



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة عبد الحميد بن باديس – مستغانم

كلية العلوم الاقتصادية التجارية وعلوم التسيير

مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر. تخصص اقتصاد و تسيير

مؤسسة

عنوان المذكرة:

دور الموانئ البحرية في التبادل التجاري

دراسة حالة

( مؤسسة ميناء مستغانم )

تحت إشراف الدكتورة:

تدلاوتي يامنة

من إعداد الطالب:

تهامي إسماعيل

السنة الجامعية:

2021/2020

# الشكر و التقدير

قال الله تعالى: "فاذكروني أذكركم واشكروا لي ولا تكفرون"

فالحمد لله الذي وفقني لإتمام هذا العمل.

وعملا بقول رسول الله صلى الله عليه وسلم

"من لم يشكر الناس لم يشكر الله"

أتقدم بالشكر الجزيل والتقدير والامتنان إلى الاستاذ برياطي حسين على نصائحه وتوجيهاته و دعمه المعنوي

و الفكري و الى الأستاذة الوطيرة تدلاوتي يامنة

كما أتقدم بالتشكرات للهيئة المستقبلية لمؤسسة ميناء مستغانم الأستاذ: بن حمودة عبد الحلیم" الذي أعطاني

وأمدني بالمعلومات والتوجيهات

كما لا يفوتني أن أتوجه بالشكر الى كل الأساتذة الذين درسوني في كل مسيرتي الدراسية

والى كل من ساعدني في إنهاء هذا العمل بالقليل او بالكثير.

# الإهداء

إلى صاحب السيرة العطرة، والفكر المُستنير؛

فلقد كان له الفضل الأَوَّل في بلوغي التعليم العالي

والذي الحبيب، أطال الله في عُمره.

إلى من وضعتني على طريق الحياة، وجعلتني رابط الجأش،

وراعتني حتى صرت كبيراً

أمي الغالية، طيّب الله ثراها.

إلى إخوتي؛ من كان لهم بالغ الأثر في كثير من العقبات والصعاب.

إلى أصدقائي ومعارفي الذين أُجلُّهم وأحترمهم..

وصلت رحلتي الجامعية إلى نهايتها بعد تعب ومشقة..

وها أنا ذا أختتم بحث تخرُّجي بكل همّة ونشاط،

وأمتنُّ لكل من كان له فضل في مسيرتي،

وساعدني ولو باليسير، داعياً المولى - عزَّ وجلَّ - أن يُطيل في أعماركم، ويرزقكم بالخيرات.

# الفهرس

ه	مقدمة .....
1	الفصل الأول : التعريف بماهيات الميناء البحري .....
3	- المبحث الأول: ماهية الميناء البحري .....
3	1- تعريف الميناء البحري .....
5	2- اهداف الميناء البحري .....
7	3- خدمات الميناء البحري .....
10	4- الوظائف الرئيسية للميناء .....
11	- المبحث الثاني: تنظيم الموانئ البحرية . .....
11	1- الخصائص الواجب توفرها في الميناء .....
13	2- الهيكل التنظيمي للإدارة الموانئ .....
14	- المبحث الثالث: الاهمية الاستراتيجية للموانئ .....
14	1- البيئة الاقتصادية للموانئ .....
14	2- تحليل بيئة الموانئ .....
17	3- عملاء و مستخدمي الميناء .....
19	الفصل الثاني : التجارة الخارجية و التبادل التجاري .....
21	المبحث الأول : مقدمة في التجارة الخارجية .....
22	1-مقدمة في التجارة الخارجية .....
23	2- تعريف التجارة الخارجية .....
23	3- الفرق بين التجارة الداخلية و الخارجية .....
24	4- أسباب قيام التجارة الخارجية .....
25	5- أهمية التجارة الخارجية .....
26	6- اهداف التجارة الخارجية .....

26.....	7- التجارة الدولية و التخصص الدولي
29.....	المبحث الثاني : التبادل التجاري
29.....	1- مدخل لدراسة التبادل التجاري
30.....	2- دور تكنولوجيا الاعلام و الاتصال في المبادلات التجارية
30.....	3- وظائف التبادل التجاري
32.....	4- الميناء البحري و التبادل التجاري
34.....	المبحث الثالث : دور قطاع النقل البحري في خطة التنمية الاقتصادية.....
35.....	1- التخطيط الاقتصادي
36.....	2- أهمية و منافع النقل البحري
37.....	3- النقل البحري و التجارة الخارجية
38.....	4- النقل البحري و ميزان المدفوعات
41.....	الفصل الثالث : دراسة حالة ميناء مستغانم في تفعيل التبادل التجاري
43.....	المبحث الأول : تقديم مؤسسة ميناء مستغانم
43.....	1- التعريف بمؤسسة ميناء مستغانم
43.....	2- نشأة ميناء مستغانم
44.....	المبحث الثاني : الهيكل التنظيمي والإداري لميناء مستغانم
53.....	المبحث الثالث : احصائيات حول المبادلات التجارية لميناء مستغانم
53.....	1- احصائيات حول المبادلات التجارية لسنتي 2019/2018
58.....	2- احصائيات حول المبادلات التجارية لسنتي 2020/2019
64.....	الخاتمة العامة
66.....	قائمة المراجع
68.....	الملخص باللغة العربية و الانجليزية

## قائمة الجداول

الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
50	الخصائص البحرية والتجارية لمحطات الرسو	01
51	حجم الزيت المستورد	02
52	الحجم الكلي للحبوب	03
53	مؤشر الإنتاج 2018-2019	04
54	النقل الخاص بالاستيراد 2018-2019	05
55	النقل الخاص بالتصدير 2018-2019	06
56	مؤشر حركة الملاحة 2018-2019	07
56	مؤشر حركة الحاويات 2018-2019	08
57	مؤشر حركة المسافرين 2018-2019	09
57	الحركة حسب طريقة الشروط 2018-2019	10
59	مؤشر الإنتاج 2019-2020	11
59	النقل الخاص بالاستيراد 2019-2020	12
60	النقل الخاص بالتصدير 2019-2020	13
60	مؤشر حركة الملاحة 2019-2020	14
61	مؤشر حركة الحاويات 2019-2020	15
61	مؤشر حركة المسافرين 2019-2020	16
62	الحركة حسب طريقة الشروط 2019-2020	17

# المقدمة

## المقدمة :

لم يعد اقتصاد الدول منعزلاً او منغلِقاً بل هو اكثر فعالية وتكيفاً فيما بين الدول ، تعتبر الموانئ البحرية احدى المؤسسات الاقتصادية الرئيسية والهامة التي تركز عليها البنية الاقتصادية سواء في الدول النامية او الدول الصناعية ، حيث شهدت العقود الاخيرة تطورا هائلا في التكنولوجيا الحديثة التي تتعلق بصناعة السفن وعمليات نقل وتداول البضائع مما اثر على صناعة النقل البحري بصفة عامة وبالموانئ البحرية بصفة خاصة ، تختلف الموانئ من دولة الى اخرى من حيث البيئة الاقتصادية والبيئة الطبيعية .

من جهة اخرى فان الاستثمار هو صلب عملية نمو وتقدم الدول وتنميتها ومن العوامل الرئيسية في تحقيق الأهداف المخططة ، هذا كله يرتبط بمدى جودة المشروع وسياسة اختيار الفن الانتاجي له ، لهذا فان ضرورة اعداد البرامج الاستثمارية في هذا الميدان تكون بهدف معالجة المشاكل الضخمة في الفترة القادمة والتنسيق بين القطاعات الاخرى .

للتبادل التجاري دورا فعالا في اقتصاديات الدول ، حيث يوفر التبادل للاقتصاد ما يحتاجه من سلع وخدمات سواء كان انتاجها محليا او اجنبيا .

ان للتبادل التجاري علاقة بالموانئ البحرية التي هي همزة وصل بين الدول وكذا بالاستثمار في الميناء الذي يعمل على تنشيط هذه الاخير .

## الإشكالية :

يعد التبادل التجاري من الأنشطة الهامة و الحيوية في أي دولة سواء كانت تعمل في الإنتاج او التصنيع بكافة مجالاته ، و قد كانت المجتمعات البدائية تعتمد اساساً في تجارتها على المقايضة أي استبدال منتج او سلعة مكان اخرى وقد استخدموا الذهب و الفضة كشكل من اشكال المدفوعات مقابل الحصول على منتجات من سلع و خدمات ، اما في الوقت الحاضر فتضاعف التبادل التجاري كثيراً ، و تغيرت وسائله بتعاقب الازمان ليصل الى ما وصل اليه في الوقت الحاضر .

- و بناء على هذا يمكن طرح الاشكالية التالية :

- ما مدى مساهمة الموانئ البحرية في تنشيط حركة التبادل التجاري؟

- وللإجابة على هذه الإشكالية يجب الإجابة على هذه الإشكاليات الفرعية وهي كالتالي :

- ما العلاقة بين الموانئ والتبادلات التجارية؟

- كيف يؤثر الميناء البحري على التبادل التجاري؟



الفرضيات :

و للإجابة على هذه التساؤلات نقترح عدت فرضيات و هي كالتالي :

- تزيد حركة التبادل التجاري بزيادة نشاط الموانئ البحرية .

- تعد الموانئ نقطة اساسية في حركية النشاط البحري والمبادلات التجارية .

أسباب اختيار الموضوع :

هناك اسباب موضوعية واخرى شخصية

1- الاسباب الموضوعية :

مدى اهمية الموضوع في الدراسات الاقتصادية وعلاقته بالمنهج الدراس-

2- الاسباب الشخصية :

- تقديم مساهمة علمية تكون مرجعا للطلبة في المستقبل وانها مدعمة بجانب تطبيقي

- تصحيح بعض المفاهيم حول المشاريع التجارية في الموانئ البحرية من خلال التعرف تقريبا الحقائق الى ذهن القارئ

- دراسة ميدانيا على مستوى مؤسسة ميناء مستغانم

أهمية الموضوع :

تكمن اهمية بحثنا في التبادل التجاري الذي يعتبر عنصرا مهما في اقتصاد الدول و تعد الموانئ نقطة اساسية في حركية النشاط البحري والمبادلات التجارية

المنهج المتبع :

اتبعنا في دراستنا المنهج الوصفي التحليلي الذي يناسب الجانب النظري و الدراسة الميدانية في الجانب التطبيقي .

## صعوبات البحث :

- تعقيد جائحة كورونا للوضع الصحي زاد من صعوبة جمع المعلومات خاصة على مستوى الميدان في الميناء .
- ندرة الكتب المتكلمة على العلاقة بين الموانئ و التبادل التجاري .
- صعوبة وجود دراسات سابقة حول الموضوع .

## الدراسات السابقة :

مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر. تخصص تجارة ولوجستيك أورو متوسطي.

من إعداد الطالبة: سطايلي فاطمة زهراء.

تحت إشراف الدكتور: كبداني سيد احمد

عنوان المذكرة الاستثمار في الموانئ البحرية في ظل تفعيل حركة التبادل التجاري دراسة حالة مؤسسة ميناء مستغانم

جامعة عبد الحميد بن باديس كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير والعلوم التجارية قسم العلوم التجارية  
مستغانم

## الاستنتاجات :

إن الاستثمار بالموانئ البحرية يعمل على زيادة التبادلات التجارية .

-لابد من رفع كفاءة الموانئ .

- العمل على القيام بمشاريع استثمارية ترفع من مستوى التبادلات التجارية.

## التبويب وتقسيم العمل :

يحتوي هذا البحث على ثلاثة فصول مختلفة تعطي عدة مجالات أساسية تتعلق بالمفاهيم الأساسية الموانئ البحرية لتنشيط حركة التبادل التجاري .

يناقش الفصل الأول مفاهيم الميناء البحري من خلال التعرف على الميناء البحري واهميته و أهم وظائفه و يتناول الفصل الثاني مقدمة في التجارة الخارجية و التبادل التجاري و دور قطاع النقل البحري في خطة التنمية الاقتصادية. أما الفصل الثالث والأخير و اختيار لكي يكون دراسة ميدانية حول واقع التبادل التجاري في الميناء البحري و اختيار بذلك كنموذج ميناء مستغانم

# الفصل الاول

التعريف بماهيات الميناء البحري

مقدمة الفصل:

تمتل إدارة الموانئ قوة الاتجاهات في ظل التعاملات الاقتصادية وذلك بتأثيرها المباشر في زيادة الفصل بين الاقتصاديات للدول ودعم الحواجز القائمة بينهما كما هو معروف ان 71 بالمئة من العالم هي مياه ولذلك معظم دول العالم على بحار او محيطات ولهذا تعتبر الموانئ البحرية بوابة رئيسية لعمليات التبادل التجاري

للتعريف بمفهوم الميناء البحري فقد تم تقسيم هذا الفصل كما يلي:

- المبحث الأول: ماهية الميناء البحري .
- المبحث الثاني: تنظيم الموانئ البحرية .
- المبحث الثالث: الاهمية الاستراتيجية للموانئ .

## المبحث الأول: ماهية الميناء البحري :

تعتبر الموانئ البحرية البوابة الرئيسية في كل التعاملات والتبادلات الخارجية نظرا للوظائف التي تؤديها، وتصنيفاتها كل حسب عملها .

### 1- تعريف الميناء البحري وابرز تصنيفاته :

#### 1 – 1 تعريف الميناء البحري :

الأصول التاريخية لمصطلح الميناء ترجع إلى الكلمة اللاتينية وتعني مدخل أو بوابة وهي نافذة تطل بها الدولة على العالم الخارجي .

الميناء نقطة من ساحل البحر يقع على حافة المحيطات أو الأنهار أو البحار. تذهب إليها السفن لشحن أو لتفريغ حمولتها كما يكون مهياً ومجهز لاستقبال السفن وإيوائها وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري

مصادر الموانئ متكونة من تقديم خدمات ورسوم جبائية ومفهوم الميناء هو مفهوم حكومي إلى جانب أهمية نشاطه في الاقتصاد الوطني عامة والجهوي خاصة. وتتعدد خصائصه بالنسبة للتشكيلات الاقتصادية ويظهر في التفقدات الشاذة والمتعددة التدخلات<sup>1</sup>.

#### 1 – 2 تصنيفات الميناء البحري :

تختلف الموانئ في العالم من حيث البيئة الاقتصادية، والطبيعية وكذا ظروف التشغيل، بصفة عامة فإنه يمكن أن تصنف الموانئ البحرية طبقاً لأربعة معايير أهمها ما يلي :

<sup>1</sup> القانون البحري الجزائري ص 413

## 1 - 2 - 1 بالنسبة للوظيفة:

يمكن تصنيف الموانئ البحرية طبقاً للوظيفة التي تؤديها إلى موانئ عامة وأخرى متخصصة كما يلي:

### 1-1-2-1 موانئ عامة :

هذه الموانئ لها القدرة على استقبال أنواع عديدة من السفن مثل سفن البضائع العامة، استقبال -ا سفن الركاب، كما تقوم أيضا بتقديم بعض الخدمات مثل إصلاح السفن، كما أنها تتصل بجميع وسائل النقل البري ومن امثل هذه الموانئ في حوض البحر الأبيض المتوسط: ميناء مرسيليا بفرنسا، ميناء نابولي بإيطاليا، ميناء الإسكندرية بمصر.<sup>2</sup>

### 2-1-2-1 موانئ متخصصة :

تتميز هذه الموانئ بالتخصص في تقديم خدمات معينة وهناك العديد من هذه الموانئ أبرزها ما يلي :

\* - الموانئ الصناعية: تختص هذه الموانئ في خدمة التجارة الخاصة أو الصناعة المعينة مثل موانئ تكرير البترول وتتوفر فيها معدات ذات كفاءة عالية.

\* - موانئ العبارات : تتميز بذه الموانئ بخدمة حركة الركاب و المسافرين بواسطة العبارات التي يمكنها أيضا نقل كميات بسيطة من البضائع.

\* - الموانئ الحرة: تقوم هذه الموانئ بتقديم الخدمات الخاصة بالبضائع العابرة أي التي لا تدخل داخل البلاد و لاندفع عليها رسوم جمركية .

\* - موانئ الصيد: تتميز هذه الموانئ بالحجم الصغير وتقوم بخدمة صناعة صيد الأسماك مثل الحفظ والتعليب، تقع هذه الموانئ بالقرب من مناطق الصيد في البحار والمحيطات .

\* - الموانئ الحربية: هي موانئ حربية تقع في أماكن استراتيجية مجهزة من الناحية الأمنية والعسكرية للدولة .

\* - موانئ النزهة: هي موانئ صغيرة توجد بها اليخوت والسفن الخاصة بالنزهة وسفن الشراع والتجديف

<sup>2</sup> علي عبد الله و اخرون: (إدارة وتشغيل الموانئ)، مكتبة الاشعاع الفنية، مصر، ط 01، 2000، ص 19-20

## 1 - 2 - 2 بالنسبة للموقع الجغرافي:

يمكن تصنيف الموانئ طبقا للموقع الجغرافي إلى ما يلي:

\* - الموانئ الساحلية: هي الموانئ التي تقع على الساحل الطبيعي أو الصناعي مباشرة يحتاج إلى إقامة حواجز للأمواج .

\*- موانئ مصبات الأنهار: تقع هذه الموانئ على مصبات الأنهار عند التقائها بمياه البحر مثل ميناء دمياط بمصر

\* - موانئ البحيرات : تقع على الشواطئ التي تتصل بالبحار أو المحيطات عن طريق الأنهار

## 1 - 2 - 3 بالنسبة لأشكال الملكية والإدارة:

إن معظم الموانئ العالمية القائمة حاليا هي نتيجة عملية نمو وتطور طويل المدى عبر عشرات السنين ،ويرجع الفضل في ذلك كل العوامل الاقتصادية والسياسية وغيرها من العوامل لذا نجد عدة أشكال للملكية والإدارة بالنسبة للموانئ يمكن تلخيصها فيما يلي :

1- الموانئ الحكومية: من أهمها: الموانئ الأهلية، موانئ الإدارة المستقلة .

2- الموانئ الخاصة: هي تلك الموانئ التي يتم إنشائها بواسطة القطاع الخاص بغرض تحقيق الأرباح .

## 1 - 2 - 4 بالنسبة للمعايير الأخرى:

بالإضافة إلى مجموعة المعايير السابقة توجد معايير أخرى تصنف على أساسها الموانئ على حسب الاتي :

- حجم أو كمية البضائع المتداولة .
- قيمة البضائع المتداولة .
- عدد البواخر المترددة على الموانئ .
- حجم اكبر سفن تدخل الميناء .

## 2- أهداف الميناء البحري :

تسعى أي مؤسسة إلى تحقيق عدة أهداف تختلف حسب أصحاب المؤسسة، وطبيعتها، وميدان نشاطها وتصنف كما يلي

## 2 - 1 : أهداف اقتصادية

\* تحقيق الربح : وهو أهم معيار لصحة المؤسسة اقتصاديا والذي يعمل على رفع رأس مالها وبالتالي توسيع نشاطها

الاستجابة لمتطلبات المجتمع: من اجل تحقيق نتائج المؤسسة يجب أن تمر عبر عملية تصريف

أو بيع إنتاجها المادي وكذا المعنوي وبهذا تكون قد غطت طلبات المجتمع محليا أو دوليا .

\* عقلنة الإنتاج: وهو الاستعمال الأحسن لعوامل الإنتاج والتخطيط الجيد والدقيق للإنتاج والتوزيع

2 - 2 : الأهداف الاجتماعية :

\* تحسين مستوى المعيشة للعمال: أصبحت حاجات العمال إلى تلبية رغباتهم تتزايد باستمرار وهذا بسبب ظهور منتجات جديدة والتطور الحضري لهم و لتتغير أذواقهم.

\* إقامة أنماط استهلاكية معينة: تعمل المؤسسات على التصرف في العادات الاستهلاكية لمختلف طبقات المجتمع \* الدعوة إلى تماسك العمال: تسود داخل المؤسسة علاقات مهنية اجتماعية.

\* ضمان مستوى مقبول من الأجور: يعتبر العمال في المؤسسة من المستخدمين بتين الأشخاص قد تختلف مستوياتهم العلمية وانتماءاتهم الاجتماعية والسياسية و لضمان الحركة المستمرة للمؤسسة وتحقيق أهدافها يجب أن يسود التفاهم والتماسك .

\* توفير تأمينات ومرافق للعمال : كالتأمين الصحي، التامين ضد الحوادث، التقاعد وهذا كله لتوفير محيط عملي جيد للعمال والذي يدفعهم للمواظبة في أعمالهم.

- الوظائف والمهام التي تؤديها الموانئ البحرية تهدف إلى التسهيلات الملاحية البحرية.

- الأوائل في نشاطها حيث يتقاضون أجورا مقابل عملهم، ويعتبر حقا مضمونا ومشروع .



### 3 - خدمات الميناء البحري

يقوم الميناء بتقديم لكل من السفن، البضائع، بالإضافة إلى خدمات أخرى مختلفة وأهم خدمات التي يقدمها الميناء للسفن تتمثل في القطر، الإرشاد، أما أهم خدمات المقدمة للبضائع تتمثل في الشحن، التفريغ، التخزين وبالتالي يشرح مضمون هذه الخدمة.

#### 3 - 1 الخدمات المتعلقة بالسفن :

\*توجيه السفينة من المرسى إلى الرصيف: في بعض الحالات الخاصة قد لا يتم مباشرة توجيه السفينة إلى الرصيف فتبقى في حالة انتظار على مستوى منطقة المرسى حتى تحصل على تصريح من سلطة الميناء لتحصل على مكان في الرصيف .

\* القطر: عملية يقصد بها سحب السفينة بواسطة قاطرات وهي تساعد في عملية التراكبي على الرصيف والخروج من الرصيف ويتولى ذلك سلطة الميناء أو شركات متخصصة في ذلك تدخل في إعداد خدمات القطر :

- العمليات التي تتطلب سحب السفينة أو دفعها .

-مناورات الإرساء والانتقال أو إبحار السفينة .

- المراقبة أو المساعدة في تنفيذ مناورات أخرى للملاحة بالسفينة .

يبدأ عقد القطر بمجرد وصول السفينة القاطرة إلى جوار السفينة المقطورة بما فيه الكفاية للقيام حالا بعمليات القطر الضرورية وتكون تحت النفوذ المباشر لحركات السفينة والواجب قطرها.

وينتهي عقد القطر عند انتهاء آخر عمليات القطر النهائية وابتعاد السفينة القاطرة بكفاية عن السفينة التي جرت عملية القطر عليها ولا تعود باقي تحت النفوذ المباشر لحركات السفينة الواجب قطرها .

\*الإرشاد :

هو المساعدة التي تقدم إلى الربان من قبل مستخدمي الموانئ المرخص لهم من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول والخروج إلى الموانئ أو المياه الداخلية .

- تلتزم كل سفينة بذارية تدخل في المنطقة التي فيها الإرشاد إجباريا برفع إشارة النداء للمرشد وأن الكفيفة المحددة للأنظمة الداخلية لمحطات الإرشاد وعند الخروج من المنطقة المذكورة يجب إعلام المحطة بذلك

- يبدأ الإرشاد اعتبارا من وصول وتقديم المرشد نفسه في حدود المحطة وينتهي عند وصول السفينة إلى مكان الوصول أو بالرسو أو الرصيف أو حدود المحطة .

- يلتزم المرشد بمجرد صعوده على السفن بتقديمه خطة رسو السفينة ويمكن لهذا الأخير تعديلها .

## \*السفن التي تعفى من الإرشاد :

1- السفن الشراعية بحمولة أقل من 100 طن.

2 - السفن ذات الدفع الآلي والمخصص فقط لتحسين وصيانة ومراقبة الموانئ ومدخلها كالقاطرات والناقلات والجرافات .

3 - سفن المنارات والعلامات.

يجب على المرشد أن يتخلى على كل خدمة أخرى ويقدم أولاً خدماته إلى السفينة التي هي في خطر حتى ولو لم يأتي دورها وذلك عندما يتأكد من الخطر المحدق بالسفينة أو عندما يخبر بذلك<sup>3</sup>.

\* إرشاد نقصد به إرشاد السفينة أثناء قيامها بعملية القطر إلى مكانها المناسب في الرصيف .

والفرق بين الإرشاد وإرشاد هو أن الإرشاد يتم التحضير له عند اقتراب السفينة ويشرف عليها المرشد pilote وبعض المساعدين يتم توقيف محركات السفينة ويتم سحبها بواسطة القاطرات وهنا تبدأ عملية القطر وعند اقترابها من الرصيف يتم إرشاد الذي يكون مقترنا بالقطر أي يتمان في وقت مشترك عكس الإرشاد يتم أولاً ثم المراحل المتبقية

### 3 - 2 الخدمات المتعلقة بالبضائع:

تتمثل أهمية الخدمات المتعلقة بالبضائع والتي يقدمها الميناء في الشحن والتفريغ والتخزين بالإضافة إلى خدمات مساعدة

### 3 - 2 - 1 الشحن والتفريغ :

تحدد قواعد وشروط ونوع العمليات الخاصة بالموانئ بموجب نظام الميناء الذي يصدر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية

تتم خدمات الشحن والتفريغ في الموانئ بموجب عقد كتابي وتحدد طريقة إبرام هذا العقد والتوضيحات التي يجب أن تدرج فيه بموجب نظام الميناء. يمكن أن يتضمن عقد الشحن والتفريغ في الميناء شروط يتفق عليها بكل حرية شريطة أن لا تكون مخالفة للقانون والأعراف المحلية ولا يكون لها تأثير سلبي على عمليات الموانئ أو حقوق المرتفقين (أصحاب حق الاستعمال) الآخرين بالموانئ والمحددة في نظام الميناء .

إذا أصابت الأضرار والخسائر البضائع خلال عمليات الشحن والتفريغ والنقل باستعمال الزوارق الصغيرة لنقل البضائع أو استعمال وسائل أخرى بحرية أخرى يستطيع عامل الشحن والتفريغ تحديد مسؤوليته حسب القواعد المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري ولا يكون عامل الشحن والتفريغ مسؤولاً عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضائع أو السفينة أو وسيلة أخرى للنقل إلا إذا ثبت مسبقاً خطأ عامل الشحن والتفريغ.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> محمد الصبري: (الاستراتيجيات التسويقية للموانئ و شركات النقل البحرية)، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، مصر، سنة 2009، ص 53.

### 3 - 2 - 2 التخزين:

ينقسم الطلب على تسهيلات التخزين في الميناء إلى نوعين رئيسيان هما :

\* التخزين قصير الأجل: وهو خاص بالبضائع التي تقضي وقت قصير في الميناء .

\* التخزين طويل الأجل: يتم للبضائع التي تقضي بعض الوقت في الميناء لأسباب مختلفة وهذا النوع من التخزين يقدم في الميناء بتسهيلات في أجزاء مختلفة من الرصيف لأن احتياجاتها مختلفة .

فمثلا البضائع العابرة تمر على عملية التخزين بسرعة وسهولة في كل الأوقات أما بالنسبة للبضائع التي تحظى بوقت طويل في الميناء فإنها تخزن وتنظم في المخازن لعدة أسابيع وشهور.

وتخزن البضائع العابرة (التخزين قصير الأجل) في مكان قريب من الرصيف وذلك لتقليل مسافة النقل لأقل ما يمكن بينما في التخزين طويل الأجل فتخزن البضائع بعيدا عن طريق الرصيف أو بعيدا عن مركز الأنشطة التي على الرصيف (بالقرب من وسائل النقل البري).

4 - خدمات مختلفة : بالإضافة إلى الخدمات المتعلقة بالسفن والبضائع فهناك خدمات أخرى يقدمها الميناء منها:

#### 4-1 امن الموانئ :

- ضمان سلامة التجهيزات والمنشآت وأعمال مساحات الماء التابعة لأملاك العمومية المينائية المحافظة على منطقة التوسع .

- التنظيم القانوني لحركة الملاحة في حدود البحرية للموانئ .

- تأمين نظافة وصحة مساحة الماء والسطوح الترابية .

- التنظيم القانوني لدخول الأشخاص ومرور وتوقف السيارات والعبارات داخل حصن الميناء .

- سن إجراءات الوقاية والضمان على أسباب حوادث العمل المرتبطة بعملية المناوبة وغيرها من الخدمات المنائية .

- تحديد شروط إيداع وتكديس وحركة البضائع .

- سن إجراءات وشروط مناولة ونقل ومناولة المواد الخطرة العابرة للموانئ بما يتطابق مع التشريع المعمول به .

- القضاء على أسباب اشتعال المنتجات البترولية وعند الاقتضاء مكافحة آثارها وتحديد مقاييس الرمي في مساحات الماء

#### 4- 2 استغلال الموانئ :

نقصد به تطبيق القواعد الخاصة ب:

- شروط ترخيص المناطق المينائية واستغلالها .
- كفاءات وشروط عبور الركاب والبضائع وشحن وتفريغ السفن وتفريغها .
- شروط شحن البضائع وتفريغها وإيداعها وتحويلها .
- قواعد تسيير المنشآت المتخصصة .
- كفاءات استغلال الآلات والمنشآت المينائية .
- شروط تسيير المناطق الخارجة عن الموانئ والمناطق المخصصة للصيد البحري والنزهة

#### 4- 3 خدمات مساعدة :

- خدمات نزع أو إزالة الأوساخ من السفن .
- تطهير أماكن الرصيف .
- وزن البضائع .
- تأجير القاطرات أو الزوارق من أجل تموين السفن .

#### 5- الوظائف الرئيسية للميناء :

تقوم الموانئ البحرية بالعديد من الوظائف التي تخدم الاقتصاد القومي للبلد، والتي تساهم إلى حد كبير في ازدهار العلاقات التجارية بين الدول ويمكن تلخيص الوظائف الرئيسية للميناء في النقاط التالية :

#### 5- 1 وظيفة التبادل التجاري :

وجود موانئ ذات كفاءة عالية في الأداء وتسهيلات في الخدمات يزيد من حجم التجارة للدولة ويفتح منافذ مباشرة للأسواق العالمية بدون وسطاء تزيد من التكلفة، كما أنها تزيد من القدرة التنافسية للصادرات هذا ما يحسن مركز الدولة حيث تتيح لها الفرصة باستيراد احتياجاتها مباشرة من الدول المصدرة.

## 5 - 2 وظيفة النقل :

يمثل الميناء حلقة الوصل بين البحر والأرض ، والميناء له دور كبير في شبكة النقل ، نظرا لثرايطه بوسائل النقل البحري.

## 5 - 3 وظيفة العمالة :

لا شك فيه أن الموانئ توفر فرص عمل كثيرة في مختلف الأنشطة ، بما يخلق مجالات التشغيل.

## 5 - 6 الوظيفة الصناعية :

معظم الموانئ الآن تقوم بالتصنيع أو بمعنى آخر أصبحت كأي مؤسسة تجارية ، تقوم على بعض الصناعات ذات الطبيعة التصديرية أو التي تعتمد على المواد الخام التي تستورد من الخارج ومن أمثلها صناعة الحديد والصلب.

## 5 - 7 وظيفة الموارد المالية :

تعتبر الموانئ من أهم المصادر للحصول على العملات الصعبة التي تحتاجها الدولة ويتحقق هذا عن طريق الرسوم التي تحصل من السفن والرسوم الجمركية التي يتم تحصيلها عن البضائع الواردة.

## 5 - 8 الوظيفة السياسية :

للموانئ دور هام في تدعيم الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدولة ، فالدولة التي تتمتع بموانئ بحرية على العالم الخارجي دون أي ضغوط لوقوع تجارتها الخارجية تحت سيطرة أي دولة مجاورة ، لذا تستطيع تحقيق ذاتها واستقلالها الاقتصادي.

## المبحث الثاني : تنظيم الموانئ البحرية :

إن تعدد الأنشطة والخدمات التي يقدمها الميناء تؤدي إلى كثير من التعقيدات في عمليات الإدارة فالمهام الرئيسية يجب أن تمارس من طرف هيئة تقوم بإدارة الميناء.

## 1 - الخصائص الواجب توفرها في الميناء البحري :

### 1 - 1 كفاءة الميناء :

زيادة كفاءة الميناء يعني تقليل فترة بقاء السفينة بالميناء ذلك لان زيادة الكثافة الرأسمالية للسفن تؤدي إلى شدة الحاجة وإلى زيادة كفاءة الموانئ تنصب بصفة رئيسية على البضائع الجافة العامة لأن البضائع الصلب تسيطر عليها منظمات ضخمة قادرة على تخطيط جميع وسائل نقل البضائع بما يضمن الكفاءة في عمليات تداولها ونقلها.

أما بالنسبة للبضائع العامة فإن ضعف كفاءة الموانئ تؤدي إلى تحميل تجارة العالم في مجموعها تكاليف زائدة ويجعل المنتجات القريبة من السوق قوة تنافسية أكبر للمنتجات البديلة البعيدة عن السوق رغم أن هذه الأخيرة أقل تكلفة ورغم أن تكاليف النقل عبر البحار أرخص من تكاليف النقل بالسكك الحديدية أو سيارات النقل أو

النقل الجوي، ويؤدي عامل نقص الكفاءة للموانئ إلى زيادة عدد السفن المستخدمة وبالعكس تؤدي زيادة كفاءة الميناء إلى زيادة إنتاجية السفن وإلى نقص عدد السفن في العالم.

### 1 - 2 أهم السمات والملامح المطلوب توافرها في الموانئ الحديثة :

توافر شبكة نقل داخلية متكاملة مع محاور النقل محليا إقليميا من خلال شبكات الطرق البرية والسكك الحديدية على أن تكون على درجة عالية من الكفاءة :

\*توافر منظومة المعلومات المتطورة والتي تعتبر المحرك الرئيسي لمنظومة النقل الدولي المتعدد الوسائل .

\* تلبية احتياجات وتوقعات مستخدمي الميناء بكفاءة عالية .

\*توافر أنشطة القيمة المضافة والخدمات اللوجستية .

\* السرعة في أداء الخدمات وتكلفة اقتصادية.

### 1 - 3 متطلبات الشركات الملاحية العالمية من الموانئ :

ترغب الشركات الملاحية في أن تكون الوقت الذي تفتضيه سفنها بالموانئ البحرية أقل ما يمكن إذ أن هذا الوقت بالنسبة لها هو الوقت غير منتج والسفينة عند دخولها الميناء تتكبد مصاريف طائلة تتمثل في رسوم دخول ورسوم إرشاد ورسوم قطر ورسوم رسوها ومصاريف شحن وتفريغ ورسوم نظافة...الخ

وبالتالي فإذا لم يكن الإيراد ناتج عن التعامل مع هذا الميناء مبررا لتُرد عليه فمن الأفضل إلغاء التعامل معه والإيراد ينتج من قيمة النولين وكميات البضائع فكلما ارتفعت قيمة النولين وقيمة البضائع يزداد الإيراد والعكس صحيح .

وتتطلع الشركات الملاحية العملاقة إلى أن توفر الموانئ مستقبلا المتطلبات التالية :

- لا تقل ساعات العمل الصافية في اليوم 21 ساعة.

- يكون عدد الأرصفة المتاحة بالمحطة ما بين 4 و 6 أرصفة ويفضل أن تكون 8 أرصفة.

- تكون ظروف العمل بالميناء عادية وطبيعية أيام الإجازات الإقليمية والعالمية مع توفر الاستقرار السياسي والأمني .

- بدأ تشغيل السفينة بمجرد وصولها وأن تكون كافة إجراءات المغادرة جاهزة بمجرد انتهاء التشغيل مع السفينة .  
- توافر مساحات تخزينية لا تقل عن 600 ألف م<sup>2</sup> مربع.

- كما أن هناك متطلبات أخرى خاصة بالموانئ المحورية والتي يكون دوران السفن فيها سريع وهي التي عادة تختارها الشركات العالمية للملاحة المتكرر عليها.

## 2 - الهيكل التنظيمي لإدارة الموانئ:

لتبسيط العمل والسيطرة على كل هذه الأنشطة يجب تكوين هيئة مركزية أو ذاتية على مستوى عالي من الكفاءة ويتوفر لها السلطة والصلاحيات المناسبة لإدارة كافة الأنشطة بغرض الوصول إلى برقيق أهداف الميناء .

ومما لا شك فيه انه عند قيام هيئة بإدارة بعض التسهيلات فإنها تخضع للقوانين واللوائح التي تضمن حماية الميناء والمجتمع من أي أضرار قد تنشأ، لذا يتوجب على هيئة الميناء مسؤولية الالتزام بالقواعد والقواعد التي تصدر من الهيئة التشريعية للدولة.

## 2-1 عناصر الهيكل التنظيمي:

لتشغيل الميناء بكفاءة عالية وأداء متميز لابد من إعداد خطة تنظيمية بواسطة السلطة المتخصصة بحيث تلائم احتياجات الميناء وهذه الخطة تحدد بوضوح المسؤوليات والسلطات لجميع المسؤولين ، لذا يجب أن تصمم هيكل تنظيمي يضم جهاز إداري بأقسام مختلفة على أن يتم التركيز على بعض الأعمال التالية :

- الأعمال الهندسية سواء كانت مدنية أو ميكانيكية .

- العمليات التي تقوم بها السفن والمحطات المختلفة .

- الأعمال المالية التي تشمل الميزانية والمحاسبة .

- العلاقات العامة وكذا العمالية.

- على هذا الهيكل أن يتمتع بقدر من المرونة حتى يمكن أن يواجه الزيادة في حجم التشغيل ، لتقديم وظائف جديدة لابد أن يكون هناك هيكل تنظيمي خاص بالميناء ، حيث أن الميناء يقوم بالاستثمار في المشروعات التي يمكن أن تواجه التطور التكنولوجي .

## المبحث الثالث: الأهمية الاستراتيجية للموانئ البحرية:

### 1 - البيئة الاقتصادية للموانئ البحرية :

إن البيئة الاقتصادية التي تعمل فيها الموانئ البحرية تتمثل في أطراف عديدة تجمعهم مجموعة من العلاقات المباشرة وغير المباشرة ، بحيث يشكل مجموع علاقات هذه الأطراف ما يمكن أن يطلق عليه البيئة الاقتصادية للميناء ، ويتعاطم دور هذه العلاقات في ظل المتغيرات الاقتصادية والسياسية التي تعكسها مفاهيم النظام العالمي الجديد والتكتلات الاقتصادية واليات الاقتصاد الحر وهكذا يمكن تصور مفهوم قوامه أن تصبح البيئة الاقتصادية لميناء بحري تتمثل في ، نطاق جغرافي نطاقه الشامل هو العالم اجمع بقراراته، خاصة إذا كان الميناء واقعا في موقع جغرافي متميز .

- إن البيئة الاقتصادية للميناء تشمل جميع الأطراف الذين ترتبط أنشطتهم ودخولهم بصورة مباشرة أو غير مباشرة بعمل الميناء بما في ذلك الشركات الملاحية والوكلاء ووسائل السحب الداخلي من شركات النقل البري والسكك الحديدية ، و المصدرين والمستوردين وغيرهم من الأطراف الذين تجمعهم علاقة ارتباطيو مع الميناء .

- يهدف الميناء وفق هذه العلاقة إلى تعظيم قيمة الأنشطة المقدمة إلى عملائها ومستخدميها، يمكن تعظيم قيمة أنشطة المستخدمين وتعظيم أرباحهم إذا ارتفعت إنتاجية الميناء و انخفضت تكلفة الخدمات المؤدات بها بم يمكنها من تحقيق تميز تنافسي من حيث الجودة والتكلفة 1.

### 2 - تحليل بيئة الموانئ البحرية :

#### 2 - 1 عناصر القوة والضعف للموانئ البحرية :

تتمثل العوامل التالية وعناصرها مصادر القوة والضعف للموانئ ،وتكون هذه العوامل وعناصرها مصدرا لقوة الميناء إذا كانت في صالحه أما إذا كانت في غير صالحه فإنها تعتبر مصدرا لضعف الميناء، وتتمثل هذه العناصر فيما يلي :

#### 2 - 1 - 1 الموقع الجغرافي :

- قرب الميناء من الخطوط الرئيسية للملاحة ،مراكز الإنتاج/ او الاستهلاك .
- طول وعمق قناة الاقتراب للميناء وعمق مدخله .
- الأراضي المتاحة لتوسيع رقعة الميناء .



- الأحوال الجو مائية السائدة بمنطقة الميناء ومدى تأثيرها على ما يلي :
- دخول ومغادرة السفن إلى ومن الميناء .
- سلامة السفن الموجودة بالميناء .
- استمرارية عمليات شحن وتفريغ السفن الموجودة بالميناء بدون توقف.

#### 2- 1- 2 توفر وسائل النقل المختلفة بالميناء:

1- مدى توفر شبكات النقل المختلفة التالية وكفاءة ومعدلات تردد وسائطها على الميناء:

- الخطوط الملاحية المنتظمة للسفن.
- النقل البري.
- السكك الحديدية.
- النقل النهري.

2- أسعار الأنواع المختلفة للنقل، النقل البحري، النقل البري، لنقل النهري .

#### 2- 1- 3 خدمات الميناء توفرها وكفاءتها:

- القدرات والإمكانات المتوفرة للميناء من حيث تعدد نوعيتها وتوفر المعدات المتخصصة لهذه النوعيات وكذلك الأرصفة والمخازن المخصصة لها وطاقاتها السنوية.
- الإمكانية والخبرة في التعامل مع الأحجام المختلفة للسفن والنوعيات المختلفة للبضائع والسلع والنوعية المختلفة لأشكال البضائع .
- مستوى أداء وإنتاجية محطات الشحن والأرصفة والمعدات .
- توفر وكفاءة الخدمات التكميلية والمساعدة للسفن وكذا الخدمات المساعدة الأخرى .

#### 2- 1- 4 أسعار خدمات الميناء :

- مستوى قيمة الرسوم والتعريفات المختلفة بالميناء .
- مدى استقرار قيمة الرسوم والتعريفات بالميناء.
- سياسة واستراتيجية التسعير بالميناء .

## 2-1-5 قوة العمالة بالميناء :

- مستوى حرفية ومهارة العمالة بالميناء.
- حجم العمالة الفعلية بالميناء بالنسبة لحجم العمالة المطلوبة.
- المناخ الاجتماعي للعمالة.
- الدوافع المحفزة للعمالة.
- مستوى العلاقات العمالية.

## 2-1-6 الإدارة بالميناء :

- مدى سيطرة بيئة الميناء على أنشطة وخدمات الميناء المختلفة .
- مستوى التوجيه والإدارة بالميناء .
- مستوى علاقة الإدارة بعملاء الميناء .
- مدى سهولة صناعة القرار بالميناء .
- مدى سهولة الإجراءات بالميناء .

## 2-1-7 الاتصالات السلوكية واللاسلكية :

- توفر وكفاءة شبكات الاتصال السلوكية واللاسلكية والتي تشمل على : الفاكس ، أنظمة تبادل البيانات الكترونيا.

## 2-1-8 الموقف المالي :

- مدى توفر التمويل الذاتي لتنفيذ مشروعات التطوير والتحديث بالميناء .
- المؤشرات المالية الأخرى : مثل الفائض والعجز في الميزانية..... الخ .

## 2-2 مصادر الفرص المتاحة:

بمثل العوامل التالية وعناصرها فرص متاحة للميناء ، والتي يمكن استغلالها لزيادة حصته/نصيبه من السوق الذي يعمل فيه ، أو الذي يرغب أن يعمل فيه:

## 2-2-1 الموائى المنافسة:

- خروج احد الموائى المنافسة من النشاط التنافسي أي من مجال تعامل الموائى فرصة بالنسبة للموائى الأخرى .

## 2-2-2 الأنشطة التي يعمل فيها الميناء :

- زيادة ونمو النشاط الذي يعمل فيه الميناء.
- ظهور نشاط جديد يمكن أن يعمل فيه الميناء.

## 2-2-3 عملاء ومستخدمي الميناء :

- ظهور عملاء جدد يرغبون في العمل في النشاط الذي يعمل فيه الميناء .
- عملاء لموائى أخرى يرغبون في تغيير الميناء الذي يستخدمونه .

## 2-2-4 الميناء :

- تطوير أرصفة ومعدات الميناء .
- إدخال نظام تبادل البيانات الكأرونيا في الميناء .
- التسابق نحو وضع سياسات تسعيرية جاذبة جديدة .

## 2-3 مصادر التهديد التي تواجه الميناء:

تمثل العوامل التالية وعناصرها تهديدا يواجه الميناء ، ويؤثر على تخفيض حصتها السوقية التي تعمل بها ، يتطلب ذلك اتخاذ إجراءات لازمة لمواجهتها والتغلب عليها :

### 1: الموائى المنافسة :

- الموائى المنافسة حاليا .
- الموائى المحتمل تنافسها مع الميناء مستقبلا .

### 2: النشاط/الأنشطة التي يعمل فيها الميناء :

- تقلص/انخفاض حجم النشاط الذي يعمل فيه الميناء.

### 3: عملاء ومستخدمي الميناء :

- عدم رضا العملاء /مستخدمي الميناء عن مستوى الأداء / أو أسعار الأنشطة والخدمات التي يقدمها الميناء.

#### 4 : الميناء :

- سمعة الميناء.
- ظهور قواعد وتنظيمات صارمة لحماية البيئة.
- عدم توفر أراضي لتوسع الميناء.

#### 2-3 اثر التغير التكنولوجي على الميناء:

بدأت الموانئ تلعب دورا جديدا ، حيث أصبحت تشكل حلقة أساسية في سلسلة نقل الحاوية من المرسل إلى المرسل إليه وأصبح الميناء الحديث أخذا في التحول ليكون مركزا للخدمات ، بمعنى القيام بتقديم مجموعة شاملة لخدمات النقل وخدمات التجارة وذلك عن طريق أداء الخدمات اللازمة للسيطرة على سلسلة النقل بأكملها بما في ذلك التخزين ، التوزيع بما يتيح دعمها لوجستيا أساسيا لصناعة التصدير والاستيراد ، وشركات النقل البحري بوصول البضائع عن طريق التبادل الإلكتروني للبيانات ، وإعداد بيانات البضائع قبل وصول السفن ، واستقبال المخزون ورصده ، وإعداد تقارير عن الجوانب الكمية وعن مراقبة الجودة ، وإمكانية تجميع الشحنات الفردية ، وإصدار تقارير عن حركة البضائع بالميناء وتقارير الإجراءات الجمركية ، كما أصبحت الموانئ مراكز للتصنيع والقيام بأنشطة القيمة المضافة والخدمات اللوجستية.

## خاتمة الفصل:

الأصول التاريخية لمصطلح الميناء ترجع إلى الكلمة اللاتينية وتعني مدخل أو بوابة وهي نافذة تطل بها الدولة على العالم الخارجي و تعد الموانئ البحرية العمود الفقري للتجارة الخارجية للدولة وبواباتها على العالم الخارجي كما أنها الحلقة الرئيسية في سلسلة النقل المتعدد الوسائط.

و لقد أدت المؤسسة المينائية إلى تحسين وتطوير التعاملات الاقتصادية المحلية والدولية ، وذلك بفضل الجهودات الجبارة التي تبذلها المؤسسة ، وهذا من اجل تقوية الاقتصاد الوطني ، وجعله يواكب التطور العالمي، خاصة في مجال نقل السلع و البضائع نتيجة لزيادة وارتفاع حجم التبادل التجاري الدولي.. لذا يستوجب وجود مؤسسة اقتصادية تسيره ولهذا تسعى المؤسسات المينائية الى بذل الجهود الفعالة من أجل تسهيل الحركة الاقتصادية للميناء وكذا تطوير الشروط العامة للاستغلال الأمثل خاصة في مجال نقل البضاعة وتفعيل التجارة الخارجية وتحريرها. و وجود موانئ ذات كفاءة عالية في الأداء وتسهيلات في الخدمات يزيد من حجم التجارة للدولة ويفتح منافذ مباشرة للأسواق العالمية بدون وسطاء التي تزيد من التكلفة ، كما أنها تزيد من القدرة التنافسية للصادرات وهذا ما يحسن مركز الدولة حيث تتيح لها الفرصة باستيراد احتياجاتها مباشرة من الدول المصدرة.

# الفصل الثاني

التجارة الخارجية و التبادل التجاري

## مقدمة الفصل :

ان التجارة او بيع و شراء السلع و الخدمات هي حجر الاساس لكل اقتصاد في العالم، حيث تعتمد الكثير من الدول على التبادل التجاري فيما بينها من خلال تصدير منتوجاتها واستيراد منتجات اخرى بما في ذلك استيراد الماركات العالمية، و قد كانت المجتمعات البدائية تعتمد اساساً في تجارتها على المقايضة أي استبدال منتج او سلعة مكان اخرى وقد استخدموا الذهب و الفضة كشكل من اشكال المدفوعات مقابل الحصول على منتجات من سلع و خدمات، اما في الوقت الحاضر فتضاعف التبادل التجاري كثيراً، و تغيرت وسائله بتعاقب الازمان ليصل الى ما وصل اليه في الوقت الحاضر حيث تحتل الموارد النقدية (النقود) المرتبة الاولى في التبادل التجاري، و قد ازدادت العمليات التجارية بين دول العالم حيث تسعى تلك الدول من خلال هذه العمليات الى زيادة صادراتها لكي تزيد دخلها من العملة العالمية من الدولار واليورو الذي يؤدي الى رفع المستوى الاقتصادي للبلد والحفاظ على مركزه المالي بين اقتصاديات دول العالم الاخرى.

تم تقسيم هذا الفصل الى ثلاث مباحث كالتالي :

المبحث الأول : مقدمة في التجارة الخارجية

المبحث الثاني : التبادل التجاري

المبحث الثالث : دور قطاع النقل البحري في خطة التنمية الاقتصادية

## المبحث الأول : مقدمة في التجارة الخارجية :

### 1-مقدمة في التجارة الخارجية

ظهرت التجارة الدولية منذ العصور الأولى، وكانت الثورة الصناعية التي حدثت في بريطانيا في منتصف القرن الثامن عشر بمثابة الانطلاقة الأساسية لها، حيث زادت الحاجة للمواد الأولية وازداد التصنيع بواسطة المكننة وازداد الانتاج وظهرت الحاجة لأسواق تصريف المنتجات وهنا بدأ استعمار الدول من أجل فتح أسواق جديدة للمحصول على المواد الأولية ومن أجل تصريف فوائض الانتاج .

أما في أيامنا هذه فيعود تطور التجارة الدولية إلى تطور كافة مناحي الحياة من وسائل النقل بالدرجة الأولى الى مختلف العموم التقنية والتكنولوجية وتطور السياسات المالية والنقدية وظهور الاتحادات والتكتلات الاقتصادية وظهور العديد من المفاهيم العالمية الداعمة لآلية عمل المنظومة التجارية العالمية مثل البنك الدولي للتجارة والتمويل وغيره.

لقد عرف التبادل بين الدول من خلال الأشكال الأساسية التالية :

- 1 - تبادل السلع المادية: مثل القطن والمنسوجات والآلات والسيارات.
  - 2 - تبادل الخدمات: مثل خدمات النقل والتأمين والسياحة.
  - 3 - تبادل رؤوس الأموال: مثل الاستثمارات الأجنبية المباشرة في صورة إقامة مشروعات أجنبية داخل الحدود السياسية للبلاد .
  - 4 - تبادل عنصر العمل والمقصود به أن يكون لدولة عمالة خارج حدودها.
- ولقد تزايد اهتمام كافة الدول بالتجارة الدولية بعد الحرب العالمية الثانية بسبب:
- 5 - دخول العالم في عصر التعارف الاقتصادي الدولي وذلك من خلال العديد من الاتفاقيات الدولية .

6 - ظهور المؤسسات الدولية التي تعمل في مجال النقد والتمويل والتنمية الاقتصادية . مثل الجات التي هي الأحرف الأولى من تسمية الاتفاقية العامة لتعريفات والتجارة General Agreement on Traffs وهي عبارة عن معاهدة دولية الهدف منها تنظيم عملية ، " المبادلات التجارية بين الدول الموقعة عليها، كما أن فكرة قيام منظمة التجارة الدولية كانت قد طرحت ضمن مداوات مؤتمر "بريتوف وودز" الذي أقر قيام صندوق النقد الدولي IMF والبنك الدولي للإنشاء والتعمير<sup>4</sup> .

<sup>4</sup> د. فراس الأشقر: مقدمة في التجارة الدولية لطلاب السنة الثالثة جامعة حماة - كلية الاقتصاد يوم 2017/3/10 ص1



7- ظهور العجز في بعض الدول مثل الدول النامية وكان العجز مثل تدهور معدلات التبادل الدولية، والعجز المستمر في موازين المدفوعات.

8- بدء الحديث عفا نظام عالمي جديد سمي العوالة .

## 2: تعريف التجارة الخارجية :

هناك عدة تعاريف لتجارة الخارجية منها ما يلي:

- هو اختيار الدولة وجهة معينة ومحددة في علاقاتها التجارية مع الخارج (حرية أم حماية) و تعبر عن ذلك بإصدار تشريعات واتخاذ القرارات والإجراءات التي تضعها موضع التطبيق.

- مجموعة الوسائل التي تلجأ إليها الدولة للتدخل في تجارتها الخارجية بقصد تحقيق بعض الأهداف.

نستطيع القول بأن التجارة الدولية هي : كلاً من الصادرات والواردات المنظورة وغير المنظورة ..

وعرفها آخرون بأنها: المعاملات التجارية الدولية المتمثلة في انتقال السلع والأفراد ورؤوس الأموال، تنشأ بين أفراد يقيمون في وحدات سياسية مختلفة أو بين حكومات ومنظمات اقتصادية تقطن وحدات سياسية مختلفة.

- من التعاريف السابقة نستنتج أن التجارة الخارجية عبارة عن مختلف عمليات التبادل التجاري الخارجي سواء في صور سلع أو خدمات أو أفراد أو رؤوس أموال بين أفراد يقطنون وحدات سياسية مختلفة بهدف إشباع أكبر حاجات ممكنة. وتتكون التجارة الخارجية من عنصرين أساسيان هما : الصادرات والواردات بصورتيهما المنظورة وغير منظورة.

## 3: ما هو الفرق بين التجارة الداخلية والخارجية:

كل من التجارة الداخلية والخارجية تكون نتيجة لتخصص وتقسيم العمل الذي يؤدي بالضرورة إلى قيام التبادل إلا أن هذا لا يمنع من وجود بعض الاختلافات بين المفهومين تكمن فيما يلي:

1- التجارة الداخلية داخل حدود الدولة الجغرافية أو السياسية في حين أن التجارة الخارجية على مستوى العالمي

2- التجارة الخارجية تتعامل مع نظم اقتصادية وسياسية مختلفة في حين أن التجارة الداخلية في ظل نظام واحد.

3- اختلاف ظروف السوق والعوامل المؤثرة فيه في حالة التجارة الخارجية عنها في حالة التجارة الداخلية.

4- مرحلة النمو الاقتصادي في العالم (الرواج ، الكساد).

5- وجود فرصة للتكتلات والاحتكارات التجارية في حالة التجارة الخارجية.

6- سهولة انتقال عوامل الإنتاج داخل الدولة الواحدة في حين يصعب ذلك في التجارة الخارجية

7- اختلاف النظم القانونية والتشريعات الاقتصادية والضرائبية والاجتماعية التي تنظم التجارة الداخلية عنها في التجارة الخارجية.

8- وجود عملة واحدة تقوم على أساسه التجارة الداخلية بينما تتعدد هذه العملات في حالة التجارة الخارجية.

#### 4: أسباب قيام التجارة الخارجية:

يرجع تفسير أسباب قيم التجارة الخارجية بين الدول إلى جذور المشكلة الاقتصادية أو ما يسميه الاقتصاديون بمشكلة الندرة النسبية وتمثل اهم هذه الأسباب في :

1- ليس لكل دولة نفس الإمكانيات التي تكفي لإنتاج كل السلع والخدمات .

2- اختلاف تكاليف إنتاج السلع بين الدول المختلفة نظرا لاختلاف العوامل البيئية .

3- اختلاف مستوى التكنولوجيا من دولة لأخرى وسعي المواطنين للحصول على المنتجات ذات التكنولوجيا الأفضل.

4- عدم إمكانية تحقيق الاكتفاء الذاتي بسبب ضعف الإمكانيات المادية أو البشرية أو الاثنين معا.

5- وجود فائض في الإنتاج.

6- الحصول على أرباح من التجارة الخارجية بسبب الفروق السعرية أو بسبب وفرة عوامل الإنتاج وبالتالي انخفاض اسعارها وتحقيق ميزة المنافسة السعرية .

7- رفع مستوى المعيشة للمواطنين من خلال سعي الحكومات من خلال التجارة الخارجية للحصول على السلع والخدمات التي تسد الحاجات وتشبع الرغبات<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> د. فراس الأشقر مقدمة في التجارة الدولية التجارة الدولية لطلاب السنة الثالثة جامعة حماة - كلية الاقتصاد يوم 2017/3/10 ص3

## 5 : أهمية التجارة الخارجية :

تعد التجارة الخارجية من القطاعات الحيوية في أي مجتمع لما لها من أهمية تتمثل فيما يلي:

- 1 - ربط الدول والمجتمعات مع بعضها البعض زيادة على اعتبارها أداة لتصريف فائض الإنتاج عن حاجة السوق المحمية.
- 2 - اعتبارها مؤشرا جوهريا على قدرة الدول الإنتاجية والتنافسية في السوق الدولي وذلك لارتباط هذا المؤشر بالإمكانيات الإنتاجية المتاحة وقدرة الدولة على التصدير، ومستويات الدخول فيها وقدرتها كذلك على الاستيراد وانعكاس ذلك كله على رصيد الدولة من العملات الأجنبية وما له من آثار على الميزان التجاري.
- 3 - تحقيق المكاسب على أساس الحصول على سلع تكلفتها أقل مما لو تم إنتاجها محليا.
- 4 - التجارة الدولية تؤدي إلى زيادة الدخل القومي اعتمادا على التخصص والتقسيم الدولي للعمل .
- 5 - نقل التكنولوجيات والمعلومات الأساسية التي تفيد في بناء الاقتصاديات المتينة وتعزيز عملية التنمية الشاملة.
- 6 - تحقيق التوازن في السوق الداخلية نتيجة تحقيق التوازن بين كميات العرض والطلب.
- 7 - الارتقاء بالأذواق وتحقيق كافة المتطلبات والرغبات و اشباع الحاجات.
- 8 - إقامة العلاقات الودية وعلاقات الصداقة مع الدول الأخرى المتعامل معها .
- 9 - العولمة السياسية التي تسعى لإزالة الحدود وتقصير المسافات والتي تحاول أن تجمع العالم بمثابة قرية جديدة.<sup>6</sup>

## 6 : اهداف التجارة الخارجية :

تعمل سياسة التجارة الخارجية على تحقيق مجموعة من الأهداف الاقتصادية والاجتماعية

---

<sup>6</sup> الاكاديمية العربية البريطانية للتعليم : العالي : (التجارة الدولية )الصفحة 1 و 2 بالتصرف

## 1-6 الأهداف الاقتصادية :

- زيادة موارد الخزينة العامة لدولة واستخدامها في تمويل النفقات العامة بكافة أشكالها وأنواعها.
- حماية الصناعة المحمية من المنافسة الأجنبية .
- حماية الاقتصاد الوطني من خطر الإغراق الذي يمثل التمييز سعري في مجال التجارة الخارجية أي البيع بسعر أقل من تكاليف الإنتاج.
- حماية الصناعة الناشئة أي الصناعة حديثة العهد في الدولة حيث يجب توفير الظروف الملائمة والمساندة لها.
- حماية الاقتصاد الوطني من التقلبات الخارجية التي تحدث خارج نطاق الاقتصاد الوطني كحالات الانكماش والتضخم.

## 2-6 الأهداف الاجتماعية :

- حماية مصالح بعض الفئات الاجتماعية كمصالح الزراعيين أو المنتجين لسلع معينة تعتبر ضرورية أو أساسية في الدولة. - إعادة توزيع الدخل القومي بين الفئات والطبقات المختلفة .

## 7: التجارة الدولية و التخصص الدولي :

توجد علاقة تبادلية بين التجارة الدولية والتخصص الدولي حيث ترتبط التجارة الدولية ارتباطا وثيقا بظاهرة التخصص وتقسيم العمل على المستوى الدولي، فلولا قيام التجارة الدولية لما تخصصت بعض الدول في إنتاج السلع والخدمات بكميات تزيد عن حاجتها. ومن ناحية أخرى لولا وجود التخصص لأنتجت كل دولة ما يلزمها من السلع والخدمات المختلفة ولما قامت التجارة الدولية.

يلاحظ على المستوى العالمي انه لا يوجد دولة تستطيع تحقيق سياسة الاكتفاء الذاتي بصورة كاملة ولفترة طويلة من الزمن.<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Reem Heikal (16-12-2015), "International Trade", Investopedia, Retrieved 6-8-2017. Edited

ان التخصص وتقسيم العمل على المستوى الدولي يرتبط ارتباطا وثيقا بالتجارة الدولية وهذا ما أكده الاقتصاديون الكلاسيكيون مثل آدم سميث اذ قالوا أن الفرد اذا تخصص في أداء عمل واحد فإنه سوف يتقنه وترتفع درجة مهارته وبالتالي تزيد انتاجيته وبالتالي يحصل على مستوى أعلى من الرفاهية الاقتصادية .

ويرجع التخصص الدولي لمجموعة من العوامل أهمها :

- اختلاف الظروف الطبيعية. مثل الأراضي الزراعية، النفط ....
- مدى وفرة وندرة عناصر الإنتاج. مثل الكثافة السكانية وبالتالي اليد العاملة .
- تكاليف النقل.
- توافر التكنولوجيا الحديثة.

### 7-1 اتجاهات التجارة الدولية :

يتأثر الهيكل الخاص بالتجارة الدولية بعدة اتجاهات، وهي:

7-1-1 الاتجاه الأول: هو الذي أسسه عالم الاقتصاد آدم سميث؛ حيث تؤدي تجزئة العمل عالمياً إلى تخصص الدول في تقديم منتجات معينة. وتعتمد على ظروفها التي تشكل لها ميزة إنتاجية مطلقة، واعتبر سميث أن التجارة الدولية تعتمد بشكل أساسي على النفقات المطلقة؛ أي تشكل الصادرات الدول من السلع كافة السلع المنتجة بأقل النفقات المطلقة، بينما تكون الواردات السلعية من السلع المنتجة بأعلى النفقات المطلقة.

7-1-2 الاتجاه الثاني: هو الذي أسسه عالم الاقتصاد ريكاردو؛ لأنه رأى أن اتجاه النفقات المطلقة لا يمكن تطبيقه إلا في التجارة الداخلية، وليس من الممكن استخدامه في تفسير الهيكل الخاص بالتجارة الدولية، فحرص ريكاردو على وضع قاعدة عرفت باسم النفقات النسبية، وتشير إلى أن التجارة الدولية تعتمد على اختلاف التكاليف النسبية للمنتجات؛ حيث تشكل الصادرات السلعية كافة السلع المتفوقة نسبياً، بينما تكون الواردات السلعية كافة السلع المنتجة قبل تقديم أعلى نفقات نسبية.

7-1-3 الاتجاه الثالث: هو الذي أسسه المفكر الاقتصادي مايكل بورتر؛ عن طريق صياغته لقاعدة الميزة التنافسية التي اهتمت بتطوير قاعدة الميزة النسبية لريكاردو؛ من أجل استخدامها في التعبير عن تميز دولة ما في إنتاج منتج معين بالاعتماد على العناصر الإنتاجية الحديثة، مثل: الموارد البشرية، ورؤوس الأموال، والتكنولوجيا وغيرها، ووفقاً لذلك تحدد التجارة الدولية للسلع بناءً على طبيعة تخصص الدولة في إنتاج المنتجات وتصديرها بالاعتماد على ميزات مكتسبة، بينما تُصنّف الواردات السلعية التي لا تستطيع الدولة إنتاجها من ضمن عناصر الميزة التنافسية.

7-1-4 الاتجاه الرابع: هو الذي اعتمد على القدرة التنافسية؛ حيث يُشير إلى إمكانيات الدول في توفير الحاجات للأسواق الدولية بالتزامن مع المحافظة على تطور معيشة المواطنين.

## 2-7 مُميّزات التّجارة الدوليّة :

توجد مجموعة من المميزات التي تُميّز التّجارة الدوليّة ومن أهمّها:

- المُساهمة في دعم النموّ الاقتصاديّ وتوفير فرص عمل.
- دعم المُنشآت المحليّة وتزويدها بالخبرة الكافية لتقديم المُنتجات للأسواق العالميّة الخارجيّة.
- حصول المُنشآت على ميّزة تنافسيّة في مجال التّجارة الدوليّة.
- الاهتمام بالمنافسة الأجنبيّة المُعتمدة على الواردات في تقليل أسعار المُنتجات على المُستهلكين.
- توفير أصناف متنوّعة للأفراد من الخدمات والسّلع.

## 4-7 سلبيات التّجارة الدوليّة :

يترتب على تطبيق التّجارة الدوليّة عدّة سلبيات ومنها:

- التقليل من الفرص الوظيفيّة في قطاع الصناعة المحليّ؛ بسبب تقليل الحكومات للرسوم المفروضة على الجمارك، وعدم قدرة الصناعات المحليّة على المنافسة عالمياً.
- الاعتماد على وسائل عمل خارجيّة؛ نتيجةً لاهتمام الشركات في نقل مكاتبها الصناعيّة والتكنولوجيّة إلى الدول ذات مُعدّل المعيشة المُنخفض.
- حدوث خسارة للدول التي تعتمد على أنظمةٍ اقتصاديّةٍ تقليديّةٍ في قطاعها الزراعيّ المحليّ.

## 5-7 العلاقات التجاريّة الدوليّة :

تُقسم العلاقات التجاريّة الدوليّة إلى نوعين وهما:

**6-7 العلاقات التجاريّة المحليّة:** هي عمليات التّجارة التي تُطبق داخل بلدٍ واحد، وبين أفراد يمتلكون شخصيّات اعتباريّة أو طبيعيّة، وتُطبق على هذه العلاقات التجاريّة كافة الأحكام القانونيّة المحليّة والخاصة بالقانون التجاريّ.

**7-7 العلاقات التجاريّة العالميّة:** هي عمليات التّجارة المتطورة والمتشعبة مقارنةً مع التّجارة المحليّة؛ حيث تهتمّ بالانفتاح الدوليّ على قطاع التّجارة، ويؤدي ذلك إلى اللجوء لأسواق جديدة في دول متنوّعة وبعيدة عن الدولة التي أُسس فيها المشروع أو العمل، ويُعتبر هذا النوع من العلاقات التجاريّة مُضاداً لانغلاق الاقتصاد على ذاته،<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Kimberly Amadeo (7-3-2017), "International Trade: Pros, Cons, Effect on Economy", the balance, Retrieved 6-8-2017. Edited

## المبحث الثاني : التبادل التجاري :

يعد التبادل التجاري بن الدول حقيقة لا يتصور العالم من غيرها اليوم :

### 1 مدخل لدراسة التبادل التجاري :

#### 1-1 تعريف التبادل التجاري :

- هو جميع المعاملات التجارية الدولية في صورها الثلاثة المتمثلة في انتقال السلع والأفراد ورؤوس الأموال تنشأ بين أفراد يقيمون في وحدات سياسية مختلفة<sup>1</sup>.

#### 2-1 مفهوم المبادلات التجارية:

هو ذلك النشاط الذي تحدته التجارة من حيث التصدير و الاستيراد داخليا وخارجيا. مناطق التبادل الرئيسية: يتمركز التبادل التجاري في العالم المتقدم ( بين الدول الأكثر تقدما مثل ال و. م. أ ، اليابان، الاتحاد الأوروبي ) و التي تندفق منها السلع بسبب: ضخامة إنتاجها الصناعي والزراعي- وفرة شبكة النقل- تغلغل شركاتها المتعددة الجنسيات- طبيعة عملتها القابلة للتحويل والصرف.

#### - الأسواق العالمية:

تتمركز أسواق المواد الخام في العالم الثالث وأسواق المواد المصنعة في العالم المتقدم حسب التقسيم الدولي للعمل، وتعد البورصة مكان التبادل فهي سوق مالية منظمة وقانونية يتم فيها بيع وشراء الأسهم والسندات و المواد الأولية.

#### 1-2-1 سوق البترول:

تعد سوق البترول من أهم الأسواق الدولية النشطة لأهمية البترول الاقتصادية والسياسية، حتى أن تجارة المحروقات

( البترول والغاز الطبيعي ) باتت تشكل أكثر من نصف حجم التجارة الدولية، و يمكن تقسيم دولا العالم من حيث الإنتاج والتصدير و الاستهلاك إلى:

\* دول منتجة ومصدرة: تمثله ادول إفريقيا والشرق الأوسط وأمريكا الجنوبية.

\* دول منتجة ومستوردة: تمثلها الصين والولايات المتحدة الأمريكية وبعض دول أوروبا الغربية.

\* دول غير منتجة و مستوردة: مثل اليابان وأستراليا.

\*العوامل المتحكمة في سوق البترول:

-قانون العرض والطلب في مجال البترول.

-السياسة النفطية للدول المستوردة (الشركات الكبرى أو الأخوات السبع ) والدول المصدرة (منظمة الأوبك) - .

الآزمات الدولية خاصة القريبة من المناطق الرئيسية للإنتاج بأوروبا والولايات المتحدة الأمريكية.

### 1-2-2 الغاز الطبيعي:

أهميته تكمن في أنه قليل الكلفة - غير ملوث - مادة أولية للصناعة - مشتقاته كثيرة.

أهم الدول المصدرة للغاز: روسيا - النرويج - الجزائر - هولندا.

أهم الدول المستوردة: ال و. م. أ - اليابان - ألمانيا - فرنسا.

### 1-2-3 سوق القمح :

هي واحدة من أهم الأسواق العالمية وذلك لأهمية القمح التي تتجلى فيما يلي: القمح هو الغذاء الأساسي لأغلب سكان العالم - ضخامة عائداته المالية - إمكانية تخزينه لمدة طويلة - مادة أولية تدخل في الكثير من الصناعات الغذائية - مادة استراتيجية يمكن توظيفها كوسيلة ضغط سياسية (السلح الأخضر) .

\*العوامل المتحكمة في تجارة القمح: النوعية (لين وصلب) - العرض والطلب - منطقة الإنتاج - هيمنة الشركات الفرنسية و الأمريكية والسويسرية على أسواق القمح والمعروفة باسم عمالقة الحبوب .

\*شروط زراعة القمح: يزرع في المناطق المعتدلة و الباردة ولا ينمو في المناطق الاستوائية - كما يحتاج إلى تربة ذبالية-و تساقط يزيد عن 300 ملم، وهو نوعين: لينو صلب، وشتوي وربيعي.

\*أهم الدول المصدرة للقمح: ال و. م. أ - كندا - الأرجنتين - الاتحاد الأوروبي.

\*أهم الدول المستوردة: مصر - الجزائر - البرازيل - اليابان.

### 1-2-4 حركة رؤوس الأموال:

رغم الأهمية القصوى التي يكتسبها رأس المال في كل القطاعات الاقتصادية، إلا أن حركة رؤوس الأموال على الساحة الدولية تشهد تباينا كبيرا واضطرابا من خلال \* :تمركز الاستثمارات المالية الدولية في مناطق محددة من العالم وهي: أمريكا الشمالية وأوروبا الغربية وجنوب شرق آسيا.

\*ارتباط مسار السيولة المالية في العالم ببورصة وولت ستريت الأمريكية بنيويورك، باعتبارها أغنى بورصات العالم.

\*التباين الكبير بين حجم الإنتاج والاستهلاك على أرض الواقع وحجم التداولات المالية في البورصات لدخول عامل المضاربة.

\*الفضائح المالية التي تتعرض لها الشركات الأجنبية من حين لآخر مثل فضيحة بارما لإيطالية عام 2003م.

\*عملية تبييض الأموال غير المشروعة والناجمة عن تجارة الأسلحة والمخدرات والوثائق المزورة مما يؤدي إلى اختلاط الأموال المشروعة بالأموال غير المشروعة.

هذا وقد بينت الأزمة المالية سنة 1997 في آسيا والأزمة الحالية مدى هشاشة السوق المالية وتنقل رؤوس الأموال. مما يستدعي إدخال إصلاحات جذرية على بنية النظام المالي العالمي.



## 2- تحليل دور تكنولوجيا الإعلام والاتصال في المبادلات:

في ظل تطور عالم الاتصالات بعد ظهور الإنترنت وبعد أن أصبح العالم قرية صغيرة، باتت سوق الإعلام من أهم الأسواق العالمية لاستقطابها رؤوس الأموال ، هذا ما جعل الدول الكبرى وعلى رأسها ال و . م .أ تولي هذه السوق أهمية بالغة، وحتم ذلك على الدول الضعيفة الدخول إلى السوق بحذر شديد، بحيث تعرف كيف تستفيد من إيجابياتها وتتجنب سلبياتها. وفي العالم العربي برزت

قناة الجزيرة كأول صرح إعلامي متميز وأصبحت علامة تجارية وبقا في جميع الأقمار الصناعية، وهي تنافس أرقى المحطات الإخبارية مثل: شركة الإعلام الأمريكية CNN التي تضم 16 قناة في 112 بلدا في العالم . وتعتبر الدول الكبرى المستفيد الأكبر من سوق الإعلام ويتجلى ذلك من خلال: تزايد هيمنتها على الأسواق التجارية . -إسهام وسائل الإعلام في تغيير العادات الاستهلاكية لكثير من شعوب العالم بما يتناسب مع مصالح الشركات العملاقة .

-الانتشار الواسع للغة وثقافة الدول المتقدمة وتزايد الطلب على بضائعها - تهميش دور دول العالم المتخلف في حركية الاقتصاد العالمي .

أهميتها في الاقتصاد العالمي:

سرعة المعاملات التجارية - الاطلاع على أخبار البورصات والأسواق العالمية.

معرفة أهم المنتجين والمصدرين والتعرف على الأسعار عن طريق الانترنت.

تجنب الوسطاء والسماسة- الإشهار.

3: وظائف التبادل التجاري<sup>2</sup>:

إن مهمة التبادل التجاري تقديم كافة الخدمات اللازمة بغرض إشباع حاجات الأفراد وذلك عبر عدة وظائف أهمها ما يلي :

1-3 وظيفة الشراء والبيع:

تتمثل هذه الأخيرة لب التبادل التجاري حيث يتم من خلالها نقل ملكية السلع من البائعين إلى المشتريين ، إما بصفة مباشرة أو عن طريق وسطاء .

فالغرض من عملية الشراء هو تحديد الحاجة المراد إشباعها والبحث عن مصدر إشباع تلك الحاجات ، أما الغرض من عملية البيع فهو إعداد السلع وتجهيزها بالكيفية التي يرغبها المستهلك.

### 2-3 وظيفة النقل :

يعتبر النقل من الوظائف التي يتم من خلالها تحريك السلع من مكان لأخر لخلق المنفعة المكانية فعن طريق النقل يتم توزيع السلع في كل أرجاء القطر عن طريق نقلها من منتجها إلى مستهلكها<sup>1</sup>.

### 3-3 وظيفة التخزين:

يعتبر النشاط التخزيني احد الفروع الهامة في التبادل التجاري فعن طريقه يتحقق التوازن بين العرض والطلب ، فطالما كان وقت إنتاج السلع لا يتناسب مع وقت استهلاكها كان لابد من وجود وظيفة التخزين .

- لقد تطورت في عصرنا الحاضر وسائل التخزين الحديثة وزادت أعدادها لتواكب التطور الذي حدث في الإنتاج.

### 4-3 وظيفة التمويل:

كل النفقات التي يتطلبها التبادل التجاري كدفع للعمولات ودفع تكاليف المشتريات ، تكاليف النقل وكذا تكاليف التخزين وغيرها ما كانت لتتم على وجه أحسن لولا وجود وظيفة التمويل وتزداد أهمية هذه الوظيفة كلما زاد حجم النشاط وتنوع وكلما بعدت المسافة بين مراكز الإنتاج ، ومراكز الاستهلاك.

تشهد هذه الوظيفة في الوقت الحالي توسعا عن طريق انتشار المؤسسات التمويلية كالبنوك، الوسطاء الماليون ، الذين يقومون بتجميع المدخرات من الأفراد وإقراضها للمستثمرين.

### 4- اسباب التبادل التجاري

من المؤكد ان التجارة الدولية توفر سوقاً أكبر بكثير من التجارة الداخلية، لكن هناك اسباباً أخرى تدفع الدول للتبادل التجاري والمتاجرة مع بعضها البعض:

1 - الاختلاف في توفر السلع والمنتجات في دولة وافتقارها في دولة أخرى مثلاً منطقة الخليج توجد فيها وفرة من النفط الخام وافتقار بعض الدول اليه او متوفر بصورة ضئيلة لا تكفي لسد حاجة سوق العمل لديها مما اعطى مادة النفط قيمة مرتفعة والعديد من الدول تسعى لاستيراده من الدول المنتجة له، وكذلك تمتع بعض الدول بموارد طبيعية معينة كامتلاكها مصادر ضخمة من النحاس لا تملكها غيرها من الدول.

2 - الاختلاف في الاداء من خلال جودة التصنيع لبعض الدول حتى وان كانت الدولة المستوردة عندها صناعة مماثلة من الصناعة ذاتها لأنها تفضل ان تتمتع بما هو مختلف من الصناعات.

3 - الاختلاف في التكاليف نعطي مثلاً هنا، في الصين تكون الاجور اقل بكثير مما هو عليه الحال في الدول الغربية فيؤدي هذا الى انخفاض تكلفة انتاج السلع فيها ويعد اخص بكثير فتعتمد الدول الى زيادة الاستيراد لهذه المنتجات من قبل الدول التي يكون فيها تكلفة الانتاج من السلع ذاتها باهظة جداً.

نعطي مثال للفائدة المقارنة من انتاج سلع دولة ما داخلياً او استيرادها من الخارج اعتماداً على الموارد المتاحة من مواد خام واجور ايدي عاملة وبني تحتية متوفرة ، فمثلاً ان الهند لديها اكبر وارخص ايدي عاملة مقارنة مع بريطانيا، مع ذلك فإن المملكة المتحدة لديها رأس مال اكبر بكثير كما ان لديها آله لكل عامل لذا فإن التكلفة النسبية لرأس المال تعتبر اخص، اذاً يمكن ان تستفيد المملكة المتحدة عندما تخصص في انتاج سلع تعتمد اعتماداً كبيراً على رأس المال او التي تتطلب الكثير من الآلات من ناحية اخرى، يمكن ان تستفيد كثيراً من تصدير السلع التي تعتمد كثيراً على الايدي العاملة لأنها تتمتع بمصادر كبير لتلك الايدي<sup>9</sup>

#### 5 - الميناء البحري والتبادل التجاري:

#### 5-1 : أهمية التبادل التجاري في الميناء :

في الوقت الحالي اكثر من 80 بالمئة من حجم التجارة يتم نقلها بحرا ، ويعد الميناء البحري حلقة حيوية في سلسلة نقل البضائع لذا فهناك علاقة وطيدة بين كل من الميناء والتبادلات التجارية كما للميناء اهمية كبيرة في تفعيل حركة التبادل التجاري وتكمن فيما يلي :

- الميناء منفذ رئيسي للتجارة الداخلية والخارجية ، وله دور حيوي في عمليتي التصدير و الاستيراد .

- تقدم الموانئ حوافز لدخول السوق العالمية وإعطاء فرصة مباشرة للتبادل التجاري دون وسطاء .

-زيادة القدرة التنافسية لصادرات الدولة .

-يعتبر الميناء مورد ومصدر للحصول على العملة الصعبة .

- خلق فرص العمل وتنمية الاستثمار .

- استمرارية عجلة تفعيل حركة التبادل التجاري اذا كانت الموانئ ذات كفاءة عالية<sup>10</sup>

<sup>9</sup> رشاد العصار. : (التجارة الخارجية )، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة ، ط 1 عمان ،الأردن 2000 ص 12

<sup>10</sup> عبد العزيز عبد الرحيم سليمان : (التبادل التجاري )، دار الحامد للنشر والتوزيع ،عمان ،الأردن ، ط 1 ، 2004 ص 20-23

## 5 - 2 : علاقة الميناء بالتبادل التجاري:

- تعتبر التجارة الخارجية لأية دولة من العوامل الهامة والمحفزة لنموها حيث أن نمو وازدهار التبادل التجاري يرتبط بتوفر وسائل نقل مناسبة ذات درجة عالية من الكفاءة والانتظام والتي هي مطلب أساسي لخدمة أهداف التبادل التجاري ،على المستوى العالمي والمحلي على حد سواء .
- تعد التبادلات التجارية الكثيفة هي مفتاح أساسي للحصول على التمويل الضخم لتحديث الأساطيل الوطنية والموانئ والبنية الأساسية .
- للموانئ دور كبرى وأهمية بالغة في تفعيل حركة التبادل التجاري حيث كلما كان الميناء على مستوى من الجودة والكفاءة وذو أداء فعال كلما كانت عجلة التبادلات التجارية إلى الأمام.<sup>11</sup>

<sup>11</sup> احمد عبد المنصف : (اقتصاديات النقل البحري) ،مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية ،مصر ، ط 1 2221 ص.27 ، ،

## المبحث الثالث : دور قطاع النقل البحري في خطة التنمية الاقتصادية

### 1-التخطيط الاقتصادي :

ان عملية القضاء على التخلف الاقتصادي واللحاق بركب التقدم أصبحت مرتبطة ارتباطا قويا بمدى تبني البلد للتخطيط العلمي الشامل المنبثق من دراسة وتحليل إمكانات التعبئة المادية والبشرية من جهة وحاجات المجتمع الحاضرة والمستقبلية من جهة أخرى ، وكلما كان التخطيط على أسس علمية حقق للاقتصاد القومي وتأثر عالية ومثلى في التنمية المتناسقة ، والتخطيط الاقتصادي السليم ما هو في الحقيقة إلا اختيار تشكيلة مناسبة من المشاريع التي تظهر التحليلات الاقتصادية والإحصائية قدرتها على تحقيق أكبر دفع ممكن لعملية التقدم ، وينطوي هذا الاختبار على اعطاء الاستيعاب للمشاريع الإنتاجية وغيرها حسب طبيعة هذه المشاريع والتكامل المتوفر فيها. وإذا تناولنا قطاع النقل بصورة عامة فمن الجدير أن نوضح بأن الدراسة الأكاديمية تكشف وجود مدرستين أو نظريتين بهذا الخصوص ، وتنعكس مفاهيم هاتين المدرستين بالنسبة لقطاع النقل على جميع المستويات سواء في إعداد جداول الحسابات القومية وتصنيفها وتحليلها في مراحل لاحقة أو في مستوى اعطاء الأسبقية وثمين أهمية هذه المشاريع بالنسبة للاقتصاد القومي النظرية الأولى : هي النظرية الكلاسيكية السائدة في الدول الرأسمالية والتي تقوم عليها حتى الجداول القياسية للحسابات القومية التي تبنتها الدوائر الاقتصادية الإحصائية لهيئة الأمم المتحدة ، وتتخلص باعتبار قطاع النقل من القطاعات الاقتصادية الإنتاجية أسوة ببقية القطاعات الأخرى (الصناعة ، الزراعة ، التجارة ، الإدارة الحكومية الخ..) ولهذا فأن حساب إنتاج هذا القطاع يعد ويحلل مع إنتاج القطاعات الأخرى بدون تمييز.

النظرية الثانية : وهي النظرية الماركسية فهي المطبقة في الدول الاشتراكية والتي تعتبر خدمات النقل بصورة عامة من الخدمات غير الإنتاجية لأنها لا تقوم بإنتاج السلع المادية - وأن هذه النظرة لقطاع النقل لا تعني أن الدول الاشتراكية لا تولى قطاع النقل اهتمامها ولا تعتبره ضروريا ولا تخصص له الاعتمادات والجهود الكبيرة ، وإنما بالعكس يعتبر من القطاعات الحيوية الضرورية بقطاعات التعليم والإنشاء والتجارة وغيرها 0 لكن في الإطار الفكري وفي مستويات الاستيعاب بالنسبة لأجهزة التخطيط يمثل قطاع النقل ككل الدرجة الثانية بعد القطاعات والنشاطات الإنتاجية ( الصناعة والزراعة ) باعتبار الأخيرة تربي إنتاج القيم المادية التي تكسب الأموال وخاصة وسائل الإنتاج التي يرقى على أساسها صرح التقدم الاقتصادي والاجتماعي للبلد.

وأن تحليل هذه الخدمات التي تصنف مع القطاعات الإنتاجية منبثق من واقع أن هذه الخدمات تعتبر حيوية وحاسمة بالنسبة للنشاط الإنتاجي ومن دونه لا تتهيأ السلع المنتجة إلى السوق أو المستهلك المحتمل ، ولا يمكن تكديسها على باب المعمل دون أن تتهيأ واسطة النقل التي توصلها إلى المستهلك سواء كان فردا أو مؤسسة يقع قريبا من الوحدة الإنتاجية أو بعيدا عنها ، ويمكن في إطار هذه الأفكار أن ننظر أن نحلل مشاريع النقل البحري بالنسبة للاقتصاد العراقي ومعرفة مدى أهميتها واستيعابها دون أن نبتعد كثيرا عن الأسس النظرية والعلمية . وإذا أخذ المخطط العراقي مشاريع اقتناء وتشغيل البواخر والناقلات في زاوية مشاريع نقل بحتة للعمل في سوق النقل الدولي وبصورة مجردة عن حاجات ومتطلبات الاقتصاد العراقي فإنه سيعتبر مشاريع الخدمات هذه التي تتطلب رؤوس أموال كبيرة يحتاجها لتمويل مشاريع إنتاجية كثيرة غيرها يحتاجها البلد ، لكن إذا نظر المخطط إلى هذه المشاريع

باعتبارها أساسية وترتبط في عملية الإنتاج الوطني وتطويره وتسويقه فأنها تصعد في نظره إلى مستوى المشاريع الإنتاجية الأخرى.

وعن نشاط النقل البحري العراقي فقد بلغ عدد سفن الأسطول البحري العراقي (14) سفينة لعام 1979 تصل طاقتها الإجمالية إلى (114620) طناً ساكن تعمل (12) سفينة منها في ثلاث خطوط ملاحية منتظمة هي الخط الأوربي (4 سفن)، وخط الشرق الأقصى (4 سفن)، وخط المحيط الهندي (4 سفن)، وسفینتین تعملان ضمن خطوط ملاحية غير منتظمة هما خط البحر الأحمر وخط البحر المتوسط، وهي لا تكفي لنقل استيرادات وصادرات العراق عبر البحر في تلك الفترة حيث بلغ عدد السفن المستأجرة لنفس السنة (19) سفينة أجنبية.

وفي الوقت الحاضر فقد تراجع عدد سفن الأسطول البحري العراقي إلى (4) سفن فقط نتيجة لمحدودية التجارة العراقية، أما بقية سفن الأسطول فهناك (4) سفن مؤجرة من قبل وزارة النقل والمواصلات إلى الأردن حيث ترفع أعلاما لدول أخرى، والبقية تم بيعها إلى القطاع الخاص لانتهاء الخدمة الافتراضية لها.

## 2 - أهمية و منافع النقل البحري :

### 2 - 1 أهمية النقل البحري :

تكمن أهمية النقل البحري على عملية التبادل التجاري الدولي ويرتبط النقل البحري بحركة التجارة الخارجية بعلاقة تبادلية وثيقة لأنه الركيزة الأساسية والقاعدة التحتية لتنمية حركة الصادرات والواردات وإعادة التصدير بين مختلف دول العالم.

فكلما تطورت وتحسنت وسائل النقل البحري وموانئ الشحن والتفريغ ازدادت إمكانية نقل البضائع بين مختلف دول العالم وتوسعت حركة التجارة الخارجية وتهيأ لها المزيد من الانتشار وإيجاد منافذ وأسواق تجارية جديدة . فقد تكمن أهمية النقل البحري بالمقارنة مع وسائل النقل الأخرى بالأمور الآتية :-

1. انخفاض تكاليف تشغيل السفينة
2. تمتاز السفينة باقتصاديات سعة الحجم فهي تنقل اكبر كمية من البضائع
3. لا تستلزم طرق الملاحة البحرية رؤوس أموال عالية لإنشائها وصيانتها
4. انخفاض أجور نقل البضائع في السفن
5. المحافظة على أمان وسلامة البضاعة من التلف والسرقة عند النقل لمسافات طويلة

### 2 - 2 المنفعة الاقتصادية للنقل البحري:

المنفعة هي قابلية الشيء على الإشباع الذي يحصل عليه الفرد من سلعة أو أداء خدمة معينة قد تكون خدمات النقل البحري تحقق إشباع رغبات الشاحنين على نقل بضائعهم أو الناقلين لتحقيق مطالبهم ، هناك ثلاثة أنواع من المنفعة تحققها خدمات النقل البحري وهي :-

المنفعة الزمانية : . أن عملية خزن السلع وتوفيرها لعرضها في الوقت المناسب الذي يزداد فيه الطلب عليها هو منفعة زمانية كالسلع الموسمية ، لذا فن عملية التخزين والتوفير للسلع لا تتم إلا بوسيلة النقل التي تحقق تلك المنفعة بواسطة نقلها من أماكن الإنتاج إلى أماكن الاستهلاك

المنفعة المكانية : . تتحقق المنفعة المكانية بتغيير أماكن السلعة من بلد إلى آخر أو من منطقة إلى أخرى فعند نقل السلعة من أماكن إنتاجها إلى أماكن استهلاكها أي من المكان الذي يزداد العرض فيه إلى المكان الذي يزداد الطلب عليه هو منفعة مكانية للسلعة . أذن النقل البحري يحقق تلك المنفعة بواسطة نقلها بالسفينة ، وتقاس المنفعة المكانية لسلعة ما بالفرق سعري بين أماكن إنتاجها وأماكن استهلاكها بمقدار الأجرة مضافا إليها التامين والرسوم

المنفعة المتبادلة : . تتحقق المنفعة المتبادلة من نقل حقوق التصرف بالسلعة عن طريق التبادل بين شخص لا يستفيد منها ( الناقل ) إلى شخص آخر يحق له التصرف والانتفاع بها ، فالناقل البحري لا يحق له التصرف بالسلعة أو الاستفادة منها بل هو طرف وسيط بين الشاحن ولن تعود له البضاعة الذي يحق له التصرف بها ، لذا يحقق النقل البحري تلك المنفعة .

### 3- النقل البحري والتجارة الخارجية :

#### 3- 1 اثر النقل على تقسيم العمل والإنتاج :

يؤثر النقل في تقسيم العمل الدولي كونه أساس التخصص الإقليمي بين مناطق الدولة الواحدة بل وبين الدول المختلفة ، فمن هذه الدول ما يتفوق في إنتاج سلع معينة ومنها ما يتخصص في إنتاج سلع أخرى ومعنى ذلك أن كل دولة ليست إلا سوقا لمنتجات الدول الأخرى ، وقد ساعد النقل على قيام التخصص الإقليمي والدولي بتوسيعه دائرة السوق أمام منتجات المناطق والدول الأخرى، ومعنى ذلك أن التقدم الذي حدث في وسائل النقل أدى إلى انتقال العالم إلى نظام جديد للإنتاج يعتمد على تخصص الأقاليم المختلفة . ويؤدي التخصص في الإنتاج بين الدول المختلفة إلى تخفيض تكاليف إنتاج السلع المختلفة نتيجة المزايا الإنتاجية والبشرية والمادية .

عندما تخصص دولة في إنتاج سلعة ما يعني زيادة إنتاجها من تلك السلعة مما يؤدي إلى فائض في تلك السلعة فلا بد من تصدير ذلك الفائض ، إلا انه تقف تكاليف النقل البحري المرتفعة عائقا في وجه التصدير لان ارتفاع تكاليف النقل سيؤدي حتما إلى ارتفاع سعر السلعة في دولة الاستيراد مما يقلل ذلك من حجم التجارة الدولية وبالتالي يؤدي إلى انخفاض الطلب على السفينة .

اثر النقل على التجارة الدولية : . يدعم النقل البحري التجارة الدولية لحساب الاقتصاد العالمي ككل ولا يمكن أن تكون تجارة بلا نقل وكما لا يمكن أن يكون نقل بدون تجارة ، الصلة بين عملية التجارة وعملية النقل مترابطة فالتجارة غاية والنقل وسيلة تحقيق هذه الغاية .

وقد اسقط النقل البحري كل الفواصل والحواجز الطبيعية بين دول العالم وأتاح التحرك الاقتصادي المثمر للبشرية ، فلا بد من الالتزام بتطوير النقل البحري وأصبح ضرورة هامه لتلبية حاجة المجتمع للتبادل التجاري والاهتمام بالصناعة البحرية ورفع كفاءة أداء الموانئ وتسهيل حركة الملاحة البحرية.

#### 4 - النقل البحري وميزان المدفوعات :

ميزان المدفوعات :-هو البيان الحسابي أو السجل الذي يبين المعلومات الاقتصادية التي تحصل بين المقيمين في دولة ما وغير المقيمين فيها أو مع مقيمين في دولة أخرى خلال فترة معينة من الزمن أمدها سنة واحدة على الأغلب

#### 4 - 1 عمليات ميزان المدفوعات .:

تسجل كافة العمليات الاقتصادية التي تحصل بين الدول في ميزان المدفوعات في عمودين الأول يبين حقوق الدولة تجاه الدول الأخرى ويشار للحقل بعبارة دائن والثاني يبين ديون الدولة تجاه الدول الأخرى ويشار للحقل بعبارة مدين .

ولغرض تبسيط عرض فقرات ميزان المدفوعات لا تذكر فقرتي دائن ومدين ويكتفي بذكر فقرة واحدة يذكر فيها صافي عمليات ميزان المدفوعات مع الإشارة بعلامة (+) أمام البنود الدائنة وهي تمثل إيرادات الدولة من العملة الأجنبية أو إشارة (-) أمام البنود المدينة وهي التي تمثل المدفوعات .

ويتسم ميزان المدفوعات بظاهرة العجز أو الفائض حيث يحصل العجز عندما تزيد قيمة الفقرات المدينة على الدائنة فهنا تضطر الدولة إلى الاقتراض من الخارج أو اللجوء إلى بيع أرصدها النقدية من الذهب والصراف الأجنبي لسداد هذا العجز ، أو قد يحصل فائض في ميزان المدفوعات عندما تزيد قيمة الفقرات الدائنة على المدينة لتدفق العملات الأجنبية والذهب من الخارج .

#### 4 - 2 دور النقل البحري في دعم ميزان المدفوعات .:

يتسم النقل البحري في تحقيق التنمية الاقتصادية للدولة عن طريق توفير العملات الصعبة في مجال نقل الصادرات والواردات . لذا تسعى الدول النامية التي تعاني من التقلبات في ميزان المدفوعات إلى التوسع والاهتمام في عملياتها التجارية ودعم وتطوير القطاع البحري والاهتمام بالموانئ وتحسين أدائها وتقديم الخدمات والإعانات والتسهيلات الملاحية بما تستطيع النهوض لإعادة التوازن في ميزان المدفوعات لتحقيق التنمية الاقتصادية وتوفير العملات الأجنبية ومعالجة العجز في ميزان المدفوعات. لذا تعتبر خدمات النقل البحري والخدمات والتسهيلات الملاحية وخدمات الموانئ من أهم بنود التجارة غير المنظورة في الحساب الجاري لميزان المدفوعات .

ولهذه الأهمية لابد أن تتخذ الدولة الإجراءات الاقتصادية التالية في مجال النقل البحري لدعم ميزان المدفوعات الملاحي .:

1. تطوير الموانئ البحرية وتعددتها وتحديث معدات المناولة فيها بما يتلاءم مع تطور صناعة السفن والتجارة الخارجية
2. التوسع في حجم الأسطول التجاري البحري وتنويعه بسفن متعددة الأغراض
3. تقديم الدعم المالي والمساعدات والإعانات للأسطول البحري والموانئ للنهوض بها بما يواكب التطور في خدمات النقل البحري



4. تطوير خدمات الملاحة البحرية والإرشاد والقطر وتقديم كافة التسهيلات الملاحية التي تؤمن دخول وخروج السفن الى موانئ الدولة
5. الاهتمام في تطوير الموانئ الحرة وموانئ الترانزيت للحصول على النقد الأجنبي
6. تشجيع حركة النقل بسفن الركاب والاهتمام بموانئ نقل المسافرين وتطويرها
7. إنشاء معامل صناعة وتصليح السفن وقطع الغيار وتقديم كافة الإمدادات والمساعدات لها
8. إنشاء أحواض تسفين السفن وتقديم كافة الإمدادات والمساعدات لها لاستقبال سفن الدول الأجنبية
9. الاهتمام بمعامل صناعة الأصباغ البحرية وتشجيعها على التصدير
10. إلزام المشترين على نقل الصادرات بعقد البيع البحري سيف CIF بغية تشغيل السفن الوطنية وتشجيع شركات التامين البحري .
11. التعاقد على نقل الاستيراد على أساس عقد البيع البحري فوب FOB بدلا من تأجير السفن الأجنبية

## خاتمة الفصل :

من خلال دراستنا للعلاقة المتبادلة بين الميناء و التبادل التجاري نرى بأن قطاع التجارة الخارجية يرتبط ارتباطا وثيقا بوسائل النقل البحري و يعتبر الوسيلة الهامة والمثلى والأقل كلفة لنقل السلع والبضائع، لذا يستوجب وجود مؤسسة اقتصادية تسيره ألا وهي الموانئ ولهذا تسعى المؤسسات المينائية الى بذل الجهود الفعالة من أجل تسهيل الحركة الاقتصادية للميناء وكذا تطوير الشروط العامة للاستغلال الأمثل خاصة في مجال نقل البضاعة وتفعيل التجارة الخارجية وتحريرها.

وهذا كله بتشجيع الصادرات وجلب الاستثمارات من أجل تحقيق برنامج استثماري خاص بكل المنشآت المينائية والتي تتمثل في شراء وسائل وتجهيزات المناورة وهذا بهدف فتح النشاطات التجارية للمتعاملين الاقتصاديين.

لقد التمس المستثمرون المهتمون بتطوير النشاطات الصناعية والتجارية بالموانئ في

السنوات الاخيرة بخلق وحدات في اطار الشراكة وشركات مختلطة جزائية أجنبية.

من هذا نستطيع القول أنه بتطوير الموانئ تتطور المبادلات مع الدول الاجنبية ومنه يؤدي الى تطور الصناعة والاقتصاد وهذا بإشباع استراتيجيات مينائية مواكبة للعصرنة وللدول العالمية المتقدمة.

# الفصل الثالث

دراسة حالة ميناء مستغانم في تفعيل التبادل التجاري

## مقدمة الفصل :

تشكل الموانئ أهمية اقتصادية كبرى، بالإضافة إلى أنها تساعد على تنمية المناطق التي تطل عليها وتتفاعل مع الخدمات الداخلية للدولة. وتلعب الموانئ التجارية دورا استراتيجيا هاما في نقل هذه التجارة إلى الخارج عبر الموانئ المختلفة، وهي الجهة الرسمية المسؤولة عن تطوير الخدمات المينائية لتواكب مع التطورات العالمية . و الاتبات ذلك قمنا بدراسة ميدانية في ميناء مستغانم الذي يعتبر من اهم الموانئ التجارية في الغرب الجزائري لتمتعه بتمركزه الاستراتيجي ومن خلال تريبصنا تطرقنا الى اهم النقاط المتعلقة بدور الميناء في تفعيل التبادل التجاري وكان تقسيم الدراسة كالتالي :

المبحث الأول : تقديم مؤسسة ميناء مستغانم .

المبحث الثاني : الهيكل التنظيمي والإداري لميناء مستغانم .

المبحث الثالث : احصائيات حول المبادلات التجارية لميناء مستغانم .

المبحث الأول: تقديم مؤسسة ميناء مستغانم:

1 - التعريف بمؤسسة ميناء مستغانم:

يمكن ايجاز تعريف مؤسسة ميناء مستغانم في النقاط التالية:

اسم المؤسسة: مؤسسة ميناء مستغانم.

النظام القانوني للمؤسسة: مؤسسة عمومية اقتصادية، شركة ذات أسهم.

رأس المال الاجتماعي: 500 000 000 دج تحت الحيازة الكاملة لشركة تسيير مساهمات الدولة "الموانئ".

تاريخ التأسيس: 14 أوت 1982 م بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 82-87 الصادر بتاريخ 14 أوت 1982 م.

تاريخ استقلالية المؤسسة: 29 فيفري 1989 م.

المقر الاجتماعي: الطريق الرئيس إلى صلامندر ص ب: 131 مستغانم 27000

الهاتف: 045) 33-01-11/12

الفاكس: 045)33-01-15

الموقع الجغرافي: يقع ميناء مستغانم في الجهة الشرقية لخليج أرزيو بين خطي عرض 35° و 56° شمالا وخطي طول

00° و 05° شرقا

الموقع على الانترنت: [www.port-mostaganem.dz](http://www.port-mostaganem.dz)<sup>12</sup>

2 - نشأة ميناء مستغانم:

1- نشأة الميناء

كان خليجا صخريا حادا يمتد بين الرأس البحري لصلامندر، والرأس البحري لخروبة، استخدمه القراصنة لاقتسام الغنائم، ولهذا في القديم سمي ميناء مستغانم فيما قبل 1833م بـ "مرسى الغنائم" ومن هنا سميت المدينة "مستغانم".

في سنة 1848 م أنشئ أول رصيف للميناء بطول 80 متر ليصل امتداده إلى 325 متر بحلول سنة 1881 م.

انطلق أول مشروع لهيئة الميناء في سنة 1882 م، وبعد ثلاث سنوات من ذلك اعلن عنه مشروعاً ذا منفعة عامة.

بعد ذلك كانت هناك أعمال ضخمة بين 1890 م و 1904 م انتهت بميلاد أول حوض للميناء.

وتم انشاء حوض ثاني للميناء بعد بناء كاسرة الأمواج الجنوبية الغربية للميناء سنة 1941 م، برصيف طوله 430

متر بين نهاية 1955 م وبداية 1959 م.

ومنذ ذلك الحين بدأ تطوير الميناء بما يتماشى مع متطلبات المنطقة، حيث أصبح اليوم يشكل جزء أساسيا من

البنية التحتية الخاصة بالنقل في المنطقة وهو ضروري بالنسبة للعديد من الصناعات الكبرى التي تشارك في

التجارة الدولية، إذ انه يشجع استحداث مجموعة من الخدمات مقربة من المستلمين النهائيين عبر أروقة نقل

متعددة الأنماط.

2- نشأة مؤسسة ميناء مستغانم:

أنشأت مؤسسة ميناء مستغانم في إطار إصلاح النظام المينائي الجزائري بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم

287/82 الصادر بتاريخ 14 أوت 1982 م. وهي مؤسسة عمومية اقتصادية، شركة ذات أسهم EPE/ EPM/ Spa

.كما يقدم الميناء نوعين من الخدمات ك الخدمات التجارية وخدمات الصيد البحري، ورثت مؤسسة ميناء

<sup>12</sup>- مقابلة مع السيد بن حمودة حليم، 02 جافني 2021.

مستغانم ابتداء من شهر نوفمبر 1982 م ، الخدمات والتجهيزات الخاصة بالديوان الوطني للموانئ المنحل (ONP) ، وكذلك الشركة الوطنية للشحن والتفريغ المنحلة أيضا (SONAMA) ، كما اسندت اليها من جهة آخر مهام القطر الموكولة فيما قبل للشركة الوطنية للملاحة (CNAN.) فأصبح دورها منوطا بما يلي:

- تسيير أملاك الدولة المينائية والإنشاءات الخاصة واستغلال وتنمية الميناء.
- احتكار خدمات الشحن والتفريغ، القطر والإرساء.

وفي 29 فيفري 1989 م شقت مؤسسة الميناء طريقها نحو الاستقلالية على غرار المؤسسات التي كشفت عن استقرار في وضعيتها المالية ، حيث تم تحويلها بموجب عقد موثق من شركة عمومية ذات طابع اجتماعي إلى شركة عمومية اقتصادية ، شركة ذات أسهم رأسمالها يقدر بـ 1 500 000 000 دج تحت الحيازة الكاملة لمجمع خدمات المينائية " (SERPORTS) ، تحمل للسجل التجاري رقم 88.B.01 وتخضع للقانون التجاري والمدني طبقا لأحكام القوانين 03/88 و 04/88 الصادر بتاريخ 16 ماي 1988 م ، والمرسوم 88-177 الصادر بتاريخ 28 سبتمبر 1988 م.

المبحث الثاني : الهيكل التنظيمي والإداري لميناء مستغانم:<sup>13</sup>

#### 1- المديرية العامة:

وظيفتها التنظيم والمراقبة، التسيير الحسن للمؤسسة ، مراقبة جميع مديريات المؤسسة وفرض سلطتها عليهم. وتتكون من:

##### - رئيس مدير عام:

هو الممثل الوحيد والقانوني والمسؤول الأول في شكل الهرم القانوني للمؤسسة حيث يشرف على جميع الأعمال التي تقوم بها المؤسسة بمشاركة المدراء التنفيذيين والذين يصغرونه درجة في الهيكل التنظيمي.

##### - مساعد المدير:

يعتبر المستشار القانوني للمدير العام حيث يساعده في اتخاذ القرارات المناسبة وفي كل الأعمال التي لها صلة بالمؤسسة.

##### - مدير الأمن الداخلي:

وهو شخص مخول قانونيا بحفظ الأمن والسلامة داخل الحرم المؤسساتي للشركة وله معاونين يشرفون على حفظ من الاخطار المادية والبشرية والتصدي للأخطار المحتملة.

##### - مكتب التنسيق العام:

وهو مكتب يتولى جميع الأعمال التي يصدرها المدير العام إليه، المتمثلة في تبليغ المراسلات الداخلية مع جميع المديريات والحفاظ على التسيير الحسن لمديرية ومنع دخول الأجانب.

##### 2 - مديرية الأشغال و الصيانة:

وهي مديرية مختصة بالأشغال والصيانة، ونعني بالأشغال كل الأعمال التي من شأنها توفير الإجراءات الملائمة للتسيير الحسن مثل توفير الإنارة وتعبيد الطرق، بناء الهياكل، النظافة ... الخ

<sup>13</sup> مقابلة مع السيد بن حمودة حليم، 02 جافني 2021.

اما الصيانة فيقصد بها ان الشركة تمتلك عتاد وآلات تساعد على تنفيذ العمل بصفة منتظمة وسريعة وعليه فإن هذه الآلات قد تحتاج الى عملية اصلاح في حالة تعرضها لعطب، فيقوم عمال مؤهلون بعملية الاصلاح لتلك الآلات.

كما ان الصيانة لا يقصد بها دائما اصلاح الآلات وانما المحافظة عليها كونها تمثل أملاك عينية للشركة وفسادها يعني تدهور الوضعية المالية للمؤسسة وتعرضها لخسائر جسيمة.

#### - مكتب الصفقات:

وهو مكتب متخصص في كل أنواع الصفقات التي تبرمها الشركة مع مختلف المتعاملين والمقاولين، حيث يتولى هذا المنصب شخص في اطار العلوم القانونية، تخصص قانون الأعمال وتتكون من دائرتين:

#### - دائرة الملاحة:

وهي الدائرة التي تشرف مباشرة على جميع البحارة النابئين لها والملمون بتنفيذ الأوامر الصادرة لهم من طرف مسؤوليهم المباشرين، ويلزم أن يكون هؤلاء البحارة أن يتولون مهامهم في المؤسسة وهي تتنوع بتنوع مؤهلات كل بحارة على حدة.

#### - دائرة الأمن:

وهي دائرة مختصة في حفظ الأمن، ونعني بالأمن كل الأخطار التي من شأنها ان تشكل تهديدا مباشرا على حياة العمال. وحفظ الصحة وذلك بالحرص على نظافة المحيط المتخصص للعمل، وتفادي بذلك كل أنواع الأمراض التي يصاب بها العامل أثناء توليه عمله.

#### 1. مديرية الاستثمار التجاري: ويتمثل نشاطها في:

- تسيير العمليات المرتبطة بعبور البضائع (شحن، تفرغ، تخزين)

- تسيير الإنشاءات المتخصصة.

- متابعة تطور الاستثمار المينائي والبحث عن الوسائل المناسبة لإدماجها بفعالية داخل المؤسسة.

ويتفرع عن هذه المديرية:

#### - دائرة الشحن والتفريغ:

وهي دائرة مختصة ومشرفة على جميع عمليات الشحن والتفريغ للسفن الراسية بمرفأ الميناء أو التي تنتظر دورها للرسو كما تتطلب عملية الشحن والتفريغ يد عاملة مؤهلة وغير مؤهلة كما تتطلب آلات رافعة لتنفيذ العمل المطلوب.

وعملية الشحن والتفريغ هي اهم عملية في مفهوم النشاط التجاري كونها مجموعة السلع والبضائع التي يتطلب شحنها وتفريغها الكثير من العناية والاحتراس أثناء العملية ، كما تتميز بتنوع مصادرها كونها بضاعة خطيرة او سريعة التلف أو باهظة الثمن وما يميز ميناء مستغانم هو انه ميناء مخصص لتفريغ البضائع بحجم اكبر عند الشحن.

#### - مصلحة التخزين:

وهي مصلحة تأخذ على عاتقها البضائع المفرغة في البواخر وكذلك تلك المعدة للتسليم. كما تقوم بعمل المراقبة وتسليم مستندات التخزين إلى مصلحة الفواتير.

#### - الفرع التجاري:

ينظم مهام مصلحة الفواتير، كما أن الأملاك والإنشاءات المتخصصة تسهر على ترجمة وتطبيق الأثمان المعمول بها.

وينقسم الفرع التجاري إلى مصلحتين:

- مصلحة الفواتير: هي تلك الأملاك والإنشاءات المتخصصة والمكلفة بمتابعة السفن، وإنشاء الفواتير ومراقبة المستندات التي تساهم في إعدادها.

- مصلحة الإحصاءات: تم فيها أعداد الدوريات الإحصائية.

#### - خلية الدراسات والتخطيط:

وهي خلية تقوم بعداد مخططات شهرية وسنوية توضح فيها نسبة النشاط التجاري لكل شهر و إحصاء عدد السفن الراسية خلال الشهر الواحد وتحديد نوعية حمولة كل سفينة على حدة ووضع مقارنة حول نسبة النشاط لكل شهر مقارنة مع الشهر الذي يليه، كما توضع مخططات تبين نسبة النشاط التجاري بالنسبة للسنة الواحدة ومقارنتها بالسنة التي قبلها لتحديد نسبة التطور الحاصل إذا وجد توضح المخططات توضح السنة المقبلة وتحدد فيها الأهداف والارقام التي تهدف الشركة الوصول إليها وهذا طبعا عن طريق وضع احتمالات تقريبية.

#### - خلية التسويق:

هي الخلية التي يتمحور دورها الأول في التعريف بالميناء ودوره الجيواستراتيجي بمنطقة الغرب الجزائري كونه همزة وصل بين الغرب الجزائري ومنطقة الوسط والجنوب الجزائري ، وما يوفره من امتيازات تجعل الميناء الأمثل لعملية التصدير والاستيراد وتمثل هذه الامتيازات في الموقع الجغرافي، التسهيلات الإدارية، التحفظات الجمركية، انخفاض نفقات الشحن والتفريغ، اماكن تخزين واسعة وهي الشروط التي تجلب وبدون شك، دراسة برامج الاستيراد للمتعاملين المينائيين، كما تقوم بمهام الترقية والإعلام لخصائص الميناء.



## - خلية المنازعات:

وهي خلية مختصة في المنازعات التي قد تنشأ اثناء تنفيذ العمل، فهي قد تكون منازعات ناتجة عن اخلاء أحد المتعاملين مع الشركة بالتزامات او نتيجة اعتراض هذا المتعامل على ظروف العمل او الزيادات المالية أو على شكل من شأنه أن يؤثر على صحة التعاملات التجارية.

كما يمكن ان يكون النزاع بين الشركة و احد العمال وهو النزاع الذي يندرج ضمن أطار نزاعات العمال الفردية كارتكاب لخطا استلزم قطع علاقات العمل أي فصله، لذا يلتزم هذا العامل بالدفاع عن حقوقه والدخول مع الشركة في نزاع تتولى النظر فيه المحكمة الاجتماعية.

كما يمكن ان يكون النزاع جماعي وهو ما يعرف بنزاعات العمل الجماعية، حيث يدخل جميع العمال في نزاع مع ممثلين الشركة وممثلي العمل النقابي نتيجة رفض صاحب العمل (المؤسسة) تنفيذ الالتزام مثلا (زيادة الأجور).

## 2. مديرية المالية والمحاسبة:

وهي مديرية مكلفة بتسيير الوضعية المالية للشركة وذلك عن طريق وضع ميزانيات محددة لكل سنة واحدة ومدى تحقيقها للأهداف المسطرة. من احصاء كل العمليات المالية التي نفذت خلال السنة الواحدة، إمساك الدفاتر التجارية المبينة للنشاط التجاري.

## - قسم المحاسبة:

ان المحاسبة العامة تسمح بالمتابعة اليومية للعمليات التي تقوم بها المؤسسة ووضع الملاحظات اللازمة الخاصة بنشاطها وذلك عن طريق التنفيذ اليومي للحسابات ووضع الميزانية وجدول حسابات النتائج.

## - مصلحة المحاسبة:

وهي المصلحة المكلفة مباشرة على جميع العمليات الحسابية التي قامت بها الشركة والنتيجة عن عمليات النشاط التجاري وتمثل في قيد هذه العملية سواء كانت مصروفات او إيرادات او أرباح في الدفاتر التجارية، إعداد الميزانية السنوية لمعرفة الأصول والخصوم، وهل الشركة حققت أرباح او خسائر في المحاسبة العامة وكل هذا تحت إشراف ومتابعة مدير المحاسبة والمالية للشركة.

## - مصلحة التحصيلات:

وهي المصلحة التي تشرف مباشرة على متابعة الاوضاع المالية للشركة وذلك بتحصيل جميع الأموال الناتجة عن النشاط التجاري من المتعاملين الاقتصاديين وتتبع حركة انتقال الأموال بين البنوك مع فرض عقوبات جزائية مالية عن كل تأخير بالوفاء بالدين او الالتزامات تجاه الشركة مع تهديد هؤلاء المتعاملين (الزبائن) باللجوء إلى القضاء في حالة رفضهم تسديد مستحقاتهم.

## - مصلحة الأجر والتكاليف:

وهي مصلحة تشرف على دفع الأجور للعمال وتكاليف العمل من منح ومكافئات نظير العمل الذي يقوم العامل خلال الشهر الواحد وطول مدة تواجده في الشركة والاستفادة كذلك من باقي الأرباح التي تحققها الشركة.

### - مصلحة الإعلام الآلي:

ينحصر دورها في اعداد وادخال احدث التقنيات التكنولوجية في الاستغلال وذلك لتسهيل العمل بالوحدة وجعلها تواكب العصر الحالي.

### - مصلحة الوسائل العامة:

وهي مصلحة تعمل على جميع العمليات التي تدخل في تنفيذ العمل داخل المؤسسة من شراء التجهيزات الضرورية كالعتاد من (كمبيوتر، آلات النسخ، مكاتب، كراسي، أثاث... الخ) بالإضافة إلى مستلزمات أخرى مثل اوراق، دفاتر اقلام مكاتب... الخ. كما تشرف مباشرة على جميع المهام التي تقوم بها اعوان الشركة اثناء تنفيذ اعمالهم في المهام الخاصة بداخل وخارج الوطن. كما تحرص وتفيد جميع املاك الشركة سواء كانت منقولة او عقارات، تقوم بعملية الجرد لهذه الأملاك سنويا، كما تقوم بتأمينها من كل الأخطار المحتملة التي قد تتعرض اليها.

### - المصلحة الاجتماعية:

وهي المصلحة التي تشرف وتعالج الجانب الاجتماعي للعامل من خلال القيام بتأمينه لدى مصالح الضمان الاجتماعي لكي يتمكن من القيام بمهامه وهو مؤمن بكل الأخطار التي قد تصيبه ساء كانت حوادث عمل او امراض منهية ، و استفادته من منح وتعويضات اثناء كامل مدة العجز او المرض ومن جميع التأمينات الاجتماعية مثل المنح المدرسية، فترة الامومة ... الخ.

### 3. مديرية الموارد البشرية:

لها مهمة تكوين العمال والتكفل بكل ما يحتاجونه ، كما عملها موجه نحو المؤسسة وتقوم بتحقيق الأهداف المرجوة مع الاهتمام بتطوير وتفتح العمال ، كما ان لها تنظيم خاص.

### - مصلحة التكوين:

هي مصلحة مخصصة لتكوين واعادة تأهيل الأشخاص المرشحين في الخارج وتقوم بتوفير كل المستلزمات الخاصة بعملية التكوين ويقوم كذلك بوضع مخططات التكوين واعداد الميزانية.

### - مصلحة النشاط الثقافي والرياضي:

تشرف على جميع الانشطة الرياضية والترفيهية والتي تتم طوال السنة الواحدة لصالح العمال وابناء العمال كمكافأة لهم على المجهودات المبذولة طوال السنة وتتمثل في برمجة رحلات خلال الاعياد والموسم الاصطياف. اما الأنشطة الرياضية فتتمثل في برمجة لقاءات في كرة القدم بين عمال الشركة والعمال التابعين لمختلف القطاعات الاقتصادية الأخرى لتوحيد العمال واشعارهم بروح التضامن والإخاء فيما بينهم. ووقوف القاطرة:

وهو المكان المخصص فعليا لوقوف السفينة إرشاد ( ) المخصصة لنقل ( ) اثناء كل مهمة كان ذلك عند ادخال السفن واخراجها من الميناء، باعتباره المسؤول الأول على عملية إدخال وإخراج السفن وبدونه لا يمكن ان تتم العملية.

### - مصلحة الحاويات:

وهي مصلحة متخصصة على الاشراف الكامل على الحاويات الموجودة داخل الميناء، ومعرفة محتوياتها وفرزها وكونه ان هناك حاويات تحمل مواد خطيرة تهدد السلامة الامنية للميناء وذلك تحت اشراف عمال مؤهلين بقيام بذلك كما توجد حاويات يتم جمعها في مكان معين استثناء لنقلها للاتجاه معين.

### - ضابط الميناء:

وهو الشخص الذي يشرف مباشرة على العملية التي تسبق دخول الباخرة المحملة بالبضائع للميناء عن طريق الاتصال بربان السفينة لأخذ جميع المعلومات الخاصة بالسفينة من حيث نوعية المواد المحملة ( حجم السفينة، طول السفينة، لكي ينسق تحديد الرصيف الخاص بالتوقف.

### 3- قدرات الاستقبال والمعالجة

يحتوى ميناء مستغانم وكباقي الموانئ التجارية على بعض المميزات إذ تتلخص قدرات الاستقبال والمعالجة فيما يلي:

1- واجهة الميناء: يتحدد اتساع واجهة الميناء أثناء تخطيط الرصيف أو الميناء، وبينما يتحدد ميل الواجهة في اتجاه البحر وفقاً لاستخدامات الميناء وما يستلزمه من متطلبات لصرف مياه الأمطار.

2- الممرات الملاحية: وهي ممرات دخول وخروج البواخر للميناء، إذ يجب أن تكون حركة السفن على طول الممر ميسرة لا تتطلب مناورات كثيرة، ملاحياً يفضل ان يكون الممر مستقيماً وهذا الأمر يصعب تحقيقه وعلى ذلك يجب ان يقترَب تخطيط الممر كلما أمكن من الخط المستقيم.

ويجب أن تحدد جوانب الممرات الملاحية عند بدايتها ونهايتها وعلى طول امتدادها بعلامات تتكون من أجسام عائمة تثبت في أماكنها تقريباً بواسطة ربطها إلى مخاطيف أو كتل تستقر على القاع.

3- كاسرة الأمواج: وهو موجود بميناء مستغانم بطول 1830 م.

4- المدخل البحري للميناء: وهو الفتحة التي تترك في حاجز الأمواج حتى تسمح بدخول السفن إلى المساحة المائية أو الخروج منها. وقد يوجد للميناء أكثر من مدخل وهذا شرط ضروري، كما يجب ان يتم تحديد موقع المدخل على طول حاجز أو كاسر الأمواج، مع تحديد الاتساع الذي يكفل سلامة حركة السفن من خلاله، وفي الوقت نفسه فإنه يجب ألا يبالغ في اتساعه لمنع دخول قدر كبير من الأمواج إلى المساحة المائية للميناء، ويجب أن يحقق أولاً الاتساع الكافي لسهولة عبور السفن.

كما يتوقف اختيار موقع مدخل الميناء على العوامل التالية:

### - الرياح في المنطقة.

- الأمواج والتيارات المائية ومقدرتها على النحر والترسيب. وحتى نظمن سلامة المدخل من الأمواج والتيارات المائية يتم تطويل احد الحاجزين على جانبي المدخل بحيث يمتد جهة البحر بعد المدخل، وهذه الزيادة في الطول تحمي السفن عندما تهباً لدخول الميناء او الخروج منه مباشرة من ان تتعرض للأمواج البحر. إذن فالموقع الجغرافي للمدخل البحري لميناء مستغانم: شمالي غربي بعرض 100 م وعمق 12 م.

5- الأحواض (المساحة المائية): تحدد المساحة المائية للميناء تبعاً لعدد واحجام السفن المترددة عليها، وكذلك علو، طبعة مرفق الميناء من حيث أعماق الميناء في المنطقة القريبة من

العموم فإن المساحة المطلوبة هي التي تكفي لإنشاء الأرصفة اللازمة حتى ترسو السفن المستعملة للميناء. بالإضافة إلى مساحة تكفي لدوران السفن حتى تتمكن من الملاحاة نحو خارج الميناء بواسطة محركاتها. وعدد الاحواض الموجودة داخل ميناء مستغانم هي حوضين:

أ- الحوض الأول: بمساحة مائة تقدر بـ 14 هكتار وعمق يتراوح بين 6.77 م و 8.17 م (به 06 محطات رسو).

ب- الحوض الثاني: بمساحة مائة تقدر بـ 16 هكتار وعمق يتراوح بين 6.95 م و 8.22 م (يحتوى على 04 محطات رسو).

6- الأرصفة: تحوي 10 محطات رسو بطول كلي يصل إلى 1229 متر خطي مقسمة كما يلي:

- الرصيف الشمالي الشرقي: 117 متر خطي

- رصيف المغرب: 412 متر خطي (المحطة 1.2.3).

- الرصيف الجديد: 217 متر خطي (المحطة 4 و5).

رصيف الاستقلال: 270 متر خطي (المحطة 6 و7).

الجدول رقم (01): الخصائص البحرية والتجارية لمحطات الرسو

التخصص	عمق محطات الرسو (متر)	طول الرسو (متر)	محطات الرسو	الأحواض	أسماء الأرصفة	
سفن خدمة المرافئ	4.50	80	Y	الحوض الأول	الرصيف الشمالي الشرقي	
زفت + بضائع مختلفة	6.77	117	O		رصيف المغرب	
سكر أصهب + بضائع مختلفة	7.62	139	1			
بضائع مختلفة	7.62	139	2			
بضائع مختلفة	7.62	134	3			
حبوب + بضائع مختلفة	7.62	135	4		رصيف الاستقلال	
حبوب + بضائع مختلفة	8.17	135	5			
سفن خدمة المرافئ	5.00	80	X			
سفن الإبداء + بضائع مختلفة	7.98	108	NP 1		الحوض الثاني	الرصيف الجديد
بضائع مختلفة	7.18	109	NP 2			
سفن الإبداء	6.20	69	NP	رصيف الإبداء		سفن الإبداء
خمر غير موضب + بضائع مختلفة	6.95	140	6			
بضائع مختلفة	8.22	140	7			
سفن الصيد	4.50	430	En Activité	رصيف الصيد		

المصدر: وثائق مؤسسة ميناء مستغانم

- طرق المواصلات:

الطريق الأرضي 4885 متر خطي.

السكة الحديدية: 3747 متر خطي (كل الارصفة مجهزة بخطوط سكة حديدية متجددة تستخدم مؤقتا لنقل الحبوب، الانابيب الهوائية، نقل قصب السكر ..)

- المنشآت المتخصصة:

- وحدات استقبال وعبور الزيت

- NAFTAL: أنشئت في سنة 1929 على الرصيف الشمالي الشرقي على مساحة 2524 م<sup>2</sup> وهي مجهزة بثلاث أوعية (أحواض) ذات سعة إجمالية تقدر بـ 4200 طن.
- الجدول رقم (02): حجم الزيت المستورد

السنة	2007	2008	2009	2010	2011
حجم الزيت المستورد بالطن	6633	27765	13259	3544	14694

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

- Sarl Bitumes Ouest: بدأ نشاطها في جوان 2008 حققت في سنة 2011 حجما مقداره 6306 كن من الزيت، مجهزة بوعاءين (حوضين) ذات سعة إجمالية تقدر بـ 5 000 طن.
- Sarl HA. C.E: بدأ نشاطها في سبتمبر 2009، حققت في سنة 2011 حجما مقداره 4199 طن من الزيت. مجهزة بوعاءين (حوضين) ذات سعة إجمالية تقدر بـ 5 000 طن.

- وحدات استقبال وعبور الحبوب

- UCA O.A.I.C : أنشئت سنة 1986 على مساحة 4640 م<sup>2</sup> ، سعتها 30 000 طن، وهي مجهزة بمضختين متحركتين بمعدل ضخ 300 طن من الحبوب/ساعة لكل منهما.

الجدول رقم ( 03 ) : الحجم الكلي للحبوب

السنة	2007	2008	2009	2010	2011
حجم الكلي بالطن	172975	338572	167277	124100	432279

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

- Spa Comptoir du Maghreb: بدأ نشاطها في جويلية 2011، حققت في سنة 2011 ما مقداره 15193 طن من الحبوب. مجهز بثلاثة صوامع ذات سعة إجمالية تقدر بـ 18000 طن.

- وحدات استقبال وعبور السكر الأحمر

- Spa SORASUCRE (Groupe Ouest Import) سعة استقبال تقدر بـ 16 000 طن من السكر غير الموضب وقدرة العبور تصل إلى 150 000 طن سنويا. يشار إلى أن نشاط هذه المنشأة متوقف منذ سنة 2006.
- صومعة السكر: أنشئت سنة 1971 على مساحة 5697 م<sup>2</sup> من طرف شركة التسيير والتوزيع الغذائي SOGEDIA أصبحت تسمى فيما بعد شركة تكرير السكر.

المبحث الثالث : احصائيات حول المبادلات التجارية لميناء مستغانم :

1- احصائيات حول المبادلات التجارية لسنتي 2018 – 2019 :

الجدول رقم (4) مؤشر الانتاج

الاختلاف %	2019	2018	المؤشرات
4 - مؤشر الانتاج			
-18.65	1.234.237	1.517.171	النقل الإجمالي (الطن)
-24.46	1.065.982	1.411.243	نقل الاستيراد
58.84	168.255	105.928	نقل التصدير

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

يمثل الجدول (4) مؤشر الإنتاج لسنتي 2018 و 2019 حيث نلاحظ انخفاض في نسبة النقل الإجمالي بنسبة 18.65% في سنة 2019 وذلك بسبب انخفاض نسبة الاستيراد بنسبة 24.46% اما بالنسبة للتصدير فارتفعت نسبته الى 58.84% وذلك راجع الى مخططات الدولة المتمثلة في تقليص فتورات الاستيراد وتشجيع المنتج الوطني.

الجدول رقم (5) النقل الخاص بالاستيراد

5 - النقل الخاص بالاستيراد			
<b>-26.82</b>	<b>191.623</b>	<b>261.837</b>	مواد فلاحية
-	-	18.693	- القمح
-30.01	98.642	140.927	- الخشب
-15.52	84.106	99.554	- بدور البطاطا
233.21	8.875	2.664	- مواد أخرى
-	<b>75.914</b>	-	محروقات و مواد صلبة (الفحم)
<b>35.67</b>	<b>17.426</b>	<b>12.844</b>	السلع الغذائية ( لحم + مواد غذائية )
<b>-20.38</b>	<b>75.473</b>	<b>94.794</b>	مواد بترولية ( قار )
<b>-31.84</b>	<b>419.075</b>	<b>614.822</b>	مواد معدنية
63.83	8.125	4.959	- حديد الخرسانة
-77.92	495	2.243	- انابيب
4.06	53.084	51.011	- مواد أخرى حديدية
-35.79	357.371	556.608	- القضبان
<b>-13.76</b>	<b>16.531</b>	<b>19.168</b>	معادن و مواد البناء
-	0	6.097	- الاسمنت
-	0	0	- الحديد
26.46	16.531	13.071	- مواد اخرى
<b>5869.22</b>	<b>2.234</b>	<b>37</b>	مواد كيميائية
<b>-34.11</b>	<b>90.282</b>	<b>137.016</b>	سماد
<b>-34.46</b>	<b>177.426</b>	<b>270.724</b>	بضائع متنوعة منها :
-30.82	43.608	63.035	- سيارات و الات النقل
-0.23	45.771	45.876	- الات و معدات
-32.19	23.742	35.012	- الميلايين
-49.29	64.305	126.802	- عمليات خاصة

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

يمثل الجدول (5) النقل الخاص بالاستيراد و الذي يحتوي على مختلف المواد التي تم استيرادها بين السنتين 2018 و 2019 حيث شهدت مؤسسة ميناء مستغانم خلال السنوات الأخيرة تناقص كبير للتبادل التجاري من خلال حركة الاستيراد للمنتجات، حيث شمل التناقص كل من المنتجات الفلاحية وكذا المواد البترولية و المواد المعدنية و معادن و مواد البناء و السماد و البضائع المتنوعة، و شمل الارتفاع المواد الغذائية و المحروقات و المواد الكيميائية فقط .



الجدول رقم (6) النقل الخاص بالتصدير

الاختلاف %	2019	2018	
<b>6 - النقل الخاص بالتصدير</b>			
- <b>-80.00</b>	- 78	164 392	- الخمر - مواد غذائية
<b>200.78</b> <b>35.09</b> <b>-17.74</b>	786 714 50	261 529 61	- التمر - البطاطا للاستهلاك - مواد أخرى + خضر
- -	2.327 85.400	- -	- انابيب - حديد الخرسانة
<b>-14.74</b> <b>-11.16</b> -	4.891 7393 81	5.736 8.321 -	- الهيليوم - الطين - مواد أخرى
<b>-44.04</b> <b>-74.86</b> <b>-7.91</b> - <b>-3.08</b>	33.078 661 334 4.972 27.489	59.110 2.628 363 - 28.364	- حاويات خالية - عتاد - الشقق + مواد أخرى - الزجاج - عتاد النقل : عربة + سيارة + الآلات + الشاحنات (إعادة البضائع)

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

يمثل الجدول (6) النقل الخاص بالتصدير حيث نلاحظ ارتفاع في السنة الاخيرة بالنسبة لتمر و البطاطا الاستهلاكية و الانابيب و الحديد الخرسانة اما بالنسبة للمواد الأخرى نلاحظ انخفاض بنسب متفاوتة

الجدول رقم (7) مؤشر حركة الملاحة

7- مؤشر حركة الملاحة			
-19.36	454	563	- عدد البواخر عند الدخول
-16.29	5.035.485	6.015.311	- اجمالي الحمولات المسجلة عند الدخول
-0.73	1.36	1.37	- متوسط الانتظار في مرفأ السبل
11.34	2.65	2.38	- متوسط الانتظار في الرصيف ( الأيام )

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

يمثل الجدول (7) مؤشر حركة الملاحة حيث نلاحظ تراجع في حركة البواخر وذلك راجع الى نقص التبادل التجاري أي عمليات التصدير و الاستيراد .

الجدول رقم (8) مؤشر حركة الحاويات

8 - مؤشر حركة الحاويات			
-48.05	16.064	30.920	- حركة الحاويات للاستيراد (ما يعادل 20 خطوة)
-45.30	15.348	28.060	- حركة الحاويات للتصدير (ما يعادل 20 خطوة)
-46.74	31.412	58.980	المجموع
-31.93	98.991	145.429	- حركة الحاويات للاستيراد (بالطن)
-42.98	41.043	71.984	- حركة الحاويات للتصدير (بالطن)
-35.59	140.033	217.413	المجموع

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

يمثل الجدول (8) مؤشر حركة الحاويات بالنسبة للاستيراد و التصدير حيث نلاحظ تراجع منسوب في كذا الحالات .

الجدول رقم (9) مؤشر حركة المسافرين

الاختلاف %	2019	2018	
<b>9 - مؤشر حركة المسافرين</b>			
<b>-26.27</b>	51.273	69.546	- عدد المسافرين
<b>-20.63</b>	55.922	70.453	النزول :
<b>-23.43</b>	<b>107.195</b>	<b>139.999</b>	الركوب :
			المجموع :
<b>-45.29</b>	20.504	37.476	- عدد السيارات المسافرة
<b>-4.03</b>	20.514	21.375	النزول :
<b>-30.30</b>	<b>41.018</b>	<b>58.851</b>	الركوب :
			المجموع :
<b>-16.85</b>	<b>148</b>	<b>178</b>	- عدد بواخر المسافرين

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

يمثل الجدول (9) مؤشر حركة المسافرين لسنتي 2018 و 2019 حيث نلاحظ تراجع في السنة الاخيرة بالنسبة لعدد المسافرين و في عدد سياراتهم .

الجدول رقم (10) الحركة حسب طريقة الشروط

<b>10- الحركة حسب طريقة الشروط</b>			
<b>-18.67</b>	80.255	98.679	- حركة السوائل بالجملة
<b>3.98</b>	130.756	125.748	- حركة الصلب بالجملة
<b>-20.85</b>	1.023.227	1.292.744	- بضاعة مختلفة
<b>-18.65</b>	<b>1.234.237</b>	<b>1.517.171</b>	مجموع الحركة

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

يمثل الجدول (10) الحركة حسب طريقة الشروط حيث نلاحظ ارتفاع منسوب في حركة الصلب بالجملة و انخفاض لكل من السوائل و البضائع المختلفة مما يؤدي الى انخفاض في مجموع الحركة .

2 - احصائيات حول المبادلات التجارية لسنتي 2019 - 2020 :

الجدول رقم (11) مؤشر الانتاج

يمثل الجدول (11) مؤشر الإنتاج لسنتي 2019 و 2020 حيث نلاحظ انخفاض كلا من نقل الاستيراد و التصدير

الاختلاف %	2020	2019	المؤشرات
<b>11 - مؤشر الانتاج</b>			
<b>-33.77</b>	<b>273.736</b>	<b>413.320</b>	النقل الإجمالي (طن)
<b>-32.97</b>	260.202	388.171	نقل الاستيراد
<b>-46.18</b>	13.535	25.149	نقل التصدير

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

في السنتين حيث نخفض الاستيراد ب 32.97% و التصدير ب 46.18% مما اذا الى انخفاض النقل الإجمالي الى  
-33.77%

الجدول رقم (12) النقل الخاص بالاستيراد

12 - النقل الخاص بالاستيراد			
<b>-16.87</b>	<b>58.432</b>	<b>70.287</b>	<b>مواد فلاحية</b>
-	0	0	- القمح
<b>-59.56</b>	15.922	39.370	- الخشب
<b>0.49</b>	39.564	30.486	- بدور البطاطا
<b>-90.34</b>	2.946	432	- مواد أخرى
-	<b>0</b>	<b>38.724</b>	<b>محروقات و مواد صلبة (الفحم)</b>
<b>43.73</b>	<b>4.635</b>	<b>3.225</b>	<b>السلع الغذائية</b>
<b>41.41</b>	<b>4.561</b>	<b>3.225</b>	لحم
-	75	0	مواد غذائية اخرى
<b>-61.60</b>	<b>15.132</b>	<b>39.406</b>	<b>مواد بترولية ( قار )</b>
<b>-35.72</b>	<b>118.388</b>	<b>184.172</b>	<b>مواد معدنية</b>
-	0	0	- حديد الخرسانة
-	14	0	- انابيب
<b>-28.10</b>	11.637	16.185	- مواد أخرى حديدية
<b>-36.46</b>	106.737	167.987	- القضبان
<b>-50.50</b>	<b>6.682</b>	<b>13.500</b>	<b>معادن و مواد البناء</b>
-	0	0	- الاسمنت
-	4.500	0	- الحديد
<b>-83.83</b>	2.182	13.500	- مواد اخرى
<b>2064.15</b>	<b>6.050</b>	<b>280</b>	<b>مواد كيميائية</b>
<b>107.84</b>	<b>22.123</b>	<b>10.644</b>	<b>سماد</b>
<b>2.95</b>	28.758	27.934	<b>بضائع متنوعة منها :</b>
<b>-27.85</b>	7.503	10.399	- سيارات و الات النقل
<b>13.20</b>	9.565	8.450	- الات و معدات
-	7.385	0	- الميلامين
<b>-32.62</b>	4.305	9.085	- عمليات خاصة

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

يمثل الجدول (12) النقل الخاص بالاستيراد و الذي يحتوي على مختلف المواد التي تم استيرادها بين السنتين 2019 و 2020 حيث شهدت مؤسسة ميناء مستغانم خلال السنوات الأخيرة تناقص كبير للتبادل التجاري من خلال حركة الاستيراد للمنتجات، حيث شمل التناقص كل من المواد الفلاحية بنسبة 16.87% و المواد البترولية ب 61.60% و المواد المعدنية ب 35.72% و معادن و مواد البناء ب 50.50% كما شهدت مواد أخرى ارتفاع نسبي كالبضائع المتنوعة ب 2.95% و السلع الغذائية ب 43.73%

الجدول رقم (13) النقل الخاص بالتصدير

الاختلاف	2020	2019	
<b>13- النقل الخاص بالتصدير</b>			
-	0	0	- الخمر
-	0	32	- مواد غذائية
<b>5.67</b>	187	177	- التمر
<b>-35.07</b>	464	714	- البطاطا للاستهلاك
-	0	50	- مواد أخرى + خضر
<b>13.08</b>	1.530	1.353	- الهيليوم
-	0	5.839	- الطين
-	3.172	0	<b>حديد الخرسانة</b>
<b>-79.96</b>	2.125	10.607	- حاويات خالية
<b>-57.36</b>	62	146	- عتاد
-	933	0	- الشقق + مواد أخرى
<b>-18.75</b>	5.061	6.230	- عتاد النقل : عربية + سيارة + الآلات + الشاحنات (إعادة البضائع)

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

يمثل الجدول (13) النقل الخاص بالتصدير لسنتي 2019 و 2020 حيث نلاحظ ارتفاع نسبي في التمر و الهيليوم و انخفاض في كل من البطاطا و الحاويات الخالية و العتاد و عتاد النقل

الجدول رقم (14) مؤشر حركة الملاحة

<b>14 - مؤشر حركة الملاحة</b>			
<b>-38.28</b>	<b>79</b>	<b>128</b>	- عدد البواخر عند الدخول
<b>-45.89</b>	<b>752.196</b>	<b>1.389.996</b>	- اجمالي الحمولات المسجلة عند الدخول
-7.34	1.01	1.09	- متوسط الانتظار في مرفأ السبل
47.09	3.28	2.23	- متوسط الانتظار في الرصيف ( الأيام )

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

يمثل الجدول (14) مؤشر حركة الملاحة لسنتي 2019 و 2020 حيث نلاحظ تراجع في حركة البواخر وذلك راجع الى نقص التبادل التجاري أي عمليات التصدير و الاستيراد .

الجدول رقم (15) مؤشر حركة الحاويات

15 - مؤشر حركة الحاويات			
-81.23	491	2.616	- حركة الحاويات للاستيراد (ما يعادل 20 خطوة)
-80.71	973	5.045	- حركة الحاويات للتصدير (ما يعادل 20 خطوة)
-57.85	6.424	13.240	- حركة الحاويات للاستيراد (بالطن)
-87.16	2.187	17.034	- حركة الحاويات للتصدير (بالطن)

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

يمثل الجدول (15) مؤشر حركة الحاويات بالنسبة للاستيراد و التصدير ل سنتي 2019 و 2020 حيث نلاحظ تراجع منسوب في كذا الحالتين .

الجدول رقم (16) مؤشر حركة المسافرين

الاختلاف	2020	2019	
16 - مؤشر حركة المسافرين			
-37.19	5.388	8.578	- عدد المسافرين النزول :
-55.37	4.974	11.145	الركوب :
-47.46	10.362	19.723	المجموع :
-39.10	2.743	4.504	- عدد السيارات المسافرة النزول :
-46.15	2.593	4.815	الركوب :
-42.74	5.336	9.319	المجموع :
-66.67	13	39	- عدد بواخر المسافرين

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

يمثل الجدول (16) مؤشر حركة المسافرين لسنتي 2019 و 2020 حيث نلاحظ تراجع في السنة الاخيرة بالنسبة لعدد المسافرين و في عدد سياراتهم .

الجدول رقم (17) الحركة حسب طريقة الشروط

17 - الحركة حسب طريقة الشروط			
-59.01	16.662	40.650	- حركة السوائل بالجملة
-75.04	13.034	52.224	- حركة الصلب بالجملة
-23.84	244.040	320.446	- بضاعة مختلفة
-33.77	273.736	413.320	مجموع الحركة

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

يمثل الجدول (17) الحركة حسب طريقة الشروط لسنتي 2019 و 2020 حيث نلاحظ ارتفاع منسوب في حركة الصلب بالجملة و انخفاض لكل من السوائل و البضائع المختلفة مما يؤدي الى انخفاض في مجموع الحركة .



## خاتمة الفصل:

وخلاصة القول ومن خلال التريص الذي قمة به :

مؤسسة ميناء مستغانم، هي إحدى المؤسسات الرائدة في مجال التنمية الاقتصادية الوطنية. فمن اختصاصاتها نقل السلع والبضائع محليا ودوليا وعالميا ، هذا ما يجعلها تقدم خدمات ترضي العملاء هو خبرتها الكبيرة وتاريخها العريق والطويل وكذا مواكبتها للتطور والتكنولوجيا واعتمادها على أحدث الوسائل التي تسهل نقل السلع والبضائع وضمان إيصالها بأمن وسلام.

كما أنها تمتاز بعدة خصائص تشمل الأنشطة والخدمات وله عدة مهام يقوم بها وأهداف يسعى إلى تحقيقها ، تشهد هذه المؤسسة حركة تجارية مكونة من حركة البضائع والسفن حيث يتم دراسة هذه الحركة على حسب نوعية البضاعة وحجمها وحسب سنوات التبادل أما بالنسبة للسفن فالتعرف عليها يشمل دراسة نوعها وعددها ومدة مكوثها في الميناء ووصف حالتها (دخول/خروج).

كما له عدة خطوات تجارية هامة. رغم كل هذا إلا أنه لا يخلو من عدة نقائص كطول مدة المكوث في الميناء بسبب نقص الهياكل كالأرصفة، و تسعى المؤسسة في المستقبل القريب إلى وضع خطط ومشاريع لمكافحة هذه المشاكل والسعي إلى رفع مستوى الميناء إلى الأفق.

## الخاتمة العامة

يرتبط قطاع النقل البحري بتجارة السلع والبضائع منذ القدم ارتباطا وثيقا، وذلك يرجع إلى ما يتمتع به من عرض الخصائص الجيد والتي يتمثل أهمها في المقدرة العالية على آلاف الأطنان من البضائع خلال الرحلة الواحدة وبذلك تتوزع التكاليف على عدد كبير من الوحدات المنقولة إذ تصل تقديرات مساهمة النقل البحري في تجارة البضائع إلى حوالي 80% أو أكثر كما يعد نشاطا توزيعيا نظرا لدوره الأساسي في عملية التبادل والتوزيع محليا وإقليميا وعالميا.

وبالنظر إلى طبيعة العمل في الموانئ يتضح أن اللوائح المنظمة لعمليات التشغيل متعددة نظرا لتعدد الجهات الحكومية العاملة بالميناء والتي لها تأثير مباشر على أساليب العمل بالموانئ وتبعاً لذلك فإنه ينبغي أن تهتم لذلك الجهات في تطوير أنظمتها جنباً إلى جنب مع الموانئ بهدف جذب التجارة وانساب البضائع

و من خلال دراستنا الميدانية للعلاقة المتبادلة بين الميناء والتجارة الخارجية نرى بأن قطاع التجارة الخارجية يرتبط ارتباطا وثيقا بوسائل النقل البحري و يعتبر الوسيلة الهامة والمثلث والأقل كلفة لنقل السلع والبضائع، لذا يستوجب وجود مؤسسة اقتصادية تسيّره ألا وهي الموانئ ولهذا تسعى المؤسسات المينائية الى بذل الجهود الفعالة من أجل تسهيل الحركة الاقتصادية للميناء وكذا تطوير الشروط العامة للاستغلال الأمثل خاصة في مجال نقل البضاعة وتفعيل التجارة الخارجية وتحريرها.

وهذا كله بتشجيع الصادرات وجلب الاستثمارات من أجل تحقيق برنامج استثماري خاص بكل المنشآت المينائية والتي تتمثل في شراء وسائل وتجهيزات المناورة وهذا بهدف فتح النشاطات التجارية للمتعاملين الاقتصاديين.

لقد التمس المستثمرون المهتمون بتطوير النشاطات الصناعية والتجارية بالموانئ في

السنوات الاخيرة بخلق وحدات في اطار الشراكة وشركات مختلطة جزائرية أجنبية.

و بتطوير الموانئ تتطور المبادلات مع الدول الاجنبية ومنه يؤدي الى تطور الصناعة والاقتصاد وهذا بإشباع استراتيجيات مينائية مواكبة للعصرنة وللدول العالمية المتقدمة. ولهذا تسعى المؤسسات المينائية الى بذل الجهود الفعالة من أجل تسهيل الحركة الاقتصادية للميناء وكذا تطوير الشروط العامة للاستغلال الأمثل خاصة في مجال نقل البضاعة وتفعيل التجارة الخارجية وتحريرها. و وجود موانئ ذات كفاءة عالية في الأداء وتسهيلات في الخدمات يزيد من حجم التجارة للدولة ويفتح منافذ مباشرة للأسواق العالمية بدون وسطاء التي تزيد من التكلفة، كما أنها تزيد من القدرة التنافسية للصادرات و هذا ما يحسن مركز الدولة حيث تتيح لها الفرصة باستيراد احتياجاتها مباشرة من الدول المصدرة.

و هذا ما يؤكد صحة الفرضيات الموضوعة في بداية الدراسة المتمثلة في :

- تزداد حركة التبادل التجاري بزيادة نشاط الموانئ البحرية .

- تعد الموانئ نقطة اساسية في حركية النشاط البحري والمبادلات التجارية .

وبالاعتماد على الدراسة الميدانية التي أجريت بمؤسسة ميناء مستغانم يمكن أن نستنتج أن :

- هناك تناسب طردي بين عمل الموانئ و حركة التبادل التجاري.

- تعد الموانئ نقطة أساسية في عملية التبادل التجاري.

- لابد من رفع كفاءة الموانئ لزيادة وتيرة التبادل التجاري .

# قائمة المراجع

1. احمد عبد المنصف : (اقتصاديات النقل البحري ) ، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية ، مصر ، ط 1 2221 ص.27،
2. الاكاديمية العربية البريطانية للتعليم العالي : ( التجارة الدولية) الصفحة 1 و 2 بالتصرف
3. د. فراس الأشقر مقدمة في التجارة الدولية التجارة الدولية لطلاب السنة الثالثة جامعت حماة - كليت الاقتصاد يوم 2017/3/10 ص 1 و 3
4. رشاد العصار:(التجارة الخارجية)، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة ، ط 1 عمان ،الأردن 2000 ص 12
5. عبد العزيز عبد الرحيم سليمان : (التبادل التجاري)، دار الحامد للنشر والتوزيع ،عمان ،الأردن، ط 1، 2004 ص 20-23
6. علي عبد الله و اخرون : ( إدارة وتشغيل الموانئ )، مكتبة الاشعاع الفنية ، مصر ، ط 01 ، 2000 ، ص 19-20
7. القانون البحري الجزائري ص 413
8. محمد الصيرفي : (الاستراتيجيات التسويقية للموانئ) و شركات النقل البحرية ، مكتبة الوفاء القانونية ، الإسكندرية ، مصر، سنة 2009، ص 53.
9. مقابلة مع السيد بن حمودة حليم، 02 جافني 2021

·Kimberly Amadeo (7-3-2017), "International Trade: Pros, Cons, Effect on Economy" .10

the balance, Retrieved 6-8-2017. Edited

Investopedia, Retrieved 6-8-2017. Edited .Reem Heikal (16-12-2015), "International Trade" .11

## ملخص :

من خلال دراستنا الميدانية للعلاقة بين الميناء و التبادل التجاري نرى بأن قطاع التجارة الخارجية يرتبط ارتباطا وثيقا بوسائل النقل البحري و يعتبر الوسيلة الهامة والمثلئ والأقل كلفة لنقل السلع والبضائع، لذا يستوجب وجود مؤسسة اقتصادية تسيره ألا وهي الموانئ ولهذا تسعى المؤسسات المينائية الى بذل الجهود الفعالة من أجل تسهيل الحركة الاقتصادية للميناء وكذا تطوير الشروط العامة للاستغلال الأمثل خاصة في مجال نقل البضاعة وتفعيل التجارة الخارجية وتحريرها.

وهذا كله بتشجيع الصادرات وجلب الاستثمارات من أجل تحقيق برنامج استثماري خاص بكل المنشآت المينائية والتي تتمثل في شراء وسائل وتجهيزات المناورة وهذا بهدف فتح النشاطات التجارية للمتعاملين الاقتصاديين.

كلمات مفتاحية :

التبادل التجاري ، التجارة الخارجية ، الحركة الاقتصادية، المتعاملين الاقتصاديين ،

## ملخص باللغة الإنجليزية

Through our field study of the relationship between the port and the commercial exchange, we see that the foreign trade sector is closely linked to the means of maritime transport and is considered the important, optimal and least expensive means of transporting goods and goods. Therefore, the existence of an economic institution that runs it, namely the ports, is required. In order to facilitate the economic movement of the port, as well as to develop the general conditions for optimum utilization, especially in the field of transporting goods, activating and liberalizing foreign trade.

All of this is by encouraging exports and attracting investments in order to achieve an investment program for all port establishments, which is represented in the purchase of means and equipment for maneuver and this with the aim of opening commercial activities to economic dealers.

**Key words:**

Trade exchange, foreign trade, economic movement, economic dealers,