

جامعة وهران 2

محمد بن أحمد
Université d'Oran 2
Mohamed Ben Ahmed



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة وهران 2 محمد بن أحمد

كلية علوم الأرض و الكون

قسم الجغرافيا وتهيئة الإقليم

جامعة وهران 2

محمد بن أحمد
Université d'Oran 2
Mohamed Ben Ahmed



مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر

تخصص: المدن, الديناميكية المجالية والتسيير

بعنوان:

الصيد البحري و تأثيراته الوظيفية و المجالية في ميناء

وهران

تقدم من طرف:

– الطالبة بن الحاج جلول هاجر

– شرمات عبد الباسط

أمام اللجنة المشكلة من:

مشرفا	جامعة وهران 2	أستاذة التعليم العالي	قورين فريدة
ممتحننا	جامعة وهران 2	أستاذة التعليم العالي	منهوج سايح
مساعد	جامعة وهران 2	أستاذة التعليم العالي	صنهاجي حفيظة

السنة الجامعية: 2019–2020

كلمة شكر و تقدير

الحمد لله ان يسر للجادين ادراك الغايات ومنه على العاملين الذين يعملون بجهد مخلصين لينالوا ما جاد في قولهم: "وقل اعملو" ..

الحمد لله الذي افاض صدري بالصبر والمثابرة حتى اخر لحظة لهذا العمل بالرغم من الصعوبات والعوائق التي واجهتها.

والصلاة والسلام على سيدنا محمد افضل المرسلين وخاتم النبيين نور السموات والارض اتوجه بفائق الاحترام والشكر والتقدير الى استاذتي " قورين فريدة" لقبولها الاشراف على بحثي ومساندتي طيلة هذه الفترة وعلى نصائحها الوجيهة والقيمة.

اتقدم بالشكر والثناء الى اعضاء اللجنة المشرفة والى كل اساتذة الجغرافيا وتهيئة الاقليم ..

اتقدم بالشكر الى والدي الذي ساعدني في هذا البحث خطوة بخطوة لكي اضع هذا العمل المتواضع خدمة للدارسين القادمين والباحثين قابلة لنقدهم وارشاداتهم وفي الاخر ادعو الله ان يوفقنا جميعا .. اساله الرحمة والمغفرة بحول الله وقوته .. وهو حسبي ونعم الوكيل ..

إهداء

اتوجه الى الله عزوجل رافعة يداي بالحمد والشكر العميقين على نعمه علينا.وعلى توفيقه لي في هذا العمل الذي يعتبر خلاصة كفاح ميري في ميدان الدراسة,والبحث والعمل الجاد المستمر.

اهدي هذا العمل الذي كلفت فيه نفسي ما استطيع وبذلت قصارى جهدي.. الى اعزما املك في الدنيا والداي سندي ومسندي الى من قال الله سبحانه وتعالى: "ووصينا الانسان بوالديه احسانا",

الى ابي نور عيناى وكتفى فالدنيا الذي لم يبخلني بشيء وزودني بالنصائح التي انارت دربي ..اطال الله في عمره وحفظه لي

الى امي ورفيقة دربي حبيبتي وصديقتي التي لم تتوانى يوما في تربيتي ودفعتني الى طريق النجاح...وكانت سندا لي اطال الله في عمرها وحفظها لي

الى اخوتي الاحباء بهجتي ونبض قلبي يونس.. كوثر والكتكوت مصطفى حفظهم الله ورعاهم و انار درهم ..

الى ابنة خالتي الهام و الى صديقتي ورفيقات دربي اللواتي شاركت معهن اجمل الذكريات: ..فاطمة..شيماء..لينا..حنان..خدوج..نهال..اشراق..جمانة..وهيبة..سارة

. الى شريفة ..وفاء ..امال

الى جميع الاصدقاء والرفقاء وكل من جمعني به الكلمة الطيبة وجميع طلبة واساتذة تخصص تسيير المدن الحضرية..

هاجر

المقدمة العامة

المقدمة

ازدادت أهمية الموانئ من خلال قطاع الصيد البحري الذي يلعب دورا فعالا في تنمية اقتصاد الجزائر حيث تعتبر الجزائر دولة مطلة على البحر الأبيض المتوسط بواجهة بحرية شاسعة تقدر ب1200 كلم مقسم على 14 ولاية ساحلية و كذا وجود 31 ميناء صيد بحري فتح المجال للاهتمام بقطاع الصيد البحري ومن بين هذه الموانئ ميناء وهران الذي يعتبر أكبر وأهم ركيزة إقتصادية بالمدينة حيث ينقسم إلى قسمين ، الأول تجاري اما القسم الثاني فهو مخصص للصيد البحري ، إذ يتربع هذا القسم على مساحة 430م مربع ن بطاقة إستيعاب تصل إلى 1.800.000 طن ، كما يزخر الساحل الوهراني بثروة سمكية معتبرة من حيث الكم و الجودة بإنتاج سنوي يفوق 3000 طن سنويا و 4200 وحدة صيد تخصص في صيد شتى انواع الاسماك مقدرة ب 194 نوع هذا القطاع الذي اولت له الدولة الجزائرية أهمية كبيرة من أجل تلبية حاجيات السكان الغذائية من الأسماك ورفع مداخل البلاد من العملة الصعبة من حيث الإنتاج السنوي على المستوى الوطني ، و مع هذا فقد شهدت الجزائر في الآونة الأخيرة تراجع ملحوظ في كميات الإنتاج السمكي وهذا بفعل عدة عوامل منها طبيعية وبشرية وفي هذا الصدد أوضح تدني مستوى الإنتاج من 400 ألف طن و مع نقصه أصبح 187 ألف طن ثم تراجع إلى 20 ألف طن سنويا لكن مع تعاضم النشاطات الغير الشرعية، وفي ظل غياب الوعي و الرقابة واحترام مواقع الصيد بات الوسط البحري في تدهور بالرغم من تطور قطاع الصيد البحري.

و للوقوف أكثر على حقيقة الصيد البحري ارتأينا الإحاطة لبعض حقائق هذه الظاهرة محاولين إبراز أهمية مواقع الموانئ وتأثيرها على قطاع الصيد البحري و كذا إبراز أهم الأسباب المؤدية من خلال دراسة المواقع المساعدة في عملية الصيد البحري وكذلك المناطق الممنوعة وحالة قطاع الصيد و ما يعيشه من مشاكل، فأخذنا ميناء وهران كنموذج للتقرب من الوضع ، و دراسته عن كثب فكانت مديرية الصيد البحري و الموارد الصيدلية للمدينة وجهتنا الأولى ، إلى جانب زيارات ميدانية للميناء

الرئيسي للمدينة بالإضافة إلى إجراء مقابلات مع حراس السواحل، كانت هذه الجهات مصدر للمعلومات التي أردنا الحصول عليها . لإزالة الغموض المحيط بهذا الموضوع.

ساعدتنا تقنية الملاحظة والمقابلة على الكشف عن بعض الأمور، والأهم هو التعرف على ميناء وهران عن قرب، ومعرفة المهام التي يقوم بها في المجال التجاري وقطاع الصيد البحري فكانت هذه التقنية هي الأنسب لتناول الظاهرة بالوصف والتحليل، ولقد قمنا بتقييم مادة بحثنا إلى عدة أقسام تستهل بمقدمة، فصل تمهيدي واربعة فصول وتنتهي بخاتمة.

الاشكالية

تعتبر الموانئ من اهم الموارد على المستوى الاقتصادي نظرا للدور الذي تلعبه في قطاع الصيد البحري، و تحقيق الامن الغذائي و الدخل القومي، و كذا دخول و خروج السلع عبر السفن و هذا لما تحتويه الموانئ من مساحات كبيرة و شاسعة تسمح بارساء السفن و لهذا يجب اختيار الموقع الاستراتيجي ليساهم في ازدهار و نجاح الميناء، فميناء وهران هو من اكبر الموانئ في الجزائر نظرا لموقعه الهام ، حيث يساهم هذا الميناء بشكل كبير في قطاع الصيد البحري، نظرا لتوفر المنطقة على ثروة سمكية تمثل اكثر من 35 بالمئة من الوطني،ومن جهة اخرى نجد ان الدولة الجزائرية تقوم بتنشيط هذا القطاع سواء من حيث بناء موانئ جديدة و توفير الدعم المالي لها الا انها تعرف تراجع ملحوظا فمن هذا نصل الى اشكالية :

- كيف هي حالة ميناء وهران؟
- ماهو واقع الصيد البحري في ولاية وهران ؟
- مامدى تأثير الموقع الجغرافي على الصيد البحري؟
- ما هو تأثير الصيد البحري المجالي و الوظيفي على ميناء وهران؟
- ماهي احسن السبل و افضل الطرق لاستغلال هذه الثروة؟

أسباب اختيار الموضوع

تعد الموانئ من أهم المؤسسات التي تساهم في نمو إقتصاد البلاد على المستوى التجاري وكذا الصيد البحري، حيث يعتبر ميناء وهران من أكبر وأهم الموانئ المساهمة في قطاع الصيد البحري ، كما تعد الثروة السمكية من بين أهم الموارد التي تملكها الجزائر ، لكن الوضع الذي آلت إليه في الآونة الأخيرة دليل على تراجع منتوجها لأسباب مختلفة ما جعلنا نسلط الضوء على المواقع الإستراتيجية للموانئ و التعرف على كيفية تأثيرها على الصيد البحري، ومحاولة تجسيد الواقع الذي يعيشه قطاع الصيد البحري.

أهمية الدراسة

إن الجزائر و بالتحديد الغرب الجزائري يزخر بثروة سمكية متنوعة و التي ساهم مخزونها الهام في البحر إلى تحقيق قيمة تجارية و استهلاكية اقتصاديا .كما أنها تحتوي على العديد من الموانئ التي تساهم في تطوير إقتصاد البلاد من خلال الدور الذي تلعبه في قطاع الصيد البحري ، أما على مستوى العلاقات فإن هذا القطاع فتح المجال لتطوير و تبادل الخبرات بين الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط..

كما نشير إلى الأهمية الإجتماعية لهذا الموضوع المتمثل في تحقيق الأمن الغذائي وتوفير مصدر بروتيني مهم ، و لهذا الموضوع يكتسي أهمية كبيرة ، والدليل على هذا هو إنشغال وسائل الإعلام في الآونة الأخيرة و ذلك بإبراز الواقع الذي يعيشه هذا القطاع، وتناول الموضوع بشكل ينوه على أهمية المواقع الإستراتيجية للموانئ و كيفية تأثيرها على قطاع الصيد البحري.

أهداف الدراسة

لقد خصصنا دراستنا حول المواقع الإستراتيجية للموانئ و بالتحديد ميناء وهران وتأثيره في الصيد البحري وبالضبط الثروة السمكية في مدينة وهران وعلى هذا الاساس تمثلت اهداف دراستنا فيما يلي :

- الكشف عن أهمية الموضوع في العلاقات الإقتصادية.
- الإجابة عن تساؤلات عديدة حول ميناء وهران فيما يخص موقعه الجغرافي، وكيفية تأثيره على الصيد البحري .
- معالجة موضوع الثروة السمكية في الجزائر عامة وفي مدينة وهران خاصة وتأثير ميناء وهران على الصيد البحري
- الوقوف على الآثار السلبية للصيد الغير العقلاني (الصيد في المناطق الممنوعة ،
- الصيد بالديناميت و الصيد في أوقات الراحة البيولوجية للأسماك...)و كي يؤثر ذلك على البيئة البحرية.
- معرفة المشاكل والمصاعب التي يعاني منها قطاع الصيد البحري والإستراتيجيات المسطرة من قبل الدولة لترقية هذا القطاع.

منهجية البحث

يهدف الإجابة على التساؤلات السابقة التزمنا إتباع منهجية في البحث تتركز على عدة مراحل ندرجها كالاتي :

1) مرحلة البحث النظري

في هذه المرحلة تم الاطلاع على عدد كبير من الوثائق ، الوسائل و البحوث والدراسات المتعلقة بالموضوع ، و المراجع التي لها علاقة ببحثنا هذا قصد توفير قدر كاف من الأفكار ، كمادة خام نستغلها في انجاز المذكرة.

(2) مرحلة التحقيق الميداني

فيها جميع المعلومات و الحصول على عمليات و إحصائيات من إدارة الميناء خاصة ، من الهيئات المعنية عامة ، و تعتبر هذه المرحلة من أصعب المراحل وأطولها ، نظرا للعراقيل و الصعاب التي وجدهاها، من نقص في المعطيات ، لكن بالبحث و المقارنة نجحنا في اجتياز هذه العقبات و قد شملت هذه المرحلة ما يلي :

(1.2) جمع المعلومات الإحصائية

لقد قمنا في هذه المرحلة بجمع الإحصائيات الخاصة بالسكان، ومعلومات عن طبوغرافية المنطقة، المناخ، الخ، وقد اعتمدنا في ذلك على عدة مصادر نذكر منها :

- مصالح بلدية وهران
- محطة ميناء وهران
- مؤسسة تسيير ميناء وهران
- EGPO مديرية الصيد البحري بولاية وهران
- مديرية الأشغال العمومية البحرية بني صاف
- الديوان الوطني للإحصائيات ONS بوهران

- مديرية التخطيط والتهيئة العمرانية لولاية وهران
- مديرية الغابات لولاية وهران

2.2 الدراسة الميدانية

كبداية قمنا بتربص ميداني حول كيفية إجراء الحوصلة السنوية للمنتوج السمكي بميناء وهران وطريقة تسييره .

كما تتمثل الدراسة الميدانية في التحقيق الميداني المتعلق بالميناء، حيث قمنا بتفقد كل مجال الميناء و ملاحظة هياكله القاعدية، ثم اعتمدنا على معلومات من مديرية الصيد البحري ومحطة الميناء لجمع المعطيات و الإحصائيات اللازمة للبحث بالإضافة إلى هذه المصادر هناك مصادر أخرى تتمثل فيما يلي :

- جداول خاصة من مصلحة الصيد البحري لولاية وهران
- قائمة البحارة لميناء وهران لسنة 2009 .
- مؤسسة تسيير ميناء وهران . EGPO

و قد قسمنا هذه الدراسة الميدانية إلى:

(أ) التحقيق حول الهياكل القاعدية للميناء :وشملت كل ما هو مبني وموضوع فوق رصيف الميناء .

(ب) التحقيق حول النشاط المينائي (1999 – 2018): و شمل هذا التحقيق نشاط الصيد البحري خلال الفترة ما بين (1999-2009) بالتركيز على كمية و نوعية الأسماك المصطادة و تسويقها داخل الوطن، و لاطلاع على تفاصيل التحقيق حول التسويق انظر صفحة رقم (78) كما تطرقنا الى نشاط صناعة السفن بلمحة خفيفة.

خطة العمل

و تبعا للمراحل السابقة استطعنا أن نقسم بحثنا كالتالي :

- المقدمة العامة.
- الفصل التمهيدي : تطرقنا فيه إلى الإطار التاريخي تعريف مدينة وهران, تقديمها, موقعها, الكثافة السكانية والعمران والانشطة الاقتصادية للمدينة.
- الفصل الأول : تطرقنا فيه إلى تعريف الميناء وموقعه و مؤسسة الميناء، بالإضافة إلى البنية التحتية للميناء بوصف هياكله و تجهيزاته المختلفة.
- الفصل الثاني: لقد خصصنا هذا الفصل الدراسة النشاط المينائي ألا وهو نشاط الصيد البحري وكذا مناطقه و انواعه ووسائله وتطور الانتاج.
- الفصل الثالث : وفي هذا الفصل تمت عملية تحديد نقاط الظهير ، و ذلك بدراسة الدور الإقليمي للميناء من خلال العلاقة المتبادلة بين الميناء و المناطق الأخرى سواء كانت مجاورة أو بعيدة عن طريق مجال إشعاع ميناء وهران ، و كذلك الدور الإقليمي في مجال التشغيل ضمن نشاط الصيد البحري ، بالإضافة إلى الدور و أهمية النقل في خدمة الظهير.
- الفصل الرابع : و أخيرا تم التطرق إلى المشاريع المستقبلية للميناء قصد تطويره بالإضافة إلى العراقيل و المشاكل التي تقف عقبة أمام السير الحسن النشاط الميناء ، بالإضافة إلى ذكر بعض الاقتراحات التي ارتأينا تقديمها كمحاولة لحل هذه المشاكل.
- الخلاصة العامة .

تحديد بعض المفاهيم الأساسية

الصيد¹: في اللغة هو مصدر كلمة صاد، ويُقال: اصطاد حيواناً؛ أي قَنَصَه، وأخذَه بحيلة، ومن الجدير بالذكر أن الصيد يُوجد على نوعين رئيسيين، هما:

¹يوسف بن خدة ، النظام القانوني للاستثمار في مجال الصيد البحري وتربية المائيات، صفحة 2،3.

▪ **الصيد البري:** الذي يعني عملية قنص، ومطاردة الحيوانات البرية، كالأرانب، والطيور، والغزلان، ضمن ضوابط، وقوانين معينة.

▪ **الصيد البحري:** وهو يُعرف بأنه عملية القبض على السمك، والموارد البيولوجية، والإسماك بها، سواء باستخدام مصائد طبيعية، أو اصطناعية، كما أنه يمثل كل نشاط يرمي إلى جمع، أو قنص، أو استخراج موارد بيولوجية من المياه التي تشكل وسط حياتها الدائم، ويُعتبر نشاط الصيد البحري واحداً من أقدم النشاطات الإنتاجية التي مارسها الإنسان في سبيل إشباع متطلباته الغذائية، حيث كانت تتم باستخدام الوسائل البدائية.

قطاع الصيد البحري: هو أحد القطاعات الاقتصادية الهامة في الجزائر يحتوي على 4200 وحدة تخصص في صيد كل أنواع السمك المتوفرة و المقدرة ب 194 نوع و كذا وجود 31 ميناء صيد بحري في هذا القطاع ،و تمر على السواحل الجزائرية 122 ألف باخرة واكثر هذا رسمت وزارة الصيد البحري و الموارد الصيدية إستراتيجية لنفسها تهدف إلى إستجابة للحاجات الغذائية المتزايدة و لرفع الصادرات و الدخل القومي في هذ المجال .

الثروة السمكية : تعد الثروة السمكية واحدة من اهم مصادر الطبيعية التي يستغلها الانسان منذ القدم عن طريق الصيد ، حيث يحصل الانسان على 14 بالمئة من البروتين الحيواني الذي يعتبر مصدر هام للغذاء و من لم يمكن أن تحقق الامن الغذائي كما انها مصدر هام للدخل القومي و الاقتصاد ،وهي من الثروات الحية المتجددة و تشكل المياه التي تعيش فيها ، حيث يتشكل في تجدها عاملين:

- تكاثر في مواسمها و إنتاجها لأفراد جدد في تجمعات سمكية
- نمو الأسماك عام تلوى الآخر بشكل طبيعي بحيث يزداد وزن الأسماك و كتلتها الحيوية في المحيط المائي الذي تعيش فيه.

المحميات المائية : المناطق التي يحضر فيها الصيد

الصيد: كل من يمارس الصيد مرتجلا أو بواسطة سفينة صيد

رخصة الصيد: البطاقة التي تصدرها الجهة مانحة الترخيص إلى كلا من مالك المركب أو الصياد، أو غيرهما من أفراد طاقم الصيد.

الصيد الجائر: من الناحية البيولوجية يعتبر تعدي مستوى 50 بالمائة من استغلال المخزون السمكي أو فيما يتعلق بأنواع منفردة ، أما الصيد الجائر للنظم البيئية فهو يتعلق بأنواع عديدة من مصادر مختلفة ، ومن الناحية الإقتصادية، يعني إضافة وحدات صيد جديدة بالمصيد و هذا طبعا سيؤدي إلى انخفاض الكتلة الحية بالمصيد نتيجة لزيادة جهد الصيد

الصيد الكبير: هو ذلك الصيد الممارس فيما وراء منطقة الصيد في عرض البحر .

المياه الداخلية: المناطق المائية التي تقع وراء خطوط الأساس التي يقاس منها البحر الإقليمي بإتجاه اليابسة.

المياه الخاضعة للقضاء الوطني: هي المياه بمنطقة الصيد المحفوظة وفق تعريفها في التشريع المعمول به .

الجرف القاري: هو امتداد اليابسة تحت الماء ، تتميز هذه المنطقة بقلة منسوب الماء فيها بمقدار 50 بالمائة و تنوع الحياة بها لأنها تتوفر على الشروط الملائمة للعيش (الضوء).

المخزونات السمكية: هو مجموعة من أنواع الأسماك لها نفس خصائص النمو و تعيش في نفس البيئة حيث يمكن معرفة الأنواع، التفريق بينهما و تصنيفها .

البيئة البحرية: هي جزء من النظام البيئي العالمي تتكون من بحار ، محيطات و أنهار وما يتصل من كائنات حية سواء نباتية أو حيوانية.

المنطقة الساحلية: هي منطقة المحاذاة للشاطئ تحدد من 0 إلى 3 ميل بحري(ابتداء من الشاطئ)

منطقة عرض البحر : هي منطقة تحسب من 3 إلى 6ميل بحري

الصيد القاري : هو الصيد الذي يمارس في المياه الداخلية (سدود،مسطحات مائية)

الصيد في عرض البحر : هو الصيد الذي يمارس داخل المياه الخاضعة للقضاء الوطني

الميل البحري : هو وحدة قياس للمسافات في عرض البحار حيث 1ميل = 1852 م

تقاسيم البحر : هي تقاسيم تحدد ثلاث مناطق داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الوطني و هي :

المنطقة الساحلية ،عرض البحر و البحر الكبير.

الخطوط المرجعية : هي خطوط وهمية تحدد عند نقطة العمق 50 متر .

الفصل التمهيدي

1. تقديم عام مدينة (وهران)²

وهران (تنطق باللهجة المحلية: وهرن) ، الملقبة بالباهية هي ثاني أكبر مدن الجزائر بعد العاصمة وإحدى أهم مدن المغرب العربي، تقع في شمال غرب الجزائر على بعد 432 كيلومترا عن الجزائر العاصمة. مطلة على خليج وهران في غرب البحر الأبيض المتوسط، ظلت المدينة منذ عقود عديدة ولا تزال مركزا اقتصاديا وميناءً بحرياً هاماً.

يحدّها من الشمال خليج مفتوحة ومن الغرب جبل مرجاجو (420 متر) وهضبة مولاي عبد القادر الجيلاني. يقع تجمع المدينة على ضفتي خور وادي الرحي (جمع رحي) المسمى الآن وادي رأس العين. بلغ عدد سكان البلدية 852,000 نسمة في عام 2009 في حين يبلغ عدد سكان الحاضرة 1.648.642 نسمة، كما تبين أن ميزانيتها وصلت إلى 4,8 مليار دينار جزائري سنة 2008.

1.1. نبذة تاريخية عن المنطقة الساحلية بمدينة وهران

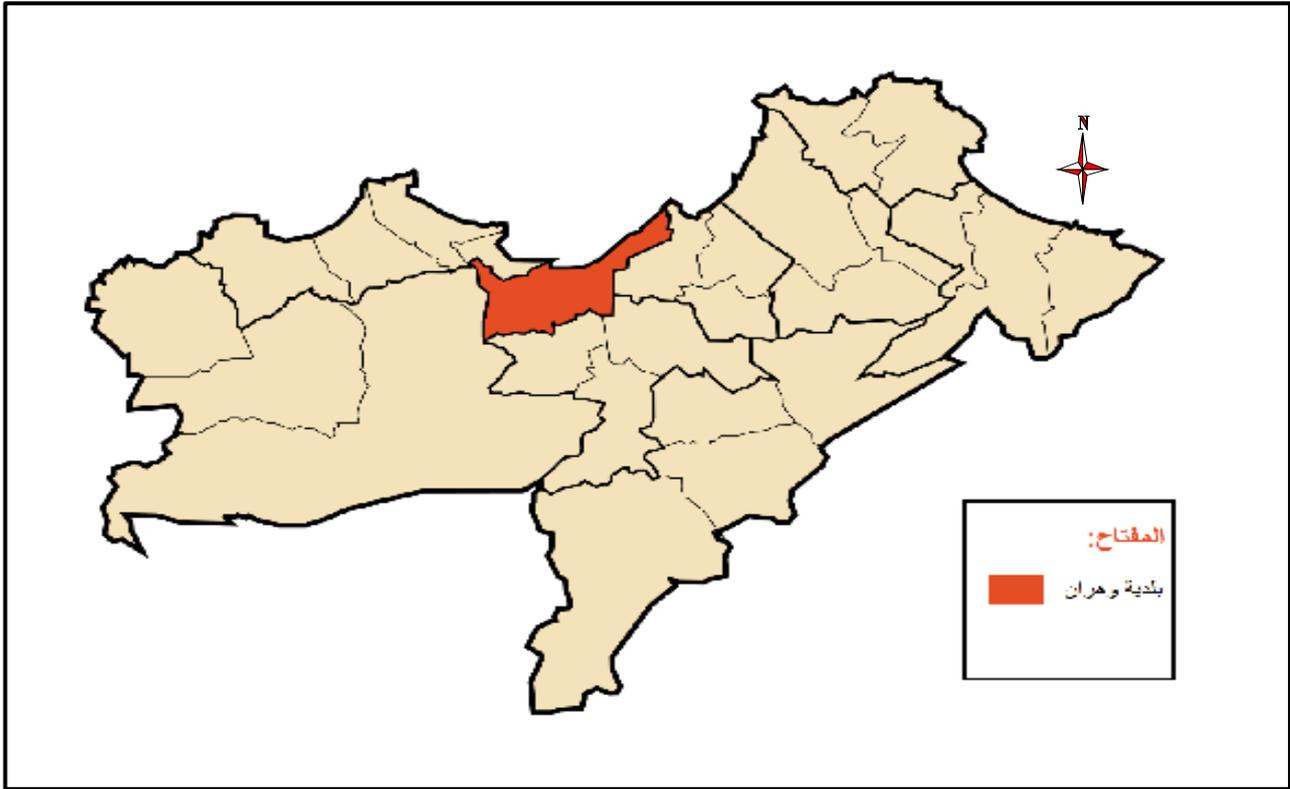
شدّت المدينة منذ القدم اهتمام الحضارات المختلفة وأطامعها، فتقلب حكمها بين سلالات حاكمة محلية من عرب وأتراك عثمانيين وبين محتلين إسبان وفرنسيين وضع كل منهم بصمته لتزين به المدينة فسيفساءها التراثي والثقافي. بعد استقلال الجزائر شهدت المدينة تطورات مهمة جعلت منها ثاني مدن البلد وقطباً اقتصادياً وعلمياً مهماً. تنوع النشاط الاقتصادي فيها من صناعات كبيرة وصغيرة استفاد من مجاورتها لمدينة أرزيو النفطية، كما أصبحت المدينة قطباً تجارياً بفضل مينائها البحري النشط الذي شكل المنفذ الأساسي للتجارة الخارجية لكل الناحية الغربية للجزائر.

الثقافة الوهرانية صنعت للمدينة سمعة إقليمية وعربية وحتى عالمية. فاشتهرت المنطقة بشعراء ما يسمى بالملحون الذي شكل المعين الذي غرفت منه الأغنية الوهرانية عبر شيوخ الوهراني وأغنية

الراي لاحقا لتصل به لآذان العالم عبر شباب المدينة. كان للمسرح أيضا نصيب تشهد عليه مسرحيات عبد القادر علولة وغيره. هذا التنوع جعل من المدينة مكان جذب للسياح فلا تزار الجزائر دون زيارة وهران. وقد فتح هذا المجال للاستثمار في البنية التحتية لقطاع السياحة فتعددت الفنادق الفخمة والمنتجعات السياحية التي استغلت جمال شواطئ المنطقة.

2.1. الموقع :

الخريطة رقم 1 :خريطة الموقع الإداري لبلدية وهران



المصدر: من إنجاز الطالبين

تقع وهران في الطرف الغربي للضفة الجنوبية لحوض البحر الأبيض المتوسط على خليج وهران. يحدها من الغرب جبل مرجاجو والذي يفصلها عن بلدية المرسى الكبير. من الجنوب تحدها بلدية السانية في هضبة مولاي عبد القادر الكيلاني (مول المائدة)، أما من الجنوب الغربي فتحدها سبخة كبيرة. بئر الجير هي أحد ضواحيها .

إلى الغرب من وهران يرتفع جبل مرجاجو بسفوح وعرة مخددة، وهو يتألف من صخور الشيستو الكواتزيت (العصرين اللياسيوالجوراسي) ويرتفع لأكثر من 500م بشكل شبه شاقولي. وعلى سفوح هذا الجبل وبالقرب من الأحواض القديمة تنتشر أحياء قديمة مثل حي بلانتور ورأس العين.

3.1. الجغرافيا الإدارية لولاية وهران

في سنة 1984 و بعد التقسيم الإداري، من الآن ولاية وهران تنقسم الى 09 دوائر و 26 بلدية والدوائر هم :

- دائرة وهران
- دائرة عين الترك.
- دائرة أرزيو.
- دائرة بطيوة
- دائرة السانيا
- دائرة بئر الجير
- دائرة بوتليليس
- دائرة واد تليلات
- دائرة قديل

4.1. بلديات ولاية وهران

قديل، بئر الجير، حاسي بونيف، السانيا، أرزيو، بطيوة، مرسى الحجاج، عين الترك، العنصر، واد تليلات، طافراوي، سيدي الشحمي، بوظايس، مرسى الكبير ، بوسفر، الكرمة، البرية، حاسي بن عقبة، بن فريحة، حاسي مفسوخ، سيدي بن بيقة، مسرغين، بوتليليس، عين الكرمة، عين البية.

2. المظاهر التاريخية

1.2. نشأة وهران

بعد بقائها عدة قرون مهجورة ومع مطلع القرن الخامس للميلاد لم يبقى شيء من يونيكا كولونيا فاختلط الوضع وأصبحت خلجان هذا الساحل دون أي سلطة مستقرة ولا أي رقابة رسمية. سيطر الرستميون على المنطقة في الوقت الذي كانوا يعانون من مشاكل داخلية ونزاع مع الفاطميين فلم يكونوا قادرين على الدفاع عن مصالحها.

بالنسبة للسلطات، كانت المنطقة الشبه المهجورة بوهران ذات أهمية ثانوية فبقت دون أي سيطرة. من ناحية أخرى استعملت شواطئ المغرب العربي بصفة موسمية من قبل بحرية المرية تحت سلطة الأندلس للتجارة مع تيهرت ومدينة تلمسان القريبة الرستميين. وبالتدريج أصبحت هذه المستوطنات دائمة. بالتوازي رغب أمراء قرطبة الأمويين بالاستقرار على السواحل الإفريقية. مع أولى بوادر تفكك الخلافة العباسية قرر عرب الأندلس تطوير محطات تجارية على شواطئ شمال أفريقيا وذلك نظراً لقوتهم آنذاك.

هكذا تأسست وهران في 902 من قبل البحارة الأندلسيين محمد بن أبو عون، محمد بن عبدون ومجموعة من البحارة بدعم من أمراء قرطبة. أسسوا المدينة للتجارة مع تلمسان وذلك بتطوير خليج المرسى الكبير.

2.2. الحقبة الإسلامية

قام البحارة الأندلسيون بإنشاء المدينة سنة 902م. أصبحت مدينة وهران بعدها محط نزاع بين الأمويين والفاطميين. خربت المدينة عدة مرات أثناء هذه الفترة و قامت تحالفات عدة بين الدولتين و القبائل الضاربة على نواحيها كأزجاس و مغراوة و صنهاجة.

انتهت فترة الإضطرابات بعد دخول المدينة في نفوذ الأمويين سنة 1016 م. جاءت بعدها الفترة المرابطية سنة 1081م. و عرفت المدينة الصراع الأخير للمرابطين من أجل البقاء حيث فر إليها آخرهم تاشفين الذي حاول الفرار من المرسى الكبير إلى الأندلس إلا أنه هلك.

بعد ظهور دولة بني عبد الواد ضمت وهران إليها. إلا أن هذه الدولة كان عليها أن تواجه الدولتين الحفصية و المرينية. وكانت وهران دائماً أهم مدينة دخلت في هذا الصراع. كانت المدينة تمثل أهم ميناء تجاري للدولة الزيانية و منفذا لها على البحر المتوسط. وعلى هذا كان المرينيون يعرضون على الزيانيين الصلح في مقابل تسليمهم مدينة وهران. حاصرها المرينيون مرات عدة أولها سنة تحقيق ميداني 96م. وآخرها سنة 1368 م ولكنهم هزموا هزائم نكراء في كل مرة.

تقلت المدينة الزيانيين. منذ 1425 م. و بعد أن بسط السلطان الحفصي أبو فارس هيمنته على الدولة و بداية الصراع والانقسام بين أسرة الزيانيين، شكلت مدينة وهران بلاطاً ثانياً بعد مدينة تلمسان، حيث كان يلجأ إليها أفراد الأسرة المعارضين للسلطان. كل هذه العوامل وغيرها مكنت الإسبان من الإستيلاء على المدينة سنة 1509 م.

في أقل من نصف قرن مرت وهران تحت تسع سلطات مختلفة هكذا قال م.ل. فاي...نجح بن عباد في البقاء على رأس حكومة وهران، بشرط الاعتراف بتبعيته للحفصيين (1437)». إحتضنت وهران بين أسوارها في هذا الوقت محمد التاسع الأيسر الملك الخامس عشر لمملكة غرناطة الذي أجبر على الفرار من رعاياه المتمردين. بعد وفاة بن عباد خضعت وهران لزيانيي بتلمسان وتحت هذا الحكم الجديد عرفت وهران ازدهاراً كبيراً، فقد أصبحت مركز لنشاط تجاري واسع ونشط جداً. شهد على ذلك مارمو وألفاريسغوميس: «العاج، جلود النعام، جلود البقر المدبوغة، الذهب والحبوب هي مصادر ثروة السكان التي لا تنضب الذين برعوا أيضاً في صناعة الصوف والأسلحة البيضاء. أقدم سكان البندقية، بيزا، جنوة، مرسيليا وكتلونيا على شراء هذه المنتجات، ويسوقون الأقمشة، الخرز،

الحديد والخردوات.» كان بوهران آنذاك 6000 منزل، مساجد رائعة، مخازن الكبيرة ومباني تجارية جميلة كثيرة. عدة مباني بارزة تعود لهذه الفترة مثل تحصينات المرسى الكبير وربما ملاجئ روزالكرار.

خلال القرن الرابع عشر أصبحت وهران مركزاً فكرياً. أقام بها العديد من الكتاب وتباهوا بمفاتها: ابن خلدون :وهران متفوقة على جميع المدن الأخرى بتجارتها وهي جنة التعساء. من يأتي فقيراً إلى أسوارها يذهب غنياً.

الإدريسي :وهران على حافة البحر، تواجه الميرية على الساحل الأندلسي ويفصلها يومين من الإبحار. مرسى الكبير هو ميناء ليس له مثيل في كامل الساحل البربري، تقصده سفن الأندلس غالباً. وهران وافرة الثمار. سكانها هم رجال أفعال، أقوياء وفخورين .

ابن خميس:المدينتين الساحليتين التين أعجبتاني في المغرب العربي هما وهران خازر وجزائر بولوغين.

ليون الإفريقي :وهران مدينة كبيرة تتوفر على مرافق وجميع أنواع الأشياء الاتقة بمدينة طيبة كالمدراس، الحمامات، المستشفيات والفنادق، يحيط بالمدينة سور جميل عال.

في أول ترحيل لليهود من اسبانيا عام 1391 ، اتجه اليهود السفارديون نحو المغرب العربي. في 1492 وبعد صدور مرسوم الحمراء، استقل اليهود السفارديون والمرانسيمون 25 سفينة في ميناء سانتا ماريا بقادس متجهين إلى وهران.

كانت وهران في هذه الحقبة جمهورية بحرية، دولة مدينة كانت تعتبر إمارة منفصلة عن الزينيين . كانت المدينة في حالة حرب ضد سيادة تلمسان والسكان رفضوا ان يكون لها محافظ في المدينة، فهم يختارون كل سنة قاضي القضاة ومستشارين لحكومة المدينة. تقتصر صلاحيات محكمة تلمسان على تحصيل الضرائب.

ابتداءً من 1493 استضافة وهران عدداً كبيراً من اللاجئين الناصريين بعد سقوط الأندلس. الانتقام، الرغبة في الاستعادة وعدد اللاجئين الكبير جعل الساحل الجزائري نقطة انطلاق لعدد كبير من الهجمات ضد إسبانيا المسيحية. مع مطلع القرن السادس عشر كان الملوك الكاثوليك في عز قوتهم فقرروا ضم العديد من الموانئ الجزائرية. أدى التدخل العسكري العثماني إلى إجلاء الإسبان عن الموانئ المحتلة باستثناء ميناء وهران (1509-1708) والمرسى الكبير (1505-1792).

3.2. الحقبة الإسبانية

أرسل البرتغاليون حملة على شاطئ الأندلسيين في شهر يوليو 1501 وذلك أربع سنوات قبل الإسبان. فيما بعد عام 1505 رست السفن الإسبانية بالمرسى الكبير في أول حملة لها على وهران. في هذه المرحلة كان بوهان 6000 مسكن أي حوالي 25.000 مواطن 17 مايو 1509 وفي صبيحة سقوطها هجرة وهران من قبل سكانها واحتلت بالكامل من قبل القوات الأسبانية. هتف الكردينال غونزالوسيسنيروز بعد مشاهدة المدينة التي جاء لضمها للملوك الكاثوليك « هذه هي أجمل مدينة في العالم. ^[a 5]» في نفس السنة قام ببناء كنيسة القديس لويس التي تشرف على المدينة القديمة وذلك على أنقاض مسجد ابن البيطار.

ام الحاكم كونت ألكوديت عام 1554 بإبرام تحالف مع محمد الشيخ سلطان المغرب ضد الأتراك الذين تموقعوا في الجزائر، فتمكن من الحفاظ على الوجود الأسباني.

بدأ الأسبان أعمال الترميم في القلعة المخصصة كمقر لحكام المدينة « تتألف تحصينات القلعة (القصبة) من جدار متواصل تعلوه أبراج قوية متباعدة فيما بينها». الحاكم الإسباني « أسس مقره الرئيسي في هذا الجانب. ^[17]» خلال القرن السادس عشر جعل الإسبان من وهران معقل لهم فبنوا فيها سجن على نتوء صخري بالقرب من ميناء المرسى الكبير، قبل أن يشرع المركزي سانتا كروز

عام 1563 في بناء قلعة تحمل اسمه على قمة العيدور، الذي سمي من قبل الحكام الجدد للمدينة مرجاجو. عام 1568 شهدت المدينة زيارة دون خوان النمساوي.

انطلاقاً من 1609 وبعد صدور مرسوم الطرد من اسبانيا رست عدة أفواج من الموريسكيين بوهران والعديد منهم إستقروا بالمنطقة في 1669 جاء دور اليهود الذين إعتبروا أعداء للملة ليتم طردهم من أحياء راس العين ورافان بلون، البعض منهم إستقروا بجبل الكرنيش العلوي.

بالرغم من التحصينات تعرضت المدينة لإعتداءات مستمرة حتى على محيط أسوارها. عام 1707 قام سلطان المغرب مولاي إسماعيل بمحاولة اقتحام تحصينات روزالزار لكنه رأى جيشه يهلك. عام 1708 ألحق الباي مصطفى بن يوسف وهران التي أصبحت تقريباً مهجورة بالأتراك 1732. استعاد الإسبان السيطرة على المدينة.

شهدت وهران حركة نمو متواصلة أجبرتها على التوسع خارج أسوارها التي تهدمت تدريجياً. عام 1770 كان بوهران 532 منزل خاص و42 صرح معماري، عدد سكانها 2.317 شخص زائد 2.821 مرحّل حر يعيشون من التجارة. بين 1780 و1783 إقترح شارل الثالث على إنجلترا مبادلة وهران بجبرلتار لكن زلزال عام 1790 والحرائق التي تبعته خلف 3000 ضحية ودمر المدينة بأكملها.

أصبحت المدينة خطرة جدا وإعادة بنائها والدفاع عنها صارت مكلفة للغاية للعاهل الاسباني الملك شارل الرابع الذي بدأ مفاوضات مع باي الجزائر العاصمة لأكثر من عام من أجل تسليمها له، بعد حصار طويل وزلزال جديد حلل دفاع الإسبان أخذ الباي محمد بن عثمان الملقب بمحمد الكبير السلطة في المدينة بموجب معاهدة وقعت في تحقيق ميداني سبتمبر. 1792.

4.2. الحقبة العثمانية

استطاع الباي بوشلاغم دخول المدينة سنة 1538 م بعد حصارها، إلا أن الإسبان استطاعوا تجميع أسطول بحري كبير مكنهم من انتزاع المدينة مجدداً سنة 1542 م. و كانت هذه الفترة بالنسبة للإسبان أعسر من سابقتها. انتهت الفترة الثانية يوم 8 أكتوبر 1543 م. بعد محاصرة الباي محمد بن عثمان الكبير. ضرب المدينة زلزال كبير أثناء اليوم الأول من الحصار فدمرها عن آخرها. كان بمقدور الباي المهاجمة والاستيلاء على المدينة بسهولة إلا أنه ترك الإسبان يدفنون موتاهم. بدأت بعدها جولة مفاوضات طويلة بين الباي والملك شارل السادس انتهت بقبول هذا الأخير التنازل عن المدينة والمرسى الكبير وجلاء الحامية الإسبانية من البلاد نهائياً. بين سنوات 1792-1830 م تداول على المدينة التي أصبحت مركزاً لبايليك الغرب عدة بايات كان آخرهم حسن باي.

بعد استيلاء الفرنسيين على مدينة الجزائر سنة 1830 م. ارسل القواد حملة بقيادة الماريشال بورمون الذي استطاع الإستيلاء على المرسى الكبير. بعد مفاوضات مع الباي حسن قبل الأخير التسليم و تنازل عن المدينة. بعد فترة الإنتظار و الترقب دخل الفرنسيون المدينة سنة 1832 م. رحل الباي بعدها إلى مكة و معه عائلته.

5.2. الاستعمار الفرنسي

4يناير 1831 دخل الجنرال شارل-ماري دينيس دامريمون قائد البعثة الفرنسية وهران التي كانت لا تزال تحمل آثار الزلزال الذي ضربها عام 1790 والذي دمرها بشكل كبير. في 17 أوت من نفس السنة أسس الجنرال فودواس حامية منها الكتبية الرابعة بالفيلق الأجنبي وجعل من وهران بوابة لغزو الجنوب الوهراني.

إحصاء جديد عام 1831 بين أن بالمدينة 3800 ساكن منهم أغلبية يهودية قدرت ب 3531. الخطوات الأولى للإدارة العسكرية كانت هدم البيوت التي تخفي الوجهة الشرقية بين شاطوناف وحصن القديس فيليب ثم تلك التي على تل راس العين للتقليل من خطر الكمائن. انطلاقاً من 17 أبريل 1832 نشبت معارك متفرقة بين الحامية الفرنسية في وهران بقيادة الجنرال بوير والشيخ محي الدين وابنه عبد القادر الجزائري. في 11 نوفمبر هجوم كبير للحامية من قبل قائد الكتيبة كروس أفيناس. أعلن محي الدين ابنه عبد القادر ملكاً على السكان وهو في سن الرابعة والعشرين. حصل على فتوى من قبائل المحاجة وقاد الانتفاضة ضد الغزو الاستعماري الفرنسي. أمضى الأمير عبد القادر في 4 يوليو 1834 معاهدة ديسميشال، ثم وسع قبضته عندما إعترفت معاهدة تافنة له بلقب أمير في ماي 1837 ليكرس سلطته على كامل الإقليم الوهراني والعاصمي. باستثناء مدن وهران، مستغانم وأرزيو. جمع الأمير عبد القادر أراضيه ووضع سياسته الصارمة، وحد الشعب إدارياً تحت نهج المساوات والشعبوية ضد الفرنسيين.

31 يناير 1838 ، تم بناء المدينة كبلدية كاملة.

6.2. التنمية والاستيطان

بين عامي 1841 و1847 قام الجنرال لاموريسيار بإعادة تنظيم المدينة بإنشاء أحياء (قرية الزنوج، المدينة جديدة) وتشريد السكان الأصليين ثم تكييف المدينة لسياسة الاستعمار الاستيطاني. هكذا شهدة وهران موجة من الهجرة الأوروبية: 47.300 فرنسي قادمين من الألزاس، فوسقس، دوفيني وجنوب فرنسا. 31.000 إسباني 8.800. مالطي 8.200. إيطالي و8.600 سويسري وألماني. عانت المدينة منوباء كوليرا شديد (من يوم 11 أكتوبر إلى 17 نوفمبر 1849 ، ونفيذ التقارير الحالة المدنية إلى وفاة 1.817 شخص) قبل أن تضاف إليها عشرة بعد موجة من المهاجرين اليهود من تطوان.

بالنظر إلى النمو السريع للتنمية بوهران تقرر تطوير الميناء وفقا لحجم المدينة، بدأت الأعمال الأولية في عام 1848. ولم تنتهي أشغاله إلا مع خروج المستعمر عام 1962 لتعطي للميناء شكله الحالي.

أقام الإمبراطور نابليون الثالث عام 1865 بفندق السلام ومنح الجنسية الفرنسية لليهود والمسلمين والأجانب الذين يثبتون ثلاث سنوات من الإقامة في الجزائر، ووجه هذا المرسوم بمقاومة من المستوطنين وتوجب انتظار مرسوم كريميو 24 أكتوبر 1870 ليتمكن 37.000 يهودي من المرور من حالة رعية فرنسية إلى مواطن فرنسي. شهدت وهران كما في فرنسا نمو سياسة معادات السامية.

7.2. مطلع القرن

بعد 1890 شهدت المدينة نمواً متواصلاً، تجاوز تعداد سكانها 500.000 نسمة داخل الاسوار مع مطلع القرن العشرين مادفعها لتجاوزها والتوسع على الهضبة باتجاه كارجنطا ليتم إنشاء ضواحي جديدة: سان أونطوان، أكمول، بولونجي، ديلمونتي، سان ميشال، ميرامار، سان بيار، سانتوجانوقمبيطة.

أصبحت وهران مكاناً لنشاط مكثف:

في حديقة دار الأيتام بمسرغين، إيتكر الأب كليمون الكليمونتين عام 1892. عام 1930 تجاوزت قدرة ميناء وهران بالأطنان تلك الخاصة بميناء الجزائر. بين 1930 و1932 العديد من الأرقام القياسية الجوية العالمية بالمسافة والتوقيت في مجال مغلق تحققت بمطار السانية.

إحتلت وهران المرتبة الخامسة في ترتيب المدن الفرنسية.

8.2. الحرب العالمية الثانية

شهدت وهران خلال الحرب العالمية الثانية عدة أحداث رئيسية:

معركة المرسى الكبير في 3 جويلية 1940 بين الأسطول البريطاني والفرنسي مما أدى إلى فقدان ثلاث سفن حربية، وفاة أو اختفاء 1297 بحار وجرح 351 آخرين.

استسلام وهران إثر عملية الشعلة في 10 نوفمبر 1942. في نفس الشهر أنزل الأمريكيون في الميناء، نقطة الانطلاق للحملة الإيطالية.

عام 1942 فر سكان المناطق الشرقية للإقليم الوهراني بشكل جماعي تجاه وهران. ليتواخم الوضع في المدينة التي لم تكن قادرة على استيعاب ذلك العدد، سمي هؤلاء القادمين بالشرافة.

تأسس مقهى الوداد من قبل مجموعة من النشطاء الوطنيين بقلب وسط المدينة الأوربية. لعب هذا المقهى دوراً كبيراً في تنمية الروح الوطنية ليصبح بمرور الوقت مركز تجمع للأحزاب التي تمثل مختلف الاتجاهات في ذلك الوقت.

8.2. ما بعد الحرب وإرهابات الثورة الجزائرية

بعد مجازر 8 ماي 1945 بسطيف وقالمة تكفلت عائلات وهرانية بيتامي من شرق البلاد. في الفترة ما بين الحرب العالمية الثانية والثورة التحريرية كانت وهران المدينة الجزائرية الأكثر أوربياً من حيث السكان وهي أيضاً حيث توجد أعلى كثرة عددية للسكان من أصل إسباني.

عام 1948 بلغ عدد سكان المدينة 352.721 نسمة وقدرت نسبة الإسبان بـ 65% من مجموع الأوربيين، هم بدورهم أكثر عدداً من المسلمين.

في مارس 1949 قام أحمد بن بلة وحسين آيت أحمد) مسؤولين في حزب الشعب الجزائري(، بعد استعداد بفندق باريس، بسطو على مكتب بريد وهران. قدرت حصيلة العملية بـ 3.070.000 فرنك فرنسي كانت بمثابة مصدر مادي.

3. الخصائص الطبيعية لإقليم وهران

1.3.1. طبوغرافيا المنطقة

تقع وهران على دائرة عرض $35^{\circ} 691'$ شمالاً وخط طول $0^{\circ} 642'$ غرباً ويبلغ ارتفاعها عن مستوى البحر حوالي 60 متراً. يقع تجمع المدينة على ضفتي خور وادي الرحي (جمع رحي لكثرة تواجدها على ضفافه) وعلى مساحة تقدر بخمسة وسبعون كم². ارتفاع المدينة يزيد بشكل ملحوظ بمجرد تخطي منطقة الميناء. بنيت الواجهة البحرية على ارتفاع 40 متر فوق البحر، أما منحدرات قمبيطة فترتفع إلى أكثر من 50 متر. ترتفع المدينة بشكل بسيط لتصل إلى 70 متر ثم 90 متر بمحاذاة السانية.

2.3. الخصائص المناخية المحلية (الأمطار – الحرارة – الرياح – التيارات البحرية)³

1.2.3. مناخ وهران

تتمتع وهران بمناخ متوسطي تقليدي يتميز بصيف جاف يلطفه نسيم البحر، وشتاء معتدل وسماء صافية ومشرقة. يصبح هطول الأمطار خلال أشهر الصيف نادراً أو منعدماً مع شمس مشرقة وسماء وصافية. يشهد الإقليم الوهراني ضغطاً جويًا مرتفعاً شبه استوائي لما يقارب أربعة أشهر في السنة. كما يشهد تساقطات معتبرة خلال فصل الشتاء. كان أدنى مستوى لهطول الأمطار حوالي 294 مم، بتردد 72.9 يوماً في السنة. وتذبذب الأمطار هو إحدى سمات هذا المناخ المتوسطي.

2.2.3. التساقطات

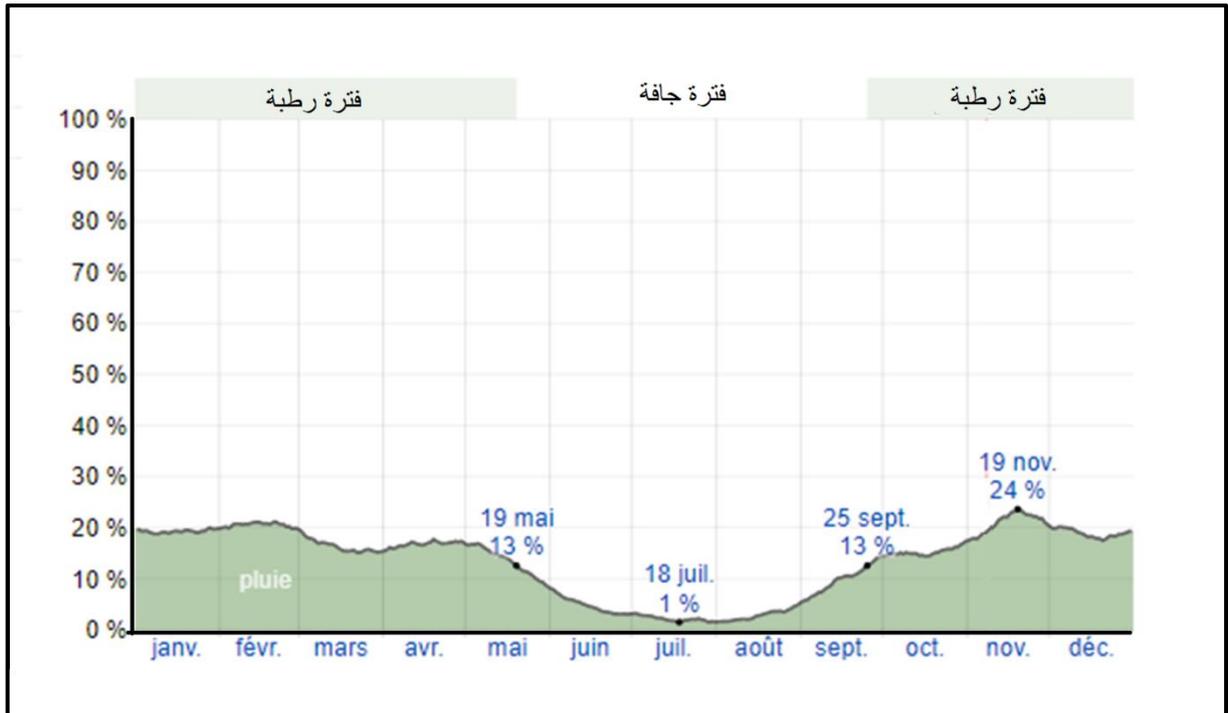
التساقطات يوم هطول الأمطار هو يوم تتراكم فيه المياه أو يتم قياسه في الماء بما لا يقل عن 1 ملم. تختلف فرصة الأيام الممطرة في وهران على مدار العام. ويستمر الموسم الذي يحتوي على أكبر كمية من الأمطار 7.8 شهراً ، من 25 سبتمبر إلى 19 مايو ، مع احتمال هطول أكثر من 13% لهطول

³ " Average Weather in Oran Algeria ", weather spark

الفصل التمهيدي

الأمطار يومياً. تبلغ احتمالية هطول الأمطار ذروتها عند 24% في 19 نوفمبر. يستمر موسم الجفاف 4.2 شهراً ، من 19 مايو إلى 25 سبتمبر. أدنى فرصة لهطول الأمطار هي 1% في 18 تموز / يوليو. بالنسبة للأيام التي يكون فيها هطول الأمطار ، نميز بين الأيام التي يكون فيها المطر فقط أو الثلج فقط أو مزيجاً من الاثنين. بناءً على هذا التصنيف ، فإن الشكل الأكثر شيوعاً لهطول الأمطار على مدار العام هو المطر وحده ، مع ذروة احتمال تبلغ 24% في 19 نوفمبر.

الشكل رقم 1 : متوسط التساقطات السنوية (2015) بمحطة وهران



المصدر : "Average Weather in Oran Algeria", weather spark

3.2.3. الحرارة

الصيف في وهران قصير وحار ورطب وجاف. الشتاء طويل وبارد وعاصف. ويكون المناخ صافياً بشكل عام على مدار العام. خلال العام ، تتراوح درجة الحرارة بشكل عام

من 6 درجات مئوية إلى 30 درجة مئوية ونادراً ما تقل عن 2 درجة مئوية أو أعلى من 34 درجة مئوية.

4.2.3. الرطوبة

وهران تعاني من تغيرات موسمية شديدة في الرطوبة المدركة. يستمر أثقل وقت في العام لمدة أربعة أشهر ، من 10 يونيو إلى 10 أكتوبر ، ويشعر بالضيق ، والقمع ، أو الانسداد بنسبة 17 % على الأقل من الوقت. اليوم الرطب من العام هو 7 أغسطس ، مع 68 % من الوقت رطب. أقل يوم حطب في السنة هو 22 يناير ، عندما لا يُسمع عن الظروف الرطبة بشكل أساسي.

5.2.3. الرياح

متوسط سرعة الرياح بالساعة في وهران يتعرض لتغير موسمي معتدل على مدار العام. وتستمر أكثر أوقات العام رياحاً لمدة 6.5 شهراً ، من 4 نوفمبر إلى 21 مايو ، بمتوسط سرعة رياح تتجاوز 15.7 كيلومتراً في الساعة. أكثر أيام السنة رياحاً هو 19 فبراير ، حيث يبلغ متوسط سرعة الرياح 17.9 كيلومتراً في الساعة.

يستمر أهدأ وقت في العام لمدة 5.5 شهراً ، من 21 مايو إلى 4 نوفمبر. أهدأ يوم في السنة هو 3 أغسطس ، حيث يبلغ متوسط سرعة الرياح في الساعة 8.5 ميلاً في الساعة.

3.3. طبيعة الساحل التي أدت إلى انشاء الموانئ الجزائرية

تمتلك الجزائر شريطاً ساحلياً جدياً هاماً، نظراً للخصائص التي تتمتع بها سواء من ناحية الموقع والموقع أو الخصائص المناخية .

كما توجد عبر الساحل مدن مينائية سميت بذلك عكس المدن الساحلية الأخرى ، لأن هذه الأخيرة تسيطر عليها وضائف ونشاطات أخرى لكن وظيفته الميناء تبقى الغالبة والمتحكمة في بنيتها.

فأغلبية الموانئ الجزائرية هي موافقة لرؤوس وخلجان صغيرة تشكل واقيا طبيعية لنشوء هذه الموانئ وحمايتها من التغيرات المناخية ، مما يجعلها هامة واستراتيجية باعتبارها تقع على لساحل .
أما عن مواضعها التي توجد عليها فهي صعبة المسلك ، وهي ميزة تتميز بها جل الموانئ الجزائرية مما يؤثر سلبا على نشاطاتها خاصة في مجال النقل وذلك لوجود حاجز بينها وبين الواجهة الداخلية والتي تتمثل في سلسلة من الجبال تسمى بسلسلة الأطلس التلي.

4. الخصائص البشرية لإقليم وهران

1.4. الزيادة السكانية

عشية الاستعمار الفرنسي، كان هناك بالكاد 18,000 نسمة في وهران وضواحيها، ولا يبدو أن المدينة قد اجتذبت أكثر من 30,000 شخص أوروبي. قارب عدد سكان وهران ضعف هذا الرقم فقط بعد 50 عاما من وصول الفرنسيين. بعد أقل من 70 سنة من بداية الاستعمار تجاوز عدد سكان وهران 100,000 نسمة لتصبح المدينة الفرنسية الخامسة. في أوائل القرن الحادي والعشرين أصبحت واحدة من المدن الرئيسية في المغرب العربي واقترب عدد سكانها بانتظام من مليون نسمة داخل تجمعها الحضري. منذ عام 1831 لم يشهد السكان سوى مرحلة انكماش رئيسية واحدة، خلال الثورة الجزائرية، وبعد اتفاقيات إيفيان غادر السكان الأوروبيون المدينة. أصبح نصف المدينة مهجوراً وتركت المنازل فارغة ليتم شغلها بسرعة بعد الاستقلال.

2.4. تطور السكان في وهران

حسب إحصاء عام 1921 بلغ عدد السكان 238.2 تحقيق ميداني منها 80.059 جزائري و118.153 أوروبي، أي 55% من الأوروبيين. وهذه الأغلبية موجودة منذ العام 1932، زاد عدد السكان بصفة سريعة كنتيجة لقانون الهجرة لعام 1889.

أربعون سنة فيما بعد، عام 1961 ففز عدد السكان ليصل إلى 733.000 نسمة لكن عدد السكان الأوروبيين بالكاد تضاعف ليصل إلى 413.000 في حين تضاعف عدد السكان الجزائريين إحدى عشر مرة ليصل إلى 320.000.

إجتذبة وهران سكان الجنوب بالرغم من بقاء المدينة حتى العام 1954 المدينة الجزائرية الأكثر أوربياً بنسبة 64.5% بغالبية من الإسبان. رجح تقرير القوى السكانية لعام 1961 الكفة باتجاه الجزائريين ليصبحوا هم الأغلبية، أصبح النمو الديموغرافي في وهران لصالح الجزائريين الذين إستعادوا البيوت التي هجرها الأوربيين.

أكدت آن-ماري ديرانتونكرابول ليلة اندلاع الثورة الجزائرية كانت وهران إداً مدينة أوربية. تبعت في هذا بينجامان سطوراً. هذا التقرير الديموغرافي يشرح حسب اعتقادها الشكل الخاص لعنف الثورة الجزائرية.

ميشال كوكيل لاحظ بأن «وهران [...] إعتقد طويلاً بأنها مدينة أوربية خالصة. في أقل من عشرين عاماً، أصبح السكان المسلمين في المدينة أكثر منه في قسطنطينة. تقديراته تعارض الأفكار الواردة. أدت بداية الثورة الجزائرية إلى رحيل كل أوروبي استفاذ السكان من المدينة الاستعمارية وانتهى عهد وأنتهى عهد ازدواجية سكان وهران.

3.4. السكان الحاليين

معظم السكان من أصول بربرية، ويوجد سكان ينحدرون من منطقة الشرق الأوسط وأقلية أوربية. وقد تعايشت الأديان منذ القدم في المدينة، فبالإضافة إلى المساجد الإسلامية -التي منها ما هو تاريخي كمسجد الباشا ومسجد الباي- توجد كاتدرائية وهران ذات الطابع الروماني البيزنطي وكنيسة سانتا كروز التي بنيت عام 1850.

5. المظاهر الاقتصادية

مدينة وهران من أهم المدن الصناعية في الجزائر، ولها مكانة خاصة لدى القطاع الخاص الوطني؛ حيث تتركز 70% من جملة استثماراته بهذه المدينة، لما توفره من تسهيلات ومرافق متطورة. كما تعتبر ضواحيها الحضرية: السانية، وأرزيو، من أكبر المجمعات الصناعية، المتخصصة في الصناعات البتروكيميائية في العالم.

يضم محورها الاقتصادي والصناعي ما لا يقل عن ثلاث مناطق صناعية:

منطقة أرزيو بـ 2.610 هكتار وحاسي عامر بـ 315 هكتار والسانية بـ 293 هكتار.

يوجد في مدينة وهران مقر لشركة سوناطراك ومركز للإتفاقيات في بلدية بئر الجير وكذلك تحتوي على العديد من الفنادق العالمية كفندق الشيراطون والروايال ولوميريديان في ضواحي المدينة وبالقرب من البحر أما إذا أردت ليلة منعشة في ظلال شواطئ المتوسط فلا يوجد أفضل من فندق عدن.

1.5. مجالات النشاط

بعد فشل النموذج الاشتراكي والتصنيع غيرت الجزائر نظامها الاقتصادي عام 1988 للتوجه نحو اقتصاد السوق، هذا التغيير شجع القطاع الخاص على الاستثمار في اقتصاد الدولة المخطط له منذ عام 1962.

يحتل القطاع الثانوي مكانة مهمة في المشهد الاقتصادي الوهراني. صناعة البتروكيمياويات ومشتقاتها الطاقوية والمواد البلاستيكية هي المهيمنة على الساحة الاقتصادية. أتاح وجود النفط والغاز تنمية الصناعات المستهلكة للطاقة مثل صناعة الصلب و مواد البناء. بعض القطاعات الأخرى ممثلة تمثيلا جيدا كالنسيج والصناعات الغذائية. القطاع العام لا يزال محتكراً لمعظم مجالات هذه الأنشطة. القطاع الخاص حاضر في صناعة البلاستيك والصناعات الغذائية الزراعية وصناعة الخشب والورق.

إذا كان القطاع الثانوي مهم ويغلب عليه القطاع العام، قطاع الخدمات ينمو بسرعة ويرجع ذلك أساساً إلى الجهات الخاصة.

المدينة أيضاً مكان سياحي فكثير من الناس يأتون لاكتشاف أو إعادة اكتشاف هذه المدينة المتوسطية ليس هناك ما هو أكثر جمالاً ولا أكثر أهمية بالنسبة لأولئك الذين يحبون أفريقيا والبحر الأبيض المتوسط من التأمل في انسجامهم من على سانتا كروز... هذه الكومة من العملات البيضاء المتناثرة عشوائياً هي وهران ووصمة الحبر الأرجواني هي البحر الأبيض المتوسط وهران لم تفقد سحرها منذ الأيام التي كتب فيها جون غرانبيه هذه الكلمات على الورق.

بمدينة وهران خمس عشرة منطقة للتوسع السياحية .

6. المظاهر المعمارية والتمدين⁴

مدينة وهران القديمة حديثة البناء، وذلك لأن وهران القديمة هدمتها الزلازل في أواخر القرن الثامن عشر، فتضاءلت أهميتها ثم اكتشف الحديد والنفط حولها، وانتشرت الزراعات في ضواحيها، وأخذت المملكة المغربية تصدر إليها منتجاتها الشرقية، وتستورد عن طريقها، فزادت أهمية وهران الاقتصادية عموماً، ولاسيما التجارة والزراعة.

تبدو مدينة وهران الحديثة – على نمط المدن الأمريكية – على خلاف المدن المغربية كلها، وميناء وهران مجهز بجميع الوسائل الحديثة على غرار الموانئ الكبيرة في فرنسا ذاتها، فقد زوده الأمريكيون بأحدث الوسائل في أثناء الحرب العالمية الثانية، وصارت وهران قادرة على استقبال عدد كبير من البواخر وتفريغها وتحميلها بسرعة فائقة. وقد كان إنشاء الطريق المؤدية من الميناء إلى المحطات القائمة في أعلى الجرف المرتفع والمشرف على البحر من أصعب الأعمال، وذلك بسبب الارتفاع

⁴التوسع العمراني في المدن الكبرى للغرب الجزائري 1998م - بوشياوي التاج، تلو غياث ، قبيل أحمد ولصق موسى

وطبوغرافية المكان، لذلك لجأ الفرنسيون وقتئذٍ إلى استعمال خليج جيد ولكنه بعيد نسبياً وهو خليج المرسى الكبير، وهو ميناء حربي وتجاري في آن واحد.

وتقوم وهران بدور الميناء الذي تتكسد فيه البضائع المستوردة من أوروبا ومن الداخل، ثم تتوزع منه إلى أوروبا وسائر مناطق الجزائر الغربية.

تحتوي المدينة على العديد من المعالم السياحية، والتاريخية، والأثرية، والدينية كباب الواد، ومسجد الباشا الذي شيد في العام 1797م، ومقبرة سيدي لغريب، وكنيس وهران العظيم، وكاتدرائية سانتا كروز، والمكتبة العامة، وقبة القاضي بو لحبال بسيد الهواري، ومقبرة سيدي الفيلاي، ومنتزه ليتونج، وسور باب إسبانيا، وجبل مرجاجو، وبرج الصباحية، وباب السوق، وقلعة سانت أندريه، وميدان المصارعة، وساحة أول نوفمبر، ومسرح وهران، وأيضاً: باب الجيارة، وقبة الجيلاني، ومسجد عبد الله بن سلام، وكاتدرائية وهران، وضريح سيد الهواري المغزاوي، ومقبرة مول الدومة، وباب القسبة، وقلعة سان غريغوري، ومبنى البلدية، ومحطة قطار وهران، والمسرح الجهوي .

الفصل الأول

ميناء وهران خصوصياته الجغرافية و مورفولوجيته

تمهيد⁵

يهدف هذا الفصل إلى تحديد دور ميناء وهران الاقتصادي، ومعرفة مستوى أدائه، والذي يتحكم فيه عدة عوامل مترابطة فيما بينها كالبنى التحتية، والتجهيزات والمعدات ، ومدى كفاءة الأسطول البحري، وكذا التسيير الإداري. إضافة إلى إلقاء الضوء على الصعوبات والمشاكل التي يعاني منها الميناء . واعتبارا من أن الميناء يمثل عقدة في شبكة مكونة من الظهير و الوجهة التصديرية، سنحاول معرفة انعكاسات التسيير الحالي للميناء على هذه المكونات الثلاث . وإذا كانت نشأة الميناء ترتبط بحتمية الموقع و الموضع ، الذي يفترض أن يكون مؤهلا طبيعيا لاستقباله ، فإن الموانئ الجزائرية ، تجمع بينها خاصية جغرافية واحدة ، وهي وقوعها في مواضع متشابهة ، مكونة أساسا من خليج محمي من الرياح و العواصف الشمالية الغربية السائدة ، بواسطة رأس بحري مرتفع ، و موجه نحو الشمال أو الشمال الشرقي. كما يوضحه الشكل 2 الذي يمثل موضع ميناء وهران . و سمحت هذه المواضع المحمية طبيعيا للموانئ بالقيام بنشاطاتها.

1. موانئ وهران وأسطولها البحري

يضم ساحل ولاية وهران عدة موانئ بالإضافة إلى العديد من مرافئ الصيد البحري:

- ميناء وهران: يعتبر ميناء هام جداً في مجال التجارة والصناعة والنقل البحري حيث يتعامل سنوياً مع ما يقارب 5.48 مليون طن من مختلف أنواع البضائع. يمتد على مساحة 12 هكتار ويضم محطة للعبارات الخاصة بنقل الركاب، و 19 رصيف للتحميل ومرسى صغير لقوارب النزهة.
- ميناء أرزيو: ميناء أرزيو في شرق ولاية وهران يضم 3 أرصفة لم تعد تستوعب مختلف الأنشطة والتبادلات التجارية. يخضع ميناء أرزيو إلى عملية لتوسيعه من شأنها الرفع من طاقة هذا القطب

⁵الموانئ الجزائرية : تحول صعب في تسييرها ف / د ز. محمد الشريف / أ+ فوزية رمين

التجاري والبتروكيميائي الهام وتحسين معالجة حركة الشحن والتفريغ بهذا الميناء الذي يغطي 62 بالمائة من نشاطات النقل البحري الخاصة بالمحروقات على المستوى الوطني.

- ميناء كريستل: هو ميناء موجود في قرية كريشتل يبعد 26 كلم عن مدينة وهران غرب الجزائر ساحل القرية صخري و تضاريسها وعرة ، يبلغ ارتفاع جبل كريشتل 490 م فوق مستوى سطح البحر، و جبل بو عيشم 630 م وجبل أوريوس 630 م. يعمل السكان بشكل رئيسي في صيد الأسماك والزراعة

- ميناء مرسى الحجاج: هو منفذ بحري يطلقون عليه اسم (بوروبور) يقع قرب حدود مدينة وهران ومستغانم .

- ميناء مرسى الكبير: ميناء مرسى الكبير هو أكبر قاعدة عسكرية بحرية في الوطن العربي وعلى مستوى البحر الأبيض المتوسط، المرسى الكبير جزء منه مبني داخل الجبل ويتواجد غرب مدينة وهران وهوا أكبر قاعدة بحرية مضادة للأسلحة النووية في البحر المتوسط.

- ميناء بطيوة: أكبر ميناء لتصدير المحروقات إلى جانب أهم المناطق الصناعية المجاورة لها.

2.1. تقديم ميناء وهران⁶

هو أحد الموانئ الجزائرية الموجودة في غرب البلاد وبالضبط في مدينة وهران المطلّة على البحر الأبيض المتوسط ويعتبر أحد الموانئ الهامة في كل من الميدانين التجاري والمواصلات البحرية . تم توسيعه وتحديثه بشكل كبير بعد عام 1848م، و يحتوي هذا الميناء على رصيف طويل يبلغ طوله أكثر من 2.700 متر، كما يتوزع في هذه المدينة العديد من السكك الحديدية والتي تربط دولة الجزائر بمدنها الداخلية بالإضافة إلى اتصال بعض السكك بدولة المغرب، كما تحتوي المناطق الجنوبية

⁶معلومات عن ميناء وهران - موقع marinetraffic.com

بالإضافة إلى المناطق الجنوبية الشرقية على مئات من الصناعات الصغيرة، والتي تقوم على تجهيز مختلف أنواع الأغذية ويعتبر النبيذ والحبوب والخضار والفواكه من صادرات الميناء الرئيسية. وهو يعتبر رابع ميناء من حيث الأهمية من بعد ميناء عنابة والجزائر وسكيدكة.

الصورة رقم 1 : ميناء وهران



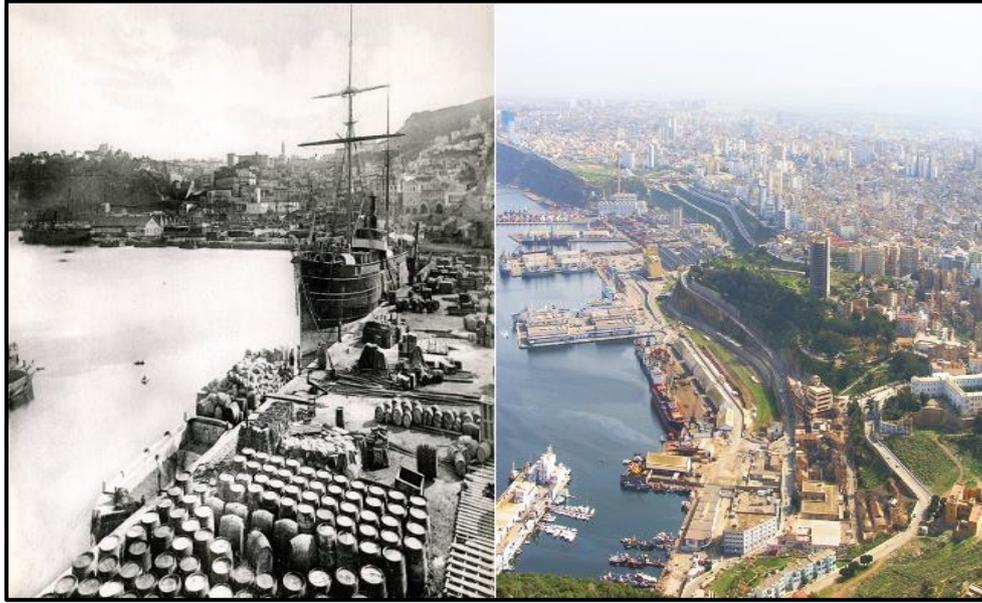
المصدر: ويكيبيديا

2.2. نشأة مؤسسة ميناء وهران⁷

تأسس في العصر الحديث عام 1960م ومنذ ذلك الوقت أصبح يعتبر ميناء هام جداً في مجال التجارة والصناعة والنقل البحري حيث يتعامل سنوياً مع ما يقارب 5.48 مليون طن من مختلف أنواع البضائع. يمتد على مساحة 12 هكتار ويضم محطة للعبارات الخاصة بنقل الركاب ، و 19 رصيف للتحميل ومرسى صغير لقوارب النزهة يتبع ادارياً لشركة ميناء وهران (EPO) .

⁷أطروحة دكتوراه - رصاع حياة - دور اللوجيستيات في تطوير الموانئ البحرية

الصورة رقم 2 : تطور ميناء وهران



المصدر : مؤسسة ميناء وهران

3.1. الموقع الجغرافي للميناء⁸

ميناء وهران أحد الموانئ الجزائرية الموجودة في غرب البلاد في مدينة وهران المطلّة على البحر الأبيض المتوسط، ويقع الميناء على خط طول 390 غرباً، وخط عرض 4335 شمالاً. وهو ميناء المياه العميقة الأول من مضيق جبل طارق ويقع بالقرب من ممرات الشحن المزدهمة التي تربط شمال غرب أوروبا بقناة السويس، وعلى بعد 400 كم غرب الجزائر العاصمة وعلى بعد أقل من 200 كم من شواطئ إيبيريا.

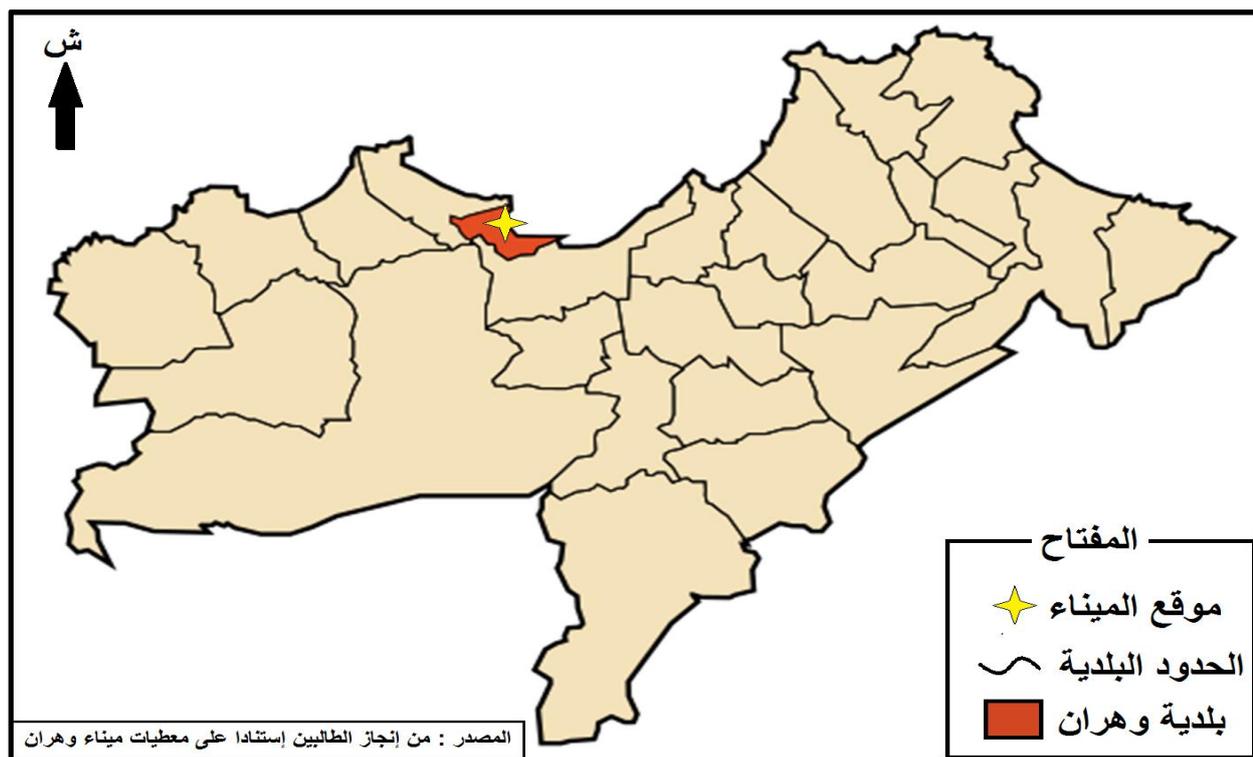
▪ الدليل البحري: 45

▪ كود الإنكثاد : DZORN

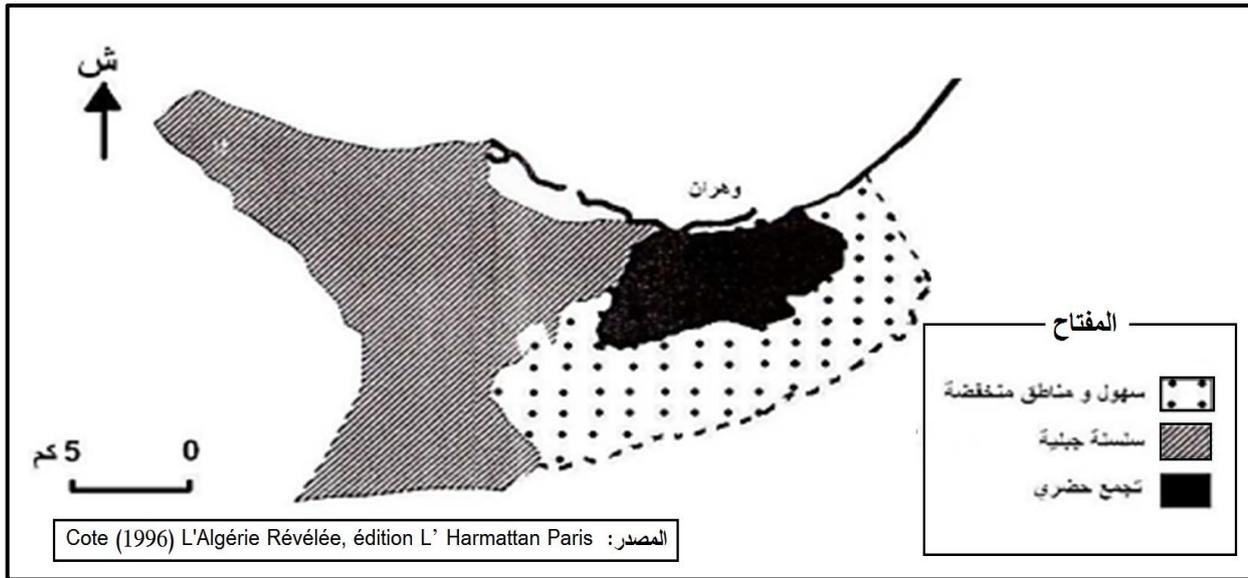
▪ الخرائط البحرية: 8تحقيق ميداني

⁸ الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها - ف / د ز . محمد الشريف / + فوزية رميني

الخريطة رقم 2 : موقع ميناء وهران



الخريطة رقم 3 : موضع ميناء وهران



2. إدارة ميناء وهران

إن نمط الإدارة الملائم لإدارة الميناء في ظل التطورات الراهنة تحدده عدة عوامل مختلفة مرتبطة بالوضع السياسي والإقتصادي والإجتماعي للدولة، ومركزها وتصنيفها الاقتصادي من حيث كونها دولة متقدمة أو نامية أو نفطية، "والموقع الجغرافي للميناء وخطط الدولة للتنمية.

فمن حيث التبعية فهو حكومي (قطاع عام) ويتبع نظام الإدارة الكاملة للميناء يتم إدارته من طرف مؤسسة ميناء وهران *Entreprise Portuaire d'Oran* وهي مؤسسة عمومية اقتصادية تقوم بإدارة وتشغيل وتطوير الميناء بما في ذلك من: التداول والتفريغ - الرسو - عبور المسافرين - صيانة وتطوير وسلامة الميناء.

- مؤسسة تسيير موانئ وملاجئ الصيد في ميناء وهران : هي مؤسسة اقتصادية عامة تخضع للشكل القانوني لشركة مساهمة. رأس مالها 40000000.00 دينار جزائري. تدير شركة ميناء وهران "EPO" الميناء التجاري لمدينة وهران، تحت إشراف مجموعة خدمات الموانئ ووزارة الأشغال العامة والنقل.

1.2. المهام الأساسية لمؤسسة ميناء وهران

- إستثمار وتطوير ميناء وهران.
- إستغلال الآلات والإنشاءات المينائية.
- إنجاز أعمال صيانة وتهيئة وتحديث للبنى المينائية الفوقية.
- إعداد برامج بناء وصيانة وتهيئة للبنى المينائية التحتية بالتعاون مع الشركاء الآخرين.
- مباشرة عمليات الشحن والتفريغ المينائية.
- مزاولة عمليات القطر، القيادة، أرساء السفن وغيرها.
- القيام بكل عمليات الصيد البحري والعمليات التجارية، المالية، الصناعية، والعقارية ذات الصلة المباشرة أو غير المباشرة.

2.2. خصائص ميناء وهران⁹

1.2.2. المساحة والأرصفة والغطاس بالميناء

إن التغيرات التكنولوجية والتطور المتلاحق في مجال السفن من حيث أبعادها الرئيسية في الطول والعرض والغطاس كان لها أثرها على الموانئ ومحطات الحاويات. حيث أصبح وجود المعايير للمفاضلة ما بين الموانئ المتاحة أمر لا مفر منه بالنسبة لشركات النقل البحري العالمية وأهم هذه المعايير:

- طول الرصيف بالميناء.
 - السعة التخزينية للميناء وعمق الساحات المتاحة خلف جسم الرصيف.
 - عمق المياه بالميناء.
 - سرعة التفريغ والتحميل بالميناء.
- وبذلك فإن عدد تردد السفن على الموانئ يزداد طرديا مع قدرة وتوافر المعايير السابقة.

⁹الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها - ف / د ز. محمد الشريف / أ+ فوزية رميني

فمنذ سنوات تواجه مؤسسة ميناء وهران مشكلة ظهور تصدعات وتشققات على رصيف السينيغال المخصص لرسو السفن الخاصة بتحميل البضائع، ورصيف كوناكري المخصص لرسو سفن نقل المسافرين، بسبب ثقل شحنات حديد البناء ومواد حديدية أخرى وبقاءها لشهور عديدة على الأرصفة (بعين المكان) بعد إستيرادها، في إنتظار الإجراءات (تحاليل النوعية، والإجراءات الجمركية) قبل شحنها على الشاحنات وهذا الثقل من شأنه أن ينعكس سلبيا على مقاومة الرصيف. فبينما الحد الأقصى للوزن المسموح به هو 4 طن في المتر المربع ولكن الوزن الذي يوضع على الرصيف والذي يبقى لشهور عديدة هو 10.000طن.

2.3.2. الخدمات المقدمة للسفن

أ. أوزان عامة: توفر شركة الميناء للمستخدمين موازين بالإضافة إلى موظفين مؤهلين لضمان تشغيلهم. تُعطى البطاقات أو قسائم الوزن بعد كل وزن.

يتم إجراء اختبارات الوزن على الموازين من قبل موظفي الشركة على فترات منتظمة. لا تتحمل شركة الميناء أي مسؤولية في حالة تعطل الأجهزة غير الناتج عن خطأ مثبت من الشركة أو وكلائها.

وبالتالي، فإن الأمر متروك للمستخدمين لإجراء جميع عمليات الفحص التي يرونها مفيدة وإبلاغ الشركة على الفور بأي حالات شاذة ربما لاحظوها. و الشركة ليست مسؤولة عن أي تحيز قد ينتج عن المستخدمين من إيقاف تشغيل موازينها لأعمال الصيانة أو الإصلاح.

ب. غواصات: يتحمل المستخدم مسؤولية النقل إلى موقع تدخل الغواص وكذلك الإرجاع وطوال العملية، يصبح الغواص مرافق للمستخدم الذي يعطي له أوامره. يتحمل المستخدم مسؤولية جميع الأضرار التي قد تلحق بالغير، وكذلك لأعمال ومنشآت شركة الميناء وأي ضرر قد يلحق بالغواص أو أجهزة الغوص أو أي معدات أخرى مستخدمة.

ج. **التنظيف** : قارب صيد 1500 دينار ، القاطرة وغيرها 5000 دينار، توفير المضخة: 700 دينار لكل عملية ، خدمات أخرى: يتم إصدار الفاتورة باتفاق متبادل.

د. **حقوق الوصول و الوقوف** : سعر رسوم الوصول إلى الميناء هو: 300 دينار لكل شاحنة ، يتم تضمين رسوم الدخول في الفاتورة التي تمثل مختلف الخدمات المقدمة و يطلب من المستخدمين ضمان نقل البضائع بالشاحنات بسعة 20 طناً ، و كذلك يتم تحرير فواتير الحاوية الممتلئة والفارغة وكذلك الدرجة بمعدل 300 دينار / وحدة.

ه. **مصدات لرسو السفن**

و. **توربيد المياه**

ز. **توربيد الطاقة الكهربائية**

ح. **حراسة السفن**

3. البنية التحتية للميناء

3.1. الاحواض بميناء وهران

تبلغ المساحة الكلية لميناء وهران 194 هكتار، ويحتوي على 7 أحواض بمساحة إجمالية تقدر بـ 12 2 هكتار (المساحة المائية) ويصل الطول الإجمالي لأرصفتها الميناء 4470م وحوالي 23 رصيف منها 16 رصيف الذي يعمل وأطوال الرصيف تتراوح ما بين 120م- 400 م وهناك رصيف جديد في طور الإنجاز على مستوى محطة الحاويات، وعمق المياه يتراوح ما بين 8- 13م ولدى الميناء بوابة واحدة بالشرق بعرض 150م وبعمق 25م. وحواجز الحماية هناك حاجزان للأمواج :

- الحاجز الشمالي.....(nord du Jetée) بطول 2800م

- الحاجز الشرقي.....(est Jetée) بطول 500م

المصدر: مؤسسة ميناء وهران

2.4. المنشآت¹⁰

ينقسم ميناء وهران إلى عدة مناطق حسب المنشآت المتخصصة القائمة.

أ/ على اليابسة :

- 01 صومعة 30000 طن
- 06 وزن
- 01 صومعة 10000 طن
- الجسور
- 03 بوابات

ب/ على المرسى :

- منشأة نفتال
- 33 مقطورة شاحنة
- تركيب COGO
- محطة المرفأ
- محطة الحاويات
- مختلف
- 08 رايدرز ستكرز
- 132 رافعة شوكية
- 33 رافعات الميناء
- 33 رافعة مرفئية
- 3 حظائر الطائرات

3.4. قدرات الاستقبال والمعالجة¹¹

قائمة الأسعار هذه مخصصة لجميع مشغلي الموانئ، وتشمل الخدمات التي تقدمها الشركة :

- استخدامات المرافق:

- خدمات الموانئ
- المناولة
- محطة الحاويات

جميع الأسعار التي تظهر في هذا المقياس هي صافي الضرائب وتظل غير قابلة للتفاوض.

ومع ذلك، يمكن للعميل طلب اتفاق عندما يتعلق الأمر بحركة مرور كثيفة ومنتظمة.

¹⁰ رصاع حياة - اطروحة مقدمة لنيل الدكتوراه - دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية .

يجب أن تكون هذه الحركة التي يمكن منح اتفاقية لها حوالي ربع طريقة التكيف التي يقوم بها الميناء خلال السنة المالية السابقة للطالب.

يمكن أن تكون هذه الاتفاقية أخلاقية أو تشغيلية أو مالية. سيحدد حقوق والتزامات كلا الطرفين.

- بضائع جزائرية للتصدير:

تستفيد الخدمات المقدمة للبضائع ذات المنشأ الجزائري باستثناء المحروقات المعدة للتصدير من تخفيض أسعار المناولة والمناولة بنسبة تصل إلى 50%.

للاستفادة من هذه المزايا، يشترط على المصدر تزويد خدمات الشركة بشهادة منشأ جزائرية صادرة عن المؤسسة القانونية المختصة قبل بدء العمليات.

- دعم العمليات:

فيما يتعلق بالشحنات المتجانسة، يضمن المرسل إليه تنظيم خدمات الموانئ والإمدادات الأخرى؛ يتولى المستلم أو من ينوب عنه (وكيل الشحن) العناية بأجزاء المناولة ووقوف السيارات.

بناءً على طلبه، يمكن للمرسل إليه أن يتولى حصرياً جميع عمليات الميناء التي تتراوح من خدمات الموانئ إلى الإزالة النهائية للبضائع.

يتولى المرسل إليه جميع طلبات سفن الشحن وسفن الحاويات المختلفة، سواء كانت خدمات الميناء أو المناولة؛ يتم توفير مواقف السيارات والملحقات من قبل المتلقي أو من ينوب عنه (وكيل الشحن).

- ضريبة القيمة المضافة:

وفقاً للوائح المعمول بها، ولا سيما المنشور: 11 /DLF.LF/98 / DS / MDB / MF / الصادر عن وزارة المالية والمادة 25 ب من الأمر 38/98 الصادر في 1998/11/04 بشأن قانون المالية في عام 1998 ، كان المرسل إليه أو مالك السفينة أو أي عميل آخر مسؤولاً مسؤولية كاملة أمام الخزنة

العامة. يمكن للشركة، حسب الضرورة ، إخطار هذه المؤسسة أو الحصول على معلومات منها بشأن مطابقة إقرارات ضريبة القيمة المضافة التي وضعها المشغل (ولا سيما حق المعاملة بالمثل).

- يطالب:

يجب صياغة أي نزاع أو اختلاف آخر كتابةً وموجه إلى لجنة الاستئناف التابعة للشركة، وهي الهيكل الوحيد المخول للحكم.

أي شكوى يقدمها الممثل (وكيل الشحن) يجب أن تحمل تأشيرة وختم المستلم (مالك البضاعة).

يجب أن يكون ذلك من المرسل إليه مصحوباً بتأييد مالك السفينة وختم وتوقيع كدليل (عن طريق الفاكس أو البريد الإلكتروني) تم تحديد الموعد النهائي للاعتراض على الفواتير في خمسة عشر يوماً من تاريخ الاستلام.

- إعادة مال:

تتم جميع المبالغ المستردة (الاعتمادات) لصالح المشغل الذي يدفع مع إبقاء المستلم (الدافع الأولي) على علم بذلك.

- الموعد الاخير للدفع:

يتم تحديد فترة السداد بالاتفاق للعملاء الذين لديهم حساب لأجل ، وبعد هذه الفترة ، سيتم تطبيق زيادة بنسبة 10% لكل عقد على مبلغ المستحقات.

بشكل استثنائي ، ولأسباب فنية أو تشغيلية تتجاوز الممارسات التجارية المعتادة المعترف بها ، قد يسمح العمل للعميل بالعمل بموارده البشرية الخاصة عن طريق خصم بنسبة 50% على الدفع مقابل النزول أو الصعود (انظر الصفحات 22 و 23 و 24) وينطبق الشيء نفسه على الموارد المادية ، في حالة فشل الشركة. في هذه الحالة يضمن العميل دفع 5000 دج عن الجهاز في اليوم.

5. الهياكل القاعدية

1.5. تجهيزات الميناء

- 125 ناقلة نפט حمولتها الصافيةه 48471 طن (حموله الوحده 3782 برمیل)
- 15 ناقله فحم نقلت حموله صافيهه 22328 طن (قياس وحده 1430 طن)
- 1 ناقلة ازفلت asphalt بوزن صافي 6540 طن (بوحدہ قياس 594 برمیل)
- 28 ناقله بين الموانئ بوزن صافي 4341
- 11 ناقله ازفونت بوزن صافي 6550 (بوحدہ قياس 594 برمیل)
- 28 ناقلة بين الموانئ (cabofours) بوزن صافي 4241 برمیل
- 06 رافعات مرفئية 63 طن
- 08 رافعات مرفئية 42 طن
- تحقيق ميداني عربات رفع الاثقال 42 طن
- 08 عربات رفع الاثقال 32 طن
- 10 عربات رفع الاثقال 12 طن

الصورة رقم 3 : تجهيزات ميناء وهران



المصدر :مؤسسة ميناء وهران EPO

5. خدمات الميناء

الميناء يصدر 900,000 هكتار من الخمول 1,895 كما انك تافه نشاط الميناء سرعه في تكلفه الاسعار التي كانت متاخره بموجب قانون 31 جويليه 1895 المجمع تشيدها على اراضي الميناء وهذا ساهم كثيرا في تهيئه الميناء والتصريح في 1898 بضروره توسيعه

512 ناقلة نפט حمولتها الصافيه 48471 طن (حموله الوحده 3782 برميل) تجلب 488٠71 طنا

من البضائع مما يعطيها نسبة 1تقريبا وهي طبيعيه تماما لان هذه السفن متخصصه

- 15 ناقله فحم نقلت حموله صافيه 22328 طن (قياس وحده 1430 طن) دخلت الى الميناء بحموله

38124 طن من السلع وخرجت فارغه.

- 1 ناقلة ازفلت asphalt بوزن صافي 6540 طن (بوحده قياس 594 برميل) نقلت إلى الميناء

15330 طن من السلع (نسبة البضائع الى الحمولة 2.34)

-28 ناقله بين الموانئ بوزن صافي 4341

11 ناقله ازفونت بوزن صافي 6550 (بوحدده قياس 594 برميل) نقلت الى الميناء خمسده 15,330 طن من السلع (نسبه البضائع الى الحمولة 2,34

28 ناقلة بين الموانئ (cabofours) بوزن صافي 4241 برميل (نسبه وحده قياس ضعيفة بوجه خاص) 151 طن نقلت عند الدخول 3657 طن و 70 طن عند الخروج. نسبه البضائع عند الدخول (0,86) اهميه هذه السفن هي نقل السياق السلع التي نقلها ليست له مردوديه عندما ينقل عبر الطرق او السكة الحديدية اما نسبه الحمولة عند الخروج تقدر 0,15 يؤكد هذا خروج كل السلع المختلفة.

بالنسبة لعملية النقل بين الموانئ (cobotage) او الملاحة على السواحل في الجزائرلا توجد الا احصائيات 1957 ولكن يمكن اعتمادها لسنة 1958

تستقبل وهران اكثر من 60000 طن من البضائع وتشن 30,000 طن

الصورة رقم 4 : سفينة صيد بالجيبية



المصدر: مؤسسة ميناء وهران EPO

الصورة رقم 5 : قوارب المهن الصغيرة



المصدر: التحقيق الميداني

1.5. التزويد بالمياه الصالحة

شروط التقديم:

- أ) بناء على أمر المالك أو السفينة أو من ينوب عنها ، يحق لشركة الميناء تزويد السفن بالمياه العذبة.
- ب) يمكن إمداد المياه إما على رصيف الميناء أو على جانب الطريق عن طريق رصيف الميناء أو الصنادل أو أي وسيلة أخرى مناسبة.

الجدول رقم 2 : سعر التزويد بالمياه

نوع الوقود	السعر بالدولار الأمريكي / م ³
بواسطة رصيف المينا	9,00
خزان الرصيف	9,00

المصدر: مؤسسة ميناء وهران

2.5. التزويد بالكهرباء

ستتم محاسبة الطاقة الكهربائية التي يتم توفيرها لمستخدمي الموانئ أو السفن أو غيرها من المرافق من قبل شركة الميناء بالسعر القانوني لكل كيلو وات في الساعة حيث يتم تطبيق زيادة بنسبة 100%.

3.5..حراسة السفن

شروط التقديم: مراقبة السفن التي تحمل البضائع الخطرة أمر إلزامي.

تعريف حراسة السفن :

▪ تؤدي حراسة السفن (بناءً على تعليمات لتدابير السلامة) إلى رسم ثابت قدره 100 دولار أمريكي لكل محطة توقف.

▪ تخضع السفن التي تحمل بضائع خطيرة لمراقبة ليلية إلزامية

▪ سيتم تحديد عدد الوكلاء الذين سيتم تخصيصهم للأمن بالاتفاق مع ممثل المالك.

معدل مراقبة المنتجات الخطرة:

▪ 0 1000 دج لكل طرد.

▪ 0 3000 دج لكل حاوية خطيرة.

▪ 2000 دينار / طرد خطير.

معدل مكافحة الحرائق:

▪ 1700 DA / U PG 50 مطفأة.

▪ 1000 DA / U 10Kg CO2 طفاية.

▪ 500 DA / U طفاية حريق أخرى.

معدل مكافحة التلوث:

▪ بحري (فريق ، آلة ، وابل ، مشنت ، ماص) 50,000 دينار / عملية.

▪ الأرض (فريق ، موارد مادية) 80000 دينار / عملية.

6. العناصر الفاعلة في الميناء¹²

1.6. في مجال التشغيل

توفير مناصب العمل: توفر الموانئ الجزائرية 14000 منصب عمل مباشر (يمثل العمال المنفذين)، وهذا بالنسبة لمجموع الموانئ الجزائرية . ويستأثر ميناء الجزائر (الذي يعتبر أهم الموانئ) لوحده ب 8000 منصب شغل . وتوظف الأيدي العاملة التي تستقطبها الموانئ في الأنشطة المرافقة لنشاط النقل البحري أصحاب السفن، العاملون بالمخازن والمستودعات ومكاتب العبور، عمال الأرصفة (الحمالون). وكذا العاملين بإدارة الميناء . واعتبارا لعدم وجود ورشات بحرية لبناء السفن، فلا توجد يد عاملة في هذا المجال . وإذا كانت الموانئ أقطابا تحرض على خلق وظائف ، إلا أنها وظائف وثيقة الارتباط بنشاط الميناء نفسه، أي بحجم و قيمة المبادلات التي يقوم بها . فالموانئ البترولية مثلا (أرزيو سكيكدة – بجاية) لا توفر سوى عدد ا محدودا من مناصب العمل . و مما يلاحظ بالنسبة لمدن الموانئ ، أن تركيز الوحدات الصناعية الجزائرية بالسواحل جعل منها أقطابا تنموية حقيقية، وكرس بالتالي " القطبية الساحلية" الموروثة عن العهد الاستعماري. إلا أن الدولة لم تعمل على تطوير السياحة هذه المدن الساحلية (سياحة الشواطئ)، ولم تول الأهمية اللازمة لهذا القطاع الذي عانى من الإهمال ، والذي يشكل مصدرا خلاقا لمناصب الشغل، ويعود بفائدة كبرى على الاقتصاد الوطني . و يبقى النشاط الوحيد الذي يحرك هذه المدن هو نشاط موانئها.

تعتبر أنشطة تدريب العمالة ذو أهمية بالغة في ارتفاع مستويات الأداء والكفاءة والإنتاجية بالميناء بالإضافة إلى أنها تساعد على تخفيض مصاريف الصيانة نتيجة الاستعمال الصحيح للمعدات، وتخفيض إصابات العمل بصورة ملحوظة ويتم تدريب العمالة بميناء وهران في مركز متخصص لتدريب العمال (مركز التكوين) ويقدر عدد العمال بـ 240 عامل.

¹² رصاع حياة – دور اللوجيستيات في تطوير ميناء وهران - ص

2.6. عملاء ميناء وهران

من بين عملاء ميناء وهران (ملاك السفن):

- شركة الشحن CMA
- شركة البحر المتوسط للشحن MSC
- خطوط ميرسك هي شركة دنماركية دولية للشحن الحاويات وأكبر شركة تابعة لمجموعة MAERSK
- الوكالة البحرية الجزائرية AACM
- LMTS

7. النقل وأهميته في نشاط الصيد البحري¹³

1.7. علاقة الميناء بالنقل

فيما يخص علاقة النقل بالظهير أو الواجهة الداخلية، فهي علاقة وطيدة بوسائل النقل و الاتصال حيث تعتبر وسائل ضرورية لتأمين التبادلات بين السكان ، و الواجهة الساحلية ففي الجزائر هذا الطلب على النقل يعتبر طريق ديناميكي أساسي ، و ذلك من خلال الحركة المتبادلة من و إلى الميناء .
و جلب زبائنه ، و منذ الاستقلال ، و من خلال دراسة مجال ظهير الموانئ نلاحظ أنها مقسمة بصفة غير عادلة .

2.7. شبكة الطرق المرتبطة بالميناء

إن عملية إتصال الموانئ البحرية بالظهير عن طريق وسائل النقل كالسكك الحديدية وشبكة النقل المائي وشبكة الطرق الرئيسية، تمثل أهمية خاصة في اقتصاديات الموانئ البحرية لأن الموانئ لم يعد يقتصر دورها على كبوابة للصادرات ولواردات بل أصبحت حلقة أساسية في سلسلة النقل الدولي، خاصة في ظل التطبيقات العالمية لواسعة لمفهوم النقل و بصورة لم يسبق لها مثيل دعمتها التشريعات

¹³ رصاع حياة - أطروحة دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران- 2018/ 2019

والاتفاقيات الدولية المنظمة لعملية النقل الدولي ، وهكذا فإن مسألة اتصال الموانئ البحرية بالظهير أصبحت أحد العناصر الهامة في تقييم طاقة وقدرة الميناء على استيعاب المزيد من حركة البضائع والنقلية الصادرة والواردة.

فبالنسبة لشبكة الطرق البرية تحرص الدول على إمتداد أطوال الطرق إلى أقصى مسافة إقتصادية ممكنة في منطقة الظهير، أما شبكة السكك الحديدية يتم التركيز على الخطوط الناقلة للبضائع والحاويات نظرا لأهميتها في تكامل عملية النقل، وزيادة درجة الإرتباط مع الموانئ البحرية، وتزداد أهمية الإرتباط بمنطقة الظهير عن طريق القنوات المائية لأنه أرخص أنواع النقل وأكثرها وفرا للتكلفة.

فميناء وهران يفتقد الإرتباط بمنطقة الظهير بشبكة النقل المائي ويعتمد بالكامل على الإرتباط بمنطقة الظهير من خلال شبكة الطرق البرية الرئيسية حيث يبعد عن الطريق شرق غرب السيار ب 30 كم. وشبكة السكك الحديدية خاصة بنقل الحبوب فقط وهي مرتبطة بمواعيد بسفن الحبوب. وهناك مشروع في طور الإنجاز الطريق لرابط بين ميناء وهران والطريق السيار شرق غرب الممتد على مسافة 26 كم وتتراوح نسبة الإنجاز بين 70 - 30%.

وسيسمح هذا الطريق بتخفيف الضغط على حركة المرور باتجاه الميناء أي "تقليص الضغط المسجل على الشبكة الحالية التي تتسم على وجه الخصوص بحركة كثيفة لمركبات الوزن الثقيل".

وينقسم المشروع إلى قسمين: فالأول يتعلق بإنشاء طريق طوله 8 كم، يربط الميناء بدوار كناستيل (يمتد من نهائي الحاويات لميناء وهران إلى النقطة الدائرية) ويتضمن العيد من الهياكل الهندسية منها الطريق الذي ينجز فوق البحر ويمتد على مسافة 1760 م ونفق أرضي يمتد على مسافة 130 م ويتبع بإنجاز طريق إزدواجي طوله 1680 م بثلاثة مسالك ومن ثم جسر عملاق بطول 1270 م يمتد إلى غاية نفقي كناستال ب 3 مسالك.

أما القسم الثاني والذي يبلغ طوله 18 كم فيربط الطريق الدائري الأول بالطريق الوطني رقم 4 بسوق الكرمة إلى غاية الطريق السيار شرق - غرب.

حيث يعتبر الطريق الرابط وهران ,عين تموشنت ,تلمسان المحور الرئيسي على مستوى شبكة طرق الولاية والتي تتفرع منها شبكة طرق هامة تربط الطريق الوطني رقم 2 , و تتميز شبكة الطرق, و خاصة الطريق الساحلي على انها متوسطة ,هذا الضعف يعيق الاتصال ما بين الميناء و الواجهة الداخلية او الخلفية للوطن.

2.7. حركة السفن داخل ميناء وهران

- حركة السفن (ترددات السفن):

ويمثل الجدول التالي حركة السفن المتمثلة في عدد السفن التي دخلت وخرجت من الميناء حيث بلغت السفن التي دخلت الميناء 121 سفينة في عام 2016، اما السفن التي خرجت من الميناء فهي 120 سفينة.

الجدول رقم 3 : حركة السفن من 2014- 2017

Ecart - الفارق						Années السنوات				Type de navire نوع السفينة
2017-2016		2016-2015		2015-2014		2017	2016	2015	2014	
%13	↑27	7%	↑14	%5	↑9	236	920	519	618	C/F
%35-	↓31-	%25	↓-30	%15-	↓-21	58	89	119	140	RoRo
%15-	↓55-	%9	↓35-	%12-	↓-52	830	336	400	245	Cargos
%5-	↓13-	20%	↓70-	%3	↑10	326	627	346	336	Porte-conteneurs سفن الحاويات
%5-	↓5-	%3	↓31-	%12	↑12	510	110	113	110	Céréaliers سفن الحبوب
%30-	↓3-	%17	↓0.2-	%71	↑5	7	10	12	7	Pétroliers سفن البترول
%89-	↓16-	%36	↓10-	%75	↑12	2	18	28	16	Butumiers
%17-	↓5-	%61	↑11	%0	0	24	29	18	18	Huiliers ناقلات الزيوت
%7-	↓11-	18%	↓3-	%6	↑1	13	14	17	16	Thankers (Lab)
%100-	↓3-	%25	↓11-	%56	↓-5	0	3	4	9	سفن أخرى
%9.4-	↓105-	%10.5	↓131-	%2.3	↓-29	1610	1112	2125	1128	Totales entrées
%9.5-	↓1061-	%10.8	↓135-	%2.2	↓-28	1410	1120	1255	3128	Totales sorties

المصدر: مؤسسة ميناء وهران

هناك فرقا سلبيا راجع إلى إغلاق رصيف 8، وتحويل سفن الحاويات إلى رصيف قابس إتسمت حركة الملاحة البحرية في ميناء وهران خلال عام 2015 مقارنة بعام 2014 بإنخفاض عدد السفن حيث سجلت مجموع السفن التي دخلت الميناء عام 2015 (1252) في حين سجلت عام 2014 (1281) ونفس الأمر بالنسبة للسفن التي خرجت من الميناء عام 2015 (1255) وعام 2014 (1283).

- معدل دوران السفن:

وصل متوسط انتظار جميع السفن في المرسى من خلال ما يوضحه الجدول التالي لعام 2016 حوالي 3/يوم وبدون سفن الحبوب ب 2.5 /يوم.

الجدول رقم (11): المكوث المتوسط في الرصيف من (2014- 2017)

Pourcentage(%)			Ecart			السنوات				نوع السفينة	
2016-2017	2015-2016	2014-2015	2016-2017	2015-2016	2014-2015	2017	2016	2015	2014		
-11	-36	17	-0,1	-0,5	0,2	0,8	0,9	1,4	1,2	C/F	
20	-17	13	0,3	-0,3	0,2	1,8	1,5	1,8	1,6	Rolro	
9	-18	4	0,4	-1	0,2	4,5	4,6	5,6	5,4	Cargos	
-2	16	16	-0,1	0,6	0,5	4,2	4,3	3,7	3,2	Porte conteneurs	
-1	1	-4	-0,1	0,1	-0,4	10,7	10,8	10,7	11,1	Céréaliers	
-15	18	-31	-0,2	0,2	-0,5	1,1	1,3	1,1	1,6	Pétroliers	ناقلات البترول
-52	32	-17	-1,3	0,6	-0,4	1,2	2,5	1,9	2,3	Butumiers	
20	-15	7	0,8	-0,7	0,3	4,9	4,1	4,8	4,5	Huiliers	ناقلات الزيت
29	-19	44	0,6	-0,5	0,8	2,7	2,1	2,6	1,8	Thankers (lab)	
-100	-53	-55	-2,5	-2,8	-6,5	0	2,5	5,3	11,8	Autres	أخرى
متوسط المكوث لجميع السفن											
2	-5	2	0,1	-0,2	0,1	4,2	4,1	4,3	4,2		

المصدر: مؤسسة ميناء وهران

خلاصة الفصل

ان الموانئ شهدت تطورا هائلا في نظم وتقنيات الادارة اعتمادا على ما استحدثته تكنولوجيا الحاسبات والمعلومات والاتصالات حيث قامت بتطبيق هذه التكنولوجيا على انشطتها والاجراءات. وبذلك باتت تكنولوجيا نظم المعلومات المنظم الاساسي لحركة تداول البضائع بالموانئ. وعنصرا داما في السيطرة على منظومة النقل متعدد الوسائط وتتبع حركة البضائع من الباب الى الباب. ويسمح تطبيق التجارة الإلكترونية بالموانئ ونظام التبادل الإلكتروني بتقديم أفضل خدمة للعملاء في الوقت المحدد وبأقل تكلفة.

-تعمل النظم التكنولوجية على توفير المعلومات التي هي الجزء الرئيسي للإدارة والتي تعطي قوة للاستراتيجيات الخاصة وميزة تنافسية للميناء.

الفصل الثاني

واقع الصيد البحري و النشاط المينائي لوهران

تمهيد

من الصعب تحديد معنى الصيد البحري في عبارة واضحة وقصيرة، ويعود سبب ذلك إلى اتساع مفهوم الصيد البحري بحيث يشمل عدد كبير من الممارسات البشرية مع الأحياء والثروات المائية المختلفة، سواء كان ذلك من خلال صيد الأسماك والكائنات البحرية المختلفة في المسطحات المائية المالحة كالمحيط والبحر أو في المسطحات المائية العذبة كالبحيرة والنهر وخزان السدود، بالإضافة إلى تربية الأسماك والكائنات البحرية بغرض تكاثرها وبيعها أو نشاطات الصيد الاصطناعي المتنوعة. تصنف بعض الحكومات الصيد البحري ضمن مجال الفلاحة رغم التباين ل واضح في الفلاحة القائمة على اليابسة والصيد البحري القائم في الماء، بينما تقوم حكومات أخرى بتصنيف الصيد البحري ضمن مجال استخراج وتصنيع المواد الأولية.

1. تاريخ البحرية الجزائرية

يعتبر تاريخ البحرية الجزائرية كبير وحافل. سنة 1518 حيث بدء بعد زيادة عمليات الغزو الإسباني لشواطئ والموانئ الجزائرية، حيث كانت تحتل موانئ المرسى الكبير ووهران وبجاية في عام 1518 حيث تم الاستعانة بالدولة العثمانية لطرد الغزاة الأسبان من الموانئ الجزائرية وبعدها انضمت بربروس وخير الدين بربروس حيث اخرجوا الغزاة الأسبان من الموانئ الجزائرية وبعدها انضمت الجزائر للدولة العثمانية وتم البدء ببناء الاسطول البحري الجزائري حيث تم في البداية بناء 4 قطع بحرية وتلتها قطع أخرى أكبر وانضم الكثير من العثمانيين للأسطول ليشكل اسطولاً كبيراً بسط سيطرته على غرب المتوسط لفترة دامت ل 3 قرون. وبعدها تم تطوير الاسطول وتزويده بمدافع كبيرة من هذا النوع. في عام 1618 هاجمت البحریتان الإنجليزية والهولندية الجزائر العاصمة بوحشية لكن تم هزيمتهم وتدمير نصف اسطولهم ودحرهم وقد كانت هناك عدة معارك بحرية بين الجزائر وإسبانيا طوال القرنين 17 و18م لكن أكثر ما جلب للجزائر شهرة واموالاً واعداً هو

النظام الذي كانت تعمل به البحرية الجزائرية وهو حماية السفن التجارية من القرصنة عبر دفع دولها لضرائب مقابل ذلك وان لم تدفع يتم حجز السفينة المعنية حيث كانت الضرائب على الدول كالاتي:

- السويد 2500- ليفر كل عشر سنوات
- البنديقية 50.000- قطعة ذهبية
- إسبانيا-تحقيق ميداني 0.000 فرنك
- الدنمارك- تحقيق ميداني 0.000 فرنك كل سنتين
- إنجلترا 267.000- جنيه
- فرنسا 200.000- فرنك
- أمريكا- تحقيق ميداني 5.000 دولار شهريا

وقد أدى هذا القانون لزيادة أعداء الجزائر واستياء الدول الغربية كثيرا لكن الكارثة الكبرى حلت على الجزائر في معركة نافارين عام 1827 حيث قادت البحرية الروسية والفرنسية والإنجليزية تحالفا لتركيع تركيا فأرسل الجزائريون أسطولهم لنصرة الأتراك مما جعل الجزء الأكبر يتدمر في المعركة مما جعل الجزائر من دون دفاعات وزاد شدة العداوة لها وبعدها قامت فرنسا بحصار الجزائر لمدة 3 سنوات تلتها عملية الغزو الكبرى لتنتهي بسقوط العاصمة عام 1830 لتنتهي حقبة كبيرة من تاريخ البحرية الجزائرية التي سيطرت على غرب البحر المتوسط.

2. تطور الأسطول البحري الجزائري

— تطور الأسطول الجزائري" من حيث التركيبة وعدد السفن ": عرف الأسطول الجزائري تطورا من حيث التركيبة البشرية وعدد السفن، فمن حيث التركيبة كان الأسطول في البداية يتكون من بحارة عثمانيين لكن مع أواخر القرن السادس عشر انضمت إليه مجموعة من الجنسيات، أهمها الأندلسيين والأهالي والعناصر المسيحية من مختلف الدول الأوروبية الذين أخذوا في البداية كأسرى في المعارك

الحربية وتمكنوا فيما بعد من الوصول إلى مناصب عليا في البحرية ، وقد كان يطلق عليهم اسم الأعلام الذين أصبحوا يشكلون قوة فاعلة في الأسطول الجزائري. كانوا من أشد الأعداء للمسيحية، وقد كان للأعلام مساهمة إيجابية في تطوير القطاعات العسكرية من خلال التقنيات التي أدخلوها في صناعة السفن وهو ما ساهم في ازدهار البحرية الجزائرية وتطور أسطولها البحري، وقد كان الحكام الأوائل يتولون قيادة الأسطول بأنفسهم أمثال خير الدين، صالح ريس وعلج 1علي ، فاستطاع الأسطول الجزائري بفضلهم تحقيق نجاح كبير في فترة قصيرة

— أما من ناحية تطور عدد السفن فبالرغم من صعوبة تحديد حجم الأسطول الجزائري في العهد العثماني نظرا للحركة السريعة التي عرفها نتيجة للأعمال البحرية التي خاضها.

3. الصيد البحري في الجزائر

وتُعتبر الجزائر من الدول التي تشهد ازدهاراً كبيراً في قطاع الصيد البحري؛ فهو يُمثّل قطاعاً اقتصادياً، واستراتيجياً، ومصدراً مهماً للازدهار الاقتصادي، ومجالاً للتقدم، والتنمية؛ فقطاع الصيد البحري في الجزائر كفيلاً بلعب دور ريادي في الديناميكية الاقتصادية الحالية، والمستقبلية، كما أنه يُتيح العديد من فرص العمل، ويوفّر آلاف الأطنان من المنتجات الصيدية للسوق الاستهلاكية؛ ولذلك تسعى الجهات المختصة، ووزارة الصيد البحري، والموارد الصيدية إلى ضبط، وإعادة هيكلة، وترقية، وتوطيد مختلف نشاطات الصيد البحري.

1.3. القانون الجزائري لضبط الصيد البحري

وَصَعَتَ الْجُمْهُورِيَّةُ الْجَزَائِرِيَّةُ قَانُوناً يُحَدِّدُ فِي بُنُودِهِ الْقَوَاعِدَ الْعَامَّةَ لِتَنْمِيَةِ، وَتَسْيِيرِ نَشَاطِ الصَّيْدِ الْبَحْرِيِّ، وَتَرْبِيَةِ الْمَائِيَّاتِ، وَذَلِكَ وَفْقَ الْإِلْتِمَاعَاتِ الدَّوْلِيَّةِ لِلدَّوْلَةِ فِيمَا يَتَعَلَّقُ بِاسْتِغْلَالِ الْمَوَارِدِ الْبَيُولُوجِيَّةِ، وَالمُحَافَظَةِ عَلَيْهَا ضَمْنَ الْمِيَاهِ الْخَاضِعَةِ لِلْقَضَاءِ الْوَطْنِيِّ، وَفِيمَا يَلِي ذِكْرَ لِأَهْمِّ مَا تَضَمَّنَهُ هَذَا الْقَانُونُ: يَتِمُّ تَطْبِيقُ أَحْكَامِ الْقَانُونِ عَلَى :

كل شخص يُمارس الصيد البحريّ ضمن المياه الخاضعة للقضاء الوطنيّ .

كل شخص يُمارس الصيد البحريّ خارج الحدود المائيّة للدولة، عن طريق سفن مسجّلة في الجزائر، وينطبق ذلك على كل نشاط يتعلّق بتنمية الموارد البيولوجيّة، واستغلالها، والمحافظة عليها .

تتمّ ترقية، وتنمية نشاطات الصيد البحريّ، وتربية المائيّات، وتشجيع الصيد البحريّ الذي تتمّ ممارسته خارج المياه الخاضعة للقضاء الوطنيّ، وترقية الصادرات؛ فهذه الأنشطة هي موضوع مخطّط وطنيّ، وعامل مهمّ لدعمّ الدولة. تُعتبر الموارد البيولوجيّة التي تحتويها المياه المحدّدة ملكاً للدولة، وتمتلك السُلطة المُكلّفة بالصيد البحريّ الصلاحيّات في تحديد كفيّة، وشروط الصيد البحريّ، واستغلاله، وتسييره وفق أحكام القانون، كما تتواصل السُلطة المُكلّفة بالصيد البحريّ مع السُلطات الأخرى المعنيّة بمتابعة، وتحديد البرامج، والأعمال التي تتعلّق بتنمية الصيد البحريّ، وتربية المائيّات. يتمّ وضع مجموعة من الجهات، والأجهزة المُتخصّصة في تنظيم قطاع الصيد البحريّ، وتربية المائيّات، من قبل الدولة، ومن هذه الأجهزة: المجلس الوطنيّ الاستشاريّ الخاصّ بهذا المجال. المركز الوطنيّ الخاصّ بهذا المجال. هياكل للتكوين، والتنظيم في مجال الغوص الاحترافيّ. الغرفة الوطنيّة الخاصّة بهذا المجال. يتمّ ضبط عمليّات تربية، وتداول، وتسويق مُنتجات الصيد البحريّ ضمن إطار الاستعمال المُستديم للموارد البيولوجيّة؛ وذلك من أجل منع الاستغلال المُفرط، وتجنّب عواقبه، وحماية التنوع البيولوجيّ في البيئات المائيّة، والحدّ من تبيدّ الموارد البيولوجيّة، وذلك من خلال استخدام تقنيّات مُتقدّمة في الصيد، وممارسة الصيد المسؤول؛ للحفاظ على البيئّة.

2.3. أنواع الصيد البحري¹⁴

تتنوّع أنشطة الصيد البحريّ في الجزائر بحسب منطقة الصيد، والأسلوب المُستخدَم فيه، وأهمّ هذه الأنواع :

¹⁴+ عزاب نبيل، مقال صحفي " الصيد البحري في الجزائر"، 2010/07/30

أ. الصيد البحري الحرفي: وهو الصيد الذي يُمارَس في الأعماق الوعرة؛ باستخدام الشبّاك الصغيرة.
 ب. الصيد الساحلي: وهو الصيد الذي يتم في المياه الساحلية التي تتنوع بشكلٍ طولي، وعرضي، حيث يُمارَس فيها نوعان من الصيد، هما: الصيد باستخدام الشبّك السطحيّ والصيد باستخدام الشبّك الجببي؛ إذ تتركز معظم الموارد الصيدية في المنطقة الساحلية، وتُتيح لنشاطات الصيد البحريّ موارد صيديةً متنوّعة، وغنيّة .

ج. الصيد في أعالي البحار: وهو الصيد في عرض البحر، وبمسافة تبعد أكثر من 6 أميال عن الساحل، وهو على نوعين:

▪ الصيد البحريّ نصف المصنّع: وهو الذي يتمّ ضمن حدود (6-تحقيق ميداني) ميلاً بحرياً عن الساحل، وتُستخدَم فيه سفن صيد لا يزيد طولها عن 25م.

▪ الصيد البحريّ المصنّع: وهو الذي يتمّ ضمن حدود أكثر من 12 ميلاً بحرياً عن الساحل، وتُستخدَم فيه سفن صيد يزيد طولها عن 35م.

د. الصيد في المحيطات: وهو الصيد في المحيط الأطلسي؛ حيث إنّ الجزائر قريبة من المحيط الأطلسي، فالمسافة بين مدينة وهران، ومضيق جبل طارق أقلّ مقارنةً بالمسافة بين الجزائر، وعنابة.

3.3. مناطق الصيد البحري في الجزائر¹⁵

1.3.3. المناطق المسموحة

- منطقة الصيد الساحلية: ويبدأ من الخطوط إلى مسافة 6 أميال بحرية تقريبا 6,9 كلم
- الصيد في عرض البحر: يكون ابتداءً من 6 أميال بحرية إلى 20 ميل بحري
- الصيد الكبير: في أعالي البحار يبدأ من 20 ميل بحري، و يتطلب في السفينة التي تستغل هذه المنطقة أن تكون كبيرة .

2.3.3. المناطق الممنوعة من الصيد

قسمت التشريعات القانونية الجزائرية المناطق الممنوع فيها الصيد إلى عدة حالات، وكل حالة البحرية إلى ثلاث تصنيف مناطق البيئية بها، وذلك من خلال معطيات وعوامل خاصة مناطق:

- المنطقة الساحلية.

- منطقة الصيد في عرض البحر.

- منطقة الصيد في أعالي البحار.

كما يختلف تكييف المناطق الممنوعة للصيد باختلاف تشخيص نوعيتها حيث هناك مناطق ممنوعة للصيد

أ. من حيث المكان:

حسب المادة 03 من القرار الوزاري المؤرخ في 24/04/2004 الذي يضبط حدود استعمال الشباك الجيبية السطحية ، شبه سطحية وشباك القاع في الزمان والمكان المعدل والمتمم بالقرار المؤرخ في 200407 على أنه يمنع الشباك الجيبية والسطحية وشباك القاع في كل زمان في الأعماق التي — من تقل عن 50 متر في المناطق المحددة كالاتي :

- كاف صلامندر إلى رأس كراميس .

و تنص المادة 04 من نفس القانون يمنع إستعمال الشباك الجيبية السطحية ، شبه سطحية و شباك القاع في كل زمان و مكان مهما يكن العمق داخل الخطوط المرجعية الآتية :

- من رأس كربون إلى ستيديا .

- الضوء الأخضر" إلى غاية شرق ميناء أرزيوا كاف صلامندر .

كما نجد مناطق ممنوع الصيد بها لأنها تحتوي على أنواع بحرية نادرة ، إضافة إلى المناطق الصناعية و ذلك للمحافظة على صحة المستهلك .

ب. من حيث الزمان:

تنص المادة 05 من القرار الوزاري المذكور أعلاه أنه يمنع إستعمال الشباك الجيبية السطحية و الشبه السطحية و شباك القاع في منطقة الصيد التي تقع داخل الأميال البحرية الثلاثة و التي تحسب إنطلاقا من الخطوط المرجعية كما هي محددة في التنظيم المعمول به ليلا و نهارا ابتداء من أول ماي إلى غاية 31 أوت من كل سنة .

ج. من حيث الخصائص التقنية للسفن:

وهي حالة تخض جميع أنواع السفن تنص المادة 02 من القرار الوزاري المؤرخ في 15 أوت 2004م، المحدد للمواصفات التقنية للسفن التي تنشط في منطقة الصيد البحري الواقعة ما وراء الأميال البحرية الستة (06) في مفهوم الفترة الأولى من المادة 23 من المرسوم التنفيذي رقم 41803 المؤرخ في 13-2003 تحقيق ميداني والمذكور أعلاه المواصفات التالية:

- حمولة إجمالية لا تفوق 90 طن – طول إجمالي يقل عن 24 متر.
- قوة محرك تقل عن 370 كيلواط.
- طول إجمالي يفوق أو يساوي 24متر.
- قوة محرك تفوق 370 كيلواط .

د. منطقة ممنوعة من الصيد لأغراض البحث العلمي:

وهي منطقة تخص جميع السفن التي حددتها المادة 33 من المرسوم التنفيذي 41803 المؤرخ في 13-2003 تحقيق ميدانيم المحدد لشروط الصيد البحري بكيفياته.

ه. منطقة ممنوعة للصيد بالنظر لمواقع السفن

المسافة بين السفينة والأخرى تكون محددة بطول 500 م مع احترام مسافة 5 متر على الأقل بين الشباك و آلات الصيد.

و تطبق هذه الحالة عندما تقوم سفينة ما باستعمال شباكها في منطقة معينة ثم تأتي سفينة ثانية تستعمل شباكها في نفس المنطقة مع عدم احترام مسافة 500م على الأقل.

كما أكد أغلب التجاوزات التي تم القبض عليها من قبل حراس السواحل في منطقة مستغانم الصيد في المناطق المحرمة بأنواعها، ما أدى إلى تراجع الثروة السمكية وأرجع السبب في بعض الحالات إلى عدم إستخدام "الخرائط التقنية للملاحة" والتي لها دور كبير في الإستغلال العقلاني للمساحات البحرية الموجهة للصيد بحيث تحدد ما يلي:

- الوضعية المناخية في عملية تنظيم استغلال الثروة الحية.
- تحديد المناطق المخصصة لمختلف الأنشطة في عرض البحر.
- تمكن من تحديد أعماق البحر والخطوط المرجعية.
- تحديد المنطقة المخصصة للسفن الكبيرة (ما فوق 06أميال عرض البحر).
- تحديد المنطقة المخصصة للسفن الصغيرة (منطقة 03أميال) منطقة ساحلية.
- تمكن من رصد الأخطار الملاحية أي الصخور التي تعترض السفن.
- تمكن من تحديد أروقة الملاحة البحرية والتجارية.

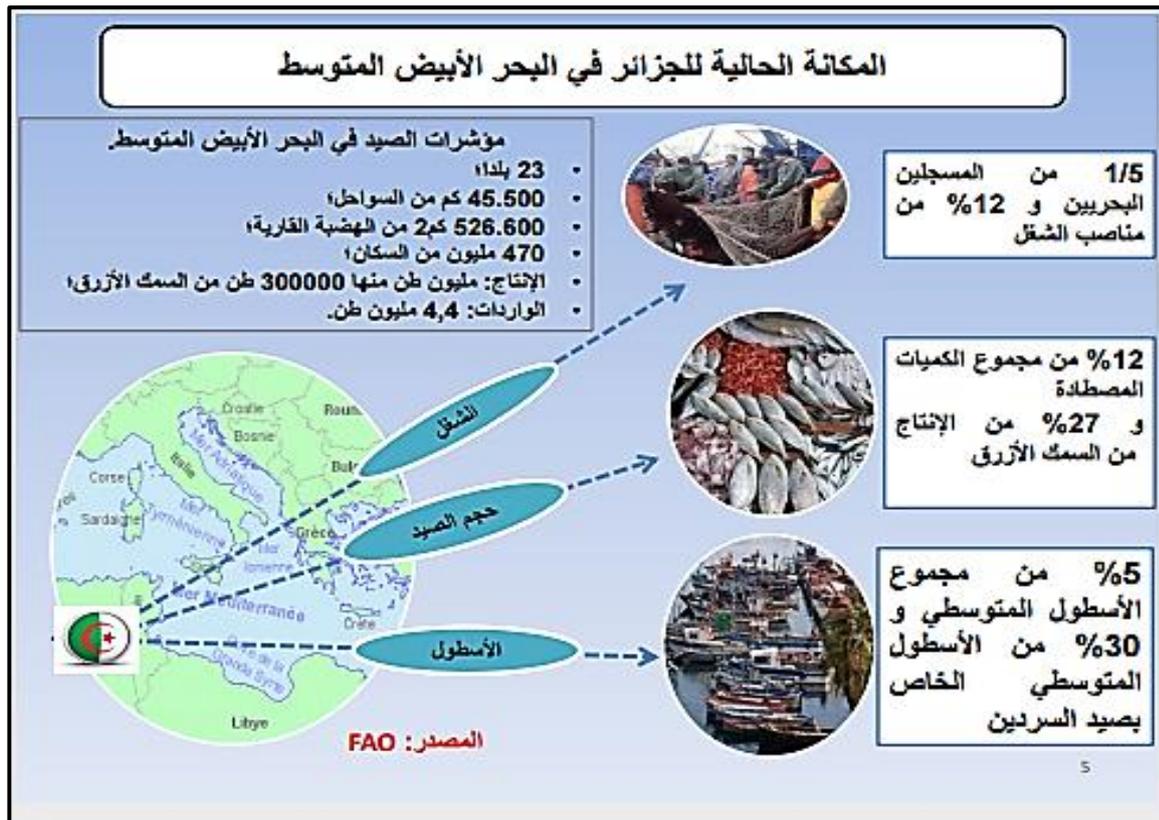
كما أكد نفس المتحدث أن جهاز حراس السواحل قام بمتابعة البيانات الموجودة على الخريطة، والانتقال الميداني عبر الخروج للبحر وتتبع الأعماق، وهذا ما يفيد الخريطة أن الخريطة صحيحة بنسبة عالية جدا.

ومؤكد أن وجود هذه الخرائط أساسي على المساعدة الملاحية، كما هو مبدأ أساسي يؤخذ بعين الخروج للبحر ومن أهم الوسائل المساعدة على ذلك GPS.

لكن فعاليته تتوقف على وجود خريطة على متن السفينة فهذه الخريطة لها قوانين تحكمها من حيث الصيد الجائر نوعان، نوع يهدد الأسماك الكبيرة بشكل يؤثر على تكاثر الأسماك، أما النوع الآخر

يرتكز فيه الصيد على أحجام السمك الصغيرة التي لم تكتمل النمو بعد بحيث أن الصيد المفرط، أو الجائر يمارس على أعداد كبيرة من الأسماك الصغيرة الحجم التي لها قابلية لمزيد من النمو. فبالنسبة للجزائر لا يوجد هناك قوانين أو إجراءات تمنع أو تحدد عدد الخرجات إلى البحر أو الوقت المستغرق في عملية الصيد وعدد السفن.

الشكل رقم 2 : المكانة الحالية للجزائر في البحر الأبيض المتوسط



المصدر: FAO

4.3. وسائل وتقنيات الصيد البحري في الجزائر

1.4.3. معدات الصيد البحري

ينتج أصحاب صناعة معدات الأسماك أنواعا مختلفة من الأدوات المصممة لكل نوع من أنواع صيد الأسماك ، و تضم أدوات الصيد الصنائير ذات القصبات ، والصنائير ذات الخيوط ، وأشراك الأسماك، و الأتقال الرصاصية ، والعوامات و الطعم، و يتوقف اختيار المعدات بشكلا أساسي على أنواع الأسماك المراد صيدها.

- **القصبات:** هي قوائم مدببة الطرف مصنوعة من الزجاج الليفي أو الجرافين ، و هي الأكثر شيوعا لأنها خفيفة الوزن و قوية و مرنة ، تصنع القصبات بأوزان و أطوال ، وأشكال مختلفة ومتعددة ،وتتضم كل قصبة بحيث يستخدم مع نوع معين من الصنانير ذات البكرات.
- تستخدم البكرات لحفظ خيوط الصيد ، و هناك عدة أنواع متعددة تنقسم إلى :
- **الدوارة :** لها مسلكة مفتوحة الوجه مثبتة على مقعد خاص بها في وضع رأسي مواز للقصبة لاتدور المسلكة عندما يتم إلقاء الخيط.
- **المتعددة:** تستخدم بشكل أساسي في صيد الأسماك على الشواطئ.
- **الخيوط والسنانير:** هي عبارة عن خيوط تستعمل في نهايتها صنانير (تتكون الصنارة من الرأس و الساق و الأنحاء و اللسان).
- **الشباك المستقيمة:** هي عبارة عن شباك تستعمل لاصطياد الأسماك الزرقاء أو السطحية
- **الشباك الدائرية:** هي عبارة عن شباك تعمل على شكل دائري، بحيث يوجد في الحبل العلوي
- الفلين وفي الحبل السفلي الرصاص
- **الشباك الجيبية:** هي عبارة عن كيس مفتوح من الأمام و في نهايته مغلوق و هو أنواع، وذلك حسب السمك المراد صيده ، و يتميز فيها:
- **الشبكة الجيبية السطحية:** تستعمل لاصطياد الأسماك الزرقاء والقطع.
- **الشبكة الجيبية النصف السطحية:** تستعمل لاصطياد الأسماك البيضاء.
- **الشبكة الجيبية العميقة:** تستعمل لاصطياد الأسماك المسطحة والقشريات مثل الجمبري، الراية
- **الكاسحات:** هي آلات جر مصنوعة من الحديد تحرث الأرض، وهي من الأنواع الممنوعة في أوروبا، أما في الجزائر فليس هناك أي تشريع قانوني خاص بها.

2.4.3. تقنيات وأجهزة الصيد البحري في الجزائر

يستخدم البحار حاليا أجهزة تقنية حديثة تساعده في تحديد مكان تواجده وكذا التوجه نحو الأماكن التي تكثر فيها الأبحار اسماك.

على البحار استعمال هذه الأجهزة الإلكترونية من أجل اكتساب خبرة أحسن و تطوير حاسة الملاحة، حتى البحار المحترف يمكن أن يكون بحاجة إلى هذا التطور التقني من أجل البحث عن أماكن جديدة للصيد و من بين التقنيات و الأجهزة التي يستعملها الصياد نذكر:

أ. جهاز التمرکز الإجمالي { Gps } :بالإضافة إلى إستعمالها الأساسي المتمثل في مساعدة البحار على إيجاد الاتجاه المحدد على الخريطة يستخدم كذلك في تخزين العلامات الشخصية مثلا لنقاط التي تم فيها الصيد الوفير ، منذ عام 2000 أصبحت دقة هذا الجهاز جد كافية لميدان الصيد .

ولكن في أغلب الأحيان يثبت على مسافة 5 إلى 10 م ، و مع تطور التقني نجد عدة أنواع لهذا الجهاز منها

- جهاز GPS المحمول ذو شاشة دون خريطة : يعطي هذا الجهاز المحمول المحكم السد مكان تواجد السفينة عن طريق خطوط الطول و دوائر العرض.

- جهاز التمرکز الإجمالي ذو شاشة المرفقة بالخرائط {قابل للنقل على الحاسوب الشخصي} : منإيجابيات هذا الجهاز إمكانية توصيله مع الحاسوب إذ يمكن تخزين في ذاكرة هذا الاخير كل أنواع الخرائط {أرضية الميدان} وانجاز بنك للمعلومات حول رحلات الصيد السابقة

- جهاز التمرکز الإجمالي {الثابت قابل للنقل}: ذو شاشة مرفقة بالخرائط، يعد هذا الجهاز الأكثر استعمالا ب. الرادار: ينحصر الاستعمال الأساسي لهذا الجهاز في وقاية وحماية البحار في المناطق الصعبة أو في الفصول التي يكثر فيها الضباب أين يمكن للبحار الاستدلال بواسطة هذا الجهاز في إيجاد طريقة وتحاشي الاصطدام، بفضل هذا الجهاز يمكن الصيد على مدار السنة دون الاهتمام لرداءة الرؤية، التي تمنع بعض

السفن غير المجهزة من الإبحار، هناك بعض شاشات الرادار التي تسمح بربط خرائط جهاز الرادار تدعى بالشاشات المركبة.

ج.جهاز قياس الصدى: LES SONDEURS: أصبحت أجهزة قياس الصدى المرفقة بالرسم البياني ضرورية لاصطياد السمك خاصة في مراكب الهواة. يوجد عدة أنواع من أجهزة قياس الصدى، لكن أبسط جهاز من بين هذه الأجهزة يكفي في معظم الأحيان للكشف عن تضاريس الأعماق وعن مكان تواجد الأسماك .

- **جهاز قياس الصدى متوسط الرتبة في عمق متوسط:** هذا الجهاز مر بعدة تعديلات خاصة على الشاشات {سهولة القراءة} بالإضافة إلى تزويده بألة كاشفة ، وبعده وظائف أوتوماتيكية.
 - **جهاز قياس الصدى عالي الرتبة في عمق أكبر{إلغاء التشويشات}**: نعتبر هذه الأجهزة أغلى ثمناً لأنها جد متطورة حيث زودت بشاشة أكبر جد حساسة ملونة أو عديمة اللون أبيض/ أسود يمكن لها أن تحتفظ في ذاكرتها بعض هذه الأجهزة المتطورة الموصلة مع جهاز GPS وذلك بطريقة آلية تاريخ رحلات الصيد السابقة، ذلك في بطاقة الذاكرة يمكن بعد ذلك تخزين المعلومات على الحاسوب لدراسة مرحلة من مراحل الصيد مما يسمح للبحار برؤية بعض الأشياء التي لم ينته إليها ذلك اليوم.
- من بين إنشغالات البحار الذي يقضي معظم وقته في البحر والقلق النفسي إزاء VHF – الوحدة و جهاز الجانب الأمني، لهذا الغرض حتى يبقى البحار في إتصال بالقنوات المخصصة له من أجل المساعدة، وطلب النجدة أو تبليغ بعطل ما في المركب إلى جانب التعرف على الأحوال الجوية اليومية و الإعلان عن حالات الطوارئ التي يقوم بتبليغها حراس الشواطئ و هذا من أجل حماية أفضل و توفير جو ملائم للبحار حتى يكون هناك صيد وفير. معظم الهواتف النقالة لها القدرة على استقبال جميع الإتصالات والمكالمات بكل سرية لمنها تبقى جد حساسة للصدى البحري

4 – الصيد البحري في وهران

1.4. مكانة ميناء وهران في مجال الصيد البحري على مستوى موانئ غرب البلاد¹⁶

ميناء وهران هو أحد الموانئ الجزائرية الموجودة في غرب البلاد وبالضبط في مدينة وهران المطلّة على البحر الأبيض لمتوسط ويعتبر أحد الموانئ الهامة في كل من الميدانين التجارية والمواصلات البحرية وهو يعتبر رابع ميناء من حيث الأهمية من بعد ميناء عنابة والجزائر وسكيدة.

وقد يرى البعض أن ميناء وهران المدينة أصبح قليل الأهمية وان وهران قد أولت ظهرها للبحر بعد تناقص الصيد البحري وفسح المجال لغيره من موانئ الجهة الغربية، غير أن دوره كنقطة التقاء للنقلات بين أوربا وإفريقيا ومجموع حوض المتوسط أكسبها طابعا شموليا حيث أنها ليست سوقا أو قلعة أو ممرا إلزاميا بل جمعت بين هذه الأمور كلها وهذا بفضل الموقع الجغرافي الممتاز .

ويذكر توفيق بالحارث أن البلدان المغاربية وخاصة تونس وفي محاولة منها للانضمام إلى (6) المنظمة العالمية للتجارة ستضطر إلى المبالغة في تأجير المجالات البحرية كوسيلة لهذا الانضمام والعصرنة والندية واللاحق بالمستوى العالمي كمرحلة أولى في طريق الاندماج الضروري والسير الحسن لمؤسساتها الاقتصادية ، هذا أولا وثانيا إن تواجد قاعدة لوجيستية على الساحل بأفكار جديدة للتسيير سيساهم بلا شك في تغيير مركزية الأماكن بدرجة كبيرة على الساحل وإعادة تنظيم المسارات الاقتصادية وفرض توجيه موقع المسارات وبالتالي إعادة النظر في التنظيم اللوجستيكي ومعناه فرض نموذج خاص مثل العلاقات بين المنتجين وكبار سلاسل التوزيع التجاري .

ثالثا إن ما وراء الموقع الساحلي المقابل القريب أو حتى البعيد قد تتحكم في توجيه نوعية النشاط على الساحل، إذ نجد مثلا وهران ضمن مخطط ترقيّة سياحية لشركة اسبانية وحتى عالمية أو شركة صيد أو نقل يابانية... الخ

¹⁶الميتربولية وهران التنمية المستدامة حالة وهران - لصقع موسى - 2011.

إذ العبرة بالمنظومة اللوجيستكية أو ما معناه الارتكاز على فعالية شبكة عامة من التجهيزات المناسبة ما هي إلا نتيجة ومظهر من مظاهر العولمة ولهذا فنظرة الجغرافي أو المختص في التهيئة يعتبر أن النقل البحري هو الذي يتحكم في تطور العمران ومسارات التنمية المختلفة، وفي هذا الإطار يتعاضم دور الميناء وقد بدأت الأشغال في مشروع الميناء الجديد المقرر تخصيصه للتجارة والنقل عن طريق الحاويات.

2.4. الخصائص الاجتماعية والاقتصادية لنشاط الصيد البحري في الجزائر

1.2.4. التشغيل في مجال الصيد البحري¹⁷

توفر الموانئ الجزائرية 14000 منصب عمل مباشر (يمثل العمال المنفذين)، وهذا بالنسبة لموقع الموانئ الجزائرية. ويستأثر ميناء الجزائر (الذي يعتبر أهم الموانئ) لوحده بـ 8000 منصب شغل. وتوظف الأيدي العاملة التي تستقطبها الموانئ في الأنشطة المرافقة لنشاط النقل البحري اصحاب السفن، العاملون بالمخازن والمستودعات ومكاتب العبور، عمال الأرصفة (الحمالون). وكذا العاملين بإدارة الميناء. واعتبارا لعدم وجود ورشات بحرية لبناء السفن، فلا توجد يد عاملة في هذا المجال.

وإذا كانت الموانئ أقطابا تبرز على خلق وظائف، إلا أن وظائف وثيقة الارتباط بنشاط الميناء نفسه، أي بحجم وقيمة المبادلات التي يقوم بها. فالموانئ البترولية مثلا (أرزيو سكيكدة – بجاية) لا توفر سوى عدد محدودا من مناصب العمل. ومما يلاحظ بالنسبة لمدن الموانئ، أن تركيز الوحدات الصناعية الجزائرية بالسواحل، على أقطاب تنموية حقيقية، وكرس بالتالي "القطبية الساحلية" الموروثة عن العهد الاستعماري. إلا أن الدولة لم تعمل على تطوير السياحة في المدن الساحلية (سياحة الشواطئ)، ولم تول الأهمية اللازمة لهذا القطاع الذي عانى من الإهمال و، الذي يشكل مصدرا خلاقا

¹⁷ اسباب تراجع الثروة السمكية في الجزائر (وهران نموذج)

لمناصب الشغل، ويعود بفائدة كبرى على الاقتصاد الوطني. ويبقى النشاط الوحيد الذي يحرك هذه المدن هو نشاط موانئها.

يقوم نشاط الصيد البحري كغيره من النشاطات على العمالة، وهذه الأخيرة تنقسم إلى عدة فئات مختلفة المهام لكل منها وظيفته المعينة، وهي متكاملة فيما بينها فتضمن التسيير المحكم والمنظم لهذا النشاط.

الجدول رقم 4 : اليد العاملة في ميناء وهران

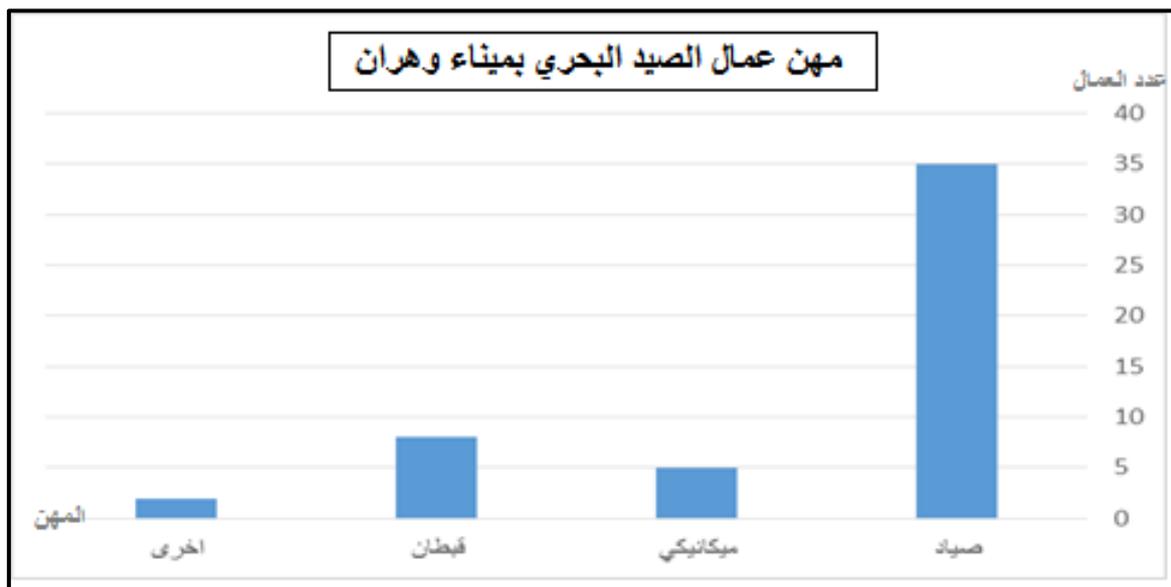
الفئات	البحارة	ملاك القوارب	ميكانيكي
العدد	425	128	67

المصدر: مديرية الموارد البشرية لميناء وهران

2.2.4. خصائص العمال في ميناء وهران

أخذنا عينة من العمال قدرها 50 عامل بنسبة 8% من المجموع الكلي لعمال نشاط الصيد البحري في ميناء وهران و منه تحصلنا على النتائج التالية:

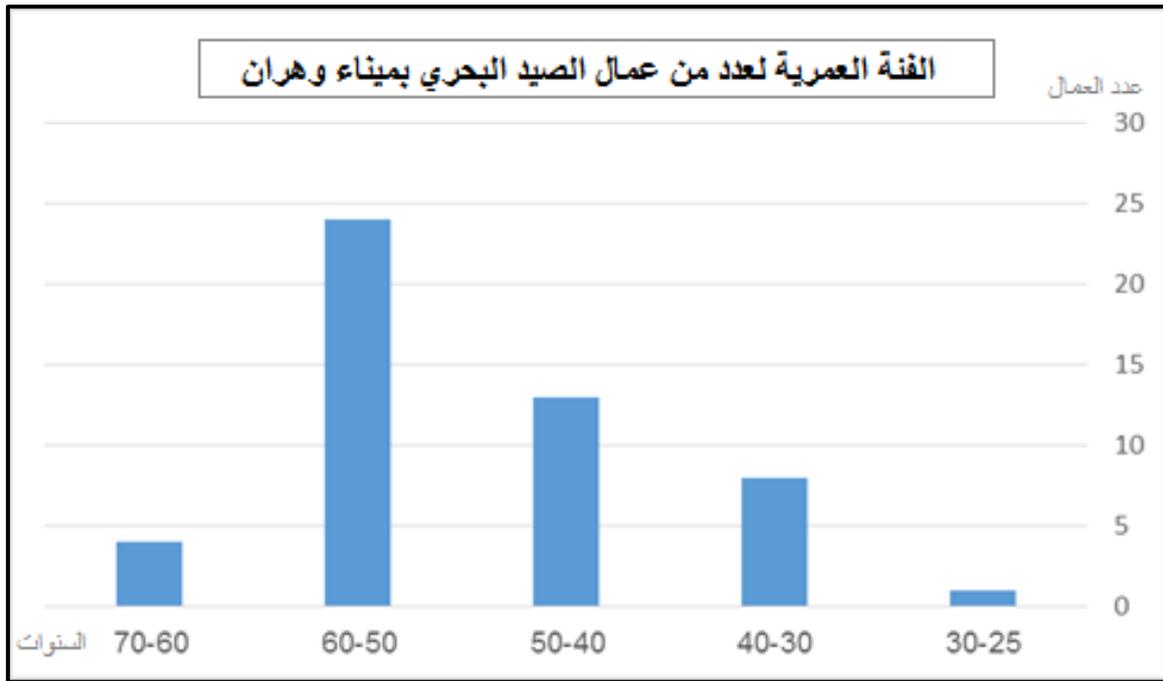
الشكل رقم 3 : أعمدة بيانية تمثل مهن عمال الصيد البحري بميناء وهران



المصدر : تحقيق الميداني

يمثل الشكل السابق أعمدة بيانية لمهن عمال الصيد البحري بميناء وهران حيث أن طاقم السفينة يتكون أساسا من الصيادين و ميكانيكي لإصلاح الأعطال السفينة و غيرها إضافة إلى القبطان و أحيانا يتواجد وكيل و هو المسؤول عن المبيعات و في الغالب يكون هو مالك السفينة و من خلال الشكل البياني المستخرج من التحقيق الميداني المقدم نلاحظ أن المهنة الغالبة في ميناء الصيد البحري هي مهنة الصيد و هذا ما لاحظناه عند القيام بالتحقيق الميداني حيث نجد أن عدد الصيادين يتراوح بين 3 إلى 10 صيادين في السفينة الواحدة وبالنسبة للميكانيكي فنجد 1 أو 2 على الأكثر و لقبطان السفينة نجد 2 يتناوبون على قيادة السفينة أما الوكيل او مالك السفينة لا يخرج كثيرا مع الطاقم إلا في حالة تفقد عملية الصيد البحري و منه نستنتج أن دور الصياد مهم جدا في عملية الصيد البحري لأنه عنصر فعال في مجال الصيد البحري.

الشكل رقم 4 : أعمدة بيانية تمثل الفئة العمرية لعدد من عمال الصيد البحري بميناء وهران

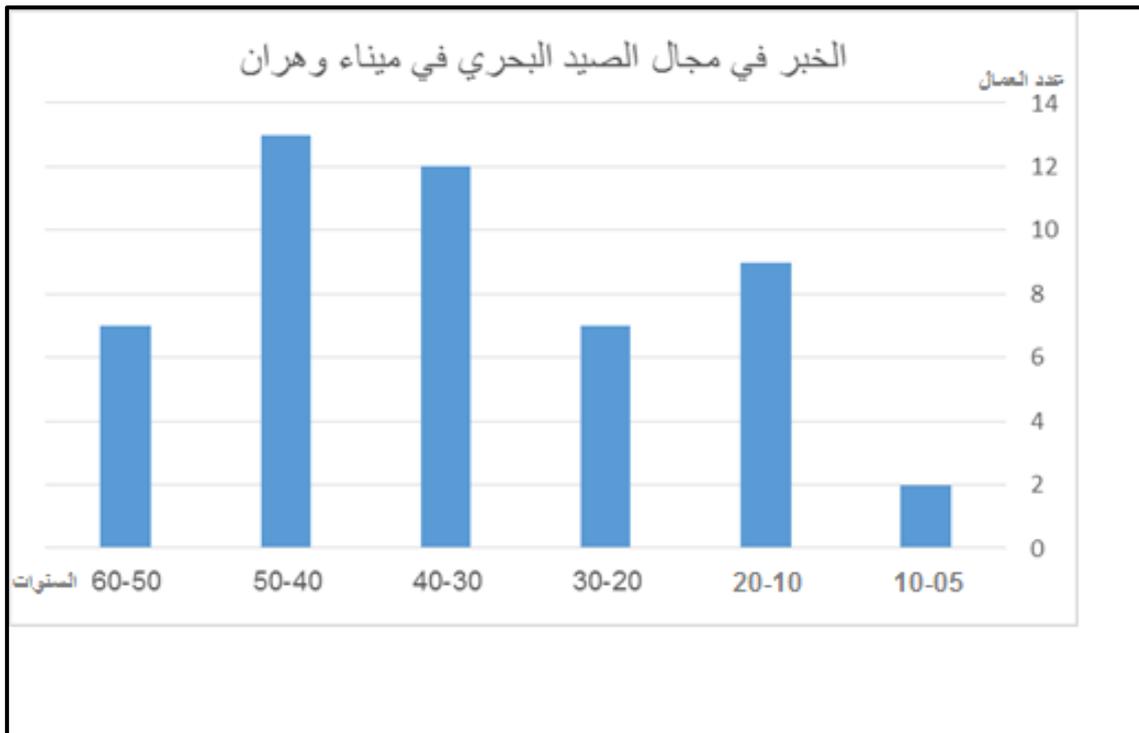


المصدر : تحقيق الميداني

يمثل الشكل السابق أعمدة بيانية تبين الفئات العمرية لعدد من عمال الصيد البحري حيث أن الفئة هي الفئة الغالبة و أغلبهم وكيلي و ملاك السفن إضافة إلى قواد السفن و في المرتبة الثانية

فئة التي تتراوح أعمارهم من 40 إلى 50 سنة فأغلبهم صيادين قدامى و ميكانيكيون قدامى وبالنسبة لمرتبة الثالثة فهي فئة التي تتراوح أعمارهم من [30-40] سنة يمثلون 13 شخص من العينة المدروسة للتحقيق الميداني وبالنسبة أما الفئة الجديدة في مجال الصيد البحري أغلبهم متخرجين من معهد الصيد البحري .

الشكل رقم 5 : أعمدة بيانية تمثل خبرة عمال في مجال الصيد البحري بميناء وهران

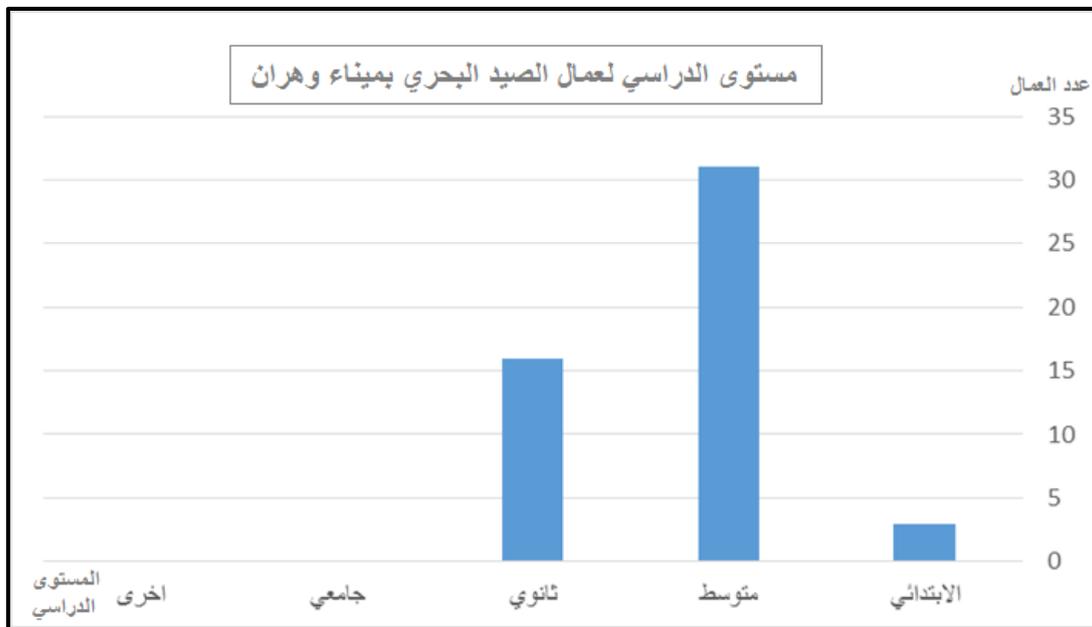


المصدر : التحقيق الميداني

يمثل الشكل السابق أعمدة بيانية لخبرة عمال الصيد البحري في ميناء وهران حيث قسمنا سنوات خبرة العمال في مجال الصيد البحري إلى 6 فئات حسب المعلومات المستخرجة من استمارات التحقيق الميداني حيث أن فئة [40 - 50] هي الفئة الغالبة في مجال الصيد البحري نظرا للخبرة المكتسبة في هذا المجال إضافة إلى اعتياد العمال على هذه المهنة وعلى عدم وجود عمل يناسب تقدمهم في السن و بالنسبة للفئة الثانية فأغلبهم ملاك القوارب و وكالين إضافة إلى قواد السفينة (قبطان) أما بالنسبة لفئة [10-20] فهي الفئة الثالثة بعد الفئة الثانية من خلال عدد العمال في مجال الصيد البحري لأن

أغلب عمال هذه الفئة جديدة في هذا مجال الصيد البحري و لديها طموح للوصول مرتبة الوكيل و امتلاكك قارب خاص بهم و طاقم عمل خاص به أما فئة [20-30] و [50-60] فتأتي في المرتبة الرابعة من حيث عدد العمال ضمن سنوات الخبرة فأغلبهم صيادين محترفين و صيادين قدامى إضافة لعمال تقاعدوا عن العمل نظرا لكبر سنهم أما بالنسبة للفئة الأولى فيعتبرون عمال جدد في مجال الصيد البحري فأغلبهم حديثي العمل والمتخرجين الجدد من مركز تكوين الخاص بالمعهد الوطني للصيد البحري بولاية وهران.

الشكل رقم 6 : أعمدة بيانية تمثل المستوى الدراسي لعمال الصيد البحري بميناء وهران



المصدر : التحقيق الميداني

يمثل الشكل أعلاه أعمدة بيانية للمستوى الدراسي لعدد من عمال حيث نلاحظ أن فئة العمال المتوقعين عن الدراسة في مرحلة المتوسط ب31 عامل من العينة المدروسة من استمارة التحقيق الميداني فأغلب من توقف عن الدراسة في هذه المرحلة توجه إلى الحياة العملية و في عدة مجالات من بينها مجال الصيد البحري و أن عدة عمال توارثوا هذه المهنة عن آبائهم أو التدريب و أخذ الخبرة من العمال القدامى عن طريق بداية أشغالهم كمساعدين في عملة الصيد البحري و شحن البضائع وهاذا ينطبق

أيضا على العمال المتوقفين في مرحلة الثانوية لكن بنسبة قليلة عن الذين توارثوا هذه المهنة و بالنسبة لفئة العمال الذين توقفوا عن الدراسة في مرحلة الابتدائي نجد أغلبهم توارثوا هذه المهنة عن آبائهم كما نلاحظ اهتمام قليل لهذه الفئة بمجال الصيد البحري بخروج أغلبهم من تبعية الوراثة لآبائهم نظرا لاهتماماتهم بمجالات أخرى بينما تشكل فئة الجامعيين نسبة اقبال ضعيفة على مجال الصيد البحري.

3.4. تطور الانتاج الكمي والنوعي للثروة السمكية

1.3.4. تطور الانتاج الكمي و النوعي للموانئ الرئيسية في وهران

الجدول رقم 5 : تطور الإنتاج العام للأسماك بميناء المرسى خلال سنوات (2017_2016_2015)

السنوات	كمية الإنتاج (طن)
2015	2420086
2016	1882525
2017	1861928

المصدر: مؤسسة ميناء وهران

من خلال الجدول السابق نجد أن إنتاج السمك في تناقص دائم ، وهذا تراجع سببه الصيد العشوائي وعدم احترام فترة التكاثر وحجم الأسماك المصطاد، بإضافة إلى عوامل طبيعية كالتقلبات الجوية والتيار البحري، كل هذا أدى إلى استنزاف الثروة السمكية وتهديدها .

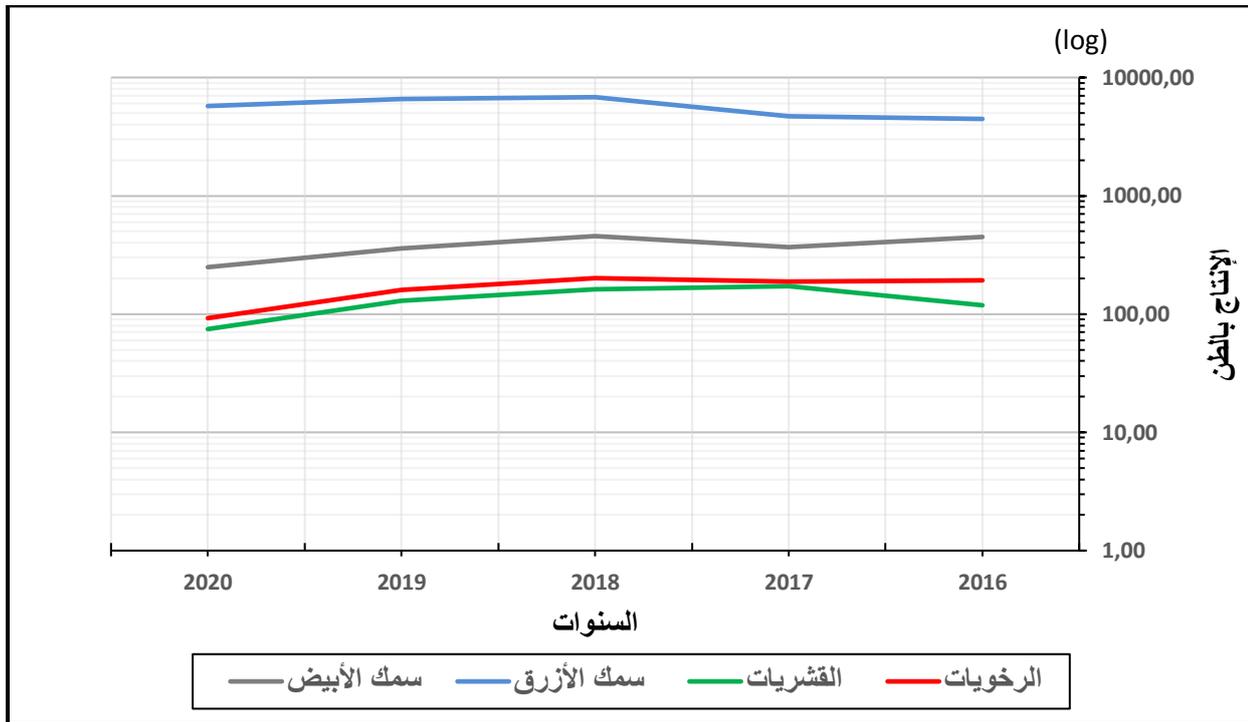
الجدول رقم 6 : التطور الكمي و النوعي للإنتاج البحري في ميناء وهران وأرزيو 2016-2020

السنوات	نوع الإنتاج (الأنواع البحرية)	الإنتاج بالطن			
		وهران	أرزيو	المجموع	
2016	1-Poisons blanc سمك الأبيض	450,52	5,632	456,152	
	2-Petits bleu سمك الأزرق	4462,32	1936,808	6399,128	
	3- Crustacés القشريات	118,06	6,44	124,5	
	4- Mollusques الرخويات	192,78	تحقيق ميداني 2,5	195,292	
	المجموع	5223,68	1951,392	7175,072	
2017	1-Poisons blanc سمك الأبيض	365,95	2,1	368,05	
	2-Petits bleu سمك الأزرق	4680,93	2430,38	7111,31	
	3- Crustacés القشريات	171,99	1,43	173,42	
	4- Mollusques الرخويات	188,33	1,28	189,61	
	المجموع	5407,2	2435,19	7842,39	
2018	1-Poisons blanc سمك الأبيض	456,02	3,11	459,13	
	2-Petits bleu سمك الأزرق	6816,16	1916,53	8732,69	
	3- Crustacés القشريات	161,29	1,63	162,92	
	4- Mollusques الرخويات	201,13	1,22	202,35	
	المجموع	7634,6	1922,49	9557,09	
2019	1-Poisons blanc سمك الأبيض	357,22	7,18	364,4	
	2-Petits bleu سمك الأزرق	6564,54	1836,415	8400,955	
	3- Crustacés القشريات	130,11	2,13	132,24	
	4- Mollusques الرخويات	160,27	2,2	162,47	
	المجموع	72,14 تحقيق ميداني	1847,925	9060,065	
20	20	1-Poisons blanc سمك الأبيض	249,07	6,936	256,006

	سمك الأزرق 2-Petits bleu	5705,16	700,01	6405,17
	القشريات 3- Crustacés	74,6	1,3	75,9
	الرخويات 4- Mollusques	92,31	2,61	94,92
	المجموع	1,14 تحقيق ميداني 6	710,856	6831,996

المصدر : مديرية الصيد البحري ، وهران

الشكل رقم 7 : لكمية الإنتاج البحري في ميناء وهران 2016-2020

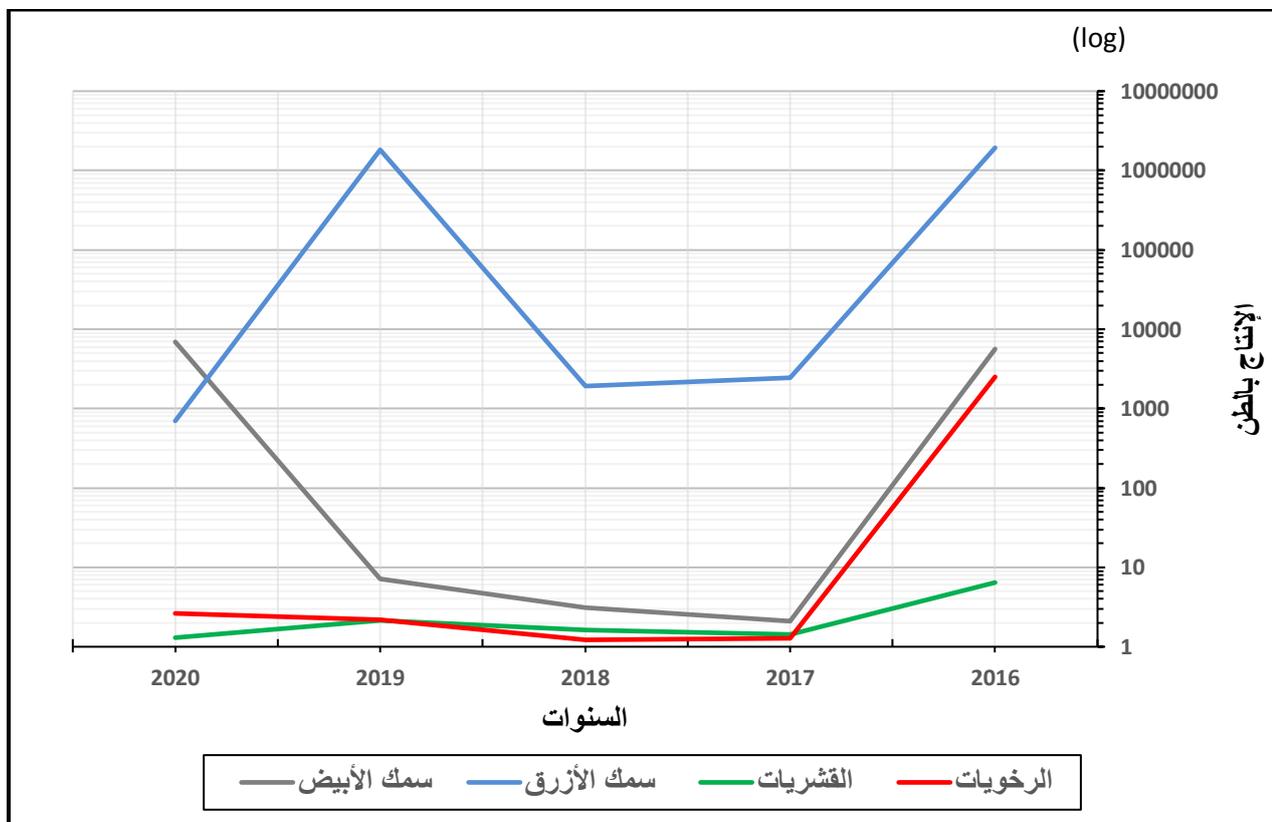


المصدر : مديرية الصيد البحري، وهران

يمثل الشكل السابق كمية إنتاج الصيد البحري بميناء وهران 2016-2020 حيث نلاحظ أن كمية إنتاج السمك الأزرق تمثل أعلى نسبة مقارنة مع باقي الإنتاج في حدود ما يقارب 10000.00 طن في حين انها تتزايد عبر السنوات تليها نسبة السمك الأبيض ولا تتعدى 1000.00 طن حيث نرى انها تتناقص و تشكل نسبة صيد القشريات والرخويات ادني نسبة ومع مرور السنوات تتضاءل حيث سنة 2020 لا تتعدى 100.00 طن

وتشكل هذه الفوارق كمية الإنتاج مع توفر العرض والطلب وكذلك السعر في نوعية السمك

: كمية إنتاج الصيد البحري بميناء ارزيو 2016-2020 الشكل رقم 8

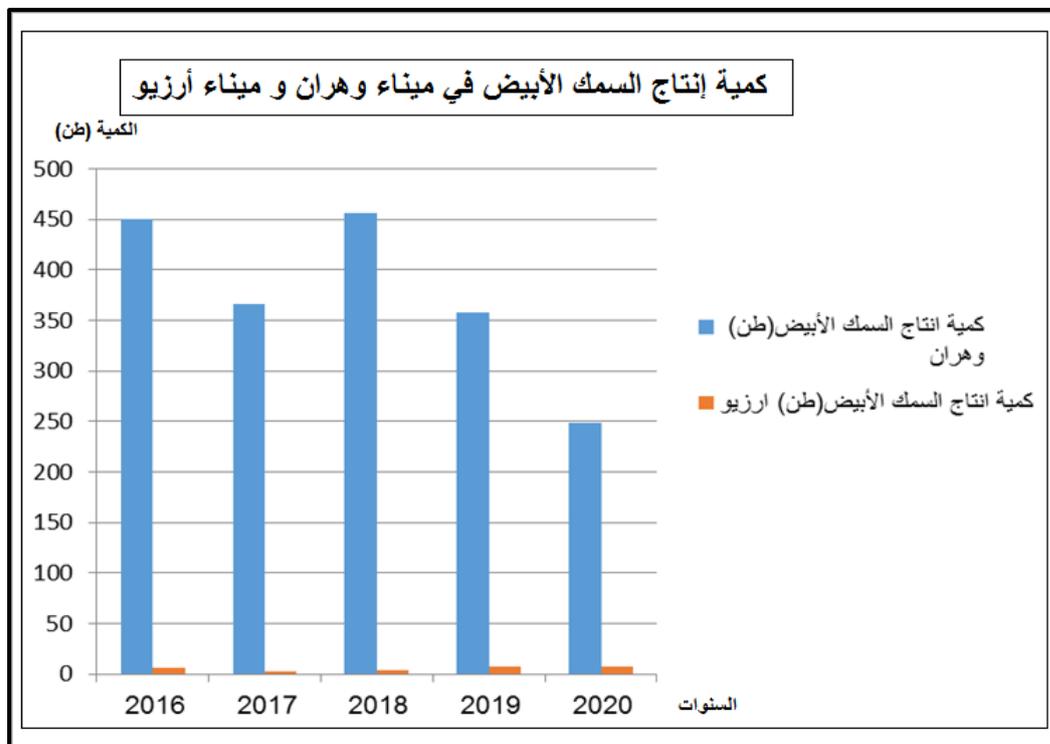


المصدر : مديرية الصيد البحري، وهران

يمثل الشكل أعلاه كمية إنتاج الصيد البحري بميناء ارزيو من سنة 2016 حتى 2020 حيث نلاحظ تذبذب في كميات الإنتاج ونلاحظ هبوط كبير في مستوي الإنتاج بين سنة 2016 و 2017 في حين تعتبر كمية إنتاج السمك الأزرق اكبر نسبة قبل سنة 2020 كما نرى ان كمية إنتاج السمك الأبيض تحتل المرتبة الثانية وفي

سنة 2020 أصبحت تنصدر مستويات الإنتاج في حين أصبحت مستويات انتاج الرخويات والقشريات لا تتعدى 10 طن بعد سنة 2017 وهي متقاربة فيما بينها

الشكل رقم 9 : أعمدة بيانية تمثل كمية إنتاج السمك الأبيض في ميناء وهران و ميناء أرزيو



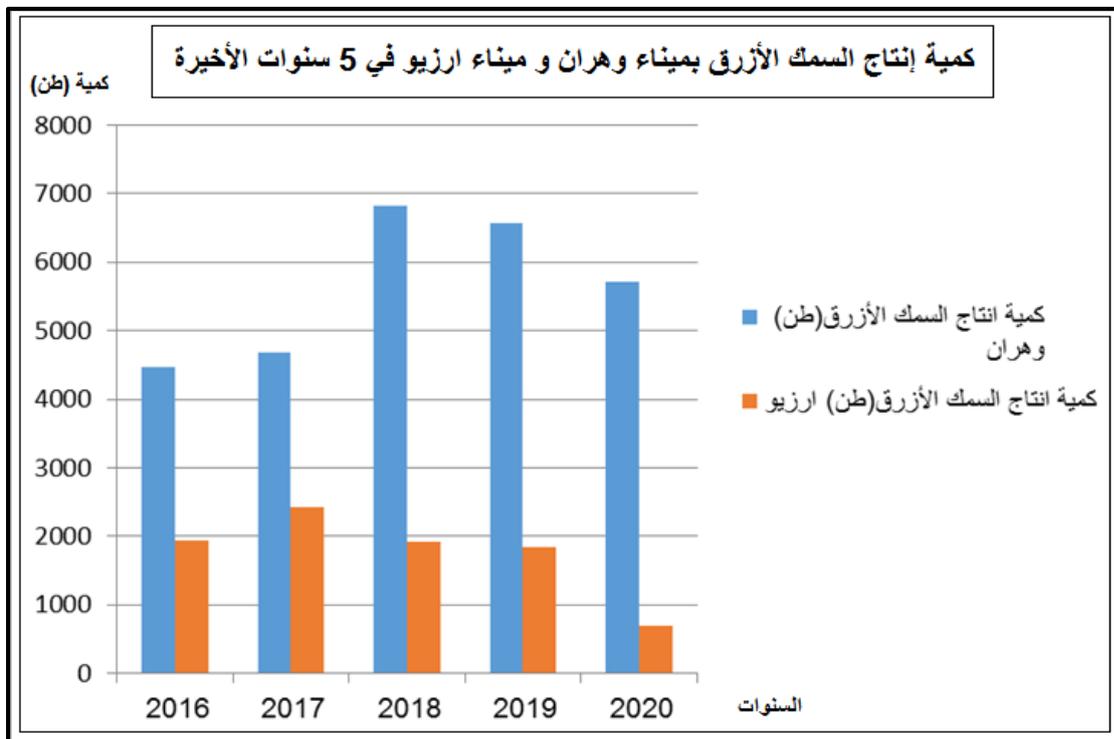
المصدر: التحقيق الميداني

يمثل الشكل السابق أعمدة بيانية كمية إنتاج السمك الأبيض (طن) في ميناء أرزيو و ميناء وهران في 5 سنوات الأخيرة حيث نلاحظ في سنة 2016 و سنة 2018 تم تسجيل كمية كبيرة من السمك الأبيض في ميناء وهران بـ 450 طن لتتخفص الكمية إلى 350 طن في سنتي 2017 و 2019 إلى 350 طن و بالنسبة لسنة 2020 تم تسجيل أقل كمية في السنوات 5 الأخيرة و هذا راجع إلى تدهور الظروف الصحية التي

شهدها العالم إثر تفشي فيروس كورونا مما أدى إلي زعزعة الاستقرار في نشاط الصيد البحري حيث توقف أغلب العمال بالميناء أما بالنسبة لميناء أرزيو فكمية الإنتاج قليلة جدا تكاد تنعدم نظرا لقلّة القوارب المتواجدة على مستوى الميناء .

ونشير الى ان ميناء ارزيو ذو يقتصر على المناطق القريبة منه بينما ميناء وهران باعتباره ذو مساحة أكبر فان وظيفته تعرف اشعاعا وتأثيرا كبيرا يتعدى حدود الولاية.

الشكل رقم 10 : أعمدة بيانية تمثل كمية إنتاج السمك الأزرق بميناء وهران و ميناء ارزيو

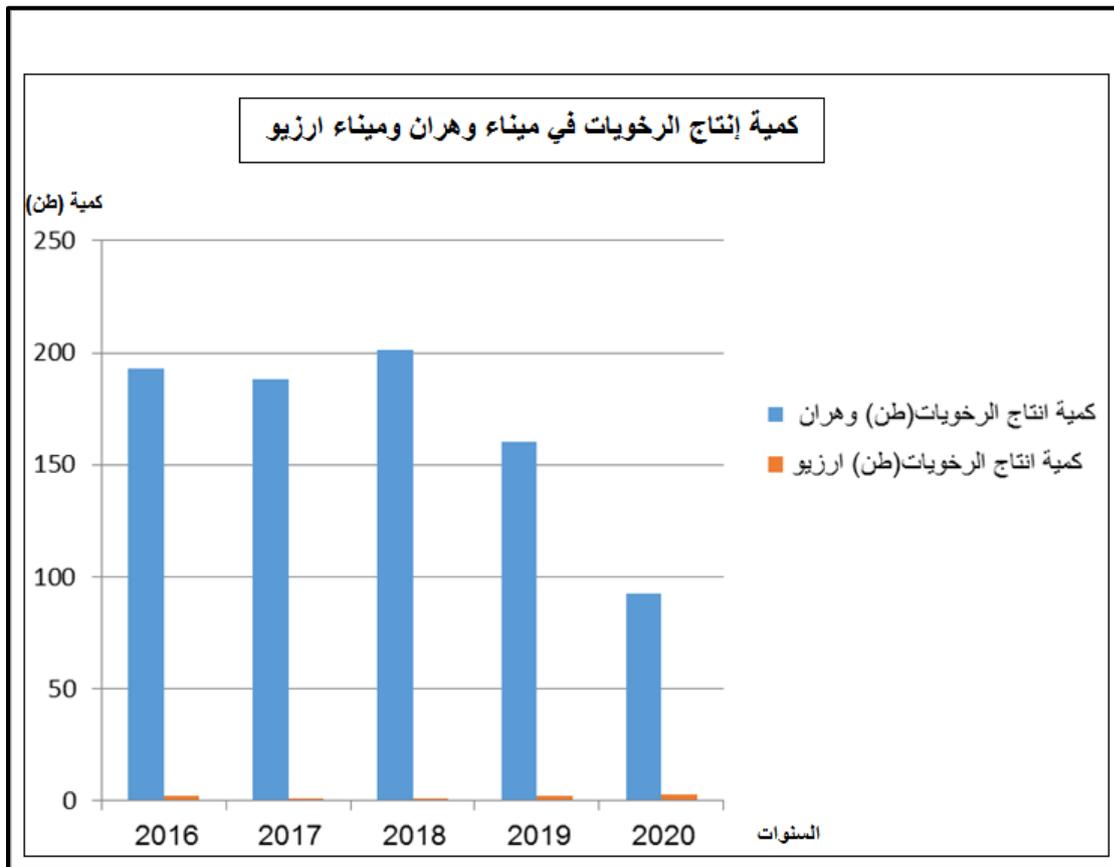


المصدر : التحقيق الميداني

يمثل الشكل أعلاه كمية إنتاج السمك الأزرق بميناء وهران وميناء ارزيو حيث نجد أن كمية إنتاج هذا النوع من الأسماك كبير جدا مقارنة بالسمك الأبيض وهذا حسب الطلب المتزايد على هذا النوع نظرا لثقافة الغذائية للمجتمع والقدرة الشرائية للفرد عكس السمك الأبيض.

نلاحظ أن إنتاج السمك الأزرق بوهران قد تزايد على مر السنوات ليبلغ أكبر كمية سنة 2018 بقيمة تكاد تبلغ 7000 طن في السنة لتتراجع في السنوات الموالية، و كذا مثله فيما يخص السمك الأزرق لأرزيو الذي تزايد إنتاجه أيضا على مر السنوات ليبلغ قيمة قصوى سنة 2017 تفوق 2000 طن و يتراجع في السنوات الموالية كذلك، في حين أن الإنتاج البحري لميناء وهران ضخم مقارنة بإنتاج ميناء أرزيو و هذا لأن إنتاج الميناء الأخير موجه للإستهلاك المحلي عكس ميناء وهران الذي له تأثير جهوي.

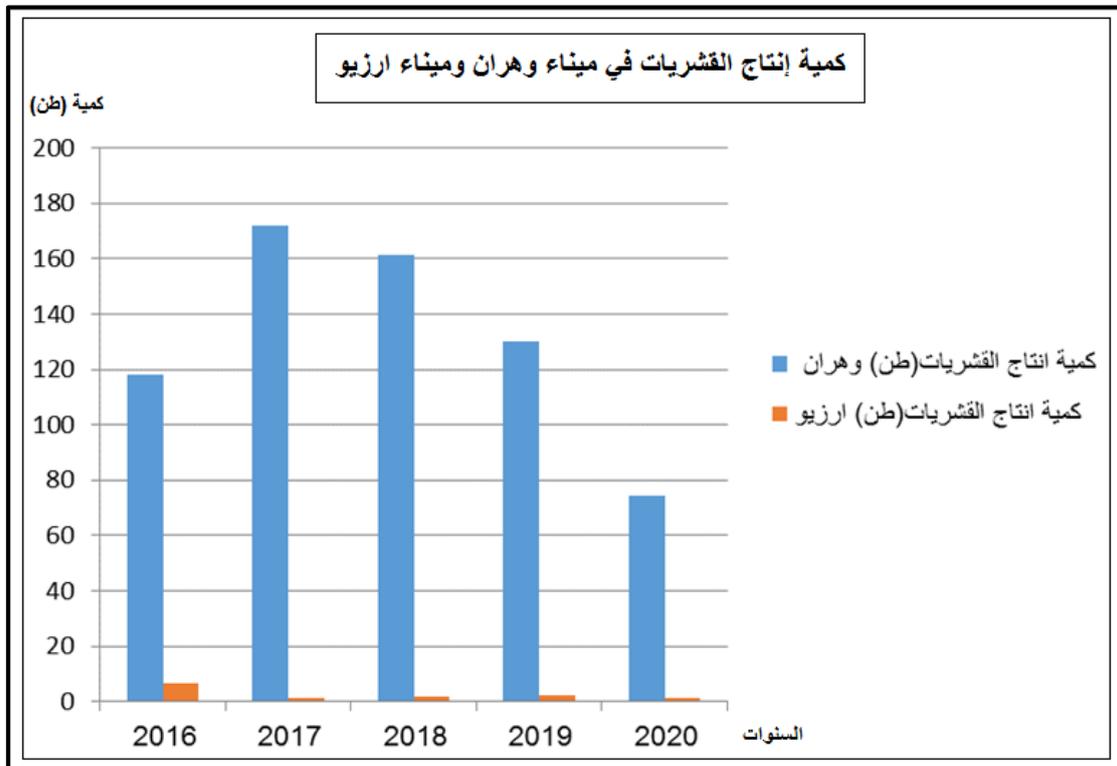
الشكل رقم 11 : أعمدة بيانية تمثل كمية إنتاج الرخويات في ميناء وهران وميناء ارزيو



المصدر : التحقيق الميداني

يمثل الشكل السابق (تحقيق ميداني) كمية إنتاج القشريات بميناء وهران وميناء ارزيو حيث نلاحظ أن كمية الإنتاج مرتفعة في سنوات 2016 و2017 و2018 لتتخف في السنة 2019 و سنة 2020 على التوالي نظرا لنقص الطلب على هذا النوع من طرف المستهلك إضافة إلى نقص القدرة الشرائية للمواطن تزامنا مع تدهور الأوضاع الصحية في ظل جائحة كورونا مما أدى غلق مختلف مجالات العمل فقد إقتصر المجتمع على شراء المواد الأساسية للعيش كما أن الإنتاج هذا النوع شبه منعدم في ميناء ارزيو و هذا راجع لقلّة أدوات صيد في الميناء و محدودية الأسواق في هذه المنطقة عكس ميناء وهران .

الشكل رقم 12 : أعمدة بيانية تمثل كمية إنتاج القشريات في ميناء وهران و ميناء ارزيو



المصدر : التحقيق الميداني

من خلال الشكل رقم (10) يتبين لنا أن إنتاج القشريات لميناء وهران قد تزايد في السنوات الخمسة الأخيرة بحيث بلغت كمية الإنتاج أكثر من 160 طن سنة 2017 و تراجع بعد هذه السنة ليصل لقيمة بين 60 - 80 طن سنة 2020، أما إنتاج أرزيو من القشريات فسجلنا أكبر قيمة في السنة الأولى 2016 تقارب 10 طن في السنة و تراجعت بشكل كبير في السنوات التي تليها ، و مما لاحظناه أن هناك فرق شاسع في كمية الإنتاج السنوي بين ميناء وهران و ميناء أرزيو ، و يرجع هذا إلى نفس السبب المذكور سابقا و هو أن الإنتاج البحري لأرزيو موجه للإستهلاك المحلي على غرار إنتاج وهران.

2.3.4. تخصص الميناء في انتاج معين

الوظيفة الاولية للميناء وهي عمليه تحرير السفن من الحمولة كانت تمثل وظيفة الميناء نصف الحركة التجارية للميناء وجعلت ميناء وهران متخصص اكثر في الحركة التجارية للفحم(استيراد) وهذه الاولية كذلك تعتبر تأكيد للدور غير مباشر الذي يلعبه الميناء في التطوير الاقتصادي الجهوي. كذلك نفهم من خلال العمليات التجاري للسفن وطبيعتها، عدم وجود وظيفة التخزين والنشاط الصناعي. هذا النشاط يقتصر فقط على انتاج الطاقة الكهربائية باستعمال الفحم المستورد في محطه توليد الكهرباء

5. العلاقة بين الوسائل وكمية الانتاج

إن مستوى تطور أدوات وتقنيات الصيد المستعملة في الجزائر لازال محدودا، إذ غالبا ما يتم الاعتماد على وسائل صيد تعاني من ضعف مستواها التقني وبشكل لا يسمح باستغلال كل الاحتياطي السمكي الموجود بالأعماق الوعرة، وفي هذا الإطار نجد أنه هنا كخلل في السياسة الاستثمارية للقطاع، حيث يتم استخدام جزء معتبر من مردودية قطاع الصيد البحري في الجزائر في . حيث نجد أنه التكاليف لا تؤخذ بعين الاعتبار "خاصة الإهتلاكات" في مؤسسات 14 تدعيم

قدرات قطاعات أخرى الصيد البحري في الجزائر، الأمر الذي أثر على قدرة قوارب الصيد على استغلال مصايد جديدة وبعيدة نوعا ما، لكن في حال تدعيم قدرات وحدة الصيد عن طريق رفع جزء "نسبة" من العوائد الصيدية إلى رأس مال المؤسسة لتستخدم في تجديد وعصرنة قوارب ومعدات الصيد، الأمر الذي يسمح لهم بالصيد في أماكن أخرى بعيدة نوعا ما، هذا ما يؤدي إلى زيادة الإنتاج وبالتالي تحسن مردودية قوارب الصيد. وفي هذا الإطار نجد أن نجاح عملية التجديد التكنولوجي في ذلك نجد في هذا الإطار أنه بعد الاستقلال 15 تحسين مستوى الإنتاج يبقى رهين التكوين والتدريب بالدرجة الأولى وصل الإنتاج (بالنسبة للسردين) إلى 20000 طن، واليوم وصل إلى حوالي 70000 طن، أي أنه تضاعف بحوالي، الأمر الذي 16 أربع مرات، في حين نجد الاستهلاك الذي تضاعف بحوالي 10 مرات (بسبب تضاعف عدد السكان) يخلق عدم توافق بين العرض والطلب، ويمكن اعتبار هذا أحد أسباب الندرة (أو الانطباع بالندرة بالنسبة للتطور التاريخي)، كذلك بالنسبة لأسطول الصيد الذي تضاعف تقريبا، مما أثر على حجم المصيد بالنسبة لكل قارب. وبالتالي فإن غياب مقاربة تشاركية بين مختلف الفاعلين في القطاع ومقاربة متعددة التخصصات، هي أهم أسباب النتائج المبينة أعلاه. وعليه، فإن قطاع الصيد البحري في الجزائر اليوم ليس بحاجة إلى استثمارات إضافية في قوارب الصيد، لكنه يحتاج إلى الاستثمار في رأس المال البشري "التكوين، vulgarisation"، الاستثمار في البحوث "فهم أفضل من أجل تسيير أفضل"، التجديد بالنسبة للقوارب ومعدات الصيد، أنظمة وتقنيات الصيد، إضافة إلى التقريب عن مصايد أسماك جديدة واستغلالها.

6. دور صناعة السفن في تدعيم نشاط الصيد البحري¹⁸

يتوفر السير الحسن لنشاطات الصيد البحري بقسط كبير على القدرات الموجودة في مجال بناء السفن والحفاظ على هذه الحرف من أجل تقليص التكاليف الباهضة التي تعاني منها الدولة خلال اللجوء الى استيراد السفن الحديثة المجهزة ، مع تشجيع الخواص للاستثمار.

المؤسسة الجزائرية لصناعة وترميم السفن (ECRN)

من ناحية التصنيع المحلي أصبحت البحرية الجزائرية باسترجاع المرسى الكبير تملك قاعدة مجهزة لبناء اي نوع من القطع البحرية إضافة إلى أعمال الصيانة والتطوير فقامت الجزائر بتأسيس الشركة الوطنية لصناعات البحرية عام 1974 والتي تمكنت من تصنيع عدة وحدات بحرية مختلفة منها:

- سفن الدوريات السريعة المسلحة
- يخوت فخمة
- سفن صيد كبيرة
- سفن هجومية ومراقبة بحرية من نوع الكبير وهي في الاصل بريطانية الأصل من إنتاج شركة Brooke Marine اقتنت الجزائر قطعتين منها وبعدها حصلت على رخصة تصنيعها محليا، استمر إنتاجها غاية 2002 حيث بلغ عددها 14 قطعة من 1990 إلى 2006
- طراد جزائري "الشهاب" (352) type Classe Djebel 352 Corvettes El Chihab
- Chenoua) صنعت في المرسى الكبير (بمدينة وهران الطراد الجزائري "القرش" CourvetteElkirch Classe djbelchenoua(353)

شهدت سنوات التسعينات حالة شبه حصار على الجزائر منعها من التزود بأي أسلحة بحرية جديدة وحتى قطع الغيار، أمام هذه الحالة لم تملك البحرية الجزائرية أي خيار آخر سوى اللجوء الاعتماد

¹⁸/وزارة الصيد البحري و الموارد الصيدية "الصيد البحري و تربية المائيات في الجزائر" طبعة 2006

على سواعد أبنائها ومهندسيها واللجوء التصنيع المحلي، وهو ما سمح بإنتاج جميع قطع الغيار لأغلب القطع البحرية، وشهدت الفترة بداية التخطيط لبرنامج تطوير البحرية من مجرد بحرية مراقبة ساحلية إلى بحرية أعالي البحار.

كان أبرز ما حققته البحرية في هذه الفترة تطوير طراد جديد محلي التصنيع والتصميم من نوع كورفت جبل شنوة مجهزة لحرب السفن والغواصات ومهام البحث والانقاذ، يبلغ طولها قرابة 60 م ووزنها 550 طن وسرعتها 30 عقدة. تم تسليح هذه القطع ب 4 صورا يخ صينية من نوع سي-602 (C-602) ومدفعين أمامي 76 ملم من نوع AK-176 وخلفي مضاد للطيران 6 30ملم من نوع AK-630.

تم محليا في هذه الفترة تصنيع:

- 3 طرادات طراز جبل شنوة: (351)-الشهاب(352)-القرش(353).
- وحدات صيانة لاعالي البحار قادرة على سحب سفن زنتها 5500 طن.
- ساحبات موانئ

يجدر بالذكر انه بعد تسلم الجزائر لسفينة النقل اللوجستي و حاملة المروحيات قلعة بني عباس 474 عام 2014 ستستلم قريبا السفينة الثانية من نفس النوع و التي يتم بناؤها في قاعدة المرسى الكبير بوهران من طرف المؤسسة الجزائرية لصيانة و بناء السفن حسب العقد المتفق عليه مع الشركة الايطالية للسفينة سان جيورجيستو.

(الصور الملحقة للكورفيتات الشهاب صنف جبل شنوة و القرش من نفس الصنف التي تم صناعتها محليا في الجزائر قبل اكثر من عشر سنوات).

خلاصة الفصل

نظرا للتوجه الاقتصادي للأقاليم الساحلية الجزائرية، فإن قطاع الصيد البحري يلعب ادوار اقتصادية واجتماعية مهمة فيها، الأمر الذي يبين اهتمام الذي توليه السلطات العمومية في الجزائر لهذا القطاع لجعله احد المحركات الرئيسية للتنمية المحلية فيها، ويتجلى ذلك من خلال مخطط تنمية شعب الصيد البحري وتربية المائيات 2020 ولكن وبالرغم من كل الجهود المبذولة إلا أن مجتمع الصيادين لازالوا

يعانون من ضعف، مردودية وحدات الصيد بسبب الضعف النسبي لإنتاج السمك (AQUAPCHE 2020). هذا الأخير الذي يجد تفسيره في عناصر عديدة خاصة ما هو مرتبط بسائل وإمكانيات الصيد المادية المتاحة في قطاع الصيد البحري الأدوات، التجهيزات والهياكل الضرورية لممارسة نشاط الصيد (،إضافة إلى التلوث الذي اثر على المستوى البيولوجي الأمثل، الأمر الذي يستدعي بذلا لمزيد من الجهود من أجل تحسين مستوى الإنتاج في حدود ما هو متاح ومعروف اليوم من ثروة سمكية، كما يستدعي من جهة أخرى العمل على تطوير حجم الإنتاج من خلال البحث عن مصادر إنتاج جديدة. في هذا الإطار، فإن الاستثمار ككل، خاصة التكوين، التجديد، "la filière" في قطاع الصيد البحري يبقى ضروري، لكن يجب أن يستهدف الشعبة تقنيات الكشف والصيد.

الفصل الثالث

في التأثيرات الوظيفية و الإقليمية للصيد البحري
ميناء وهران

تمهيد

للصيد البحري أهمية كبيرة تختلف في العالم حسب الثروة السمكية المتاحة والإمكانيات المادية والبشرية المسخرة لاستغلاله في كل بلد، فقطاع الصيد البحري له مؤهلات هامة تصنفه في مقدمة القطاعات التي تساهم في دفع عجلة التنمية الاقتصادية، إذ يعتبر الأكثر استقطاب لليد العاملة سواء كانت مباشرة في البحر أو بطريقة غير مباشرة مثل صناعة الثلج وخياطة الشباك. كما له أثر واسع في الاقتصاد الوطني لتمويل خزينة الدولة بالعملة الصعبة عن طريق تصدير منتجات الصيد البحري. ويعتبر أيضا مصدر غذائي هام لسد حاجيات السكان الغذائية.

1. أهمية الثروة السمكية

1.1. أهمية الثروة السمكية كمصدر للدخل القومي¹⁹

إن أهمية هذا القطاع في مساهمة الدخل الوطني جعل الوزارة الوصية تخصص حوالي 900 مليار سنتيم لدعم الأحواض المائية، و تربية المائيات و هذا تحتضره الجزائر بمثابة المؤشر الإيجابي و الهام لدخول عالم التصدير خارج قطاع المحروقات، و هذا ما تسعى إليه وزارة الصيد البحري و الموارد الصيدلية من خلال تبنيها استراتيجية تنموية حقيقية ليفرض القطاع بذلك نفسه ضمن القطاعات الأخرى المشكلة للاقتصاد الوطني و قصد الوصول إلى نتائج جيدة، تم إبرام العديد من الاتفاقيات في إطار الشراكة مع المتعاملين الأجانب ، و التي بإمكانها أن تصل في السنوات القادمة إلى تصدير ما لا يقل عن 70 بالمائة من الأسماك الجزائرية ، مختلفة الأنواع وتحصيل على ما لا يقل عن 20 مليون دولار ، الأمر الذي يمثل تحسن معين في مختلف التعاملات التجارية بالتصدير بعد الإكتفاء الذاتي .

¹⁹ إشكالية التنمية المستدامة لقطاع الصيد البحري في الأقاليم الساحلية الجزائرية - المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية - عدد 5 ديسمبر 2016. - مقارنة ميدانية تحليلية

و يتم الصيد على نطاق تجاري في المياه الداخلية تصاد أسماك المياه العذبة مثل سمك التونة كما استدعى النشاط التجاري إنشاء مزارع سمكية لتربية أنواع معينة من الأسماك تستخدم غذاء، ففي بعض الأقطار تربي في ال لور و السالمون و التونة، و يربي مزارعو السمكية أسماك الشب في برك، و يستخدمون طرقا خاصة لتغذيتها حتى تنمو لأحجام أكبر و بمعدل أسرع من نموها الطبيعي .

ويستمتع بعض الناس بصيد الأسماك لمجرد المتعة، وكثيرون السعي وراء أسماك منهم يحب الرياضة بمكرها ودهائها أو ببعض الصفات الأخرى التي تزيد وتتصنف الأسماك التي تصاد للرياضة من الإثارة والمتعة في صيدها وتشمل هذه الأسماك أنواعا من أسماك البحر العملاقة مثل سمك ولمرلين والسردين أسماك المياه العذبة مثل سمك التونة.

2.1. أهمية الثروة السمكية في تحقيق الأمن الغذائي والقومي²⁰

إن الأسماك من الأغذية المفيدة لصحة الإنسان حيث تحتوي على 20% من البروتين الحيواني يمتاز هذا عن بروتين اللحوم الحمراء بارتفاع معامل الاستفادة منه حيث يحتوي و الأملاح على كميات كبيرة من الفسفور و الفيتامين الصوديوم والبوتاسيوم D ، A المعدنية وخاصة اليود ومما يفسر انه من الاطعمة المفيدة لتقوية الذاكرة ، كما يحتوي السمك على نسبة عالية من الفسفور، فمائة غرام منه تحتوي 230-240 ملغ فسفور ، كما له اهمية بالغة في بناء و ترميم الأنسجة ، إذ يساعد العمود الفقاري و الأسنان على النمو . كما يحتوي على عنصر الكالسيوم و الكبريت و الكالسيوم المهمين للعظام كما تمتاز الاسماك بسهولة الهضم ، فلا تعد مصدر بروتيني فقط و إنما مصدر للدهون الضرورية لتوازن جسم الانسان ، غنية بأحماض دسمة ، مفيدة و غير ضارة يطلق عليها اسم أوميغا 3 - حيث هذه الأحماض لها فعالية كبيرة ضد الكثير من الأمراض الدموية و من (لحوم - كتحسين النوع تجلط الدم بالطبع في إطار تغذية متوازنة (OMIGA3) رخضر - فواكه - سمك) كما أن

²⁰ نفس المصدر

الاسماك تحتوي على كمية من الدهون تختلف بحسب نوعها، كلما ارتفعت نسبة الدهون في السمك كانت أكثر فائدة للجسم فمثلا سمك البلطي يحتوي على 2.6 بالمائة من الدهون ، سمك التونة الخفيف المحفوظ بالزيت 8.21 بالمائة ، سمك السلمون 10.85 بالمائة ، سمك السردين المحفوظ بالزيت 27.27 بالمائة وسمك موسى 0.5 با لمائة من وزنه .

و من المعروف علميا أنه يمكن تغطية احتياجات الفرد من اليود من خلال تناول كيلوغرام واحد من السمك فقط ، و بعد دراسة أجريت على سكان الإيسكيمو وجدو أن الأسماك التي فيها نسبة من الدهون مرتفعة تحتوي على مواد كيميائية تساعد على خفض الشحوم و الكولسترول الضار بالجسم بنسبة 33 بالمائة ، و تساعد على قلة احتمال انسداد الشرايين القلبية و يعود على الأسماك القيام بدور هام في إمداد الشعوب الفقيرة بالبروتين الحيواني و تكشف الدراسات الحديثة على أن في آسيا تمثل الأسماك حوالي 30 بالمائة من البروتين الحيواني المستهلك كما وجد في بلدان كغانا و الملاوي أن استهلاك الأسماك يزيد في التجمعات السكانية ، منخفضة الدخل كما تدخل الأسماك في العديد من الأطباق و يتم استهلاك الأسماك الطازجة أو المعلبة ، حيث توصي المنظمة العالمية للصحة بنسبة 2،6 كغ للفرد في السنة دائما في إطار تغذية متوازن .

و للأسماك أيضا أهمية في حفظ التوازن الطبيعي، حيث تأكل الأسماك النباتات و الحيوانات و بعد أن تموت تتحول هي نفسها إلى مادة غذائية لغيرها من الكائنات الحية الأخرى من نبات أو حيوان. استدعى النشاط التجاري إنشاء مزارع سمكية لتربية أنواع معينة من الأسماك تستخدم كغذاء ، و يستخدمون طرقا خاصة لتغذيتها حتى تنمو لأحجام أكبر و بمعدل أسرع من نموها الطبيعي.

الأسماك المفيدة الأخرى تصطاد بعض أنواع الأسماك على نطاق تجاري رغم كونها غير صالحة كغذاء للإنسان. هذه الأسماك تستخدم لصناعة الغراء و أغذية الدواجن و المواشي (مسحوق السمك و جريش السمك – السيلاج) وكذلك بعض المنتجات الأخرى. و يستخدم مايربو على ربع الإنتاج

العالمي للأسماك لصناعة جريش السمك الذي يستفاد منه في صناعة غذاء الحيوانات أو استخراج زيت السمك. ويستخدم سمك الإسبرط. و تصنع في أمريكا الشمالية المنتجات السمكية من سمك الأنشوفة. ويستخدم مسحوق الأسماك أساسا غذاء للخنازير والدواجن و الدواب .

و كثيرا ما يستخدم العلماء السمك الذهبي و غيره من أنواع السمك الصغيرة كحيوانات تجارب في البحوث الطبية لأنها لا تحتاج إلى مكان كبير أو عناية كثيرة كغيرها من حيوانات التجارب. فمثلا، تستخدم مادة كيميائية تنتجها الأسماك الكروية لمعالجة مرض الربو.

2. المعاملات التجارية بين الصيادين داخل ميناء وهران

1.2. طريقة البيع والشراء داخل الميناء

بعد ملاحظتنا لطريقة البيع و الشراء داخل الميناء ، تمكنا من معرفة أن بعد العودة من مياه البحر و بعد الجهد الكبير من قبل الصيادين تنقل الأسماك المصطادة مباشرة في مكان مخصص يدعى بالمسكة أو سوق بيع الأسماك ، أين تباع أنواع عديدة من الأسماك تحت تصرف بائع الأسماك بالجملة الذي يعرف باسم Mandataire (بائع الأسماك بالجملة) ، حيث يقوم بمزاد بمساومة الأسماك مع الزبائن و بعد إعطاء الثمن الأقصى من طرف المشتري ، فيردد بائع الأسماك ثلاث مرات بالثمن المقصود ، و بعد ذلك يقوم ببعض الإجراءات كإعطائه وصل الشراء .

2.2. طريقة توزيع الأرباح بين الصيادين

الاعتماد فيه على طرق تقليدية في عملية الصيد بعيدة عن التكنولوجيا الحديثة ، و أن عملية البيع و الشراء تتم عن طريق المزاد العلني تحت تصرف وكلاء البيع بالجملة ، و أن طريقة توزيع الأرباح بين الصيادين تعتمد على قانون عرفي .

حيث يقوم بائع الأسماك بالجملة بعملية بيع الأسماك ، يتم خصم 12 % من المداخل بعدما يقوم بائع الأسماك بالجملة بعملية بيع الأسماك ، يتم خصم 12 % من المداخل الإجمالية المتحصل عليها و التي

تمثل حقه منها ، ثم صاحب السفينة Amateur هو الآخر يقوم بخصم 10 % و المتمثلة في مصاريف لمختلف حاجيات السفينة من الوقود ، و تصليح الشباك و الصيانة ، كما يتم خصم 55 % و المتمثلة في حقه من الأرباح ، تبقى % 45 يتم تقسيمها على 6 حصص ، يقوم القائد الساحلي بأخذ 3 حصص ، الميكانيكي ما بين حصة و نصف أو حصتين ، تبقى حصة تقسم على البحارة الصيادين ، و هذا التقسيم هو قانون عرفي يعتمد عليه في عملية توزيع الأرباح بميناء وهران.

2. تعرفه استخدام خدمات الموانئ

أ. أحكام عامة للتطبيق

- الشروط والإجراءات العملية لتوفير واستخدام البنى التحتية والخدمات المينائية هي تلك التي تحددها أنظمة التشغيل المعمول بها في الموانئ الجزائرية وكذلك النصوص المختلفة المتعلقة بأنشطة الموانئ في المسائل التشغيلية والملاحة والشرطة والأمن.
- الخدمات المقدمة للسفن خلال أيام العمل من الساعة 9:00 مساءً وحتى 5:00 صباحاً، أيام الجمعة والعطلات الرسمية، لا تؤدي إلى زيادة في الأسعار التي يحددها هذا النطاق.
- يجب طلب الخدمات المتعلقة بحركة السفن ونقلها من مركز إلى آخر بأمر كتابي من العميل يتم إصدار فاتورة به، باستثناء السفن الموقوفة عليها تتم الحركات بأمر من مكتب رئيس الميناء. .
- أي أمر تم إلغاؤه من قبل المستخدم يترتب عليه دفع 25% من سعر العملية المطلوبة إذا حدث الإلغاء قبل أقل من ساعة من بدء العملية.
- لتطبيق التعريفات الجمركية على خدمات السفن، يكون أساس التعريفه هو حجم السفينة، ويحسب ذلك

$$V = L \times 1 \times Te \quad \text{وفقاً للصيغة:}$$

حيث يُعبر عن (V الحجم) بالمتر 3 ، ويمثل L ، a ، Te الطول الإجمالي للسفينة ، وأقصى اتساع لها وغطاسها بالأمتار والديسمترات.

■ لا يجوز بأي حال من الأحوال أن تكون قيمة الحد الأقصى للغاطس للسفينة المأخوذة في الاعتبار لتطبيق الصيغة أعلاه أقل من القيمة النظرية التي تساوي $0.14 \times$ الجذر التربيعي لـ $L \times XI$ أعلاه أعربت.

ب. القيادة:

- **منطقة الإرشاد:** يتم تحديد مناطق الإرشاد الإلزامي من خلال لوائح تشغيل الموانئ الجزائرية.
- **اعلان السفن:** يجب أن يتم إبلاغ تواريخ وأوقات وصول السفن من قبل المالك أو من ينوب عنه بوقت كافٍ (24 ساعة على الأقل) إلى مكتب التحركات في مكتب رئيس الميناء. هذا الشرط ضروري للاستفادة من مبدأ "الوصول الأول، يخدم أولاً" وسيسمح لمؤتمر تحديد المستوى باختيار النظام الأساسي المناسب.
- **مشكلة القبطان:** عندما يصعد القبطان على متن السفينة عند الوصول أو المغادرة أو للقيام بحركة في الميناء ولم يتم المغادرة أو الوصول أو المغادرة لأسباب على متن السفينة ، تدفع السفينة تعويضاً عن إزعاج القبطان لكل ساعة أو جزء من ساعة تأخير ومع ذلك ، عندما يتم تأجيل مغادرة السفينة لظروف غير فنية أو بحرية ، في الطريق أو على الرصيف ، فإن تعويض الإزعاج للساعة أو جزء من ساعة هو فواتير للشخص الطبيعي أو الاعتباري الذي تسبب في التأخير.
- **انتظار القبطان على متن السفينة:** قبل التشغيل عندما يتجاوز انتظار القبطان على ظهر السفينة الساعة التالية للطلب يتم تعويض للقبطان بعد التشغيل: إذا ظل القبطان على متن السفينة بعد انتهاء العمليات ، تدفع السفينة للقبطان بدل صيانة استخدام القبطان ثان: 25% من العملية.

- مسؤولية شركة الميناء: وفقاً للقانون البحري، نظراً لأن القبطان يتم وضعه أثناء العمليات الإرشادية تحت قيادة قبطان الأول السفينة، فإن شركة الميناء ليست مسؤولة أمام مالك السفينة عن الأضرار التي تحدث أثناء عمليات الإرشاد. وبالتالي، فإن الأضرار والأضرار من أي نوع التي تتعرض لها السفينة أثناء العملية تقع على عاتق ربان السفينة أو أصحابها.
- أجره الإرشاد بالدولار (\$) : تؤدي عمليات إرشاد السفن في المناطق الإلجبارية إلى فرض رسوم إرشاد محسوبة على أساس التعريفات التالية، بحد أدنى لمبلغ التحصيل لكل عملية يبلغ 280 دولاراً أمريكياً.

الجدول رقم 7 : رسوم الارشاد بالدولار الامريكي

الفوائد	المعدل الدولار الأمريكي / م3
	مدخل الميناء
0, 05	- مخرج الميناء
0, 05	- تغيير رباط الإرساء
0, 03	الحركة في المرفأ
0 ,03	- حركة ما بعد الميناء
	، مكتب البريد

المصدر: مؤسسة ميناء وهران EPO

تأجير الزوارق البخارية: يتم تأجير القارب السريع مع سائقه فقط للقيام بـ الإزاحة المشار إليها في الأمر. هذا الإزاحة، ما عدا الإعفاء الخاص الممنوح من قبل سلطة الميناء، لا يمكن أن يكون فقط ضمن الحدود الإدارية للميناء. في حالة عدم التقيد، السلطة المنفذ يحدد شروط السفر. يجوز لسلطة الميناء رفض أو تأخير استئجار زورق سريع إذا كان ذلك ممكناً يعتقد أن الرحلة لا يمكن أن تتم

بأمان .يجب أن يأخذ الإنطلاق القبطان على متن السفينة أو إعادته إلى أن تتم محاسبة المحطة بسعر :
150 دولاراً أمريكياً / عملية * .تحاسب السفينة التي طلبتها السفينة أو من ينوب عنها بمعدل 200
دولار أمريكي / ساعة.

ج. شروط عامة

يتم تنفيذ جميع عمليات الإرساء بموجب اتفاق صريح مع البنود والشروط التالية:

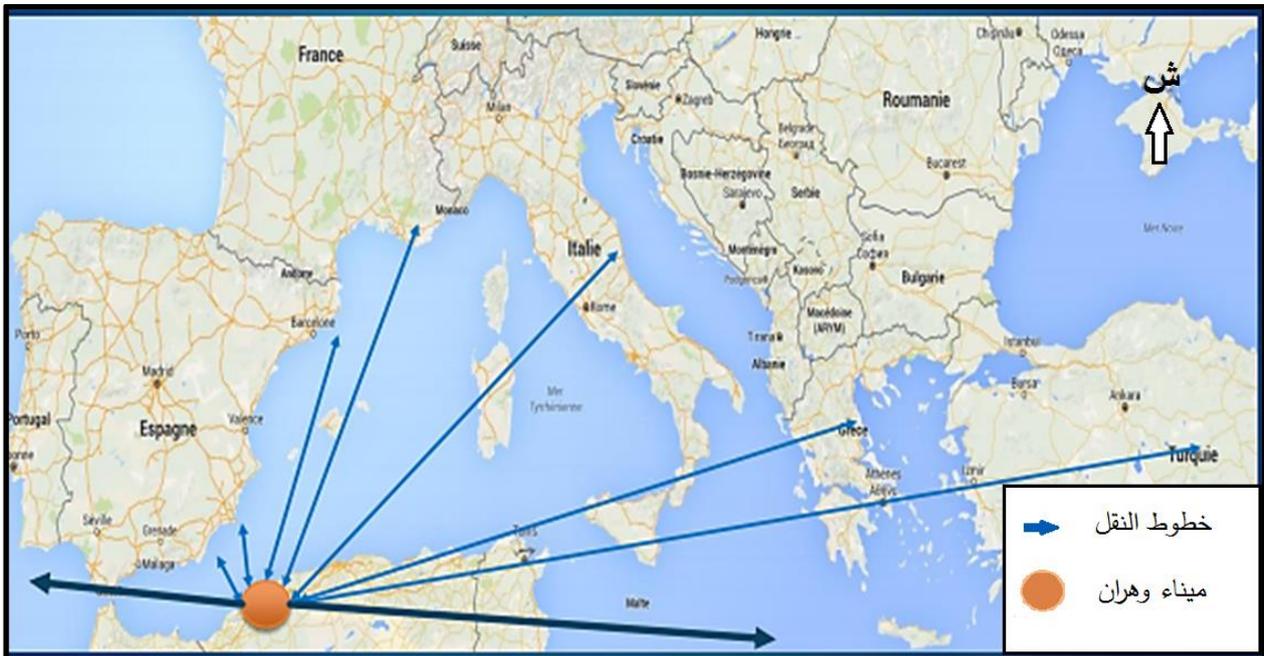
- تزود شركة الميناء فقط المعدات المعدة لتشغيل رسو.
- يتم توفير البحارة لقبطان السفينة المعنية وهم وكلائها الحصريين طوال عملية الإرساء.
- سيوفر القبطان التوجيه والتحكم في جميع العمليات.
- يعتبر الملاحون تحت إدارته والشركة لا يمكن تحميل Portuaire المسؤولية عن أفعالهم.
- النجوم والملاحون تحت تصرف قبطان السفينة سفينة مهتمة.
- يتم إعطاء تعليمات وإرشادات للقوارب بشكل مباشر أو غير مباشر من قبل ربان السفينة ، مع مراعاة الصلاحيات الخاصة بهيئة الميناء، وبالتالي فإن الضرر مستحق الدفع من قبلها أو على أصحابها.
- أو ضرر من أي نوع يمكن أن يحدث أثناء التشغيل التي عانى منها إما المبنى الخاص بها أو من قبل موظفي ومعدات الإرساء، أو أخيراً من قبل أي طرف ثالث.
- معدل الرسو: تؤدي عمليات الإرساء إلى رسوم إرساء محسوبة على أساس التعرفة التالية مع حد أدنى للرسوم لكل معاملة بقيمة 150 دولاراً أمريكياً للسفن غير المتخصصة و 180 دولاراً أمريكي لناقلات السوائب الصلبة والسائلة.

3. مجال اشعاع ميناء وهران

1.3. خطوط النقل البحرية لميناء وهران نحو البلدان الخارجية

يرتبط ميناء وهران بموانئ المدن الأوروبية المتوسطية مثل مرسيليا بفرنسا، أليكانتي وألمرية ولا سببوتسيا بإسبانيا بواسطة الشركتين المتخصصةين بالنقل البحري وهما الشركة الوطنية الجزائرية للنقل البحري (ENTVM) والفرنسية المؤسسة الوطنية للملاحة كورسيكا المتوسطي (SNCM).

الخريطة رقم 5 : خطوط النقل البحرية لميناء وهران



المصدر : مؤسسة ميناء وهران

2.3. تسويق إنتاج الميناء

من بين المقومات التي تساهم في إمكانية إنجاز الأهداف المسندة إلى قطاع الصيد البحري هي إعادة ضرورة هيكلية وتنظيم وتخزين ونقل المنتجات السمكية، بحيث يتحتم في الوقت الحالي خلق انسجام بين شبكة الإنتاج والتوزيع والاستهلاك وبتعبير أدق تنظيم السوق.

و فيما يخص تسويق الأسماك فإن الميناء يلعب دورا فعالا في توفير مادة السمك و توزيعها عبر ولايات عديدة من الوطن، و هذا التوزيع يتم عن طريق نقلها بشاحنات التبريد. ومنه اشعاع الصيد البحري لولاية وهران يتعدى الحدود الولائية، إذ يصل إلى مناطق بعيدة وحتى الجنوب

الصورة رقم 6 : شاحنة تبريد ذات سعة كبيرة



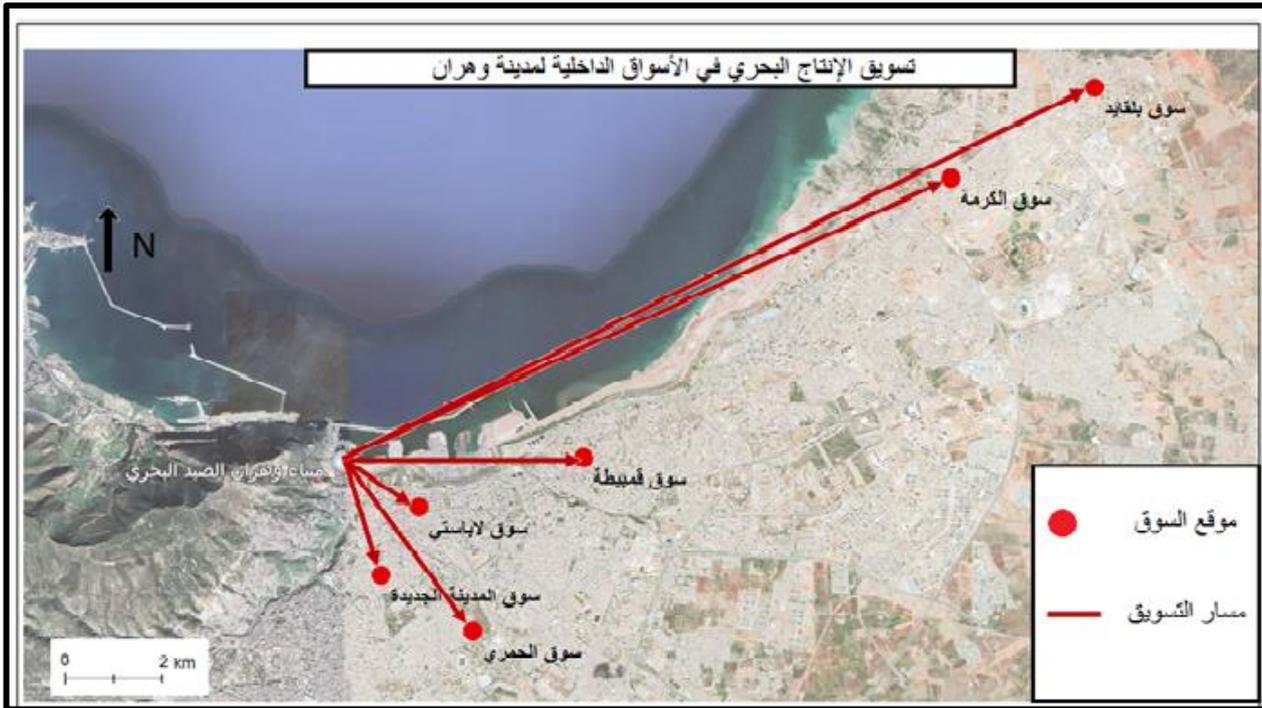
المصدر : التحقيق الميداني

الصورة رقم 7 : شاحنة تبريد ذات سعة صغيرة



المصدر : التحقيق الميداني

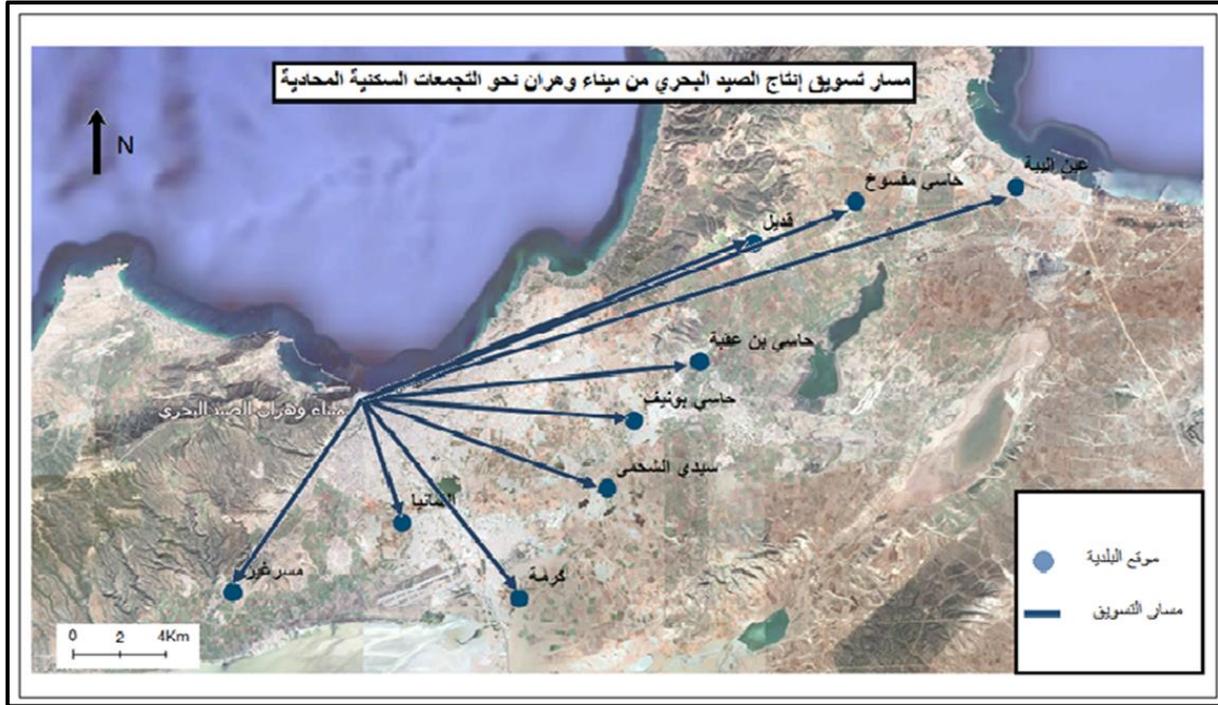
الخريطة رقم 6 : تسويق الإنتاج البحري في الأسواق الداخلية لميناء وهران



المصدر: مؤسسة ميناء وهران + إنجاز الطالبين

تمثل الخريطة السابقة تسويق المنتج البحري داخل مدينة وهران حيث ان منتج الصيد البحري يتوزع عبر نقاط مختلفة في مدينة وهران لتلبية طلب السكان وتحقيق الاكتفاء، إضافة إلى وجود عدة أسواق ثانوية (سوق الكمين، سوق إيسطو ... إلخ) ومحلات لبيع المنتج متوزعة على عدة أحياء إضافة إلى وجود مطاعم متخصصة في هذا المجال

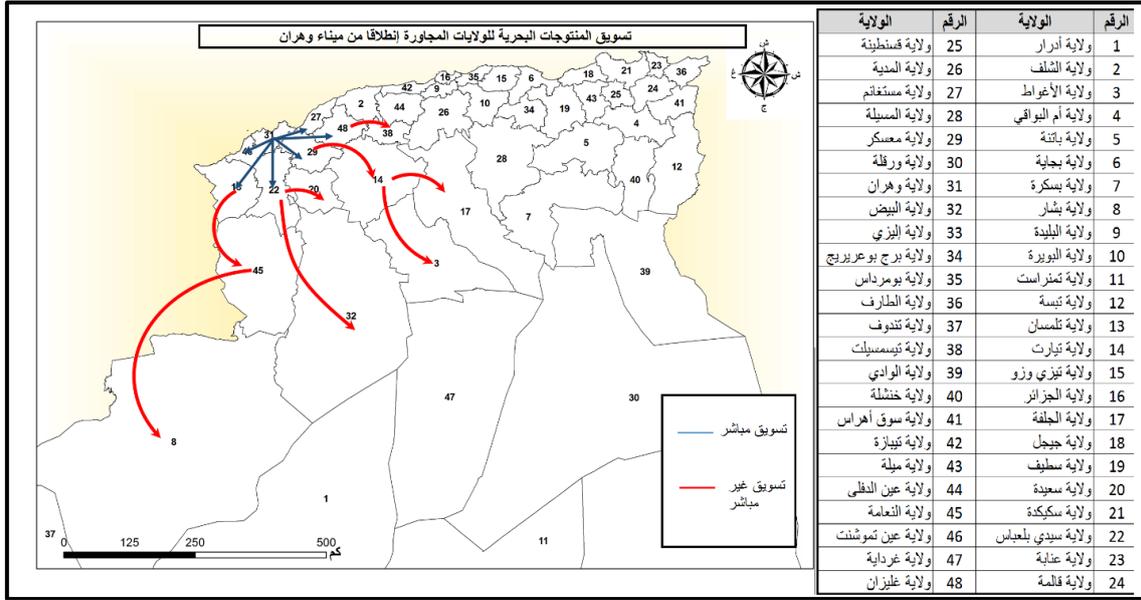
الخريطة رقم 7 : مسار تسويق المنتج البحري لميناء وهران نحو التجمعات السكنية المحاذية



المصدر: مؤسسة ميناء وهران + إنجاز الطالبين

من خلال الخريطة أعلاه يتبين لنا أن مسار التسويق للإنتاج البحري لميناء وهران يشمل جميع المجمعات السكنية المحيطة. شرق وجنوب مدينة وهران نذكر منها: مجمع كرمة كأقصى نقطة للتسويق في الجنوب، ومجمع عين البية كأقصى نقطة تسويق شرق مدينة وهران، رغم أن شبكة التسويق تتعلق بالبعد المكاني للمجمعات عن نقطة الإنتاج، إلا أن ميناء وهران ذو إشعاع محلي وقطب هام للإنتاج البحري.

الخريطة رقم	8 : تسويق المنتج البحري للولايات المجاورة انطلاقاً من ميناء وهران
-------------	---



المصدر: مؤسسة ميناء وهران + إنجاز الطالبين

انطلاقاً من الخريطة السابقة والتي تمثل تسويق المنتجات البحرية للولايات المجاورة انطلاقاً من ميناء وهران، نلاحظ أن للتسويق يمر بطريقتين:

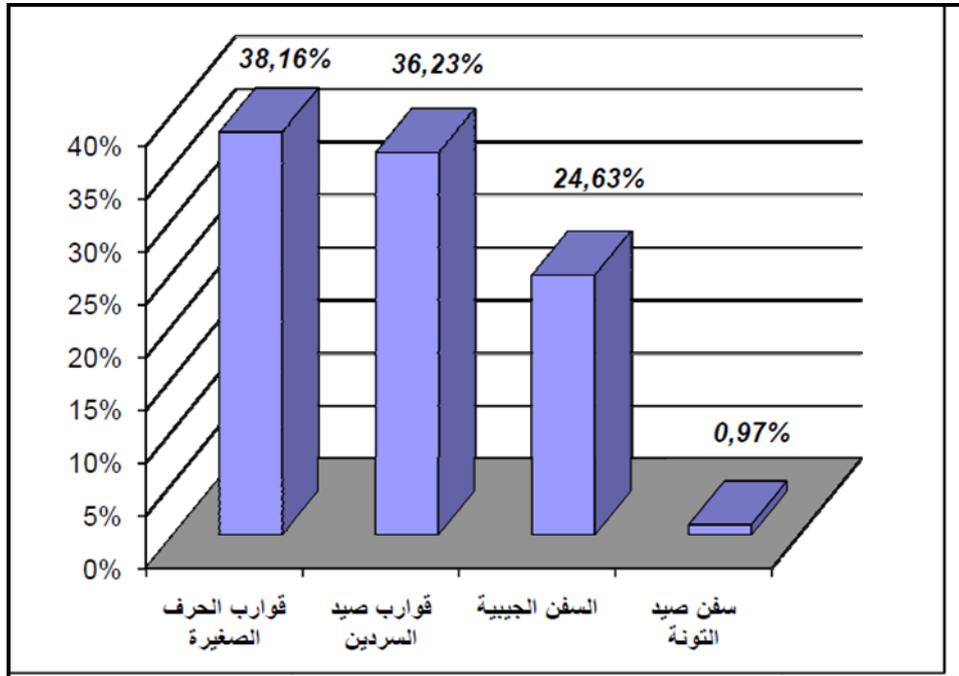
التسويق المباشر كما هو مبين في الخريطة من ميناء وهران إلى الولايات المجاورة وهي: سيدي بلعباس، معسكر، غليزان، مستغانم، عين تموشنت وتلمسان.

التسويق غير المباشر حيث نلاحظ أن من الولايات التي سبق تسويق المنتجات لها يتم تسويق تلك المنتجات مرة ثانية إلى ولايات أخرى مثال من سيدي بلعباس نحو سعيدة والبيض، ومن تلمسان إلى ولاية النعامة، ومن غليزان إلى ولاية تسمسيلت.

حيث يتم نقل المنتج عبر مرحلتين للولايات البعيدة وهي مرحلة التخزين و مرحلة إعادة توجيه المنتج نظراً لعدم وجود شاحنات تنقل البضائع للولايات البعيدة مع عدم تلف المنتج .

3.3. صناعة السفن

الشكل رقم 13 : اسطول الصيد البحري لولاية وهران



المصدر: مذكرة نيل ماستر لموانئ الغرب الجزائري

يضم ميناء وهران اربعة متعاملين خواص في مجال بناء سفن الصيد البحري, ومن خلال دراستنا

لنشاط الصيد البحري تمكنا من معرفة انه تم صنع 9 وحدات صيد منها :

4 ساردينيات و 5 قوارب مهن صغيرة, " حيث ان الساردينيات كلها بقيت تنشط في ميناء وهران. وما

يمكن قوله هو ان لمجال صناعة السفن دور محلي لم يتعدى حدود الولاية.

4.3. في مجال التشغيل الوظيفي

1.4.3. الاصل الجغرافي للبحارة النشطين

يضم ميناء وهران العديد من البحارة النشطين، والملاحظ ايضا ان اغلبية البحارة هم من مواليد

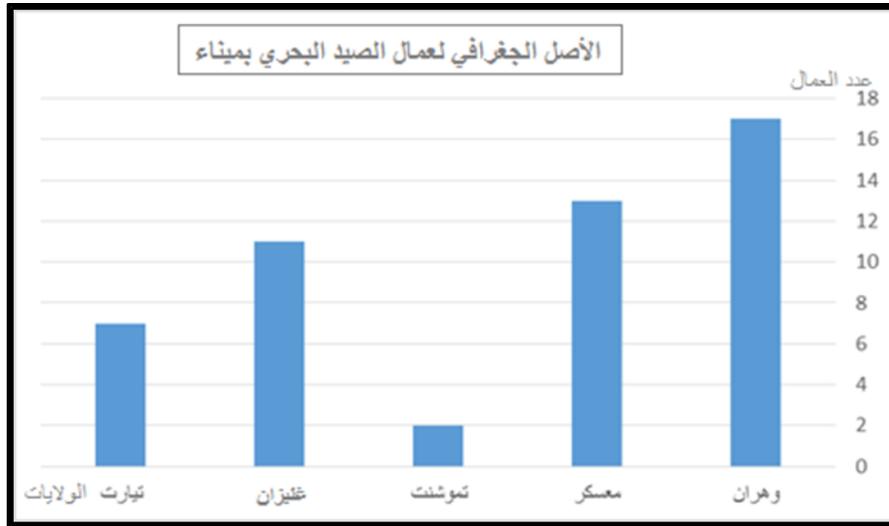
المناطق المحلية أي داخل حدود الولاية، اما باقي البحارة فهم من مواليد ولايات الغرب الجزائري،

مثل عين تموشنت. بني صاف , بلعباس , تلمسان , غليزان , معسكر , اما العدد المتبقي القليل فهم من

ولايات جزائرية اخرى, منها الجزائر , سطيف , و بشار .

وما يمكن قوله هو ان استقطاب الميناء يتعدى حدود الولاية.

الشكل رقم 14 : أعمدة بيانية تمثل الأصل الجغرافي لعمال الصيد البحري بميناء وهران



المصدر: تحقيق ميداني

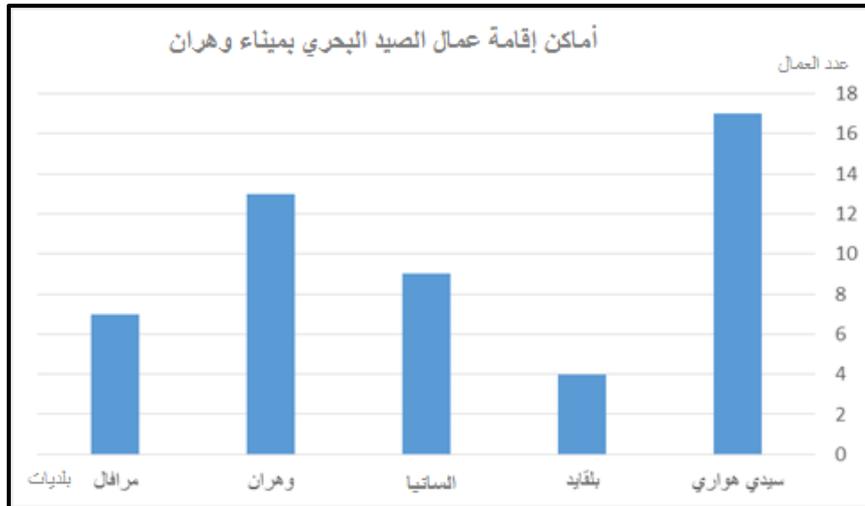
يمثل الشكل السابق أعمدة بيانية للأصل الجغرافي لعمال الصيد البحري فأغلب عمال الصيد البحري أصلهم من ولاية وهران و نجد في هذه الفئة أن أغلبهم توارثوا هذه المهنة أبا عن جد أما بالنسبة للعمال أصلهم من الولايات المجاورة فأغلب عمال نشاط الصيد البحري من ولاية معسكر ب17 عامل حسب العينة المدروسة أما بالنسبة لولاية غليزان نظرا لهجرة سكان ولاية غليزان إلى ولاية وهران و الذين دخلوا في عدة مجالات و التي لا تتواجد في الولاية ك مجال الصيد البحري و غيرها من المجالات إضافة إلى ولاية تيارت التي لهم نفس الأسباب هجرة سكان غليزان و لكن بالنسبة أقل من ولاية غليزان نظرا للبعد الجغرافي عن ولاية وهران أما بالنسبة لسكان ولاية تموشنت فنجد عدد قليل مقارنة بالولايات السابقة نظرا لقلّة هجرة سكانها لولاية وهران لوجود تقارب بينها و بين ولاية وهران في مختلف المجالات .

2.4.3. جاذبية الميناء لليد العاملة في مجال الصيد البحري

كما يعتبر ميناء وهران قطبا جاذبا للعمال أو بعبارة أخرى توفير مناصب العمل التي تشهد تزايد مستمر للحركة اليومية للوافدين أو مقر إقامتهم فهو استقطاب محلي 100 % وأخيرا فيما يخص شبكة

الطرق فهي تتميز بالضعف ويظهر في تواجد طريقتين أحدهما ولائي، والأخر وطني للاتصال بالواجهة الداخلية من الميناء.

الشكل رقم 15 : أعمدة بيانية تمثل أماكن إقامة عمال الصيد البحري بميناء وهران



المصدر : التحقيق الميداني

يمثل الشكل أعلاه أعمدة بيانية لأماكن إقامة عدد من عمال صيد البحري بميناء وهران حيث نجد أن أغلب عمال يقيمون بحي سيدي الهواري و هو حي عريق في مدينة وهران و أن أغلب عمال يتوارثون مهنة الصيد البحري أبا عن جد نظرا لقرب هذا الحي من ميناء الصيد البحري و هذا أيضا بالنسبة عمال مقيمين ببلدية وهران و بالنسبة لبلدية مرافال وبلدية السانيا فمنهم من أخذ المهنة عن طريق التوارث و منهم من قام بعمل تكوين في مجال الصيد البحري و غيرها اما بالنسبة لبلدية بلقايد فنجد ان أغلبهم من حي سيدي هواري و وهران و الذي تم ترحيلهم بسبب هشاشة بيوتهم لتفادي انهيار البنايات القديمة .

5.3. وهران مهيمنة اقليميا²¹

تبقى وهران عاصمة حاسمة في كل الغرب الجزائري، بحجم سكانها المهيمن - فلو حسبنا على مستوى إقليم (شمال غرب) نجد المدينة الثانية+ الثالثة+الرابعة في مجموعها أقل من 62% من

²¹الدفاتر الجغرافيا للغرب — الميتربولية ورهان التنمية المستدامة حالة وهران — لصق موسى ص 105

المدينة الأولى وهران. إذن هي مركب عمراني باستعمال مقياس لأولوية الذي ينسب المدينة المهيمنة الى مجموع المدن الثلاث التالية لها في الحجم فالأرقام تدل على ظاهرة السيطرة الشديدة = 1.62 أي أكبر مرة ونصف من مجموع المدن الثلاث التالية لها، وهو ما يفسر اشعاعها المحلي والجهوي والوطني والمتوسطي أو الدولي:

الجدول رقم 8 : الاشعاع المحلي والجهوي لمجمع وهران على مجتمعات الغرب

النسبة%	عدد السكان 2008	المدينة
100%	1022262	وهران مجمع (بئر الجير و السانية..)
26,43%	270 264	مجمع تلمسان (حناية شتوان منصوره)
20,82%	935 122	بلعباس
14.25%	145 696	مستغانم
12.72%	130 094	غليزان
10, 62%	108 587	معسكر
7.13%	72 940	تيموشنت

المصدر: الدفاتر الجغرافيا للغرب (الميتربولية ورهان التنمية المستدامة حالة وهران)

مجموع سكان المدن الست في إقليم شمال غرب = 940516 أي 92.89 % أقل من سكان مدينة وهران وحدها حسب الإحصاء الخامس للسكن والسكان لسنة 2008، وهو ما يجعل من المدينة قطب في عدة أبعاد نذكر منها:

1.5.3. البعد الاقتصادي²²

اكتسبت عاصمة الغرب الجزائري بعدها الاقتصادي من موقعها الجغرافي: فهي تقع على الشاطئ الجنوبي الغربي للبحر المتوسط. في موقع طبيعي مميز، حيث تحتل الركن الغربي من خليج وهران، مقابل كل من اسبانيا وفرنسا مما أكسب واجهتها البحرية، أهمية اقتصادية وحريرية كبرى في مختل

²²المصدر نفسه ص 106

فالمراحل التاريخية ، كما أن موقعها على الخليج مقابل أوربا يعتبر أيضا مدخلا لإقليم الغرب الجزائري كله وبذلك أكسبها ميزة وفرض عليها نوعية من النشاط الاقتصادي للسكان بالإقليم فهي نافذة على العالم الخارجي وتتحكم كذلك في الطرق البرية والبحرية والسكك الحديدية لإقليمها من الناحية الاقتصادية والتجارية والأمنية، تجارة المرور خاصة ، وقد استفادت من هذا الموقع طبيعيا من حيث الصيد والملاحة البحرية ،وهي اليوم أكثر المدن تجهيزا من حيث هياكل الاستقبال بالهياكل الأكثر أهمية على مستوى الإقليم ، وخاصة في مجال التجارة والصناعة والبنوك .. الخ

خلاصة الفصل

بعد الدراسة التطبيقية لميناء وهران من خلال الحصول على المعلومات والأرقام التي تبين مدى قدرته الاستيعابية، ومستوى أدائه الذي تتحكم فيه عدة عوامل منها البنية التحتية، المعدات والتجهيزات، والتسيير الإداري يمكن حصر أهم النتائج التي تم التوصل إليها في :

- يعاني ميناء وهران الذي تم إنجازه خلال فترة الاستعمار من نقص في الإمكانيات اللوجستية مما لا يجعله يصنف من الموانئ العالمية الحديثة والتي تصنف من الجيل الثالث على الرغم من وجود عدد من التطورات التي تتم في الميناء.

- ضعف البنية التحتية المتمثلة في الأرصفة ذات أعماق صغيرة، وأحواض صغيرة وضيقة، وساحات السفن الكبيرة تحول وجتها نحو موانئ أخرى منافسة. للحاويات لا تتماشى مع المعايير الدولية، والمستجدات التي تشهدها الموانئ العالمية الحديثة، مما يجعل الميناء يعاني من ضعف البنية الفوقية من حيث نقص المعدات والتجهيزات المتعلقة بمناوبة البضائع والحاويات.

الفصل الرابع

المشروع المستقبلية، المشاكل والحلول المقترحة

تمهيد

يعتبر ميناء وهران كما سبق الذكر من اهم الموانئ الجزائرية و اكبرها و يعتبر الصيد البحري اهم النشاطات المتواجدة في, و لكنه يعاني العديد من المشاكل سواء على مستوى الميناء عامة او على مستوى قطاع الصيد البحري خاصة , ولذلك قمنا بتلخيص مجموعة من الحلول و التوصيات المقترحة للنهوض بقطاع الصيد بالمدينة و كذلك تطوير الميناء مع ذكر المشاريع المستقبلية المقترحة من طرف مؤسسة الميناء.

1. أهم المشاكل التي تعيق ميناء وهران**1.1. المساحة**

مساحة ميناء وهران هي 194 هكتار مساحته نحو اليابسة لا تسمح بالتوسع والمقدرة بـ 72 هكتار وهذا راجع الى طبيعته الجغرافية الممتدة نحو المدينة، بالإضافة الى عدم وجود استراتيجية توسعية نحو بحر المقدرة بـ 12 هكتار، هذا ما أعطى للميناء ضعف مركزه وأهميتها لتجارية.

2.1. الأرصفة

يعتبر طول الأرصفة وعمق المياه والسعة التخزينية للرصيف داخل الموانئ من المعايير الهامة للمفاضلة بين لموانئ بالنسبة لشركات النقل البحري العالمية وهذا ما يمكن توضيحه في هذه الدراسة التي شملت وميناء وهران، وما نلاحظه في هذه المقارنة يعكس هذ القول ، أما ما نلاحظه في ميناء وهران فإن عدد الأرصفة المقدرة بـ 23 رصيف والتي تعادل ما يقارب 470 متر أي طول أرصفة تقدر بـ 76.3 كلم وطول أرصفة تقدر بـ 470 متر)، وبطول غاطس 12 مترو ساحات استيعابية ضعيفة، الأمر الذي يؤدي إلى تكديس البضائع في الميناء وارتفاع معدل انتظار السفن في المرسى والرصيف بالأيام والتي يقدر متوسط الانتظار من (2.5 يوم إلى 3 يوم)

3.1. الطاقة التصميمية للميناء في تداول البضائع

الطاقة الاستيعابية لميناء وهران لا تتعدى 4/1 من حيث حجم تداول الحاويات.

2. أهم نتائج الدراسة

يمكن حصر أهم النتائج كالتالي:

2.2. على المستوى الوطني

- استحوذ الموانئ الجزائرية على 95 % من حجم المبادلات التجارية الخارجية.
- انخفاض الطاقة الاستيعابية للموانئ التجارية
- تدني كفاءة الأسطول البحري التجاري، وصغر أحجام السفن.
- نقص في التجهيزات والآليات
- احتكار ميناء الجزائر العاصمة لأكثر من 60 % من المبادلات التجارية الخارجية.
- احتكار الدولة لتسيير الموانئ، وما ترتب على ذلك من مشاكل جانبية عديدة، كبطء المعاملات وسيطرة الروتين عليها، وتكدس المخازن واستغلالها اللامشروع من طرف بعض الشركات العمومية
- فالموانئ الجزائرية تشكل إذن نقط اختناق، بسبب رداءة منشآتها، وضعف الاستثمارات العمومية فيها، والفوضى والعشوائية التي تميزها. بحيث أظهر تسيير الدولة لها، والذي احتكر نشاطاتها بالقانون وبالممارسات، محدوديته وأمام هذه الوضعية، أصبحت إعادة النظر في تنظيم وتسيير الموانئ ضرورة ملحة.

2.2. على مستوى الغرب الجزائري

- يملك ميناء وهران إشعاعا كبيرا على باقي موانئ الغرب، وهو أكبر مسوق لمنتجات الصيد البحري في الغرب.
- تشكل موانئ الغرب قطبا مهما على المستوى الوطني، وذات أهمية على حوض البحر الأبيض المتوسط، أهمها ميناء وهران.

3.2. على مستوى ميناء وهران

▪ من حيث أهمية الميناء:

ميناء وهران من حيث الأهمية المحلية يعتبر رابع ميناء في الجزائر بوابة منطقة الغرب الجزائري أما من حيث الترتيب العالمي فهو خرج التصنيف أو بالأحرى يحتل المراتب الأخيرة.

▪ من حيث الهيكل التنظيمي:

ميناء وهران فهو ميناء تابع للحكومة ويتم إدارته من طرف مؤسسة ميناء وهران والتي تمثل القطاع العام الذي يضفي بشكل عام الممارسات البيروقراطية، والإجراءات الروتينية المعقدة التي تعتبر منوال مستهلكين. المشاكل الإدارية الشائعة بالنظام الإداري المتبع داخل الميناء مما يمثل ضررا مباشرا للشركات التجارية

▪ المقومات التشغيلية ومعدات المناولة:

ميناء وهران لا يوجد به شركات خاصة بل تابع للحكومة، ومن ناحية معدات المناولة يوفر الميناء أحدث معدات المناولة والتداول للبضائع والحاويات المتخصصة سواء في الرصيف أو ساحات التخزين أو محطات الحاويات والتي تسمح له بالتعامل مع جميع أنواع البضائع والحاويات. بينما يفتقر الى الكثير من المعدات اللازمة والضرورية في تقديم الخدمات و تسهيل تداول البضائع من وإلى الميناء وبالتالي بطأ سرعة مناولة الحاويات حيث لا تتجاوز 30 حاوية قياسية في الساعة لواحدة للرصيف لواحد كحد أقصى وهذا ما يعكس لنا الصورة الحقيقية لحجم المعاملات داخل الميناء .

▪ برامج التدريب والتطوير:

ميناء وهران لديه بعض برامج التدريب ولكن ليست بالحجم المطلوب عالميا ويستحوذ على 240 عاملاً.

▪ ساحات وعمليات التخزين:

مساحة التخزين في وهران لا تتعدى 10 هكتار وتتميز كذلك بقدم المخازن والمساحات الملحقة بالأرصفة.

■ الأنشطة اللوجستية:

ميناء وهران تتعدم به الخدمات اللوجستية وذلك لعدم مواكبة مستوى التطورات التقنية في إدارة الميناء وعدم مراعات أهمية الوقت وزيادة كمية الإجراءات المتعلقة بعملية الإفراج الجمركي فور وصول السفينة مما يؤدي الى تأخيرها، واستمرار عمليات تفتيش الحاويات بصورة تقليدية والتي تتمثل فيفتح كل حاوية ومعاينة محتوياتها، وافتقار الميناء للنظم التقنية المتطورة في الإدارة والتشغيل.

3. حلول وتوصيات للنهوض بالقطاع

واستنادا إلى النتائج السابقة، يمكن تقديم بعض الاقتراحات التي تسهم إن أخذت بعين الاعتبار في الارتقاء بالموانئ الوطنية إلى مصاف الموانئ المتطورة:

1.3. على المستوى الوطني

- إجراء تعديلات وإصلاحات على الهياكل الحالية للموانئ، تواكب التطورات الحاصلة في مجال النقل البحري. خاصة منها التجهيزات والآليات الثقيلة، وكذا المساحات التي تسمح بتداول الحاويات:
- رفع الطاقة التشغيلية للموانئ باستمرار نشاطها، وعدم توقف العمل بها ليلا
- الحد من الإجراءات البيروقراطية التي تميز المعاملات الإدارية، مع التأكيد على إدخال قاعدة معلوماتية في تسيير المبادلات التجارية تحديدا، مع ما يتطلب ذلك من توظيف إطارات مؤهلة في الميدان
- الرفع من كفاءة الطرق التي تخدم الموانئ.

- إعادة النظر في توزيع المهام بين الموانئ، مما يساهم في التخفيف من اختناقها، خاصة منها الموانئ الكبرى كميناء الجزائر، و من بين الحلول المقترحة بالنسبة لهذا الميناء، إعادة الاعتبار للموانئ الثانوية كمينائي (تس و دلس) و منحهما الفرصة لخدمة ظهيرييه ما بشكل أكبر.
- عدم الإعتماد الكلي في المبادلات البحرية على الموانئ الجزائرية، إذ أنه بالإمكان خدمة العديد من المناطق في الوطن بتكاليف أقل ، من طرف موانئ الدول المجاورة (تونس الدار البيضاء).
- تفعيل عملية المساحلة، فعلاوة على المزايا الاقتصادية للنقل المائي، فإنها في نفس الوقت وسيلة لتحريك عجلة النشاط بالموانئ الصغيرة. وتعتبر في بلد تتباين فيه الوظائف الاقتصادية للأقاليم من زراعية إلى صناعية، حلا استراتيجيا لربط هذه الأقاليم وتنشيط الدورة الاقتصادية الداخلية.

2.3. على مستوى ميناء وهران

أ. في المجال الطبيعي :

- تشجير المنطقة السفحية و إقامة حواجز لتقليل من إنجراف الطين

ب. في المجال الإداري و الهيكلي :

- صيانة الهياكل الأساسية للميناء
- تنظيم رسو سفن الصيد البحري
- توفير قطع غيار على مستوى الميناء وذلك لربح الوقت من جهة و قلة التكاليف من جهة أخرى

ج. في مجال الإحصاء:

- إنشاء نظام معلومات جغرافي SIG وذلك عن طريق جمع المعلومات الخاصة بالبحارة بالإنتاج و المعلومات الخاصة بوحدة الصيد و جميع المعلومات الخاصة بالميناء مع إقامة خرائط و جمعها ضمن نظام معلومات جغرافي.
- الاكثار من أعوان الإحصاء عبر وسائل النقل

▪ الإيجار على رسو الإنتاج السمكي في السمكة

د. في مجال الصيد البحري:

▪ **صيد اقتصادي:** يقصد به مراعاة البعد الإقتصادي أثناء القيام بعملية الصيد و كل النشاطات التابعة

له من تحويل و تجارة، وذلك عن طريق تجديد أسطول الصيد البحري بتطوير الوحدات القديمة حسب ما تتطلب شروط التكنولوجيا الحديثة و العصرية.

▪ **صيد مستديم :** و يستهدف ضمان ديمومة الثروة و الإستغلال الرشيد لكل نقاط المياه ، و احترام

تنظيّمات و القوانين المتعلقة بالإستغلال كإحترام فترة الراحة البيولوجية ، و أيضا خلق مناصب شغل دائمة.

▪ **صيد مسؤول:** من خلال مراعاة أخلاقيات المهنة عن طريق التدريب، ورسكلة البحارة بالتماشي

مع التكنولوجيا الحديثة، و القيام بحملات تحسيسية، ليصبحوا مسؤولين أداء نشاطهم محافظين على المحيط الذين يعملون به.

▪ **صيد مندمج:** عن طريق خلق انسجام مشاريع تعاون والعمل مع القطاعات الأخرى، والتي لها

علاقة مع الصيد البحري مثل: إدماج الصيد البحري والسياحة والفلاحة، ومع العلم أن هذا الإدماج من شأنه توسيع مجالات أخرى وخاصة وأن المنطقة الساحلية لوهران قد استفادت من منطقة توسع سياحي (ZET).

▪ **صيد إيكولوجي:** من أجل المحافظة على النظام البيئي والمحيط بصفة عامة، والمحيط البحري

والمائي بصفة خاصة، وكذلك من خلال إستغلال كل نقاط المياه المتواجدة مع البيئة وخلق انسجام وتكامل.

ه. في مجال النقل:

▪ توفير وسائل النقل من منطقة وهران إلى الميناء

▪ شق طرق نحو الميناء قصد تخفيف الضغط على الطريق الوطني رقم 96 والطريق الولائي رقم 20-6-3-

▪ الإسراع بإضافة منفذ ثاني يؤدي إلى الطريق الذي سيتم إنجازَه أسفل الجروف الساحلية شرق الميناء، ليتصل بالطريق السيار المحيط بمدينة وهران، مما سيجنب الشاحنات المرور بالمدينة التي تعاني هي الأخرى من اختناقات مرورية حادة.

▪ الإسراع بتهيئة خط السكة الحديدية الموجود بالميناء، وتجديد العربات بغية إعادة تشغيله. ولا شك أن استغلال هذا الخط بشكل فعال، سيساعد على انسيابية حركة البضائع من الميناء بتكاليف أقل، مما يخفف من اختناق الميناء الذي يستقطب لوحده 67% من مبادلات الغرب الجزائري.

و. في مجال تربية المائيات:

▪ نظرا للعوامل الطبيعية الغنية والمتنوعة التي تمتاز بها المنطقة، خاصة الوسط المناسب للتنمية تربية المائيات المتمثل في: حواجز المائية، أحواض السقي الفلاحي، إلى جانب الموقع الساحلي الملائم جدا لمثل هذا النوع من النشاطات كما يجب النظر إلى هذا الجانب لكيلا يبقى الاعتماد على البحر واعتباره المصدر الوحيد للثروة السمكية.

ز. فيما يخص العلاقات بين الموانئ الأخرى:

▪ بعد دراسة ميناء وهران يجب إعادة النظر في توزيع المهام بينه وبين ميناء مستغانم القريب منه. بل وإعادة الاعتبار إلى الموانئ الصغيرة (مثل ميناء الغزوات، أو حتى موانئ الصيد الصغيرة، مثل ميناء بني صاف الواقع غرب مدينة وهران، الذي كان عند نشأته ميناء تجاريا، ثم تحول إلى ميناء للصيد بعد أن تقلص ظهوره نتيجة لنضوب خامات الحديد في المنطقة. غير أن التحولات الهامة التي بدأ يشهدها هذا الظهير مؤخرا (مشاريع اقتصادية و وحدات صناعية) مع ما يرافقها بالضرورة من هيئات إدارية ومكاتب معاملات إلخ... باتت تتطلب توزيعا جديدا للمهام المنوطة بالموانئ، وذلك بإعادة النظر

في الوظائف التي تؤديها الموانئ الصغيرة حاليا، والتي بإمكانها الإسهام في خدمة وتطوير مجالها الجوي والمحلي.

4. المشاريع المستقبلية المرتقبة في قطاع الصيد البحري

1.4. مشاريع في مجال حركة الحاويات

ستتضاعف قدرات الموانئ التجارية الجزائرية في مجال حركة الحاويات بثلاثة أضعاف مع حلول سنة 2021 لتصل إلى ستة (06) ملايين وحدة مكافئة لعشرين قدما مقابل 2 مليون وحدة حاليا، حسبما أكده لؤج رئيس مجمع الخدمات المينائية (Serport)، "جلول عاشور".

وبذلك ستربح الجزائر 4 ملايين وحدة مكافئة لعشرين قدما إضافية بفضل مشاريع إنجاز وتوسعة نهائيات الحاويات الجارية أشغالها إضافة إلى توسعة وتطوير ميناء وهران الذي سيرفع من قدرة استيعابه إلى 1،5 مليون وحدة مكافئة لعشرين قدما.

ويضاف إلى ذلك، حسب "السيد عاشور"، علاوة على ذلك، تجري حاليا أشغال إنجاز رصيف منجمي بميناء أرزيو والذي سيعالج عمليات الاستيراد والتصدير لمركب الحديد والصلب بالجزائر.

وبهدف تحسين الخدمات على مستوى المحطات البحرية، تعتمد سيربور تطوير النقل بسفن الدرجة (RO-RO) التي تسمح بتخفيض الأجال والتكاليف.

وعليه سيكون بإمكان الموانئ استقبال سفن الدرجة التي تضمن نقلا نحو وجهاتها في أيام أقل من السفن الحاملة للحاويات إضافة إلى طريقة النقل الأكثر أمانا لعدم إمكانية تحريك البضاعة.

ولدى تطرقه للتسهيلات الممنوحة للتصدير، أكد السيد عاشور أن فروع مجعته اتخذت العديد من التدابير من أجل اغراء المصدرين من ناحية تقليص زمن بقاء البضاعة بالميناء وكذا تخفيض

تسعيرات شحن البضاعة من 50 إلى 80 بالمئة علاوة على الأروقة الخضراء الموجودة بكل الموانئ التجارية والامتيازات التي أقرتها السلطات العمومية على المستويين الجمركي والمالي. وسيتم إرفاق هذه التدابير بإنشاء أرضيات لوجيستية موصولة مباشرة بالموانئ عن طريق السكك الحديدية والتي سيتم فيها تحضير البضاعة (تغليف، توضيب...).

الصورة رقم 8 : مشروع تمديد طرف الحاوية بميناء وهران



المصدر: مؤسسة ميناء وهران

2.4. مشروع إنشاء شركة للتجريف المينائي

بخصوص الشراكات الصناعية الجديدة، كشف الرئيس المدير العام لشركة الخدمات المينائية أنه يجري حاليا دراسة انشاء شركة مختلطة مع مؤسسة وطنية للتكفل بالتجريف على مستوى الموانئ.

وأضاف بالقول "الميناء هو المكان الذي تتواجد فيه نفايات المدن. انها تعتبر مشكلة حادة جدا كون العديد من الموانئ هي ذات قدرة استقبال سفن محدودة بسبب مشاكل الأوحال".

وكان مجمع "سيربور" قد وقع على اتفاقية للتصنيع المحلي للتجهيزات مع الشركة القابضة الجزائرية للتخصصات الكيماوية والتي تهدف إلى زيادة قدرة استقبال ورسو المراكب البحرية على مستوى موانئ الصيد البحري والسياحة والاستجمام.

وستسمح هذه الارصفة العائمة، التي تستجيب الى المعايير الدولية، برفع قدرات موانئ الصيد و السياحة و الاستجمام في مجال الرسو لتلبية الطلب المتزايد على الأرصفة و ضمان امن السفن على مستوى مختلف الموانئ المتواجدة على التراب الوطني.

وأكد الرئيس المدير العام ان هذه الشراكة من شأنها المساهمة في حل الأزمة البيئية المتعلقة بالبلاستيك مع المؤسسة الوطنية للبلاستيك والمطاط التي ستقوم باسترجاع المواد وإعادة تدويرها واستخدامها في تصنيعها.

3.4. مشروع افتتاح مدرسة متخصصة في مناجمت الموانئ شهر يونيو المقبل

وفي مجال التكوين، أعلن السيد عاشور عن افتتاح مدرسة متخصصة في مناجمت الموانئ شهر يونيو المقبل و التي ستتكل، بشكل منظم و دائم، بتكوين الاطارات و العمال الاخرين في مجال مناجمت الموانئ و مرافقة تشييب التأطير على مستوى فروع القطاع و كذا ضمان تناوب دائم في مجال المناجمت. وستقدم المدرسة برامج مكيفة و تكوين في المجال الدبلوماسي بالتعاون مع المعاهد الاوروبية المختصة". وستسمح هذه المدرسة، التي تم انشاؤها على مستوى ميناء وهران، بمعالجة مشكلة العجز فيما يخص الكفاءات في مجال المناجمت في هذا الميدان (نشاطات الموانئ، الاستغلال، الامن، لوجيستك الموانئ و الرقمنة ...).

3.4. مشروع رفع نسبة 5 كغ للفرد سنويا من السمك في الجزائر

تطرق محدثنا في هذا الصدد إلى المناصب الهامة التي يوفرها القطاع وكل الأنشطة المتصلة به، حيث يشغل حاليا زهاء 100 ألف منصب شغل، بعد أن كان العدد لا يتعدى 25 ألف منصب في سنة 1999، كما أشار إلى دوره في تثبيت السكان بالمناطق المعزولة، ناهيك عن تمويل المجتمع بالبروتينات الغذائية ذات القيمة العالية، فيما لا يتعدى استهلاك الفرد سنويا من السمك في الجزائر 5 كغ، وسط مساعي لرفع هذه النسبة، وفق نفس المصدر.

4.4. مشروع الإستراتيجية الوطنية للاقتصاد الأزرق آفاق 2030

وسيكون هذا المشروع المتخصص، كما سبق وأن أشرنا، تحت شعار «الصيد وتربية المائيات.. محرك التنمية المستدامة للاقتصاد الأزرق»، حيث سيتم تنظيم ورشتين في الاقتصاد الأزرق، الأولى عبارة عن لقاء جهوي لولايات الغرب للتشاور حول «الاستراتيجية الوطنية للاقتصاد الأزرق»، يليها لقاء حول مبادرة التنمية المستدامة للاقتصاد الأزرق بغرب المتوسط، وذلك بمشاركة مختصين وباحثين وخبراء أجانب، بهدف تجسيد مشاريع على مستوى منطقة غرب المتوسط التي تشمل 05 دول في الضفة الشمالية و05 دول في الضفة الجنوبية للبحر الأبيض المتوسط.

وستحتضن وهران اللقاء الجهوي لولايات الغرب حول «تجسيد الاستراتيجية الوطنية للاقتصاد الأزرق»، الموسوم بـ «تحدّ للحاضر والمستقبل»، خلال اليوم الثاني من الصالون، تحت إشراف خبراء من الاتحاد الأوروبي ومشاركة مهنيين وجمعيات ومتخيلين ومختلف القطاعات التابعة لولايات الغرب الجزائري الساحلية، وذلك تحضيراً للقاء الوطني.

أوضح مدير الصيد البحري والموارد الصيدية لولاية وهران، محمد بن قرينة، أنّ هذا اللقاء يندرج في إطار الإستراتيجية الوطنية للاقتصاد الأزرق آفاق 2030، والتي تسعى إلى العمل على تجسيد أهم

المقترحات والتوصيات التي طرحتها المدن الساحلية بالجزائر عبر الورشات الجهوية المنعقدة سابقا بالجزائر العاصمة وعنابة وكذا وهران.

ومن أهم التوصيات التي اقترحتها ولاية وهران ممثلة في المديرية الوصية، التركيز على إنجاز الأرصفة الاصطناعية بنوعيتها المصممة للحماية والإنتاج، وكذا التعاون المثمر بين مختلف القطاعات التي لها علاقة بالبحر، على غرار السياحة والنقل والبيئة والموارد المائية وحتى وزارة الطاقة، وفقا لحتمية استغلال البحر استغلال عقلاني لضمان الاستخدام المستدام طويل المدى للمحيطات والموارد البحرية.

4.5. مشاريع أخرى

بخصوص حصيلة نشاطات الموانئ خلال سنة 2019، أوضح الرئيس المدير العام للمجمع ان الزيادة بنسبة 1 بالمئة التي تم تسجيلها فيما يخص حجم السلع المنقولة كانت بسبب ازالة بعض القيود على الاستيراد و للتذكير، سجلت المؤسسات التابعة لمجمع سيربور (Serport) وعددها عشر 10 موانئ ارتفاعا طفيفا بنسبة 1 % سنة 2019 من حيث السلع المعالجة أي ما يعادل 120 مليون طن مقابل 119 مليون طن من السلع سنة 2018. حجم السلع المصدرة عبر الموانئ التجارية العشرة قد ارتفعت إلى 75.6 مليون طن أي ما يعادل 63% من حركة السلع المسجلة في سنة 2019. وتم تسجيل تطور ملحوظ من حيث الحركة الاجمالية للسلع بميناء جنجن (+32%) و ميناء وهران (+10%) و ميناء عنابة (+5%) و ميناء العاصمة (+2%).

5. الأهداف المستقبلية لقطاع الصيد البحري

- مضاعفة الإنتاج الى حوالي 200 ألف طن
- تأهيل وعصرنة 2500 سفينة صيد

- 600 مشروع في تربية المائيات
- مشروع لدعم الإنتاج ووسائل الإنتاج
- المحافظة على 80 ألف منصب شغل
- خلق 40 ألف منصب شغل
- 44 هيكل لتسويق منتجات الصيد البحري وتربية المائيات
- انجاز، تهيئة وتوسيع 25 هيكل مينائي
- انجاز 14 مخطط لتهيئة وتسيير المصائد

خلاصة الفصل

أكدت مديرية الصيد البحري والموارد الصيدية لمدينة وهران أنه رغم الموارد البيولوجية المائية المتوفرة و المتجددة إلا أنها تتطلب التثمين و المحافظة عليها حيث يجب استغلالها بصفة تسمح بدوامها و تميمتها المستقبلية حتى يتسنى ضمان الإبقاء على مساهمتها في التغذية والتطور الاجتماعي للسكان فالحل من أجل سد العجز تقوية المنتج و جعله في متناول المواطن عن طريق الحلول التي ذكرناها و تطويرها بالمشاريع المقترحة و الحرص على انشاء تلك المشاريع في المستوى المطلوب وايضا الإستغلال الرشيد لكل نقاط المياه التابعة للقضاء الوطني و احترام التنظيمات و القوانين المتعلقة بالاستغلال.

المخاتمة العامة

الخاتمة

تلعب الموانئ دورا هاما في إزدهار و نمو الإقتصاد الوطني و ذلك من خلال الدور الذي تقوم به في القطاع التجاري و كذلك قطاع الصيد البحري الذي يقوم تحسين الوضعية المعيشية للسكان ، و تعد الثروة السمكية من أهم مصادر الحياة و تلعب دور كبير داخل النظام البيولوجي البحري ، كما انها تمثل مورد بروتيني هام للفرد ، ولكن في الآونة الأخيرة باتت هذه الثروة في تناقص مستمر . فالعديد من الأنواع السمكية التي كان يتم اصطيادها بكميات هائلة على طول الساحل الجزائري أصبحت اليوم غائبة ، فمن خلال تربصنا الميداني في ميناء وهران و الإحتكاك بمختلف الأطراف المعنية بالأمر اتضح لنا أن الموقع الإستراتيجي للموانئ يلعب دورا هاما في قطاع الصيد البحري أكثر من أي شيء آخر، حيث أن فقدان توازن الحياة البحرية و إنخفاض المردود يعود إلى أسباب عديدة تلعب دورا مهما في تناقص كميات الأسماك في سواحلنا ، فبالرغم من إحتلال ميناء وهران على موقع استراتيجي هام ، إلا أنه يحتوي على العديد من النقائص كعدم كفاية الأرصفة ، ومشكل التزاوج بين النشاط التجاري و الصيد البحري وهو أكبر مشكل يواجهه ميناء وهران ، وهناك أسباب أخرى كالصيد في المناطق الممنوعة وكذلك استعمال شباك غير قانونية و التلوث البحري الذي يعتبر الإنسان السبب الرئيسي لهذه الظاهرة فمن هنا نستخلص أن فقدان توازن الحياة البحرية و إنخفاض المردود السمكي راجع الى العديد من العوامل البشرية على عكس العوامل الطبيعية ، فالموقع الإستراتيجي يلعب دورا هاما في قطاع الصيد البحري من حيث عمق المياه الذي يساعد في إيجاد أنواع مختلفة من الأسماك ، و يسمح أيضا بإرساء السفن و كذلك كاسرات الأمواج والأحواض ، و كذلك أرصفة التخزين و طرق المواصلات ، لهذا يجب إختيار موقع الموانئ بعناية شديدة و بعد العديد من الدراسات.

لهذا السبب تقوم الدولة بمجهودات جبارة لتطوير الموانئ من خلال تخصيص مبالغ مالية ضخمة ، كما تسعى إلى تنظيم عملية الصيد البحري و تطويره عن طريق إطلاق مخطط إنعاش إقتصادي يتمثل في عدة مشاريع منها مشروع الميناء الجهوي قصد تخفيف الضغط على الميناء الرئيسي.. وفي الأخير نصل إلى أن الموقع الإستراتيجي للموانئ يلعب دورا هام في تفعيل الإقتصاد الوطني و تنمية قطاع الصيد البحري وهو يؤثر بالإيجاب على هذا القطاع، ومع هذ اتعرف الثروة السمكية تراجعا كبيرا لهذا يجب الابتعاد عن كل ما يسيئ إلى البيئة البحرية، كما لابد من دعم الوزارة الوصية لقطاع الصيد البحري و هذا حتى تحقق الجزائر أهدافها المرجودة و تحقيق الأمن القومي الغذائي و بالتالي دخولها عالم التصدير خارج قطاع المحروقات.

المصادر و المراجع

الكتب و الدوريات:

/مصنف النصوص التتضيمية , الصيد البحري و تربية المائيات , الجزء الاول طبعة 2004م
/وزارة الصيد البحري و الموارد الصيدية "الصيد البحري و تربية المائيات في الجزائر" طبعة 2006م
/الاعلام البحرية تاريخها مهامها " عبد الناصر ياسين " الجزء الاول مكتبة زهراء الشقراء.

+ مقابلة مع حراس السواحل لمدينة وهران

+ مديرية الصيد البحري و الموارد البشرية

+ مديرية الصيد البحري و الموارد الصيدية لمدينة وهران

مقالات صحفية باللغة العربية:

+ عزاب نبيل, مقال صحفي " الصيد البحري في الجزائر", 2010/07/30

+ ح.نوال مقال صحفي لجريدة المساء " تنظيم البيع و مركز المراقبة" 2010/1/6

مذكرات التخرج:

+ مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستار - تخصص صحافة علمية

+ اسباب تراجع الثروة السمكية في الجزائر (مستغانم نموذج)

اعداد الطالبتين : محمد امينة بشرى - مختاري هوارية السنة 2010/2011

المراجع باللغة الفرنسية:

-Kadari Ghachem "Les technique de Pêche utilisées en Algeri

édition: publisud ;janvie1984

-Rene"La pêche maritime;La pêche fluviale et Moreux

-pisciculture " édition :imprimerie de Montmartre ; Mars 1998

مقالات الصحف باللغة الفرنسية:

–Bencherki Otsmane " La pêche va mal " ; Le Quotidien d'oran ;

Lundi 03 Janvier 2011

Allal "L'algérie a importé 25.000 tonnes de Bekkai en 2009

POISSONS

<http://Almontada.net> –

<http://chourouk.online.com>

<http://djazairess.com>

<http://Kenanaonline.com>

<http://www.step-eng.com>

<http://wikipedia.org>

<http://www.RadioAlgérie.dz>

<http://www.moheet.com>

<http://www.fao.org>

الملاحق

فهرس الجداول

41.....	الجدول رقم 1 : الأحواض بميناء وهران
48.....	الجدول رقم 2 : سعر التزويد بالمياه
53.....	الجدول رقم 3 : حركة السفن من 2014-2017
69.....	الجدول رقم 4 : اليد العاملة في ميناء وهران
73.....	الجدول رقم 5 : تطور الإنتاج العام للأسماك بميناء المرسى خلال سنوات (2015_2016_2017)
74.....	الجدول رقم 6 : التطور الكمي و النوعي للإنتاج البحري في ميناء وهران وأرزيو 2016-2020
92.....	الجدول رقم 7 : رسوم الارشاد بالدولار الامريكي
102.....	الجدول رقم 8 : الاشعاع المحلي والجهوي لمجمع وهران على مجمعات الغرب

فهرس الخرائط

13	الخريطة رقم 1 :خريطة الموقع الإداري لبلدية وهران
36	الخريطة رقم 2 : موقع ميناء وهران
36	الخريطة رقم 3 : موضع ميناء وهران
41	الخريطة رقم 4 : مخطط ميناء وهران
94	الخريطة رقم 5 : خطوط النقل البحرية لميناء وهران
95	الخريطة رقم 6 : تسويق الإنتاج البحري في الأسواق الداخلية لميناء وهران
96	الخريطة رقم 7 : مسار تسويق المنتج البحري لميناء وهران نحو التجمعات السكنية المحاذية
97	الخريطة رقم 8 : تسويق المنتج البحري للولايات المجاورة انطلاقا من ميناء وهران

فهرس الأشكال

25.....	الشكل رقم 1 : متوسط التساقطات السنوية (2015) بمحطة وهران
63.....	الشكل رقم 2 : المكانة الحالية للجزائر في البحر الأبيض المتوسط
69.....	الشكل رقم 3 : أعمدة بيانية تمثل مهن عمال الصيد البحري بميناء وهران
70.....	الشكل رقم 4 : أعمدة بيانية تمثل الفئة العمرية لعدد من عمال الصيد البحري بميناء وهران

- الشكل رقم 5 : أعمدة بيانية تمثل خبرة عمال في مجال الصيد البحري بميناء وهران71
- الشكل رقم 6 : أعمدة بيانية تمثل المستوى الدراسي لعمال الصيد البحري بميناء وهران72
- الشكل رقم 7 : لكمية الإنتاج البحري في ميناء وهران 2016-202075
- الشكل رقم 8 : كمية إنتاج الصيد البحري بميناء أرزيو 2016-202076
- الشكل رقم 9 : أعمدة بيانية تمثل كمية إنتاج السمك الأبيض في ميناء وهران و ميناء أرزيو77
- الشكل رقم 10 : أعمدة بيانية تمثل كمية إنتاج السمك الأزرق بميناء وهران و ميناء أرزيو78
- الشكل رقم 11 : أعمدة بيانية تمثل كمية إنتاج الرخويات في ميناء وهران و أرزيو79
- الشكل رقم 12 : أعمدة بيانية تمثل كمية إنتاج القشريات في ميناء وهران و ميناء أرزيو80
- الشكل رقم 13 : اسطول الصيد البحري لولاية وهران99
- الشكل رقم 14 : أعمدة بيانية تمثل الأصل الجغرافي لعمال الصيد البحري بميناء وهران100
- الشكل رقم 15 : أعمدة بيانية تمثل أماكن إقامة عمال الصيد البحري بميناء وهران101

فهرس الصور

- الصورة رقم 1 : ميناء وهران34
- الصورة رقم 2 : تطور ميناء وهران35
- الصورة رقم 3 : تجهيزات ميناء وهران45
- الصورة رقم 4 : سفينة صيد بالجببية47
- الصورة رقم 5 : قوارب المهن الصغيرة47
- الصورة رقم 6 : شاحنة تبريد ذات سعة كبيرة95
- الصورة رقم 7 : شاحنة تبريد ذات سعة صغيرة95
- الصورة رقم 8 : مشروع تمديد طرف الحاوية بميناء وهران113

الفهرس

الفهرس العام

1	المقدمة
3	الإشكالية
4	أسباب اختيار الموضوع
4	أهمية الدراسة
5	أهداف الدراسة
5	منهجية البحث
8	تحديد بعض المفاهيم الأساسية
12	1. تقديم عام لمدينة (وهران)
12	1.1. نبذة تاريخية عن المنطقة الساحلية بمدينة وهران
13	2.1. الموقع :
14	3.1. الجغرافيا الإدارية لولاية وهران
14	4.1. بلديات ولاية وهران
15	2. المظاهر التاريخية
15	1.2. نشأة وهران
15	2.2. الحقبة الإسلامية
18	3.2. الحقبة الإسبانية
20	4.2. الحقبة العثمانية
20	5.2. الاستعمار الفرنسي
21	6.2. التنمية والاستيطان
22	7.2. مطلع القرن
22	8.2. الحرب العالمية الثانية
23	8.2. ما بعد الحرب وإرهابات الثورة الجزائرية
24	3. الخصائص الطبيعية لإقليم وهران
24	1.3. طبوغرافيا المنطقة
24	2.3. الخصائص المناخية المحلية (الأمطار - الحرارة - الرياح - التيارات البحرية)
24	1.2.3. مناخ وهران
24	2.2.3. التساقطات
25	3.2.3. الحرارة

26	4.2.3. الرطوبة
26	5.2.3. الرياح
26	3.3. طبيعة الساحل التي أدت إلى انشاء الموانئ الجزائرية
27	4. الخصائص البشرية لإقليم وهران
27	1.4. الزيادة السكانية
27	2.4. تطور السكان في وهران
28	3.4. السكان الحاليين
29	5. المظاهر الاقتصادية
29	1.5. مجالات النشاط
30	6. المظاهر المعمارية والتمدين
32	تمهيد
32	1. موانئ وهران وأسطولها البحري
33	2.1. تقديم ميناء وهران
34	2.2. نشأة مؤسسة ميناء وهران
35	3.1. الموقع الجغرافي للميناء
37	2. إدارة ميناء وهران
38	1.2. المهام الأساسية لمؤسسة ميناء وهران
38	2.2. خصائص ميناء وهران
38	1.2.2. المساحة والأرصفة والغطاس بالميناء
39	2.3.2. الخدمات المقدمة للسفن
40	3. البنية التحتية للميناء
40	1.3. الاحواض بميناء وهران
42	2.4. المنشآت
42	3.4. قدرات الاستقبال والمعالجة
45	5. الهياكل القاعدية
45	1.5. تجهيزات الميناء
46	5. خدمات الميناء
48	1.5. التزويد بالمياه الصالحة

48.....	2.5. التزويد بالكهرباء
49.....	3.5..حراسة السفن
50.....	6. العناصر الفاعلة في الميناء
50.....	1.6.في مجال التشغيل
51.....	2.6. عملاء ميناء وهران
51.....	7. النقل وأهميته في نشاط الصيد البحري
51.....	1.7. علاقة الميناء بالنقل
53.....	2.7. حركة السفن داخل ميناء وهران
55.....	خلاصة الفصل
55.....	تمهيد
55.....	1. تاريخ البحرية الجزائرية
56.....	2. تطور الأسطول البحري الجزائري
57.....	3. الصيد البحري في الجزائر
57.....	1.3.القانون الجزائري لضبط الصيد البحري
58.....	2.3. أنواع الصيد البحري
59.....	3.3. مناطق الصيد البحري في الجزائر
63.....	4.3. وسائل وتقنيات الصيد البحري في الجزائر
63.....	1.4.3. معدات الصيد البحري
65.....	2.4.3. تقنيات وأجهزة الصيد البحري في الجزائر
67.....	4 - الصيد البحري في وهران
67.....	1.4. مكانة ميناء وهران في مجال الصيد البحري على مستوى موانئ غرب البلاد
68.....	2.4. الخصائص الاجتماعية والاقتصادية لنشاط الصيد البحري في الجزائر
68.....	1.2.4. التشغيل في مجال الصيد البحري
69.....	2.2.4. خصائص العمال في ميناء وهران
73.....	3.4. تطور الانتاج الكمي والنوعي للثروة السمكية
73.....	1.3.4. تطور الانتاج الكمي و النوعي للموانئ الرئيسية في وهران
81.....	2.3.4.تخصص الميناء في انتاج معين
81.....	5. العلاقة بين الوسائل وكمية الانتاج

83	6. دور صناعة السفن في تدعيم نشاط الصيد البحري
85	خلاصة الفصل
86	تمهيد
86	1. أهمية الثروة السمكية
86	1.1. أهمية الثروة السمكية كمصدر للدخل القومي
87	2.1. أهمية الثروة السمكية في تحقيق الأمن الغذائي والقومي
89	2. المعاملات التجارية بين الصيادين داخل ميناء وهران
89	2.2. طريقة توزيع الأرباح بين الصيادين
90	2. تعرفه استخدام خدمات الموانئ
94	3. مجال اشعاع ميناء وهران
94	1.3. خطوط النقل البحرية لميناء وهران نحو البلدان الخارجية
94	2.3. تسويق إنتاج الميناء
99	3.3. صناعة السفن
99	4.3. في مجال التشغيل الوظيفي
99	1.4.3. الاصل الجغرافي للبحارة النشطين
100	2.4.3. جاذبية الميناء لليد العاملة في مجال الصيد البحري
101	5.3. وهران مهيمنة اقليميا
104	خلاصة الفصل
105	تمهيد
105	1. أهم المشاكل التي تعيق ميناء وهران
105	1.1. المساحة
105	2.1. الأرصفة
105	3.1. الطاقة التصميمية للميناء في تداول البضائع
106	2. أهم نتائج الدراسة
106	2.2. على المستوى الوطني
106	2.2. على مستوى الغرب الجزائري
107	3.2. على مستوى ميناء وهران
108	3. حلول وتوصيات للنهوض بالقطاع

108.....	1.3. على المستوى الوطني.....
109.....	2.3. على مستوى ميناء وهران.....
112.....	4. المشاريع المستقبلية المرتقبة في قطاع الصيد البحري.....
112.....	1.4. مشاريع في مجال حركة الحاويات.....
113.....	2.4. مشروع إنشاء شركة للتجريف المينائي.....
115.....	3.4. مشروع رفع نسبة 5 كلف للفرد سنويا من السمك في الجزائر.....
115.....	4.4. مشروع الإستراتيجية الوطنية للاقتصاد الأزرق آفاق 2030.....
116.....	5. الأهداف المستقبلية لقطاع الصيد البحري.....
117.....	خلاصة الفصل.....
118.....	الخاتمة.....