



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي  
جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة  
كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير  
قسم: العلوم التجارية

عنوان المذكرة

محاولة لتصميم نموذج لمركز لوجستيك بحري على مستوى ميناء  
سكيكدة

مذكرة ضمن متطلبات الحصول على شهادة ماستر أكاديمي في شعبة العلوم التجارية

تخصص: مالية وتجارة دولية

تحت إشراف الدكتور:  
- بلعز خير الدين

من إعداد الطلبة:  
- صالح جاهد  
- بوغليطة ايناس

أعضاء لجنة المناقشة:

الصفة	الجامعة	الرتبة	الإسم واللقب
رئيسا	جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة	أستاذ محاضر "أ"	مقيطع حمزة
مقرا	جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة	أستاذ محاضر "أ"	بلعز خير الدين
ممتحنا	جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة	أستاذ مساعد "ب"	منصوري منى

السنة الجامعية: 2024/2023



السنة الجامعية: 2024 / 2023

شهادة الترخيص بإيداع مذكرة ماستر أكاديمي لدى المكتبة

أنا الممضي أسفله الأستاذ: ..... سيد حسن جبير (الدرجة: ..... الرتبة العلمية: أستاذ محاضر) ..... (19)  
المشرف على مذكرة الماستر والموسومة ب: ..... ولادة بنت محمد طويح خريج طر دكتور لوجيستيك  
بسمرة بن علي حسن بن صيدا ..... سكيكدة  
من إنجاز الطالبين:

(1) ..... صالح بن جها د

(2) ..... بو عليحة بن سني

القسم: العلوم التجارية

التخصص: المالية وتجارة دولية

تاريخ المناقشة: ..... 29 / 06 / 2024

أشهد أن الطالب (ة) قد قام بالتعديلات والتصحيحات المطلوبة من طرف لجنة المناقشة، وأن المطابقة بين النسخة الورقية والنسخة الإلكترونية قد استوفت جميع شروطها. وبإمكانه إيداع النسخ الورقية والإلكترونية.

سكيكدة في: 17 / 04 / 2024



تأشيرة الأستاذ المشرف

خير الدين بلعز  
أستاذ محاضر



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي  
جامعة 20 أوت 1955\_سكيدة  
كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير  
قسم: العلوم التجارية

عنوان المذكرة

محاولة لتصميم نموذج لمركز لوجستيك بحري على مستوى ميناء  
سكيدة

مذكرة ضمن متطلبات الحصول على شهادة ماستر أكاديمي في شعبة العلوم التجارية

تخصص: مالية وتجارة دولية

تحت إشراف الدكتور:  
- بلعز خير الدين

من إعداد الطلبة :  
-صالحي جهاد  
-بوغليظة ايناس

أعضاء لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة	الجامعة	الصفة
مقيطع حمزة	أستاذ محاضر "أ"	جامعة 20 أوت 1955 سكيدة	رئيسا
بلعز خير الدين	أستاذ محاضر "أ"	جامعة 20 أوت 1955 سكيدة	مقرا
منصوري منى	أستاذ مساعد"ب"	جامعة 20 أوت 1955 سكيدة	ممتحنا

السنة الجامعية: 2024/2023

# إهداء

قال تعالى: (قل إعملوا فسيرى الله عملكم ورسوله و المؤمنون)

الهي لا يطيب الليل إلا بشرك و لا يطيب النهار إلا بطاعتك..

ولا تطيب اللحظات إلا بذكرك.. ولا تطيب الآخرة إلا بعفوك ..

الله جل جلاله

إلى من بلغ الرسالة و أدى الأمانة .. و نصح الأمة .. إلى نبي الرحمة و نور العالمين

سيدنا محمد صلى الله عليه وسلم

إلى الذي زين اسمي بأجمل الألقاب من دعمني بلا حدود و أعطاني بلا مقابل إلى من علمني ان الدنيا كفاح  
وسلاحها العلم و المعرفة و غرس في روحي مكارم الأخلاق سندي (والدي)

إلى من جعل الله الجنة تحت أقدامها و احتضني قلبها قبل يدها و سهلت لي الشدائد بدعائها إلى القلب الحنون  
داعمتي الأولى في مسيرتي سر قوتي و نجاحي و ملاذي بعد الله (والدي)

إلى ضلعي الثابت و أمان أيامي إلى من شددت أضلعي بهم فكانوا لي ينباع أرتوي منها خيرة أيامي و  
صفوتها إلى قرّة عيني

(إخواني و أخواتي)

إلى الذين حملوا أقدس رسالة في الحياة إلى الذين مهدوا لنا طريق العلم و المعرفة (أساتذتنا الأفاضل)

ولكل من كان عوننا و سندا في هذا الطريق .. لرفقاء السنين و أصحاب الشدائد أهدىكم هذا الإنجاز و ثمرة  
نجاحي الذي لطالما تمنيته .. ها أنا اليوم أتممت أول ثمراته راجية من الله تعالى أن ينفعني بما علمني و أن  
يعلمني ما أجهله و يجعله حجة لي لا علي .

(ومن قال أنا لها نالها)

## الشكر و التقدير

قال صلى الله عليه و سلم" من لا يشكر الناس لا يشكر الله"

الحمد لله على ما تم، نشكر الله على توفيقه لنا.

نشكر الأستاذ "**بلعز خير الدين**" على دعمه و توجيهه الدائم والذي شرفنا بقبوله الإشراف علينا فجزاه الله كل خيرا.

كما يسرنا أن نوجه أسمى آيات الشكر والتقدير إلى جميع أساتذة كلية العلوم التجارية الذين تكبدوا كل العناء في فترة التكوين الدراسية.

ونشكر جميع عمال مصلحة الشحن والتفريغ على مساعدتهم وحسن استقبالهم كل بمقامه وعلى رأسهم السيد "**حركات إلياس**" و "**مباركي أمين**".

وننتقدم بجزيل الشكر لكل من ساعدنا في إنجاز هذا العمل وقدم يد العون من قريب أو بعيد.

هدفت هذه الدراسة إلى محاولة لتصميم نموذج لمركز لوجيستيبحري على مستوى ميناء سكيكدة ، ولتحقيق هذه الدراسة تم إجراء تربص في مصلحة الشحن و التفريغ و التشوين على مستوى المؤسسة المينائية سكيكدة وقد تطرقنا إلى أداة المقابلة و الملاحظة و الدراسات الوثائقية حيث أجرينا مقابلة مع رئيس قسم مصلحة الشحن و التفريغ من أجل جمع كافة المعلومات لإنشاء مركز لوجيستي و حيث تسعى الجزائر لإبراز مكانتها و قوتها بين الدول في مجال التجارة العالمية وتتمحور أهمية المركز اللوجستيكي البحري في احتلاله مكانة بارزة في التنمية الاقتصادية ويقدم خدمات متكاملة تشمل التخزين ، التوزيع و إدارة النقل ، مما يزيد من كفاءة السلاسل اللوجيستية ويعزز الاندماج الإقليمي وهو احد أهم العناصر التي تساعد في دفع عجلة النمو الاقتصادي من خلال تحقيق التنافسية و تقليل التكاليف ويعد إنشاء مركز لوجستيكي خطوة يمكن ان تغير واقع و مستقبل الميناء بصورة إيجابية حيث أثبتت الدراسة انه يمكن انشاء مركز لوجستيكي مع محاولة التطوير في البنية التحتية لميناء سكيكدة حيث لاحظنا ان الميناء مترجع من ناحية البنية التحتية و يفقد لكثير من الإمكانيات .

**الكلمات المفتاحية :** الميناء ، المركز اللوجستي ، المؤسسة المينائية سكيكدة

#### Abstract :

This study aimed to attempt to design a model for a maritime logistics center at the level of the port of Skikda. To achieve this study, a reconnaissance was conducted in the shipping, unloading and stowing department at the level of the Skikda Port Corporation. We touched on the tool of interview, observation and documentary studies, where we conducted an interview with the head of the shipping and unloading department from In order to collect all information to establish a logistics center, as Algeria seeks to highlight its position and strength among countries in the field of global trade, the importance of the maritime logistics center is that it occupies a prominent position in economic development and provides integrated services that include storage, distribution and transportation management, which increases the efficiency of logistical chains and enhances regional integration.It is one of the most important elements that help drive economic growth by achieving comp.

Keywords :the port , logistics center ,skikda port authority.

الصفحة	قائمة المحتويات
	إهداء
	شكر و تقدير
	فهرس المحتويات
	قائمة الجداول
	قائمة الأشكال
	قائمة الملاحق
أ - ث	مقدمة
24-6	الفصل الأول: الأدبيات النظرية و التطبيقية للموانئ و المراكز اللوجستية البحرية
6	تمهيد
7	المبحث الأول: الموانئ و المراكز اللوجستية
7	المطلب الأول: الموانئ البحرية
7	الفرع الأول: تعريف الموانئ البحرية
7	الفرع الثاني: أنواع الموانئ
9	الفرع الثالث: دور الموانئ البحرية في التجارة الدولية
10	الفرع الرابع: تطور الموانئ البحرية
11	المطلب الثاني: المراكز اللوجستية
11	الفرع الأول: مفهوم المراكز اللوجستية
11	الفرع الثاني: وظائف المراكز اللوجستية
12	الفرع الثالث: الشروط التي يجب توفرها في المراكز اللوجستية و أهم المتعاملين فيها
12	الفرع الرابع: أنواع المراكز اللوجستية
13	الفرع الخامس: أهمية المراكز اللوجستية
14	الفرع السادس: أهم الفروقات بين الموانئ التقليدية و المراكز اللوجستية
14	المطلب الثالث: نماذج عن مراكز لوجستية في العالم
14	الفرع الأول: المركز اللوجستي لهونغ كونغ
15	الفرع الثاني: المركز اللوجستي لروتردام
16	الفرع الثالث: المركز اللوجستي طنجة
18	المبحث الثاني: الدراسات السابقة
18	المطلب الأول: الدراسات باللغة العربية
19	المطلب الثاني: الدراسات باللغة الإنجليزية
22	المطلب الثالث: القيمة المضافة
24	خلاصة الفصل الأول
56-32	الفصل الثاني: دراسة تطبيقية لتصميم نموذج لمركز لوجستي بحري على مستوى ميناء سكيكدة
32	تمهيد
33	المبحث الأول: تقديم المؤسسة المينائية سكيكدة و المصلحة محل الدراسة
33	المطلب الأول: تقديم المؤسسة محل الدراسة
33	الفرع الأول: المجال المكاني
35	الفرع الثاني: المجال البشري
35	الفرع الثالث: مهام و مزايا ميناء سكيكدة
37	الفرع الرابع: الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية سكيكدة
38	المطلب الثاني: مصلحة الشحن و التفريغ و التشوين

39	الفرع الأول : التعريف بالمصلحة محل الدراسة
39	الفرع الثاني :المؤشرات الاقتصادية للمؤسسة المينائية سكيكدة
40	الفرع الثالث : الهيكل التنظيمي للمصلحة محل الدراسة
41	المبحث الثاني : واقع و آفاق المؤسسة المينائية سكيكدة
41	المطلب الأول : إمكانيات المؤسسة المينائية سكيكدة
42	المطلب الثاني : واقع الأنشطة المينائية سكيكدة
42	الفرع الأول : محطة الحاويات
43	الفرع الثاني : محطة المحروقات
44	الفرع الثالث : محطة المنتجات السائبة
44	المطلب الثالث : الآفاق المستقبلية للمؤسسة المينائية سكيكدة
46	المبحث الثالث : مقترح لإنشاء مركز لوجستي بحري على مستوى ميناء سكيكدة
46	المطلب الأول : أرضية مينائية
46	الفرع الأول: ميناء خاص بالسلع السائبة و الصلبة
48	الفرع الثاني : ميناء خاص بمحطة الحاويات
48	الفرع الثالث : ميناء خاص بمحطة المحروقات و البتروكيميائية
49	المطلب الثاني : منطقة للتجارة الحرة
49	المطلب الثالث : الأرضية اللوجستية
49	الفرع الأول : الموقع الجغرافي
50	الفرع الثاني : المرافق
53	خلاصة الفصل
54	الخاتمة
57	قائمة المراجع
59	الملاحق

## قائمة الجداول

قائمة الجداول:

الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
14	أهم الفروقات بين المراكز اللوجستية و الموانئ البحرية	1-1
39	نوع الوظيفة و عدد العمال على مستوى مصلحة الشحن و التفريغ و التشوين بالمؤسسة المينائية سكيكة	1-2
40	المؤشرات الاقتصادية للمؤسسة المينائية سكيكة	2-2
42	المقارنة بين نتائج الحاويات لسنة 2021،2022،2023	3-2
43	المقارنة بين نتائج المحروقات المصدرة و المستوردة لسنة 2023/2022/2021	4-2
44	المقارنة بين حجم الاستيراد و التصدير للمنتجات السائبة لسنة 2023،2022،2021	5-2

الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
9	أنواع الموانئ البحرية	1-1
13	أنواع المراكز اللوجستية	2-1
18	الخريطة الأرضية المسطحة لميناء طنجة	3-1
37	الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية سكيكدة	4-1
41	الهيكل التنظيمي لمصلحة الشحن و التفريغ	5-1
47	موقع محطة السلع السائبة و الصلبة داخل الميناء	6-1
48	موقع محطة السلع السائبة	7-1
48	محطة الحاويات الجديدة	8-1
50	صورة توضح موقع الأرضية اللوجستية	9-1
52	صورة توضح توزيع المرافق في الأرضية اللوجستية	10-1

## قائمة الملاحق

قائمة الملاحق:

الصفحة	عنوان الملحق	رقم الملحق
59	مخطط ميناء سكيكدة التجاري (الميناء القديم)	1-2
60	مشروع لتوسيع ميناء القديم سكيكدة	2-2
61	مشروع محطة حاويات سكيكدة الجديدة	3-2
62	متعاملين شركات الشحن	4-2

في ظل التحولات الاقتصادية و التكنولوجية السريعة , يصبح دور الموانئ البحرية الرئيسية أكثر أهمية من أي وقت مضى في تسهيل حركة البضائع العالمية و تعزيز النمو الاقتصادي و التبادل التجاري حيث يعد احد أهم المرافئ التجارية و واجهة الدولة حول العالم لأنه يعكس قدرتها على التجارة و التبادل الاقتصادي مع الدول الأخرى، و من بين هذه الموانئ ميناء سكيكدة الذي يعتبر واحد من اكبر الموانئ في الجزائر فهو يمتلك بنية تحتية حديثة و مرافق متطورة التي تسهل عمليات الشحن و التفريغ بكفاءة عالية ، و يتميز بقدرته الكبيرة على استيعاب السفن الكبيرة و الشحنات الضخمة و يعتبر مركز استراتيجيا للتجارة في الشمال الإفريقي حيث يتمركز على طريق تجاري رئيسي يربطه مع أوروبا كما يتمتع بتنوع كبير في الأنشطة التجارية مما يساهم بشكل كبير في دعم الاقتصاد المحلي.

و مع تزايد الضغوط اللوجستية و المطالب بتحسين الكفاءة و تقليل التكاليف , يظهر إعداد مركز لوجستي لميناء بحري كخطوة إستراتيجية ضرورية لمواجهة تلك التحديات حيث تسعى معظم دول العالم جاهدة لتعزيز اقتصادياتها من خلال تطور المراكز اللوجستية التي تلعب دورا حيويا و تسهل حركة السلع و البضائع عبر الحدود حيث أن إقامة مركز لوجستي يعتبر وسيلة فعالة لدفع عجلة النمو الاقتصادي حيث تساهم في زيادة القدرة التنافسية للموانئ و بالتالي زيادة حجم الصادرات و تحسين أداء الموانئ و بناء مكانة قوية سوية على الساحة العالمية مما يؤدي في النهاية إلى زيادة النمو الاقتصادي و تحسين كفاءة التوريد .

تعتبر العلاقة بين المراكز اللوجستية و الموانئ البحرية حيوية و مهمة في سلسلة الإمداد و توزيع البضائع و هي علاقة تكاملية تساهم في تحسين كفاءة و فعالية العمليات اللوجستية ، مما يعزز من القدرة التنافسية للموانئ على الساحة العالمية . من خلال التعاون الوثيق بين هذين العنصرين ، يمكن تحقيق نمو اقتصادي مستدام و زيادة حركة التجارة الدولية ، مما ينعكس إيجابا على الاقتصاد الوطني و العالمي.

### إشكالية البحث:

بناء على ما سبق ذكره ، يمكن صياغة إشكالية البحث التي سيتم معالجتها في هذا البحث كما يلي :

فيما تكمن أهمية وجود مركز اللوجستيكي البحري على مستوى ميناء سكيكدة؟

### الأسئلة الفرعية :

للإجابة على التساؤل الرئيسي و تقديم شروحات أفضل يمكننا إبراز الأسئلة الفرعية :

1. فيما تكمن الفروقات بين الموانئ التقليدية و المراكز اللوجستية البحرية ؟
2. ما هي متطلبات و شروط إنشاء مركز لوجستي بحري ؟
3. كيف يمكن أن يساعد اقتراح مركز لوجستي بحري في تحسين أنشطة و عمليات المؤسسة المينائية سكيكدة؟

### فرضيات البحث:

لنتسهيل الإجابة على الإشكالية و الأسئلة الفرعية المطروحة ، سنبدأ بتحديد بعض الفرضيات التي ستشكل أساس دراستنا . يمكن تلخيص هذه الفرضيات في النقاط التالية :

- تكمن أهمية وجود مركز لوجستي في ميناء سكيكدة في عدة جوانب رئيسية منها تعزيز التجارة الإقليمية و الدولية ، تحسين الكفاءة التشغيلية ، دعم التنمية الاقتصادية المحلية ، زيادة القدرة التنافسية لتقليل التأثير البيئي ، دعم الصناعات المحلية بشكل عام فان وجود مركز لوجستي في ميناء سكيكدة يعزز من قدرته أن يكون محورا رئيسيا للنقل و التجارة في المنطقة.
- تكمن الفروقات بين الموانئ التقليدية و المراكز اللوجستية البحرية في نطاق الخدمات حيث الموانئ التقليدية تقوم بتحميل و تفريغ الشحنات، تخزين مؤقت ، صيانة و إصلاح السفن أما المراكز اللوجستية البحرية تشمل خدمات الموانئ التقليدية و تضيف إدارة سلسلة التوريد التخزين المتقدم

التوزيع و خدمات القيمة المضافة ، و مقارنة مع التكنولوجيا و الإدارة الموانئ التقليدية تعتمد على أنظمة إدارة و مناولة أساسية أما المراكز اللوجستية البحرية تستخدم أنظمة إدارة متطورة .

● متطلبات و شروط إنشاء مركز لوجستي بحري هو الموقع الجغرافي ، البنية التحتية ، التكنولوجيا ، المتطلبات القانونية و التنظيمية ، الموارد البشرية ، الاستدامة البيئية ، الشراكات و التعاون ، الأمن و السلامة.

● يساعد اقتراح مركز لوجستي في ميناء سكيكدة من حيث تحسين أنشطة و عمليات المؤسسة المينائية في رفع كفاءة عمليات محطة الحاويات و تحسين تدفق البضائع و تنظيم العمليات اللوجستية بشكل أكثر كفاءة و توفير بنية تحتية متطورة تشمل مرافق التخزين ، وسائل النقل الداخلي ، و أنظمة إدارة المخزون ، مما يسهم في تحسين تداول البضائع و تقليل تكاليف النقل.

### مبررات إختيار موضوع البحث:

تم إختيار هذا الموضوع لوجود عدة دوافع و مبررات وراء ذلك وهي :

- غياب فكرة تطبيق مركز لوجستي في ميناء جزائري تعتبر احد أهم المبررات لدراسة هذا الموضوع.
- آثار هذا الموضوع فضولنا و شكل مصدر شغف لنا خاصة وان الجزائر تسعى لتطوير تجارتها الخارجية .
- قلة الدراسات في هذا الموضوع.
- حداثة الموضوع وأهميته.

### أهداف البحث:

- يتمثل الهدف الرئيسي للبحث في التوصل لنتيجة معينة بشأن إشكالية البحث.
- إبراز أهمية المراكز اللوجستية في تخفيض الوقت و تكلفة نقل البضائع .
- تقديم إضافة بسيطة لموضوع المركز اللوجستي لميناء بحري محوري في ظل قلة الدراسات.
- إبراز أهم التعاريف الخاصة بالمراكز اللوجستية و الميناء البحري المحوري.
- إبراز أهمية المركز اللوجستي في تقريب العلاقات بين الدول.

### أهمية البحث:

يمكن إبراز أهمية البحث في مجموعة من النقاط :

- تكمن أهمية هذه الدراسة في محاولة إعداد نموذج لمركز لوجستي مع التعرف على المؤسسة المينائية.
- للمركز اللوجستي دورا هاما في تعزيز اقتصاد البلاد حيث يعتبر جزءا أساسيا في سلسلة التوريد.
- الإسهام في زيادة عدد الدراسات في موضوع المراكز اللوجستية للموانئ البحرية المحورية إذ تفقتر المكتبات العربية لهذه المواضيع.
- يتميز المركز اللوجستي بتوفير خدمات سريعة و بأقل تكلفة مما يساهم في تحسين الخدمات التجارية.

### حدود البحث:

- الحدود المكانية: بهدف دراسة إمكانية إنشاء موقع لوجستي قمنا باختيار المؤسسة المينائية سكيكدة لهذه الدراسة .
- الحدود الزمانية: المجال الزمني لهذه الدراسة كان من بداية شهر مارس لسنة 2024 إلى غاية شهر جوان من نفس السنة.

### منهج البحث:

انطلاقاً من دراستنا لهذا الموضوع اعتمدنا على المنهج الوصفي تحليلي وذلك لوصف متغيرات الدراسة للمركز اللوجستي و المنهج التحليلي تم الاعتماد عليه من اجل تحليل متطلبات إنشاء و تصميم مركز لوجيستي مينائي ، و ذلك ساعدنا على الوصول إلى نتائج ملموسة و دقيقة و بالإضافة إلى هذا قمنا بطرح بعض الأسئلة على احد فروع المؤسسة المينائية سكيكدة ، فكانت معظم الإجابات من خلال مقابلة مع رئيس مصلحة الشحن و التفريغ و خصوصاً رئيس قسم التشوين.

### صعوبات البحث :

- قلة المراجع التي تناولت موضوع الدراسة.
- صعوبة إجراءات الدراسات التطبيقية الخاصة بهذا الموضوع.
- العثور على مصادر موثوقة ولكن معظمها غير مجانية .

### هيكل البحث:

للإمام بجميع جوانب موضوع دراستنا قمنا بتقسيمها إلى فصلين تناولنا في الفصل الأول معطيات نظرية التي بدورها تنقسم إلى مبحثين المبحث الأول بعنوان الموانئ و المراكز اللوجستية حيث تطرقنا في المطلب الأول و الثاني إلى مفاهيم عامة حول الموانئ و المراكز اللوجستية البحرية و في المطلب الثالث قمنا بأخذ نماذج لمجموعة مراكز لوجيستية حول العالم أما المبحث الثاني فخصصناه لدراسات السابقة.

و في الفصل الثاني من دراستنا خصص لدراسة تصميم نموذج لمركز لوجيستيكي بحري على مستوى ميناء سكيكدة وذلك من خلال التطرق إلى التعريف بالمؤسسة المينائية سكيكدة وهيكلها و مصلحة الدراسة المتمثلة في الشحن و التفريغ و التشوين و التي تمثل محل التربص و في المبحث الثالث قمنا بإقتراح إنشاء مركز لوجيستيكي على مستوى ميناء سكيكدة .

## الفصل الأول

# الأدبيات النظرية والتطبيقية للموانئ والمراكز اللوجستية البحرية

## تمهيد:

يلعب النقل البحري دورا كبيرا في تنمية التجارة الخارجية و تعد الموانئ البوابة الرئيسية التي تربط الدول ببعضها البعض ، تعتبر السفن أكثر الوسائل المستعملة في لانخفاض التكاليف فيها حيث تعد الواجهة البحرية بالنسبة للدول و ثروة يجب استغلالها بعقلانية و توفير مختلف المرافق و البنى التحتية و التكنولوجيا عن طريق تكوين مراكز لوجستية تضمن السرعة و الفعالية في مختلف عمليات تسيير السلع و الحاويات و استنادا إلى هذا سنحاول في هذا الفصل التطرق إلى مفاهيم الموانئ و إعطاء صور واضحة حول المراكز اللوجستية في المبحث الأول و مناقشة مختلف الدراسات السابقة في المبحث الثاني.

## المبحث الأول: الموانئ و المراكز اللوجستية

تعتبر الموانئ و المراكز اللوجستية من البنى التحتية الحيوية للتجارة العالمية حيث تعتبر نقاط تبادل حيوية للبضائع و السلع بين البلدان .

## المطلب الأول: الموانئ البحرية

## الفرع الأول: تعريف الموانئ البحرية

- يعتبر الميناء بلد يضم العديد من السفن ، كما يتوفر على العديد من الإمكانيات و المعدات تخزين و شحن السلع ، حيث يزيد عدد الموانئ حول العالم عن 4000 ميناء منتشر . ( النحراوي، 2009)
- و هو ميناء التقاء وسائل النقل لعبور السلع للداخل والخارج . ( النحراوي، 2009)
- يعد الميناء عنصرا أساسيا في مجال النقل البحري و محركا فعالا في التجارة الخارجية .(بن عيسى حياة)
- حيث أن الميناء باعتباره المساهم الرئيسي في جلب مختلف المساهمات الخارجية لتطوير الإنتاج و الاستهلاك المحلي و تحديثه و تنويعه لإحتوائه على العديد من المرافق بقصد تسهيل المبادلات و هو مؤشر أساسي لقياس مستوى التمدن ، بحيث يمكن تأثير مستوى تطور ظاهرة الميناء على الحيز النظري من خلال تطور ديناميكيتها و حركته و العكس صحيح . (بن عيسى )
- في الميناء يتم استلام و تسليم البضائع و القيام بمختلف العمليات كالتفريغ و التنظيف و الشحن مما يجعله سوق تجاري و منه أيضا تبدأ رحلات السفن و تنتهي ، كما توجد به المستودعات و الروافع و الدوائر الجمركية و مكاتب السلطات الرسمية و للحماية من العواصف و الرياح التي قد تهدمه ، توجد به مياه محمية آمنة .(بن عيسى حياة)
- و بالتالي فان الميناء ملجأ للسفن للحماية و يكون عبارة عن مسطح مائي محدود قد يكون طبيعيا أو صناعيا يقع على ساحل البحر. (جداني ، 2022)
- يعتبر الميناء منشأ اصطناعي من إعداد الإنسان حيث يتم تجهيزه بمختلف الإنشاءات الضرورية كما يتم اختيار مكانه ليتناسب بيئيا و اقتصاديا و امنيا ، يحتوي على أرصفة و منارات و علامات إرشادية و ضوئية و ورشات صيانة و إصلاح و رقابة و معدات شحن و تفريغ و متطلبات أخرى مختلفة و كذلك خدمات مكملة أساسية كالتغليف و التعبئة و التجميع و التوزيع .(ياسر محمود احمد عبد الرحمن، 2018)
- و مع تنوع التعاريف و تعددها إلا أنها تصب في معنى واحد مما تعني أن الميناء عبارة عن منفذ طبيعي من الطبيعة أو منشأة تقيمها الدولة لاستقبال و شحن البضائع أو نقل الركاب يكون مقرها الشاطئ . (بن عيسى )

## الفرع الثاني: أنواع الموانئ

تتنوع الموانئ من حيث طبيعة موقعها ، و من حيث الغرض الذي أنشأت من اجله كالتالي : (جداني ، 2022، صفحة 34)

## 1-من حيث طبيعة موقعها:

- ❖ موانئ طبيعية : و هي الموانئ التي تتوفر فيها الحماية الطبيعية ، و لا تحتاج إلا لبعض الإصلاحات و التحسينات المحدودة لتعتبر صالحة ، و تنشأ هذه الموانئ كماوى طبيعي مثل خليج أو مصب أو خلف الجزر .
- ❖ موانئ نصف طبيعية : و هي الموانئ التي تحتاج إلى منشأة صناعية لحمايتها كحواجز الأمواج .
- ❖ موانئ صناعية :وهي الموانئ التي تنشأ على الشواطئ المكشوفة و لا يتم إنشاؤها إلا عند الضرورة ، كالأرصفة البحرية التي تنشأ داخل البحر لنقل البترول.

2- من حيث الغرض: تصنف الموانئ من حيث الغاية التي أنشأت من أجلها إلى موانئ تجارية و موانئ النزهة و موانئ الصيد إضافة إلى موانئ الأمان

و قد صنفها المشرع الجزائري كذلك في المادة 889 من القانون البحري :

➤ الموانئ التجارية: تعتبر الموانئ تجارية و تصنف ضمن هذه الفئة الموانئ الموجهة للقيام بجميع عمليات إركاب و إنزال الأشخاص و البضائع و الحيوانات الحية المتنقلة من وسائل النقل الجوي و العكس، و كافة العمليات المرتبطة بالملاحة البحرية ، و ذلك في أحسن الظروف الاقتصادية و الأمنية.

➤ موانئ النزهة: تصنف ضمن هذه الفئة الموانئ المهيأة لتلبية حاجات ملاحة النزهة و تطوير هذا النشاط.

➤ موانئ التعدين: هي موانئ تنشأ على الساحل في مناطق استخراج المعادن كالفوسفات و خام الحديد و الفحم ، و تزود تلك الموانئ بالأوناش و السيور الحديثة المغطاة لسرعة و سهولة شحن المواد الخام من الحاجر و المناجم مباشرة و بطرق ميكانيكية .

➤ -موانئ البترول: هي موانئ تنشأ و تتطور باستمرار لتساير التطور في تكنولوجيا و حجم ناقلات البترول ، و ليس من الضروري أن تتراكم ناقلات البترول بكامل طولها على الأرصفة ، و إنما قد تنشأ بالموانئ أرصفة بحرية ممتدة داخل البحر حيث تتلاقى ناقلات البترول بمخاطيفها للتراكم بجانبها لشحن الزيت الخام من خلال خراطيم تتراوح ما بين 12 و 6 بوصة مثبتة بمواسير متصلة بصهاريج ضخمة على الشاطئ يخزن بها الخام بعد إنتاجه من الآبار المنتشرة داخل البحر ومعالجته ليكون جاهزا لكي يشحن على الناقلات سواء التصدير أو إلى معامل التكرير وخصت الجزائر موانئ سكيكدة و أرزيو الجديدة لحاجيات الغاز و البترول .

➤ -موانئ الصيد: تختص فيه بعمليات الصيد ، و يتكرر نشاطها الأساسي في استغلال الثروات البحرية و نذكر منها بوهارون ، تنس ، زموري، أزفون.

و يشترط في هذه الموانئ أن تكون قريبة من المناطق التي يكثر فيها الصيد ، و محترفي مهنة الصيد ، و أن تتوفر لها سهولة و سبل الاتصالات في أي وقت و في أي جو، و تنشأ بها أرصفة صالحة لتفريغ و فرز و تصنيع الأسماك و صيانة المراكب و إمكانية التزود بالوقود و الثلج و معدات الصيد ، إضافة إلى وجود مساحات واسعة كافية لنشر الشباك و تجفيفها و صيانتها .

➤ -موانئ الأمان: و اسمها نسبة للغرض الذي أنشأت من أجله ، فهي موانئ مجهزة لتوفير الخدمات الأمنية للسفن في حالات الطوارئ ، تلجأ إليها السفن إذا ما تعرضت أثناء رحلتها إلى عواصف يخشى منها أو إذا ما تعرضت لعطل مفاجئ لذا يشترط أن تكون قريبة من الطرق الملاحية التي تكثر بها العواصف ، و أن يتوافر لها إمكانية الحماية من العواصف و الأمواج إلى جانب سهولة الوصول إليها و اتساع المساحة المائية بها لتستوعب أكبر عدد من السفن في الوقت الواحد ، و أن تكون مزودة بسبل التموين بالوقود و الأغذية و ورش الإصلاح ، هذه الخدمة من الأمور التي أنشأت من أجلها الموانئ وذلك لتسهيل حركة السفن و الملاحة البحرية بصفة عامة .

➤ -موانئ الحاويات: هي موانئ تستقبل سفنا خاصة تحمل الحاويات ، و تتميز بأساليب خاصة في الشحن و التفريغ .

➤ -موانئ الترانزيت: هي موانئ تتميز بموقع ممتاز مما يؤهلها للقيام باستقبال بضائع دول أخرى ثم إعادة شحنها برا إلى الدول المجاورة سواء كانت دولا بحرية أو مغلقة .

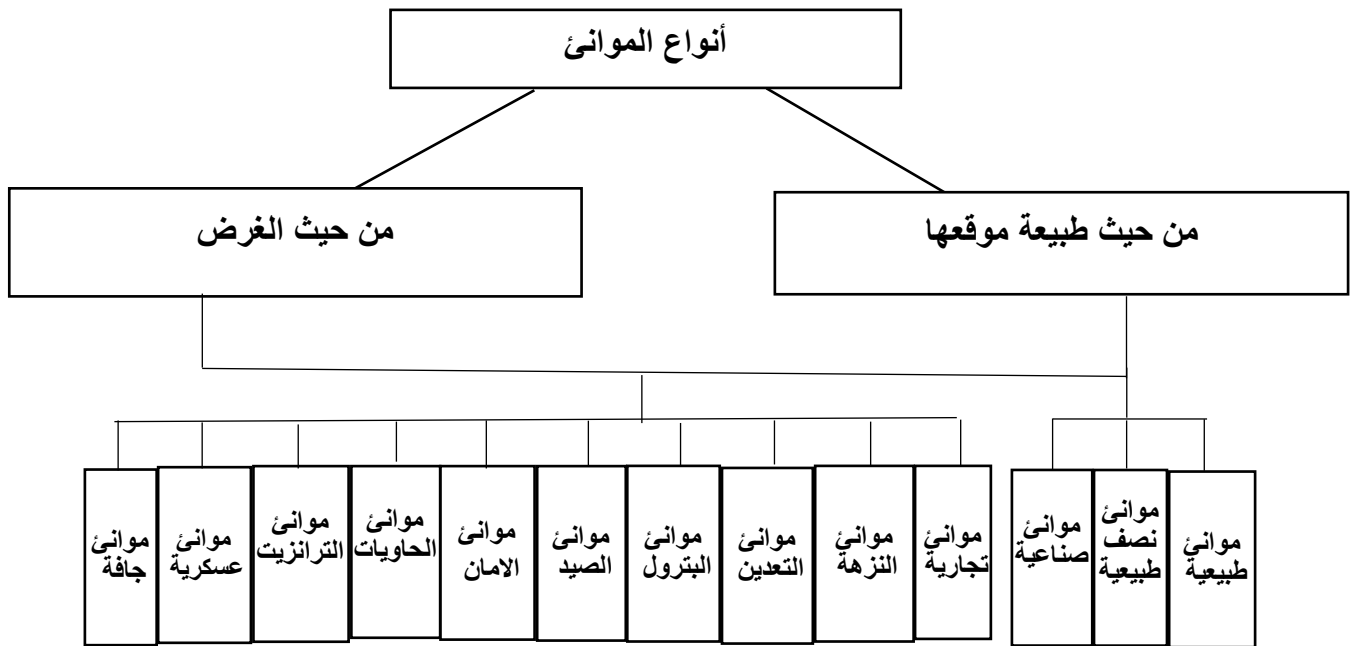
➤ -الموانئ العسكرية: وهي موانئ تكون معدة فقط لخدمة البوارج و الأساطيل الحربية ، و لهذا يشترط أن تقع في منطقة هامة تكون صالحة و مجهزة بالكيفية التكنولوجية لمراقبة تحركات العدو لإمكان الدفاع عن المنطقة الإستراتيجية المحيطة ، و يجب أن تتوفر به ورش للإصلاح و مؤن كافية لوحدة الأسطول.

➤ -الميناء الجاف: هو نقطة جديدة فرضتها التحولات الطارئة على النقل البحري ، و هو عبارة عن منشأة مجهزة تقام في عمق البلاد بعيدا عن البحر لإتمام وظائف متعددة على حسب موقعها ،و الغرض من إنشائه :

- ❖ إتمام النقل متعدد الوسائط.
- ❖ تحقيق المفاهيم اللوجستية لإنتاج سلع بأسعار تنافسية.
- ❖ منع تكديس الموانئ البحرية.
- ❖ مع ضرورة أن يتوافر لهذه الموانئ بنية أساسية متميزة وان يكون مسيطرا عليها جمرkia.

ولهذه الموانئ دور كبير في تفعيل دور الموانئ البحرية ،إذ يتم فيها تجميع البضائع لحين وصول سفنها ، كما يتم فيها عمليات الفرز و التجزئة و التجميع و التعبئة و وضع العلامات التجارية.

الشكل (1): مخطط يمثل أنواع الموانئ البحرية



المصدر: من إعداد الطالبتين بالاستعانة بأنواع الموانئ البحرية

الفرع الثالث: دور الموانئ البحرية في التجارة الدولية.

- ✓ -تعمل الموانئ الأكثر كفاءة على خفض تكاليف النقل و تسهيل الواردات و الصادرات للبلدان.
- ✓ -تؤدي إلى نمو التجارة و بالتالي ارتفاع الدخل.
- ✓ -تقدم التسهيلات البحرية اللازمة للسفن، فهي حلقة هامة في سلسلة النقل المتكامل المتعدد الوسائط.
- ✓ -توفير أفضل الخدمات لتطوير التجارة الدولية.
- ✓ -تسهيل استيعاب حجم التبادلات للسلع و الخدمات بين الدول.(موفق خليل .حليس عبد القادر، 2022)
- ✓ -تعتبر الموانئ البحرية العصب الأساسي للتجارة الدولية و الشركات التي تسيطر على أهم الموانئ التجارية .
- ✓ -تسيطر على التجارة الدولية مما يعنى السيطرة على الاقتصاد العالمي .

- ✓ -حيث الموانئ تساهم في ارتفاع إيرادات الدول من العملة الصعبة.
- ✓ -تساعد على دعم و تأكيد الاستقلال الاقتصادي و السياسي للدولة .
- ✓ -الحصول على مراتب متقدمة في مؤشر التنافسية العالمي. ( بوزيد، 2021)

#### الفرع الرابع: تطور الموانئ البحرية

تطورت الموانئ بشكل كبير و هذا بمستوى تطور أسلوب التشغيل و الإدارة و بمستوى تطور التكنولوجيا المستخدمة، مما كان لها الأثر الكبير على مختلف الاقتصاديات العالمية و يمكن تمييز مراحل هذا التطور كما يلي: (بن عبد الرحمن ، 2014، الصفحات 89-92)

#### موانئ الجيل الأول:(الموانئ التقليدية) :

و هي جميع الموانئ التي أنشأت قبل ظهور الحاويات ،قبل الستينات من القرن العشرين و تتميز هذه الموانئ بالاتي:

- اعتبر الميناء وحدة مستقلة ليس لها أي ارتباط تجاري آخر
- الميناء نقطة بداية أو نهاية للبضائع يتم فيه تغيير وسائط النقل (حلقة وصل بين النقل البري و البحري).
- تتركز معظم الاستثمارات على الهياكل الأساسية للأرصية.
- عمليات تقليدية (شحن،تفريغ و تخزين).
- الاعتماد على اليد العاملة و استخدام معدات و آلات شبه نمطية.
- أنظمة المعلومات المستخدمة محلية و لا تصلح إلا للاستخدام داخل الميناء فقط.
- العلاقة بين الميناء و المستخدمين له علاقة سطحية.
- القيمة المضافة التي يحققها الميناء منخفضة جدا.

#### موانئ الجيل الثاني(الموانئ الصناعية):

ظهرت هذه الموانئ بعد سنة 1960 عقب ظهور الحاويات و سفن الحاويات المتخصصة التي تتطلب معدات غير نمطية للتعامل معها ، و أهم ما يميز هذه الموانئ ما يلي :

- مركز نقل ،تجارة و صناعة بالإضافة للأنشطة التقليدية (شحن ،تفريغ و تخزين).
- تصنيع تحويلي للبضائع بالإضافة إلى خدمات صناعية و تجارية ذات صلة بالسفن.
- زيادة مساحة الميناء،حيث امتدت رقعته إلى مناطق الظهر لتغطية الاحتياجات و معامل التكرير.
- ارتفاع نسبة الاعتماد على رأس المال ، و بالمقابل انخفاض نسبة الاعتماد على كثافة اليد العاملة.
- وجود علاقة وثيقة بين الميناء و المستخدمين له من جهة، و المنطقة الموجودة فيها من جهة أخرى.
- توسع الميناء أفقياً لإقامة خدمات صناعية و تجارية لا تتصل مباشرة بنشاط الشحن و التفريغ التقليدي
- القيمة المضافة التي يحققها أفضل من التي تتحقق في موانئ الجيل الأول.

#### موانئ الجيل الثالث(الموانئ اللوجستية):

ظهرت في أواخر الثمانينات من القرن العشرين مع نمو حركة التجارة الدولية ،انتشار استخدام الحاويات في معظم دول العالم، و انتشار مفهوم النقل من الباب إلى الباب ،في الوقت المناسب و بأقل تكلفة ممكنة .

و تتميز هذه الموانئ بما يلي:

- مركز النقل المتكامل و قاعدة لوجستية للتجارة الدولية.
- يتم تنفيذ العمليات التقليدية (شحن،تفريغ و تخزين) بمعدات حديثة و إنتاجية عالية ، و بالاعتماد على الأرصفة ذات النظم المتطورة
- أصبحت الموانئ مركزاً لتوزيع البضائع و المعلومات بالإضافة إلى الأنشطة اللوجستية.

■ تحول الميناء إلى حلقة من الحلقات النقل متعدد الوسائط و ليس بداية و نهاية البضائع.

-تنظيم أوسع للميناء.

- علاقة أوثق بين الميناء و المستخدمين له، و كذا بين الميناء و المحافظة التابع لها.
- أصبحت الخدمات المينائية أكثر تخصص ، تنوعا و تكاملا.
- ارتبطت موانئ هذا الجيل ارتباطا وثيقا بالمراكز الإنتاجية و الصناعية.
- أصبحت تشكل أهم مصادر الدخل للدول، خاصة الدول الصناعية الكبرى بل و بعض دول العالم الثالث.

#### موانئ الجيل الرابع(الموانئ المتشابكة):

لقد أفضى التطور الحديث للموانئ إلى ظهور موانئ الجيل الرابع أو ما يعرف بالموانئ المتشابكة التي تعتمد على الاستخدام المكثف للتكنولوجيا ، وقد ظهرت في بداية القرن الحالي. و في نشرة أخبار الموانئ رقم 19 الصادرة في نوفمبر 1999 من قبل مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية، تم الحديث عن " ميناء الجيل الرابع" ، و هو منفصل كهيكل ولكن مرتبط من خلال الإدارة المشتركة .

هذا الجيل من الموانئ يقوم على فكرة المشاريع المشتركة و يقصد بها إنشاء مؤسسة مملوكة ملكية مشتركة لطرفين أو أكثر ، و مستقلة إداريا عن مالكيها . و هذا الأسلوب يحقق منافع متبادلة لأطرافه ، ذلك انه قد يكون أداة لنقل التكنولوجيا و الخبرات لأحد الأطراف ، بينما يستفيد الطرف الأخر من اختراق السوق ، كما قد يحقق مصلحة مشتركة للطرفين تتمثل في توزيع المخاطر الاستثمارية في المشروعات الكبرى

#### المطلب الثاني: المراكز اللوجستية

##### الفرع الأول : مفهوم المراكز اللوجستية

➤ على الرغم من الاهتمام المتزايد للعلماء إلا انه لا يوجد تعريف موحد للمراكز اللوجستية حيث يعرفه البعض على انه منطقة يتم من خلالها ممارسة كافة الأنشطة ذات الصلة بالنقل و اللوجستيات و توزيع البضائع لكل من الأسواق المحلية و الترانزيت الدولي، كما عرفها البعض الأخر علنائها موقع يتم من خلاله تجميع السلع الوسيطة و تامة الصنع و المكونات ، بهدف إجراء بعض العمليات عليها المتمثلة في الفرز و التعبئة و التغليف و المعالجة الصناعية و تجميع ثم إعادة الشحن إلى سوق المستهلك النهائي بهدف نفيض التكاليف الكلية و الاستفادة من التخصيص و تقسيم العمل(محمد جلال محمد السيد خطاب، 2018).

➤ المركز اللوجستي هو حيز جغرافي تتم فيه مختلف الأنشطة اللوجستية، تعتبر المراكز اللوجستية الموجودة بالموانئ من أهم المراكز في العالم ، حيث تحول الموانئ البحرية من مجرد محطة نهائية لوسيلة نقل إلى مركز مفصلي أساسي في سلسلة النقل المتكامل ، فتحوالت معظم الموانئ البحرية إلى مراكز خدمات والتي أصبحت تعمل كمراكز عالمية لتوسيع الحاويات من خلال الارتقاء بمستوى الخدمات التي كانت هدفها الموانئ في الأعوام السابقة .(رانيا محمد علي سمك، 2023)

##### الفرع الثاني :وظائف المراكز اللوجستية

وظيفة المركز اللوجستي هي تجميع السلع الوسيطة و تامة الصنع و المكونات بهدف إجراء بعض العمليات عليها من فرز تعبئة تغليف و معالجة صناعية لصق العلامات التجارية ثم إعادة شحنها إلى سوق المستهلك النهائي لتخفيض التكاليف الخاصة بهذه العملية و الاستفادة من تخصيص و تقسيم العمل .(بوشول السعيد & جرمون سعاد و رياض ريمي ، 2019)

يمكن تصنيف الوظائف التي تخص المراكز اللوجستية بالموانئ إلى ثلاث تصنيفات كالآتي:

- **أنشطة تتعلق بنقل البضائع:** تشمل التخزين، إحلال المخزون تعقب ما بعد الشحن ،التخليص الجمركي ،معالجة طلبات العملاء ،تجميع البضائع ،النقل ،مستندات الشحن .

- أنشطة إدارية و إدارة: تشغيل المركبات و الحاويات:تشمل إدارة أساطيل النقل، إصلاح و صيانة المركبات،تنظيف الحاويات ،تأجير حاويات و مركبات ،إمداد بالوقود ،استراحات ،مكاتب إدارية.
- أنشطة القيمة المضافة :تشمل إعادة التعبئة , لصق العلامات التجارية ، رقابة الجودة ،تجميع ، إصلاح، اختبار المنتجات.(محمد جلال محمد السيد خطاب، 2018، صفحة 211)

### الفرع الثالث: الشروط التي يجب توفرها في المراكز اللوجستية و أهم المتعاملين فيها

الشروط التي يجب توفرها في المراكز اللوجستية(بوشول السعيد & جرمون سعاد و رياض ريمي، 2019، الصفحات 462-463)

- ✓ موقع جغرافي متميز.
- ✓ توفر بيئة تشريعية ملائمة للمفاهيم الاقتصادية الحديثة.
- ✓ الاستقرار السياسي لدولة الميناء و علاقات دولية متميزة.
- ✓ وجود المراكز اللوجستية ضمن مناطق ميناء محوري.
- ✓ توفر نظم الاتصالات و معلومات حديثة بالميناء.
- ✓ شبكة طرق متطورة للمعايير العالمية.
- ✓ توفير العمالة الجاهزة بأجور مناسبة.
- ✓ وجود نظم إدارية متطورة.

### المتعاملين في المراكز اللوجستية: (رصاص ، 2019)

- ❖ الهيئات العامة و الجهات الحكومية
- ❖ شركات السكك الحديدية: هي مؤسسات ذات طابع صناعي تجاري متخصصة في نقل المسافرين و السلع و البضائع عبر السكك الحديدية و القطارات.
- ❖ شركات و جمعيات النقل :هي مؤسسات تتولى خدمات النقل للجمهور و تشمل السكك الحديدية شركات الطيران و السكك الحديدية و شركات الشحن .
- ❖ الشركات الملاحية:وهي الشركات المتخصصة في مجال الخدمات البحرية و اللوجستية.
- ❖ الشركات الصناعية: وهي الشركات التي تقوم بشراء المواد الأولية لإنتاج مختلف السلع و البضائع
- ❖ شركات المستودعات و التخزين :عبارة عن شركات تمتلك مساحات واسعة و إمكانيات كبيرة من اجل تخزين البضائع والممتلكات و الحفاظ على سلامتها و اجتناب تلفها.
- ❖ البنوك:وهي مؤسسات مالية تعمل كوسيط بين المدخرين و المقترضين تقوم بمنح مختلف القروض وتدعم الاستثمارات لتساهم في تيسير أداء الاقتصاد و تنمية التجارة .
- ❖ شركات التأمين: هي نوع من المؤسسات المالية تقدم خدمات تأمينية كالتأمين على البضائع مقابل تجميع اكبر عدد من الأقساط من طرف الأشخاص الذين يحتملون الوقوع في خطر معين وهي هيئة مرخصة من طرف السلطات العمومية و غرضها تحقيق الربح .
- ❖ متعهدي النقل المتعدد الوسائط : وهو الشخص الذي يقوم بتنظيم عمليات النقل من مكان لأخر باستخدام أكثر من وسيلة نقل وهو المسؤول عن أي ضرر قد يصيب السلعة أو تأخر في وصولها.
- ❖ شركات صيانة و إصلاح الشاحنات: وهي الشركات المختصة في إعادة إصلاح الشاحنات المعطلة و المتضررة نتيجة الحوادث التي تتعرض لها الشاحنات أثناء العمل مما يخرجها عن الخدمة لحين إعادة إصلاحها وتأهيلها للعمل من جديد.
- ❖ شركات صيانة و تنظيف الحاويات: وهي شركات مختصة في فحص و إصلاح الحاويات من أي عيوب أو تلف قد يصيبها وتقوم بتنظيفها من مختلف الشوائب و البقع الغرض من وجودها هو تقليل تكاليف النقل عن طريق زيادة في عمر الحاوية و تقليل من مخاطر وقوع الحوادث و تلف البضائع.
- ❖ شركات الخدمات العامة: كنظم المعلومات و المطاعم و الفنادق.

الفرع الرابع: أنواع المراكز اللوجستية: (رصاص ، 2019)

إن للمراكز اللوجستية على اختلاف تخصصاتها عبر مراحل تطورها نجد أنها متداخلة و متكاملة و متشابكة مع بعضها البعض من خلال تقديم الخدمات أو الوظائف الموكلة إلى كل نوع ،فهذا التداخل يجعل منها شبكة تقنية لا يمكن الاستغناء عن واحد من هذه الوظائف أو الأنواع حتى يتمكن من تحقيق الأهداف اللوجستية.

**مراكز الموانئ التصديرية:** يقع هذا المركز عند البوابات الحدودية بحرا وبرا أو يتعامل مع البضائع ذات الحجم و الكمية لكبيرة وذات طابع خاص وهي مراكز للتصدير و الاستيراد فلها دور عالمي لتصدير خارجيا.

**مراكز قرى الشحن:** تقوم بشحن البضائع المستوردة من الموانئ إلى قرية الشحن لتوزيعها إلى البلاد داخليا فهي بذلك تلعب دور محلي من خلال توفير السلع للاستهلاك الداخلي ، كما تقوم أيضا بالتصدير لاتصالها بمراكز الموانئ التصديرية.

❖ **مراكز التجهيز الداعمة للميناء:** تتصل مباشرة بمراكز الموانئ التصديرية فهي تقع بالقرب منها لتخفيف الضغط على هذه الموانئ الممتلئة بالحاويات التي سيتم شحنها خارجيا أو محدودة للطاقة الاستيعابية.

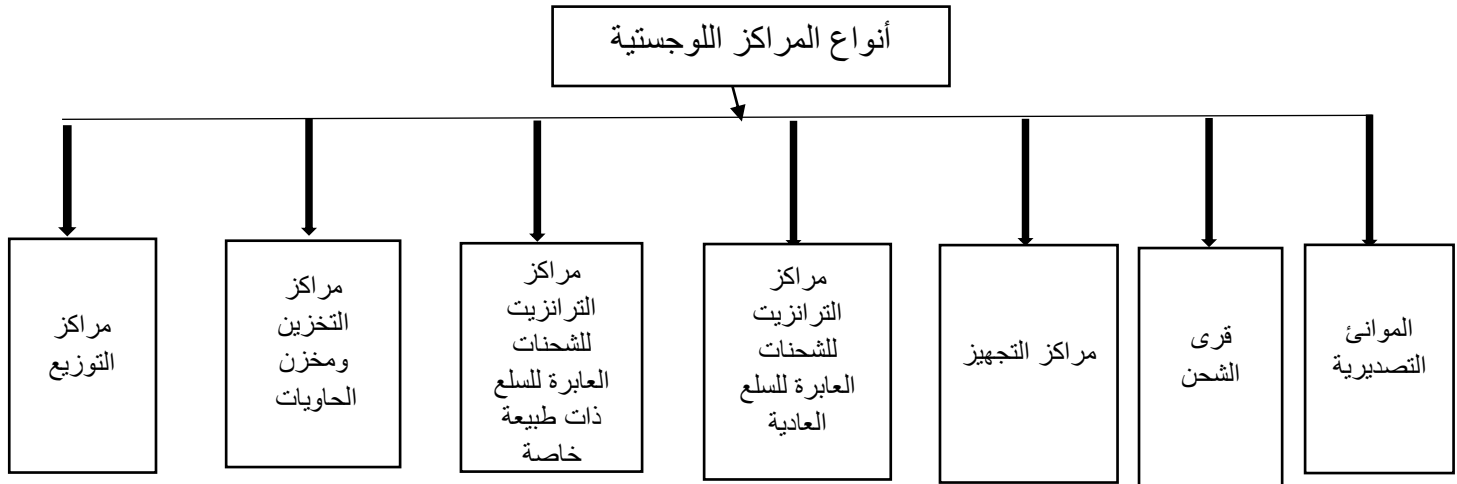
❖ **مراكز الترانزيت للشاحنات العابرة للسلع العادية:** تتواجد بالمناطق الكبرى و تساعد الحاويات و البضائع على تغيير وسيلة النقل و وجهة الشحن فهي محطة وسيطة للسلع التي تتميز بخصائص معينة.

❖ **مراكز الترانزيت للشحنات العابرة للسلع ذات طبيعة خاصة :** وهي تتعامل مع البضائع العابرة ذات مميزات خاصة كالبتروول.

❖ **مراكز المخازن:** هي مراكز لتخزين المواد الخام والنصف مصنعة وهي نقطة وصل بين المصنع و المورد وهي مركز اصغر من مراكز التوزيع.

❖ **مراكز التوزيع:** هي مراكز كبيرة الحجم عن مراكز المخازن و تتعامل مع البضائع التامة الصنع.

الشكل (2): أنواع المراكز اللوجستية



المصدر: من إعداد الطالبتين بالإعتماد على أنواع المراكز اللوجستية

الفرع الخامس: أهمية المراكز اللوجستية

للمراكز اللوجستية أهمية كبيرة تتمثل في:

- تساهم في خفض سعر السلعة.

- تعزيز القدرة التنافسية للصناعة و التجارة و استدامة الإقتصادات و تزايد أهميتها في توليد الناتج المحلي الإجمالي.
- دخول صناعات جديدة .
- ربط الدولة بحلقات متعددة الوسائط (رصاع ، 2019)
- تطوير شبكات الطرق المحيطة بالمراكز اللوجستية.
- لها مردود اقتصادي كبير في جذب الفرص الاستثمارية.
- دفع عجلة النمو الاقتصادي من خلال الحركة التجارية و الصناعية.
- ربط الاقتصاد الوطني بالتطورات العالمية و المساهمة في التنمية الاقتصادية و زيادة الدخل القومي.
- تخفيف الضغط على الموانئ البحرية و منع تكديس البضائع و الحاويات بها.
- تعظيم الاستفادة من توسعات الموانئ لانعكاس حركة التجارة الدولية و الترانزيت .
- مواجهة المنافسة في السوق الدولية(رانيا محمد علي سمك، 2023)

#### الفرع السادس: أهم الفروقات بين الموانئ التقليدية و المراكز اللوجستية البحرية:

المراكز اللوجستية البحرية	الموانئ التقليدية	الفروقات
تشمل خدمات الموانئ التقليدية و تضيف إدارة سلسلة التوريد ، التخزين المتقدم ، التوزيع ، و خدمات القيمة المضافة مثل التغليف و التجميع	تركز على تحميل و تفريغ الشحنات ، التخزين المؤقت ، و خدمات الصيانة و الإصلاح	نطاق الخدمات
تمتلك تجهيزات متقدمة ، مساحات تخزين متعددة الأغراض مرافق لوجستية شاملة و أنظمة تقنية متطورة	تحتوي على أرصفة ، مستودعات و معدات مناولة أساسية	البنية التحتية
تستخدم أنظمة إدارة متطورة ، تكنولوجيا المعلومات لدعم التخطيط و التتبع ، و حلول نقل متعددة الوسائط	تعتمد على أنظمة إدارة و مناولة أساسية	التكنولوجيا و الإدارة
تقدم حلول لوجستية متكاملة تشمل التخزين ، التوزيع ، النقل ، و إدارة سلسلة التوريد بشكل كامل	تقدم خدمات منفصلة تركز على عمليات الميناء	الخدمات اللوجستية المتكاملة
خدمات التخزين المتقدم مع إمكانيات التحكم في المخزون. خدمات نقل متعددة الوسائط خدمات لوجستية متكاملة مثل التخطيط ، الجدولة ، و تتبع الشحنات حلول تقنية لدعم إدارة اللوجستيات مثل أنظمة إدارة المستودعات و أنظمة تتبع الشحنات .	خدمات التخليص الجمركي عمليات التفريغ خدمات الصيانة و الإصلاح للسفن	الخدمات المقدمة

المصدر: من إعداد الطالبتين

المطلب الثالث: نماذج عن مراكز لوجستية في العالم

#### الفرع الأول: المركز اللوجستي لهونغ كونغ

يرجع تأسيس مركز هونغ كونغ اللوجستي المحدودة إي تي إل لوجستيك سنتر التابعة لمجموعة موانئ دبي العالمية، والتي تمتلك وتدير المركز اللوجستي، إلى العام 1981 و الذي يوفر تأجير مساحات تخزين و

مكاتب و إضافة إلى مجموعة متكاملة من خدمات مناولة الحاويات و التوزيع و يعد أول و اكبر مركز لوجستي دكي في مبنى واحد متعدد الطوابق في العالم.

ويحتل هذا المركز موقعاً إستراتيجياً في قلب ميناء الحاويات (الرصيف 3) في كوانتشونغ في إقليم هونغ كونغ، وعلى مقربة من مواقع انتظار السفن، فضلاً عن تمتعه بمنافذ حرة إلى شبكة طرق متطورة للغاية، تكفل الوصول السريع إلى مطار هونغ كونغ الدولي والمراكز التجارية والسكانية في إقليم هونغ كونغ المستقل، وكذلك إلى حدود البر الرئيس في البلد الأم الصين.

وتبلغ المساحة الإجمالية للمركز 9940000 قدم مربعة، منها 5940909 أقدام مربعة متاحة للتأجير، في حين يبلغ عدد فسحات التحميل المتوفرة فيه، أكثر من 1730 فسحة كما يتفاوت ارتفاع سقفه من 6 إلى 17 قدماً . ويتألف المركز من مبنى واحد، يضم القطاع المؤلف من 7 طوابق، والقطاع ويضم 13 طابقاً ويتمتع المركز ببنية تحتية، وتجهيزات خدمة حديثة، تشمل مستودع تخزين بمساحة مرنة تتفاوت من 8000 قدم مربعة إلى 40000 قدم مربعة، ووحدة مكتبية قابلة للتوسيع من 1500 قدم مربعة إلى 35000 قدم مربعة.

وكذلك يحتوي المركز على منفذ مباشر يضمن لمركبات النقل، والشاحنات الدخول السهل، والوصول إلى جميع مستويات المبنى، إضافةً إلى احتوائه على أكثر من 27 كيلومتراً من المسارات، والطرق الداخلية المصممة بثلاث حارات (2 باتجاه الأعلى، وواحد باتجاه الأسفل)، والتي تتيح لجميع المركبات، بما فيها شاحنات الحاويات 45 قدماً، التحرك بسهولة إلى، ومن المركز.

وفي الوقت نفسه، يوفر المركز لعملائه خدمة النافذة الواحدة سعياً إلى اختصار الوقت، وتوفيراً للتكاليف، وذلك من خلال الجهود التعاونية بين العاملين، مقرونة مع دعم الشركات التابعة، وشركات النقل بالشاحنات لعمليات المركز.

وكذلك لدى المركز الاستعداد لتوفير خدمات مفصلة بحسب طلب الزبائن، ويشمل ذلك تأجير المستودع، والمكاتب، وتقديم مجموعة متكاملة من خدمات مناولة الشحنات، وخدمات مراكز التوزيع.

ولضمان سير عملياته على أفضل وجه، يعتمد المركز على أحدث الأساليب التقنية في انجاز عملياته، مثل نظام إدارة الحركة الداخلية، ومحطة مناولة الشحنات، والخدمات اللوجستية، وجميعها محوسبة بالكامل، فضلاً عن التسهيلات المريحة التي يوفرها للزبائن، مثل المتاجر المتنوعة، والنادي، وماكينات الصراف الآلي، كما يدعم المركز نظاماً شاملاً لإدارة الحركة، ودوريات أمنية على مدار الـ 24 ساعة، إضافة إلى عمليات مراقبة شاملة عبر الدوائر التلفزيونية المغلقة، فضلاً عن دعمه بنظام محوسب بالكامل لرصد الحركة المرورية، والحركة الخفيفة وتستوعب ساحات الانتظار نحو 7 مركبات في القطاع (أ)، و 12 مركبة في القطاع (ب)، علماً أن متوسط حركة المركبات يصل إلى نحو 8000 مركبة في اليوم.

كما تشمل تسهيلاته الأخرى، نظاماً شاملاً لإدارة العقارات، ونظام التجارة الإلكترونية، ونظم التهوية الميكانيكية والطبيعية في كل طابق، ونظام الوقاية من الحريق، والذي يتضمن مصاريع النار، والرشاشات الأوتوماتيكية، وطفائيات الحريق، وحنفيات، وبكرات خراطيم المياه، ونظم استخلاص الدخان، إضافة إلى نظام لمراقبة تكييف الهواء 24 ساعة في اليوم.

وترى إدارة المركز، أن إنجاز المشتريات العالمية بنجاح، يكمن في القدرة على رؤية الأشياء نفسها التي يطلع عليها الآخرون، والتعرف إلى كل الاحتمالات الممكنة، ولذلك حرصت على دعم المركز بنظام مشتريات إلكتروني متطور وتنشكّل محطة شحن الحاويات من قسمين، قسم الصادر، وتتضمن عملياته استقبال الشحنات، وتخزينها، وتجميعها وتحميلها، وقسم الوارد، ويختص بتفريغ الشحنات، وتخزينها، ونقلها وتسليمها للزبائن وهناك أيضاً خدمات القيمة المضافة والتي تشمل مسح شريط التشفير، والمنصات النقالة،

ومناولة البضائع الثقيلة، وترحيل الحاويات التالفة، وتفتيش الماسحات، وتصليح المنصات النقالة، إضافة إلى مراقبة وتوكيد الجودة، وإعادة التعبئة، ووسم الشحنات بالملصقات التعريفية، وتصنيف وتجميع الشحنات، والعهد، والتخزين العام.

(دبي تملك و تدير أكبر و أذكى مركز مبنى شحن في العالم <https://www.argaam.com/>، 2012)

### الفرع الثاني: المركز اللوجستي لروتردام

يقع مركز روتردام الثالث اللوجستي في منطقة الخدمات اللوجستية المتطورة بالميناء والهافن بالقرب من العديد من محطات الحاويات في ميناء روتردام ، الميناء رقم 1 في أوروبا.

و من خلال مركز روتردام الثالث اللوجستي تقدم جودمان للعملاء في المستقبل كفاءات لوجستية ممتازة. يقع العقار في والهافن ميناء روتردام وعلى مقربة من المحطات المختلفة في منطقة من إمكانية الوصول المثلى متعددة الوسائط. علاوة على ذلك، فإنه يوفر اتصالاً ممتازاً بوسط مدينة روتردام - بجوار أمستردام وأوترخت و دن هاج، إحدى المدن الأربع الكبرى التي تشكل تجمع راندستاد ، موطن لأكثر من 7 ملايين ساكن

(rotterdam 3 logistics centre <https://nl.goodman.com/>, 2024).

### ميناء روتردام:

هو أكبر الموانئ الهولندية و أكبر موانئ أوروبا على الإطلاق كما انه من أهم الموانئ على مستوى العالم و الذي يقع في مدينة روتردام الهولندية .كما يعد ميناء روتردام من الموانئ التاريخية في أوروبا و العالم .

تم بناءه في القرن الرابع عشر الميلادي ليكون احد أقدم الموانئ على مستوى العالم حتى تخطاه ميناء شنغهاي في الصين و ميناء سنغافورة .

و تبلغ مساحة الميناء حوالي 105 كيلو متر مربع بطول أكثر من 41 كيلو متر و يخضع الميناء لعمليات توسعة و تطوير مستمرة من جانب إدارة الميناء و الحكومة الهولندية لتلبية احتياجات المستخدمين بشكل كامل و فعال

و يمتلك الميناء أهمية إستراتيجية كبرى كونه يطل على بحر الشمال و هو الذي يمثل أكثر الخطوط البحرية نشاطا على المستوى التجاري العالمي .كما يستخدم الميناء لنقل سلع و بضائع إستراتيجية ذات أهمية كبرى مثل النفط الخام و المنتجات المشتقة منه و هي التي تمثل نصف ما يتم نقله عبر هذا الميناء فيبلغ حوالي 370 مليون طن من البضائع تخدم حوالي 380 مليون مستهلك حول العالم.

إذ يستقبل الميناء سنويا حوالي 160 ألف باخرة شحن سواء على المستوى الداخلي أو الخارجي ، كذلك يقدم خدماته لما يقارب من 500 خط شحن بحري حول العالم .

و من أهم مميزات هذا الميناء البحري هو استخدام التكنولوجيا المتطورة في إجراء العمليات داخله مثل عمليات نقل الحاويات إلى المحطات المخصصة لها و كذلك عمليات التفريغ و التكديس في الأماكن المخصصة للتخزين، فتلك العمليات تتم بشكل أوتوماتيكي تماما من خلال أحدث التقنيات المستخدمة.

(ميناء روتردام في هولندا <https://www.alfarescarg.com/> , 2023)

### الفرع الثالث: المركز اللوجستي طنجة

يرجع أصل الميناء إلى القرن السابع عشر عندما شيد الإنجليز حاجز أمواج بطول 225 م وعرض 33 م دمر في سنة 1684. تم منح تفويض مستودع الفحم للسفن البخارية في يوليو 1895 و قد ظهر سنة 1897 أول رصيف خشبي. بين سنتي 1903 و 1908 تم تشييد ميناء صغير للبواخر والمراكب الشراعية الصغيرة. كان يشمل حاجزا بطول 340 متر يحمي الميناء من الأمواج الشمالية الغربية. خلال سنة 1921، منح ظهير

صادر عن الدولة الشريفة "لشركة ميناء طنجة" الحق الحصري لبناء وصيانة واستغلال ميناء طنجة. وقد مكن هذا الرصيف من تحسين ظروف هبوط الركاب والبضائع. بين عامي 1925 و 1933 أقدمت " شركة ميناء طنجة " على العديد من التوسيعات بينها إنشاء حاجز أمواج بطول 960 م ومعبر وسيط بطول 300 م ومساحة لودائع الفحم وزبوت الوقود والعديد من الأرصفة و عمليات جرف بعمق -3,5 متر و 4 م داخل حوض المساحة وتفتيت الصخور للإرساء بعمق -8 أمتار وكذا رصيف نفط و رصيف توقف. في سنة 1967 قررت الدولة إلغاء الامتياز الممنوح "لشركة ميناء طنجة" وقررت تفويض إدارة الميناء إلى هيئة شحن وتفريغ ميناء الدار البيضاء. في سنة 1985، أوكلت إدارة الميناء إلى مكتب استغلال الموانئ ثم إلى الوكالة الوطنية للموانئ في 2006. وبموجب مرسوم وزاري صادر في 15 دجنبر 2010 تم إغلاق ميناء مدينة طنجة في وجه السفن التجارية ليستقبل فقط السفن السياحية والعبارات السريعة المتوجهة نحو طريفة (ميناء جنوب إسبانيا).

يقع ميناء طنجة المدينة عند مدخل مضيق جبل طارق على الطرف الغربي بمرافأ طنجة مفتوح في اتجاه الشمال الغربي.

يوجد الميناء في مدينة طنجة التي تُعتبر بوابة المغرب البحرية الرئيسية المطلّة على البحر المتوسط ويقع عند تقاطع المحيط الأطلسي والبحر الأبيض المتوسط على مستوى خليج يقع بين رأس سبارتل ورأس مالاباطا. وقد جعل هذا الموقع الفريد والاستراتيجي منذ فترة طويلة من ميناء طنجة الميناء المغربي الأول لحركة المسافرين والنقل الدولي عبر الطرق، و كان يعرف بخطوطه المنتظمة التي تربطه بمختلف الموانئ الأوروبية : الجزيرة الخضراء وبرشلونة و طريفة في إسبانيا و سبت ومرسيليا وميناء فوندر في فرنسا وجنوب إيطاليا

و يتميز أيضا بوجود منطقة حرة تقع مباشرة على المسطحات التابعة له والتي جذبت شحنات ذات قيمة مضافة عالية.

مع تشغيل ميناء طنجة المتوسطي الجديد الواقع على بعد 40 كلم شرق طنجة تم تحويل كل رواج الميناء تقريبا له من ميناء طنجة تدريجيا من أواخر 2008 حتى أواخر 2010. وبدأ العمل في مشروع إعادة توظيف الميناء من قبل شركة تهيئة ميناء طنجة في سنة 2010. ويهدف إلى إعطاء الميناء وجهة جديدة نحو سياحة الرحلات البحرية وركوب القوارب. ستمكّن أشغال إعادة توظيف و تأهيل الميناء التي بدأت في 2011 وتستمر حتى 2016 مدينة طنجة من أن تصبح وجهة رائدة للسياحة.

يقع ميناء طنجة عند مدخل جبل طارق على الطرف الغربي بمرافأ طنجة في اتجاه الشمال الغربي وهي بوابة المغرب البحرية الرئيسية المطلّة على البحر المتوسط ويقع الميناء عند تقاطع المحيط الأطلسي و البحر المتوسط على مستوى خليج يقع في رأس بارتلو رأس مالاباطا ويمثل الميناء قطبا لوجستيا موصول بأكثر من 174 ميناء عالمي في 74 دولة موجودة في خمس قارات و بقدرة استيعاب قدرها تسعة ملايين حاوية و سبعة ملايين ركاب و سبعمائة شاحنة و مليون سيارة و يتم تشغيل كافة أنشطة الميناء و المحطة بعقود امتياز مبرمة مع شركات عالمية

MSC/ CMA-CGM maersk

بالإضافة إلى شركات رائدة في مجال الموانئ مثل :

EUROGATE/ APM TERMINALS

المنطقة الحرة بطنجة تعتبر أكبر منطقة حرة بالمغرب تم تأسيسها عام 2000 وتقع على بعد 14 كم من مضيق جبل طارق و نظرا لقربها من القارة الأوروبية فان حركة التجارة تتأثر بالسوق الأوروبية(يحيى ابو طالب محمد حسن عبد الهادي، 2022، صفحة 284)

**المركز اللوجستي طنجة:**

يقع المركز المينائي طنجة بجوار ميناء طنجة المتوسط وميناء المسافرين والشاحنات والمنطقة اللوجستية.

ويلعب دور المُحَفِّزِ للتكامل بين المهن المينائية وقطاع الخدمات، ويعتبر مركزًا حيويًا في المركب المينائي.

يتوفر المركب البالغ طوله 50مترًا و عرضه 450 متر على منصات للمكاتب و قاعة محاضرات و قاعة عرض ومركز للعيش ومشغلي الموانئ في مكان واحد للعمل و العيش ويجمع هذا المبنى المخصص لقطاع الخدمات كافة الإدارات المينائية يتكون مركز الميناء، من مركز أعمال متعدد الوسائط بما في ذلك محطة للعبارات ومحطة للسكك الحديدية ومحطة للحافلات بالإضافة إلى مركز حياة وقاعة ومجمع مكاتب بمساحة 33000متر مربع ومواقف للسيارات.

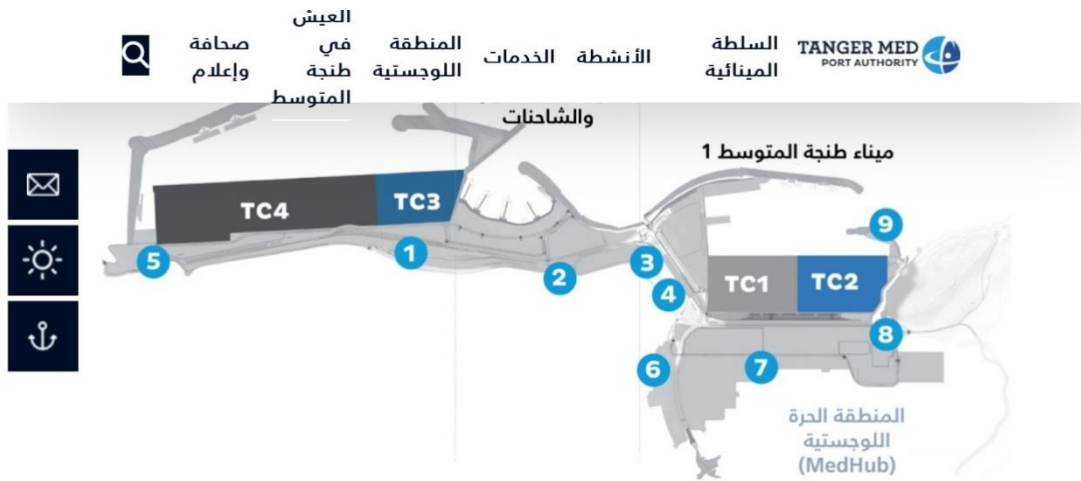
ويَمَزُجُ المركز المينائي طنجة المتوسط، الذي صَمَّمَهُ المهندس المعماري جان نوفيل بالتعاون مع مجموع مهندسي هيئة المهندسين المعماريين بالمغرب، العديد من الأنماط المعمارية: كالتابع الخاص بالفضاء الطنجي والعربي، من خلال معالجته الصلبة واللون الأبيض، وبأحائه وواجهاته المثقبة وفق أشكال هندسية مستوحاة من المشربية، وطابع الميناء الصناعي من خلال بنيته الفوقية ذات الطابق الأرضي والبنية المحترمة لبيئتها المادية والإيكولوجية.

بالإضافة إلى ذلك، تم تشييد المركز المينائي طنجة المتوسط، الذي خُصِّصَ له مدخلين مباشرين يؤديان إلى الطريق الدائري المتوسطي الرابط بين طنجة – السعيدية، مرورًا بالفنيدق وتطوان، والطريق السريع

طنجة/الدار البيضاء، على مساحة 19 هكتارًا، مصمم ليكون الحي التجاري بالمركب المينائي طنجة المتوسط

(المركز المينائي طنجة المتوسط (2023), <https://www.tangermed.com/>)

الشكل 3: الخريطة الأرضية المسطحة لميناء طنجة



المصدر: (<https://www.tangermedport.com/>) المركز المينائي طنجة المتوسط

مفتاح الخريطة:

1. الوصول بالسيارة.
2. إدارات .
3. منظر بانورامي.
4. مركز ميناء طنجة المتوسط : مكاتب هيئة الميناء (المحطة البحرية).
5. الوصول إلى موظفي و زبائن ميناء طنجة المتوسط .
6. تصدير الوصول.
7. منطقة الامتياز اللوجستي.
8. استيراد .
9. منطقة التحكم في الحاويات المستوردة.

المبحث الثاني: الدراسات السابقة

من خلالنا دراستنا الوثائقية يمكننا حصر أهم الدراسات السابقة التي لها علاقة بموضوع الدراسة

المطلب الأول: الدراسات باللغة العربية

أولا: دراسة (بوري، بالي ح.م 2020)

هذه الدراسة عبارة عن مجلة موسومة بأثر البنية التحتية و الخدمات اللوجستية للموانئ البحرية الجزائرية على التجارة الخارجية ، هدفت هذه الدراسة إلى مساهمة في تحسين المعرفة بقطاع الموانئ التجارية و بيان اثر البنية التحتية و الخدمات اللوجستية لهذه الموانئ على التجارة الخارجية كما أتت هذه الدراسة كمساهمة علمية في مجال النقل البحري و التجارة الخارجية واحد المواضيع المهمة التي هدفت إلى تحقيق ميزة تنافسية للموانئ الجزائرية من خلال الخدمات اللوجستية المقدمة حيث في هذه الورقة البحثية قاموا بدراسة وصفية لمتغيرات الدراسة الإجمالي للموانئ البحرية الجزائرية كذلك قياس أثر البنية التحتية و الخدمات اللوجستية للموانئ البحرية الجزائرية على التجارة الخارجية في الجزائر .

فخلصت هذه الدراسة النتائج التالية :

- إن النموذج المناسب لبيانات عينة الدراسة هو النموذج الإجمالي وهذا بعد القيام باختبار breush and pegan من أجل إثبات وجود الأثر العشوائي و الثابت من عدمه .
- إن البنية التحتية و الخدمات اللوجستية للموانئ البحرية في مجملها كان لها علاقة وطيدة بالتجارة الخارجية في الجزائر أي كان لها تأثير إيجابي .

ثانيا: دراسة (بوزيد، بن رحو 2021 )

هذه الدراسة عبارة عن مجلة موسومة بالبنى التحتية للموانئ البحرية في دول شمال إفريقيا

هدفت هذه الورقة البحثية إلى معرفة واقع البنية التحتية للموانئ في ظل التطورات العالمية الراهنة للتوصل إلى معرفة أهم المحددات المؤثرة على تنافسية كل من موانئ المغرب، الجزائر، مصر مع تحديد أهم المشاكل و التحديات التي واجهت النقل البحري ، استعمل الباحثين الأسلوب التحليلي فقد فخلصت هذه الدراسة إلى النتائج التالية :

- إن معظم الموانئ العربية تفنقر إلى البنية التحتية و الفوقية المناسبة لاستقبال السفن ذات الحجم الكبير بإستثناء الموانئ الخليجية كموانئ دبي العالمية .
- تشييد البنية التحتية بمعايير عالمية تعمل على تحقيق الميزة التنافسية بالموانئ حيث تواجه معظم الدول تغيرات جهرية فالموقع الجغرافي حاليا أصبح غير كافي لان الموانئ تتعرض لمنافسة متزايدة نتيجة التغيرات التكنولوجية نظرا لتطور الفكر اللوجستي للموانئ.

ثالثا: دراسة (الدياستي، البسيوني، حنيفي)

هذه الدراسة عبارة عن مجلة موسومة بأثر الخدمة اللوجستية على تنمية صادرات سنغافورة ،هدفت الدراسة إلى التعرف على اثر الخدمات اللوجستية على تنمية الصادرات في سنغافورة من خلال نموذج الجاذبية باستخدام أساليب تحليل بيانات سلاسل زمنية مع البيانات القطاعية ،استخدم المنهج الوصفي لدراسة ماهية الخدمات اللوجستية و تطورها و تحديد أنواعها المختلفة و كذلك استخدم تحليل مؤثر الأداء اللوجستي للبنك الدولي فخلصت هذه الدراسة إلى النتيجة التالية :

- الأداء اللوجستي له ارتباط موجب بقيمة الصادرات وتعكس النتائج دليلا إضافيا للأداء اللوجستي كعامل مهم في تحسين قيمة الصادرات الكلية لسنغافورة.

المطلب الثاني: الدراسات باللغة الانجليزية

أولا: دراسة (Simmej.veldman / ewout H .buckmann2003)

هذه الدراسة عبارة عن مقال موسوم بنموذج لمنافسة موانئ الحاويات: تطبيق لموانئ محور الحاويات في غرب أوروبا .

هدفت هذه الدراسة لشرح الحصة السوقية لمسارات الميناء لكل منطقة من مناطق المرور أو المناطق التي تشكل المناطق النائية المحتملة للميناء شملت المتغيرات التوضيحية تكلفة النقل ووقت العبور وتكرار الخدمة ومؤشرات جودة الخدمة. يتم استخدام نموذج لوغاريتمي لتحديد اختيار التوجيه واستخلاص دالة الطلب من ذلك لاستخدامها في التنبؤ بحركة الموانئ والتقييم الاقتصادي والمالي لمشاريع موانئ الحاويات. أتاحت للمؤلفين الفرصة لمعايرة النماذج اللوغاريتمية في إطار تقييم مشروع توسيع ميناء الحاويات -Maasvlakte 2 في ميناء روتردام.

اعتمد النهج المستخدم هنا للتنبؤ بالحصة السوقية للميناء، من حيث إنتاجية الحاويات، على نماذج اختيار الطلب الهدف هو توضيح استخدام أداة لمعالجة مسألة المنافسة بين موانئ الحاويات. تتعلق معظم تطبيقات النموذج المعروض بطرق الشحن الملاحية المنتظمة التي تخدم أوروبا الغربية. ونظراً للزيادة القوية في الطلب، لم تكن دقة توقعات سعة الموانئ مشكلة كبيرة للغاية، ونظراً لنقص البيانات الإحصائية، لم يتم إيلاء الكثير من الاهتمام للمنهجية. مع انخفاض معدلات النمو في عدد من المناطق ومع انخفاض أهمية موانئ الحاويات الرئيسية في بعض المناطق من حيث القيمة النسبية والمطلقة، تتغير الأمور وتعتبر الرؤية الثابتة للتنبؤ بحصص سوق الحاويات أكثر أهمية. يوفر الإطار النظري لنماذج تخطيط النقل نقطة انطلاق جيدة لنمذجة الطلب على الموانئ ولا يعوق تطبيقه إلا ندرة البيانات. خلصت هذه الدراسة إلى النتائج التالية :

- تقييم حصة سوق موانئ الحاويات لميناء روتردام، حيث تم إجراء تحليل إحصائي واسع النطاق لتقدير معالم النموذج اللوغاريتمي لاختيار موانئ الحاويات في أوروبا الغربية .
- وبصرف النظر عن المتغيرات المعتادة مثل التكاليف وفروق الوقت، فقد تم اعتماد متغير جودة الخدمة، المتعلق بالحصة السوقية. وكانت هذه المتغيرات ذات دلالة إحصائية وبالتالي استخدمت لأغراض التنبؤ.
- لم يتم استخدام متغير التكلفة فقط للتنبؤات بحصة سوق الموانئ في حد ذاتها، ولكن أيضاً كأساس للتحليل الاقتصادي وبدون المشروع، باستخدام النتائج كأساس لتقييم الفوائد الاقتصادية وكذلك لتقييم تأثير الخطط البديلة لاسترداد تكاليف الموانئ.

### ثانياً: دراسة (2005 cherng chwan hwang)

هذه الدراسة عبارة عن مقال موسوم بتحليل اختيار ميناء المحور لخطوط نقل الحاويات في شرق آسيا

هدفت هذه الدراسة إلى تحليل شامل لأداء الموانئ المحورية وتغيير نشر الطرق الرئيسية بناء على البيانات الإحصائية لعمليات الموانئ و إمدادات و طرق التشغيل لخطوط الشحن الرئيسية و ما إلى ذلك بدأت هذه المقالة بتحليل شامل لسوق شحن الحاويات في هذه المنطقة، خاصة فيما يتعلق بأداء الموانئ المحورية وتغيير نشر الطرق الرئيسية، من أجل استكشاف العوامل المهمة الناتجة عن تغيير الطرق الرئيسية نشر الطرق، فخلصت هذه الدراسة إلى النتائج التالية:.

- يتم تصنيف القدرة التنافسية النسبية للموانئ الرئيسية من خلال نموذج القرار الرمادي بناءً على بعض العوامل المختارة التي تم فحصها من البيانات المتاحة التي تم جمعها .
- استناداً إلى تحليل الإحصاءات المجمعة، هناك تدفقات أكبر للحاويات بين شرق آسيا وأمريكا الشمالية في سوق الشحن البحري العالمي.
- تقوم خطوط الشحن الرئيسية بتوسيع شبكتها من الطرق الرئيسية والمغذية بين العديد من الموانئ المحورية، مما يزيد من سعة الأسطول في هذه المنطقة.
- ومن الواضح أن هناك منافسة بين الموانئ المحورية في هذه المنطقة، وخاصة بين شنغهاي، وكاوشيونغ، ويانتيان، وهونغ كونغ وبالنسبة للتنافسية النسبية بين هذه الموانئ، فإن هونغ كونغ هي التي تتمتع بأعلى القدرة التنافسية، تليها كاوشيونغ.

## ثالثا:دراسة( James j.wang ,Michael C.Cheng 2010 )

هذه الدراسة عبارة عن مقال موسوم ب :من مدينة ساحلية إلى مركز عالمي لإدارة سلسلة التوريد :دراسة حالة لسلسلة التوريد.

هدفت هذه الدراسات التحديات الحاسمة التي واجهتها عملية التحول في هونغ كونغ من مدينة مركزية لنقل البضائع إلى مركز عالمي لإدارة سلسلة التوريد قائم على الGSCMC المعرفة .

و تضمنت هذه الدراسة القضايا الهيكلية لصناعة الخدمات اللوجستية في هونغ كونغ و كما كشف البحث فمن أجل إنشاء دور مستدام لسلاسل القيمة العالمية على مستوى الصناعة في هونغ كونغ ، يجب تعزيز النهج التعاوني الذي يشمل الأطراف الرئيسية لسلاسل القيمة العالمية في الأعمال التجارية و بوابة التوريد و المستويات المؤسسية .

وخلصت هذه الدراسة إلى النتائج التالية :

- ❖ الدراسة مثل هذه الصياغة ، و التي يتم التعبير عنها في إطار سلسلة التوريد الهرمي المكون من ثلاثة مستويات (مستوى الأعمال ، و البوابة ، و المستوى المؤسسي )
- ❖ بناء مركز GSCMC يتجاوز السلاسل و البنية التحتية للبوابة .

## رابعاً:دراسة(HYUNG \_SIK NAM and DONG \_WOOK SONG 2011)

هذه الدراسة عبارة عن مقال موسوم بتحديد المركز اللوجستي البحري و انعكاساته على ميناء الحاويات

هدفت هذه المقالة إلى إجراء مراجعة نقدية للمفاهيم و التعاريف المرتبطة بالأدبيات المحورية الحالية المطبقة على النقل البحري و الخدمات اللوجستية من خلال تجميع الدراسات و وجهات النظر الحالية ، تقدم هذه المقالة أيضا اقتراحا إضافيا مفاده انه يجب فحص الموانئ المحورية ليس فقط من خلال إنتاجية الحاويات الخاصة بها و لكن أيضا اتصالاتها مع خطوط الشحن في العالم

حاولت هذه المقالة تقديم مفهوم و تعريف مفيد لمراكز الخدمات اللوجستية البحرية بروح أن المراجعة الفعالة للأدبيات تسهل تعزيز عمق المعرفة الأكاديمية و افقها .

وخلصت هذه الدراسة إلى النتائج التالية :

- ❖ هذه الدراسة بها عيوب لا مفر منها ، حيث أن الأدبيات الموجودة ليست غنية بما يكفي لتطبيقها بشكل مباشر على الموضوع المعني .
- ❖ حدود التخصصات المرتبطة بالقضية لا تزال عالية بحيث لا يمكن دفعها إلى الأسفل ، مما يجعل الأمور أسوء في التوصل إلى إجماع نحو مفهوم ثمين و تعريف و نطاق للمسألة و إن خط المراجعة هذا قد لا يكون شاملا لاستيعاب جميع الجوانب و وجهات النظر الضرورية المتعلقة بالموضوع .

## خامساً:دراسة(francescamedda&amp;Yong-anpark 2005)

هذه الدراسة عبارة عن مجلة موسومة بحالة المحور وفهرسة موانئ الحاويات

هدفت هذه الدراسة إلى تطوير مؤشر محوري لموانئ الحاويات لتقييم الحالة المحورية لموانئ الحاويات داخل شبكات الشحن والشبكات الداخلية والخدمات اللوجستية المختلفة قامت هذه الدراسة بتطوير فهرسين فرعيين لتصنيف الموانئ وسعتها، ودمج حالات هذين الفهرسين الفرعيين في أنواع مختلفة من أجل العثور على فهرس محوري مناسب للميناء. وضحت الدراسة كيف أن الأنواع المختلفة لمؤشر محور المنفذ تعتبر قياسات مفيدة لتقييم مخرجات ومدخلات موانئ الحاويات في تحليل الحالة، نظهر أن مؤشرات متغيرات الفترة والمتغيرات المتأخرة تتمتع بقدرة تفسيرية أكبر فيما يتعلق بالتغيرات في إنتاجية المنافذ والارتباط العالي مع المدخلات.

تم ترتيب هذه الدراسة على النحو التالي. يستعرض الفصل الثاني سياق شبكة المحور والتحدث. ويعيد هذا الفصل أيضًا النظر في دور المحور في نظام نقل الحاويات وفي النقل متعدد الوسائط. شرح الفصل الثالث مجموعته من بيانات اللوحة الخاصة بالموانئ الكورية بوسان وجوانج يانجو إنتشون وروتردام وفيليكستو، ويصف المقاييس المختلفة لحساب مؤشر المحور. في تحليل الانحدار لإنتاجية البضائع، قمنا في الفصل الرابع باختبار مدى ملائمة مقياس المؤشر الفرعي.

بحثت هذه الدراسة في الأدوار الأساسية لموانئ الحاويات في شبكات نقل البضائع وأجرت تحليلًا للعوامل والمدخلات الأساسية للموانئ المحورية.

فخلاصة هذه الدراسة إلى النتائج التالية :

- الفهارس التي تأخذ المتغيرات المتأخرة وقيم الفترة تتمتع بقدرة تفسيرية أكبر وتظهر ارتباطًا عاليًا بإنتاجية منفذ الحاوية.
- في تحليل الحالة، لاحظنا أن كل ميناء حاويات له خصائص وأسلوب تشغيل محدد

#### سادسا: دراسة (2016 Yi-chih Yang ,Shu-ling Chen)

هذه الدراسة عبارة عن مقال موسوم بمحددات موانئ المراكز اللوجستية العالمية : مقارنة بين سياسات تطوير الموانئ في تايوان و كوريا و اليابان .

هدفت هذه الدراسة إلى تحديد ميناء المحور اللوجستي العالمي كميناء في موقع جغرافي استراتيجي عند تقاطع أنظمة الشحن و التغذية الرئيسية ، و الذي يوفر خدمات لوجستية متكاملة ذات قيمة مضافة بالإضافة لذلك . لعمليات الاستيراد و التصدير و العبور التقليدية .

كما هدفت إلى تقييم ميناء المركز اللوجستي العالمي تم تقييم المعايير من خلال معالجة الأدبيات و المقابلات مع خبراء من شركات الشحن و شركات الخدمات اللوجستية العالمية و شركات الموانئ .

و أيضا هدفها توفير خدمة سلسلة التوريد المتكاملة لشركات الشحن في جميع أنحاء العالم

فخلاصة هذه الدراسة إلى النتائج التالية :

- هذه الورقة معايير تقييم موانئ المحور اللوجستي العالمي ، و تقارن القدرة التنافسية لثلاثة موانئ مركزية دولية رئيسية في شمال شرق آسيا ، و هي موانئ بوسان و طوكيو و كاوشيونغ .

#### سابعا : دراسة HAFEZ M.A, & ABDUL-QADER & ESSAM ELDIN (2023)

هذه الدراسة عبارة عن مجلة موسومة بتحليل معايير كفاءة الموانئ المحورية بالبحر الأبيض المتوسط (الوضع الحالي للموانئ المحورية في محيط ميناء شرق بورسعيد).

هدفت هذه الدراسة إلى استكشاف معايير المركز العالمي في سياق دولي لسد الفجوة في المعايير الأساسية التي يمكن أن تجعل موانئ شرق بورسعيد مركزا لدول البحر الأبيض المتوسط و إفريقيا. كما يقدم لمحة عامة عن أهم الموانئ في البحر الأبيض المتوسط (ايست بورسعيد ، مالطا ، و طنجة ) و نتيجة لذلك ، تمت مناقشة معايير اختيار الميناء المحوري ، و خلصت هذه الدراسة إلى النتيجة التالية تأثير كبير ، و تشجيع استغلال و تعظيم تنمية ميناء شرق بورسعيد و زيادة مشاركته العالمية.

#### القيمة المضافة:

من النتائج التي توصلنا إليها في بحثنا نجد أن الموانئ تلعب دورا حيويا في تحسين العمليات اللوجستية و تسهيل حركة البضائع عبر الحدود ووجود المراكز اللوجستية في الموانئ يمكن تقليل تكاليف النقل و تسريع و تحسين عمليات التخزين و التوزيع.

و في ضوء الدراسات السابقة وجدنا أن هناك عدة عوامل تساهم في نجاح المراكز اللوجستية مثل البنية التحتية المتطورة و التكنولوجيا المتقدمة و الإجراءات الإدارية الفعالة و توفير خدمات لوجستية متكاملة.

بناء على ذلك قمنا بدراسة مراكز لوجستية عالمية مثل مركز روتردام و هونغ كونغ و طنجة و اقترحنا نموذجا لمركز لوجيستي في ميناء سكيكدة كموقع مثالي لتطبيق المبادئ والسياسات المتعلقة بتحسين عمليات اللوجستيات.

وقد تنوعت اختيارات الباحثين في البحث عن الموانئ و المراكز اللوجستية ،حيث شملت تلك الاختيارات مراكز في أوروبا و إفريقيا و آسيا على عكس دراستنا فقد قمنا بإعداد نموذج لمركز لوجيستي غير موجود سابقا في ميناء جزائري بدلا من تحليل و إحصاء مراكز موجودة بالفعل كما فعلت الدراسات السابقة.

أسقطت دراستنا على البيئة الجزائرية وتمحورت في المؤسسة المينائية سكيكدة، تشمل دراسة الميناء من عدة جوانب ومعرفة أهم خدماته و إمكانياته ونقائصه وهذا بفضل اعتماد أسلوب الملاحظة و المقابلة حيث تم التركيز على جمع المعلومات الضرورية و المفصلة عن الميناء من مصلحة الشحن و التفريغ .

**أوجه التشابه و الاختلاف بين دراستنا و الدراسات السابقة :**

- ✓ الاختلاف في اختيار الموقع الجغرافي للموانئ و المراكز اللوجستية المدروسة.
- ✓ اعتمدت الدراسات السابقة أساليب تحليلية و إحصائية بينما تم استعمال أسلوب الملاحظة في دراستنا.
- ✓ تشابهت دراستنا مع الدراسات السابقة في معرفة دور و أهمية الموانئ المراكز اللوجستية في تنمية التجارة الدولية.

**أهم النتائج التي تم التوصل إليها :**

- ❖ لم تتطرق الدراسات السابقة إلى كيفية إنشاء مركز لوجستي بحري.
- ❖ تعد منطقة التجارة الحرة عنصرا مهما في زيادة عمليات المركز اللوجيستي حسب دراستنا.
- ❖ يؤثر الموقع الجغرافي و البنية التحتية للميناء بشكل كبير على المركز اللوجيستي.

## خلاصة الفصل :

في فصلنا هذا تطرقنا للموانئ البحرية و المراكز اللوجستية ، حيث تحظى الموانئ بأهمية كبيرة كونها تقدم خدمات للشحن البحري و توفر وسائل النقل اللازمة لتوزيع البضائع بشكل سريع و موثوق ، وهي نقطة تجمع مهمة للتجارة الدولية وعلى الجانب الأخر تعتبر المراكز اللوجستية عاملا أساسيا في عمليات سلسلة التوريد المواقع حيث تلعب دورا حيويا في تخزين البضائع و توزيعها بكفاءة لضمان وصولها إلى العملاء في الوقت المناسب بموجب احتياجات السوق .

## الفصل الثاني

دراسة تطبيقية لتصميم نموذج لمركز لوجيستي  
بحري على مستوى ميناء سكيكدة

**تمهيد:**

للموانئ أثر كبير في تنمية التجارة الدولية و يعد ميناء سكيكدة أحد الموانئ الرئيسية في الجزائر لتمييزه بموقعه الاستراتيجي المطل على البحر الأبيض المتوسط الشيء الذي جعله مركزا للدول الأوروبية و الإفريقية و من أجل تعزيز مكانه أكثر تم إقتراح بناء نموذج لمركز لوجستي يتناسب معه لتسهيل عمليات الشحن و التوزيع و تحسين سير العمليات اللوجستية.

و في هذا الفصل سنتطرق إلى تعريف ميناء سكيكدة و تقسيماته و الإمكانيات التي يمتلكها و مختلف المشاريع المستقبلية من أجل رسم و تخطيط نموذج لميناء مركزي في المبحث الثالث .

## المبحث الأول: تقديم المؤسسة المينائية سكيكدة و المصلحة محل الدراسة

تعتبر الموانئ من أهم المؤسسات الاقتصادية التي تساهم بشكل مباشر في التبادل التجاري و النشاط الاقتصادي باعتبارها بوابة مفتوحة على البحر ، حيث لعبت دورا هاما على مر العصور في ازدهار التجارة و ذلك من خلال الحركة التنشيطية لعمليات التبادل التجاري البحري بين مختلف الدول و البلدان المطلة على البحر و المحيطات .

## المطلب الأول: تقديم المؤسسة محل الدراسة

تمتلك الجزائر عبر شريطها الساحلي عدة موانئ و من أشهرها ميناء سكيكدة بالشرق الذي يحتل مكانة مهمة من بين الموانئ الجزائرية ، نتيجة لموقعه المهم فهو يضمن انسياب البضائع الى المناطق الشرقية المختلفة.

## الفرع الأول: المجال المكاني

ترتكز الدراسة في المؤسسة المينائية بسكيكدة ، نظرا لاعتبارها الأرضية المناسبة لدراسة موضوع التوظيف ،من منطلق أنها تساهم بدور كبير في تنمية المجتمع السكيكدي من خلال عدة مزايا منها توفير مناصب الشغل ، و المسؤولية الاجتماعية التي تقوم بها بدورها تمويل الجمعيات المحلية .

يحتل ميناء سكيكدة المرتبة الثانية في الوطن من حيث الموانئ المهمة في الجزائر ، كما تحتل موقع جغرافي مهما ، كما يحتوي 13 ولاية من الشرق إلى الجنوب الشرقي للوطن ، و هي من أهم المؤسسات المينائية الوطنية و ذلك في إطار تنظيم و تسيير قطاع الموانئ من اجل المساهمة في التنمية الاقتصادية المبرمجة في إطار المخطط الوطني ،الهادف إلى زيادة حركة المبادلات التجارية ضمن أحسن الظروف الاقتصادية .

و بهذا نقوم بتقديم صورة شاملة للمؤسسة من خلال التطرق إلى الأبعاد التالية :

## 1. أبعاد المؤسسة المينائية سكيكدة

## 1.1 البعد التاريخي :

إن تاريخ ميناء سكيكدة ارتبط دائما بتاريخ المدينة ، حيث أن مدينة سكيكدة نشأت عن طريق الميناء مند القرن 7 إلى 8 قبل الميلاد ظهرت الإمبراطورية القرطاجية و التي امتدت إلى إفريقيا الشمالية على يد الفينيقيين و ظهرت "سطورة" و ميناؤها في هذه الفترة ، و بعد تهديم قرطاج على يد الرومان في 147 قبل الميلاد افتتح الرومان الخليج و منه أسسوا مدينة روسيكادا في موقع مدينة سكيكدة الحالية ، و تطلب وصول الميناء إلى حاله الآن 125 سنة ، خلال الاحتلال الفرنسي اعتبره سكيكدة كمنفذ بحري طبيعي لقسنطينة ، لتحمل أول اسم ميناء فرنسا و بعد بضع سنين فيليب فيل .

و في 31 جويلية 1848 فيليب فيل تنصبت كبلد لتغير اسمها غداة الاستقلال و تسترجع اسم سكيكدة لم تنقطع المدينة عن النمو لتصبح الرئة الثانية للبلد بفضل المجمع المينائي و الذي يحوي ميناء أن الميناء القديم و الميناء الجديد .أنشأ الميناء القديم في أواخر سنة 1839 من رصيف قصير حينها ، و لم تكن العمليات التجارية للسفن تتم على المراحل نفسها بل تتم عن طريق الرسو في عرض بحر سطورة و تفرغ الحمولة على قوارب توصلها بسكيكدة ، في سنة 1860 وضع برنامج نهائي للميناء يقضي تشييد حوض في الجزء الشرقي ، أما الجزء الغربي يكون الميناء القبلي ، تشييد مكسرة كبيرة على طول 1400 ، تشييد مكسرة عرضية مخصصة لإظهار الحوض و إنشاء ميناء صغير مؤقت ، بدأ العمل فيها سنة 1861 لينتهي في 1877.

انتهى برنامج 1860 في سنة 1890 و من سنة 1891 و 1959 تلخصت النشاطات المهمة في امتداد على طول 225 متر ما بين 1891 و 1897 و توسيع أو إنشاء الأراضي و أرصفة شديدة أمام زيادة النشاط شرع في إنشاء حاجز الأمواج على مكسرة القصر الأخضر سنة 1959 لينتهي سنة 1964.

بقي ميناء سكيكدة ميناء ثانوي حتى سنة 1996 ، مع بدا الانشغال التي حولته إلى ميناء مختلط بعد أن أضاف إلى المكسرة الكبيرة 3 أرصفة عائمة نفطية التي استمر إنجازها حتى سنة 1972 ، و دون توقف النمو فرض النشاط ميزة أخرى للميناء المختلط و لهذا فمند 1981 طور تهديم و تهيئة فرص من اجل زيادة سعة الاستيعاب.

و جاء قرار الذي أعطى للميناء بعدا آخر و هو إنشاء منطقة صناعية على سهل العربي بن مهدي في شرق وادي الصفصاف ، هذا القرار حدد موضع الميناء الجديد مختص في الهيدروكربون ،بعدها تم إنشاء عدة محطات في الميناء أهمها : منشأة رسو ، رصيف تجاري ، وشد مائي موجه لمختلف السفن من النزع الشاحنة العامة ، و يحوي أيضا ميناء تعبئة لوحداث السحب و القيادة .

كما في التسعينات تم إنشاء 3 حظائر و تهيئة المحطة البحرية للمسافرين و السيارات و بناء برج مراقبة للميناء القديم .

### 1-2 البعد الجغرافي :

بفضل التوسعات أصبحت للميناء قدرة اكبر لاستيعاب البضائع و السلع ، و بالتالي جلب اكبر عدد ممكن من الزبائن ، بالإضافة إلى ذلك يحتل ميناء سكيكدة موقع جغرافي استراتيجي الذي صنع منه ميناء إستراتيجي كونه يساهم بنسبة 25 في المئة من المبادلات البحرية الجزائرية عن طريق البحر و يغطي كل من الولايات الجنوبية الشرقية للبلاد ، و يمكن تحديد الموقع الجغرافي للمؤسسة كما يلي :خط عرض شمالا و خط طول شرقا .

يقع الميناء القديم بالنسبة للحدود ، في الكوة الواقعة بين جزيرة سيري جينا و رأس فلفة 3 كلم شرق سطورة ، كما انه محمي من الجهة الشمالية بالمكسرة الكبيرة المتجزرة شرقا على طرف سكيكدة ، ليصل في اتجاه نوعا ما متباعد عن الساحل شرقا بكتلة سكيكدة و غربا برصيف القصر الأخضر ليترك ممر دخول مستقل بحوالي 130 متر عرض .

بينما الميناء الجديد المختص في نقل الهيدروكربونات يحد شمالا بالمكسرة الأساسية و شرقا بمكسرة ثانوية ، و على المكسرة الأولى نجد 3 أرصفة عائمة بترولية بقدرة استيعاب 50000 طن و 100000 طن على المكسرة الثانوية .

من ناحية أخرى تقدر المساحة التجارية للمؤسسة كما يلي :

- المساحة الداخلية تقدر ب 238.631 متر مربع.
- المساحة الأرضية تقدر ب 220.975 متر مربع .
- مخازن و محاضر تقدر ب 17656 متر مربع.
- المساحة الخارجية تقدر ب 410.000 متر مربع .
- الميناء الجاف يقدر ب 70.000 متر مربع .
- مستودع خاضع للجمارك تقدر ب 40.000 متر مربع.
- محطة للوجستيكي تقدر ب 180.000 متر مربع .

### 1-3 البعد الاستراتيجي :

تخضع المؤسسة إلى شكلين من الاستراتيجيات الأولى أنها عامة قائمة على أساس النوعية و الجودة الشاملة و هي التي ترفع شعار "التحدي بالنسبة إلينا هو النوعية " ، بالإضافة إلى استراتيجيات خاصة بكل توجه من توجهات المؤسسة الضخمة من حيث هياكلها و عدد عمالها و إمكانياتها ، و نجد من جهة أخرى المكانة التي تحتلها في القطاع الاقتصادي بأنها تعتبر الركيزة الأمثل و الأساسية للنشاط الاقتصادي في الجهة الشرقية للبلاد ، فهي تحتل المرتبة الثانية بالنسبة للاستيراد و الثالثة في تصدير المحروقات مما جعلها تكسب المكانة و إستراتيجية في الحياة الاقتصادية .

#### 4-1 البعد المالي:

باعتبار الموانئ بوابة مفتوحة على البحر فهي تلعب دور هام في التبادل التجاري ، و بمقتضى المرسوم رقم 82/284 الصادر في 14/08/1982 تم تأسيس المؤسسة المينائية سكيكدة و التي تحولت إلى شركة مساهمة برأس مال 9.000.000.000 دج مملوكة لمساهم واحد و هو مجمع الخدمات المينائية ، و تجدر إن المؤسسة حققت رقم قياسي 07 مليار دج في بداية عام 2007، كما تعتبر مصادر المؤسسة متنوعة نتيجة لتعدد و تنوع النشاطات التي تقوم بها .

#### 5-1 البعد الإداري :

في إطار المخطط الوطني للتنمية الاقتصادية للاستيراد و التصدير تقوم المؤسسة بالتعاون مع هيئات الجمارك و الشرطة بتوزيع البضائع و المواد إلى كل الجهات الشرقية ، و باعتبارها مؤسسة خدماتية بالدرجة الأولى يمكن حصر خدماتها و أنشطتها الإدارية و التجارية فيما يلي :

- ❖ مزاولة عمليات الشرطة و الأمن أي الحفاظ على الأمن الداخلي للمؤسسة.
- ❖ مزاولة عمليات التحميل في إطار النقل و التفريغ كاستقبال البواخر المحملة بالبضائع و السلع.
- ❖ حسن استغلال الوسائل و التجهيزات و وضعها في خدمة العملاء و المستخدمين و القيام بالشحن و التفريغ .
- ❖ مزاولة عمليات السحب و القيادة و الإرشاد.
- ❖ إجراء أشغال الصيانة و التهيئة و تحديث البنية العلوية للميناء.

#### 6-1 البعد التكنولوجي :

هنالك العديد من التطورات التكنولوجية الحاصلة في المؤسسة المينائية فقد أصبح من الملزم على عمالها التدرب على التقنيات الحديثة في الإعلام الآلي لأنها تتعامل مع العملاء داخل و خارج الوطن ، و من الملاحظ أن للمؤسسة شبكة داخلية للإعلام الآلي و شبكة خارجية مربوطة بالموانئ التسع على المستوى الوطني هذا من جانب ، و من جانب آخر النشاطات التجارية للشحن و التفريغ و العبور و غيرها تتطلب كذلك السرعة لذلك فإنها حريصة على إرضاء عملائها من خلال سياسة السرعة في الإنجاز و بأقل التكاليف.

#### الفرع الثاني : المجال البشري

تحتوي المؤسسة المينائية سكيكدة على العديد من الموارد و من أهم الموارد التي تملكها الموارد البشرية إلى تعتبر رأس مال بشري مهم للمؤسسة ، حيث يتميز الميناء بمعايير عالمية توضعها منظمة الإيزو العالمية و تتمثل هذه المعايير في جودة الخدمة و المحافظة على البيئة و أهمها صحة العامل كونها عنصر مهم في تسيير المؤسسة ، و يتم هذا عبر تدريب و تكوين للعامل كما يوجد تقييم سنوي من اصغر عامل إللأكبرهم لمعرفة مدى الكفاءة المتحصل عليها ، و تحتوي المؤسسة المينائية سكيكدة على 2035 عامل سنة 2022 من بينهم نساء و رجال كل على حسب المصلحة التي يعمل بها ، كما أن المؤسسة لها 394 من الإطارات المسيرة له و 454 من مدراء التقنيين ، و تشمل 1185 من المدراء التنفيذيين .

#### الفرع الثالث: مهام و مزايا ميناء سكيكدة

##### 1. مهام المؤسسة المينائية سكيكدة

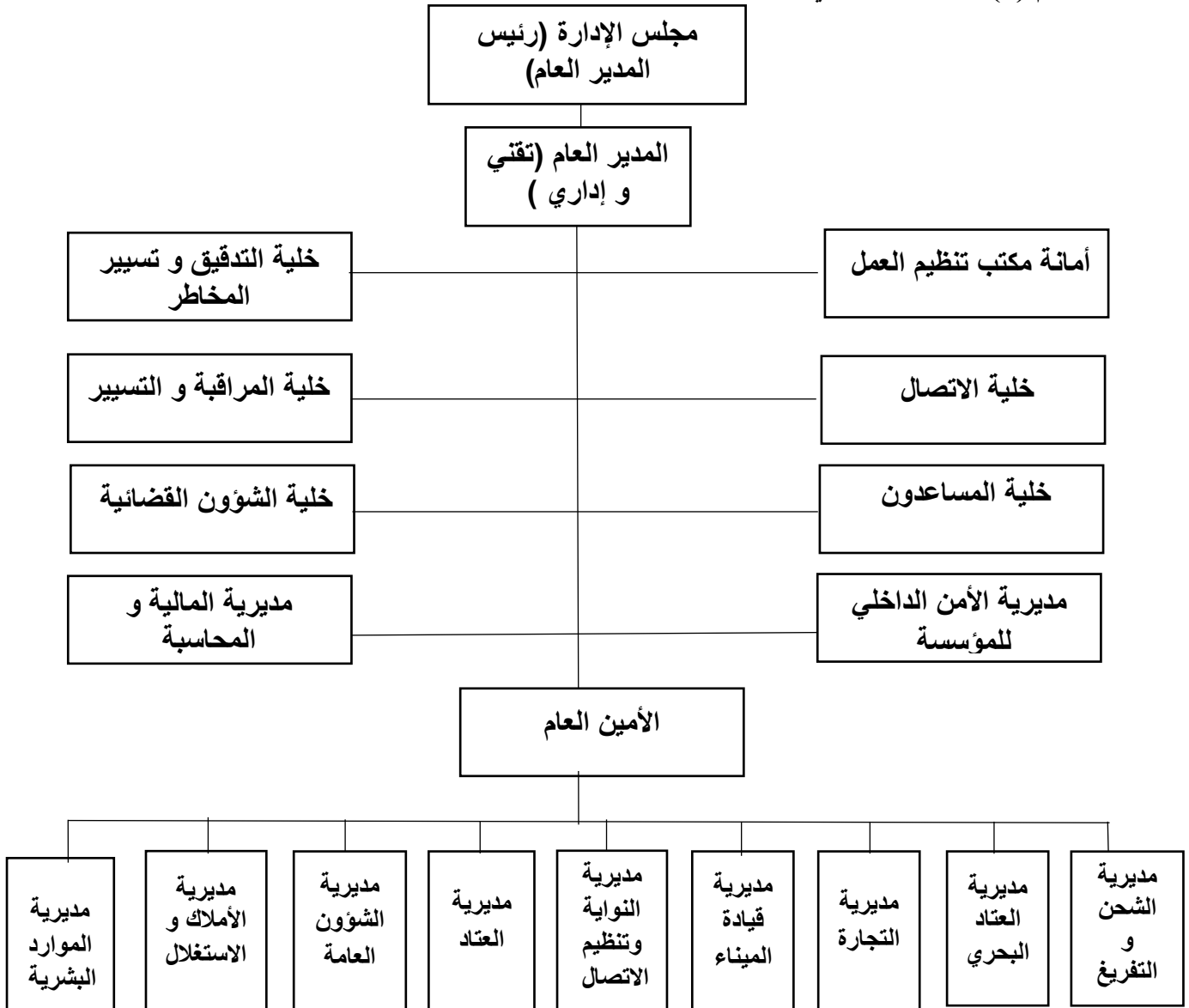
- ✓ تنفيذ و تسيير جمع الأنشطة بكفاءة عالية خصوصا عمليات الشحن و التفريغ.
- ✓ ممارسة عمليات السحب و لرسو القيادة.
- ✓ توفير الصيانة للمعدات و الآلات و التجهيزات و كذا صيانة السفن.
- ✓ تطوير البنية التحتية للمؤسسة.
- ✓ استغلال المنشآت المينائية .
- ✓ المساهمة في انسياب السلع و الخدمات من و إلى الخارج.

2. مزايا المؤسسات المينائية: للمؤسسة عدة مزايا أهمها :

- ✓ موقع جغرافي استراتيجي مركزي في الساحل الشرقي الجزائري الذي يعطيها دورا قياديا في التجارة البحرية.
- ✓ ميناء ديناميكي بشكل خاص لمعالجة المنتجات الصناعية و المنتجات المعدنية الحديدية و مواد البناء و الحاويات .
- ✓ يحتوي على معدات حديثة و متنوعة لجميع أنواع النشاط و السلع .
- ✓ يعتبر ميناء سكيكدة الميناء المتصل بشبكة السكة الحديدية و طرق شاسعة إلى ولايات الشرق و تلك التي تقع في وسط و جنوب البلاد و يعتبر ميناء جنوب الجزائر.
- ✓ يحتوي الميناء على نظام إدارة مدمج و متكامل وفقا للمعايير .

الفرع الرابع: الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية سكيكدة

الشكل رقم (4): الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية سكيكدة



المصدر : من إعداد الطالبتين بالإعتماد على وثائق المؤسسة المينائية سكيكدة

### شرح الهيكل التنظيمي :

المؤسسة المينائية كباقي المؤسسات العمومية الاقتصادية تتضمن على هيكل تنظيمي تقوم من خلاله بتوزيع المهام والمسؤوليات لمختلف المديرية التي تتولى عمليات الإشراف والتنسيق فيما بينهم وذلك من خلال

1. **المدير العام:** المدير العام يعتبر العمود الفقري للميناء ، من حيث أغلبية الصلاحيات التي من بينها الإشراف على باقي المديرية و الإشراف على مجلس الإدارة .يتكون الميناء من مدير عام تقني مهمته الإشراف على الأمور التقنية ، و مدير عام إداري المشرف على الأمور الإدارية .

2. **أمانة مكتب تنظيم العمل :** و من مهامها الرئيسية :

• تصنيف البريد الصادر و الوارد من و إلى المؤسسة .

• العمل و السهر على التوجيه و الترتيب .

3. **مديرية الأمن الداخلي للمؤسسة:** و من مهامها :

• المحافظة على امن و سلامة البضائع المتنوعة داخل الميناء .

• المحافظة على الأمن العام و مراقبة الحركة داخل المؤسسة .

• توجيه حركة المركبات داخل الميناء .

• الوقاية من الحوادث و السهر على امن العمال .

4. **مديرية الأملاك و الاستغلال:** تتميز هذه المديرية بالتعامل المباشر مع البواخر القادمة إلى الميناء و المغادرة منه ، علاوة على مساهمتها الكبيرة في رقم أعمال المؤسسة و من مهامها :

• الإشراف على عمليات الشحن و التفريغ و ذلك من خلال توفير الآلات المناوبة و العمال و النقل .

• توفير إحصائيات المتعلقة بحركة المسافرين و البضائع داخل الميناء .

5. **مديرية العتاد البحري (السحب):** تتمثل مهام هذه المديرية في مساعدة السفن في عملية الدخول إلى الميناء و الرسو على الرصيف و تتكون من ثلاث مصالح :

• مصلحة التموين و التخطيط .

• مصلحة الصيانة البحرية .

• مصلحة الاستغلال .

6. **مديرية الشؤون القضائية:** من مهام هذه المديرية الفصل في النزاعات التي تتم داخل المؤسسة و إصدار قرارات في حق الشكاوي المحولة إليها .

7. **مديرية الموارد البشرية:** من مهام هذه المديرية هو العمل على تطوير العمال و قياس مهاراتهم من خلال القيام بدورات تقييمية لكل العمال بلا استثناء من اجل قياس و تقييم مهارة و كفاءة العاملين .

8. **مديرية النواية و نظم الاتصال:** تتضمن هذه المديرية عدة مصالح ، مصلحة الإعلام الآلي و مصلحة التسويق ، و مصلحة الدراسات ، و مصلحة المراقبة و التسيير ، و مصلحة البرمجة ، و فرع تنظيم طرق الإعلام .

9. **مديرية قيادة الميناء :** تقوم هذه المديرية بمراقبة دخول و خروج البواخر من الميناء ، بالإضافة إلى تأمين سلامتها و تضم ثلاث دوائر :

➤ **دائرة الشرطة و الأمن :** و التي تحتوي على مصلحتين :

■ مصلحة امن الميناء الجديد .

■ مصلحة امن الميناء القديم .

➤ **دائرة السفن .**

➤ **دائرة ربانة السفينة .**

10. **مديرية المالية و المحاسبة:** تشرف هذه المديرية على الجوانب المالية و المحاسبية لعمليات المؤسسة المينائية و تضم مصلحتين :

➤ **مصلحة المحاسبة العامة:** و من مهامها :

- التدوين المحاسبي و اليومي للعمليات المالية .
- مراقبة الميزانية و الحسابات .

➤ **مصلحة المحاسبة التحليلية:** مهمتها الرئيسية دراسة تكاليف مختلف النشاطات في المؤسسة المينائية بالإضافة إلى الدراسة التحليلية للوضعية المالية في المؤسسة .

**11. مديرية التجارة:** و هي مديرية تقوم بتنفيذ أنشطة المشروع التي توجه لدفع السلع و هي المسؤولة عن تسيير الهياكل القاعدية العلوية و التجهيزات المخصصة للمجال العمومي المينائي و تقوم بعملية فوترة مختلف الخدمات المقدمة من طرف المؤسسة المينائية.

**المطلب الثاني: مصلحة الشحن و التفريغ و التشوين**

**الفرع الأول: التعريف بالمصلحة محل الدراسة**

تقوم هذه المديرية بعملية شحن السلع و تفريغها في المخازن و من مهامها أنها تعمل على متابعة حركة البضائع منذ وصولها إلى الميناء حتى تسليمها إلى الزبائن، و أيضا تقوم بتأجير المخازن و المساحات للزبائن الدائمين ، و هي مكلفة بكل عمليات النقل و وضع تحت تصرفهم الإمكانات المادية و تسيير المجال العمومي و القيام بمتابعة حركة السلع بالإضافة إلى جمع المعلومات الإحصائية و فاتورة الخدمات المقدمة و من بين الأعمال التي تقدمها إلى الزبائن نجد:

- السهر على مراقبة عمليات الشحن و تفريغ من و إلى البواخر.
- التسيير التجاري للمنشآت الخاصة بالأملاك العمومية للميناء و متابعة حركاته .
- تخزين البضائع في مخازن المؤسسة و السهر على حراستها .
- متابعة حركة البضائع منذ وصولها إلى الميناء حتى تسليمها .
- تضع تحت تصرف البواخر وسائل و آلات العمل .
- جمع المعلومات و إحصائها.

**الفرع الثاني: المؤشرات الاقتصادية للمؤسسة المينائية سكيدة**

**1. مجال نشاط المصلحة محل الدراسة**

- **الشحن:** و يقصد بهذه العملية الحالة التي توضع فيها البضاعة أو الحمولة على ظهر السفينة ، عن طريق وسائل الشحن المتمثلة في الرافعات الصغيرة و الكبيرة أو رافعات الباخرة ، و تتم هذه العملية وفق مخطط مسبق يوضع من طرف مديرية الشحن ، أين يتم وضع كل بضاعة في مكانها المناسب على ظهر السفينة .
- **التفريغ:** عند رسو السفينة في الميناء يكون لدى مسؤول التفريغ مخطط مفصل لمكان وجود البضائع في السفينة ، و يسمى مخطط البضاعة و على هذا الأساس تتم عملية التفريغ . و منه عملية تفريغ السفينة هي عملية إنزال السلع أو البضائع من ظهر السفينة إلى الميناء مع مراعات مخطط البضاعة.
- **التشوين:** في حالة الشحن أي التصدير تكون مرحلة التشوين هي الأولى أما في حالة التفريغ أي الاستيراد تكون هذه المرحلة هي الأخيرة و يقصد بالتشوين متابعة السلع أو البضائع منذ إنزالها إلى أن يتم استلامها من طرف الزبائن و العكس صحيح .

**2. عدد و توزيع عمال المصلحة**

**الجدول رقم 02: نوع الوظيفة و عدد عمالها على مستوى مصلحة الشحن و التفريغ بالمؤسسة المينائية سكيدة**

الوظيفة	المجموعة (أ)	المجموعة (ب)	المجموع
المسؤول عن الباخرة	19	19	38

47	25	23	قائد فريق العمل
54	25	31	سائق الرافعة
293	151	143	عامل الشحن و تفريغ دائم
136	68	68	عامل شحن و تفريغ جزئي
12	6	6	قائد الرصيف
13	7	6	المكلف بتوجيه عمال البواخر
7	5	2	سائق السيارة
22	11	11	المكلف بجدول أعمال الباخرة
21	9	12	المسؤول عن الرافعات
11	7	4	عامل التلحيم
15	8	7	رئيس قسم المكلف بعتاد الرفع
8	5	3	عمال العبور
16	6	11	عمال النظافة
735	391	345	المجموع

المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على المعلومات مقدمة من طرف قسم الموارد البشرية

أما المؤشرات الاقتصادية للمؤسسة المينائية سكيكدة بصفة عامة

الجدول رقم 03: المؤشرات الاقتصادية للمؤسسة المينائية

المؤشر	المجموع
رقم الأعمال	10 مليار دينار جزائري أي (1000 مليار سنتيم)
عدد العمال	2100 عامل
حجم البضائع العامة المصدرة و المستوردة عبر الميناء	4 مليون طن
حجم المواد البترولية المصدرة التي عبرت على الميناء	21 مليون طن
حجم مختلف البضائع المصدرة و المستوردة خلال سنة 2022	25 مليون طن

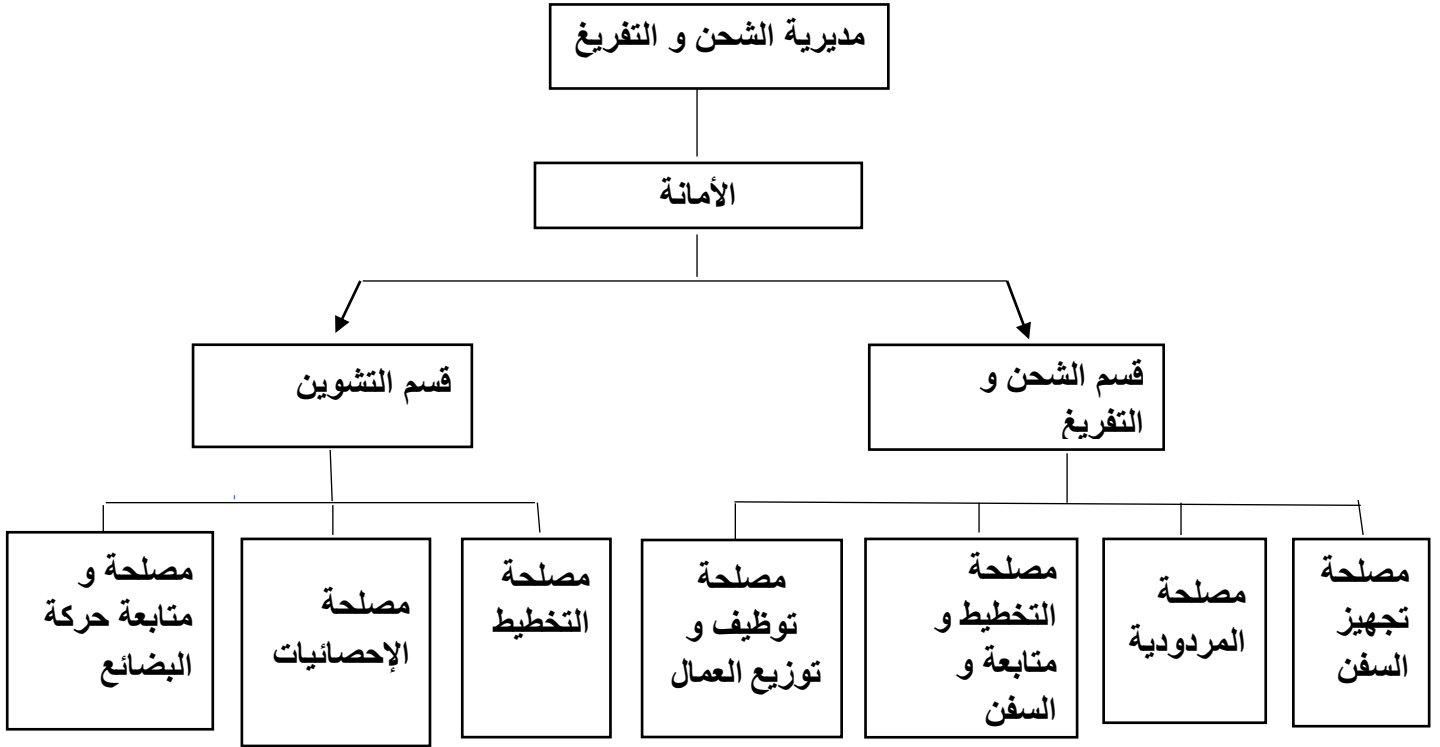
المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على المعلومات مقدمة من طرف قسم الموارد البشرية

الفرع الثالث: الهيكل التنظيمي للمصلحة محل الدراسة

تم إجراء التربص الخاص بهذه المذكرة على مستوى مصلحة الشحن و التفريغ ، حيث تنقسم إلى قسمين هما قسم الشحن و التفريغ و قسم التشوين ، و كل قسم يشرف عليه رئيس .

أما قسم الشحن و التفريغ فيتكون من ثلاث مصالح تتمثل في :مصلحة تجهيز السفن ، مصلحة المرودية و مصلحة عمليات التخطيط و متابعة السفن ، كما ينقسم قسم التشوين إلى ثلاث مصالح أيضا و تتمثل في :مصلحة التخطيط ، مصلحة الإحصائيات و مصلحة متابعة البضائع.

الشكل رقم (5): الهيكل التنظيمي لمصلحة الشحن و التفريغ



المصدر: من إعداد الطالبتين بالإعتماد على وثائق المؤسسة المينائية سكيكدة

و يتضمن الهيكل مجموعة من المصالح داخل مديرية الشحن و التفريغ و التشوين:

**مصلحة تجهيز السفن:** هي مصلحة تقوم بتجهيز السفن بالعتاد الخاص بها وبالعمال.

**مصلحة الإحصائيات:** هي مصلحة تقوم بحساب حركة دخول و خروج السفن و أيضا حركة التصدير و الاستيراد و حسابها ومقارنتها مع السنوات السابقة.

**مصلحة المردودية:** تقوم هذه المصلحة بحساب مردودية المؤسسة و من مهامها تجهيز و إعداد رواتب العمال.

**مصلحة حركة أو متابعة السلع:** و هي يتم فيها مراقبة حركة البضائع منذ الانطلاق حتى الوصول.

**التخطيط و مراقبة السفن:** مهمتها وضع خطط التي تتم في السفينة قبل خروجها من العمال و العتاد ، ومراقبة الخطة لتجسيدها على ارض الواقع .

**المبحث الثاني: واقع و آفاق المؤسسة المينائية سكيكدة**

لميناء سكيكدة أهمية كبيرة في زيادة التبادل التجاري داخل البلاد لإمكانياته المتوفرة والتي يمكن توفرها في المستقبل و المشاريع المخطط لها مستقبلا .

**المطلب الأول: إمكانيات المؤسسة المينائية سكيكدة**

أولا: الأرصفة

تقدر مساحة الميناء الكلية بحوالي 79 هكتار لديها ما يقارب 3235 مل من الرصيف أي عدد كبير من الأرصفة مقسمة إلى 16 رصيف لسفن الشحن العامة و 3 أرصفة لسفن النفط و 2 أرصفة RO/RO و رصيف غاز.

1/ رصيف الشاطئ الأخضر رقمه 2/1 وطوله 284 متر عمقه 9.80 متر يتم من خلاله نقل أنابيب والأخشاب و الحاويات و الحبوب و منتجات معدنية.

2/ رصيف المارينال هو رصيف شرق غرب طوله 304 متر و عمقه 9.80 يتم فيه نقل الأخشاب و الحاويات و الحبوب و منتجات معدنية .

3/ رصيف الميناء رقمه 4/3 طوله 240 متر و عمقه 9.00 متر من خلاله يتم نقل الحبوب و الحاويات .

3/ رصيف الجانب الجنوبي رقمه 5 طوله 200 متر و عمقه 6.80 من خلاله يتم نقل المسافرين و المتداول و الحاويات .

4/ رصيف جنوبي رقمه 8/7/6 طوله 400 متر و هو أطول رصيف عمقه 6.50 متر يتم من خلاله نقل الحاويات و المنتجات المعدنية .

5/ رصيف جنوبي شرقي رقمه 10/9 طوله 270 متر و عمقه 6.50 متر يتم من خلاله نقل الحاويات و المنتجات المتنوعة و المنتجات المعدنية و العجلات .

6/ رصيف الشرق رقمه 11 طوله 155 متر و عمقه 7.50 متر يتم من خلاله نقل الحاويات و المنتجات المتنوعة و المنتجات المعدنية و لمعدات المتداولة .

7/ رصيف الشمال رقمه 13 و 12 طولهم 155 و 170 متر و عمقهم 9.00 و 11 متر يتم من خلاله نقل الحاويات و الحبوب المتنوعة و المنتجات المعدنية و العبوات .

8/ رصيف الميناء الجديد طوله 240 متر و عمقه 13.00 متر و هو أعمق رصيف يتم من خلاله نقل حزم كبيرة و معدات و أنابيب و منتجات متنوعة.

يتم اختيار نوع الرصيف و عمقه و المناسب منه من اجل تحديد حجم و نوع السفينة و البضاعة التي يستوعبها الرصيف و من اجل تسهيل عمليات المناولة .

### ثانياً: الرفعات

من اجل تسهيل العمل على الأرصفة يوجد رفعات الميناء الضخمة ذات القدرات العالية حيث تمتلك 20 رافعة ميناء منها 8 رفعات سيارات حاملة و 12 رافعة ميناء شعيرية وكذلك الحال بالنسبة للرفعات الشوكية فيها متنوعه و بأحجام مختلفة و ذات قدرات عالية تساعد في نقل السلع حيث يمتلك الميناء 81 رافعة شوكية تستطيع حمل من 01 إلى 45 طن و 35 رافعة شوكية ذات حمولة خفيفة تحمل من 01 الى 04 طن و 14 رافعة شوكية متوسطة الحمولة تحمل من 07 إلى 12 طن منها 05 رفعات شوكية مفروشة و 32 رافعة شوكية ثقيلة تحمل من 16 إلى 45 طن منها 17 مكدرات الوصول تحمل 45 طن و 02 مضخات الحبوب تحمل 120 طن في الساعة و 15 معدات الأشغال العامة (لودر صغير ، لودر خلفي، لودر ، مجرفة تحمل من 2 إلى 3 طن و 29 معدات نقل تحمل من 32 إلى 120 طن 15 من جرارات الموانئ تحمل من 32 إلى 90 طن و 14 منها مقصورات الميناء تحمل من 20 إلى 120 طن.

المطلب الثاني: واقع الأنشطة للمؤسسة المينائية سككدة

الفرع الأول: محطة الحاويات

الجدول رقم (4) : النتائج المتعلقة بمحطة الحاويات لسنة 2021، 2022، 2023

	2021	2022	2023
حاويات مملوءة	66710	74372	87509
حاويات فارغة	57638	67980	76048
مجموع الحاويات	124348	142352	163557
صافي الحمولة	651669	776147	930261
وزن الحمولة فارغة	273565	313156	359801
مجموع الحمولة	925233	1089303	1230062

المصدر : من إعداد الطالبتين بالإعتماد على المعلومات الخاصة بالمؤسسة المينائية

يمثل الجدول التالي نتائج متعلقة بالحاويات في السنين الثلاثة الماضية من 2021 إلى 2022 إلى 2023 حيث نلاحظ أن عدد الحاويات المملوءة في 2021 أقل من 2022 و زاد عددها أكثر في 2023 بفارق 13137 حاوية مملوءة و كذلك الحال بالنسبة للحاويات الفارغة فقد زادت في سنة 2023 ب 8068 حاوية فارغة وصافي الحمولة أيضا في تزايد و نلاحظ أن مجموع الحاويات في تزايد من 2021 إلى 2023 قد زادت ب39209 حاوية و بالتالي فإن مجموع الحمولة قد زاد في 2023 ب 304829.

ومنه نستنتج أن عدد الحاويات في تزايد مستمر و بالتالي زيادة في الحمولة.

الفرع الثاني: محطة المحروقات

الجدول رقم (5) : المحروقات المصدرة و المستوردة لسنة 2021،2022،2023

	استيراد			تصدير		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023
بترول خام	1008341	/	/	18355745	/	120706
ميثان	13362	/	/	3360687	3296824	3297954
بوتان	245709	257583	335531	16499	7601	1203
زفت	92284	66666	82811	/	/	/
محروقات غازية	/	35516	27773	/	110744	61536
محروقات مكررة	719323	115999	78527	14956277	15964132	15669372
مجموع	2079019	475764	524642	36689208	19379301	19150771

المصدر : من إعداد الطالبتين بالإعتماد على المعلومات الخاصة بالمؤسسة المينائية سكيكدة

يمثل الجدول التالي المحروقات المصدرة و المستوردة في السنوات 2021 و 2022 و 2023 حيث نلاحظ أولا في البترول الخام تم الاستيراد في 2021 فقط أما التصدير فقد كان في سنتي 2021 و 2023 بحجم اكبر من الاستيراد.

-الميثان تم الاستيراد سنة 2021 فقط و تم التصدي في 2021 و 2022 و 2023 وكان التصدير اكبر حجما من الاستيراد.

-البوتان تم الاستيراد في 2021 و 2022 و 2023 و التصدير في 2021 و 2022 و 2023 و لكان حجم الاستيراد اكبر من التصدير.

-الزفت تم الاستيراد فقط في 2021 و 2022 و 2023 و لم يتم تصديره .

-المحروقات الغازية لم يتم الاستيراد سنة 2021 ثم العودة للاستيراد في 2022 و 2023 كذلك لم يتم التصدير سنة 2021 تم التصدير سنتي 2022 و 2023 و حجم التصدير اكبر من حجم الاستيراد .

-المحروقات المكررة تم الاستيراد في 2021 و 2022 و 2023 و تم التصدير في 2021 و 2022 و 2023 و حجم التصدير اكبر من حجم الاستيراد .

-و بمقارنة مجموع المحروقات في السنوات 2021 و 2022 و 2023 كان حجم التصدير اكبر من حجم الاستيراد في الثلث سنوات .

### الفرع الثالث: محطة المنتجات السائبة

#### الجدول رقم (6): حجم الاستيراد و التصدير السائبة سنة 2021،2022،2023

	استيراد			تصدير		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023
قمح	814738	1078131	1000136	/	/	/
ذرة	300726	211340	351810	/	/	/
حبوب أخرى	86386	61000	/	/	/	/
خضر فواكه	/	/	/	1490	2053	2979
حطب	16216	7265	16611	/	/	/
مواد أخرى	149	967	555	7635	3576	4894
مجموع المنتجات	1218215	1358703	1369112	9125	5629	7873

المصدر: من إعداد الطالبتين بالإعتماد على المعلومات الخاصة بالمؤسسة المينائية

يمثل الجدول التالي حجم الاستيراد و التصدير في السنوات الثلاثة 2021 و 2022 و 2023

حيث تم استيراد القمح و الذرة و حبوب أخرى في 2021 و 2022 و 2023 و لم يتم تصديرها

و تم تصدير الفواكه و الخضر في 2021 و 2022 و 2023 و لم يتم استيرادها

الحطب أيضا تم استيراده في 2021 و 2022 و 2023 و لم يتم تصديره

المواد الأخرى تم تصديرها و استيرادها في 2021 و 2022 و 2023

و بمقارنة مجموع المنتجات نلاحظ أن حجم الاستيراد اكبر من حجم التصدير في 2021 و 2022 و 2023.

#### المطلب الثالث: الأفاق المستقبلية للمؤسسة المينائية سكيدة سنة 2030

##### 1. توسعة ميناء النفط

من أجل توفير الظروف اللازمة لصيانة وتطوير نشاطها، ستواصل الشركة برنامجها التحسيني للتمكن من تحسين ظروف تجهيز وعبور البضائع بموانئ سكيدة.

و على هذا النحو، فإن برنامج التطوير الذي تحدده الشركة يعتمد على:

• توسعة الميناء النفطي (الميناء الجديد)

في إطار المشروع الجاري توسعة الميناء الجديد من طرف سوناطراك، من المقرر:

- إنشاء رصيف ثانوي ثانٍ مع محطة تحميل الغاز الطبيعي المسال الجديدة المناسبة لناقلات الغاز الطبيعي المسال الفائقة بسعة 220,000 متر مكعب.
- إنشاء رصيف جديد متنوع بطول رصيف يصل إلى 846 م، غاطس 15 م ومساحة تخزين 16 هكتار مخصصة لتحميل وتفريغ الحاويات ومختلف المنتجات السائلة أو الصلبة.
- تحويل محطة التحميل LNG-M1 إلى محطة تحميل LPG.
- إنشاء محطة بترول لتحميل وتفريغ السفن الكبيرة بسعة 250 ألف طن مع تدعيم وتوسيع الرصيف الرئيسي جديدة.

2. هدم وإعادة بناء جسر على مصب وادي صفصاف

تم إجراء بعض التقييمات على جسر الصاف صاف و قد أظهرت النتائج انخفاضاً كبيراً في احتياطي الاستقرار الخاص به كما أدى إلى قصر حركة المرور عبره. و أظهرت التقييمات التي تم إجراؤها على هذا الهيكل انخفاضاً كبيراً في احتياطي الاستقرار الخاص به ، مما أدى إلى قصر حركة المرور عبر هذا الجسر على المركبات الخفيفة فقط. ولهدا السبب ، قد باشرت شركة ميناء سكيكدة في عملية إعادة بناء هيكل جديد بدلاً من الهيكل الحالي ، بهدف زيادة قدرات الاستقبال و تأمين شروط حركة المرور بالجسر تعزيز و إعادة تأهيل طريق الولاية 18 الذي رفع السرية عنه.

نظراً للمشاكل المرتبطة دائماً بحركة مختلف البضائع وخاصة أثناء مرور الطرود الثقيلة على مستوى المنطقة الصناعية، ولحسن إدارة كافة تطلعات الفاعلين الاقتصاديين بالبلاد سواء في مجال الاستيراد أو التصدير، تم إنشاء ميناء سكيكدة شرعت الشركة في عملية تدعيم وإعادة تأهيل طريق الولاية CW18 الذي يربط منطقة العربي بن مهيدي بمدينة سكيكدة، وذلك لضمان التشغيل الأمثل والأمن للميناء الجديد.

تم تحويل ملكية هذا الطريق بموجب أمر الولاية (القرار رقم 2022/2441 المؤرخ في 2022/02/10) و قد أصبح لصالح شركة ميناء سكيكدة نتيجة لتوسيعات الميناء الحالي و التي تتضمن تعديلات و تغيير في حدود مجال المنفذ العام .

3. زيادة الطاقة الإستقبالية للميناء التجاري (الميناء المختلط)

- **امتداد الميناء المختلط** يتعلق هذا المشروع بتوسيع ميناء سكيكدة المختلط من الجهة الشرقية (جزيرة الماعز) وذلك بإنشاء ميناء مائي عميق بمساحة 171 هكتار منها حوالي 90 هكتار من الأراضي -كاملة وفق الدراسة الفنية المكتملة وبتكلفة تقديرية 91 مليار دينار.
- **تطوير الميناء المختلط:** أعمال التجريف و إزالة الصخور لزيادة الغاطس بحوض الميناء الخارجي و قناة الوصول إلى المحطة 13.
- **تمديد الوسيطات و هدا يشمل :**
  - زيادة 07 هكتار من المحمية باتجاه الغرب على الرصيف الثانوي للمول مما سيسمح بإحداث محطة للحاويات بمساحة إجمالية تزيد عن 11 هكتار.
  - إعادة شحن حوض الارتفاق 07 هكتار مما يمكن من تحسين أسطح التشغيل و توسيع طول الرصيف بمقدار 70 مل لرصيف مارينيل الذي سيبلغ طوله الإجمالي 370 م .
- تركيب 02 جسرا على السكة الحديدية.

**المبحث الثالث: مقترح لإنشاء مركز لوجستي بحري على مستوى ميناء سكيكدة**

إن المركز اللوجستي البحري هو مكان مهم لعمليات النقل والتوزيع ، حيث يهدف إلى تسهيل عمليات اللوجستية وتحسن كفاءة النقل والتوزيع والمناولة ويختلف عن الموانئ التقليدية في كونه شبكة تضمن جميع العمليات اللوجستية.

وفي هذا المبحث قمنا بتقديم مقترح لإنشاء مركز لوجستي بحري، يضمن زيادة كفاءة عمليات ميناء سكيكدة، كما يوفر فضاء لجميع المتعاملين الإقتصاديين لتوطين إستثماراتهم بالقرب من نقطة لوجستية متكاملة.

يقسم المركز اللوجستي البحري المقترح إلى ثلاثة عناصر وتضم أرضية مينائية وهي توسعة وتطوير للميناء القديم من خلال إضافة نهائي أو محطة للحاويات عصرية، وكذا تجهيزها بجميع الوسائل المتطورة والمستخدمة في المناولة، العنصر الثاني هو وجود أرضية لوجستية، بسبب المساحة المحدودة للميناء سوف يتعين إنشاء منطقة لوجستية تضمن شركات النقل واللوجستيك بالإضافة إلى تجهيزها بالمخازن، والمستودعات الجمركية، وتكون بالقرب من الأرضية المينائية.

كما إقترحنا إنشاء منطقة للتجارة الحرة، وجود شبكة للوجستيك المتكامل يعتبر نقطة قوة وجذب للإستثمارات، لكن يبقى الإشكال في تحفيز المتعاملين الإقتصاديين، من خلال هذه المنطقة يمكن للإستثمارات أن تستفيد من تحفيزات جبائية هامة.

**المطلب الأول: الأرضية المينائية**

في مقترحنا المتعلق بالأرضية المينائية فتتواجد بميناء سكيكدة، من خلال توسعة الميناء القديم لكن داخل البحر، حيث تمكن هذه الخطوة من الإستفادة من عمق الأرصفة، وبالتالي القدرة على إستقبال السفن الكبيرة، دون الحاجة إلى إعادة الشحن في الموانئ الأوروبية، وبالتالي تقليل التكاليف والأخطار transshipmentcost and risk ، حيث أن موقع الأرضية جيد و موائم من ناحية وجود هياكل المؤسسة المينائية.

الأرضية المينائية المقترحة من شأنها أن تصل قدراتها الإستيعابية إلى 4 مليون حاوية مكافئ وتمثل حوالي 50 بالمائة من القدرة التشغيلية لميناء المتوسط -طنجة- يمكن من خلال هذا المقترح أن تخصص الموانئ المجاور على بعض أنشطة الشحن فقط، في حين يصبح ميناء سكيكدة ميناء محوري للشحن البحري بالحاويات.

تتكون الأرضية المينائية من 3 موانئ فرعية:

**الفرع الأول: ميناء خاص بالسلع السائبة و الصلبة:** يقع في الميناء القديم، من خلال تحويل جميع التجهيزات التي كانت مخصصة لمعالج الحاويات، ويتربع على مسافة 8.3 هكتار، فالميناء بحاجة لتوسيع وتخصيص محطة لمعالجة السلع السائبة والصلبة.

و في ما يلي :

الشكل (6) : صورة توضح موقع محطة السلع السائبة و الصلبة داخل الميناء



المصدر : من إعداد الطالبتين بالاعتماد على ميناء طنجة

الدافع وراء وجود و إنشاء هذا الميناء هو عدد معتبر من مصانع الاسمنت في الجهة الشرقية (مصنع حجر السود بسكيكدة، عين الكبيرة بسطيف، عين بوزيان بقسنطينة، وسيقوس بأم البواقي، عين توتة بباتنة) ففي الأونة الأخيرة أصبحت الجزائر تتمتع بالإكتفاء الذاتي في هذه المادة بطاقة إنتاجية 40 مليون طن وهي ضعف الكمية المحلية المستهلكة، وبالتالي رفع الطاقة التصديرية من خلال تصدير المادة الوسيطة clinker، بالإضافة إلى إمكانية الإستعانة بهذه الميناء في عملية تصدير الحديد والصلب خاصة وأن المناطق المجاورة تعتبر أقطاب إمتياز في هذه الصناعة من خلال تواجد مركب الحجار للحديد والصلب على مستوى ولاية عنابة ومركب بلارة للحديد و الصلب على مستوى الجهة الغربية بولاية جيجل، خاصة في ظل رفع قدرات التصدير لهذا المركب (تصدير أكثر من 300 ألف طن خلال الثلاثي الأول من السنة الماضية)، وكذا حجم الإستثمارات التي أطلقتها الجزائر في إستغلال مناجم الفوسفات في تسبة وإمكانية التصدير من خلال الموانئ القريبة، كما يمكن استخدام الميناء كنقطة نفاذ في عملية الإستيراد للحبوب والبقوليات، لإرتباط الميناء بخط السكة الحديدية، كما توجد معدات خاصة بتفريغ وتحميل السلع السائبة مثل الحبوب والمواد السائبة الأخرى، بالإضافة إلى توفر أماكن لتخزين هذه السلع السائبة وضمان سلامتها وتوفيرها للشحن والتفريغ بكفاءة.

وفي ما يلي صورة توضح موقع المحطة، حيث تكون المحطة قادرة على معالجة سفينتين في أن واحد، وترتبط بخط سكة حديدية داخلية على مسافة 1 كلم من نقطة المناولة إلى غاية محطة السك الحديدية، بالإضافة إلى وجود مخازن بالقرب من المحطة، ولديها نقطة إتصال مع الأرضية اللوجستكية (موقع شركة SIL حاليا) عبر طريق جزيرة الماعز على مسافة 3 كلم، كما لديه مخرج للطريق الإجتبابي سكيكدة – الحروش pénétrente autoroutière El Harrouch– Skikda

الشكل (7): صورة توضح موقع المحطة



المصدر : من إعداد الطالبتين بالإعتماد على ميناء طنجة

**الفرع الثاني: ميناء خاص بمحطات الحاويات:** وهو نفسه المقترح من قبل المؤسسة المينائية في عملية التوسعة، لكن يضم محطتين للحاويات منفصلتين، لكل محطة 6 أرصفة ووجود رافعات مدمجة على مستوى أرصفة محطة الحاويات وهناك أنظمة حديثة لتتبع الحاويات وإدارة المخزون بشكل فعال، وكذلك توجد مرافق لصيانة وإصلاح الحاويات والمعدات اللوجستية .

الشكل (8): محطة الحاويات الجديدة



المصدر: من إعداد الطالبتين بالإعتماد على ميناء طنجة

محطة الحاويات تسهل نقل البضائع بين السفن ووسائل النقل الأخرى وتقدم خدمات تخزين البضائع بشكل امن و فعال، وتوفير مساحات لتفتيش البضائع و ضمان سلامتها،بالإضافة إلى توفير خدمات لوجستية شاملة لضمان سلاسة عمليات الشحن والتفريغ .

**الفرع الثالث: ميناء خاص بمحطة المحروقات و البتروكيميائية:** يضم تسهيلات لتخزين و تداول المواد الهيدروكربونية مثل النفط و الغاز الطبيعي يتم تجهيز هذا الميناء بالبنية التحتية اللازمة لضمان تداول هذه المواد بشكل امن و فعال بالإضافة إلى ذلك ، يمكن أن يضم ميناء الهيدروكربونات منشآت لتكرير النفط ، و محطات لتعبئة و تصدير المنتجات النفطية ، بالإضافة إلى خدمات الصيانة و اللوجستيات المتخصصة في هذا القطاع

من أجل ضمان كفاءة عمليات هذه المحطات نقترح وجود مشغل ميناء خاص، يمكن منح تسيير محطة الحاويات لموانئ دبي، حيث لها خبرة في السوق الجزائري من خلال تسييرها لمحطة الحاويات لميناء الجزائر، أو أن تكون مؤسسة مختلطة، كما يمكن لتشجيع إنشاء فروع لشركات الشحن العالمية أن يحفز قطاع النقل البحري للبضائع، ورفع عدد المتعاملين، بالإضافة إلى زيادة خطوط الشحن البحري، حيث يقتصر الميناء حاليا على بعض الخطوط فقط خاصة مع الصين، فرنسا، اسبانيا و مصر، موريطانيا ... الخ

### المطلب الثاني: منطقة للتجارة الحرة

يمكن لإنشاء منقطة للتجارة الحرة franchises أن تستقطب رؤوس الأموال وتعمل على إعادة توجيه الإستثمارات، وفي هذا الصدد إقترحنا إقامة منطقة للتجارة الحرة بضواحي الحروش بلدية تابعة لولاية سكيكدة، حيث تمتاز بوجود شبكة للطرق السريعة، فهي منطقة حرة صغيرة لتنمية المبادلات التجارية الدولية و خدمات تجارة الترانزيت و تداول البضائع و التصنيع و الخدمات بدون قيود أو رسوم أو ضرائب جمركية أو ضرائب أخرى معمول بها في نطاق المنطقة الجمركية . حيث بلغت مساحتها 300 هكتار لتستقطب المشروعات المنتجة، وخاصة الموجه للتصدير.

حيث تلعب هذه المنطقة الحرة دورا هاما في تنشيط اقتصاديات الدول التي قامت بإنشائها و كذا جذب الاستثمارات الأجنبية لدعم ميزان المدفوعات، و كذلك لتحرير العلاقات التجارية الخارجية من القيود الجمركية و غير الجمركية و المساهمة في رفع حركة التجارة الداخلية و الخارجية و تخفيض معدلات البطالة.

و من بين التسهيلات التي تقدمها هذه المناطق:

تخطيط و تأمين المساحات اللوجستية الضرورية.

توسيع نطاق الخدمات المالية و التأمينية و التخيلية لتسيير عمل المستثمرين .

توفير البنية التحتية الحديثة و المرافق العامة الضرورية مثل : الكهرباء و الماء و شبكة الاتصالات التي تشمل الهواتف و الانترنت بالإضافة إلى شبكة حديثة من الطرق الداخلية.

### التحفيزات الممنوحة لمنطقة التجارة الحرة:

- توفير بنية تحتية متطور لتسهيل العمليات التجارية و سهولة التنقل
- تعزيز النشاط التجاري و جذب الاستثمارات
- سهولة الإجراءات الجمركية و العمليات الجمركية
- الحصول على تصريحات العمل و الإقامة للعمالة الأجنبية
- تعزيز البيئة الاقتصادية و جذب المزيد من الشركات و الاستثمارات إلى المنطقة .
- تعزيز التعاون بين الدول و تبادل التكنولوجيا و المعرفة

### المطلب الثالث : الأرضية اللوجستية

#### الفرع الأول: الموقع الجغرافي

لإنشاء أرضية لوجيستكية قمنا بالبحث عن موقع يتناسب معه حيث توصلنا لقطعة ارض مخصصة أصلا لعمليات اللوجستيك وهي الأرضية الواقعة بجانب المنطقة الصناعية سونطراك، ويفصل بينهما واد الصفصاف، يحدها من الجنوب الطريق السريع سكيكدة - الحروش، ومن الغرب التجمع السكني بوعباز، والصورة الموالية توضح موقع الأرضية.

الشكل (9): صورة توضح موقع الأرضية اللوجستية



المصدر : من إعداد الطالبتين بالإعتماد على ميناء طنجة

وهي منطقة قريبة من الميناء وغير متصلة به لتجنب الضغط، تبلغ مساحتها 150 هكتار، وهي قريبة من المنطقة الصناعية حمروش حمودي، ومنطقة الإيداع حمادي كرومة، يوجد بها مقر شركة SIL المختصة في اللوجستيك، وهي إحدى فروع المؤسسة المينائية سكيكدة، لزيادة إنسيابية الحركة يتوسط هذه الأرضية طريقين، الأول لأروكاد شرق والثاني الطريق الإجتناي سكيكدة الحروش، كما نقترح تخصيص مستودعات تحت الرقابة الجمركية في هذه المنطقة، خاصة المستودعات الخاصة التي من شأنها رفع الحركة الاقتصادية وجذب رؤوس الأموال.

كما نقترح ربط الأرضية اللوجيستكية بمحطة السكة الحديدية خاصة وأن خط السكة الحديدية يمر بجانب الأرضية من الجهة الجنوبية.

تسمح هذه الأرضية بتوفير منصات تحميل و تفريغ البضائع من أجل ضمان سهولة التوزيع وهذا عن طريق التعاون مع شركات السكك الحديدية والشركات الخاصة والعمومية لضمان سلاسة عمليات النقل والتوزيع.

## الفرع الثاني: المرافق

تجهيز المخزن عن طريق إنشاء ثلاثة مخازن حرارية تمتاز بوجود نظام تبريد متقدم يسمح بضبط درجة الحرارة داخل المخزن والحفاظ على ثباتها وتكون مجهزة بعزل حراري وأنظمة تهوية للحفاظ على الظروف المناسبة لتخزين المنتجات الغذائية الطازجة والأدوية أو أي سلع تكون قابلة لتلف، حيث يمكن تخزين المنتجات الموجهة للتصدير، بالإضافة إلى تجهيز الأرضية بمخازن عادية وتقسيمها حسب نوع السلعة وحجمها.

توفير فضاء لوكالات التأمين من اجل توفير تغطية تأمينية على البضائع و الممتلكات المخزنة داخل المركز و حمايتها و تقديم الدعم المالي في حالة وقوع خسائر أو حوادث اقتراح لإدراج وكالتي تأمين كات و تراست بالإضافة إلى شركة كاجكس و اليونس و توفير مساحة مخصصة لهم في المركز

من المهم أن تكون الوكالة مدركة للمخاطر التي قد تحدث لتتمكن من التعامل معها وتمثل هذه المخاطر في المخاطر التجارية و الغير تجارية .

## • المخاطر التجارية

1/مخاطر مالية : كنقص في التمويل وخطر تقلب سعر العملة .

2/تغيرات في الطلب :تغير طلب على السلع و الخدمات التي تقدمها الوكالة.

3/خطر تقلب السوق: أي أحداث أو تغيرا تحدث في السوق يمكن أن تؤثر على أداء الوكالة بالسلب .

## • المخاطر الغير تجارية

1/المخاطر الاجتماعية : كالأحداث السياسية و الاقتصادية التي يمكن أن تؤثر على الوكالة .

2/ المخاطر البيئية : كالفيضانات و الزلازل و الأعاصير هذه الأحداث قد تضر بشكل كبير ممتلكات الأفراد و بالتالي ضرورة دفع التعويضات من قبل وكالات التأمين و لتقليل من هذه المخاطر يمكنهم تطوير برامج تأمين مبتكرة تشمل تغطية الكوارث الطبيعية بشكل كامل .

إنشاء وكالات بنكية: لتسهيل العمليات المالية ومن أجل تلبية احتياجات الشركات والأفراد بداخل المركز اللوجيستي يجب توفير وكالات بنكية في المراكز اللوجستية ،حيث تقوم بالتحويلات المصرفية والتمويل وخدمات الدفع للعملاء والشركات التي تعمل في المركز ولهذا تم اختيار وضع فروع لبنك الجزائر الخارجي وبنك الوطني الجزائر باعتبارهم أكبر البنوك في الجزائر.

شركات النقل متعدد الوسائط :هناك العديد من الشركات المتخصصة في خدمات النقل متعدد الوسائط،حيث تلعب دورا مهما في توفير وسائل نقل متنوعة و مختلفة كالشاحنات و القطارات و السفن لضمان توزيع البضائع بفعالية و سرعة داخل المركز اللوجستي و خارجه من ،هذه الشركات التي تم إقتراح تعاملها في المركز اللوجستي شركة سوناتراك للنقل و شركة نقل بالسكك الحديدية و شركة النقل البحري .

وفي ما يلي صورة توضح توزيع المرافق في المنطقة

الشكل (10): صورة توضح توزيع المرافق في الأرضية اللوجستية



المصدر : من إعداد الطالبتين بالإعتماد على ميناء طنجة

## خلاصة الفصل

يعد ميناء سكيكدة واحدا من أهم الموانئ في الجزائر ، حيث يلعب دورا بارزا في دعم التنمية الاقتصادية للبلاد . على الرغم من وجود عدد محدود من المحطات ، إلا أن ميناء سكيكدة يتميز بنشاط تجاري ملحوظ ، خاصة فيما يتعلق بحركة الحاويات . هذا النشاط الكثيف يعزز التبادل التجاري و يساهم في تعزيز الاقتصاد المحلي و توفير فرص عمل للمجتمع المحلي ، و من خلال استمرار هذا النشاط يتوقع أن يظل ميناء سكيكدة محورا رئيسيا للتجارة و التنمية في المنطقة و خارجها تم في هذا الفصل إعداد مقترح لإنشاء مركز لوجستي بحري على مستوى ميناء سكيكدة ، حيث تم اقتراح الأرضية اللوجستية بمنطقة حمادي كرومة و منطقة التجارة الحرة ببلدية الحروش .

في خلاصة بحثنا العلمي هذا تطرقنا لدراسة إعداد نموذج لمركز لوجستيك بحري على مستوى ميناء سكيكدة تعد الموانئ البحرية المحورية قلبا نابضا في شبكة التجارة العالمية و تعتبر نقطة تقاطع رئيسية لتدفق البضائع بين البر و البحر و الجو ، حيث تعمل الموانئ بالتعاون مع المراكز اللوجستية لتسهيل تخزين و تحميل و تفريغ البضائع بكفاءة . مما يعزز سلاسل التوريد العالمية و يساهم في تحقيق التجارة الدولية بشكل فعال و باعتبار أن الميناء مركز رئيسي للتجارة البحرية لتمييزه بموقعه الاستراتيجي يجعله نقطة تجمع البضائع و السفن حيث يقوم بتحفيز النمو الاقتصادي و يوفر خدمات لوجستية متكاملة و كذلك يعزز الاندماج الإقليمي و العالمي لأنه يقوم بربط الاقتصاديات المحلية و العالمية .

و يعتبر إنشاء مركز لوجستي خطوة حيوية لتحسين اقتصاد الدولة ، حيث يقوم بتعزيز التجارة الدولية عن طريق تسهيل حركة البضائع عبر الميناء و أيضا تحسين الكفاءة اللوجستية عن طريق توفير خدمات لوجستية و تقليل تكاليف الشحن و التخزين و تعزيز التنمية الاقتصادية و التنافسية في السوق و من أهم شروط نجاح المركز اللوجستية تساهم في تعزيز التنمية الاقتصادية و التنافسية في السوق و من أهم شروط نجاح المركز اللوجستي الموقع الاستراتيجي حيث لابد أن يكون موقع مركزي و متاح بسهولة للعملاء و وسائل النقل و كذلك البنية التحتية الجيدة و الأنظمة التكنولوجية متطورة لتحسين الكفاءة و الإدارة تكون متخصصة في مجال اللوجستيات لتنظيم العمليات بكفاءة و يجب أن يكون المركز قادرا على تقديم خدمات عالية الجودة بتكلفة منافسة للحفاظ على رضا العملاء و الجذب و أخيرا الامتثال للقوانين و التشريعات و في النهاية فإن بناء نموذج لمركز لوجيستيكي بحري على مستوى ميناء سكيكدة يعتبر خطوة هامة نحو تطوير و تحسين أداء القطاع اللوجستي في الجزائر و يجب أن يتم تصميم هذا النموذج بعناية و احترافية لضمان تحقيق أهدافه بشكل فعال .

#### نتائج الدراسة :

من خلال الفرضيات السابقة و بناء على ما تم التطرق له في الدراسات السابقة يمكننا صياغة أهم نتائج الدراسة في التالي:

- تواجد ميناء سكيكدة في منطقة عمرانية سكنية تمنع و تعرقل من إحداث أي تغير أو توسعه فيه.
- عدم توافر الميناء على مخازن حرارية التي بدورها تساعد في عمليات حفظ السلع القابلة للتلف.
- عدم وجود أي مركز لوجستي في أي ميناء في الجزائر كافة.
- صغر حجم الميناء و قصر عمق الرصيف يمنع السفن و البواخر الضخمة من الدخول إلى الميناء.
- يعتبر أداء و نشاط ميناء سكيكدة جيدا مقارنة مع موانئ الجزائر و لكن بمقارنته مع الموانئ العالمية نسجل ضعف في العديد من النواحي.
- يعتمد ميناء سكيكدة على استيراد السلع أكثر من تصديرها.
- يمكن إنشاء مركز لوجستي خارج حدود الميناء مع شرط ربطه بطريق مباشر بالميناء.
- لإنشاء مركز لوجستي يجب توفر أرضية لوجستية و أرضية مينائية و منطقة تجارة حرة.

#### إختبار الفرضيات:

✓ الفرضية الرئيسية الأولى: تكمن أهمية وجود مركز لوجستي في ميناء سكيكدة في عدة جوانب رئيسية منها تعزيز التجارة الإقليمية و الدولية ، تحسين الكفاءة التشغيلية ، دعم التنمية الاقتصادية المحلية ، زيادة القدرة التنافسية تقليل التأثير البيئي ، دعم الصناعات المحلية بشكل عام فان وجود مركز لوجستي في ميناء سكيكدة يعزز من قدرته أن يكون محورا رئيسيا للنقل و التجارة في المنطقة فوجود مركز لوجيستي في ميناء سكيكدة يمكن أن يعزز من التجارة الإقليمية و الدولية حيث يقوم بتحسين نقل و توزيع البضائع والكفاءة التشغيلية من خلال تقليل وقت الانتظار و تحسين تدفق السلع و التنمية الاقتصادية المحلية بخلق فرص عمل جديدة و جذب الاستثمارات و القدرة التنافسية بجذب مزيد من الشركات الدولية المحلية و تقليل التأثير البيئي باستخدام تقنيات حديثة تقلل من استهلاك

الطاقة و دعم الصناعات المحلية عن طريق توفير خدمات لوجستية متكاملة و منه نثبت صحة الفرضية.

✓ الفرضية الفرعية الأولى: تكمن الفروقات بين الموانئ التقليدية و المراكز اللوجستية البحرية في نطاق الخدمات حيث الموانئ التقليدية تقوم بتحميل و تفريغ الشحنات، تخزين مؤقت ، صيانة و إصلاح السفن أما المراكز اللوجستية البحرية تشمل خدمات الموانئ التقليدية و تضيف إدارة سلسلة التوريد التخزين المتقدم التوزيع و خدمات القيمة المضافة، و مقارنة مع التكنولوجيا و الإدارة الموانئ التقليدية تعتمد على أنظمة إدارة و مناولة أساسية أما المراكز اللوجستية البحرية تستخدم أنظمة إدارة متطورة حيث تسلط الضوء على الاختلافات بين الموانئ التقليدية و المراكز اللوجستية البحرية في نطاق الخدمات المراكز اللوجستية البحرية تقدم خدمات تفوق تلك التي تقدمها الموانئ التقليدية من خلال إضافة خدمات إدارة سلسلة التوريد و التخزين المتقدمة ، بالإضافة إلى خدمات القيمة المضافة . كما أن استخدام التكنولوجيا المتطورة يميز المراكز اللوجستية البحرية عن الموانئ التقليدية في إدارة العمليات و الخدمات و منه نثبت صحة الفرضية.

✓ الفرضية الفرعية الثانية: متطلبات و شروط إنشاء مركز لوجستي بحري هو الموقع الجغرافي ، البنية التحتية ، التكنولوجيا ، المتطلبات القانونية و التنظيمية ، الموارد البشرية ، الاستدامة البيئية ، الشراكات و التعاون ، الأمن و السلامة حيث أن إنشاء مركز لوجستي بحري يتطلب بالفعل توافر عدة شروط رئيسية تتمثل في الموقع الجغرافي لضمان سهولة الوصول إلى الأسواق الدولية الإقليمية و البنية التحتية لتوفير المرافق اللازمة لعمليات الشحن و التخزين و التكنولوجيا لتحسين إدارة العمليات و المخزون و المتطلبات القانونية و التنظيمية لضمان الامتثال للقوانين و التشريعات و الموارد البشرية لتشغيل المركز بكفاءة و فعالية بالإضافة إلى الاستدامة البيئية و الشراكات و التعاون لتعزيز التعاون مع الجهات الفاعلة الأخرى و الأمن و السلامة لحماية البضائع و العاملين كل هذه الشروط ضرورية لضمان نجاح و استدامة المركز اللوجستي و منه نثبت صحة الفرضية.

✓ الفرضية الفرعية الثالثة: يساعد اقتراح مركز لوجستي في ميناء سكيكدة من حيث تحسين أنشطة و عمليات المؤسسة المينائية في رفع كفاءة عمليات محطة الحاويات و تحسين تدفق البضائع و تنظيم العمليات اللوجستية بشكل أكثر كفاءة و توفير بنية تحتية متطورة تشمل مرافق التخزين ، وسائل النقل الداخلي ، و أنظمة إدارة المخزون ، مما يسهم في تحسين تداول البضائع و تقليل تكاليف النقل حيث أن إنشاء مركز لوجستي يوفر تقنيات متقدمة و أنظمة إدارة متطورة تؤدي إلى تحسين كفاءة عمليات الشحن و التفريغ و يعزز تدفق البضائع من خلال تنظيم عمليات النقل و التخزين يحين التنسيق و يقلل من الفوضى و يدير أفضل العمليات اللوجستية من خلال الأنظمة المتكاملة في المركز توفير بنية تحتية متطورة يسهل التعامل مع البضائع يقلل من الأخطاء و يزيد من الكفاءة من خلال استخدام تقنيات إدارة المخزون المتقدمة و التقليل من التكاليف المرتبطة بنقل البضائع من خلال تحسين الكفاءة و تنظيم العمليات و منه نثبت صحة الفرضية .

### التوصيات:

من خلال النتائج المتوصل لها يمكننا تقديم مقترحات تمت صياغتها في النقاط التالية :

- ❖ العمل على زيادة حجم الصادرات .
- ❖ تطوير البنية التحتية للميناء مع اقتناء معدات و تجهيزات متطورة.
- ❖ توفير عدة مخازن أخرى خاصة المخازن التي تحتوي على إمكانية التحكم في درجة الحرارة
- ❖ محاولة بناء مراكز لوجستية في عدة ولايات من الوطن.
- ❖ زيادة عدد الأرصفة و توفير عمق يناسب السفن الضخمة.
- ❖ الرفع من مستوى مهارة العمال عن طريق القيام بعدة دورات تكوينية.
- ❖ إنشاء مخازن خارج الميناء.
- ❖ توسيع الميناء على أساس البحر و توسيع شبكة النقل.

### أفاق الدراسة:

نرى انه توجد عدة مواضيع ذات صلة يمكن أن تكون موضوع بحث في المستقبل ،يمكننا حصرها في العناوين التالية :

- تطوير موضوع الدراسة في دراسات عليا فرصا للتعمق في مجال هذا البحث.
- عقد مؤتمرات و ملتقيات وطنية و دولية قصد تطوير المؤسسات المينائية و بناء المراكز اللوجستية.
- دور المراكز اللوجستية في تنمية العلاقات الدولية .
- تأثير كفاءة عمليات الشحن و التفريغ على الأداء الاقتصادي .

### المراجع باللغة العربية

#### الكتب:

- أيمن النحراوي (2009) الموانئ البحرية، إسكندرية مصر ، دار الفكر الجامعي.
- ياسر محمود أحمد عبد الرحمان (2018) النقل البحري و التجارة البيئية ، عمان \_ الأردن دار الابتكار للنشر و التوزيع .

#### الأطروحات:

- رصاع حياة (2019/2018) دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية للحصول على شهادة دكتوراه في العلوم الاقتصادية \_ جامعة وهران 2 محمد بن أحمد \_ الجزائر.
- بن عبد الرحمان (2014/2013) نعيمة تحليل أداء المؤسسات المينائية البحرية \_ دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر ، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية فرع اقتصاد الخدمات ، جامعة الجزائر 03 .

#### المجلات:

- بن عيسى حياة ، تطوير الموانئ و صيانتها ( واقع الموانئ الجزائرية) ، مجلة الدراسات القانونية و السياسية العدد 01.
- خنشي سهام (2021) دور الأنشطة اللوجستية للموانئ البحرية في التجارة الخارجية ، مجلة التمويل و الاستثمار و التنمية المستدامة المجلد 06 العدد 02 .
- رانيا محمد علي سمك (2023) نموذج مقترح لإنشاء مراكز لوجستية للمحاصيل الزراعية الجافة بالموانئ المصرية \_ دراسة حالة على ميناء ديماط ، مجلة البحوث المالية و التجارية المجلد 24 العدد الأول .
- سفيان بوزيد & بتول بن رحو (2021)، البنى التحتية للموانئ البحرية في دول شمال إفريقيا ، الأفاق للدراسات الاقتصادية العدد 06 المجلد 02 .
- محمد جلال محمد السيد خطاب (2018) متطلبات تفعيل دور المراكز اللوجستية في تعزيز الميزة التنافسية لميناء الإسكندرية في ضوء التجارب الدولية ، مجلة الدراسات التجارية و الإدارية المجلد 1 العدد 11 .
- موفق خليل & حليس عبد القادر (2022) قياس و تحليل أداء الموانئ باستخدام طريقة تحليل معلق البيانات ، دراسة حالة موانئ مختارة من البحر الأبيض المتوسط ، مجلة التمويل و الاستثمار و التنمية المستدامة المجلد 7 العدد 1.
- يحيى أبو طالب محمد حسن عبد الهادي (2022)، جيوايكوميكية المناطق الاقتصادية الخاصة و المراكز اللوجستية في تحقيق التنمية .

#### الملتقيات:

- بوشول السعيد & جرمون سعاد & رياض ريمي ديسمبر 2019 أهمية المراكز اللوجستية في دعم و ترقية النقل البحري \_ دراسة حالة الإمارات العربية المتحدة ، الملتقى الدولي الاتجاهات الحديثة للتجارة الدولية و تحديات التنمية المستدامة نحو رؤى مستقبلية و اعدة للدول النامية \_ الجزائر.
- كراش ليلي فيفري 2022 ملتقى وطني افتراضي خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر \_ الجزائر.

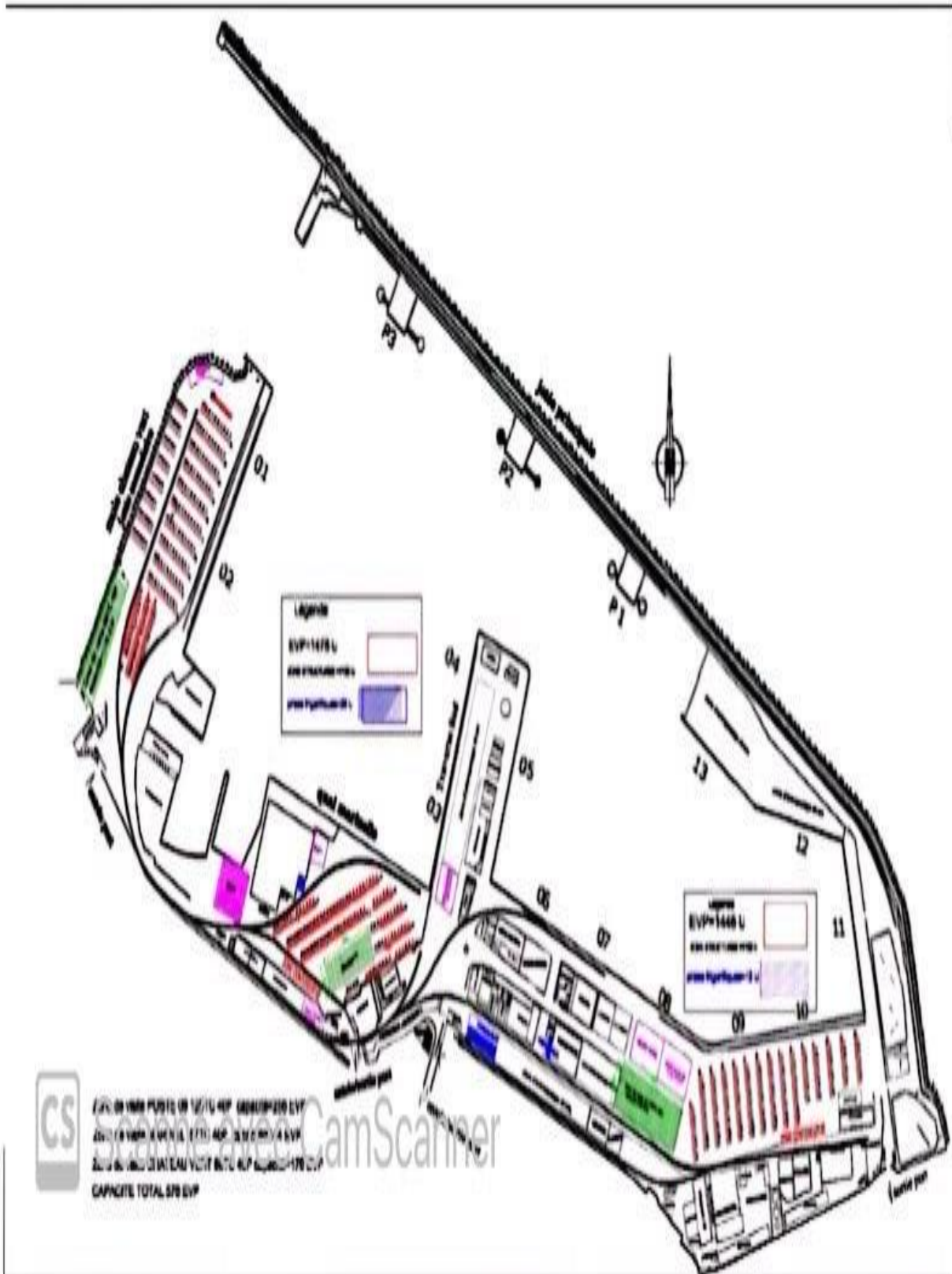
المراجع باللغة الإنجليزية :

- Hyung SIK NAM & dong WOOK SONG (2011) defining maritime logistics hub and its implication for container port , maritime policy&management volume 38,No .3.269\_299.
- Mr ESSAM ELDIN YOUSSEF ABDEL RAOUF& prof DR MUHAMMAD al SAEED ABDUL QADER & A (HAFEZ )& M (HAFEZ) 2023 the current state of the hub ports in the vicinity of east port said port , analyzing the efficiencycriteria of the hub ports in the mediterranean .

مواقع الكترونية:

1. 2023 tangermed port authority <https://www.tangermed.com>
2. 2023 <https://www.alfarescargo.com> ميناء روتردام في هولندا
3. 2024 [https://www.nl\\_goodman.com](https://www.nl_goodman.com) Rotterdam 3 logistics centre.
4. 2024 <https://skikda-port.com>

الملحق 1: مخطط ميناء سكيكدة التجاري (الميناء القديم)



المصدر : (المؤسسة المينائية سكيكدة ، 2024 )



المصدر: (المؤسسة المينائية سكيكدة ، 2024)

الملحق 3: مشروع محطة حاويات سكيكدة الجديدة المصدر: (المؤسسة المينائية سكيكدة، 2024)



المصدر: (المؤسسة المينائية سكيكدة، 2024)

INTERNATIONAL SHIPPING MARINE SURVEY SARL
SARL MSCA MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY ALGERIA
GENERALE MARITIME
SARL NOURSHIP
PORT'S SERVICES AND SHIPPING AGENCY WORMS ALGERIE SHIPPING SPA
Gulf Shipping Agency - Algiers
SARL SERMARINE
SARL ALSHILINK MARITIME AGENCY
EURL SHICO
SARL ISAMAR
ARKAS ALGERIE SPA
SARL NOSA MARITIME
EURL LEADERMAR SHIPPING & LOGISTICS
SARL CORAFA AMROUNE ET CIE
EURL TRANSLOGISTICS INTERNATIONAL
SARL KORTOBI SHIPPING COMPANY
ALGERIAN MARITIME SERVICES SARL
SARL ATLAS MARITIME AGENCY

المصدر: (المؤسسة المينائية سكيكدة، 2024)

