

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم -
كلية العلوم الإقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
قسم العلوم التجارية



مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي
الشعبة : علوم تجارية التخصص : إمداد و نقل دولي

الاستثمار في الموانئ في ظل تفعيل حركة التبادل التجاري - دراسة حالة ميناء مستغانم -

مقدمة من طرف الطلبة :
تحت إشراف الأستاذ:

الدكتور :

- الطالب : مخفي عبدالقادر
موزاوي عبد القادر
- الطالب : بلعربي محمد

أعضاء لجنة المناقشة

الصفة	الاسم واللقب	الرتبة	من الجامعة
رئيسا	أستاذ محاضر أ	ياسين بن زيدان	جامعة مستغانم
مقرا	أستاذ محاضر أ	عبد القادر موزاوي	جامعة مستغانم
مناقشا	أستاذ محاضر أ	الطيب معارفية	جامعة مستغانم

السنة الدراسية 2021/2022

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

-أ-

الشكر و التقدير

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

فالحمد لله الذي وفقنا لإتمام هذا العمل.

وعملاً بقول رسول الله صلى الله عليه وسلم

"من لم يشكر الناس لم يشكر الله"

نتقدم بالشكر الجزيل والتقدير والامتنان إلى الدكتور المؤطر السيد: موزاوي عبد القادر

على نصائحه وتوجيهاته و دعمه المعنوي و الفكري.

كما نتقدم بالتشكرات للهيئة المستقبلية لمؤسسة ميناء مستغانم على المعلومات والتوجيهات

كما لا يفوتنا أن نتوجه بالشكر الى كل الأساتذة الذين درسونا في كل مسيرتنا الدراسية

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

-ب-

الإهداء

نستمد إلى صاحب السيرة العطرة، والفكر الم

فلقد كان له الفضل الأول في بلوغي التعليم العالي

والذي الحبيب، أطال الله في عُمره.

إلى من وضعتني على طريق الحياة، وجعلتني رابط الجأش،

أمي الغالية رحمها الله وأسكنها فسيح جنانه.

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

إلى أصدقائي ومعارفي الذين أجلهم 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 أعمارهم،

ويرزقكم بالخيرات

الطالب: مخفي عبد القادر

-ج-

الإهداء

أهدي هذا العمل الى أغلى الناس على قلبي والدي الكريم رحمه الله وأمي الغالية

أطال الله في عمرها اللذين ألهمان روح الصبر والنضال وغمراني بعطفهما

وحنانهما

الى أخوتي وأخواتي وكل العائلة

إلى كل الاصدقاء

إلى أساتذتي الكرام الذين ساهموا في تنمية مواهبي في مجال العلم التي هي اليوم
ثمرة من ثمارات هذا العطاء
إلى كل من يقتنع بفكرة فيدعوا إليها ويعمل على تحقيقها لا يبغى بها إلا وجه الله
منفعة الناس في كل زمان ومكان

الطالب: بلعربي محمد

-د-

الفهرس

مقدمة.

الفصل الأول : الاستثمار في الموانئ البحرية

مقدمة الفصل

المبحث الأول: الاستثمار

المطلب الأول: عموميات حول الاستثمار

المطلب الثاني: أنواع الاستثمار

المطلب الثالث : أهداف الاستثمار ومخاطره

المبحث الثاني: ماهية الموانئ البحرية

المطلب الأول: تعريف الموانئ البحرية

المطلب الثاني: خدمات الموانئ البحرية

المطلب الثالث : وظائف الموانئ البحرية

المطلب الرابع : الخصائص الواجب توفرها في الموانئ البحرية

خاتمة الفصل

الفصل الثاني : أهمية الموانئ في تنشيط التبادل التجاري

مقدمة الفصل

المبحث الأول: التبادل التجاري

المطلب الأول: مدخل لدراسة التبادل التجاري

المطلب الثاني: وظائف التبادل التجاري

المطلب الثالث : دوافع التبادل التجاري

المطلب الرابع : الاهمية الاستراتيجية للموانئ البحرية

المبحث الثاني: النقل البحري

المطلب الأول: تعريف النقل البحري وخصائصه.

المطلب الثاني: وسائل النقل البحري

-٥-

المطلب الثالث : سوق النقل البحري

المطلب الرابع : دور النقل البحري

المبحث الثالث: النقل البحري والتبادل التجاري

المطلب الأول: التجارة الخارجية

المطلب الثاني: دور قطاع النقل في التنمية الاقتصادية

المطلب الثالث : النقل البحري والتجارة الخارجية

خاتمة الفصل

الفصل التطبيقي: الاستثمار في الميناء في تفعيل حركة التبادل التجاري –دراسة ميدانية بميناء مستغانم-

مقدمة

-المبحث الأول : مؤسسة ميناء مستغانم

-المطلب الأول : نبذة عن ميناء مستغانم

-المطلب الثاني :نشأة ميناء مستغانم

-المبحث الثاني : الهيكل التنظيمي لميناء مستغانم

-المبحث الثالث : إحصائيات حول المبادلات التجارية لميناء مستغانم

-المطلب الأول : إحصائيات حول المبادلات التجارية

-خاتمة الفصل

-الخاتمة عامة

مقدمة عامة

تعتبر الاستثمارات في النقل البحري سواء الأجنبيّة أو المحليّة ذات مكانة هامة ضمن إستراتيجية الدول بالنهوض بالاقتصاد الوطني وهنا يكمن دور الجانب اللوجستيكي لاستقطاب المعدات والأجهزة لمواكبة هذه الاستثمارات .

كما تستدعي وجود هياكل تساهم في تفعيلها ونذكر منها الموانئ ودورها في مواكبة إستراتيجية الدول إذ تعتبر الموانئ الجزائرية كغيرها من الموانئ كونها تلعب دورا هاما في تنشيط حركة الاقتصاد الوطني إنطلاقا من كونها محطة إستيراد وتصدير مختلف البضائع والسلع والخدماتالخ، من خلال القيام بالعديد من الادوار وتقديم جملة من الوظائف في مختلف القطاعات الاقتصادية، التجارة ، الاستثمار ... الخ وإنتهاج جملة من الاستراتيجيات خاصة تلك المتعلقة بتنشيط التجارة الخارجية والاستثمارات التي تأخذ الحيز الأكبر لدى صانعي السياسات المينائية سواء مستوردين أو مصدريين.

الإشكالية:

وعلى هذا الأساس يمكن طرح السؤال التالي:

ما مدى أهمية الاستثمار في الموانئ لمواكبة إستراتيجية الدول في حركة التبادل التجاري؟

للإجابة على هذه الإشكالية تم تقسيم البحث الى ثلاثة فصول سنتناول من خلالها ما يلي:

الفصل الأول: الاستثمار في الموانئ البحرية: تطرقنا في الفصل الأول إلى عموميات حول الاستثمار مع ذكر أنواعه وأهدافه إضافة إلى ماهية الموانئ البحرية وخدماتها وما تقدمه من وظائف والخصائص الواجب توفرها فيها.

أما الفصل الثاني: أهمية الموانئ في تنشيط التبادل التجاري بحيث سنتطرق من خلاله إلى تعريف التبادل التجاري، وظائفه، دوافعه مع ذكر الأهمية الإستراتيجية للموانئ البحرية، كما سنتطرق إلى تعريف النقل البحري مع ذكر سائله، سوقه ودوره، ونختم هذا الفصل بالنقل البحري التبادل التجاري المتضمن التجارة الخارجية، دور قطاع النقل في التنمية الاقتصادية والنقل البحري والتجارة الخارجية.

أما الفصل الثالث والأخير: هو تطبيقي يتضمن الاستثمار في الميناء في تفعيل حركة التبادل التجاري حيث سنقوم بدراسة ميدانية بميناء مستغانم التي سنتطرق من خلاله الى عرض مؤسسة ميناء مستغانم، الهيكل التنظيمي لميناء مستغانم وأخيرا إحصائيات حول المبادلات التجارية لميناء مستغانم.

-ز-

الفصل الـ الأول الاستثمار في الموانئ

مقدمة:

بالنظر الى الوقت الراهن الذي تلعب فيه الشراكة والاستثمارات أهم المواضيع السائدة في العلاقات بين شركات متعددة الجنسيات، الدول... إلخ وهذه الاخيرة تستدعي وجود هياكل تجسدها وتساهم في تفعيلها ونذكر منها على سبيل المثال الموائى.

حيث تمثل الاستثمار في الميناء قوة للاتجاهات في ضل التعاملات الاقتصادية وذلك بتأثيرها المباشر في زيادة الفصل بين الاقتصاديات للدول ودعم الحواجز القائمة بينهما، كما هو معروف أن 71 % من العالم مياه ولذلك معظم دول العالم تطل على بحار أو محيطات وعليه فإن الميناء فهو البوابة الرئيسية للاستثمار.

المبحث 1: الاستثمار:

المطلب الاول : عموميات حول الاستثمار:

الفرع الأول: مفهوم وأهمية الاستثمار:

أولاً: مفهوم الاستثمار: يقصد بالاستثمار عموماً اكتساب الموجودات المادية و المالية، وسوف نحاول التمييز بين مصطلحين، الاستثمار بالمعنى المالي و بالمعنى الإقتصادي¹.

أ- مفهوم الاستثمار بالمعنى الإقتصادي: في الاقتصاد غالباً ما يقصد بالاستثمار اكتساب موجودات الموجودات المادية. على أن التوظيف للأموال يعتبر مساهمة في الإنتاج ، أي إضافة منفعة أو خلق قيمة تكون على شكل سلع وخدمات .

ب- مفهوم الاستثمار في الإدارة المالية : من هذا الجانب ينظر إلى الاستثمار على أنه اكتساب الموجودات مالية أي توظيف الأموال في الأوراق و الأدوات المالية.

و كتعريف شامل للاستثمار : على أنه التعامل بالأموال للحصول على الأرباح و ذلك بالتخلي عنها في لحظة زمنية معينة و لفترة زمنية معينة يقصد الحصول على تدفقات مالية مستقبلية تعوض عن القيمة الحالية للأموال المستثمرة و تعوض عن كامل المخاطرة الموافقة للمستقبل .

ج – مفهوم عام للاستثمار:

" يعني توظيف الأموال في مشاريع اقتصادية و اجتماعية و ثقافية ، بهدف تحقيق رأسمال جديد ، ورفع القدرة الإنتاجية أو تجديد و تعويض الرأسمال القديم أو التضحية بالاستهلاك في الوقت الحالي أملاً في الحصول على عوائد أكبر في المستقبل ، و لذلك كلما زادت اطمئنان المستثمر بشأن العوائد التي سيحصل عليها في المستقبل زادت قيمة المكافآت التي يطالب بها مقابل استثماراته.

ثانياً: أهمية الاستثمار: تكمن أهمية الاستثمار في ما يلي²:

زيادة الإنتاج والإنتاجية مما يؤدي إلى زيادة الدخل القومي و ارتفاع متوسط نصيب الفرد منه و بالتالي تحسين مستوى معيشة المواطنين.

¹ منير إبراهيم هندي "الفكر الحديث في مجال الإستثمار"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999، ص25.

² ماجد أحمد عطا الله – إدارة الإستثمار - دار أسامة للنشر و التوزيع – الأردن " عمان " الطبعة الأولى 2011، ص13.

- توفير فرص العمل وتقليل نسبة البطالة.
- زيادة معدلات التكوين الرأسمالي للدولة.
- توفير التخصصات المختلفة من الفنيين و الإداريين و العمالة الماهرة.
- توفير السلع و الخدمات التي تشبع حاجيات المواطنين و تصدير الفائض منها للخارج مما يوفر العملاء الأجنبية اللازمة لشراء الآلات و المعدات و زيادة التكوين الرأسمالي.

المطلب الثاني أنواع الاستثمار:

يقصد بمجال الاستثمار نوع أو طبيعة النشاط الاقتصادي الذي سيوظف فيه المستثمر أمواله بقصد الحصول على عائد. وبهذا المفهوم فإن معنى مجالات الاستثمار أكثر شمولاً من معنى أداة الاستثمار. فإذا كنا نتحدث مثلاً عن استثمارات حقيقية أو استثمارات مالية، فإننا نتجه نحو مجال الاستثمار، أما إذا وجدنا مستثمر يوظف أمواله في سوق العقار بينما يوظف مستثمر آخر يوظف أمواله في سوق العملاء الأجنبية فإننا تفكيرنا يتجه في هذه الحالة يتجه نحو أداة الاستثمار. وبشكل عام تختلف مجالات الاستثمار، ويمكننا تبويب مجالات الاستثمار من زوايا مختلفة، حيث توجد في هذا الصدد عدة توبيبات ولكن نحاول التطرق لأهم هذه التوبيبات المتعارف عليها وهي: التوبيبات الجغرافية النوعية، حسب الهدف من الاستثمار، و التوبيبات حسب طبيعة الاستثمار.

ثانياً: تبويب مجالات الاستثمار:

أ- التوبيبات الجغرافية لمجالات الاستثمار³:

تتخصر مجالات الاستثمار من الوجهة الجغرافية إلى استثمارات محلية وأجنبية.

- **استثمارات محلية:** ونعني بها توظيف الأموال في مختلف المجالات المتاحة للاستثمار في السوق المحلي بغض النظر عن الأداة الاستثمارية التي تم اختيارها للاستثمار، وقياساً على ذلك فإن الأموال التي قامت المؤسسات بتوظيفها داخل الوطن تعتبر من قبيل الاستثمارات المحلية و مهما كانت أداة الاستثمار المستخدمة مثل مشاريع، عملات أجنبية، أوراق نقدية... الخ.
 - **استثمارات أجنبية "خارجية":** وتشمل كل الاستثمارات التي تقوم على رؤوس الأموال المهاجرة من جلاء المستثمر إلى البلاد المضيفة للاستثمار.
- ويمكن تعريفها بشكل آخر⁴: " الاستثمارات الخارجية هي جميع الفرص المتاحة للاستثمارات في الأسواق الأجنبية من قبل الأفراد أو المؤسسات المالية إما بشكل مباشر أو غير مباشر، إذ نكون مباشرة في شكل شركات أو فروع مؤسسات تنشأ في البلد المضيف للاستثمار أو قيام المستثمرين المحليين بشراء عقارات أو حصص في شركات أجنبية و يكون الاستثمار غير مباشر للبلد المصدر لرأس المال عن طريق مؤسسات مالية دولية أو عن طريق صناديق الاستثمار، حيث تستثمر الأموال في مشروعات استثمارية في شتى دول العالم.

³ عبد المعطي رضا أرسيد، د. حسين علي خربوش " الإستثمار و التمويل بين النظرية و التطبيق"، دار الزهران للنشر، الأردن، 1999، ص

34.

⁴ محمد مطر - إدارة الإستثمارات، مؤسسة الورق للنشر و التوزيع - الأردن، 2001، ص45.

- نجد أن للاستثمارات الخارجية مجموعة من المزايا، كما أنها لها عيون أيضاً، و من أهم مزاياها أن:
- توفير الاستثمارات الأجنبية على مرونة كبيرة في اختيار أدوات استثمارية ذات عائد مرتفع. تنويع الأدوات الاستثمارية تمنح المستثمر توزيع مخاطر الاستثمارات.
- تتميز مجالات الاستثمارات بوجود أسواق منتظمة و متخصصة لتبادل جميع أدوات الاستثمار، أسواق الأوراق المالية، أسواق السلع، الذهب و أسواق العقار.

- تتوفر في هذه الأسواق قنوات اتصال نشطة إضافة إلى خبرات متخصصة من المحللين الماليين.
- توفير العديد من الامتيازات تمنحها الدولة المضيفة للاستثمارات الأجنبية منها مثلاً: الإعفاءات و الحوافز الجبائية.
- لكن ومع المزايا المتعددة المشار إليها أعلاه، فإن لهذا الصنف من الاستثمارات بعض الاعتبارات التي لا بد من مراعاتها من قبل المستثمرين ، لعل من أهمها: ارتفاع درجة المخاطر المرتبطة باحتمالات تغير الظروف السياسية و الأمنية خاصة في الدول النامية إلى تغيرات معدلات التضخم إضافة إلى مخاطر أسعار الصرف... الخ

ب- التبويب النوعي لمجالات الاستثمار: تبويب الاستثمار من زاوية نوع الأصل محل الاستثمار إلى⁵:

- **استثمارات حقيقية أو اقتصادية:**

يعتبر الاستثمار حقيقة إذا تم توظيف الأموال في حيازة أصول حقيقية ، ويعرف الأصل الحقيقي بأنه كل أصل له قيمة اقتصادية ، ويترتب على استخدامه منفعة اقتصادية إضافية تظهر على شكل خدمة تزيد من ثروة المستثمر و من ثروة المجتمع، وذلك بما تخلفه من قيمة مضافة . و الاستثمارات الحقيقية تشمل جميع أنواع الاستثمارات ما عدا الاستثمار في الأوراق المالية ومن أمثلة ذلك، المشاريع الاقتصادية، العقارات، الذهب، السلع و الخدمات... الخ، حيث أن الاستثمار في هذا المجال يؤدي إلى زيارة الدخل القومي مباشرة ويسهم في تكوين رأس مال في الدولة ، لذلك يطلق على الاستثمارات الحقيقية مصطلح استثمارات الأعمال أو المشروعات . و نجد أن عامل الأمان متوفر بدرجة كبيرة وهو ميزة نسبية للاستثمار الحقيقي، إلا أن المستثمر في هذا المجال يمكن أن يواجه مشاكل أخرى أهمها:

- أن الأصول التي تتم فيها عملية الاستثمار ضعيفة السيولة.
- وجود نفقات غير مباشرة مرتفعة نسبياً: " تكاليف الصفقات المالية، النقل، التخزين... الخ.
- اختلاف درجة المخاطر في الاستثمار الحقيقي من أصل لأخر مع الإشارة هنا إلى أن الأصول غير متجانسة مما يزيد من صعوبة التقييم.

- **الاستثمارات المالية:**

وهي تشمل الاستثمار في سوق الأوراق المالية و يتمثل في حيازة المستثمر لأصل مالي غير حقيقي ، يتخذ شكل حصة في رأس مال شركة " سهم أو سند " ويتمثل هذا الأصل المالي حقا مالياً يكون لصاحبه الحق في المطالبة بالإرباح أو الفوائد بشكل قانوني. هذا الحق يتمثل في الحصول على جزء من عائد الأصول الحقيقية للشركة المصدرة للورقة المالية.

⁵د عبد المعطي رضا أرضيد، د. حسين علي خربوش " الإستثمار و التمويل بين النظرية و التطبيق"، دار الزهران للنشر، الأردن، 1999، ص 34.

أما عملية تداول الأوراق المالية في السوق الثانوي عموماً لا تنشأ عنها أية منفعة اقتصادية إضافية للنتائج القومي، رغم التغيير الحادث في أسعار هذه الأوراق ، إلا إذا كان إصدار هذه الأسهم يهدف لتمويل عملية توسع لصالح مؤسسة معينة أو خلق مشروع جديد محتمل . فهنا تمثل مساهمة في خلق قيمة إضافية، وكما هو الحال في الأصول الحقيقية يوجد للأصول المالية مزايا و عيوب، لعل أهمها المخاطر التي تصاحب الاستثمار فيها. لكن المزايا هنا تفوق العيوب إلى حد كبير، وهذا ما جعل الأسواق المالية أكثر مجالات الاستثمار استقطاباً لأموال المستثمرين أفراداً ومؤسسات. وسنتولي عرض هذه المزايا بالتفصيل في مكان لاحق.

ج- التبويب حسب الهدف من الاستثمار: حيث يمكن تصنيف الاستثمارات من هذه الزاوية إلى استثمارات توسعية استراتيجية و استثمارات في مجال البحث و التطوير⁶.

- **استثمارات توسعية** : حيث يكون الغرض من هذا النوع من الاستثمارات هو توسع الطاقة الإنتاجية و البيعية للمؤسسات، بإدخال أو إضافة منتجات جديدة وزيادة الإنتاج من أجل توسع المكانة أو الحصة السوقية وزيادة القدرة على المنافسة عن طريق خفق التكلفة الوحوية للمنتجات.
 - **استثمارات استراتيجية**: يهدف هذا الصنف من الاستثمارات إلى المحافظة على بناء و استمرار المؤسسة أو المشروع ، أما المبالغ المستثمرة في هذا المجال فقد تكون نسبة معينة من حجم إرادات المؤسسة خلال عدد من السنوات لتوجيهها إلى استثمار استراتيجي معين.
 - **الاستثمار في مجال البحث والتطوير**: إن هذا النوع من الاستثمارات يكسب أهمية خاصة في المؤسسات الكبيرة الحجم حيث تكون عرضة للمنافسة و نجد أن هذا الاستثمار يهدف أساسا إلى تدفئة التكاليف و تحسين النوعية عبر الزمن وهذا عن طريق تكثيف الإلية و تطوير الجهاز الإنتاجي و بالتالي القدرة على مواجهة المؤسسات المنافسة في مختلف الأسواق.
- يمكن الإشارة إلى أنه قد نجد أن استثمار معين يجمع بين عدة أنواع في نفس الوقت، كاستثمارات التوسعية مثلا : فقد تؤدي أيضا إلى تحقيق أغراض استراتيجية إلى جانب خدمة مجال البحث و التطوير

د – التبويب حسب مدة الاستثمار: حيث تصنيف الاستثمارات في هذا المجال إلى⁷:

- **استثمارات قصيرة الأجل**: وهي استثمارات التي يتم إنجازها و جني عوائدها في مدة تمتاز بالقصر نسبيا، حيث تتراوح المدة بين سنة إلى سنتين، و نجد أن لهذا الصنف من الاستثمارات عدة أشكال، إلا أن الأكثر انتشارا في الاستثمارات المالية ، حيث نجد في هذا الصدد، الودائع الزمنية لمدة أقل من سنتين، التسهيلات الائتمانية القصيرة الأجل .
- **استثمارات متوسطة الأجل**: حيث يتم إنجاز هذا الصنف من الاستثمارات في فترة لا تقل عن سنتين (02) و لا تزيد عن سبع (07) سنوات ولهذا الاستثمارات عدة أشكال حيث نجد أن هذه الفئة هي الأكثر انتشارا، مثل: مؤسسات النقل ، الاستثمار في السلع و الخدمات...الخ.

⁶ عبد المعطي رضا أرضيد، د. حسين علي خربوش " الإستثمار و التمويل بين النظرية و التطبيق"، دار الزهران للنشر، الأردن، 1999، ص 44.

⁷ عقيل حاسم : مدخل في تقييم المشروعات، دار حامد للنشر و التوزيع، مصر 1999، ص 54.

-05-

- **استثمارات طويلة الأجل**: نجد أن هذا الصنف من الاستثمارات يتم إنجازها في مدة عموما تفوق سبع (07) سنوات وتشمل الأصول و المشروعات الاقتصادية التي تنشأ لأجل تشغيلها و الاستفادة منها لمدة طويلة نسبيا
 - كالمشاريع العقارية التي لا تؤسس لغرض البيع : عقارات للكرء ، الفنادق ، المباني التابعة للمؤسسات نفسها مثلا: مبنى الإدارة ، مبنى المخزن...الخ.
- ٥- **التبويب حسب طبيعة الاستثمار**: حيث تصنيف الاستثمارات في هذا النطاق إلى:
- **الاستثمار المادي**: حيث يعبر هذا الصنف عن موجودات المؤسسة من الأصول المادية الملموسة: العقارات، الآلات و المعدات المستعملة في النشاط.
 - **الاستثمار البشري**: ويصطلح على هذا الصنف من الاستثمار: رأس المال البشري، حيث يعتبر عملية توظيف شخص ذو كفاءة معينة في مشروع أو مؤسسة ما، نوعا من الاستثمار، باعتبار أن ما يقدمه هذا الشخص من خدمات لمصلحة المؤسسة يؤدي إلى زيادة الإنتاجية و بالتالي الربحية. حيث يجب الإشارة إلى ضرورة مراعاة أن تكون القيمة المضافة لهذا العامل أكبر من تكلفته على المؤسسة.
- كما أن تكاليف و تدريب العمال تعتبر نوعا من أنواع الاستثمار في مجال البشرية.

و- التبويب حسب وسائل ودوافع الاستثمار⁸:

- من حيث وسائله:
- الاستثمار المباشر: وهو الاستثمار في جميع أنواع المشاريع باستثناء المتعلقة بالمساعدات و المعونات المالية و الفنية و التقنية التي تقدم إلى الدولة.
- الاستثمار الغير مباشر: وهو الاستثمار الذي يتم عن طريق شراء أوراق مالية لشركات تسهم في النشاط الاقتصادي بهدف الربح عن طريق البيع.
- من حيث الاقتصادية على الأطراف الاستثمار الرئيسية:
- الاستثمار الحكومي (استثمار الدولية): وهو الاستثمار الحكومي يخطط التنمية الاقتصادية و الاجتماعية للدولة، و الاتجاه السياسي و الفكري القائم فيها.
- الاستثمار الخاص: و هو استثمار القطاع الخاص ، الذي تطور من المشروع الفردي أو العائلي المحصور استثماره بنشاط محدود إلى شركات ومؤسسات تضم عددا من المستثمرين من مختلف الشرائح الاجتماعية، الذين يقومون بتوظيف مدخراتهم في مختلف المشاريع الإنتاجية و الخدمية.

المطلب الثالث أهداف الاستثمار و مخاطره⁹:

- أ - الهدف العام للاستثمار هو تحقيق العائد أو الربح:
- تأمين الحاجات المتوقعة و توفير السيولة لمواجهة تلك الحاجات.
- المحافظة على قيمة الموجودات.

⁸د ماجد أحمد عطا الله - إدارة الإستثمار - دار أسامة للنشر و التوزيع - الأردن " عمان " الطبعة الأولى 2011، ص22.

⁹د ماجد أحمد عطا الله - إدارة الإستثمار - دار أسامة للنشر و التوزيع - الأردن " عمان " الطبعة الأولى 2011، ص12.

-06-

ب - مخاطر الاستثمار: بصفة عامة فإن مخاطر الاستثمار بكل بساطة هي عدم التأكد من تحقيق العائد المتوقع

و تختلف المخاطرة حسب اختلاف مجال الاستثمار. و هي عموما:

- مخاطر نظامية: و هي لا ترتبط بنوع معين من الاستثمارات بل تصيب جميع مجالات الاستثمار " مخاطر متعلقة بالأسواق، عوامل سياسية " .
- مخاطر غير نظامية: تشمل تغيرات في أسعار الفائدة، تدهور العمليات الإنتاجية. و تضم: مخاطر العمل، مخاطر السوق، السعر، المخاطر المالية... الخ.

الفرع الثالث: دوافع الاستثمار¹⁰:

- الرغبة في الربح .
- التفاؤل و المخاطر.
- مواجهة احتمالات زيادة الطلب و اتساع الأسواق.
- التقدم العلمي و التكنولوجي.
- بناء رأس المال الاجتماعي.
- الاستثمار بدافع التنمية الاقتصادية.
- توفير الموارد البشرية المتخصصة.
- الاستقرار السياسي و الاقتصادي.
- مواجهة احتمالات زيادة الطلب.

المبحث الثاني: ماهية الموانئ البحرية

المطلب الاول تعريف الموانئ البحرية:

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 إليه السفن لشحن أو لتفريغ حمولتها كما يكون مهياً ومجهز لاستقبال السفن وإيوائها و تأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري.

مصادر الموانئ متكونة من تقديم خدمات ورسوم جبائية ومفهوم حكومي إلى جانب أهمية مصادر الموانئ متكونة من تقديم خدمات ورسوم جبائية و مفهوم الميناء هو مفهوم حكومي إلى جانب أهمية نشاطه في الاقتصاد الوطني عامة والجهوي خاصة. وتتعدد خصائصه بالنسبة للتشكيلات الاقتصادية ويظهر في التفقدات الشاذة ومتعددة التدخلات¹¹.

• تصنيفات الميناء البحري:

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

¹⁰د ماجد أحمد عطا الله – إدارة الإستثمار - دار أسامة للنشر و التوزيع – الأردن " عمان " الطبعة الأولى 2011، ص23.

¹¹ أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية، الطبعة الأولى،- الإسكندرية، 2001 ، ص. 25

-07-

أولاً: بالنسبة للوظيفة: يمكن أن تصنف الموانئ البحرية طبقاً للوظيفة التي تؤديها إلى موانئ عامة وأخرى متخصصة كما يلي¹² :

أ. موانئ عامة: هذه الموانئ لها القدرة على استقبال أنواع عديدة من السفن مثل سفن البضائع العامة، استقبال سفن الركاب، كما تقوم أيضاً بتقديم بعض الخدمات مثل إصلاح السفن، كما أنها تتصل بجميع وسائل النقل البري و من أمثل هذه الموانئ في حوض البحر الأبيض المتوسط: ميناء مرسيليا بفرنسا، ميناء نابولي بإيطاليا، ميناء الإسكندرية بمصر.

ب. موانئ متخصصة: تتميز هذه الموانئ بالتخصص في تقديم خدمات معينة و هناك العديد من هذه الموانئ أبرزها ما يلي:

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

2. موانئ العبارات: تتميز هذه الموانئ بخدمة حركة الركاب والمسافرين بواسطة العبارات التي يمكنها أيضاً نقل كميات بسيطة من البضائع .

3. الموانئ الحرة: تقوم هذه الموانئ بتقديم الخدمات الخاصة بالبضائع العابرة أي التي لا تدخل داخل البلاد ولا تدفع عليها رسوم جمركية.

4. موانئ الصيد: تتميز هذه الموانئ بالحجم الصغير و تقوم بخدمة صناعة صيد الأسماك مثل الحفظ والتعليب، تقع هذه الموانئ بالقرب من مناطق الصيد في البحار والمحيطات.

5. الموانئ الحربية: هي موانئ حربية تقع في أماكن إستراتيجية مجهزة من الناحية الأمنية والعسكرية للدولة.

6. موانئ النزهة: هي موانئ صغيرة توجد بها اليخوت والسفن الخاصة بالنزهة وسفن الشراع والتجديف¹³.

ثانياً: بالنسبة للموقع الجغرافي: يمكن تصنيف الموانئ طبقاً للموقع الجغرافي إلى ما يلي¹⁴:

أ. الموانئ الساحلية: هي الموانئ التي تقع على الساحل الطبيعي أو الصناعي مباشرة تحتاج إلى إقامة حواجز للأمواج.

ب. موانئ مصبات الأنهار: تقع هذه الموانئ على مصبات الأنهار عند التقائها بمياه البحر مثل ميناء دمياط بمصر.

ج. موانئ البحيرات: تقع على الشواطئ التي تتصل بالبحار أو المحيطات عن طريق الأنهار. ثالثا: 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.

¹²أيمن النحراوي، تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014 -

¹³أيمن النحراوي، مرجع سبق ذكره، ص 38

¹⁴سامي زكي عوض، الموانئ الجافة تخطيط وإدارة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004 ، ص 55

-08-

رابعا: بالنسبة للمعايير الأخرى: بالإضافة إلى مجموعة المعايير السابقة توجد معايير أخرى تصنف على أساسها الموانئ على حسب الآتي:

-حجم أو كمية البضائع المتداولة.

-عدد البواخر المترددة على الموانئ.

-حجم أكبر سفن تدخل الميناء¹⁵.

• أهداف الميناء البحري:

تسعى أي مؤسسة إلى تحقيق عدة أهداف تختلف حسب أصحاب المؤسسة وطبيعتها وميدان نشاطها وتصنف كما يلي¹⁶:

أولا: أهداف اقتصادية:

- تحقيق الربح: وهو أهم معيار لصحة المؤسسة اقتصاديا والذي يعمل على رفع رأس مالها وبالتالي توسيع نشاطاتها.

- الاستجابة لمتطلبات المجتمع: من أجل تحقيق نتائج المؤسسة يجب أن تمر عبر عملية تصريف أو بيع إنتاجها المادي و كذا المعنوي وبهذا تكون قد غطت طلبات المجتمع محليا أو دوليا.

- عقلنة الإنتاج: وهو الاستعمال الأحسن لعوامل الإنتاج والتخطيط الجيد والدقيق للإنتاج والتوزيع.

ثانيا: أهداف اجتماعية:

-تحسين مستوى المعيشة للعمال: أصبحت حاجات العمال إلى تلبية رغباتهم تتزايد باستمرار وهذا بسبب ظهور منتجات جديدة و التطور الحضري لهم ولتغيير أنواقهم.

-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 الأجور: يعتبر العمال في المؤسسة من المستخدمين بين الأشخاص قد تختلف مستوياتهم العلمية و انتماءاتهم الاجتماعية والسياسية ولضمان الحركة المستمرة للمؤسسة وتحقيق أهدافها يجب أن يسود التفاهم و التماسك.

-توفير تأمينات ومرافق للعمال: كالتأمين الصحي، التأمين ضد الحوادث، التقاعد وهذا كله لتوفير محيط عملي جيد للعمال والذي يدفعهم للمواظبة في أعمالهم.
-الوظائف و المهام التي تؤديها الموانئ البحرية تهدف إلى التسهيلات الملاحية البحرية.
-الأوائل في نشاطها حيث يتقاضون أجورا مقابل عملهم، ويعتبر حقا مضمونا ومشروعا¹⁷.

المطلب الثاني: خدمات الميناء البحري:

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

¹⁵ سامي زكي عوض، مرجع سبق ذكره، ص56

¹⁶سمية بدوي، اقتصاديات النقل البحري في العالم، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية 2005 ، ص 75.

¹⁷سمية بدوي، مرجع سبق ذكره، 76-77.

-09-

*** الخدمات المتعلقة بالسفن: تتمثل في النقاط التالية¹⁸:**

-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 و هي تساعد في عملية التراكي على الرصيف والخروج من الرصيف ويتولى ذلك سلطة الميناء أو شركات متخصصة في ذلك التدخل 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 و تكون تحت النفوذ المباشر لحركات السفينة و الواجب قطرها.

✓ وينتهي عقد القطر عند انتهاء آخر عمليات القطر النهائية وابتعاد السفينة القاطرة بكفاية عن

السفينة التي جرت عملية القطر عليها و لا تعود باقي تحت النفوذ المباشر لحركات هذه الأخيرة.

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

✓ تلتزم كل سفينة تجارية تدخل في المنطقة التي فيها الإرشاد إجباريا برفع إشارة النداء للمرشد أو الكفيلة المحددة للأنظمة الداخلية لمحطات الإرشاد وعند الخروج من المنطقة المذكورة يجب إعلام المحطة بذلك.

✓ يبدأ الإرشاد اعتبارا من وصول و تقديم المرشد نفسه في حدود المحطة و ينتهي عند وصول السفينة إلى مكان الوصول أو بالرسو أو الرصيف أو حدود المحطة.

✓ يلتزم المرشد بمجرد صعوده إلى السفن بتقديمه خطة الرسو السفينة ويمكن لهذا الأخير تعديله.

• السفن التي تعفى من الإرشاد:

1- السفن الشرعية بحمولة أقل من 100 طن.

2- السفن ذات الدفع الآلي والمخصص فقط لتحسين وصيانة ومراقبة الموانئ ومداخلها كالقاطرات والناقلات والجارفات.

يجب على المرشد أن يتخلى عن كل خدمة أخرى و يقدم أولى خدماته إلى السفينة التي هي في خطر حتى ولو لم يأتي دورها وذلك عندما يتأكد من الخطر المحدق بالسفينة أو عندما يخبر بذلك. إرشاد نقصد به إرشاد السفينة أثناء قيامها بعملية القطر إلى مكانها المناسب في الرصيف و الفرق بين الإرشاد وإرشاد هو أن الإرشاد يتم التحضير له عند اقتراب السفينة و يشرف عليه المرشد وبعض المساعدين.

¹⁸محمد جلال خطاب، اقتصاديات الموانئ بين النظرية والتطبيق، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2015 ، ص 45.

-10-

يتم توقيف محركات السفينة ويتم سحبها بواسطة قاطرات وهنا تبدأ عملية القطر وعند اقترابها من الرصيف يتم إرشاد الذي يكون مقترنا بالقطر أي يتمان في وقت مشترك عكس الإرشاد يتم أولا ثم المراحل المتبقية¹⁹.

2/2- الخدمات المتعلقة بالبضائع: تمثل أهمية الخدمات المتعلقة بالبضائع والتي يقدمها الميناء في الشحن والتفريغ و التخزين بالإضافة إلى خدمات مساعدة.

1/2/2 الشحن والتفريغ : تحدد قواعد و شروط ونوع العمليات الخاصة بالموانئ بموجب نظام الميناء الذي يصدر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

تتم خدمات الشحن و التفريغ بالموانئ 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 و المحددة 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 مسؤولا عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضائع أو السفينة أو وسيلة أخرى للنقل إلا إذا ثبت مسبقا خطأ عامل الشحن والتفريغ.

1/2/2 التخزين: ينقسم الطلب على تسهيلات التخزين في الميناء الى نوعين رئيسيين 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 تقدم في الميناء بتسهيلات في أجزاء مختلفة من الرصيف لان احتياجاتها مختلفة.

فمثلا البضائع العابرة تمر على عملية التخزين بسرعة و سهولة في كل الأوقات أما بالنسبة للبضائع التي تحظى بوقت طويل في الميناء فإنها تخزن و تنظم في المخازن لعدة أسابيع و شهور.

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).

3/2/2 خدمات مختلفة : بالإضافة إلى الخدمات المتعلقة بالسفن والبضائع فهناك خدمات أخرى يقدمها الميناء منها²⁰.

✚ أمن الموانئ:

-ضمان سلامة التجهيزات والمنشآت وأعمال مساحات الماء التابعة لأملاك العمومية المينائية المحافظة على منطقة التوسع.
-التنظيم القانوني لحركة الملاحة في حدود البحرية للموانئ.

¹⁹ محمد جلال خطاب، مرجع سبق ذكره، ص. 46 -

²⁰ محمد جلال خطاب، مرجع سبق ذكره، ص. 74 -

-11-

تأمين نظافة وصحة مساحة الماء والسطوح الترابية.
-التنظيم القانوني لدخول الأشخاص ومرور و توقف السيارات والعبارات داخل حصن الميناء.
-من إجراءات الوقاية والضمان على أسباب حوادث العمل المرتبطة بعملية المناوبة وغيرها من الخدمات المينائية.
-تحديد شروط إيداع وتكديس وحركة البضائع.
-من إجراءات وشروط مناولة ونقل و تخزين 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.

✚ **استغلال الموانئ:** نقصد به تطبيق القواعد الخاصة ب:

-شروط تخصيص المناطق المينائية واستغلالها.
-كيفيات وشروط عبور الركاب والبضائع و شروط شحن وتفريغ السفن و تفريغها.
-شروط شحن البضائع و تفريغها وإيداعها و تحويلها.
-قواعد تسيير المنشآت المتخصصة.
-كيفيات استغلال الآلات والمنشآت المينائية.
-شروط تسيير المناطق الخارجة عن الموانئ و المناطق المتخصصة للصيد البحري و النزهة.

✚ **خدمات مساعدة:**

-خدمات نزع أو إزالة الأوساخ من السفن.
-تطهير أماكن الرصيف.
-وزن البضائع.
-تأجير القاطرات أو الزوارق من أجل تموين السفن²¹

المطلب الثالث: وظائف الموانئ البحرية:

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 التالية²²:

1 وظيفة التبادل التجاري: وجود موانئ ذات كفاءة عالية في الأداء و تسهيلات 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.

2 وظيفة النقل: يمثل الميناء حلقة الوصل بين البحر و الأرض و الميناء له دور كبير في شبكة النقل نظرا لترابطه بوسائل النقل البحري.

3 وظيفة العمالة: لاشك فيه أن الموانئ توفر فرص عمل كثيرة في مختلف الأنشطة، مما يخلق بمجالات التشغيل.

-12-

4 الوظيفة الصناعية: معظم الموانئ الآن تقوم بالصنيع أو بمعنى آخر أصبحت كأبي مؤسسة تجارية، تقوم على بعض الصناعات ذات الطبيعة التصديرية أو التي تعتمد على المواد الخام التي تستورد من الخارج ومن أمثلها صناعة الحديد و الصلب.

5 وظيفة الموارد المالية: تعتبر الموانئ من أهم المصادر للحصول على العملات الصعبة التي تحتاجها الدولة ويتحقق هذا عن طريق الرسوم التي تحصل من السفن و الرسوم الجمركية التي يتم تحصيلها عن البضائع الواردة.

6 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 و استقلالها الاقتصادي²³.

*تنظيم الموانئ البحرية

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

المطلب الرابع: الخصائص الواجب توافرها في الميناء البحري²⁴:

1 كفاءة الميناء: زيادة كفاءة الميناء يعني تقليل فترة دوران السفينة بالميناء ذلك أن زيادة الكثافة الرأسمالية للسفن تؤدي إلى شدة الحاجة وإلى زيادة كفاءة الموانئ تنصب بصفة رئيسية على البضائع الجافة العامة لان البضائع الصب تسيطر عليها منظمات ضخمة قادرة على تخطيط جميع وسائل نقل البضائع بما يضمن الكفاءة في عمليات تداولها و نقلها.

أما بالنسبة للبضائع العامة فان ضعف كفاءة الموانئ تؤدي إلى تحميل تجارة العالم في مجموعها تكاليف زائدة و يجعل المنتجات القريبة من السوق قوة تنافسية أكبر للمنتجات البديلة البعيدة عن السوق رغم أن هذه الأخيرة أقل تكلفة و رغم أن التكاليف 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 و إلى نقص عدد السفن في العالم.

2 أهم السمات والملاح المطلوب توافرها في الموانئ الحديثة: تتمثل في النقاط التالية:

-توافر شبكة نقل داخلية متكاملة مع محاور النقل محليا إقليميا من خلال شبكات الطرق البرية و السكك الحديدية على أن تكون على درجة عالية من الكفاءة.

-توافر منظومة المعلومات المتطورة و التي تعتبر المحرك الرئيسي لمنظومة النقل الدولي المتعدد الوسائل.

-تلبية احتياجات و توقعات مستخدمي الميناء بكفاءة عالية.

-توافر أنشطة القيمة المضافة و الخدمات اللوجيستية.

-السرعة في أداء الخدمات و بتكلفة اقتصادية.

²³ محمد زغلول، مرجع سبق ذكره، ص. 89

²⁴ مصطفى عبد الحافظ، علي عبد الله، إدارة وتشغيل الموانئ، مطبعة الإشعاع، الإسكندرية، 2006 - ، ص. 65

- 13 -

3 متطلبات الشركات الملاحية العالمية من الموانئ:

ترغب الشركات الملاحية في أن تكون الوقت الذي تقتضيه 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 و رسوم إرشاد و رسوم قطر و رسوم رسوها ومصاريف شحن و تفريغ و رسوم نظافة... الخ.

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

وتتطلع الشركات الملاحية العملاقة الى أن تتوفر الموانئ مستقبلا على المتطلبات التالية :

- لا تقل ساعات العمل الصافية في اليوم 21 ساعة
- يكون عدد الارصفة 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 إنتهاء التشغيل مع السفينة
- توافر مساحات تخزينية لا تقل عن 600 ألف متر مربع
- كما أن هناك متطلبات أخرى خاصة بالموانئ المحورية والتي يكون دوران السفن فيها سريع وهي التي عادة تختارها الشركات العالمية للملاحة للتردد عليها²⁵.

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 الجهود الجبارة التي تبذلها المؤسسة ، وهذا من أجل 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 و هذا ما يحسن مركز الدولة حيث تتيح لها الفرصة باستيراد احتياجاتها مباشرة من الدول المصدرة.

²⁵ مصطفى عبد الحافظ، علي عبد الله، إدارة وتشغيل الموانئ، مطبعة الإشعاع، الإسكندرية، 2006 - ، ص 66-67.

الفصل الثاني أهمية الموانئ في تنشيط

-15-

المقدمة :

لم يعد إقتصاد الدول منعزلا أو منغلقا بل هو اكثر فعالية وتكيفا فيما بين الدول، تعتبر الموانئ البحرية إحدى المؤسسات الاقتصادية الرئيسية والهامة التي تركز عليها البنية الاقتصادية سواء في الدول النامية أو الدول الصناعية، حيث شهدت العقود الاخيرة تطور هائلا في التكنولوجيا الحديثة التي تتعلق بصناعة السفن وعمليات نقل وتداول البضائع مما أثر على صناعة النقل البحري بصفة عامة وبالموانئ البحرية بصفة خاصة، تختلف الموانئ من دولة الى أخرى من حيث البنية الاقتصادية والبيئة الطبيعية. للتبادل التجاري دورا فعالا في إقتصاديات الدول، حيث يوفر التبادل للاقتصاد ما يحتاجه من سلع وخدمات سواء كان انتاجها محليا أو اجنبيا.

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

المبحث الأول : التبادل التجاري:

المطلب الاول: مدخل لدراسة 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

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 تتدفق 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 والمواد الأولية

1-1-1 . 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 دول العالم من حيث الإنتاج والتصدير والاستهلاك إلى :

- * دول منتجة ومصدرة: تمثلها الدول 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 المتحركة في سوق البترول :

-قانون العرض والطلب في مجال البترول .

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

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

-16-

2-1-1 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

3-1-1 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 (السلاح الأخضر)

*العوامل المتحركة 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- تساقط يزيد عن 300 ملم، وهو نوعين :لين وصلب، وشتوي وربيعي .

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

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

4-1-1 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 2003 م .

*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.

المطلب الثاني: وظائف التبادل التجاري: 2

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

1-2 وظيفة الشراء والبيع:

تتمثل هذه الأخيرة في التبادل التجاري حيث يتم من خلالها نقل ملكية السلع من البائعين إلى المشترين، 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.

-17-

2-2 وظيفة النقل:

يعتبر النقل من الوظائف التي يتم من خلالها تحريك السلع من مكان لآخر لخلق المنفعة المكانية فعن طريق النقل يتم توزيع السلع في كل أرجاء القطر عن طريق نقلها من منتجها إلى مستهلكها .

3-2 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.

4-2 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.

المطلب الثالث : دوافع التبادل التجاري

من المؤكد أن التجارة الدولية توفر سوقا أكبر بكثير من التجارة الداخلية، لكن هناك اسباب المؤكد ان التجارة الدولية توفر سوقا للتبادل التجاري والمتاجرة مع بعضها البعض:

- الاختلاف في توفر السلع والمنتجات في دولة وافتقارها في دولة أخرى مثل 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 طبيعة معينة كامتلاكها مصادر ضخمة من النحاس لا تملكها غيرها من الدول.
- 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.

المطلب الرابع: 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 ، ويتعاضد دور هذه العلاقات في ظل المتغيرات الاقتصادية والسياسية التي تعكسها مفاهيم النظام العالمي الجديد والتكتلات الاقتصادية واليات الاقتصاد الحرّ 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 ،

-18-

و المصدرين والمستوردين وغيرهم من الأطراف الذين تجمعهم علاقة ارتباط يومي 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 المؤداة بها بما يمكنها من تحقيق تميز تنافسي من حيث الجودة والتكلفة

2- تحليل بيئة الموانئ البحرية:

1/2 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:

1/1/2 الموقع الجغرافي:

* قرب الميناء من الخطوط الرئيسية للملاحة ،مراكز الإنتاج /او الاستهلاك.

* طول وعمق قناة الاقتراب للميناء وعمق مدخله.

* الأراضي المتاحة لتوسيع رقعة الميناء.

* أحوال 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 وسائلها على الميناء:

*الخطوط الملاحية المنتظمة للسفن.

* النقل البري.

* السكك الحديدية.

* النقل النهري

2- أسعارا لأنواع المختلفة للنقل، النقل البحري، النقل البري، لنقل النهري.

3/1/2 خدمات الميناء توفرها وكفاءتها :

* القدرات والإمكانيات 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 لمحطات الشحن والأرصفة والمعدات.

* توفر وكفاءة الخدمات التكميلية والمساعدة للسفن وكذا الخدمات المساعدة الأخرى.

-19-

4/1/2 أسعار خدمات الميناء:

* مستوى قيمة الرسوم والتعريفات المختلفة بالميناء.

* مدى استقرار قيمة الرسوم والتعريفات بالميناء.

* سياسة واستراتيجية التسعير بالميناء.

5/1/2 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.

6/1/2 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.

7/1/2 الاتصالات السلكية واللاسلكية:

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

8/1/2 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:

1/2/2 الموائم المنافسة:

*خروج احد الموانئ المنافسة من النشاط التنافس ي أي من مجال تعامل الموانئ فرصة بالنسبة للموانئ الأخرى.

2/2/2 الأنشطة التي يعمل فيها الميناء :

*زيادة ونمو النشاط الذي يعمل فيه الميناء.

*ظهور نشاط جديد يمكن أن يعمل فيه الميناء.

3/2/2 عملاء ومستخدمي الميناء:

*ظهور عملاء جدد يرغبون في العمل في النشاط الذي يعمل فيه الميناء.

*عملاء لموانئ أخرى يرغبون في تغيير الميناء الذي يستخدمونه.

-20-

4/2/2 الميناء :

*تطوير أرصفة ومعدات الميناء.

*إدخال نظام تبادل البيانات الكترونيا 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 ويتطلب ذلك اتخاذ إجراءات لازمة لمواجهةها والتغلب عليها:

1/ الموانئ المنافسة:

*الموانئ المنافسة حاليا.

*الموانئ 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/ مستخدمى الميناء عن مستوى الأداء / أو أسعار الأنشطة والخدمات التي يقدمها الميناء.

4/ الميناء:

*سمعة الميناء.

*ظهور قواعد وتنظيمات صارمة لحماية البيئة.

*عدم توفر أراضٍ لتوسع الميناء.

2/3 اثر التغيير 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.

المبحث الثاني: النقل البحري: يعتبر النقل البحري الذي يتحمل مسؤولية نقل 90 % من إجمالي حجم التجارة العالمية هو بحق شريان الاقتصاد العالمي ولنا أن نتخيل أنه بدون النقل البحري سوف نكون عاجزين عن إنجاز المعاملات التجارية بين مختلف قارات العالم فماهي أسس ومفاهيم النقل البحري ؟

-21-

المطلب الاول: تعريف النقل البحري وخصائصه:

هو نوع من النقل المائي الذي يتم من خلاله نقل الأشياء على المياه الى مناطق أخرى باستخدام السفن والزوارق أو أي وسيلة أخرى تسيير عبر المياه يتم معظم نقل البضائع بين بلدان العالم بواسطة سفن كبيرة، من ضمنها سفن الحاويات وناقلات النفط وناقلات المواد الأولية.

ويعد النقل البحري من اقدم وسائل النقل التي استخدمها الانسان بخاصة من قبل الدول المجاورة للمسطحات المائية (محيطات، بحار، بحيرات) وقد استخدمت السفن الشراعية، ثم السفن التجارية مع بدايات الثورة الصناعية باستخدام حاويات النقل البحري.

ويعود النقل البحري لبداية تاريخ الحضارة، حيث إن المصريين القدماء هم أول من ارتادوا البحار والمحيطات، وتلاههم الفينيقيون والاعريق والرومان حتى العصر الراهن حيث ناقلات النفط الضخمة والسفن والحاملات العملاقة الى ما يزيد على مائتي ألف طن.

أما حديثاً فأصبحت السفن تسيير بقوة البترول والغاز، ثم بعضها بقوة الطاقة النووية، وكان دور العرب المسلمين سابقاً في ركوب البحار، وبناء السفن من أجل نشر الديانة الاسلامية ولغايات التجارة وقد ساعدهم في ذلك معرفتهم بعلم الفلك واستخدام البوصلة، ورسم الخرائط، وكانت سفنهم تجوب البحر المتوسط والاحمر والمحيط الهندي والاطلسي وبحر العرب.

لذا يعتبر النقل البحري من أنواع النقل القديمة، يستخدم في نقل السلع والبضائع عبر موانئ العالم البحرية ويعتبر النقل البحري من أهم الأشياء في التجارة الدولية بين الدول العالم أو حول العالم حيث تنقل كميات كبيرة جدا البضائع والسلع بمختلف أنواعها عبر الخطوط الملاحية العالمية الكبيرة.

كما يعتبر النقل البحري من أنواع النقل القديمة هو والنقل النهري، ورغم وجود منافسة للنقل البحري من قبل وسائل النقل الحديثة كالتائرات وذلك بالنسبة لنقل السلع والبضائع التي تحتاج الى عناية كبيرة وكذلك بالنسبة للسلع المرتفعة الثمن فقد زادت أهميته مع تطور الاقتصاد العالمي الصناعي أو الزراعي، وللنقل البحري أهمية من جهتين الاقتصادية والتجارية على النحو التالي²⁶ :

تكمن أهمية النقل البحري على عملية التبادل التجاري الدولي، ويرتبط النقل البحري بحركة التجارة الخارجية ذات علاقة تبادلية وثيقة، لأنه الركيزة الاساسية والقاعدة التحتية لتنمية حركة الصادرات والواردات وإعادة التصدير بين مختلف دول العالم، لذا استمرت الاختراعات في بناء السفن على اختلاف أنواعها حتى وصلت قدرة بعض السفن على نقل (2-3) ملايين طن من البضائع، ولعل السر في الاهتمام باستخدام هذه الوسيلة في النقل هو الانخفاض الكبيرة في التكاليف التي تتحملها البضائع جراء انتقالها لمسافات بعيدة وخاصة عند الانتقال من قارة إلى أخرى²⁷.

²⁶ كمال حمدي ، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، شركة جلال للطباعة الاسكندرية، الطبعة الثانية 2002 ص05.

²⁷ حيدر عبد الرزاق طموتة، مجلة المخطط والتنمية، العدد 21 2009 جامعة بغداد ص41

-22-

فكلما تطورت وتحسنت وسائل النقل البحري وموانئ الشحن والتفريغ ازدادت إمكانية نقل البضائع بين مختلف دول العالم وتوسعت حركة التجارة الخارجية وتهيأت لها المزيد من الانتشار وإيجاد منافذ وأسواق تجارية جديدة.

خصائص وأهمية النقل البحري:

* **التخصص:** حيث أصبح النقل بالسفن يقوم على نقل مادة معينة مثل : ناقلات النفط، ناقلات الموز بين أمريكا الوسطى والولايات المتحدة، وناقلات عصير العنب بين الجزائر وفرنسا. وهناك سفن نقل الركاب.

* **زيادة الحمولة للسفينة الواحدة:** حيث تصل في بعض السفن إلى عدة مئات الآلاف من الأطنان في المناطق ذات الغاطس المائي الذي يزيد على (10) أمتار.

* **السرعة:** حيث زادت سرعة السفن نتيجة التقنيات المستخدمة في بناء السفن إلى (50) ميلا بحريا.

* **انخفاض التكاليف:** حيث أن النقل البحري منخفض التكاليف مقارنة بوسائل النقل الأخرى

* قيام الشركات الدولية المتخصصة في بناء السفن، وفي الشحن البحري، وجميع خدمات صناعة السفن وإصلاحها، من بناء أحواض للصيانة أو مخازن للتخزين والتأمين البحري.

* وجود خطوط نقل بحري رئيسية في العالم.

المطلب الثاني: وسائل النقل البحري:

النقل البحري : يعتبر النقل البحري من أنواع النقل القديمة هو والنقل النهري ورغم وجود منافسة للنقل البحري من قبل وسائل النقل الحديثة كالتائرات وذلك بالنسبة لنقل السلع والبضائع التي تحتاج إلى عناية كبيرة وكذلك بالنسبة للسلع المرتفعة الثمن فقد تزايدت أهميته مع تطور الاقتصاد العالمي سواء في ميدان الإنتاج الصناعي أو الزراعي وللنقل البحري أهمية من جهتين إقتصادية والتجارية، حيث يعتمد اقتصاد أي بلد بصفة أساسية على هذا النوع من النقل سواء بالنسبة للصادرات أو الواردات، وقد إزداد في العصر الحديث حجم البضائع المنقولة بحرا فالدول الصناعية تقتقر في الغالب إلى المواد الخام فتستوردها بالتالي من الدول التي تتوفر فيها كذلك فإن إزداد عدد السكان في بعض المناطق مثل إفريقيا والشرق الأوسط وآسيا وعدم كفاية ما تنتجه تلك البلدان من مواد غذائية لسكانها يدعوها إلى إستيراد ما يفي بحاجاتها من الدول التي لها فائض منها حيث أن جانب كبير من هذه المواد ينقل عن طريق البحر.

يوجد وسيلتين أساسيتين للنقل البحري:

- النقل المائي الداخلي أو النقل بواسطة المراكب: وتعتبر هذه الوسيلة هي الأفضل في نقل السلع كبير الحجم ومنخفضة القيمة مثل الحديد ومواد البناء والحبوب... الخ. ويتم إعتماها داخليا.
- الناقلات البحرية: وهي سفن كبيرة والتي تطوف بالبحار والمحيطات وتستخدم في نقل البضائع بين دولة وأخرى وعادة ماتكون تكلفة النقل بواسطتها أعلى من تكلفة النقل بالمراكب وذلك بالنسبة للطن/ميل.

وتختص هذه الناقلات في نقل المعادن أو الخاصات المعدنية، الغازات السائلة، المواد الكيماوية... إضافة إلى مختلف البضائع الأخرى التي تمثل في صادرات الدول وتستخدم في هذه الأخيرة حاويات التي إنتشر استخدامها منذ الخمسينيات والتي هي عبارة عن صناديق كبيرة الحجم مصنوعة عادة من الحديد أو الفولاذ الصلب وهي ذات مقاييس عالمية محددة من طرف المنظمة العالمية للتوحيد القياسي لتسهيل عملية التفريغ والشحن وتبرز أهمية

- تعمل على تسهيل نقل مختلف البضائع على نطاق عالمي وبالتالي تؤدي الى تقليل عملية الشحن وتفريغ البضائع بوسائل متعددة وهذه الطريقة تؤدي الى تخفيض تكاليف النقل كما لا تحتاج الكثير من البضائع الى التغليف لان الحاويات نفسها عبارة عن غلاف يحافظ على البضاعة.
- إن تفريغ الحاويات من السفن هو أسهل وأسرع من تفريغ البضائع الاعتيادية مما يؤدي الى قلة انتظار السفن الناقلة لها قرب الموانئ²⁸.
- إن استخدام الحاويات يحافظ على البضاعة من السرقة أو التلف خاصة التي تشحن بطريقة Transit ان أهم ما يميز النقل المائي:

- التكلفة المنخفضة لهذه الوسيلة وتعتبر أهم ميزة لها قياسا على بقية وسائل النقل الأخرى
- صلح هذه الوسيلة بصفة خاصة في حالة السلع التي تشحن بكميات ضخمة والتي تتصف بانخفاض قيمتها مقارنة بحجمها والتي يمكن شحنها وتفريغها بالوسائل الميكانيكية وذلك مثل البترول والفحم والقمح والاشخاب ومواد البناء.... الخ إضافة الى النقل لمسافات طويلة جدا(بين القارات والدول).

أما فيما يخص عيوبه تتمثل في:²⁹

- طول الفترة التي تستغرقها عملية النقل وبالتالي يصعب استخدامها في تلبية الأوامر الطارئة أو مواجهة ظروف النقص المؤقت في العرض

المطلب الثالث: سوق النقل البحري:

يوصف النقل بأنه سوق شديد المتنوع نتيجة للتغير الكبير والمستمر الذي يتصف به فهو يقدم للشاحن العديد من الخيارات وعلى أساس تنافسي لينتقي منه الشاحن ما يناسب إحتياجاته، بإذا قدر للشاحن أن يتمتع بالمميزات التي تتيحها الخيارات فعليه عند الاختيار:

1/ معرفة نوع الخدمة المتاحة على كل خط ملاحى لكل نوع من أنواع البضائع وبنود العقد المتعلقة بها

2/ مراقبة سوق النقل الملاحى العالمى عن كثب ومعرفة الاسعار المختلفة لكل سوق. فقد تعرض إحدى السفن التي تعمل وفق خط ملاحى غير منتظم سعر النقل أقل من سفينة خط منتظم ولكن قد تتخذ خط ملاحى أطول وعلى هذا فعلى الشاحن المفاضلة بين هذين الأمرين. وبصفة عامة يمكن تقسيم السوق الملاحى لقسمين أسسين هما:

أولاً: سوق الخطوط المنتظمة:

تتسم خدمة الخطوط المنتظمة بتكلفة التشغيل العالية والثابتة، فمن أجل المحافظة على جداول المواعيد المعلنة مسبقا قد تغادر السفينة الميناء بغض النظر عن كونها مملوءة أو فارغة، فضلا عن أن هذه السوق تتميز بعمل السفن على خطوط سير محددة ومنتظمة ونوعية السفن الممتازة وحالاتها الجيدة وأعمارها الصغيرة.

²⁸ عبد العلي خفاف، جغرافية النقل والاتصالات والتجارة ص187

²⁹ جما الدين محمد المرسي، ثابت عبد الرحمان إدريس المنشآت التسويقية-إدارة منافذ التوزيع ص287

كما تتميز سوق الخطوط المنتظمة بصدور قوائم بأسعار الشحن كل فترة (حوالي كل ثلاثة أشهر) وغالبا ما تكون مرتفعة مقارنة مع السفن الأخرى الغير منتظمة. كما أن البضائع المنقولة على سفن هذا النوع هي من النوعية العالية القيمة مما يجعل المنافسة في هذا المجال تقوم على أساس جودة الخدمة أكثر من تخفيض الاسعار.

ثانياً: سوق الخطوط الغير منتظمة:

تتسم خدمة الخطوط الغير منتظمة بعمل السفن على خطوط سير غير محددة وغير منتظمة لأسباب التالية:

1/ حركة البضائع من الدول المتقدمة إلى الدول النامية وضعفها بالاتجاه المعاكس.

2/العوائق السياسية.

3/العوائق التجارية المفروضة من قبل الدول على منتجات دول أخرى.

4/ الحروب والنزاعات والعمليات الارهابية

5/ حالة الطقس السائد في بعض الاماكن

6/قوانين الامن المفروضة حديثا.

المطلب الرابع: دور النقل البحري:

يعتبر النقل البحري أحد الخدمات الرئيسية التي تساهم في تسهيل التبادل التجاري من خلال الخصائص التي يتميز بها والمهام التي يؤديها حيث تلعب الموانئ العالمية والاسطور التجاري البحري دورا رئيسيا في تسهيل حركة البضائع ذات الطلب المتزايد يوما بعد آخر والتي يتم نقلها بواسطة النقل البحري.

كما يعتبر النقل البحري أحد ركائز التنمية الاقتصادية لمختلف دول العالم حيث يساهم في تحسين ميزن المدفوعات لتلك الدول واثاحة فرص التوظيف للأيدي العاملة الوطنية وبناء وإزدهار المدن التي تقع على البحار من خلال بناء المشاريع البحرية كالموانئ وأحواض بناء السفن والشركات الملاحية والمصانع وغيرها، هذه المميزات تزداد بإزدياد الاعتماد على النقل البحري

وتتميز السفن أنها أقل تكلفة في بنائها وصيانتها بالمقارنة بقطار له نفس الحمولة. وإذا تأمنا خريطة العالم سنجد أن هناك دولا إستفادت كثيرا من سواحلها البحرية فكانت أساطيل تجارية ضخمة تجوب العالم شرقا وغربا مثل اليونان واليابان بينما لا تزال دول أخرى في طور المحاولات مثل الدول العربية وفي مقدمتها قطر والسعودية وسلطنة عمان وهناك دول لا تزال تعتمد على الاساطيل الاجنية مثل الكثير من الدول النامية.

المبحث الثالث : النقل البحري والتبادل التجاري

المطلب الاول: التجارة الخارجية:

ظهرت التجارة الدولية منذ العصور الاولى وكانت الثورة الصناعية التي حدثت في بريطانيا في منتصف القرن الثامن عشر بمثابة الانطلاقة الاساسية لها حيث زادت الحاجة للمواد الاولية وازداد التصنيع بواسطة المكننة وازداد الانتاج وظهرت الحاجة لاسواق تصريف المنتجات وهنا بدأ استعمار الدول من أجل فتح أسواق جديدة للحصول على المواد الأولية ومن أجل تصريف فوائض الإنتاج

-25-

أما في أيامنا هذه فيعود تطور التجارة الدولية إلى تطور كافة مناحي الحياة من وسائل النقل بالدرجة الأولى إلى 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:

* دخول العالم في عصر التعارف الاقتصادي الدولي وذلك من خلال العديد من الاتفاقيات الدولية.

* ظهور المؤسسات الدولية التي تعمل في مجال النقد والتمويل والتنمية الاقتصادية . مثل الحجرات 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 IBRD³⁰.

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

*بدء الحديث عن نظام عالمي جديد سمي العولمة.

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: **كلا 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.

³⁰ فراس الأشقر 0227 ص 3/3 مقدمة في التجارة الدولية التجارة الدولية لطلاب السنة الثالثة جامعة حماة - كلية الاقتصاد يوم 2017/03/10 ص1

-26-

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 قيام التجارة الخارجية بين الدول إلى جذور المشكلة الاقتصادية أو ما يسميه الاقتصاديون بمشكلة الندرة النسبية وتتمثل أهم 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 أسعارها 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 .³¹

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 لتصرف فائض الإنتاج عن حاجة السوق المحلية.

2- اعتبارها مؤشرا جوهريا على قدرة الدول الإنتاجية والتنافسية في السوق الدولي وذلك لارتباط هذا المؤشر بالإمكانيات الإنتاجية المتاحة وقدرة الدولة على التصدير، ومستويات الدخل فيها وقدرتها كذلك على الاستيراد وانعكاس ذلك كله على رصيد الدولة من العملات الأجنبية وما له من آثار على الميزان التجاري.

³¹ فراس الأشقر 0227 ص 3/3 مقدمة في التجارة الدولية التجارة الدولية لطلاب السنة الثالثة جامعة حماة - كلية الاقتصاد يوم

2017/03/10 ص3

-27-

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 .³²

6: اهداف التجارة الخارجية:

تعمل سياسة التجارة الخارجية على تحقيق مجموعة من الأهداف الاقتصادية والاجتماعية

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 السعري 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 ارتباطاً وثيقاً 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 لانتجت 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. 33

³² الاكاديمية العربية البريطانية للتعليم : العالى (: التجارة الدولية) الصفحة 2 و 0 بالتصرف

³³ Reem Heakal (16-12-2015), "International Trade", Investopedia, Retrieved 6-8-2017. Edited

-28-

ان التخصص وتقسيم العمل على المستوى الدولي يرتبط ارتباطاً وثيقاً 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.

1/7 اتجاهات التجارة الدولية

يتأثر الهيكل الخاص بالتجارة الدولية بعدة اتجاهات وهي:

1/1/7 الاتجاه الأول:

هو الذي أسسه عالم الاقتصاد آدم سميث؛ حيث تؤدي تجزئة العمل عالمياً إلى تخصص في 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 ، اي تشكل الصادرات الدول من السلع كافة السلع المنتجة من 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 عُرفت باسم النفقات النسبية، وتشير إلى أن التجارة الدولية تعتمد على اختلاف التكاليف النسبية للمنتجات حيث تشكل الصادرات السلعية كافة السلع المتفوقة نسبيا 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 ، ووفقا لذلك تحدّد التجارة الدولية للسلع بناءً على طبيعة تخصص الدولة في إنتاج المنتجات وتصديرها بالاعتماد على ميزات مكتسبة، بينما تصنف 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.

7-2 مميزات التجارة الدولية توجد مجموعة من المميزات التي تميز التجارة الدولية ومن أهمها -المساهمة في دعم النمو الاقتصادي وتوفير فرص عمل.

-دعم المنشآت المحلية وتزويدها بالخبرة الكافية لتقديم المنتجات للأسواق العالمية الخارجية.

-حصول المنشآت على ميزة تنافسية في مجال التجارة الدولية

-29-

-الاهتمام بالمنافسة الأجنبية المعتمدة على الواردات في تقليل أسعار المنتجات على المستهلكين -توفير أصناف متنوعة للأفراد من الخدمات والسلع

7-3 سلبيات التجارة:

يترتب على تطبيق التجارة الدولية عدّة سلبيات ومنها:

-التقليل من الفرص الوظيفية في قطاع الصناعة المحلي؛ بسبب تقليل الحكومات للرسوم المفروضة على الجمارك وعدم قدرة الصناعات المحلية على المنافسة عالميا.

-الاعتماد على وسائل عمل خارجية نتيجة لاهتمام الشركات في نقل مكاتبها الصناعية والتكنولوجية إلى الدول ذات معدل المعيشة المنخفض.

-حدوث خسارة للدول التي تعتمد على أنظمة اقتصادية تقليدية في قطاعها الزراعي المحلي.

7-4 العلاقات التجارية الدولية:

تقسم العلاقات التجارية الدولية إلى نوعين وهما:

7-5 العلاقات التجارية المحلية: هي عمليات التجارة التي تطبق داخل بلد واحد، وبين أفراد يمتلكون شخصيات إعتبارية أو طبيعية وتطبق على هذه العلاقات التجارية كافة الأحكام القانونية المحلية والخاصة بالقانون التجاري.

7-6 العلاقات التجارية العالمية: هي عمليات التجارة المتطورة والمنتشعبة مقارنة مع التجارة المحلية؛ حيث تهتم بالانفتاح الدولي على قطاع التجارة، ويؤدي ذلك إلى اللجوء لأسواق جديدة في دول متنوعة وبعيدة عن الدولة التي أسس فيها المشروع أو العمل، ويُعتبر هذا النوع من العلاقات التجارية مُضادا لانغلاق الاقتصاد على ذاته³⁸

المطلب الثاني: دور قطاع النقل البحري في التنمية الاقتصادية

1- التخطيط الاقتصادي:

ان عملية القضاء على التخلف الاقتصادي والحقا 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 وتائر 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 إعطاء الأسبقية وتأمين 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 ، وتتلخص باعتبار قطاع النقل

³⁸ Kimberly Amadeo (7-3-2017), "International Trade: Pros, Cons, Effect on Economy" 'the balance, Retrieved 6-8-2017. Edited__

من القطاعات الاقتصادية الإنتاجية أسوة ببقية القطاعات الأخرى (الصناعة ، الزراعة ، التجارة ، الإدارة الحكومية الخ)..ولهذا فإن 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 2 لكن في الإطار الفكري وفي مستويات الاستيعاب بالنسبة لأجهزة التخطيط يمثل قطاع النقل ككل الدرجة الثانية بعد القطاعات والنشاطات الإنتاجية (الصناعة والزراعة) باعتبار الأخيرة تهيب إنتاج القيم المادية التي تكس 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 تنهيا السلع المنتجة إلى السوق أو المستهلك المحتمل ، ولا يمكن تكديسها على باب المعمل دون أن تنهيا 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 نبعد كثيرا عن الأسس النظرية والعملية . وإذا أخذ المخطط العراقي مشاريع اقتناء وتشغيل البواخر والناقلات في زاوية مشاريع نقل بحثة 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 (4سفن) ، وخط الشرق الأقصى (4سفن) ، وخط المحيط الهندي (4سفن) ، 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 أعلاماً لدول أخرى، والبقية تم بيعها إلى القطاع الخاص لانتهاء الخدمة الافتراضية لها.

2- أهمية و منافع النقل البحري:

1/2 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.

-31-

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 أكبر 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 مضافاً إليها التأمين 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 ولمن تعود له البضاعة الذي يحق له التصرف بها ، لذا يحقق النقل البحري تلك المنفعة.

المطلب الثالث: النقل البحري والتجارة الخارجية:

1/3 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 تتخصص دولة في إنتاج سلعة ما يعني زيادة انتاجها من تلك السلعة مما يؤدي إلى فائض في تلك السلعة فلا بد من

-32-

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 هامة لتلبية حاجة المجتمع للتبادل التجاري والاهتمام بالصناعة البحرية ورفع كفاءة أداء الموانئ وتسهيل حركة الملاحة البحرية.

2/3 النقل البحري وميزان المدفوعات:

- ميزان المدفوعات: هو البيان الحسابي أو الحجل 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

- عمليات ميزان المدفوعات :

تحجل 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 الى 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.

- 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 أداؤها 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

-33-

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 المشتريين على نقل الصادرات بعقد البيع البحري سيف CIF بغية تشغيل السفن الوطنية وتشجيع شركات التأمين البحري.

11- التعاقد على نقل الاستيراد على أساس عقد البيع البحري ف وب 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 تسييره 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.

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 التطبيقي
الاستثمار في الميناء في
تفعيل حركة
التبادل
التجاري
دراسة
مدانية بميناء مستغانم

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 الاثبات ذلك قمنا بدراسة ميدانية في ميناء مستغانم الذي يعتبر من اهم الموانئ التجارية في الغرب الجزائري لتمتعه بتمركزه الاستراتيجي ومن خلال تربصنا تطرقنا الى اهم النقاط المتعلقة بدور الميناء في تفعيل التبادل التجاري وكان تقسيم الدراسة كالتالي:

المبحث الأول : مؤسسة ميناء مستغانم.

المبحث الثاني : الهيكل التنظيمي لميناء مستغانم.

المبحث الثالث : إحصائيات حول المبادلات التجارية لميناء مستغانم.

المبحث الأول : مؤسسة ميناء مستغانم:

المطلب الاول: نبذة عن ميناء مستغانم:

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 بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 82-287 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)

المطلب الثاني: نشأة ميناء مستغانم:

- نشأة الميناء

كان خليجا صخريا حادا يمتد بين الرأس البحري لصلامندر، والرأس البحري لخروبة، استخدمه القرصنة لاقتسام الغنائم، ولهذا في القديم سمي ميناء مستغانم فيما قبل 1833 م ب" 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 لتهيئة 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 إنشاء 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 جزءاً أساسياً من البنية التحتية الخاصة بالنقل في المنطقة وهو ضروري بالنسبة للعديد من الصناعات الكبرى التي تشارك في التجارة الدولية، إذ إنه يشجع استحداث مجموعة من الخدمات مقربة من المستلمين النهائيين عبر أروقة نقل متعددة الأنماط.

- 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/ Spa كما يقدم الميناء نوعين من الخدمات كالتجارية وخدمات الصيد البحري، ورثت مؤسسة ميناء مستغانم ابتداء من شهر نوفمبر 1982 م، الخدمات والتجهيزات الخاصة بالديوان الوطني للموانئ المنحل ONP، وكذلك الشركة الوطنية للشحن والتفريغ المنحلة أيضاً SONAMA، كما أسندت إليها من جهة آخر مهام القطر الموكولة فيما قبل للشركة الوطنية للملاحة CNAN فأصبح دورها منوطاً بما يلي:

- تسير 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 طبقاً لأحكام القوانين 03/88- 04/88 الصادر بتاريخ 16 ماي 1988 م، والمرسوم 177/88 الصادر بتاريخ 28 سبتمبر 1988 م

المبحث الثاني : الهيكل التنظيمي لميناء مستغانم :

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 قانونياً بحفظ الأمن والسلامة داخل الحرم المؤسساتي للشركة وله معاونين يشرفون على حفظ من الأخطار المادية والبشرية والتصدي للأخطار المحتملة.

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 للسير الحسن مثل توفير الإنارة وتعبيد الطرق ، بناء الهياكل، النظافة ... الخ
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 الملاحاة:

وهي الدائرة التي تشرف مباشرة على جميع البحارة النائبين لها والملزمون 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.

3- مديرية الاستثمار التجاري :ويتمثل نشاطها في:

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

-تسيير الإنشاءات المتخصصة.

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

وينقرع 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 خطي رة 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 بعدد 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 وتتمثل 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).

-39-

4- 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 والناجمة عن عمليات النشاط التجاري وتتمثل في قيد هذه العملية سواء كانت مصروفات او إرادات او أرباح في الدفاتر التجارية، إعداد الميزانية السنوية ولمعرفة 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) بالجوء 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.

-40-

-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.

5- 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 الأنشطة 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 وأشعارهم 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 بريان السفينة لأخذ جميع المعلومات الخاصة بالسفينة من حيث نوعية المواد المحملة (حجم السفينة، طول السفينة، لكي ينسق تحديد الرصيف الخاص بالتوقف.

5 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 وفقا لاستخدامات الميناء وما يستلزمه من متطلبات لصرف مياه الأمطار.

-41-

2- **الممرات الملاحية**: وهي ممرات دخول وخروج البواخر للميناء، إذ يجب أن تكون حركة السفن على طول الممر ميسرة لا تتطلب مناورات كثيرة، ملاحيا يفضل ان يكون الممر مستقيما وهذا الأمر يصعب تحقيقه وعلى ذلك يجب ان يقترب 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 اماكنها تقريبا بواسطة ربطها إلى مخاطيف او كتل تستقر على القاع.

3- **كاسرة الأمواج**: وهو موجود بميناء مستغانم بطول 2832 م.

4- **المدخل البحري للميناء**: وهو الفتحة التي تترك في حاجز الامواج حتى تسمح بدخول السفن إلى المساحة المائية أو الخروج منها. وقد يوجد للميناء اكثر 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 أو لا 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 الامواج والتيارات المائية يتم تطويل احد الحاجزين على جانبي المدخل بحيث يمتد جهة البحر بعد المدخل، وهذه

الزيادة في الطول تحمي السفن عندما تنتهياً لدخول الميناء او الخروج منه مباشرة من ان تتعرض لأمواج البحر. إذن فالموقع الجغرافي للمدخل البحري لميناء مستغانم: شمالي غربي بعرض 222 م وعمق 20 م. 5-الأحواض (المساحة المائية) : تحدد المساحة المائية للميناء تبعا لعدد وأحجام السفن المترددة عليها، وكذلك على طبيعة موقع الميناء من حيث أعماق الميناء في المنطقة القريبة من الشاطئ وأعمال الوقاية اللازمة. وعلى العموم فإن المساحة المطلوبة هي التي تكفي لإنشاء الأرصفة اللازمة حتى ترسو السفن المستعملة للميناء.

بالإضافة إلى مساحة تكفي لدوران السفن حتى تتمكن من الملاحة نحو خارج الميناء بواسطة محرركاتها.

وعدد الاحواض الموجودة داخل ميناء مستغانم هي حوضين:

أ- الحوض الأول : بمساحة مائبة تقدر ب 24 هكتار وعمق يتراوح بين 6.77 م و 8.27 م (به 26 محطات رسو).

ب- الحوض الثاني : بمساحة مائبة تقدر ب 26 هكتار وعمق يتراوح - بين 6.95 م و 8.00 م (يحتوى على 24محطات رسو).

6-الأرصفة : تحوي 22 محطات رسو بطول كلي يصل إلى 2009 متر خطي مقسمة كما يلي:

-الرصيف الشمالي الشرقي 227 :متر خطي

-رصيف المغرب 420 :متر خطي المحطة 2.0.3

-الرصيف الجديد 027 :متر خطي المحطة 4 و 5

- رصيف الاستقلال 072 :متر خطي المحطة 6 و 7

-42-

الجدول رقم (01):الخصائص البحرية والتجارية لمحطات الرسو

التخصص	عمق محطات الرسو (متر)	طول محطات الرسو (متر)	محطات الرسو	الأحواض	أسماء الأرصفة	
سفن خدمة المرافئ زفت + بضائع مختلفة	4.50	80	Y	الحوض الأول	الرصيف الشمالي الشرقي	
	6.77	117	O			
سكر أصهب + بضائع مختلفة بضائع مختلفة بضائع مختلفة	7.62	139	1		الحوض الأول	رصيف المغرب
	7.62	139	2			
	7.62	134	3			
حبوب + بضائع مختلفة حبوب + بضائع مختلفة سفن خدمة المرافئ	7.62	135	4		الحوض الأول	رصيف الاستقلال
	8.17	135	5			
	5.00	80	X			
سفن الإبداء + بضائع مختلفة بضائع مختلفة	7.98	108	NP 1		الحوض الثاني	الرصيف الجديد
	7.18	109	NP 2			

رصيف سفن الإيداء		NP	69	6.2	سفن الإيداء
الرصيف الجنوبي الغربي		6	140	6.95	خمر غير موضَّب + بضائع مختلفة
		7	140	8.22	بضائع مختلفة
رصيف الصيد		En Activité	430	4.50	سفن الصيد

المصدر: وثائق مؤسسة ميناء مستغانم

-طرق المواصلات:

الطريق الأرضي 4885 متر خطي.

السكة الحديدية 3747: متر خطي (كل الأرصفة مجهزة بخطوط سكة حديدية متجددة تستخدم مؤقتا لنقل

الحبوب، الأنابيب الهوائية، نقل قصب السكر ..)

-المنشآت المتخصصة:

-وحدات استقبال وعبور الزفت

-43-

• **NAFTAI**: أنشئت في سنة 1929 على الرصيف الشمالي الشرقي على مساحة 2524 م² وهي

مجهزة بثلاث أوعية (أحواض) ذات سعة إجمالية تقدر ب 4200 طن.

الجدول رقم (02): حجم الزفت المستورد

السنة	2007	2008	2009	2010	2011
حجم الزفت 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

6306طن من الزفت، مجهزة بوعاءين (حوضين) ذات سعة إجمالية تقدر ب 5 000 طن.

• **Sarl HA. C.E**: بدأ نشاطها في سبتمبر 2009، حققت في سنة 2011 حجما مقداره 4199 طن

من الزفت. مجهزة بوعاءين (حوضين) ذات سعة إجمالية تقدر ب 5 000 طن.

-وحدات استقبال وعبور الحبوب

• **UCA O.A.I.C**: أنشئت سنة 1986 على مساحة 4640 م²، سعتها 30000 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. مجهزة بثلاثة صوامع ذات سعة إجمالية تقدر ب 18000 طن.

-وحدات استقبال وعبور السكر الأحمر

Spa SORASUCRE (Groupe Ouest Import) سعة استقبال تقدر ب 16 000 طن من السكر غير

الموضب وقدرة العبور تصل إلى 150000 طن سنويا. يشار إلى أن نشاط هذه المنشأة متوقف منذ سنة

2006

صومعة السكر: أنشئت سنة 1971 على مساحة 5697 م² من طرف شركة التسيير والتوزيع الغذائي
SOGEDIA
أصبحت تسمى فيما بعد شركة تكرير السكر.

-44-

المبحث الثالث: إحصائيات حول المبادلات التجارية لميناء مستغانم

المطلب الأول: إحصائيات حول المبادلات التجارية

01/ إحصائيات حول المبادلات التجارية لسنتي: 2020-2019

الجدول رقم (01) مؤشر الإنتاج

يمثل الجدول (01) مؤشر الإنتاج لسنتي 2019 و 2020 حيث نلاحظ انخفاض كلا من نقل الاستيراد و التصدير

الاختلاف %	2020	2019	المؤشرات
01- مؤشر الإنتاج			
-33.77	273.736	413.320	النقل الإجمالي (طن)
-32.97	260.202	388.171	نقل الاستيراد
-46.18	13.535	25.149	نقل التصدير

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

-في السنتين حيث نخفض الاستيراد بـ: -32.97 % و التصدير بـ: -46.18 % مما أدى إلى انخفاض النقل الإجمالي إلى
-33.77 %

الجدول رقم (02) النقل الخاص بالاستيراد

02- النقل الخاص بالاستيراد			
			مواد فلاحية:
-16.87	58.432	70.287	-القمح
-	0	0	-الخشب
-59.56	15.922	39.370	-بذور البطاطا
0.49	39.564	30.486	-مواد أخرى
-90.34	2.946	432	
-	0	38.724	محروقات و مواد صلبة (الفحم)
			السلع الغذائية
43.73	4.635	3.225	لحم
41.41	4.561	3.225	مواد غذائية أخرى
-	75	0	
-61.60	15.132	39.406	مواد بترولية (قار)
			مواد معدنية
-35.72	118.388	184.172	-حديد الخرسانة
-	0	0	-أنابيب
-	14	0	-مواد أخرى حديدية
-28.10	11.637	16.185	-القضبان
-36.46	106.737	167.987	
			معادن و مواد البناء
-50.50	6.682	13.500	-الاسمنت
-	0	0	-الحديد
-	4.500	0	-مواد أخرى
-83.83	2.182	13.500	
2.064.15	6.050	280	مواد كيميائية
107.84	22.123	10.644	سماد
			بضائع متنوعة منها:
2.95	28.758	27.934	-سيارات و آلات النقل
-27.85	7.503	10.399	-آلات و معدات
13.20	9.565	8.450	-الميلامين
-	7.385	0	-عمليات خاصة
-32.62	4.305	9.085	

المصدر : إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

يمثل الجدول (02) 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 بـ: - 61.60 % و المواد المعدنية بـ: -35.72 % و معادن و مواد البناء بـ: -50.50 % كما شهدت مواد أخرى ارتفاع نسبي كالبضائع المتنوعة بـ: 2.95 % و السلع الغذائية بـ: %43.73

-46-

الجدول رقم (03) النقل الخاص بالتصدير

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

المصدر : إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

يمثل الجدول (03) 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 (04) مؤشر حركة الملاحة

04- مؤشر حركة الملاحة			
-38.28	79	128	عدد البواخر عند الدخول
-45.89	752.196	1.389.996	إجمالي 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 (04) مؤشر حركة الملاحة لسنتي 2019 و 2020 حيث نلاحظ تراجع في حركة البواخر وذلك راجع إلى نقص التبادل التجاري أي عمليات التصدير و الاستيراد.

-47-

الجدول رقم (05) مؤشر حركة الحاويات

05- 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 (05) مؤشر حركة الحاويات بالنسبة للاستيراد و التصدير لسنتي 2019 و 2020 حيث نلاحظ تراجع منسوب في كلا الحالتين.

الجدول رقم (06) مؤشر حركة المسافرين

الاختلاف	2020	2019	
06- 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 (06) مؤشر حركة المسافرين لسنتي 2019 و 2020 حيث نلاحظ تراجع في السنة الأخيرة بالنسبة لعدد المسافرين و في عدد سياراتهم.

الجدول رقم (07) الحركة حسب طريقة الشروط

07- 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 (07) 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 إلى انخفاض في مجموع الحركة.

سجلت مؤسسة ميناء مستغانم ارتفاعا في رقم أعمالها السنوي بحوالي 7 % (1.5 مليار دج) خلال 2020 بالرغم من تراجع حجم نشاطها التجاري الذي نجم عن تداعيات تفشي وباء كورونا حسبما استفيد يوم 17 جانفي من المديرية العامة لمؤسسة الميناء المذكورة

وقد حققت المؤسسة أرباحا تجاوزت 24 مليون دج في الوقت الذي سجلت فيه تراجعا بنحو 30 % في حجم نشاطها التجاري خلال السنة الماضية وفق ما أبرزه نفس المصدر الذي أشار الى أن رقم الاعمال المحقق والذي يعد قيمة مضافة للمؤسسة نتج عن القيام بعمليات تجارية نوعية وكذا آثار الاستثمار الموجه لتحسين مردودها الاقتصادي.

وتشير الأرقام التي قدمتها الدائرة التجارية للمؤسسة تراجعا في النشاط بما يفوق 365.000 طن بالمقارنة مع 2019، أرجعته ذات المصلحة الى تباطأ التجارة الدولية وتراجع الطلب العالمي على عدة مواد، لاسيما المواد الحديدية بسبب تداعيات تفشي فيروس كورونا (كوفيد-19)

وتجاوز حجم النشاط التجاري للميناء خلال السنة الماضية 868.000 طن مقابل نحو 1.234.000 طن خلال 2019، يضيف ذات المصدر.

وعرفت الصادرات خلال سنة 2020 تراجعا محسوسا بحوالي 29 % إذا لم تتجاوز 115.000 طن أمام 168.000 طن في السنة سبقتها، حيث يوجد من بين المنتوجات الموجهة للتصدير التي سجلت هذا الانخفاض، المواد الكيميائية (54%) والمواد الغذائية والفلاحية (36%) ومشتقات الحديد (2- %)، تضيف ذات الحصيلة.

كما عرف النشاط التجاري لميناء مستغانم خلال سنة 2021 نموا بلغ 38 % مقارنة مع سنة 2020 حسب ما أفادت به المديرية التجارية للميناء وأوضحت حصيلة مصلحة الاحصائيات التابعة للمديرية التجارية لميناء مستغانم إرتفاعا في النشاط التجاري بما يفوق 327 ألف طن بالمقارنة مع سنة 2020 وتجاوز النشاط التجاري للميناء للسنة المنصرمة 1.185.000 طن مقابل نحو 857.000 طن خلال سنة 2020 .

وعرفت الواردات تراجعا بنسبة 15 % لتستقر في حدود 634.000 طن في مقابل نمو قياسي للصادرات التي تضاعفت عدة مرات وبلغت 550.000 طن حسب الحصيلة.

وأشارت الأرقام اللا إنخفاض في إستيراد المواد الغذائية والخشب والحديد والصلب والاسمدة والمواد الكيميائية في حين سجل إرتفاع إستيراد المواد الفلاحية على غرار الحبوب وبذور البطاطا ومواد البناء والزفت وتراجع حجم الواردات من المواد الحديدية ب 98 % والمواد الكيميائية ب 85 % والمنتجات الغذائية لاسيما اللحوم ب 69 % والاسمدة ب 48 % والخشب ب 42 % فيما إرتفع حجم مواد البناء والحبوب (القمح اللين والشعير ليتجاوز 206.000 طن .

وتم خلال سنة 2021 تصدير 417.000 طن من المواد الحديدية و112.000 طن من مادة الكلينكر و5.128 طن من الهيليوم و500 طن من المواد الغذائية والتمور والبطاطا الاستهلاكية نحو العديد من الاسواق الاوروبية والافريقية والأمريكية.

وشهد نشاط الحاويات خلال نفس الفترة تراجعا بمعدل الثلث (إستيراد وتصدير) حيث تم خلال السنة الماضية تفريغ

3.058 حاوية بوزن صافي 37.469 طن وشحن 3.614 حاوية للخارج بوزن إجمالي قدره 13.167 طن. للتذكير بلغ الحجم الاجمالي للنشاط التجاري لمؤسسة ميناء مستغانم خلال 2020 ما يقارب 860.000 طن (من بينها 105.000 طن من الصادرات) بتراجع قدر ب 30 % مقارنة بسنة 2019 بسبب تداعيات

جائحة كورونا (كوفيد-19) التي أثرت على النشاط الاقتصادي بشكل عام ولاسيما على التجارة الدولية وحركة النقل البحري وبشكل خاص على ميناء مستغانم كما أشير إليه.

خاتمة الفصل:

وخلاصة القول ومن خلال التربص الذي قمنا 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 ولها عدة مهام تقوم بها وأهداف تسعى 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 لها عدة خطوط تجارية هامة. رغم كل هذا إلا أنها لا تخلو 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 جنبا 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 والمثلى والأقل كلفة لنقل السلع والبضائع، لذا يستوجب وجود مؤسسة اقتصادية تسيره ألا وهي الموانئ ولهذا تسعى المؤسسات المينائية إلى 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 الأخيرة بخلق وحدات في إطار

الشراكة وشركات مختلطة جزائرية أجنبية.

و بتطوير الموانئ تتطور المبادلات مع الدول الأجنبية ومنه يؤدي إلى تطور الصناعة والاقتصاد وهذا بإشباع استراتيجيات مينائية مواكبة للعصرنة وللدول العالمية المتقدمة. ولهذا تسعى المؤسسات المينائية إلى بذل الجهود الفعالة من أجل تسهيل الحركة الاقتصادية للميناء وكذا تطوير الشروط العامة للاستغلال الأمثل خاصة في مجال نقل البضاعة وتفعيل التجارة الخارجية وتحريرها 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 الموضوعية في بداية الدراسة المتمثلة في:

-تزداد حركة التبادل التجاري بزيادة نشاط الموانئ البحرية.

-تعد الموانئ نقطة أساسية 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.

المصادر - المراجع

- ¹ منير إبراهيم هندي "الفكر الحديث في مجال الإستثمار"، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999، ص25.
- ² ماجد أحمد عطا الله - إدارة الإستثمار - دار أسامة للنشر و التوزيع - الأردن " عمان " الطبعة الأولى 2011، ص13.
- ³ عبد المعطي رضا أرسيد، د. حسين علي خربوش " الإستثمار و التمويل بين النظرية و التطبيق"، دار الزهران للنشر، الأردن، 1999، ص 34.
- ⁴ محمد مطر - إدارة الإستثمار ات، مؤسسة الورق للنشر و التوزيع - الأردن، 2001، ص45.
- ⁵ عبد المعطي رضا أرسيد، د. حسين علي خربوش " الإستثمار و التمويل بين النظرية و التطبيق"، دار الزهران للنشر، الأردن، 1999، ص 34.

- 6د عبد المعطي رضا أرسيد، د. حسين علي خربوش " الإستثمار و التمويل بين النظرية و التطبيق"، دار الزهران للنشر، الأردن، 1999، ص 44.
- 7د عقيل حاسم : مدخل في تقييم المشروعات، دار حامد للنشر و التوزيع، مصر 1999، ص 54.
- 8د ماجد أحمد عطا الله – إدارة الإستثمار - دار أسامة للنشر و التوزيع – الأردن " عمان " الطبعة الأولى 2011، ص22.
- 9د ماجد أحمد عطا الله – إدارة الإستثمار - دار أسامة للنشر و التوزيع – الأردن " عمان " الطبعة الأولى 2011، ص12.
- 10د ماجد أحمد عطا الله – إدارة الإستثمار - دار أسامة للنشر و التوزيع – الأردن " عمان " الطبعة الأولى 2011، ص23.
- 11 أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية، الطبعة الأولى،- الإسكندرية، 2001 ، ص. 25
- 12أيمن النحرأوي، تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014 -
- 13أيمن النحرأوي، مرجع سبق ذكره، ص 38
- 14سامي زكي عوض، الموانئ الجافة تخطيط وإدارة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004 ، ص 55
- 15 سامي زكي عوض، مرجع سبق ذكره، ص56
- 16سمية بدوي، اقتصاديات النقل البحري في العالم، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية 2005 ، ص 75.
- 17سمية بدوي، مرجع سبق ذكره، 77-76.
- 18محمد جلال خطاب، اقتصاديات الموانئ بين النظرية والتطبيق، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2015 ، ص 45
- 19محمد جلال خطاب، مرجع سبق ذكره، ص. 46 -
- 20 محمد جلال خطاب، مرجع سبق ذكره، ص. 74 -
- 21محمد جلال خطاب، مرجع سبق ذكره، ص. 47 -
- 22 محمد زغلول، إدارة الموانئ، المكتبة الحديثة، الإسكندرية، 2001 - ، ص. 88
- 23 محمد زغلول، مرجع سبق ذكره، ص. 89
- 24 مصطفى عبد الحافظ، علي عبد الله، إدارة وتشغيل الموانئ، مطبعة الإشعاع، الإسكندرية، 2006 - ، ص. 65
- 25 مصطفى عبد الحافظ، علي عبد الله، إدارة وتشغيل الموانئ، مطبعة الإشعاع، الإسكندرية، 2006 - ، ص 66-
- 67.
- 26 كمال حمدي ، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، شركة جلال للطباعة الاسكندرية، الطبعة الثانية 2002 ص05.
- 27 حيدر عبد الرزاق طموتة، مجلة المخطط والتنمية، العدد 21 2009 جامعة بغداد ص41
- 52-
- 28 عبد العلي خفاف، جغرافية النقل والاتصالات والتجارة ص187
- 29 جما الدين محمد المرسي، ثابت عبد الرحمان إدريس المنشآت التسويقية-إدارة منافذ التوزيع ص287
- 30 فراس الأشقر 0227 ص /3/ 3 مقدمة في التجارة الدولية التجارة الدولية لطلاب السنة الثالثة جامعت حماة - كليت الاقتصاد يوم 2017/03/10 ص1
- 31 فراس الأشقر 0227 ص /3/ 3 مقدمة في التجارة الدولية التجارة الدولية لطلاب السنة الثالثة جامعت حماة - كليت الاقتصاد يوم 2017/03/10 ص3
- 32 الاكاديمية العربية البريطانية للتعليم : العالي(: التجارة الدولية) الصفحة 2 و 0 بالتصرف

³⁸ Kimberly Amadeo (7-3-2017), "International Trade: Pros, Cons, Effect on Economy"
the balance, Retrieved 6-8-2017. Edited__