغلال الأمثل لمعدات المؤسسة للقيام بعملية الشحن والتفريغ ونقل البضائع وتتمثل مهام هذه المديرية فيما يلي:

<sup>1</sup> وثائق مقدمة من طرف مؤسسة ميناء سكيكدة.

- القيام بعمليات الشحن والتفريغ والنقل.
- تقديم المعدات والألات للعملاء.
- التسيير التجاري والأملاك العمومية والتجهيزات المتخصصة.
- متابعة حركة البضائع، جمع المعلومات الإحصائية وفوترة الخدمات المقدم.

### 4-مديرية الصيانة:

هذه المديرية مكلفة بالصيانة والحفاظ على التجهيزات المسيرة من طرف المؤسسة المينائية لسكيكدة معدات متحركة، الرافعات،...او كذلك تقدير وتسيير المخزون، قطع الغيار، الزيوت...

### 5-مديرية الأشغال:

مديرية الأشغال مكلفة بالمحافظة على الأملاك ومتابعة تنفيذ الأشغال الخاصة بالبنية التحتية والفوقية المينائية وتحتوي على ثلاث مصالح هي:

- مصلحة المحافظة على الأملاك.
- مصلحة الأشغال الجديدة.
- مصلحة البنية التحتية البحرية.

### 6-مديرية الإدارة العامة:

وهي مكلفة بتسيير الموارد البشرية، القضايا القانونية والمنازعات والقضايا العامة للمؤسسة الى جانبي متابعة تنفيذ برنامج تكوين العاملين في المؤسسة وتدريبهم.

### 7-مديرية المالية والمحاسبة:

تهتم هذه لمديرية بضمان تسيير العمليات المالية، ومسك حسابات المؤسسة.

### 8-مديرية الدراسات، التسويق والاتصال:

وهي مكلفة بقيادة العمليات الخاصة بالدراسات، التسويق، الاتصال والمراقبة التسيير والاعلام

الآلي.

المبحث الثاني: البنية التحتية والخدمات اللوجستية الأساسية للميناء

تعد البنية التحتية للموانئ وخدماتها اللوجستية من العناصر الأساسية التي تحدد كفاءة الميناء وقدرته

الاستيعابية

المطلب الأول: منشآت الأرصفة

منشآت الأرصفة هي المكونات والعناصر الهندسية والتقنية المرتبطة ببنية الرصيف داخل الميناء أي ان المنشآت لا تقتصر على الأرصفة نفسها فقط بل تشمل التجهيزات التي تمكنها من استقبال السفن، اذ تعتبر الأرصفة جزءا من الميناء مصمم لاستقبال السفن إضافة الى تسهيل كل من عملية الشحن والتفريغ، حيث يمثل الرصيف منصة ثابتة تربط السفينة باليابسة.

حيث تتوزع أرصفة ميناء سكيكدة على كل من جزئيه (الميناء القديم والميناء الجديد) ولكل منهما خصائص ووظائف يمكننا تلخيصها كالتالي:

1-الميناء القديم (المختلط)

ويعرف بالميناء المختلط لاحتوائه على كل من أرصفة البضائع العامة وأرصفة لناقلات النفط حيث

يحتوى على 14 رصيف لنقل البضائع العامة وتتوضح في الجدول التالي:

الجدول (1-2): الخصائص التقنية لأرصفة البضائع العامة بميناء سكيكدة القديم (المختلط)

رقم الرصيف	رقم موقع الرسو	طول الموقع	العمق المائي	طبيعة البضائع
1 (رصيف شمالي)	13	160م	12,50م	حبوب، حاويات، منتجات متنوعة، منتجات معدنية، طرود.
2 (رصيف شمالي)	12	155م	9,00م	حبوب، حاويات، منتجات متنوعة، منتجات معدنية، طرود.
3 (رصيف شرقي)	11	155م	7,50م	اسفلت، حاويات، منتجات متنوعة، منتجات معدنية، مركبات متقلة.
4 (رصيف جنوب شرقي)	10	130م	7,00م	حاويات، منتجات متنوعة، منتجات معدنية، مركبات.
	9	140م	6,80م	حاويات، منتجات متنوعة، منتجات معدنية.
5 (رصيف جنوبي)	8	140م	6,50م	حاويات، منتجات متنوعة، منتجات معدنية.
	7	135م	6,00م	حاويات، منتجات متنوعة، منتجات معدنية.
	6	125م	7,00م	حاويات، منتجات متنوعة، منتجات معدنية.
6 (رصيف الجانبي جنوبي)	5	166م	6,50م	ركاب، مركبات، بضائع متنوعة، حاويات.
7 (رصيف امامي)	4	160م	9,90م	حبوب، بضائع متنوعة، منتجات معدنية.
	3	80م	7,50م	حبوب، حاويات، منتجات متنوعة، منتجات معدنية
8 (رصيف شاطو فير)	2	142م	10,00م	حبوب، حاويات، منتجات متنوعة، منتجات معدنية.
	1	142م	10,00م	مركبات، حبوب، حاويات، منتجات متنوعة، منتجات معدنية.

9(رصيف ماريني)	الموقع الشرقي	145م	10,00م	حبوب، حاويات، منتجات متنوعة، منتجات معدنية، طرود.
	الموقع الغربي	145م	10,00م	حبوب، حاويات، منتجات متنوعة، منتجات معدنية، طرود.

المصدر: دليل موانئ سكيكدة في الموقع الرسمي لميناء سكيكدة <https://skikda-port.com/guide-du-port>،

تاريخ الاطلاع 2025/04/21.

نلاحظ تنوع كل من الأرصفة واستخدامتها مما يسمح للميناء على استقبال عدة أنواع من السفن ووجود أرصفة شمالية، جنوبية، شرقية وجانبية حيث يعتبر موقع الرسو 13 صاحب أكبر عمق مما يسمح برسو سفن كبيرة الحجم نسبيا وموقع الرسو 5 يعتبر الأطول وبالتالي يستوعب أكبر عدد من السفن الا ان بعض الأرصفة ذات أعماق قليلة مما يعيق استقبال السفن الكبرى.

كما نلاحظ وجود أرصفة مخصصة للركاب والبضائع وبالتالي حمولات متعددة من حمولا بشرية الى حمولات زراعية وصناعية .

اما فيما يتعلق بأرصفة نقل المحروقات فيحتوى الميناء على 3 أرصفة رئيسية والتي تتضح لنا من خلال الجدول التالي:

الجدول (2-2): الخصائص التقنية لأرصفة نقل المحروقات بميناء سكيكدة القديم (المختلط)

موقع الرسو	الحمولة الساكنة (بالطن)	طول الموقع	طول السفينة	العمق المائي	قدرة المناولة (متر مكعب/ساعة)	المنتجات	اقطار الربط
P1-AP	35000Tx	200م	195م	13,00م	2500	بنزين	12 بوصة
P2-AP	35000Tx	200م	195م	13,00م	2500	مازوت	12 بوصة
P3-AP	50000Tx	230م	225م	14,00م	2500	نافطا	12 بوصة

المصدر: دليل موانئ سكيكدة، <https://skikda-port.com/guide-du-port>، 2025/04/21.

حسب الجدول نلاحظ احتواء الميناء على ثلاث مواقع لنقل المحروقات حيث يعتبر الموقع الثالث P3 أكثر تأهيلا لاستقبال الناقلات الكبرى اذ تصل قدرته الاستيعابية الى 50000طن بالإضافة الى كونه الأكبر عمقا إضافة الى التخصص في كل رصيف والذي يساعد في تقليل اخطار التلوث وعلى الرغم من اختلاف احجام السفن واختلاف المنتجات الا الأرصفة الثلاث تشترك في قدرة المناولة.

2-الميناء الجديد: وهو ميناء يقوم نشاطه الأساسي على نقل المحروقات اذ يشمل 7 ارصفة لنقل المحروقات ورصيف واحد فقط لنقل البضائع العامة والتي تتضح لنا عبر الجدول التالي  
الجدول(2-3):الخصائص التقنية لأرصفة المحروقات بميناء سكيكدة الجديد

الارصفة	الحمولة الساكنة (بالطن)	طول الرصيف	طول السفينة	العمق المائي	قدرة المناولة (متر مكعب/ساعة)	المنتجات	اقطار الربط
P1-NP	50000Tx	م230	م225	م12,50	4000/2500	ناظا، المازوت، وقود الطائرات، البنزين	12-10 بوصة
P2-NP	50000Tx	م230	م225	م13,00	4000/2500	ناظا، المازوت، وقود الطائرات، زيت الوقود	12-10 بوصة
P3-NP	100000Tx	م270	م265	م14,50	6500/4000	النفط الخام، زيت الوقود	16بوصة
P5-NP	40000Tx	م180	م175	م12,00	400	البيوتان، البروبان	10-06 بوصة
A1-NP	30000Tx	م140	م135	م12,00	600/300	منتجات عطرية، الزيلين، البنزين.	10-08 بوصة
M1-NP	45000Tx	م220	م215	م12,00	4000	الميثان	12 بوصة
M2-NP	45000Tx	م220	م215	م12,00	4000	الميثان	12 بوصة

المصدر: دليل ميناء سكيكدة، <https://skikda-port.com/guide-du-port>، 2025/04/21.

نلاحظ تنوعا كبيرا في أنواع المحطات الموجودة في الميناء مما يدل على قدرة الميناء على التعامل مع مجموعة واسعة من المنتجات الهيدروكربونية. كما تختلف معدلات المناولة بشكل كبير مما يعكس طبيعة المنتجات التي يتم التعامل معها واختلاف التجهيزات حسب كل محطة .

اما بالنسبة لرصيف البضائع العامة في الميناء الجديد فيوضح لنا الجدول التالي خصائصه التقنية:

الجدول (2-4): الخصائص التقنية لرصيف البضائع العامة بميناء سكيكدة الجديد

الأرصفة	طول الرصيف	طول السفينة	العمق المائي	طبيعة البضائع
رصيف البضائع المتنوعة	240م	200م	11,00م	طرود كبيرة، تجهيزات أنابيب، بضاعة متنوعة.

المصدر: دليل موانئ سكيكدة، <https://skikda-port.com/guide-du-port>، 2025/04/21

نلاحظ احتواء الميناء الجديد على رصيف واحد مخصص للبضائع المتنوعة بينما يحتوي الميناء القديم على تسعة أرصفة مختلفة إلا أن طول الرصيف في الميناء الجديد أطول حيث يبلغ 240م بينما تتراوح أطوال أرصفة الميناء القديم بين 80م و166م ومعظمها أقل من 160م وبالتالي الميناء الجديد يتميز بقدرة استيعابه لسفن أكبر طولاً أما فيما يخص المحروقات فالعكس إذ يملك الميناء الجديد 7 أرصفة للمحروقات بينما يمتلك الميناء القديم 3 أرصفة فقط كل رصيف مخصص لمنتج معين وبالتالي يمكننا القول أن نشاط الميناء الجديد يركز على المحروقات أكثر.

#### المطلب الثاني: التجهيزات التشغيلية والرقمية بالميناء

تلعب كل من التجهيزات التشغيلية والرقمية دوراً مهماً في رفع كفاءة أداء الميناء وتحسين قدرته التنافسية، حيث عرف ميناء سكيكدة خلال السنوات الأخيرة مجهودات لتحديث تجهيزاته التشغيلية والرقمية والمتمثلة في:

#### أولاً التجهيزات التشغيلية

تعد التجهيزات التشغيلية في ميناء سكيكدة عنصراً أساسياً في دعم مختلف العمليات المينائية، سواء تعلق الأمر بالشحن، التفريغ، المناولة أو النقل الداخلي حيث تم تزويد الميناء بمجموعة متنوعة من المعدات المتحركة والبحرية والتي تتضح لنا من خلال:

الجدول(2-5): العتاد المتحرك للشحن والتفريغ في ميناء سكيكدة

نوع المعدات	العدد	القدرات
الرافعات الشوكية	86	01 طن الى 45 طن
الرافعات الشوكية الصغيرة	31	01 طن الى 04 طن
	24	07 طن الى 13 طن
	07	07 طن الى 13 طن
رافعات شوكية كبيرة	31	16 طن الى 45 طن
منها:رافعات الحاويات	16	45 طن
مضخات الحبوب	02	190 طن
رافعات شحن مزودة بصناديق(رافعات صغيرة و رافعات كبيرة)	14	0,5 طن الى 02 طن
الرافعات المينائية	22	30 طن الى 350 طن
منها: الرافعات المتقلة على شاحنات	11	30 طن الى 350 طن
الرافعات الشوكية	11	40 طن الى 120 طن
معدات النقل	27	20 طن الى 120 طن
منها: الجرارات المينائية	13	30 طن الى 35 طن
المقطورات المينائية	14	20 طن الى 120 طن

المصدر: دليل ميناء سكيكدة، <https://skikda-port.com/guide-du-port>، 2025/04/22.

يظهر الجدول السابق تنوعا كبيرا في أنواع المعدات المستخدمة في عمليات الرفع والمناولة داخل الميناء. ومن النقاط المهمة التي يظهرها الجدول هو العدد الكبير للرافعات الشوكية (86 وحدة) مما يدل على ارتفاع حجم العمليات التي تتطلب هذه الرافعات، بينما نلاحظ اعداد اقل من مضخات الحبوب والرافعات الكبيرة. كما نلاحظ التباين الكبير بين القدرات (الحمولة القصوى) لكل نوع من المعدات حيث تصل قدرة بعض الرافعات الى 350طن بينما لا تتجاوز أخرى 4 طن.

الجدول(2-6): العتاد البحري للقطر والارشاد

نوع العتاد	العدد	القدرات
قوارب القطر	11	1700 الى CV 6000
منها: CV(2500-)	02	1700 الى CV 2300
CV(2500+)	07	2500 الى CV3800
CV(4000+)	01	CV4200
CV(6000+)	01	CV6000
قوارب الارشاد	7	350 الى 1100
قوارب الارساء	10	230 الى 300
قوارب الدفع	04	262
صنادل الاسترجاع	02	3م15

المصدر: دليل ميناء سكيكدة، <https://skikda-port.com/guide-du-port>، 2025/04/22.

نلاحظ وجود 11 قاطرة في الميناء تتراوح قدرتها بين 1700 الى 6000 حصان معظمها بين 2500 الى 3800 حصان مما يدل على التعامل مع سفن متوسطة الحجم ووجود قاطرة بقوة 6000 حصان يدل على ان الميناء بإمكانه التعامل مع السفن الكبيرة. اما فيما يتعلق بقوارب الارشاد نلاحظ تنوع قوة القوارب مما يدل على إمكانية التعامل مع احجام مختلفة إضافة الى وجود اربع قوارب دفع فقط وبالتالي فإن استخدامها في الميناء محدودة.

من خلال عقد القطر يتعهد مالك السفينة، مقابل الدفع، بأداء خدمات القطر بواسطة سفينة. حيث يبدأ عقد القطر بمجرد اقتراب سفينة القطر بما يكفي لسحبها لإجراء عمليات القطر اللازمة على الفور وتكون تحت التأثير لمانورات السفينة المراد سحبها، وينتهي عند الضرورة الأخيرة. اكتملت عملية القطر وتحركة السفينة القاطرة بعيدا بدرجة كافية عن السفينة التي تم سحبها للتو.

تستعمل قوارب الارشاد البحري لعملية الارشاد والتي تتضمن تقديم الدعم والمساعدة للقباطنة لتسهيل دخول وخروج السفن من الموانئ والممرات البحرية، والمياه الداخلية. ويعد الارشاد الزاميا لجميع السفن، باستثناء الحالات التالية

- السفن الشراعية التي تقل حمولتها الصافية عن 100 طن.

- سفن الية الدفع تقل حمولتها الصافية عن 100طن.
  - السفن ذات الدفع الميكانيكي المخصصة حصريا لتحسين وصيانة ومراقبة الموانئ ومداخلها مثل القاطرات والناقلات والجرافات والصنادل وما الى ذلك.
  - منارات السفن.
- أي سفينة تجارية تدخل المنطقة التي يكون فيها التجريب إلزاميًا مطلوبًا لعمل إشارة النداء التجريبي، عند مغادرة المنطقة المذكورة أعلاه، فإن الشروط العملية للإشارات هي تلك التي تحددها اللوائح الداخلية للمحطات التجريبية. يجب عليه إخطار المحطة. يبدأ الإرشاد عندما يصل الملاح داخل حدود المحطة، وينتهي عندما تصل السفينة إلى وجهتها، أو ترسو، أو حدود المحطة. أثناء عمليات الإرشاد، يتم وضع الملاح تحت قيادة قبطان السفينة المرشدة، وباستخدام خدمات الملاح، لا يُعفى القبطان من مسؤوليته عن مناورة السفينة.<sup>1</sup>

### ثانيا: التجهيزات الرقمية

يولي الميناء أهمية كبيرة للتحويل الرقمي حيث تتبني مجموعة من التجهيزات والمنصات الرقمية لتعزيز كفاءة العمليات المينائية وتسهيل التبادلات بين مختلف المتعاملين ومن بين هذه التجهيزات:

1. **نظام مجتمع الموانئ الجزائرية (APCS):** قامت مجموعة (SERPORT) بتزويد فروعها بشبكة اتصال عالية القيمة من خلال نظام مجتمع الموانئ الجزائرية والذي يمكن جميع المهنيين في قطاع الموانئ، الى جانب إدارة الجمارك من تبادل البيانات والرسائل بصرية وامان. هذا النظام المجتمع الذي يتم تقديمه كواجهة منصة تجمع حوله، الأنظمة الأخرى للجهات الفاعلة في الموانئ، موجود على مستوى شركة ميناء سكيكدة، ويتم تزويده بالمعلومات في الوقت الحقيقي عبر اتصال الانترنت بواسطة أنظمة شركة الميناء، وإدارة الجمارك والوكلاء البحريون، ووكلاء الشحن والإدارات الأخرى العاملة على مستوى محيط الميناء. ويتيح هذا النظام متابعة شاملة للبضائع من النواحي الفيزيائية، الإدارية، التجارية والجمركية، كما يسمح بإنجاز الإجراءات الإدارية الجمركية والجبائية بشكل غير ورقي. تم اطلاق هذه الخدمة بتاريخ 2021/06/07 في ميناء سكيكدة ويتم تغذيتها بالمعلومات بشكل اني عبر الانترنت،. حيث تساهم المنصة في تقليل التكاليف وتسريع الإجراءات وتحسين الشفافية في العمليات المينائية

2. **اطلاق خدمة الدفع عبر الانترنت :** حيث اطلقت المؤسسة المينائية لسكيكدة خدمة الدفع الالكتروني في 2022/03/13 عبر موقعها على شبكة الانترنت والمخصص لدفع الفواتير، حيث تسمح بدفع الفواتير

<sup>1</sup> الموقع الرسمي لميناء سكيكدة، <https://skikda-port.com/activites-services> ، تاريخ الزيارة 2025/06/09

باستخدام البطاقة البنكية CIB او البطاقة الذهبية (Edahabia) وذلك بهدف تسهيل وتسريع عمليات الدفع وتحسين تجربة الزبائن مع تقليل الإجراءات الورقية.

### 3. الشباك الموحد الرقمي (Guichet Unique Portuaire):

وهو منصة رقمية تمكن كل المتعاملين من إدارة الإجراءات الإدارية دون الحاجة الى التنقل وهو بمثابة منصة تبادل غير ورقية (مرقمنة) تتيح انسيابية تامة في العمليات اللوجستية لتدفق البضائع انطلاقا من اعلان وصول السفينة الى غاية اجلاء البضائع من طرف مالكيها.

### 4. تتبع الحاويات عبر الانترنت:

يوفر ميناء سكيكدة خدمة تتبع الحاويات بطريق انية، حيث يمكن للمستخدمين إدخال رقم الحاوية لمتابعة البضائع أثناء النقل. وتستخدم لمراقبة وصول السفن وتفرغ البضائع.

5. أنظمة السلامة الرقمية: مثل المراقبة بالفيديو، أجهزة الاستشعار وأنظمة الإنذار المبكر حيث تساعد في الكشف المبكر عن المخاطر وتحسين الاستجابة للحوادث، كما يستخدم الميناء أجهزة اتصال بحرية متقدمة، مثل أجهزة الراديو البحرية التي تعمل على ترددات VHF لتوفير اتصالات صوتية وبيانات واضحة، وهي ضرورية للملاحة وتنبيهات الطوارئ والتنسيق بين السفن والمحطات الساحلية.

### المطلب الثالث: الخدمات اللوجستية المساندة داخل الميناء

في ظل تطورات قطاع النقل البحري أصبحت الخدمات اللوجستية المساندة عاملا أساسيا في تعزيز فعالية وأداء الموانئ، حيث لا يقتصر دور الميناء على استقبال السفن و شحن وتفرغ البضائع فقط، بل يعتبر مركزا لعمليات متكاملة تشمل التخزين، النقل، التوزيع، والخدمات المساندة لها. وفي هذا السياق يوفر ميناء سكيكدة خدمات مساندة تسهم في تسريع العمليات وتحسين الأداء العام للحركة التجارية.

### 1- مناطق التخزين الجمركي:

يضم ميناء سكيكدة مجموعة متنوعة من مناطق التخزين الجمركي والتي تخضع لإشراف الجمارك الجزائرية وتتضح لنا هذه المناطق من خلال الجدول التالي:

الجدول (2-7): مناطق التخزين التجاري بميناء سكيكة

منطقة التخزين	الإمكانية
الساحات الأرضية الصلبة	
ساحة أرضية صلبة (الميناء القديم)	366777.86 متر مربع
ساحة أرضية صلبة (الميناء الجديد)	178096.66 متر مربع
ساحة أرضية صلبة (المنطقة الخارجية للميناء)	37 هكتار
المساحات المغطات (الحظائر والمخازن)	20541 متر مربع
المرافق المتخصصة	
01 صومعة رصيف الحبوب	20000 طن
01 مخازن اعلاف الماشية	35000 طن

المصدر: الموقع الرسمي لميناء سكيكة،

يتضح لنا من خلال الجدول السابق ان الميناء يعتمد على مساحته الداخلية للميناء لتخزين البضائع الجافة والعمليات التقليدية حيث يحظى الميناء بمساحة صلبة داخلية كبيرة، بالإضافة لامتلاك الميناء مساحة صلبة خارجية كبيرة نسبيًا مما يدل على توجه الميناء الى توسيع نشاط التخزين بعيدا عن قلب الميناء. إضافة الى وجود مساحات مغطات والتي تعتبر محدودة مقارنة بالمساحات المكشوف وبالتالي يجد الميناء تحديات في تخزين البضائع الحساسة والتي تتطلب حماية من العوامل الجوية. كما نلاحظ احتواء الميناء على مرفقين خاصين يتمثلان في صومعة رصيف الحبوب ومخازن اعلاف الماشية والذي يدل على نشاط زراعي وفلاحي.

**2- خدمات التزويد بالوقود والمياه:** بأمر من المرسل اليه او من ينوب عنه، يحق للشركة إعادة تزويد السفن بالوقود في المياه العذبة أو مياه البحر. يمكن إعادة التزود بالوقود اما في الرصيف او في المرفا عن طريق الفم عند الرصيف او بواسطة شاحنة صهريجية أو صندال او أي وسيلة أخرى مناسبة.

**3- خدمة الصيانة:** تقوم مؤسسة ميناء سكيكة بعملية الصيانة بصفة دورية لأرصفتها ومنشأتها البحرية ، حيث قام الميناء بتنفيذ أعمال صيانة في أواخر سنة 2024 على الرصيف "مارينال" في الميناء القديم، وذلك بغرض تركيب جهاز تحميل السفن (Shiploder) المختص في شحن المواد الصلبة كالكليكر. كما قام الميناء سنة 2022 باقتناء رافعة مينائية جديدة بقدرة رفع تصل الى 200 طن من نوع LIEBHERR ، الامر الذي يعكس التزام الميناء بتحديث معداته.

المبحث الثالث: تحليل الأداء اللوجستي والافاق المستقبلية بميناء سكيكدة

يعد تحليل الأنشطة التشغيلية للخدمات اللوجستية داخل الميناء أداة محورية لتقييم الأداء الفعلي للميناء، حيث تتيح للإدارات المينائية تقييم كفاءة استخدام الموارد المتاحة.

المطلب الأول: حجم النشاط وزمن البقاء للسفن الراسية

تعتبر عملية الرسو من اهم المراحل التشغيلية في الميناء اذ تعتبر نقطة الانتقال من الملاحة البحرية والعمليات الأرضية داخل الميناء، حيث ينعكس التحكم الجيد في عمليات الرسو على زمن مكوث السفن، تكاليف التشغيل وتنظيم الأرصفة. كما قد يؤدي ضعف التنسيق في عملية الرسو ازدحام الأرصفة وتأخير السفن مما يؤثر على تنافسية الميناء.

**1- نشاط السفن الراسية:** تمكننا دراسة نشاط السفن الراسية في ميناء سكيكدة من معرفة القدرة الاستيعابية للميناء مع إمكانية اقتراح حلول لتحسين قدرة الميناء التنافسية .

الجدول (2-8): عدد السفن الراسية بميناء سكيكدة خلال اخر سنتين

النسبة المئوية للتطور (%) 2024/2023	عدد السفن			نوع السفن
	الفعلي لسنة 2024	المتوقع لسنة 2024	2023	
-4	89	96	93	سفن الركاب/السيارات
21	474	400	393	سفن الشحن العام
20	98	90	82	سفن نقل الحبوب
9	94	94	86	سفن الدرجة
-16	303	384	360	سفن الحاويات
-9	88	120	97	سفن نقل البوتان
9	840	720	773	ناقلات النفط
-8	24	86	26	سفن نقل المواد العطرية/الكيميائية
-2	207	230	212	سفن نقل الميثان/ ناقلات الغاز الطبيعي المسال
4	2217	2220	2122	الإجمالي

المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على احصائيات مقدمة من ميناء سكيكدة

نلاحظ من خلال الجدول السابق ان ناقلات النفط تشغل أكبر عدد من السفن ب 773 سفينة في سنة 2023 وارتفع عدد السفن النفطية في سنة 2024 الى 840، الأمر الذي يدل على ان نقل النفط يمثل نشاط رئيسي في الميناء. تليه سفن الحاويات والتي تسجل اعلى نسبة نمو فيما يتعلق بسفن الشحن العام والمقدرة ب 21% حيث سجلت في 2023 حوالي 393 سفينة تصل في سنة 2024 الى 474 سفينة مما يدل على انتعاش التجارة العامة حيث تجاوزت الأنشطة الفعلية لسفن الشحن العام عدد السفن المتوقعة ب74 سفينة، بينما شهدت سفن الحاويات اكبر نسبة تراجع بمعدل(16-)% حيث لم تتمكن من تحقيق عدد السفن المتوقع لسنة 2024 والذي قد يعود لإنخفاض الطلب على البضائع المنقولة باستعمال سفن الحاويات كما نلاحظ ارتفاع ملحوظ في سفن نقل الحبوب بنسبة 20 بالمئة اما فيما يتعلق بباقي السفن فيتراوح التطور بين (2-9)% من ارتفاع وانخفاض في معدل نشاط السفن المختلفة. بصفة عامة نلاحظ نسبة تطور نشاط الميناء الاجمالية تقدر ب4% وهو نمو معتدل يدل ان النشاط الكلي للميناء يسجل تحسنا إيجابيا بالرغم من التراجعات في بعض الفئات.

2- معدل مكوث السفن: ويقصد به المدة الزمنية التي تقضيها السفينة في الميناء منذ لحظة رسوها الى حين مغدرتها وكلما ارتفعت مدة مكوث السفينة دل ذلك على بطء الخدمات مما يؤدي الى زيادة تكاليف التشغيل والعكس صحيح.

الجدول(2-9): معدل مكوث السفن في ميناء سكيكدة خلال (2023-2024)

نوع السفينة	متوسط الانتظار في المرفأ (أيام)		متوسط المكوث في الرصيف (أيام)	
	2023	2024	2023	2024
السلع العامة	1,76	4,03	4,18	5,27
المحروقات	0,33	0,48	1,55	1,75
كل الأنواع	1,01	2,17	2,8	3,43

المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على احصائيات مقدمة من ميناء سكيكدة

نلاحظ من الجدول (2-9) الذي يمثل معدل مكوث السفن بميناء سكيكدة لأخر سنتين زيادة في مدة مكوث السفن بالميناء خاصة بالنسبة للسلع العامة والذي قد يعود الى ضعف البنية التحتية والخدمات اللوجستية الأمر الذي أدى الى استغراق وقت أطول في عمليتي الشحن والتفريغ بسبب، على ميناء سكيكدة

إعطاء أهمية أكبر لاستثمار في البنى التحتية وتوفير معدات أكثر وافضل لتسريع عمليتي الشحن والتفريغ وهذا من شأنه تقليل مدة انتظار السفن.

3- نشاط الحاويات: تعد الحاويات وسيلة أساسية لنقل البضائع عبر العالم بفضل ما توفره من أمان، تكلفة منخفضة وتسهيل لعمليات الشحن والتفريغ وبهذا يمكننا قياس نشاط الحاويات مؤشرا لتقييم أداء الميناء حيث يعكس ارتفاع عدد الحاويات نمو التجارة الخارجية وزيادة جاذبية الميناء. ويوضح لنا الجدول التالي عدد الحاويات التي مناولتها في ميناء سكيكدة:

الجدول(2-10): نشاط الحاويات في ميناء سكيكدة (مستوردة/مصدرة)

النسبة المئوية للتطور (2023-2024)	عدد الحاويات			الفئة	
	الفعلي لسنة 2024	المتوقع لسنة 2024	2023		
5	89355	89500	85422	ممتلئة	الدخول
-91	2	25	22	فارغة	
5	89357	89525	85444	المجموع	
-2	887980	935000	908687	الوزن الصافي (الحمولة)	
5	196585	196000	187977	الوزن الفارغ (الحاوية)	
-1	1084565	1131000	1096664	الوزن الإجمالي	
33	2770	2500	2080	ممتلئة	الخروج
10	83714	74000	76022	فارغة	
11	86484	76500	78102	المجموع	
28	27617	22500	21572	الوزن الصافي (الحمولة)	
11	190263	175000	171824	الوزن الفارغ (الحاوية)	

13	217879	197500	193396	الوزن الإجمالي	
5	92125	92000	87502	ممتلئة	المجموع
10	83716	74025	76044	فارغة	
8	175841	166025	163546	المجموع	
-2	915597	957500	930259	الوزن الصافي (الحمولة)	
8	386848	371000	359801	الوزن الفارغ (الحمولة)	
1	1302444	1328500	1290060	الوزن الإجمالي	

المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على احصائيات مقدمة من طرف ميناء سكيكدة

من خلال الجدول السابق وبالنسبة للحاويات الداخلة والتي تمثل الحاويات الواردة والتي يتم تفريغها في الميناء نلاحظ ارتفاع في عدد الحاويات الممتلئة بنسبة 5% في 2024 مقارنة ب 2023 وفي المقابل تراجع كبير حوالي 91% في الحاويات الفارغة والذي يعتبر مؤشرا على تحسين إدارة اللوجستيات. إضافة الى انخفاض الوزن الإجمالي للحاويات الداخلة والذي يدل على تراجع النشاط الاستيرادي او الانتقال الى استيراد سلع أخف، والذي قد يعود الى تطبيق سياسات حكومية لتقليص الاستيراد.

اما بالنسبة للحاويات الخارجية والموجهة نحو التصدير التي يتم شحنها في الميناء فقد شهدت الحاويات الممتلئة ارتفاع معتبرا بنسبة 33%، والذي يعد مؤشرا على تحسين في النشاط التجاري او زيادة استعمال الحاويات للنقل التجاري. ويقابله ارتفاع في الحاويات الفارغة الخارجة من الميناء والذي قد يعود الى ضعف التصدير الفعلي للبضائع.

#### المطلب الثاني: حجم الصادرات والواردات

يعد ميناء سكيكدة أحد اهم الموانئ المختلفة مما يجعل دراسة حجم الصادرات والواردات به ضروريا لتقييم مساهمته في تدفق المبادلات الدولية، حيث تعتبر كل من الصادرات والواردات من اهم المؤشرات التي توضح مدى فعالية الميناء في التجارة الخارجية.

الجدول (2-11): حجم الصادرات والواردات بميناء سكيكدة (2019-2024)

10<sup>6</sup> دولار

2024	2023	2022	2021	2020	2019	الفئة
4318569	4015618	170133 7	2700500	2601541	2942481	حركة البضائع العامة
3007526	2718003	1071223	2274810	2414838	2692127	موجهة للاستيراد
1311043	1297615	630114	425690	186703	250354	موجهة للتصدير
1999928 2	1967541 3	791668 0	1936408 6	1851042 3	2108791 7	حركة المحروقات
836811	524642	203303	1008341	1039373	1080791	موجهة للاستيراد
19162471	19150771	7713377	18355745	17471050	2000712 6	موجهة للتصدير
2431785 1	2369103 1	961801 7	2206458 6	2111196 4	2403039 8	الحركة الاجمالية
3844337	3242645	1274526	3283151	3454211	3772918	موجهة للاستيراد
20473514	20448386	8343491	18781435	17657753	2025748 0	موجهة للتصدير

المصدر من إعداد الطالبة بالاعتماد على إحصائيات مقدمة من ميناء سكيكدة

يتضح لنا من خلال الجدول (2-11) يتضح لنا ارتفاع حركة المحروقات بنسبة كبيرة مقارنة بحركة السلع والذي يدل على أن ميناء سكيكدة ميناء مختلط يعتمد نشاطه الأساسي على نقل المحروقات. سنة 2022 شهدت انخفاضا ملحوظا للحركة الاجمالية للبضائع والذي قد يعود الى تغيير في السياسات التجارية او قيود على الاستيراد لتعود وترتفع الأرقام مرة أخرى بعد 2022، حيث نلاحظ قفزة كبيرة في

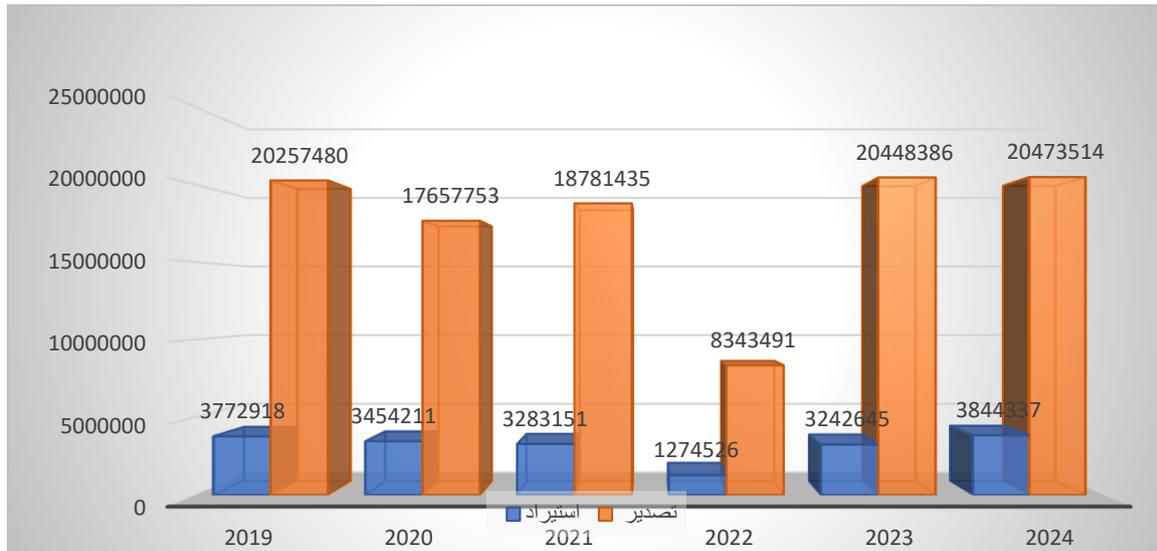
## الفصل الثاني:

### الإطار التطبيقي دراسة حالة ميناء سكيكدة

2023 و2024 في حركة البضائع العامة المستوردة مما يدل على زيادة الطلب المحلي للإنتاج الأجنبي. باختصار نستنتج ان سنة 2022 تأثرت بجائحة كورونا حيث شهدت كل الفئات انخفاضا كبيرا، لتشهد بعدها تعافي سريع وقوي مما يدل على التشافى من الأزمة .

ويمثل مخطط الاعمدة التالي تطور كل من الاستيراد والتصدير الذي يتم عبر ميناء سكيكدة من 2019 الى غاية 2024.

شكل(2-2): مخطط الاعمدة لتطور الاستيراد والتصدير بميناء سكيكدة



المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على البيانات في الجدول رقم (2-11)

ويوضح لنا الجدول التالي البضائع العامة التي يتم مناوالتها عبر الميناء:

10<sup>6</sup> دولار

الجدول(2-12): حركة البضائع العامة في ميناء سكيكدة

الفترة	2019	2020	2021	2022	2023	2024
المنتجات الزراعية	1154199	1083821	1227211	553416	1376985	1625309
استيراد	1149707	1079851	1218215	551031	1369112	1620650
تصدير	4492	3970	8996	2385	7873	4659
المواد الغذائية	34935	251	129	0	41557	3364
استيراد	34592	0	0	0	41508	172

3192	49	0	129	251	343	تصدير
<b>492386</b>	<b>521246</b>	<b>40819</b>	<b>140220</b>	<b>305794</b>	<b>381547</b>	<b>المنتجات المعدنية</b>
141370	97710	40819	140220	302744	381547	استيراد
351016	423536	0	0	3050	0	تصدير
<b>811012</b>	<b>730041</b>	<b>561747</b>	<b>299132</b>	<b>43677</b>	<b>62331</b>	<b>المعادن ومواد البناء</b>
81032	62837	19333	41743	42610	60809	استيراد
729980	667204	542414	257389	1067	1522	تصدير
<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>اسمدة</b>
0	0	0	0	0	0	استيراد
0	0	0	0	0	0	تصدير
<b>29034</b>	<b>42366</b>	<b>35189</b>	<b>91139</b>	<b>87753</b>	<b>86646</b>	<b>مواد كيميائية</b>
20368	31872	31690	83471	83565	71497	استيراد
8666	10494	3499	7668	4188	1522	تصدير
<b>1357464</b>	<b>1303423</b>	<b>510166</b>	<b>942669</b>	<b>1080245</b>	<b>1222848</b>	<b>معاملات خاصة</b>
1143934	1114964	428350	791161	906068	993975	استيراد
213530	188459	81816	151508	174177	228848	تصدير
<b>4318569</b>	<b>4015618</b>	<b>1701337</b>	<b>2700500</b>	<b>2601541</b>	<b>2942481</b>	<b>الاجمالي</b>
3007526	2718003	1071223	2274810	2414838	2692127	استيراد
1311043	1297615	630114	425690	186703	250354	تصدير

المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على احصائيات مقدمة من طرف مؤسسة ميناء سكيكدة

يوضح لنا الجدول حركة البضائع العامة والتي تتوزع على مجموعة من البضائع والمتمثلة في: المنتجات الزراعية، المواد الغذائية، المنتجات المعدنية، المعادن ومواد البناء، مواد كيميائية ومعاملات خاصة. حيث نلاحظ أن حركة المنتجات الزراعية تهيمن على حركة البضائع إذ تمثل جزءا كبيرا من الاستيراد. أما بالنسبة للمواد الغذائية فنلاحظ انعدام حركة الاستيراد خلال الفترة 2020-2022 ليرتفع بشكل كبير في سنة 2023 ويستمر الاستيراد لسنة 2024 لكن بمعدل أقل في حين التصدير يتناقص تدريجيا لينعدم في 2022 ليعود للانتعاش بعدها والذي قد يفسره انخفاض الناتج المحلي أو ضعف قدرته التنافسية والاحتمال الأكبر هو تأثر التجارة الخارجية بجائحة كورونا حيث نلاحظ ان كل الفئات شهدت انخفاض في سنة 2022 في كل من الاستيراد والتصدير.

أما بالنسبة لحركة المحروقات فتتوزع حركتها على الفئات التالية:

10<sup>6</sup> دولار

الجدول(2-13): حركة المحروقات في ميناء سكيكدة

الفئة	2019	2020	2021	2022	2023	2024
نפט خام	0	0	0	0	120706	57663
استيراد	0	0	0	0	0	57663
تصدير	0	0	0	0	120706	0
المحروقات الغازية	3777842	2026159	3688486	1543836	3723997	3824487
استيراد	107869	171654	289018	109673	363304	514998
تصدير	3669973	1854505	3399468	1434163	3360693	3309489
البيتومين	140162	107664	92284	20710	82811	104509
استيراد	140162	107664	92284	20710	82811	104509
تصدير	0	0	0	0	0	0
المحروقات المكررة	1716991	1637660	1558331	6352134	15747899	16012623

159641	78527	72920	627039	760055	832760	استيراد
1585298	1566937	627921	1495627	1561654	1633715	تصدير
2	2	4	7	5	3	
<b>1999928</b>	<b>1967541</b>	<b>791668</b>	<b>1936408</b>	<b>1851042</b>	<b>2108791</b>	<b>الإجمالي</b>
<b>2</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	
836811	524642	203303	1008341	1039373	1080791	استيراد
1916247	1915077	771337	1835574	1747105	2000712	تصدير
1	1	7	5	0	6	

المصدر: من اعداد الطالبة بالاعتماد على الاحصائيات المقدمة من طرف ميناء سكيكدة

يمثل الجدول السابق حركة المحروقات في ميناء سكيكدة حيث نلاحظ أن النفط لم يتم استيراده في خلال الفترة الا في سنة 2024، وكما هو الحال بالنسبة للتصدير والذي تم فقط في سنة 2023. اما بالنسبة للمحروقات الغازية فقط عرفت ذروتها في سنة 2019 لتشهد بعدها انخفاض حاد في 2020 الأمر الذي يشير الى التأثير القطاع بجائحة كورونا، وبالنسبة للمحروقات المكررة فقد عرفت تقلبات بسيطة عبر السنوات، الا سنة 2022 شهدت انخفاض ملحوظ بشكل عام عرف التصدير ذروته في سنة 2019 ليسجل انخفاض حاد في 2022 بسبب أزمة كورونا 2019. وينتشر بعدها تدريجيا في سنة 2023 و 2024 والذي قد يعود الى التعافي من أزمة كورونا.

#### المطلب الثالث: التوجهات المستقبلية لميناء سكيكدة

يقوم الميناء بالتجهيز للعديد من المشاريع والتي يهدف من خلالها تعزيز مكانته كمركز استراتيجي في التجارة البحرية والطاقة والتي تتمثل في:

1- **تحديث وتوسيع البنى التحتية للميناء:** حيث يعمل الميناء على بناء رصيف جديد لشحن الغاز الطبيعي المسال (GNL)، قادر على استيعاب ناقلات بسعة تصل الى 220000 متر مكعب، مما يعزز قدرة الميناء على تصدير الغاز بالإضافة الى بناء رصيف جديد بطول 846م وعمق 15م مع مساحة تخزين تبلغ 16 هكتار، مخصص لتحميل وتفريغ الحاويات والمنتجات السائلة والصلبة. ومن المشاريع التي يعمل عليها الميناء هي تحويل محطة تحميل الغاز الطبيعي المسال الحالية (LNG-M1) الى محطة لتحميل الغاز البترولي المسال (LPG)، وبناء رصيف نفطي جديد (P4)، لاستيعاب السفن الكبيرة بسعة 250000طن.

2- التحول نحو ميناء متعدد الوظائف وتطوير الخدمات اللوجستية: حيث تسعى المؤسسة المينائية لسكيكدة الى تنويع نشاطات الميناء من خلال إنشاء محطة حاويات جديدة في منطقة "شاتو فير" مزودة بمعدات مناولة حديثة، مما يزيد من قدرة التخزين بنسبة 120%، من 4,600 إلى 10,240 وحدة مكافئة لعشرين قدما (TEUS).

3- تعزيز الربط البري: لضمنا انسيابية حركة البضائع وربط الميناء بشبكات النقل الوطنية يجري العمل على عدة مشاريع حيوية، منها انشاء جسر مزدوج جديد بطول 120م فوق وادي صفصاف، والذي سيربط الميناء مباشرة بالطريق السيار شرق-غرب عبر الطريق الوطني رقم 44، مما يسهل بشكل كبير حركة الشاحنات ويحمي المنطقة الصناعية المجاورة، كما يتم تأهيل الطرق الولائي رقم 18 (CW18) لتحسين الوصول الى الميناء وضمان تدفق سلس للبضائع، كما يتم تحديث الشبكة الحديدية على مسافة 1200 متر لتسهيل تصدير البضائع الاستراتيجية وتعزيز التكامل بين مختلف وسائل النقل.

4- التحول الرقمي وتعزيز الاستدامة البيئية: في اطار التوجه نحو ميناء ذكي ومستدام، تتركز الخطط المستقبلية على مجموعة من المبادرات الهامة. تشمل هذه المبادرات الرقمنة الكاملة للعمليات المينائية، مما سيتتيح تتبع البضائع في الوقت الحقيقي ويعزز كفاءة العمليات بشكل عام. ولتعزيز مستويات الامن سيتم تركيب 192 كاميرا مراقبة لحماية المسافرين والبضائع داخل الميناء. بالإضافة الى ذلك، سيتم تنفيذ نظام حماية بيئية متكامل للحد من مخاطر التلوث، خاصة أثناء نقل المواد مثل الكلنكر المستخدم في صناعة الاسمنت، وذلك لضمان بيئة مينائية أكثر نظافة واستدامة.

### خلاصة الفصل:

تناول هذا الفصل الجانب التطبيقي من الدراسة، حيث قمنا بتحليل واقع ميناء سكيكدة، تم في البداية تقديم المؤسسة من خلال التطرق الى نشأتها، أهدافها ومهامها ثم هيكلها التنظيمي مما يسمح بفهم الإطار العام الذي يعمل فيه الميناء

لنتطرق بعدها الى البنى التحتية والخدمات اللوجستية الخاصة بالميناء من منشآت الأرصفة والتجهيزات التشغيلية والرقمية، الى الخدمات اللوجستية المساندة، وذلك لتقييم كفاءة عمليات الشحن والتفريغ والقدرة الاستيعابية للميناء.

لنقوم في القسم الأخير بتحليل الأداء الحالي للميناء عبر دراسة حجم النشاط وزمن بقاء السفن، بالإضافة الى تحليل حركة الصادرات والواردات، لنختم الفصل باستعراض التوجهات المستقبلية للميناء، والتي تهدف الى زيادة كفاءة خدماته اللوجستية وتحسين مساهمته في تنمية التجارة الخارجية في الجزائر

# الختام:

## الخاتمة

مع التحولات الاقتصادية المتسارعة، أصبحت التجارة الخارجية الركيزة الأساسية في تحقيق التنمية الاقتصادية، بسبب دورها الفعال في خلق فرص استثمارية و تنوع مصادر الدخل، الأمر الذي جعل تطوير بناها التحتية وأدواتها ضرورة حتمية.

جاءت هذه الدراسة لتسليط الضوء على أحد أهم المحاور الاستراتيجية في التجارة الخارجية والتمثلة في الخدمات اللوجستية بالموانئ البحرية، كونها أداة فعالة في تطوير الأداء المينائي، من خلال تسريع عمليتي الشحن والتفريغ، وخفض التكاليف. وتم اختيار ميناء سكيكدة كنموذج تطبيقي، وذلك للأهمية الاقتصادية والجغرافية التي يتمتع بها الميناء.

وانطلاقاً من الإشكالية التي طرحتها هذه الدراسة والمتمثلة في: **كيف تساهم الخدمات اللوجستية للموانئ البحرية في تحسين كفاءة التجارة الخارجية على مستوى ميناء سكيكدة؟** تم التوصل الى ان فعالية الخدمات اللوجستية تعتبر عاملاً أساسياً في رفع الكفاءة المينائية وتعزيز القدرة الاستيعابية للموانئ. اذ أظهرت الدراسة ان ميناء سكيكدة يمتلك إمكانيات هامة من حيث البنية التحتية والتجهيزات الرقمية ، الا انه لا يزال يحتاج الى استراتيجيات تطويرية تشمل الأداء التشغيلي، وتبني الحلول الرقمية الحديثة مع الاستعمال الفعلي لها. وبناء على هذا يتطلب تكثيف الاستثمارات في مجال الخدمات اللوجستية في الميناء، لتمكين الموانئ الجزائرية من مواكبة التحديات العالمية.

ومن خلال دراسة هذا الموضوع وتحليل عناصره توصلنا الى النتائج التالية:

### ❖ نتائج الدراسة:

ويمكن تلخيصها في النقاط التالية:

- الموانئ البحرية تلعب دوراً محورياً في التجارة الخارجية، حيث تساهم في تسهيل كل من عمليات التصدير والاستيراد.
- تتنوع الخدمات اللوجستية البحرية وتشمل خدمات رئيسية كالشحن والتفريغ وخدمات مساندة كالتزود بالوقود وصيانة السفن، ويمكن تحسين جودة هذه الخدمات عن طريق تطوير البنية التحتية والتزود بمعدات حديثة.
- تأثرت التجارة الخارجية بجائحة كورونا، حيث شهد ميناء تراجع في النشاط خاصة سنة 2022، ليعود وينتعث انطلاقاً من سنة 2023 بعد التشافي من الجائحة.
- تعد الخدمات اللوجستية في ميناء سكيكدة عنصر أساسي في تطوير الموانئ حيث تعمل الخدمات اللوجستية الفعالة على تقليص زمن بقاء السفن، وخفض التكاليف وزيادة القدرة الاستيعابية للميناء.

## الخاتمة

- معدل مكوث السفن مرتفع في ميناء سكيكدة، مما يتطلب تحديثات في البنية التحتية و معدات الشحن والتفريغ، لتسريع عملية المناولة.
- من ابرز النقائص محدودية القدرة الاستيعابية للأرصفة، وبالتالي غياب السفن الحديثة ذات المواصفات العالمية.
- تتأثر مؤشرات التجارة الخارجية كحجم النشاط بجودة الخدمات اللوجستية
- غياب التوظيف الفعلي للرقمنة والاعتماد على البيروقراطية في التعاملات التجارية للميناء، حيث قد يسهم ادخال الرقمنة في تسريع العمليات الجمركية.

### ❖ التوصيات:

- العمل على توسيع الأرصفة وزيادة قدرتها الاستيعابية، بما يتماشى مع المنافسة العالمية.
- تحديث الماكينات والمعدات التقليدية، واستبدالها بأخرى حديثة.
- رقمنة العمليات المينائية لتسريع الإجراءات الجمركية وتحقيق الشفافية.
- تشجيع الشراكات بين القطاع العام والخاص، وتقديم تسهيلات لجذب المستثمرين.

# قائمة المراجع

## قائمة المراجع

قائمة المراجع:

أولاً: المراجع باللغة العربية

❖ الكتب:

1. جمال جويدان الجمل، التجارة الخارجية، الدار الجامعية للطباعة والنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2009.
2. خالد احمد علي محمود، التجارة الدولية بين الحماية والتحرر والنظرية الحديثة وأثرها في الفكر الاقتصادي العالمي، دار الفكر الجامعي، 2019.
3. عطاء الله علي الزبون، التجارة الخارجية، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، الأردن عمان، 2015.
4. محمد أحمد السرتي، التجارة الخارجية، الدار الجامعية للطباعة والنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2009.
5. محمد رياض، جغرافيا النقل، مؤسسة هنداوي للنشر، المملكة المتحدة، 2018.
6. محمد نجيب حمادي الجوعاني، ظوابط التجارة الخارجية في الاقتصاد الإسلامي، دار الكتب العلمية، لبنان بيروت، الطبعة الأولى، 2005.
7. موسى مطر وآخرون، التجارة الخارجية، دار الصفاء للنشر والتوزيع، الأردن، الطبعة الأولى، 2001.
8. هشام بوريش، إدارة الموانئ البحرية في ظل العولمة، دار الاعصار العلمي للنشر، الأردن، الطبعة الأولى، 2018.

❖ الرسائل والاطروحات:

1. حياة رصاع، دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص علوم اقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، 2018-2019.
2. زياد عز الدين بارزان مامندبرني، أثر التجارة الخارجية على النمو الاقتصادي في عدد من الدول النفطية مع إشارة خاصة الى العراق للمدة 2003-2019، رسالة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية والإدارية، قسم الاقتصاد، جامعة الشرق الأدنى، 2021.

## قائمة المراجع

3. سلمى بشاري، الإصلاحات الجمركية الجزائرية ودورها في تفعيل التجارة الخارجية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم التجارية، تخصص إدارة العمليات التجارية، كلية العلوم الاقتصادية، العلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر 3، 2014.
4. عبد الحميد حشمة، دور تحرير التجارة الخارجية في ترقية الصادرات خارج المحروقات في ظل التطورات الدولية الراهنة دراسة حالة الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص اقتصاد دولي، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2012-2013.
5. عبد القادر مولاي، التصدير كإستراتيجية لتحقيق التنمية الاقتصادية دراسة حالة الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، تخصص التحليل الاقتصادي، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة بن يوسف بن خدة، 2006-2007.
6. على عز الدين، أثر التجارة الخارجية في الجزائر على النمو الاقتصادي بالجزائر خلال 2000-2012، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص إدارة العمليات التجارية، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر 03، 2013-2014.
7. قروين برويجي، دور الموانئ التجارية في تنشيط التجارة الخارجية -حالة ميناء وهران التجاري-، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم التجارية، تخصص تسويق وتجارة دولية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة حسيبة بن بو علي الشلف، 2011-2012.
8. كيجل خلاط و محمد لمين، دور لوجستيات النقل البحري في نمو تجارة إعادة التصدير -دراسة تجارب بعض الدول المصدرة للنفط، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراة، تخصص تسويق دولي، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة غرداية، 2024.
9. ليندة حسان، انعكاسات تطبيق الاعتماد المستندي على التجارة الخارجية الجزائرية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم التجارية، تخصص إدارة العمليات التجارية، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر 3، 2012-2013.
10. مراد عبدات، التجارة الخارجية في ظل التحولات الاقتصادية، أمام تحديات التبادل الحر -دراسة حالة الجزائر-، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في علوم التسيير، تخصص نقود ومالية، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر 03، 2013-2014.

## قائمة المراجع

11. نعيمة زيرمي، التجارة الخارجية الجزائرية من الاقتصاد المخطط الى اقتصاد السوق، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم التجارية، تخصص غدارة العمليات التجارية، كلية العلوم الاقتصادية، العلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر 3، 2010-2011.

### ❖ مقالات علمية:

1. أسماء شراك وفتان الطيب، المبادلات التجارية الخارجية وأثرها على النمو الاقتصادي في الجزائر دراسة قياسية خلال فترة 1987-2021، مجلة البشائر الاقتصادية، المجلد 10، العدد 01، جانفي 2024.
2. حناشي بورني وآخرون، أثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ البحرية الجزائرية على التجارة الخارجية 2010-2018، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، المجلد 13، العدد 03، 2020.
3. حياة بن عيسى، تطور الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، تصدرها كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة عثمان ثلجي الأغواط، العدد 01، 2015.
4. دينا صالح سيد عبد العزيز وآخرون، الأليات البيئية لتطبيق مفهوم الخدمات اللوجستية الخضراء، مجلة جمعية المهندسين المصرية، المجلد 58، العدد 02، 2019.
5. رانيا محفوظ، دور الخدمات اللوجستية وقطاع النقل في دفع عجلة النمو الاقتصادي، مجلة النيل للعلوم التجارية والقانونية ونظم المعلومات، المجلد 03، العدد 05، أغسطس (2023م).
6. ربيعة حملاوي، الأنشطة اللوجستية والموانئ الوطنية، مجلة علوم الاقتصاد والتسيير والتجارة، جامعة دالي إبراهيم، العدد 20، 2009.
7. رياض عيساوي وهاني محمد،
8. السعيد بوشول وريمي رياض وحميداتو محمد الناصر، دور الخدمات اللوجستية في تعزيز التجارة البينية: دراسة تجريبية باستخدام نماذج الجاذبية، المجلد 14، العدد 01، 2020.
9. سليمان عثمان وعلي عيد، التجارة الخارجية ومفهومها القانوني، مجلة جامعة تشرين، المجلد 43، العدد 05، 2021.
10. صبرينة سليمان، دور الموانئ الجافة في تنشيط الموانئ البحرية وواقعها في المنظومة الجزائرية، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، جامعة حسيبة بن بوعلي الشلف، المجلد 07، العدد 02، 2021.
11. عمر قريد وخليل سينا، تقييم أداء قطاع اللوجستيك في الجزائر وفق منهجية مؤشر الأداء اللوجستي للبنك الدولي، مجلة الاقتصاديات المالية البنكية وإدارة الاعمال، المجلد 11، العدد 1، 2022.

## قائمة المراجع

12. كيجل خلاط ومحمد لمين وتيماوي عبد المجيد، أثر الأداء اللوجستي على تجارة إعادة التصدير: دراسة قياسية باستخدام نماذج بانل خلال الفترة 2010-2018، مجلة الابتكار والتسويق، المجلد 09، العدد 01، 2022.
13. لطيفة رجب ورمضان بطوري، التغطية المؤسسية لأخطار التصدير في الجزائر، مجلة الأفاق للدراسات الاقتصادية، المجلد 05، العدد 02، 2020.
14. محمد أمين بومرزوق، اليات تطوير الموانئ الجزائرية وتفعيل نشاطها، مجلة الفكر المتوسطي، جامعة ابي بكر بلقايد بتلمسان، المجلد 12، العدد 02، 2024.
15. مداني أوراغ وجمال بوثلجة، الخدمات اللوجستية للموانئ البحرية ودورها في تفعيل التبادل التجاري الدولي - دراسة حالة ميناء بجاية لسنتي 2022/ 2021-، مجلة أرساد للدراسات الاقتصادية والإدارية، المجلد 07، العدد 01، أكتوبر 2024.
16. مراد بوسعيدية وعلي عليوة، واقع الخدمات اللوجستية في الجزائر قراءة في ضوء مؤشر (LPI) خلال الفترة 2007-2022، مجلة البحوث في العلوم المالية والمحاسبية، المجلد 09، العدد 02، 2024.
17. مريم كريد، الإلتزامات المادية لمقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري، مجلة العلوم الإنسانية، كلية الحقوق جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 1، المجلد 1، العدد 50، 2018.
18. مريم كريد، الشحن البحري للبضائع والعمليات المرتبطة به طبقا للتشريع البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة الشريعة والاقتصاد، كلية الشريعة والاقتصاد، المجلد 07، العدد 14، 2018.
19. هشام بوريش، تحسين جودة خدمات الموانئ البحرية: دراسة تجريبية ميناء عنابة، مجلة التوصل في العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة باجي مختار عنابة، العدد 34، 2013.
20. هشام مطهري وحياء بن عيسى، دور الموانئ البحرية في تنمية التجارة الخارجية، مجلة الحقوق والحريات، تصدر عن مخبر الحقوق والحريات في الأنظمة المقارنة جامعة معسكر، المجلد 12، العدد 02، 2024.
21. وزارة النقل السورية، المشكلات التي يعاني منها قطاع النقل التجاري والبحري في الوطن العربي، مجلة النقل، عدد خاص، 2023.
22. وسيلة سعود، قراءة تحليلية في واقع التصدير في الجزائر لفترة 1963-2020، مجلة الباحث، المجلد 24، العدد 01، 2024.
23. وليد حفاف، دور الخدمات اللوجستية البحرية في تنشيط التجارة الخارجية: دراسة حالة ميناء عنابة، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، جامعة المسيلة، المجلد 17، العدد 02، 2024.

## قائمة المراجع

### ❖ المواقع الالكترونية:

1. أماني زيهري، ، ماهي شركات الاستيراد والتصدير ومشاكلها، من الموقع، <https://invest.albanknote.com/import-export-companies>، تاريخ الاطلاع 2025/04/11
2. إيمان الحيازي، مفهوم الصادرات والواردات، من الموقع <https://mawdoo3.com/>، تاريخ الاطلاع 2025/04/11.
3. دينا محمود، تعريف التصدير والاستيراد والفرق بينها، من الموقع <https://www.almrsal.com/post/1075438>، تاريخ الاطلاع 2025/04/07
4. على محمد، علي محمد، التجارة الخارجية، من الموقع <https://b2b-sy.com/news/22230/>، تاريخ الزيارة 2025/03/07.
5. محمد منتصر، محمد منتصر، كل ما تحتاج معرفته عن الاستيراد والتصدير، من الموقع <https://wuilt.com/blog/ar/>
6. ميريه الجراح، ، الخدمات اللوجستية: معناها وأهميتها، من الموقع <https://hyatok.com/> ، بتاريخ 2025/04/15.

### ثانيا: مراجع باللغة الإنجليزية

### ❖ مقالات علمية:

1. Mariana Dubravka and Elena sira, **The Analysis of The Factors Influencing The International Trade of The Slovak Republic**, Procedia Economics and finance(23), (2015) p1211

### ❖ مواقع الكترونية:

1. **Adepoju olusegu onifade**, New Seaport Development-Prospects and Challenges: Perspectives from Apapa and Calabar Seaports, Nigeria , <https://www.mdpi.com/2305-6290/4/2/8> .
2. **Troy segal**, Troy Segal, **Import: definition examples and pros and cons**, <https://www.investopedia.com/terms/i/import.asp>

# الملاحق

## الملاحق

### الملحق رقم (01): إتفاقية التربص

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

#### اتفاقية التربص

بين

المؤسسة الجامعية: كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير، جامعة 8 ماي 1945 قالمة .  
المثلة من طرف: الأستاذ الدكتور نعمون وهاب عميد كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير

و

المؤسسة / الإدارة المستقبلية: .....  
المثلة من طرف السيد (ة): .....  
ثم الاتفاق بين الطرفين على مايلي:

**المادة 1:** تخضع هذه الاتفاقية لأحكام المادة 6 من المرسوم التنفيذي رقم 13-306 المؤرخ في 24 شوال عام 1434 الموافق ل  
أوت 2013 و المتضمن تنظيم التريضات الميدانية في الوسط المهني لفائدة الطلبة.  
أحكام القرار المؤرخ في 31 أوت 2013 و المتعلق بطبيعة التريضات الميدانية في الوسط المهني لفائدة الطلبة و تقييمها و مراقبتها  
**المادة 2:** يهدف التربص إلى ضمان التطبيق الفعلي للتعليم المقدم في الكلية وفقا للبرامج و المناهج المسطرة لتخصص للطلاب.  
**المادة 3:** التربص التطبيقي الخاص بنهاية السنة و المعد برنامجه من قبل الكلية، تتم مراقبة تنفيذه بالاتفاق مع المؤسسة و الكلية.  
و يهدف إلى إعطاء الطالب إمكانية تطبيق معارفه التي اكتسبها في الكلية و دراسة الطرق المتبعة و كذلك كيفية تطبيق تكنولوجيا  
جديدة يستخدمها في تخصصه حتى يتسنى له تحضير مذكرة التخرج.

#### المادة 4:

تحدد مدة التربص التطبيقي كمايلي:

تمتد فترة التربص من: ..... إلى: .....  
جديد"م.د تخصص: .....  
و الآتية أسمائهم: .....  
رقم التسجيل: .....  
رقم التسجيل: .....  
رقم التسجيل: .....

## الملاحق

**المادة 5:** تعهد المؤسسة بتعيين عون أو عدة أعوان يكلفون بمتابعة تنفيذ برنامج التبرص التطبيقي للطلاب المتربص، هؤلاء الأعوان موزمون بتقلص المساعدة الضرورية للتنفيذ الجيد لبرنامج التبرص.

**المادة 6:** إنشاء فترة التبرص بالمؤسسة و عندما تتطلب الطبيعة البيداغوجية للتبرص المتابعة الشخصية من طرف أستاذ الجامعة، على المؤسسة الالتزام باستقبال الأستاذ المذكور في مكان تعيين الطالب لمساعدته على تقييم تنفيذ برنامج التبرص.

**المادة 7:** أثناء فترة التبرص يخضع الطالب للالتزامات المطبقة على عمال المؤسسة كم هي محددة في النظام الداخلي و في هذه الحالة على المؤسسة إعلام الطالب منذ وصوله إلى مكان التبرص بكل المواد المنصوص عليها في النظام الداخلي و كذلك التعليمات المتعاطة بالنظافة و الأمن، الموضحة له الأخطار و العقوبات الجارية إذا لزم الأمر.

**المادة 8:** إذا ارتكب المتربص مخالفة و لم يلتزم بتطبيق القانون الداخلي للمؤسسة، تستطيع هذه الأخيرة توجيه إنذار للمتربص و إرساله فوراً للجامعة (الكلية) عن طريق رسالة مسجلة. في حالة ارتكاب المتربص خطأ جسيماً كما هو محدد في النظام الداخلي للمؤسسة، بإمكان هذه الأخيرة توقيف التبرص فوراً و القيام بطرد الطالب بعد الإشعار الجامعة (الكلية) برسالة مضمونة.

**المادة 9:** في حالة وقوع حادث للطلاب أثناء فترة التبرص، يجب على المؤسسة تقديم العلاج الضروري له حسب حالته و ترسل تقريراً مفصلاً عن الحادث إلى إدارة الكلية للمؤسسة رفقة اتفاقية التبرص.

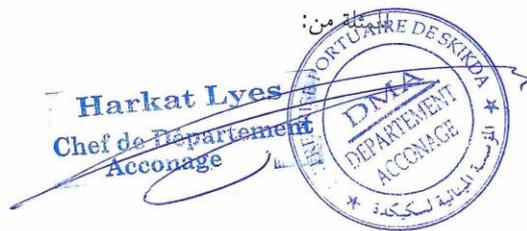
**المادة 10:** على المؤسسة اتخاذ كل الترتيبات اللازمة لحماية الطلبة من جميع أخطار حوادث العمل، و تسهر خاصة على تطبيق قواعد النظافة و الأمن المرتبطة بمركز العمل أين عين المتربص.

**المادة 11:** تلتزم المؤسسة بإرجاع استمارات الحضور و التقييم و نتائج التبرص التطبيقي للطلاب إلى الإدارة. و في هذا الشأن تلتزم المؤسسة بمطبوعات خاصة بالحضور و التقييم، و يمكنها الاحتفاظ بنسخة منها عن هذه الاستمارات على مستوى إدارة المؤسسة.

**المادة 12:** يحق للطلاب الإطلاع على محتوى الاتفاقية قبل الذهاب للتبرص و يمضي نسخة منها.

حرر بقالة في: .....

المؤسسة أو الإدارة المستقبلية



مؤسسة التعليم العالي

كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير

لجامعة 8 ماي 1945

الممثلة من طرف الأستاذ الدكتور: نعمون وهاب

TEL ELBAHC. SAK

SITUATION DES NAVIRES A QUAÏ

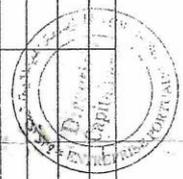


Référence : FORM-AMJ-03-01-01  
 Date : 21.04.2025  
 Nombre de Navire : 12  
 A/PORT : 10  
 N/PORT : 02  
 N°:111/2025

POSTE	NOM DU NAVIRE	PAV	ESC	DATE/HEURE D'ENTREE	CARGAISONS	TONNAGE	AGENCE	LONG	T.E	EQ	EL	PREVIS DEPART
N°1-AP	MISC EMILIE	LIB	D	19.04.20H10	CONT	13.365.T/574.U	MSC.A	177	09.30	01	02	22.04.2025
N°2-AP	TRANSOCEAN	LIB	D	15.04.20H00	LEGUMES SEC	12.044.T	GEMA	159	07.40	01	SP	26.04.2025
N°3-AP	MIR TRADER	S.LEONE	C	08.04.01H40	ROND A BETON	7.000.T	BEMARINE	148	04.50	01	01	20.04.2025
N°4-AP												
N°5-AP												
N°6-AP	SIRUS SKY	LIB	D	14.04.00H20	ARGILE	6.000.T	BCAT SHIPPING	120	06.00	--	--	22.04.2025
N°7-AP	WAGON ALFA	PAN	D	18.04.01H20	FER	5 571.81.T	AZIEZ BELGAT	119	06.05	01	04	21.04.2025
N°8-AP	ATHOS	ANT	D	16.04.14H50	CIMENT	2.100.T	TRANSLOGISTIC	87	02.80	01	01	22.04.2025
N°9-AP	PROGRESS IV	DOMENIQUE	D	18.04.10H10	BALL CLAY	6 800.T	BCATSHIPPING	122	06.25	01	02	21.04.2025
N°10-AP	MANASSA M	ST.KL&NVS	C	16.04.19H00	R.A.B	5.000.T	CCM	103	04.00	01	02	22.04.2025
N°11-AP	HAMBURG S	PALAU	C	12.04.13H20	FER	10 000.T	NOSA	128	05.60	01	01	20.04.2025
N°12-AP	SANTA VENERA	MALT	D	07.04.06H40	SOJA	32.998.T	GEMA	180	07.20	01	02	24.04.2025
N°13-AP												
P1-AP												
P2-AP												
P3-AP												

N/PORT CONSIGNE: 02 + 19 ENGINES CHEC

SPM-B1												
SPM-B2												
QDE-NP	ARGO I	PAN	D	12.04.03H10	FER	5.348.T	ISMS	180	06.80	02	04	22.04.2025
QDO-NP												
P1-NP												
P2-NP	HIGH MARINER	LIB	C	21.04.02H40	NAPHTA	35.000.T	SERMARINE	186	07.50	P	SPE	22.04.2025
P3-NP												
P5-NP												
A1-NP												
M2-NP												
M3-NP	GONG 65/QI MAO TING 8	JIAO	R									
M1-NP												



BEN RABAH OUMAR  
30.04.2025

DIRECTEUR DE LA CAPITAINE DE MER  
DIRECTION DES PÊCHERIES

PILOTES DE SERVICE : A/P : FADEL/HACHI  
N/P : CHAOUECHE