

تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)

أ. بن عيسى حياة
جامعة تلمسان

ملخص:

تحتل الموانئ مكانة هامة في اقتصاديات الدول باعتبارها رئة التجارة الخارجية الحقيقية. حيث تساهم من جهة على تقليص قيمة الصادرات بالنسبة للشاحنين الوطنيين ومن جهة أخرى تضمن حركية وارداتهم مقارنة بمنافسيهم مما يخلق منافسة حقيقية في مجال التجارة الخارجية كما يعتبر المحفز للنقل البحري اذ يحتاج نشاطه الى مواقع لرسو السفن وخدمات مينائية و تقوية الاتصالات مما يضمن تطور الموانئ . وبما ان الجزائر تتموقع على مساحة 1200 كم و13 ميناء تجاري مما يحتم عليها الاهتمام بموانئها وتطويرها.

الكلمات المفتاحية: موانئ التجارة . الخارجية الصادرات السفن الواردات بحرية.

Résumé :

Les ports constituent des places importantes de l'économie des nations , disposant d'un façade maritime , et ils sont les véritables poumons de leurs commerces extérieurs , ils permettent , d'une part , de réduire le prix des importations payés par les chargeurs nationaux , et d'autre part , contribuent a ce que leurs exportations soient compétitives par rapport a celles de leurs concurrents par ailleurs. Le transport a besoin des points d'ancrage territoriaux , les ports , des services par des les voies de communication terrestre. Ces liaisons sont fondamentales pour assurer le développement des ports , sans elles , ils sont coupés de leur hinterland. Et puisque l'Algérie dispose d'un façade maritime de 1200Km jalonnée de 13 ports de commerce et d'une position géographique privilégiée , elle doit s'occuper de ces ports maritimes.

Les mots clés : ports , commerce extérieur , maritime , développement.

مقدمة :

تعتبر الموانئ أحد العناصر الهامة في منظومة النقل البحري، إذ تلعب دور الريادة في التجارة الخارجية، فنمو اقتصاد دولة ما يعتمد على معدل النمو في تجارتها الخارجية، هذا النمو الذي يرتبط لا محالة بما تطبقه من فكر

تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)

تسويقي وإدارة ناجحة في موانئها وبما تقدّمه من خدمات متكاملة سواء من حيث الجودة أو السرعة في تنفيذها وأدائها.

كما تعدّ الموانئ إحدى الحلقات الأساسية في صناعة النقل البحري وفي خدمات السفن والبضائع " مما يحتم على المهتمين والمنشغلين بالتسويق في الموانئ أن يقوموا بتطويرها لخلق التزاوج بين حركة الميناء وإنعاشها وتحقيق العالمية من خلال تقديم التسهيلات وتوفير الإمكانيات المتطورة خاصة في مجال الشحن والتفريغ"¹.

وقد اهتمّ المشرع الجزائري كغيره من التشريعات بالميناء وبسلامته وأمنه من خلال تنظيمه في القانون البحري والقوانين المتخصصة باعتبار الجزائر من الدول المتوسطة والتي تحتلّ موقعا إستراتيجيا هاما، يحتمّ عليها الاهتمام وإحاطة هذا المرفق الهام والتنموي بالعناية اللازمة.

وسنحاول من خلال هذا البحث الإمام بكل ما يتعلق بالميناء كأحد عناصر المنظومة البحرية الهامة، بالتطرق لمهامه، والعوامل التي ساعدت على تطويره، وأنواعه والتدابير المتخذة لحمايته وضمان أمنه وسلامته، مركزين على الموانئ الجزائرية.

المطلب الأول : النظام القانوني للموانئ.

يلعب الميناء كما أشرنا دورا رائدا في مجال النقل البحري وتفعيل حركة التجارة الخارجية من خلال الخدمات القيمة والضرورية التي يقدمها².

وسنحاول من خلال هذا المطلب تعريفه وتحديد أهميته وتصنيفاته.

الفرع الأول : تعريفه وأنواعه.

هو تجهيز بنيوي عادي يضمّ عددا من المرافق ويقوم بعدد من الأدوار قصد تسهيل المبادلات، وتنشيط الرواج التجاري، وضروري وحيوي لأي بلد ساحلي باعتباره انفتاح البلد على الخارج، كما أنّه المساهم الأساسي في جلب المساهمات الخارجية بكل أصنافها لتطوير الإنتاج والاستهلاك الداخلي وتنويعه وتحديثه وعصرنته، وهو على هذا الأساس باعث التطور والنماء، "كما أنّه تنموي فحوله تنتشر عدد من الأنشطة تكون بمجموعها جزءا من الحيز الحضري، كما يشغل بكيفية مباشرة أو غير مباشرة عددا من السكان، وبالتالي فالعلاقة بين الحيز الحضري والميناء توافقية، ويمكن قياس مستوى التمدّن بمستوى تطوّر الظاهرة المينائية، فتطور إحداها يؤدي إلى دينامية أو حركة الآخر".

"هو مركز تجاري يتمّ فيه استلام جميع أنواع البضائع وتفريغها وتغليفها، وكذلك تحويلها لتصديرها بحالتها الجديدة، أو تسليمها إلى أصحابها، أو شحن بضائع جديدة، وفي الميناء تبدأ رحلات السفن وتنتهي، ومنه تتلقى

¹ - محمد غريب عبد العزيز، القانون البحري ومعاملات السفن منشأة المعارف الاسكندرية بدون سنة، ص 53.

² - Fatima Zohra Mohamed Cherif ، l'activité portuaire et maritime de l'Algérie ، problèmes et perspectives office des publications universitaires ، Ben-Aknoun ، 2004 ، p 1.

تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)

إمداداتها وتمويلها، وفيه يتم تزويدها بالوقود أو الإصلاح وتوجد به المخازن والمستودعات والروافع والدوائر الجمركية، ومكاتب السلطات الرسمية، علاوة على ذلك، فيه المياه الهائلة المحمية الآمنة من العواصف والرياح التي قد تنور في عرض البحر".

(أ) تعريفه :

لقد تعددت التعاريف الخاصة بالميناء، وإن كانت كلّها لا تختلف عن بعضها، فتعرّف الميناء بأنه "منفذ طبيعي أي من صنع الطبيعة أو صناعي أي منشأة تقيمها الدولة على الشاطئ تتخذ منه السفينة مأوى لها لإفراغ البضائع أو شحنها أو إنزال الركاب وحملهم"¹.

وعرّفته اتفاقية جنيف الخاصة بالموانئ لعام 1923 بأنّ الموانئ: "هي الأماكن التي تتردد عليها السفن البحرية عادة والتي تكون معدة لخدمة التجارة الخارجية للجماعة الدولية".

كما عرّف بأنه "منطقة يتم فيها شحن السفن بالشحنة أو تفريغها منه وتتضمن الأماكن المعتادة التي تنتظر فيها السفن دورها أو تأمر أو تجبر على انتظار دورها بها"².

وعرّف على أنّه عبارة عن ساحة مائية محدودة طبيعياً أو صناعياً، تقع على ساحل البحر وتلجأ إليها السفن عند الحاجة سواء للاحتماء من الأجواء العاصفة أو للرسو لعمليات الشحن والتفريغ.

وعرّفه المشرع الجزائري في المادة 888 من القانون البحري بأنه: "في مفهوم هذا الأمر، فإنّ الميناء نقطة من ساحل البحر مهيأة ومجهزة لاستقبال السفن وإيوائها وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري والنزهة". نلاحظ من خلال هذه التعاريف أنّها حدّدت مفهوم الميناء من حيث أهميته في مجال التجارة الخارجية ومن حيث دوره الخدماتي للسفن.

لقد اهتمّ المشرع الجزائري ومنذ الاستقلال بالموانئ ونظامها ورتب طرق سيرها واستغلالها وصيانتها وأمنها³.

(ب) أنواع الموانئ :

تتنوّع الموانئ من حيث طبيعة موقعها، ومن حيث الغرض الذي أنشئت من أجله كالتالي :

I- من حيث طبيعة موقعها :

1- موانئ طبيعية : وهي الموانئ التي تتوفر فيها الحماية الطبيعية، ولا تحتاج إلّا لبعض الإصلاحات والتحسينات المحدودة لتعتبر صالحة، وتنشأ هذه الموانئ كمأوى طبيعي مثل خليج أو مصبّ أو خلف الجزر.

2- موانئ نصف طبيعية : وهي الموانئ التي تحتاج إلى منشأة صناعية لحمايتها كحواجز الأمواج.

¹ - محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري، منشأة المعارف الإسكندرية، 1998، ص 26.

² - محمد العباسي، إدارة عمليات النقل، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000، ص 90.

³ - محمد جميل برم، موجز النقل البحري، الطبعة الأولى، الدار العربية للعلوم، 2004، ص 50.

تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)

3- موانئ صناعية : وهي الموانئ التي تنشأ على الشواطئ المكشوفة ولا يتم إنشاؤها إلا عند الضرورة، كالأرصفة البحرية التي تنشأ داخل البحر لنقل البترول¹.

II- من حيث الغرض :

تصنف الموانئ من حيث الغاية التي أنشئت من أجلها إلى موانئ تجارية وموانئ النزهة وموانئ الصيد، إضافة إلى موانئ الأمان. وقد صنفها المشرع الجزائري كذلك في المادة 889 من القانون البحري : "تصنف الموانئ حسب الغاية المرجوة منها إلى :

الموانئ التجارية : تعتبر الموانئ تجارية وتصنف ضمن هذه الفئة الموانئ الموجهة للقيام بجميع عمليات إركاب وإنزال الأشخاص والبضائع والحيوانات الحية المتنقلة من وسائل النقل البحري إلى وسائل النقل الجوي والعكس، وكافة العمليات المرتبطة بالملاحة البحرية، وذلك في أحسن الظروف الاقتصادية والأمنية.

موانئ الصيد البحري : تصنف ضمن فئة الموانئ الموجهة لاستقبال سفن الصيد المجهزة للصيد البحري وتلبية حاجيات هذا النشاط وتطويره.

موانئ النزهة : تصنف ضمن هذه الفئة الموانئ المهيأة لتلبية حاجات ملاحة النزهة وتطوير هذا النشاط".

والموانئ التجارية هي تلك الموانئ التي تتردد عليها السفن بانتظام واعتياد سواء لعمليات الشحن أو التفريغ، "ولابد أن تكون على طرق الملاحة البحرية التي تمرّ بها السفن الضخمة خاصة إذا ما كانت تتميز تلك الموانئ ببنية تحتية سليمة ومتجددة وخطوط مواصلات متشعبة تجعلها قادرة على المنافسة لجذب السفن الكبيرة، إلى جانب ضرورة أن يتوافر بها ساحات تخزينية وأوناش عملاقة سواء على الأرصفة أو داخل الساحات للمناولة"².

- موانئ التعدين : هي موانئ تنشأ على الساحل في مناطق استخراج المعادن كالفوسفات وخام الحديد والفحم، وتزود تلك الموانئ بالأوناش والسيور الحديثة المغطاة لسرعة وسهولة شحن المواد الخام من المحاجر والمناجم مباشرة وبطرق ميكانيكية.

- موانئ البترول : هي موانئ تنشأ وتتطور باستمرار لتساير التطور في تكنولوجيا وحجم ناقلات البترول، وليس من الضروري أن تتراكم ناقلات البترول بكامل طولها على الأرصفة، وإنما 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 و16 بوصة مثبتة بمواسير متصلة بصهاريج ضخمة على الشاطئ يخزن بها الخام بعد إنتاجه من الآبار المنتشرة داخل

¹ - محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص 49.

² - محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص 50.

تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)

البحر، وبعد معالجته ليكون جاهزا لكي يشحن على الناقلات سواء للتصدير أو إلى معامل التكرير¹. وخصّصت الجزائر موانئ سكيكدة وأرزو الجديدة لحاجيات الغاز والبترو².

- موانئ الصيد : تختص فيه بعمليات الصيد، ويتركز نشاطها الأساسي في استغلال الثروات البحرية ونذكر منها ميناء بوهارون، تنس، زموري، أزفون.

"ويشترط في هذه الموانئ أن تكون قريبة من المناطق التي يكثر فيها الصيد، ومحتري مهنة الصيد، وأن تتوفر لها سهولة وسبل الاتصالات في أي وقت وفي أي جو، وتنشأ بها أرصفة صالحة لتفريغ وفرز وتصنيع الأسماك وصيانة المراكب وإمكانية التزود بالوقود والثلج والملح ومعدات الصيد، إضافة إلى وجوب وجود مساحات واسعة كافية لنشر الشباك وتخفيفها وصيانتها"³.

- موانئ الأمان : واسمها نسبة للغرض الذي أنشأت من أجله، فهي موانئ مجهزة لتوفير الخدمات الأمنية للسفن في حالات الطوارئ، "تلجأ إليها السفن إذا ما تعرّضت أثناء رحلتها إلى عواصف يخشى منها أو إذا ما تعرّضت لعطل مفاجئ، لذا يشترط أن تكون قريبة من الطرق الملاحية التي تكثر بها العواصف، وأن يتوافر لها إمكانية الحماية من العواصف والأمواج إلى جانب سهولة الوصول إليها واتساع المساحة المائية بها لتستوعب أكبر عدد من السفن في الوقت الواحد، وأن تكون مزودة بسبل التموين بالوقود والأغذية وورش الإصلاح"⁴. هذه الخدمة من الأمور التي أنشأت من أجلها الموانئ وذلك لتسهيل حركة السفن والملاحة البحرية بصفة عامة.

- موانئ الحاويات : هي موانئ تستقبل سفنا خاصة تحمل الحاويات، وتتميز بأساليب خاصة في الشحن والتفريغ.

- موانئ الترانزيت : هي موانئ تتميز بموقع ممتاز مما يؤهلها للقيام باستقبال بضائع دول أخرى، ثم إعادة شحنها بـا إلى الدول المجاورة سواء كانت دولا بحرية أو مغلقة⁵.

- الموانئ العسكرية : وهي موانئ تكون معدة فقط لخدمة البوارج والأساطيل الحربية، ولهذا يشترط أن تقع في منطقة هامة تكون صالحة ومجهزة بالكيفية التكنولوجية لمراقبة تحركات العدو لإمكان الدفاع عن المنطقة الإستراتيجية المحيطة⁶، ويجب أن تتوفر به ورش للإصلاح ومؤن كافية لوحادات الأسطول.

¹ - محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص 51.

² - Abdelkader Badaoui ، évolution des ports algériens et axe de leur développement à moyen et long termes ، Phar N° 66 ، Septembre 2004 ، ، p 09.

³ - محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص 50.

⁴ - محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص 49.

⁵ - محمد جميل برم، المرجع السابق، ص 50.

⁶ - www.wikipedia.org/wikitportmarine.articledewikipedia ،l'encyclopédie libre ، p7.

ومحمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص 50.

تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)

- **الميناء الجاف** : هو نقطة جديدة فرضتها التحولات الطارئة على النقل البحري، وهو عبارة عن منشأة مجهزة تقام في عمق البلاد بعيدا عن البحر لإتمام وظائف متعددة على حسب موقعها، والغرض من إنشائها :
- إتمام النقل متعدد الوسائط.
- تحقيق المفاهيم اللوجستية لإنتاج سلع بأسعار تنافسية.
- منع تكدس الموانئ البحرية.
- مع ضرورة أن يتوافر لهذه الموانئ بنية أساسية متميزة وأن يكون مسيطرا عليها جمركيا¹.
- ولهذه الموانئ دور كبير في تفعيل دور الموانئ البحرية، إذ يتم فيها تجميع البضائع لحين وصول سفنها، كما يتم فيها عمليات الفرز والتجزئة والتجميع والتعبئة والتغليف ووضع العلامات التجارية.

الفرع الثاني : مكونات الميناء وتصنيفاته.

(أ) مكوناته :

- تتكون الأملاك العمومية المينائية من بنيات أساسية وبنيات فوقية وملحقات مثقلة بالارتفاعات لصالح الملاحة البحرية وتطوير الموانئ، وتشمل البنيات الأساسية المينائية وفقا لنص المادة 895 من القانون البحري:
- الممرات المائية وأجهزة التشوين وإرشاد السفن المتكونة خصوصا من المنارات والعوامات والمعالم وأية وسيلة أخرى مطلوبة لضمان تحرك السفن وأمن الملاحة.
- مباني حماية الميناء المتمثلة في الأرصفة: والتي يتم بناؤها بشكل مواز للشاطئ أو لكاسر الأمواج داخل الميناء، وهي تسمح برسو السفن على طول الرصيف بغرض مناولة الحمولات وتفريغها².
- حاجز الأمواج والأجهزة اللازمة لبناء السفن وتصليحها، وهي ما يعرف بالبنيات التحتية وهي مجموع المنشآت البحرية والبرية والنهرية المشددة والمهيأة لاستقبال السفن³.
- وتشير المادة 896 من القانون البحري الجزائري إلى البنيات الفوقية والمتمثلة في كل المنشآت والتجهيزات الثابتة أو المتحركة والأدوات اللازمة للعمليات التالية:
- رسو السفن والاتصالات اللاسلكية.
- إركاب وإنزال الركاب.
- شحن وتفريغ السفن.

¹ - <http://www.alaswaq.net/articles/2009/02/25/21570.html>

ملخص منقول من المجلة الإلكترونية بنك معلومات البحري المصري.

² - الأستاذ الطيب بن لمقدم، قراءة في النظام القانوني للموانئ، (ق 15/02) مجلة الفقه والقانون، نوفمبر 2012، العدد الأول، ص 13.

³ - المرجع نفسه، ص 14.

- استلام البضائع وتحويلها وتخزينها ووزنها وتسليمها.
- تموين السفن بالمياه الغنية والطاقة الكهربائية.
- إزالة الصابورة وإزالة غاز السفن.
- تصليح السفن ومكافحة الحريق والتلوث.
- وهي عمليات تدخل ضمن الخدمات المينائية المقدمة للسفن والتي سنشير إليها لاحقا.
- كما تشمل السطوح الترابية والمساحات المغطاة اللازمة لعبور البضائع وإيداعها والمحطات البحرية.
- المحطات والسكك الحديدية وكذا الطرقات وممرات الدخول المدرجة في حدود الموانئ.
- أسواق الأسماك.
- شبكات المياه الغنية والطاقة الكهربائية وكذا شبكات صرف وجميع المياه القدرة ومياه الأمطار.

(ب) تصنيف الموانئ :

يمكن تصنيف الموانئ إلى ثلاثة أجيال¹:

- **موانئ الجيل الأول :** وتشمل الموانئ التقليدية والتي تعمل كمراكز للنقل فقط، ويمثل أغلب الموانئ على المستوى العالمي، وتنحصر نشاطاتها في بعض الخدمات الملاحية كالإرشاد والعلامات الملاحية، دون مراعاة لمتطلبات السفن وحركة البضائع بعد الانتهاء من عملية تداولها واحتياجات المستخدمين.
- **موانئ الجيل الثاني :** ظهرت في الستينات متزامنة مع زيادة الطلب على استيراد الدول الصناعية للمواد الأولية والمصنعة، وتمتاز هذه الموانئ بسياسة وإستراتيجية توسعية مبنية على تطور عريض لدور الميناء وقدرته الإدارية، باعتبار هذه الموانئ مراكز صناعية وتجارية، واتسع نطاق نشاطها ليشمل الخدمات التجارية والخدمات التكميلية مثل التعبئة والتصنيع بإقامة المصانع داخل حيز الميناء مما يؤدي إلى نموها وتطورها كما تعمل هذه الموانئ على خلاف الموانئ التقليدية على توثيق علاقاتها الخدمائية مع المستفيدين وشركات النقل وأصحاب المصانع والإدارة المحلية التابعة لها ورسم خطوط التكامل مع الأنشطة والخدمات داخل الميناء للعمل على مزيد من الترابط في عمليات صنع واتخاذ القرار الذي من شأنه زيادة الفاعلية للوصول إلى إرضاء جميع الأطراف المتعاملة داخل الميناء وزيادة الإنتاجية.
- **موانئ الجيل الثالث :** وتدعى بالموانئ اللوجستية، وظهرت في الثمانينات بانتشار التوجيه وظهور النقل متعدد الوسائط بكيفية عالمية إزاء احتياجات التجارة العالمية، وتتجه جهودها على ترويج أنشطة التجارة والنقل بحثا عن قيمة مضافة مدرة للإيرادات، فتحوّلت الموانئ إلى مراكز نقل متكاملة، وقواعد لوجيستية يمكن القول بأنّ موانئ الجيل الثالث تتسم بالتخصص والتنوع والتكامل وترقى الموانئ من جيل إلى آخر بأدخال متغيرات تنظيمية تتضمن الأنشطة

¹ - أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية دار الفكر الجامعي الاسكندرية 2009، ص 31.

تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)

التجارية داخل الميناء وتوثيق العلاقات مع الإدارة المحلية وباقي الأجهزة المتعاملة داخل الميناء بحيث يمكن اعتبار موانئ الجيل الثالث ذات طابع وثيق من العلاقات بينها وبين جميع الجهات العاملة والمتعاملة معه¹.

المطلب الثاني : تطوير الموانئ وصيانتها وسلامتها.

تعتبر الموانئ البحرية المنفذ الرئيسي والأساسي للتجارة الخارجية، فهي البوابات الرئيسية على العالم الخارجي، والعقود الفقري لصناعة النقل البحري والحلقة الفعالة في سلسلة النقل متعدد الوسائط لما لها من دور عام وحيوي في دفع عجلة التنمية والاقتصاد والمساهمة في دعم الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدولة، كما تعدّ من أهمّ مصادر الدخل الوطني، والسبب الرئيسي في قيام أنشطة تخدم قطاع النقل البحري كالتوكيلات الملاحية، وإصلاح السفن، وعمليات الشحن، والتفريغ والتراخيص وغيرها مما يساهم بشكل فعال في حلّ مشكلة البطالة وتنمية المناطق المجاورة وتطويرها، هذا ما يستدعي وجوب الاهتمام بها والتفكير بأفضل الطرق لحمايتها وصيانتها وتطويرها كي تقوم بالعمل المناط بها على أحسن وأكمل وجه.

ولكي تستطيع الموانئ الجزائرية مواكبة التطور السريع في حجم التجارة الخارجية عليها النهوض بموانئها وتطوير بنيتها التحتية وقطاعاتها الأساسية والخدماتية على وجه الخصوص.

سنحاول من خلال هذا المطلب تحديد أهمّ الأعمال الواجبة لصيانة الموانئ وتطويرها مركزين على الموانئ الجزائرية.

الفرع الأول : صيانة الموانئ.

إنّ تخطيط الموانئ وصيانتها يعدّ موضوعا له أهمية كبيرة على الاقتصاد الوطني "والهدف الرئيسي عند تخطيط الموانئ هو زيادة إمكانياتها ورفع كفاءتها لمواجهة مطالب التجارة والملاحة البحرية"².

هذا ما أدركته العديد من الدول حيث ارتأت الحاجة للنظر في حالة موانئها وتنميتها والقضاء على كل المعوقات والحوجز التي نواجهها وتعزل نموها وازدهارها، وبالتالي تؤثر سلبا على تجارتها الخارجية، وتعدّ عمليات الصيانة ضرورية كي تؤدي الموانئ دورها على أكمل وجه، وترتقي بخدماتها إلى أرقى مستوى، سواء تعلّق الأمر بعمليات التوسيع أو التحديث، أو الإنشاء عند الضرورة، إذ يجب أن نخضع الموانئ لعمليات صيانة دورية لتحسين خدماتها تماشيا مع تطورات العصر. وقد أشار المشرع الجزائري في القانون البحري من خلال المادة 950 "إلى أنّ الدولة تتكفلّ بأشغال صيانة وإنشاء وتوسيع وتحديث وتحديد منشآت البنية الأساسية الفوقية وال تحتية) في المادة 895 أعلاه، وكذا التنظيم بالجرف".

¹ - أيمن النجراوي، المرجع السابق، ص 32 - 33 من نفس المرجع للتفصيل أكثر.

² - علي الشراوي، تنظيم وإدارة الموانئ دار الجامعات المصرية الاسكندرية، ص 109.

تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)

يتبين لنا من خلال نص المادة أنّ المشرع الجزائري قد أشار إلى وجوب صيانة الموانئ وتحديثها وتوسيعها كما أشار إلى وجوب الحفاظ على البيئة المحيطة بالميناء وأولى هذه المهمة إلى السلطة المينائية وهو ما تبين من خلال الفقرة الثانية، حيث أشار إلى دورها الفاعل في مجال المحافظة على الأملاك المينائية". ووضع المرسوم التنفيذي 199/99 القانون الأساسي للسلطة المينائية كما وضع أبرز صلاحياتها¹. ففي مجال الصيانة تشير المادة السادسة منه "تكلف السلطة المينائية بمهام تطوير الأملاك العمومية المينائية المعيّنة لها وصيانتها وتسييرها واستغلال وحمايتها والمحافظة عليها والقيام بالتنسيق والتنسيق بين مختلف المتدخلين في النشاطات المينائية وكذا الترقية التجارية للموانئ المكلفة بها".

وتشير الفقرة "أ" من ذات المادة إلى أنّه : تكلف بالمشاركة مع السلطات المعنية في صياغة المخططات التوجيهية لتنمية الموانئ وإعداد برامج الصيانة وإنجاز الأشغال الخاصة بالتهيئة.

- والمشاركة بالاتصال مع السلطات المعنية في إعداد دراسات التصميم وفاعلية الإنجاز الخاصة باختيار المواقع والخصائص التقنية المتعلقة بموقع إنجاز المنشآت المينائية وكذا دراسات الأثر على البيئة.

- كما تكلف بإنجاز كل أشغال الصيانة والتهيئة وعصرنة وتحديد المنشآت والتجهيزات والعتاد والبنيات الفوقية المينائية، بما فيها الطرق والسكك الحديدية وشبكات الكهرباء والماء ومحارة الحرائق وشبكة صرف المياه.

- كما أنّها تشارك في إنجاز أشغال صيانة وتأهيل وتجديد وتوسيع البنيات القاعدية وكذا عمليات الجرف.

- إنشاء وتهيئة مناطق خارجية عن الموانئ والمادفة لفلّ اختناق الموانئ كون الموانئ الجزائرية وحسب بعض الخبراء من تجد نفسها محاصرة من قبل التوسعات العمرانية الحضرية، وهذا ما يجعلها عاجزة عن القيام بالتوسعات اللازمة لنشاط الميناء، وكذا قدم العتاد والهياكل التي أصبحت لا تتناسب مع كثافة عمليات الاستيراد والتصدير وتنقل الأشخاص²، هذا ما جعل المشرع الجزائري من خلال ما سبق يعطي للسلطة المينائية صلاحيات واسعة لصيانة الموانئ وتطويرها.

وقد أكد على هذا الدور الأساسي والفاعل للسلطة المينائية الملحق المتعلق بدفتر الشروط المتعلق بأعباء الخدمة العمومية للسلطة المينائية في المواد 3 و4 من ذات المرسوم، وبغية تحقيق فعالية هذه السلطة وكفالة لامركزية التسيير أنشئت السلطات المينائية الجهوية للشرق سكيكدة والوسط الجزائر والغرب وهران³.

وتشمل الصيانة توسيع الموانئ وذلك بالإبقاء على الموانئ القديمة وتوسيعها وجعلها ذات قدرة استيعابية أكبر مما كانت عليه وبالتالي توسيع ساحات التخزين، والأرصفة المخصصة لاستقلال الحاويات والبضائع، وبصفة عامة توسيع البنيات الأساسية للميناء، كالممرات المائية مثلا لاستقبال أكبر عدد من السفن دفعة واحدة وتحديث الموانئ

¹ - مرسوم تنفيذي رقم 199/99 مؤرخ في 6 جمادى الأولى عام 1420 هـ الموافق لـ 18 غشت سنة 1999، كذا القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية، الجريدة الرسمية العدد 57.

² - Abdelkader Badaoui ، évolution des ports Algériennes et axes de leur développement à moyen et long terme ، phare n° 66 ، octobre 2004 ، p 9.

³ - كاظم فنجان حسن الحمامي، نحو تطوير الموانئ العراقية والارتقاء بها، دراسة علمية معمقة، البصرة، 2006، ص 11 - 12 الموقع الإلكتروني:

www.basrahcity/net/pather/book/./01.html

تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)

بإعادة تأهيل بنيتها التحتية كاستبدال شبكة المياه وتسديد أسوار أمنية وبوابات جديدة وتأهيل الوحدات البحرية القديمة، ومن عمليات الصيانة المتعلقة بتحديث الموانئ رفع كفاءة الأداء على أرصفة الحاويات بالمعدات الحديثة من رافعات وآليات النقل والمساعدة وإقامة موانئ جافة¹.

كما يجب القيام بعمليات الكسح والتطهير لعمق مياه الميناء من الطين والرمال التي يكون من شأنها تقليص عمقها والتأثير في عملية رسو السفن ما يؤثر سلبا على مردودية الميناء.

كما كان لأعمال الصيانة دور في خلق منشآت جديدة، حيث إنّ بعض الموانئ الصغيرة والتقليدية لا يمكنها استقبال السفن الكبيرة وسفن الحاويات لضيق موانئها واستحالة توسيعها كونها تقع في أماكن حضرية، استوجب إنشاء موانئ جديدة لتدارك النقائص الموجودة في الموانئ التقليدية والصغيرة، كما أنشأت موانئ جافة لتفعيل دور الموانئ البحرية... كمناطق خلفية للميناء يتمّ فيها تجميع البضائع المصدرة لجين وصول سفنها، حيث أصبح الميناء حلقة أساسية من حلقات النقل وأصبح مكانا لتعبير وسيط النقل..

كما تصان الموانئ من كل عمل من شأنه أن يضرب بالمساحات المائية للميناء خاصة بعمقها ونوعية مياهها، كإلقاء مياه ملوثة تحتوي على محروقات ومواد خطرة أو تفريغ مواد هشة أو قابلة للتفتت أو نقلها من سفينة لأخرى دون اتخاذ التدابير والاحتياطات اللازمة. وعلى ريان السفينة إعلام السلطة المينائية، ويجوز للسلطة المينائية لضمان ذلك إجبار السفن ومنعها من الإبحار قبل أن تلقي بالمياه الملوثة والزبوت والأوساخ في الأماكن المخصصة لها، كما تشترط السلطة المينائية أن تكون السفن المتواجدة بالميناء صالحة للملاحة كون عدم صلاحيتها يمكن أن يسبب في أضرار للمنشآت والسفن ومنع أي عمل أو إجراء يكون من شأنه المساس بالبنية الأساسية للميناء، وهذه الإجراءات أكدت عليها المواد 56 إلى 59 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 22 شوال 1422هـ الموافق لـ 05 يناير 2002 المتعلق بالنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها².

لأعمال الصيانة المذكورة أثر واضح وإيجابي على حركة الموانئ وتطورها، إن من شأنها تفادي العديد من المخاطر وتقليص وقت مكوث الحاويات بالميناء وبالتالي حفظ البضائع الموجودة داخلها وخاصة سريعة التلف، كما أنّ رفع كفاءة الأداء على أرصفة الحاويات بالمعدات الحديثة يقلل من خطورة التلف، ودفع الضرر عن البضائع مهما كان نوعها بحيث يمنع ظاهرة تكسّسها، كما يكون لعمليات تنظيف أعماق المياه وتوسيع الممرات دور في رسو السفن بشكل آمن وسهولة شحن وتفريغ السفن ممّا يؤمن سلامة الأشخاص والبضائع، فجل الحوادث التي تقع بالموانئ والعواقب يكون سببها عيوب الصيانة.

الفرع الثاني : تطوير الموانئ.

¹ - المرسوم التنفيذي 99-200 الخاصة بالسلطة المينائية للشرق.

- المرسوم التنفيذي 99-200 الخاصة بالسلطة المينائية للغرب.

- المرسوم التنفيذي 99-200 الخاصة بالسلطة المينائية للوسط، الجريدة الرسمية عدد 57.

² - انظر الجريدة الرسمية عدد (01).

تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)

تَهْتَمُّ شركات الملاحة بأن يكون الوقت الذي تقضيه سفنها بالموانئ البحرية أقلّ ما يمكن، إذ أنّ هذا الوقت بالنسبة لها هو الوقت غير المنتج والسفينة عند دخولها للميناء تتكبّد مصاريف طائلة تتمثّل في رسوم دخول الميناء، ورسوم إرشاد ورسوم قطر، ورسوم، ومصاريف شحن وتفريغ... الخ، وبالتالي فإذا لم يكن الإيراد الناتج من التعامل مع هذا الميناء مبرّراً للتردّد عليه، فالأفضل إلغاء التعامل معه، لهذا فالسفن تقوم باختيار موانئ رئيسية للتردّد عليها وتلك التي يطلق عليها تسمية الموانئ المحورية¹. فلكي تجتذب الموانئ كبريات شركات الملاحة عليها إعادة النظر في هيكلتها وتجهيزاتها والسير وفقاً للتغيرات التكنولوجية "فكلّما كان تطوّر الميناء متواكباً مع المواصفات العالمية، وكلّما زاد الإقبال عليها خاصة السفن العملاقة ذات الأجيال المتطورة كسفن الحاويات"². فقد واجهت الموانئ العديد من التعبيرات التكنولوجية.

وفي الوقت الراهن، يتعرّض مجال النقل البحري إلى ضغوط كبيرة لتوفير متطلبات واحتياجات السوق العالمية التجارية، ولذلك يجب الاهتمام أو التفكير بأفضل الطرق التي يكون بها شحن وتوصيل البضائع إلى الأسواق المطلوبة وحمايتها وصيانتها والقضاء على كل المشاكل والمعوقات التي يمكن أن تقف أمام تطوير الموانئ والنهوض بها. وسنحاول الحديث عن واقع الموانئ الجزائرية والمشاكل التي تحيط بها، وجهود الدولة في محاولة تطويرها، ثم إبرازهم السمات الواجب توافرها للوصول إلى مصاف الموانئ المحورية وأثر التغير التكنولوجي على سير الموانئ وتطويرها.

(أ) تسيير الموانئ الجزائرية :

لقد اهتمّ المشرع الجزائري على غرار باقي الدول بالميناء وصيانتته وتطويره منذ الاستقلال "حيث تبين له أنّ تطوير الإقليم على المستويين الجهوي والوطني يتطلّب عصرنه وتوسيع الهياكل الكبيرة، باعتبار الهياكل القاعدية للموانئ شكل حلقة مهمّة في سلسلة النقل كونه أساس سياسة تهيئة الإقليم، وكان ذلك من خلال مخططات رئيسية خاصة، فمثلاً السياسة الطاقوية (المحروقات) ترجمت بإنجاز موانئ، سكيكدة وأرزو الجديد، وسياسة الصادرات للحديد والصلب ترجمت بإنشاء رصيف ميناء عنابة وميناء جنجن"³.

وفيما يخص تسيير هذه الموانئ، فقد أوكلت في سنوات السبعينات للديوان الوطني للموانئ ONP لتنظيم الاستثمارات المينائية وأعطيت له صلاحيات واسعة في مجال التسيير والأمن وفي سنوات الثمانينات حلّ الديوان وتطوير الموانئ، وأنشأت الشركات المينائية الشاملة لكل نشاطات تنقل البضائع حيث اتجه تنظيم النشاط المينائي نحو صيغة التجميع regroupement des activités وهو ما أدّى إلى تجميع مهام المؤسسات المينائية في يد مؤسسة واحدة⁴.

¹ - أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص 211.

² - محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص 40.

³ - Abdelkader Badaoui ، Op.cit ، p10.

⁴ - Sami Amine ، Rétrospectives du systèmes portuaires Algériens ، le phare n° 03 ، Nov 2002 ، p 12.

تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)

و بمقتضى القانون 98-05 الصادر بتاريخ 25/06/1998 المعدل والمتمم للأمر 76-80 المتضمن القانون البحري، وضع تنظيم جديد مؤسسة على التمييز بين مهام المرفق العام، والنشاطات التجارية المفتوحة على المنافسة وتطلب هذا إنشاء هيئة عامة تتكفل بالمحافظة على الأملاك العمومية وهي السلطة المينائية مكلفة بمهام المرفق العام، وقد نظمها المرسوم التنفيذي 99-199¹، وتمتلك الجزائر 14 ميناء تجاريا وتتجه مبادلاتها التجارية خاصة نحو بلدان أوروبا الغربية ودول الاتحاد الأوروبي، وأمريكا الشمالية ودول البحر الأبيض المتوسط، في السنوات الأخيرة تطورت التجارة مع الميدان الآسيوي، "وتتجه التجارة الخارجية نحو اتجاه واحد أي أنّ السفينة تأتي مملوءة وترجع فارغة بالنسبة للبضائع المستوردة والعكس بالنسبة للمصدرة"².

ما يبرز السياسة المركزية والتوجه الاقتصادي المنتهج في الجزائر منذ الاستقلال وإلى غاية الإصلاحات الاقتصادية الأخيرة الخاصة بفتح السوق، والتي منحت الأولوية لبعض النشاطات مثل التصنيع، الإسكان الخ، ما يترجم الاستيرادات المكثفة لمواد البناء ومختلف المنتجات لإنشاء المصانع، وضعف السياسة الموجهة لتشجيع الصادرات خارج المحروقات في السنوات الأخيرة، حيث ترجمت بتجارة ضعيفة على مستوى الموانئ³، وهي أمور سلبية لا يجب إهمالها في دراسة المخططات الرئيسية للموانئ الجزائرية للنهوض بها وتعزيز التجارة الخارجية فموقع الجزائر من البحر الأبيض المتوسط، وتموقعها على واجهة بحرية يزيد طولها عن 1200 كم يجعلها من أهم الطرق البحرية الدولية حيث أنّ أكثر من 220.000 سفينة تعتبر البحر الأبيض المتوسط يتوقف أكثر من 10.000 منها الموانئ الجزائرية، هذه العوامل الإيجابية إضافة إلى مناخها المتوسطي الذي يتميز بعد أكبر من أيام العمل دون تسجيل تقلبات حجية⁴، تجعل المادة النظر في تنظيم الموانئ وتثيرها ضرورة ملحة، ويكون ذلك بالقضاء على أهم المشاكل والمعوقات التي تعاني منها الجزائر والتي تقف أمام إمكانية تطويرها لموانئها بما تخدم اقتصادها وتمثل هذه المشاكل أساسا فيما يلي:

- أنّ الموانئ الجزائرية تعتبر من موانئ الجيل الأول "وهي موانئ تقليدية تعمل كمراكز للنقل فقط"، تنحصر نشاطاتها في بعض الخدمات الملاحية دون مراعاة متطلبات السفن وحركة البضائع واحتياجات المتعاملين معها⁵، فتجارة البضائع تنجز في ظروف صعبة وبتكاليف باهظة على جميع المستويات، فالسلطات الجزائرية لم تدخل أي تعديل على ما ورثته من المستعمر⁶، ولا على بنيتها التحتية حيث تتكون بشكل عام من أحواض صغيرة وضيقة ومخازن قريية من

¹ - Sami Amine ، la nécessité de réorganisation du secteur portuaire en Algérie ، le phare n° 43 ، Nov 2003 ، p 10.

² - Abdelkader Badaoui ، Op.cit ، p 3.

³ - فاطمة الزهراء محمد الشريف وأ. فوزية رميني، تسيير الموانئ الجزائرية، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد 7، ص 175،

Et Abdelkader Badaoui ، Op.cit ، p 3.

⁴ - الجزائر بلد مؤهل لتطوير صناعة السفن الموقع الإلكتروني www.fille:///eyspip.php.hm

⁵ - أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص 31.

تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)

بعضها لم تعد تتناسب مع حجم السفن والتطور الذي شهده مجال النقل البحري، ما حثّ على المتعاملين مع الموانئ الجزائرية استخدام السفن الصغيرة، وهي بالتالي تحول دون استفادة المصدرين الجزائريين من الفرص التي تقدمها موانئ الشحن، حيث تفرض عليهم أسعارا مرتفعة".

- صغر الغاطس وتقلص عمقه بسبب الطين والرمال نتيجة عدم تطهيرها والقيام بعمليات الكسح لمدة طويلة مما يؤثر على عملية رسو السفن خاصة الكبيرة إذ يتحول إلى موانئ أخرى، لتخفيف جزء من حملتها قبل العودة إلى الميناء الأصلي ما يكسبها مصاريف إضافية ووقت إضافي".

- كما تعاني الموانئ من نقص كبير في المعدات والآليات المتعلقة بشحن وتفريغ السفن والحاويات مما يؤدي إلى الانتظار لمدة طويلة تتعدى المقاييس المعمول بها دوليا.

- عدم كفاءة الخدمات على مستوى الموانئ والارتفاع الكبير في سعر خدمات الشحن والتفريغ "حيث بلغ على سبيل المثال سعر نقل حاوية من ميناء مرسليليا إلى ميناء الجزائر العاصمة 750 دولار للحاوية مقابل 325 دولار لنقل حاوية من ميناء مرسليليا إلى ميناء نيويورك الأمريكية مع الأخذ في الاعتبار أنّ المسافة بين ميناء مرسليليا ونيويورك تقدّر بـ 7000 كلم وهو ما يعادل 10 مرات المسافة بين الجزائر ومرسليليا"¹.

كما أنّها بحاجة إلى سفن إنقاذ وإغاثة تقنية لإنقاذ السفن التي تكون بحاجة للمساعدة خاصة بأعالي البحار وقوارب تموين وسفن إطفاء الحريق والتي تعتبر من أهمّ التسهيلات التي يجب توافرها بكل الموانئ وليس ميناء العاصمة فقط لاجتذاب السفن الأجنبية"².

- كما تسجل الجزائر تأخرا في عملية تداول الحاويات، رغم الارتفاع الطفيف في بعض الموانئ كميناء وهران، حيث ارتفعت نسبة التعامل بالحاويات من 9، 42 سنة 1994 إلى 35، 09 سنة 2004، إلا أنّها لا زالت تسجل تأخرا واضحا مقارنة بالمعدل العالمي إذ تصل إلى 62%³.

- طول الإجراءات الإدارية بتفريغ البضائع وإجراءات الرسوم الجمركية... الخ.

- ومن أهمّ المشاكل التي تواجه الموانئ الجزائرية كذلك وجودها داخل النسيج الحضري، مما يؤثر على إمكانية توسيعها وكذا على شبكات النقل المختلفة وكفاءتها وتردد وسائلها على الميناء (النقل البري والسكك الحديدية وكذا النقل النهري) والتي تمثل الخطوط الملاحية المنظمة وتسيير الموانئ الجزائرية من طرف الدولة أظهر مشاكل عديدة وعلى عدّة مستويات كبطء المعاملات وسيطرة الروتين عليها، وتكدس المخازن واستغلالها اللامشروع من طرف بعض الشركات العمومية.

¹ - عبد الوهاب بوكروخ، موانئ دبي العالمية، تتسلم إدارة مينائي العاصمة وجنجن في الجزائر، الموقع الإلكتروني:

www.emaratalyoum.com/.../2009-03.20

² - الجزائر بلد مؤهل لتطوير صناعة السفن، الموقع الإلكتروني السابق.

³ - فاطمة الزهراء، محمد شريف، فوزية رميني، المرجع السابق، ص 173.

تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)

وكذا قضايا الفساد والتجاوزات الخطيرة التي لا تخرج عن دائرة الرشاوي وصفقات بالتراضي على حساب الاقتصاد الوطني، والابتزاز وتضخيم فواتير التخزين والنقل ورسو السفن ومستحقات جرّ ورفع الحاويات وتعتمد التأخير في الشحن أو التفريغ مما يؤثر على سعر المواد الاستهلاكية المستوردة ما يجعل المستورد يدفع أموالا باهظة، وإذا ما أراد الإسراع في تنفيذ الإجراءات وعرض بضاعته على الجمارك عليه دفع رشوة تحت شعار "أنت تدفع ونحن نرفع" وكذا تواطؤ عمال الموانئ وخاصة الجافة مع بعض العصابات وبارونات التهريب، ومن أبرز الفضائح في هذا المجال دسّ 5 أطنان من المخدرات في حاوية بالميناء الجاف بالروبية، وتكسير أجهزة السكانير لتمكينهم من تعريب بضاعتهم المخطورة، كما تورّط عمال ميناء سكيكدة في فضائح تهريب الأسلحة والذخيرة وغيرها من التجاوزات. كل هذه التجاوزات والخروقات أدّت إلى تكدّس الحاويات بالموانئ الجافة عند مصادرها وكبّدت خزينة الدولة أموالا باهظة¹.

وتبقى الموانئ التجارية عبر الوطن بما فيها الموانئ الجافة عاجزة عن مواكبة الحركية التجارية المتسارعة الأمر الذي أخلّ بأنظمة العمل وبرامج التسيير، وكذا الضيق الذي أصبح سمة كل الموانئ والذي تنجم عنه خسائر بملايير الدولارات سنويا والناتج عن ارتفاع تكاليف نقل الحاويات من الموانئ الآسيوية والأمريكية إلى الجزائر عبر الموانئ الأوروبية². وقد أكد ذلك رئيس منتدى رؤساء المؤسسات رضا حماني حيث تبيّن أنّ الجزائر تخسر من 2 إلى 3 ملايين دولار سنويا من جرّاء النقائص التي تميّز نمط تسيير الموانئ الجزائرية، وارتفاع تكاليف الخدمات التجارية المقدّمة من قبل تلك المنشآت بالمقارنة مع دول الجوار، وأكّد أنّ التأخر المسجل في عمليات شحن السفن ومعالجة الحاويات يفقد الجزائر مبالغ كبيرة تعادل كلفة إنجاز ميناء عصري بمعايير عالمية تضاهي تلك المعتمدة في كبريات الموانئ العالمية في كل من آسيا وأوروبا، مؤكداً تجاهل السلطات العمومية في عمليات التنمية لقاع النقل البحري على الرغم من الطابع الإستراتيجي له، وبذلك لا تزال معايير تسيير الموانئ الجزائرية بعيدة كل البعد عن تلك المطبقة عالمياً³. هذا ما اضطر الحكومة من خلال وزارة النقل للاستنجاد بالشراكة الأجنبية في تسيير الموانئ حتى تغطي النتائج الكارثية للتسيير العشوائي لأحد أهمّ القطاعات الحيوية والإستراتيجية للدولة حيث تمّ انتقاء شركة دبي العالمية لسير ميناء العاصمة وميناء جنجن، وكذا ميناء بجاية مع الشريك السنغافوري إلّا أنّ هذا الحلّ لم يمهّد لشكاوى المتعاملين والانتقادات الموجهة للتسيير.

¹ - سميرة بلعمري ومحمد مسلم سامر رياض ولطيفة بلحاج، 200 قضية فساد خلال عشرية سيطرة المافيا على عرش الموانئ، 13 ميناء لا يدخلها إلّا الأحاب، جريدة الشروق اليومي، يوم 08-05-2010 :

www.djazairess.com/echourouk/51769

² - ع. داود، يجب إعادة النظر في خارطة الموانئ الجزائرية وفتح الباب أمام المستثمرين، على لسان المستشار الدولي عبد القادر بومسيلة، منشور في الأمة العربية يوم 13-04-2010 الموقع الإلكتروني:

www.djazairess.com/echourouk/10762

³ - عز الدين ديدان، نمط تسيير الموانئ الجزائرية يفقد الجزائر 2 إلى 3 ملايين دولارا سنويا الموقع الإلكتروني:

تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)

تبقى مثل هذه المشاكل والضغوطات نقطة سوداء وسلبية أمام تطوير الموانئ وسيورها وقيامها بدورها الفاعل في مجال التجارة الخارجية بسبب سوء التسيير، وانعدام التسهيلات والخدمات الملاحية، وهي مشاكل تعاني منها جلّ الدول النامية، فحتى يؤدي الميناء دوله وعمله لابدّ من محاولة القضاء على هذه المشاكل بشتى الطرق، ثمّ التخطيط له بدراسة مخططات يكون من شأنها القيام بالميناء والبنية الأساسية له وتكثيف الرقابة على المعاملات والإجراءات القائمة في الحيز المينائي.

(ب) أثر التغيير التكنولوجي على سير الموانئ وتطويرها :

في ظل المستجدات المحلية والإقليمية والدولية صار لزاما علينا وضع الدراسات وتنفيذ السياسات الكفيلة بتطوير أداء الموانئ البحرية الجزائرية، نظرا لما تمثله من ركيزة أساسية في تنمية الاقتصاد الوطني بكافة مجالاته، ولإنعاش النقل البحري الذي ينقل عبره 90% من التجارة الخارجية، لذا يجب مواكبة كل التطورات التكنولوجية في مجال تسيير الموانئ، فقد كان للتغيرات والتقدم التكنولوجي والصناعي الذي عرفه العالم أثر واضح على كل القطاعات الهامة وعلى قطاع النقل البحري لجميع أنشطته الخدمائية ولاسيما على مستوى الموانئ ومحطات الحاويات ممّا أجبر العديد من الدول على إعادة النظر في موانئها وتطوير خدماتها لمواجهة المنافسة الحادة والتأقلم مع المستجدات كالأحجام الكبرى للسفن الحديثة وثورة السفن الحاوية، إذ كان لاستخدامها على نطاق واسع في التجارة الدولية أثر واضح ي ظهور مفاهيم النقل متعدّد الوسائط¹.

فبعد أن كانت الموانئ تعتمد اعتمادا رئيسيا على موقعها الجغرافي أصبحت اليوم تتعرّض لمنافسة متزايدة نتيجة التغيرات التكنولوجية ومحاولة كل ميناء جذب حركة السفن المارة بالمنطقة إليه من خلال ما يعرضه من خدمات وتسهيلات، فلم يعد الموقع الجغرافي كاف لوحده، من حيث الجودة والسعر وزون أدائها ممّا يزيد في الإقبال عليه خاصة من السفن العملاقة وسفن الحاويات، وبالتالي زيادة حجم التجارة الدولية المنقولة بحرا.

فكفاءة الميناء تتحدّد بمقدرته الفنية، وإمكانياته التي يجب أن تواكب جميع التطورات الحاصلة في النقل البحري، والتطورات التقنية في مجال المعدّات والآليات والتجهيزات وكذا الطاقة الاستيعابية وطول الأرصفة المناسبة للسفن العملاقة وسفن الحاويات، ومراعاة أعماق المياه في الأرصفة، والخطوات الإستراتيجية التي يجب أن تتبناها الموانئ لتحافظ على سمعتها وتجذب إليها أكبر ما يمكن من المتعاملين ما يلي:

"- العمل على تحديد ممّرات ملاحية صالحة وعميقة ومزوّدة بوسائل الإرشاد.

- توافر أرصفة ملائمة لاستقبال سفن أعالي البحار.

- كفاية المخازن والساحات اللازمة للبضائع الواردة أو الصادرة.

- انتظام تدفق وسائل النقل البري وتوافرها في يسر وسهولة.

¹ - أيمن النجراوي، المرجع السابق، ص 80.

تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)

- تزويده بالمعدات الآلية سواء الأرضية أو العائمة والضرورية لعمليات الشحن والتفريغ وتحديداتها، فحداثة معدّاته وارتفاع معدّلات تداول الحاويات والعمل على مدار الساعة طوال العام بدون توقف بعمل على زيادة تدفق أحجام كبيرة من البضائع، ممّا يزيد في جذب الشركات الملاحية.
- تهيئة المنشآت التكميلية لخدمة السفن كالأحواض الجافة والعائمة وغيرها.
- إقامة "مراكز الفنية اللازمة لإصلاح المعدات والمنشآت المستخدمة في الميناء وصيانتها"¹.
- تفاذي كل المعوقات والاختناقات الناتجة عن الأنظمة البيروقراطية المختلفة والإجراءات المستندية المعقّدة وإحكام إدارة الجودة كما تعتبر من أهمّ السمات المطلوبة توافرها بالموانئ البحرية الحديثة.
- توافر أنظمة المعلومات المتطورة والتي تعتبر المحرك الرئيسي لمنظومة النقل متعدّد الوسائط بانسيابية وكفاءة عالية (EDI).

- تلبية احتياجات وتوقعات مستخدمي الميناء باستخدام تقنية عالية تعتمد السرعة أداء الخدمات وبتكلفة أقل².
- إذن لابدّ من تسليح الموانئ بالتقنيات الحديثة لضمان أفضل الخدمات على كافة المستويات، بحيث أصبح بالإمكان إنهاء جميع المعاملات قبل وصول البضاعة إلى الميناء وتحصيل جميع الرسوم الخاصة بالبضاعة، ممّا يؤدي إلى توفير الوقت لطالبي الخدمة، وسرعة الإنجاز في تخليص البضاعة واستلامها والدقة في تنفيذ الخدمة بالنسبة للمؤسسة والعمل بتبسيط الإجراءات الجمركية واستعمال تقنيات الكشف عن البضائع واستقبال البيانات المتعلقة بها عن طريق تبادل إلكتروني "وهو نظام يقوم على إرسال البيانات محل التبادل من حاسب آلي إلى حاسب آلي آخر ولأهميته وميزاته فإننا نجد أنّ استخدام الحواسيب الآلية سوف يحل محل المستندات الورقية التقليدية ممّا يحقق ربحاً للوقت في إجراءات المراقبة لسندات الشحن دون تأخير أو تسرّب للمعلومات"³. كما أنّ إجراءات فحص وتفتيش السفن وخاصة الحاويات أصبح يخضع لاستعمال آلية الكشف الإشعاعي للحاويات، وهو طريقة حديثة متبعة في الموانئ العالمية لفحص الحاويات والتأكد من سلامتها وخلوها من المهرّبات والممنوعات بدلا من الطرق التقليدية التي كانت تتمّ بالفحص اليدوي، ممّا يوفر وقتاً كبيراً مع المخلصين وأصحاب البضائع، وهذا ما سيعود بمردود إيجابي واقتصادي على الموانئ⁴.

وقد تبنت ذلك الاتفاقية الدولية لتبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية "اتفاقية كيوتو KIWOTO" المبرمة بتاريخ 18 ماي 1973 والتي دخلت حيز التنفيذ في 25 سبتمبر 1994 والمعدلة ببروتوكول 02 جويلية 1999 المنعقد ببروكسل الصادرة عن منظمة الجمارك العالمية.

¹ - علي الشراوي، المرجع السابق، ص 65.

² - أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص 210.

³ - أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص 252.

⁴ - كاظم فحان حسين الحماوي، نحو تطوير الموانئ العراقية والارتقاء بها - دراسة علمية معمّقة، البصرة، 2006، ص 11-12، نفس الموقع الإلكتروني.

تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)

وسعيًا منها لإزالة الاختلاف بين الإجراءات والممارسات الجمركية والذي من شأنه عرقلة التجارة الدولية والتبادلات التجارية، أوجبت تبسيط وتنسيق الإجراءات والممارسات الجمركية وتعزيز التعاون الدولي من خلال تطبيق المبادئ التالية:

- تنفيذ برامج تهدف إلى تحديث الإجراءات والممارسات الجمركية بصورة مستمرة ممار يرفع من الكفاءة والفاعلية.
- تطبيق الإجراءات والممارسات الجمركية بأسلوب شفاف ومنسق يكن التنبؤ به.
- تقديم كل المعلومات اللازمة من الأطراف المعنية فيما يتعلّق بالقوانين والأنظمة الجمركية والخطوط الإرشادية الإدارية والإجراءات والممارسات.
- اعتماد أساليب حديثة كإدارة الأخطار وإجراءات الرقابة المبنية على التدقيق والمراجعة والاستخدام العملي الأمثل لتقنية المعلومات.
- التعاون مع السلطات الأخرى وإدارات الجمارك الأخرى والمجموعات التجارية.
- تنفيذ المعايير الدولية ذات العلاقة.
- إتاحة إجراءات المراجعة الإدارية والقضائية التي يسهل الوصول إليها للأطراف المتأثرة.
- ضمان تطبيق معايير الرقابة الجمركية المناسبة.

كما كان للتطورات السابقة الذكر في أجيال سفن الحاويات آثارها على محطات الموانئ، حيث يجب أن تتوفر لها التجهيزات والمعدات اللازمة لعملية التداول من وإلى السفينة بما يتناسب مع طرازها وأبعادها وخصائصها، فتطور سفن الحاويات جعلها تحتاج إلى موانئ من نوع خاص، وذلك بسبب زيادة الطاقة التصميمية لها من حيث عدد الحاويات التي يمكن أن تنقلها وطول السفينة وعمق غاطسها، وعدم توفير التسهيلات الواجبة لها سيشكل خسارة أكيدة وذلك لتأخرها في الميناء وزيادة تكاليف تشغيلها، كما أنّ عدم توفير الميناء لهذه الخدمات سيجعل السفن تتجه لموانئ أخرى، وبالتالي ينعكس ذلك سلبًا على الميناء وتنخفض إيراداته، وبالتالي فإنّ أهمّ عامل يساهم في ارتفاع حجم النقل بالحاويات هو التطور التقني في مجال المعدات والتجهيزات والطاقات الاستيعابية وطول الأرصفة المناسبة لهذه السفن وأعماق المياه في الأرصفة.

- كما يجدر بالموانئ وللحصول على هذه التقنيات البحرية والاستفادة من البحوث والدراسات وتطبيق التوصيات التي تنشرها المنظمات البحرية العالمية الانضمام للمنظمات والاتحادات البحرية العالمية والمصادقة على جميع الاتفاقيات والمعاهدات وهذا ما عمدت الجزائر القيام به من خلال انضمامها للمنظمة البحرية العالمية وهذا ما عمدت الجزائر القيام به من خلال انضمامها للمنظمة البحرية العالمية والاتفاقيات الدولية والإقليمية.

تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)

- "ولا بدّ من إدخال تلك التعديلات التي أقرتها هذه المنظمات والاتفاقيات على تشريعاتها البحرية وتطوير خدماتها المينائية، حيث أدركت الموانئ أنّه لا بدّ من الوصول إلى صيغ قانونية للتنسيق والتعاون المشترك فيما بينها وتوقيع مجموعة من مذكرات التفاهم والتي كان من شأنها إرساء المبادئ التالية¹:

* توطيد التعاون بين الأطراف الموقعة على هذه الاتفاقيات الثنائية على الصعيدين الإقليمي والعالمي.

* تحديث وتطوير الهياكل التنظيمية لإدارات الموانئ ومواءمة هياكل العوائد المالية والأجور والرسوم والنظم الإحصائية.

* جعل أنظمة وخدمات الموانئ أكثر كفاءة وفعالية.

* كما يجب النهوض بالعملية التعليمية والتدريبية لتأهل الكوادر البشرية العاملة بالميناء وفقا لمتطلبات واحتسابات سوق العمل النهوض بمنظومة العمل بالموانئ البحرية كون للعامل البشرية الكفؤ دور مهمّ في السير الحسن للخدمات والتسهيلات المقدمة بالميناء.

وهذا ما اتبعته كبريات الموانئ وساعد فعلا على نجاحها ورفقيها.

كما أدركت الموانئ أنّ المشكلات والتحديات التي تواجهها والعراقيل التي قد تؤخر تطورها احتكار الدول لتسييرها وإدارتها، ممّا تطلب فتح المجال أمام القطاع الخاص واتباع نهج الخصوصية أو التخصص والذي يحتمه النظام العالمي الجديد الذي يتجه نحو التجارة الدولية وفتح الأسواق أمام المنتجين والمستثمرين في ظل اتفاقية منظمة التجارة العالمية التي تهدف إلى إزالة الحواجز، حيث أصبحت مطلبا إستراتيجيا طبّقته الكثير من الدول وكانت نتائجه مثمرة"، ويقصد بالخصوصية تحويل ملكية أو إدارة أو تشغيل المشروعات العامة جزئيا أو كليا إلى القطاع الخاص والسماح له بتنفيذ مشروعات منافسة للأنشطة التي تقوم بها الدولة وإزالة القيود، وإعطائه دورا أكبر من النشاط الاقتصادي بهدف تحسين الأداء وزيادة الكفاءة بفتح باب المنافسة بين رجال الأعمال، وبالتالي تقديم الأفضل".

وأكدت التجارب الدولية أنّ الخصوصية ساهمت في تنشيط الملاحية التجارية وتفعيل دور الموانئ، "وأصبحت السلطات العمومية في الجزائر واعية بضرورة إعادة تنظيم الموانئ وارتأت خصوصية النشاطات التجارية للموانئ واضحة بذلك حدا لسير الدولة لهذا القطاع الذي دام 45 سنة من خلال المرسوم الصادر بتاريخ 2006/04/16 والقاضي بخصخصة كل الموانئ الجزائرية، باستثناء الموانئ البترولية أملا منها في الحصول على فعاليتها والرفع من إمكانياتها التجهيزية، وإن كانت الجزائر تسجل تأخرا في هذه الحركة مقارنة بموانئ أخرى في الدول السائرة في طريق النمو كالمغرب الذي خصص العمالة في الموانئ منذ 1990"².

فتوسع برامج تطوير الهياكل القاعدية لا يجب أن يعتمد على ميزانية الدولة، بل يجب تشجيع حركة رؤوس الأموال الخاصة عن طريق فتح المجال أمام القطاع الخاص³.

¹ - كاظم فنجان حسن الحمامي، المرجع السابق، ص 23.

² - فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، المرجع السابق، ص 177.

³ - Abdelkader Badaoui, Op.cit, p 4.

خاتمة :

أدركت جميع الدول ضرورة كفاءة موانئها وتطويرها بما يجذب السفن العملاقة، بإدخال التكنولوجيا الحديثة والتي تتضمن تقديم الخدمة المتميزة بالكفاءة والجودة والسعر المناسب وفي أزمان منخفضة، وزيادة السرعة والموثوقية والأمان، "أمام تحوّل الميناء الحديث من مجرد مرسى للسفن ورصيف للبضائع وبوابة للدخول والخروج إلى مركز لتقديم الخدمات الشاملة والمتكاملة لحركة التجارة العالمية، وساهم في ذلك التقدم التكنولوجي الذي شهدته الموانئ والذي يتحقق معه أثر إيجابي على عمليات وإجراءات حركة الاستيراد والتصدير وجميع هذه التطورات فرضت مسؤوليات جديدة على الموانئ ومحطات الحاويات باعتبارها أحد أهمّ هيآت النقل الدولي المتعدّد الوسائط"¹.

قائمة المراجع :

الكتب باللغة العربية :

- أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية دار الفكر الجامعي الاسكندرية 2009
- محمد غريب عبد العزيز،
- علي الشرقاوي، تنظيم وإدارة الموانئ دار الجامعات المصرية الاسكندرية
- محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري، منشأة المعارف الإسكندرية، 1998.
- محمد العباسي، إدارة عمليات النقل، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000
- محمد جميل بيرم، موجز النقل البحري، الطبعة الأولى، الدار العربية للعلوم، 2004.

الكتب باللغة الفرنسية :

Fatima Zohra Mohamed Cherif ، l'activité portuaire et maritime de l'Algérie ، problèmes et perspectives office des publications universitaires ، Ben-Aknoun ، 2004.

المجلات :

- الأستاذ الطيب بن لمقدم، قراءة في النظام القانوني للموانئ، (ق 15/02) مجلة الفقه والقانون، نوفمبر 2012، العدد الأول.
- فاطمة الزهراء محمد الشريف وأ. فوزية رميني، تسيير الموانئ الجزائرية، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد 07.
- Abdelkader Badaoui ، évolution des ports algériens et axe de leur développement à moyen et long termes ، Phar N° 66 ، Septembre 2004 ،

تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)

- Sami Amine ، Rétrospectives du systèmes portuaires Algériens ، le phare n° 03 ، Nov 2002.
- Sami Amine ، la nécessité de réorganisation du secteur portuaire en Algérie ، le phare n° 43 ، Nov 2003.

القوانين والتشريعات :

- القانون البحري الجزائري.
- مرسوم تنفيذي رقم 199/99 مؤرخ في 6 جمادى الأولى عام 1420 هـ الموافق لـ 18 غشت سنة 1999، كذا القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية، الجريدة الرسمية العدد 57.
- المرسوم التنفيذي 99-200 الخاصة بالسلطة المينائية للوسط، الجريدة الرسمية عدد 57.
- المرسوم التنفيذي 99-200 الخاصة بالسلطة المينائية للشرق.
- المرسوم التنفيذي 99-200 الخاصة بالسلطة المينائية للغرب.
- المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 22 شوال 1422 هـ الموافق لـ 05 يناير 2002 المتعلق بالنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، الجريدة الرسمية عدد (01).

المواقع الإلكترونية :

- www.wikipedia.org/wikitportmarine.articlede.wikipedia , l'encyclopédie libre
- <http://www.alaswaq.net/articles/2009/02/25/21570.html>
- الجزائر بلد مؤهل لتطوير صناعة السفن الموقع الإلكتروني www.fille:///eyspip.php.hm
- عبد الوهاب بوكروح، موانئ دبي العالمية، تتسلم إدارة مينائي العاصمة وجنجن في الجزائر، الموقع الإلكتروني: www.emaratalyoun.com/.../2009-03.20
- سميرة بلعمري ومحمد مسلم سامر رياض ولطيفة بلحاج، 200 قضية فساد خلال عشرية سيطرة المافيا على عرش الموانئ، 13 ميناء لا يدخلها إلا الأحباب، جريدة الشروق اليومي، يوم 08-05-2010 : www.djazairess.com/echourouk/51769
- ع. داود، يجب إعادة النظر في خارطة الموانئ الجزائرية وفتح الباب أمام المستثمرين، على لسان المستشار الدولي عبد القادر بومسيلة، منشور في الأمة العربية يوم 13-04-2010 الموقع الإلكتروني: www.djazairess.com/echourouk/10762