

جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم



كلية العلوم الاقتصادية، التجارية وعلوم التسيير



قسم علوم التجارية

تخصص: سنة ثانية ماستر مالية وتجارة دولية

مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر أكاديمي

عنوان المذكرة

دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية

دراسة ميدانية في ميناء مستغانم EPM

بإشراف الاستاذ:

أ.مكاوي محمد الأمين

من إعداد الطلبة:

- تواتي عبد النور

- حمّو الشارف

لجنة المناقشة

| <u>الصفة</u> | <u>الجامعة</u> | <u>الرتبة</u> | <u>الإسم واللقب</u> |
|-----------------------|----------------|-------------------|---------------------|
| <u>رئيساً</u> | مستغانم | أستاذ مساعد "أ" | أ.شهيدة عبد الله |
| <u>مشرفاً ومقرراً</u> | مستغانم | أستاذ محاضر "أ" | أ.مكاوي محمد الأمين |
| <u>مناقشاً</u> | مستغانم | أستاذة محاضرة "ب" | أ.ولد علي لطيفة |

السنة الجامعية: 2022-2023

الشكر والعرفان

نحمد الله العلي القدير على توفيقه لتمام هذا العمل راجيا منه المزيد من التوفيق والسداد ، وبهذه

المناسبة وعرفانا بالجميل نتقدم بالشكر الجزيل إلى كل من :

الأستاذ المؤطر مكاوي محمد الأمين والمشرف والموجه لنا المعلومات والتوجيهات الصائبة لنا ونصائحها

وإرشاداتها القيمة وتشجيعها المحفز.

السادة الأعضاء " لجنة المناقشة" الذين خصوا جزءاً من وقتهم لقراءة هذه المذكرة المتواضعة ،

وإعطائهم الملاحظات ستكون بلا شك مفيدة لنا في باقي مشوارنا العلمي.

الشكر الخاص للموظفين وعملاء ميناء مستغانم لمساعدتهم وتشجيعاتهم فشكراً جزيلاً

أساتذتي زملائي زميلاتي كلية العلوم التجارية تخصص المالية والتجارة الدولية كل من قدم لن يد العون

ومن ساهموا في دعمنا من قريب وبعيد.

الإهداء

بسم الله الرحمان الرحيم والصلاة والسلام على أشرف المرسلين
وعلى آله وصحبه أجمعين ومن يليه إلى يوم الدين وبعد.....
أهدي هذه الدراسة المتواضعة إلى والدي العزيزين أطال الله عمرها

إلى إخوتي الكرام وكل الأقارب من قريب وبعيد

إلى كل من ساهم في مساعدتي ولو بكلمة واحدة

ونخص الذكر أساتذة ودكاترة كلية العلوم الإقتصادية التجارية وعلوم التسيير

وخاصة الأستاذ المؤطر "مكاوي محمد الأمين" الذي لم يبخل علي بجهده

وكل زملاء فرع المالية والتجارة الدولية.

إلى كل الموظفين بمكان التريص ميناء مستغانم

تواتي عبد النور

الإهداء

إلى الذين قال فيهما الله عزّوجل:

"وقل ربي إرحمهما كما ربياني صغيراً....."

إلى الصدر الحنون ، لمن أفنت عمرها لتكون أمّاً غالية

إلى ما أملك في هذا الوجود والدي العزيز

إلى إخوتي وأهلي ، إلى كلّ أساتذة وزملاء كلية العلوم التجارية

وخاصة الأستاذ المؤطر "مكاوي محمد الأمين" الذي لم يبخل علي بجهده

إلى كل الموظفين بمكان التريص ميناء مستغانم.

حمّو الشارف

فهرس المحتويات

| الصفحة | الموضوع |
|--------|---|
| - | الشكر والعرفان |
| - | إهداء |
| - | إهداء |
| - | فهرس المحتويات |
| - | قائمة الأشكال والجداول |
| أ | المقدمة |
| - | الفصل الأول : الإطار النظري للنقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية الخارجية |
| 01 | تمهيد |
| 02 | المبحث الاول: ماهية النقل |
| 02 | المطلب الأول : مفهوم النقل |
| 03 | المطلب الثاني : أنواع النقل |
| 07 | المطلب الثالث : العوامل المؤثرة في النقل |
| 09 | المطلب الرابع : تكاليف النقل |
| 13 | المبحث الثاني : أساسيات النقل البحري |
| 13 | المطلب الأول : مفهوم النقل البحري |
| 16 | المطلب الثاني : خصائص ومميزات النقل البحري |
| 17 | المطلب الثالث : مؤسسات وهيآت النقل البحري |
| 22 | المطلب الرابع: الطلب والعرض على خدمات النقل البحري |
| 31 | المبحث الثالث : الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية |
| 31 | المطلب الأول : تعريف التجارة الخارجية وأهميتها |
| 35 | المطلب الثاني : دور الموانئ في تنمية التجارة الخارجية |
| 36 | المطلب الثالث : العلاقة بين خدمات نشاط النقل البحري وقطاع التجارة الخارجية. |
| 38 | المطلب الرابع : السياسة التجارية في صناعة النقل البحري |
| 42 | المطلب الخامس : دور النقل البحري في زيادة الدخل الإجمالي وتوفير فرص العمل وتقسيم العمل الدولي |
| 46 | خلاصة الفصل الأول |

| | |
|----|--|
| - | الفصل الثاني : دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية دراسة حالة ميناء مستغانم EPM |
| 48 | تمهيد |
| 49 | المبحث الأول: تقديم مؤسسة ميناء مستغانم EPM |
| 49 | المطلب الأول:نشأة ميناء مستغانم تصميمه ومميزاته . |
| 57 | المطلب الثاني: الهيكل التنظيمي العام لمؤسسة ميناء مستغانم وشرحه. |
| 65 | المطلب الثالث:أهداف مؤسسة ميناء مستغانم EPM |
| 66 | المبحث الثاني : دراسة الحركة التجارية البحرية لميناء مستغانم EPM |
| 66 | المطلب الأول : إحصائيات حول المبادلات التجارية للسفن بالميناء لسنتي 2020-2021 |
| 66 | - حركات خاصة بالإستيراد والتصدير |
| 68 | - مؤشرات حركات الملاحة والحاويات والمسافرين |
| 69 | خلاصة الفصل الثاني |
| 70 | الخاتمة العامة |
| 75 | المصادر والمراجع |
| 77 | ملخص المذكرة |

قائمة الأشكال

| الصفحة | عنوان الشكل | رقم الشكل |
|--------|---------------------------|-----------|
| 50 | رسم تخطيطي لميناء مستغانم | 01-02 |
| 57 | الهيكل التنظيمي للمؤسسة | 02-02 |

قائمة الجداول

| الصفحة | عنوان الجدول | رقم الجدول |
|--------|--|------------|
| 52 | الخصائص البحرية والتجارية لمحطات الرسو | 01-02 |
| 54 | طول الأرصفة ومساحة العبور والتخزين | 02-02 |
| 66 | مؤشر الإنتاج | 03-02 |
| 66 | النقل الخاص بالإستيراد | 04-02 |
| 67 | النقل الخاص بالتصدير | 05-02 |
| 68 | مؤشر حركة الملاحة | 06-02 |
| 68 | مؤشر حركة الحاويات | 07-02 |
| 68 | مؤشر حركة المسافرين | 08-02 |

المقدمة

المقدمة :

يعتبر النقل البحري من أهم ركائز التنمية الاقتصادية لمختلف دول العالم ، حيث يساهم بنسبة 75

% من

التجارة العالمية ، لما يتميز من نقل كميات كبيرة من السلع البضائع وبأقل تكلفة مقارنة بوسائل النقل الأخرى

و تحتل الموانئ مكانة هامة في اقتصاديات الدول باعتبارها رئة التجارة الخارجية الحقيقية حيث تساهم

من جهة في تقليص قيمة الصادرات بالنسبة للشاحنين الوطنيين ، و من جهة أخرى تضمن حركية وارداتهم

مقارنة بمنافسهم ، مما يخلق منافسة حقيقية في مجال التجارة الخارجية كما يعتبر المحفز للنقل البحري ،

إذ

يحتاج نشاطه إلى مواقع لرسو السفن و خدمات مينائية وتقوية الإتصالات مما يضمن تطور الموانئ .

بحيث يعتبر صناعة إستراتيجية هامة ومعيارا لتصنيف اقتصاديات الدول، ففضلاً عن تنشيطه لحركة

التجارة الخارجية وزيادة التعاملات فهو يخلق مناصب الشغل ويساهم في زيادة مستويات النمو والدخل

الإجمالي، إلا أنه وفي المقابل يزيد من التكلفة الإجمالية للمنتوج النهائي.

كما أثبتت في الوقت نفسه أن النقل البحري يعتبر الوسيلة الأمثل والأنسب لعملية نقل البضائع عبر

أنحاء

العالم وخاصة بين الأقاليم التي تفصلها عن بعضها البحار والمحيطات، وهذا لما يوفره من مزايا تميزه عن

غيره كالقدرة على نقله أكبر كمية ممكنة وبمستوى عال من الأمان، وعلى هذا الأساس أصبحت مسألة

دراسة اقتصاديات النقل لاسيما في مجال النقل البحري تحضى بمزيد من الإهتمام من قبل الاقتصاديين

والمسيرين على وجه الخصوص، وذلك بغرض التحكم فيها وضبطها ومن ثم توجيهها لخدمة الأهداف المسطرة

في برامج التنمية.

أولاً: إشكالية البحث

وعلى ضوء ما تقدم ينصب محور إشغالنا في هذه الدراسة حول الإشكالية الرئيسية الآتية:

كيف يساهم النقل البحري للبضائع في التنمية الاقتصادية بالجزائر؟ وإلى أي مدى يمكن دور النقل البحري في

تنمية التجارة الخارجية؟

ثانيا : الأسئلة الفرعية

بالإضافة إلى الإشكالية الرئيسية يمكننا طرح التساؤلات الفرعية التالية:

- ماذا نعنى بالنقل البحري بسياسياته وخصائصه ؟
- ما علاقة النقل البحري بالمجال التنمية الإقتصادية .
- ما واقع ميناء مستغانم للنقل البحري ؟ وما هي سياسته المرجوة بالهوض في الاقتصاد وتنمية التجارة الخارجية ؟

ثالثا : فرضيات البحث

- لمعالجة إشكالية البحث والإجابة عن الأسئلة المطروحة ، يقوم بحثنا هذا على عدة فرضيات ، وهي :
- * الفرضية الأولى : النقل البحري للبضائع لم يعرف تطوراً تكنولوجيا كبيراً كغيره من وسائل النقل الأخرى.
 - * الفرضية الثانية : توجد علاقة وطيدة بين النقل البحري للبضائع والتنمية الإقتصادية .
 - * الفرضية الثالثة : يساهم ميناء مستغانم على تحقيق التنمية الإقتصادية .

رابعا : أهمية البحث

أي دولة كانت لها شريط ساحلي تعطي أهمية للنقل البحري وميناء مستغانم يجب أن تتوفر لها دراسات في مجال الموانئ والنقل البحري أكثر من 80% من حجم التجارة العالمية يتم نقلها بحراً ، قد تساهم الدراسة على تشجيع الطرق التي تنمي الميناء وترفع من مكانته .

خامسا : أهداف الدراسة

يهدف هذا البحث إلى إلقاء الضوء على قطاع الخدمات يكتسي أهمية كبيرة على الصعيدين الوطني والدولي كما تسعى هذه الدراسة إلى تحقيق الأهداف التالية :

- 1- إبراز مختلف تعاريف النقل والنقل البحري وخصائصه.
- 2- التطرق إلى مسار تحرير واقع التجارة الخارجية في الجزائر ، والوضع البيئي له.

3- محاولة الوقوف على ميناء مستغانم لمعرفة الوضع الإقتصادي الداخلي وعلاقته ومعاملاته مع العالم الخارجي .

سادسا : حدود البحث

تقتصر هذه الدراسة على النقل البحري للبضائع دون الركاب ودوره في تحرير التجارة الخارجية ولهذا كانت حدود الدراسة مايلي :

- الحدود المكانية : سيتم التركيز في هذه الدراسة على ميناء مستغانم للنقل البحري كونه شركة وطنية المخول لها بنقل البضائع التجارية الخارجية الجزائرية .

-الحدود الزمانية : تم حصر الدراسة الميدانية في شهر مارس 2023 لمدة 15 يوما.

سابعا : المنهج المتبع

تمّ في هذا البحث إتباع المنهج الوصفي في الدراسة النظرية لقطاع النقل عامة والنقل البحري خاصة .بالإضافة إلى تبيان دوره في تحقيق التنمية الخارجية الجزائرية وتحقيق الإقتصاد .

ثامنا : هيكل الدراسة

قمنا بتقسيم البحث إلى فصلين :

✓ الفصل الاول : تناول تعريف النقل وتكاليفه والعوامل المؤثرة فيه وإبراز مختلف خصائص ومميزات

النقل البحري أما فيما يخص المبحث الثالث لجأنا إلى تعريف التجارة الخارجية وأهميتها وماهي علاقة بين نشاط النقل البحري وقطاع التجارة الخارجية .

✓ الفصل الثاني : تضمن الوصف التحليلي عن ميناء مستغانم الذي تمثل في النشأة والخصائص

وأهمية والهيكل التنظيمي لهذا الأخير. أما فيما يخص المبحث الثاني تطرقنا إلى إبراز حركة السفن والبضائع في الميناء . .

وفي الختام عرضنا ملخص النتائج مع إبداء الرأي والإقتراحات والتوصيات التي نراها من ناحية تفعيل وتحسين نشاط النقل البحري.

الفصل الأول : الإطار النظري للنقل
البحري ودوره في عملية التنمية
التجارية الخارجية

الفصل الأول : الإطار النظري للنقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية الخارجية

تمهيد :

لقد كان للنقل الدولي أهميته وأبعاده الاقتصادية في الماضي لاسيما مع اكتشاف الطرق الرئيسية في العالم وتنامي حركة الكشوف الجغرافية التي قام بها الأوروبيون في عصر التجارين في تلك الحقبة ظهرت أهمية النقل الدولي بصفة عامة والنقل البحري بصفة خاصة حيث ظهرت بريطانيا العظمى كصاحبة أكبر أسطول عالمي بحري ومع ظهور الثورة الصناعية وزيادة الإنتاج من جراء تطبيق مبادئ التخصص وتقسيم العمل الدولي، ومن ثم زادت أهمية النقل الدولي في القرن التاسع عشر، وبداية القرن العشرين أكثر مع ظهور النقل الجوي ومساهمته في عمليات نقل السلع والأفراد. ومع دخول الألفية وبداية القرن الحادي والعشرين ودخول عصر العولمة وزيادة حركة السياحة العالمية والتجارة الدولية ليس فقط في السلع ولكن في الخدمات، كل ذلك شكل طلبا متزايدا على عمليات النقل الدولي بأنواعه المختلفة.

وخلال هذا الفصل قمنا بتقسيمه إلى ثلاث مباحث :

المبحث الأول : ماهية النقل ونبرز مفهومه أنواعه والعوامل المؤثرة فيه ومختلف تكاليفه.

المبحث الثاني : مفهوم قطاع النقل البحري ، خصائصه ومؤسساته العرض والطلب على خدماته.

المبحث الأول: ماهية النقل

يشكل النقل جزءا هاما من الحياة المعاصرة والواقع أن النقل كان دائما عنصرا مهما في حياة معظم المجتمعات

في العصور الغابرة. وسيظل كذلك في المستقبل إذ أن وسائل النقل ونظمه تعد مؤشرا أو مقياسا عادلا لمدى نمو الدول والشعوب وتقدمها.

المطلب الأول: مفهوم النقل

* تعريف النقل

- يعني النقل حمل الأشخاص والمتاع والحيوانات والسلع والثروات من موضع أو مكان لآخر بالوسائط المتباينة

النوع والسرعة والسعة عبر المسافات والأبعاد المتباينة وفق أقصر الطرق الممكنة و أيسر السبل و أقلها تكلفة

بسرعة و مرونة وأمان وفي أقل وقت.¹

النقل هو حركة البضائع والأشخاص من مكان إلى آخر والوسائل المختلفة التي يتم من خلالها تحقيق هذه الحركة. و كان النمو في القدرة والحاجة لنقل كميات كبيرة من البضائع والأشخاص عبر مسافات طويلة و سرعة عالية في الراحة والأمان مؤشرا على الحضارة ولاسيما التقدم التكنولوجي.²

وعرف أيضا على أنه الأداة التي عن طريقها يمكن توسيع السوق واستغلال الموارد البشرية والمادية التي تستغل سابقا باتجاه زيادة الإنتاج وتحسين نوعيته ويساهم في انتقال السلع والأيدي العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعاً.³

¹ سليمان المشوخي، إقتصاديات النقل والمواصلات ، دار الفكر العربي القاهرة 2003 ، ص21.22

² The Editors of Encyclopédie Britannica Transporration <http://www.britannica.com/technology/transporation-technology> 29-03-2023
موقع بريانتیکا 12:00

³ نوال بن عمارة وآخرون وأفاق التطوير النقل في الجزائر ودوره في التنمية الإقتصادية العدد 6 جوان 2017 ص48

المطلب الثاني: أنواع النقل

أولاً: النقل البري

يعد النقل البري أقدم أنواع النقل التي عرفها الإنسان، وهو أمر طبيعي حيث يعد اليابس موطن الإنسان ومسرح الحياة البشرية والمجال الرئيسي للأنشطة الاقتصادية المختلفة، لذا كانت تحركات الإنسان وتنقلاته لا تتعدى اليابس لفترة طويلة تشكل المراحل الأولى للحضارة البشرية .

ويمكن التمييز بين نمطين من طرق النقل البري، النمط الأول عبارة عن طرق طبيعية ترابية لم يعيدها الإنسان بل خطتها عوامل البيئة الطبيعية واستخدمها الإنسان بعد ذلك، والنمط الثاني عبارة عن الطرق المخططة التي خطها الإنسان ومهداها ليستخدمها في أغراض النقل، وفيما يلي دراسة تفصيلية للنمطين المشار إليهما :

1. الطرق الطبيعية الترابية : أقدم الطرق والتي لم يخطها الإنسان وأسبق في مجال خدمة أغراض النقل،

وتباين خصائص مثل هذه الطرق من إقليم الآخر تبعاً لسمات العناصر الطبيعية السائدة وخاصة فيما يتعلق بطبيعة التكوينات الأرضية ومعالم سطح الأرض والمناخ، لذلك كانت تتسم بالوعورة في بعض الأقاليم وبالسهولة في أقاليم أخرى، كما كانت متعرجة في بعض الأحيان ومستقيمة في أحيان أخرى، وكان يصعب السير على معظمها بعد سقوط الأمطار وخاصة في النطاقات ذات التكوينات الرخوة، ومع ذلك فقد لعبت هذه الطرق دوراً كبيراً في النقل بالعالم القديم بصفة خاصة خلال العصور القديمة والوسطى، ومن أمثلة هذه الطرق طرق القوافل التجارية في آسيا وإفريقيا، وطرق العنبر في أوروبا.

2. الطرق المخططة وهي الطرق التي خطها الإنسان وجهازها وفق قدراته ومستوى حاجته، كما أنه ليس من

شك في أن الثورة الصناعية التي حدثت في أوروبا خلال النصف الثاني من القرن الثامن عشر تمثل نقطة

الفصل الأول : الإطار النظري للنقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية الخارجية

تحول تاريخية في عملية النقل بالطرق إذ نتج عنها تطور في هندسة بناء الطريق وتطور مماثل في صناعة السيارات واستخدامها في النقل، فقبل هذه الثورة كانت أهم الطرق البرية في معظم جهات العالم هي نفسها الطرق القديمة التي تدهورت حالتها نتيجة لأنّ معدلات النقل عليها كانت تفوق مستوى عمليات الصيانة والإصلاح مما أدى إلى تلف مسافات طويلة منها نتيجة لتحطم السطوح الخارجية أجزء منها، وبالتالي كثرة الحفر بها مما قلل من كفاءتها، كما أصبحت مواصفات مثل هذه الطرق لا تتناسب ومتطلبات العديد من وسائل النقل البري التي بدأ الإنسان يدخل عليها بعض التحسينات، لذا سعى الإنسان في بعض الأقاليم حيث الكثافة الكبيرة لحركة النقل على الطرق وخاصة في أوروبا وبالتحديد في بريطانيا وفرنسا إلى رفع كفاءة الطرق عن طريق تغطية سطوحها بألواح خشبية مما يقلل من الاحتكاك بين سطح الطرق وعجل العربات المستخدمة في النقل.¹

ثم ظهر النقل البري بالسيارات حيث صممت السيارات أساسا على فكرة العربات التي كانت تجرها الجياد منذ

عهد الإمبراطوريات القديمة والتي صاحبها شق وتعميد الطرق، وإقامة محطات استراحة واستبدال الجياد، ثم كانت أول مركبة تسير بالبخار على الطرق المعبدة سنة 1769 في فرنسا وبريطانيا، حتى حل البترول مكان الفحم والبخار سنة 1887 وتزايد عدد السيارات بمختلف أنواعها حتى يومنا هذا. وتعتبر وسائل النقل البري من

أهم الفعاليات التي تتولى عمليات النقل والمواصلات سواء للأفراد أو السلع والبضائع. وتبرز أهمية ومزايا النقل

البري بالسيارات لانصافها بالمرونة والوصول لمختلف الأماكن والاتجاهات حتى الصحاري والمناطق النائية لعدم

تقيدها بخطوط محددة أو مواعيد منتظمة باستثناء الحافلات العامة. ثم ظهر النقل البري بالقطارات حيث واكب الثورة الصناعية الأوروبية الأولى في النصف الثاني من القرن الثامن عشر واختراع الطاقة البخارية

¹. محمد الخميس الزوكة، جغرافية النقل، دارالمعرفة الجامعية، الإسكندرية 2000. ص 45

الفصل الأول : الإطار النظري للنقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية الخارجية

المستمدة من احتراق الفحم، والتي حلت مكان الجهد العضلي للإنسان. وتبرز فعاليات الخدمات المقدمة والمزايا

من جوانب متعددة أبرزها الرخص النسبي لأسعار النقل والمواصلات للسكك الحديدية مقارنة بالوسائل الأخرى، بجانب الراحة والمتعة والألمان والرحابة والتمتع بالمناظر الجميلة خاصة للمسافات الطويلة، وقلة تلوث البيئة نسبيًا.

وازداد أهمية النقل بالسكك الحديدية جاء اثر قوة المنافسة لجودة الخدمة والألمان والسرعة وسرعة استيعابها

ومواكبتها للتطورات التكنولوجية، بجانب سعتهما وطاقتهما لنقل أحجام و أوزان ضخمة من السلع والمدخلات الإنتاجية، وأعداد كبيرة من الركاب، والانتظام في المواعيد وكونها لا تتأثر بزحام المرور ومشاكله.¹

ثانيا: النقل البحري

يعد النقل البحري وسيلة هامة من وسائل النقل عامة والنقل الدولي بصفة خاصة، حيث تبرز أهميته في ضمان انسياب حركة التبادل التجاري الدولي، فهو من أرخص وسائل النقل العالمي للبضائع والركاب، كما انه يكتسب أهمية خاصة في انجاز عملية الإنماء الاقتصادي سواء في الدول النامية أو المتقدمة والتي تحظى بتوافر المقومات الطبيعية والاقتصادية لممارسة نشاط النقل البحري.²

وبذلك فإن النقل البحري يضيف إلى البضائع المنقولة تلك المنفعة والتي يمكن قياسها نقدا بالفرق بين سعر البضائع أو السلع في مكان إنتاجها، وسعرها في المكان المنقولة إليه والمطلوبة فيه. ونجد كذلك أن للنقل البحري دور أساسي في نشأة الموانئ وتطورها وجعلها م لنشوء الصناعات، ويعمل النقل البحري على اتساع دائرة السوق، وتعدد أنواع السلع والمنتجات المعروضة والمنقولة وزيادة كميتها، وذلك بإتاحة فرصة نقل

¹ سليمان المشوخي ، مرجع سبق ذكره ، ص51-58

² سميرة إبراهيم أيوب ، إقتصاديات النقل دار الجامعة الجديدة الإسكندرية 2002 ص 37

الفصل الأول : الإطار النظري للنقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية الخارجية

البضائع بأحجام كبيرة و أسعار منخفضة نسبيا، الأمر الذي يؤدي إلى انخفاض تكاليف الإنتاج و من تم انخفاض أسعار السلع المنقولة¹.

وعلى ذلك فقد أدى التقدم في وسائل النقل وخاصة النقل البحري إلى انتقال العالم إلى نظام جديد للإنتاج يعتمد على الأقاليم المختلفة. وأخيرا لا يمكن لأحد أن ينكر الأبعاد الاقتصادية الهامة لأهمية خدمة من خدمات التجارة الخارجية وهي النقل الدولي بصفة عامة والنقل البحري بصفة خاصة باعتباره يقوم بنقل أكثر من ثلثة أرباع التجارة العالمية. أي أكثر من 75% من التجارة العالمية تنقل عن طريق النقل البحري.

ثالثا: النقل الجوي

يعتبر النقل الجوي أحد المجالات الرئيسية لعملية النقل الدولي، بالرغم من الحداثة النسبية لذلك النوع من فروع النقل، إلا أنه استمد أهمية خاصة نظرا لما يتمتع به من بعض المزايا والخصائص التي قد لا تتوفر في أي فرع آخر من فروع النقل الدولي سواء النقل البحري أو النقل البري، فهو يتميز بالكفاءة والسرعة والمرونة وتوافقه مع نقل كثير من البضائع ذات الخصائص أو السمات المعينة مثل تلك البضائع التي قد تتعرض للتلف أثناء عملية النقل التي تستغرق وقت طويل، كما انه يناسب أنواع السلع خفيفة الوزن عالية القيمة مما يبرر نقلها بهذه الوسيلة من وسائل النقل غالية الثمن مقارنة بوسائل النقل الأخرى. ومما تقدم يمكن حصر مجموعة من العناصر والبنود التي تعكس الأهمية القصوى لهذا الفرع من فروع النقل وذلك من خلال :

* النمو السريع لحجم التجارة الدولية لاسيما في الفترة الأخيرة حيث تضاعف حجم التجارة الدولية عدة مرات، بما يتطلب مزيدا من التقدم في وسائل النقل الدولي ومنها النقل الجوي حتى يمكن إتمام عمليات نقل تلك السلع والبضائع عبر مناطق العالم المختلفة.

* النمو السريع والمتزايد لعنصر العمل باعتباره أحد عناصر الإنتاج، ومن ثم رغم هذا العنصر في إنشاء

¹ محمود حامد محمود عبد الرزاق، إقتصاديات النقل الدولي البري البحري الجوّي ، الدار الجامعية للنشر، الإسكندرية 2013، ص 82.

الفصل الأول : الإطار النظري للنقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية الخارجية

مزيد من الأنشطة التجارية والإنتاجية العالمية وهذا يتطلب توافر وسائل أكثر كفاءة للنقل الدولي تتوافق مع السرعة التي تتطلبها تلك الأنشطة الإنتاجية والخدمات المختلفة.

* زيادة الأنشطة الخدمية عبر العالم من أهمها أنشطة السياحة والسفر والتي تعتمد بصفة أساسية على

النقل الجوي نظرا لخصائصه التي يتمتع بها مقارنة بالنقل البري والبحري ومن ثم يتناسب مع صناعة السياحة و الترحال لنقل السياح وأمتعتهم عبر دول العالم المختلفة بل وربما داخل الدولة الواحدة لدعم أنشطة السياحة الداخلية بالإضافة إلى نقل السياح الأجانب بين أقاليم الدولة الواحدة.¹

* دخول مزيد من السلع والبضائع في إطار التجارة الدولية، ومن هذه السلع ما يتطلب معاملة خاصة تحتم استخدام وسيلة نقل مناسبة تتوافق وطبيعة هذه السلع، ومن هذه السلع تلك التي تتعرض للتلف بسرعة، أو تلك التي تكون خفيفة من الوزن، ومن ثم يكون النقل الجوي عبر الطائرات هو المناسب لها في هذه الحالة.

* تزايد أهمية الوقت في إتمام الأنشطة الاقتصادية، مما يتطلب أحيانا ضرورة وصول المنتج أو الأفراد في وقت قصير جدا وهذا يتطلب استخدام وسيلة نقل سريعة موفرة للوقت الأمر الذي يتوفر في النقل الجوي. تزايد الأنشطة الاستثمارية على المستوى الدولي لاسيما "الاستثمار الأجنبي المباشر FDI وزيادة أنشطة الشركات المتعددة الجنسيات، مما يتطلب نقل تلك الأنشطة عبر دول العالم المختلفة والربط بين الشركات الأم وفروعها المختلفة، وهنا يكون للنقل الجوي دوره البارز في هذا المجال، ومن ثم دعم الاستثمارات العالمية.

وفي مقابل ذلك نجد بعض مساوئ النقل الجوي نوجزها فيما يلي:²

هناك استخدام كبير للطاقة لتحريك الطائرة ورفعها إلى طبقات الجو، سواء كانت فارغة أو محملة.

¹ محمد رياض ، جغرافيا النقل ، مؤسسة هنداوي للنشر، 2017-01-26

² محمد رياض ، المرجع نفسه

وزن الطائرة كبير جدا بالقياس إلى حمولتها الصافية، وهذا يؤدي إلى ارتفاع أجور نقل السلع والركاب

المطلب الثالث : العوامل المؤثرة في النقل

• العوامل والضوابط الطبيعية

إن للعوامل الطبيعية أثر واضح في تحديد حركة النقل وفي إنشاء شبكة من الطرق على اختلاف أنماطها، وهي

تؤثر في كافة أشكال التنقل برية بحرية أو جوية كانت، وتتخذ الضوابط الطبيعية أشكالاً عديدة، ولكل شكل ظروفه وقوة هيمنته على اختيار وسائط النقل المناسبة لسطح الإقليم، ومن ثمة يكون هذا العامل مسئولاً إلى.

كبير على نجاح استثمار قطاعات النقل على اعتبار أنها مشاريع اقتصادية خدمية إنتاجية، وتتمثل هذه العوامل

في :

- الموقع الجغرافي للإقليم المعني بشبكات و عمليات النقل.

- التركيب الجيولوجي للأرض التي تقام عليها شبكات النقل.

- مظاهر السطح من مرتفعات ومنحدرات وجبال ووديان....

* المناخ وخصائصه وتوزيع الجغرافي، وتتمثل عوامل المناخ المؤثرة على نشاط النقل في الرياح، الحرارة، الضباب،

الأمطار، الضغط الجوي الذي يسبب المطبات الهوائية في النقل الجوي، والرطوبة التي تؤثر على العوارض الخشبية لخطوط السكة الحديدية .

* الغطاء النباتي الذي ساعد على التبادل التجاري المعتمد أساساً على توافر شبكات النقل المتعددة بين

مختلف الأقاليم التي توجد فيها، حيث يتخصص كل إقليم بإنتاج معين يتوافق مع نوع الغطاء النباتي الموارد

المائية والتي أثرت في شبكات النقل منذ القديم، حيث أن مصادر المياه كانت سبباً في السكان نحوها للاستقرار

الفصل الأول : الإطار النظري للنقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية الخارجية

وتكوين القرى والمدن التي تزدهر تبعا لعوامل أخرى، وبالتالي تكون حاجتها للنقل أمراً ضروريا لتلبية احتياجاتها الحالية والمستقبلية.

* وعليه فإن الصفات المتنوعة للمناخ وما يترتب عليه من صور نباتية كثيرا ما تؤثر بشكل مباشر أو غير مباشر

على عملية التركيز العمراني والاستقرار، وبالتالي على عملية النقل في الإقليم، من هنا يجب الإلمام بالضوابط الطبيعية وأثرها على تنشيط النقل وتوزيع السكان وما ينجم عنهما من مؤثرات وتأثيرات تساهم بشكل جدي في بناء وتطوير الأقاليم..

• العوامل البشرية

توزيع السكان وكثافتهم، فهناك ارتباط وثيق بين حجم السكان والنشاط الاقتصادي وبالتالي يؤثر هذا على حجم الطلب على النقل.

✓ **النشاط الاقتصادي:** إن التفاعل بين النشاط الاقتصادي والتنقل عميق وطردى، ففي أحيان كثيرة يكون النشاط الاقتصادي مؤثرة في النقل وسابقا له، وفي أحيان أخرى يكون مد شبكات النقل سابقا للنشاط الاقتصادي.

✓ **التقدم التكنولوجي في مجال النقل** يسهل في التغلب على الكثير من مظاهر الصعوبات الطبيعية كشكل سطح الأرض ومناخها المتطرف، وبالتالي تحسين خصائص شبكات الطرق ورفع كفاءتها، كما أنه أثر على وسائل النقل الحديثة فهو أساس وجودها وتطورها فقد تحسن أداء القطارات والسيارات والسفن والطائرات وزادت سرعتها وسلامتها مع زيادة حجم ما تنقله.

✓ **الحدود السياسية:** التي تعمل في الكثير من الأحيان على انتهاء خطوط النقل عندها حيث تشكل نقاط انقطاع لشبكات الطرق بالنسبة للدول المتجاورة لاعتبارات عدة. تغير الأوضاع السياسية الذي يؤدي إلى تغير في أنماط ومحاور تجارة الدول فيما بينها ما ينعكس على اتجاهات خطوط وحجم الحركة عليها، وخاصة خطوط النقل البحري على اعتبار أنه أهم أنواع النقل في التجارة الخارجية.¹

¹ . حبيطة علي . الأهمية الاقتصادية للنقل ودوره في التنمية الاقتصادية مجلة الاقتصاد والإحصاء التطبيقي رقم 22-12-2014

المطلب الرابع : تكاليف خدمات النقل

أولاً : مفهوم تكاليف النقل :

تعني التكاليف مجموع النفقات التي تتحملها الوحدة الإنتاجية واللازمة لمنا لعناصر الإنتاج لتوليد وعرض المنتج، سواء كانت هذه العناصر أصول رأسمالية ترتبط بما يسمى تكاليف ثابتة، أو لعناصر متغيرة مرتبطة بالعمليات التشغيلية، بحيث تتباين وفق حجم وطبيعة الإنتاج وأبعاده الزمانية والمكانية، ومعدل دوران التشغيلإلخ، وتتصف التكاليف في النقل والمواصلات بصفات أو خصائص مميزة أبرزها مايلي:

1- ارتفاع التكاليف الرأسمالية الثابتة :

يرجع ارتفاع التكاليف الرأسمالية بصفة عامة لما تتطلبه مشروعات النقل والمواصلات من إنشاءات ضخمة تملك لعشرات السنين، مثل تشييد الموانئ والمطارات ومحطات السكك الحديدية والطرق.

2- استمرارية تطور وتحديث الوسائط :

يعتبر قطاع النقل والمواصلات من أكثر وأسرع الفعاليات الخدمية لاستيعابه التقنية الحديثة، في إطار التخصص والتكامل الفني، وتسارع تطور اللوجستيات، وهذا يتطلب الكثير والمزيد من التكاليف لمواكبة أحدث التطورات التكنولوجية.

3- طول فترة المردود :

تمتد التكاليف الاستثمارية لعشرات السنين، وبالتالي يتصف العائد بضالته النسبية قياساً للأبعاد الزمنية الممتدة، وضخامة الاستثمارات الموظفة.

4- ارتفاع التكاليف الإضافية في البلاد النامية :

تبرز العديد من المعوقات في البلاد النامية، مشكلة أعباء ترفع التكاليف المباشرة وغير المباشرة وتفرض

نفقات إضافية مثل الزحام وقدم الوسائل واهتراء الطرق واضطراب المسارات، وعدم وفرة الخدمات الأساسية والتكميلية وعدم احترام القوانين والتشريعات¹.

5- عدم قابلية التكاليف للتجزئة :

يبرز في فعاليات النقل والمواصلات صعوبة تجزئة وفصل التكاليف لعدم قابليتها لذلك، بالإضافة إلى وجود تكاليف مشتركة، وكذلك سرعة تغير قيم التكاليف لكل رحلة على حدة وإن كان لنفس الوسيلة والمسار، وذلك لتغير الأبعاد الزمانية والمكانية والمحددات والظروف والمتغيرات لكل رحلة عن الأخرى.

6- بروز تكاليف إضافية عارضة أو طارئة:

تتعدد المتغيرات في إطار تفعيل وسائط النقل والمواصلات وفق تعدد وتباين المحددات، وهذا يملئ عوارض طارئة تعيق الرحلة وتؤخرها، وتفرض تكاليف إضافية لإهدار الوقت والموارد أو دفع تعويضات أو تحمل بدائل نفقات وخسائر.

ثانيا : دالة التكاليف (العوامل المؤثرة في التكاليف)

تتوقف التكاليف على عدة متغيرات تحدد كمها ونوعيتها وبنودها، أهمها:

1- طبيعة الوسيلة:

خصائصها وتخصصها، طاقتها التشغيلية سرعتها ومحاورها حجمها واتساعها وطاقتها التحميلية، كفاءة تشغيلها، مستلزمات التشغيل، وتكلفة التشغيل فالطائرة تصل تكلفة تشغيلها 20 ضعف تكلفة تشغيل شاحنة في رحلة واحدة، و 40 ضعف تشغيل السكك الحديدية، و 100 ضعف تشغيل السفينة لرحلة بحرية.

2- طبيعة المسار ووحدة الرحلة :

يؤثر في التكاليف مدى انسيابية المسارات واتصافها بالملائمة وفق المواصفات والمقاييس الدولية، وحجم الحركة والازدحام والكثافة المرورية، ووفرة الخدمات والإشارات والعلامات الدولية وإجراءات السلامة وفق كل مسار.

¹ سليمان المشوخي، مرجع سبق ذكره، ص 557-558

3- طبيعة المنقول :

يتباين المنقول من السلع من حيث الحجم والوزن ومدى حاجته لتغليف وتربيط وتحزيم وتحميل وتنزيل، ومدى حاجته إلى وسيلة عادية أو متخصصة مبردة أو ثلاجة كمثال)، سائل أو جاف، كيماويات أو مواد سامة.

4- البدائل المنافسة :

أسعار وتكاليف نقل المنافسين في ظل فعاليات السوق الحر تنعكس على التكاليف، خاصة عند تعدد وجود الوكلاء والوسطاء والسماسة، وتقارب الخدمات البديلة محققة نفس الاشباعات وملبية الطلب المتصف بقلّة أو ضالة المرونة.

5- وقت الرحلة ومكانها واتجاهها :

تتباين التكاليف للرحلات وفق موعد القيام والتوقف وموعد الوصول للمحطة النهائية، بجانب البعد المكاني وطول مسافة الرحلة، حيث تتباين التكاليف وفق تباين الاتجاهات، وبالتالي معدلات الأشغال وفق المسارات وهذا هل تكون الرحلة محلية قريبة أو بعيدة في الأطراف والمناطق الحدودية الثانية ؟ وهل الرحلة دولية تتطلب أوراق وتراخيص وإجراءات الخ.

ثالثا : أنواع تكاليف خدمات النقل

تنوع التكاليف وتتعدد في النقل والمواصلات طبقا لتقسيمات متباينة على ضوء هدف المحلل وخلفيته العلمية وتخصصه والأبعاد التحكومية والمنهجية، كما يتضح في :¹

1- التكاليف المباشرة

ويطلق عليها التكاليف المنظورة، وهي النفقات التي تدفع نقدا وبصفة مباشرة لتسيير الرحلات، ولها صلة أساسية بالتشغيل، مثل نفقات الوقود والزيوت والشحوم

¹فاطمة الزهراء محمد الشريف ، الموانئ الجزائرية ، تحول صعب في تسييرها ، مجلة إقتصاديات شمال إفريقيا ، العدد السابع ، المعهد العالي البحري ، الجزائر.

الفصل الأول : الإطار النظري للنقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية الخارجية

ومكافآت أطقم القيادة والإصلاح والصيانة، ونصيب الرحلة من الإهلاكات وقطع الغيار والممرات

والتأمين، والرسوم، ونفقات الإيواء... إلخ

2- التكاليف غير المباشرة

ويطلق عليها التكاليف غير المنظورة، وهي النفقات التي تدفع بصفة غير مباشرة للتشغيل، أو لا تدفع نقدا في إطار تسيير الرحلة، ولكن تدخل ضمن تكلفة المنقول من خلال عملية النقل، ويصعب تقدير نصيب الوحدة المنتجة منها، خاصة وأنها تتضمن نفقات إجمالية، مثل النفقات الإدارية ومصروفات المحطات سواء للانطلاق أو التوقف أو محطات الوصول النهائية ومعدات المناولة والشحن والتفريغ، ومصروفات خدمات الركاب ونفقات بيع التذاكر والإعلان والترويج والعلاقات العامة، ونفقات التخطيط والتطوير والتدريب وغيرها من التكاليف غير المباشرة.

3- التكاليف الإضافية

وتعني التكاليف التي تتحملها الوحدة الإنتاجية كأعباء أو تكاليف أو خسائر إضافية ناتجة من عوامل ومتغيرات ومحددات معروفة ومن خارج الوحدة.

4- التأخير وإهدار الوقت.

وينتج إهدار الوقت كمورد هام خاصة في النقل للعديد من الأسباب، سواء كانت من الوسائل وأطقم القيادة أو لقدم الوسائل لسوء المسارات، وقد يوجع للإجراءات الحدودية والمنافذ وفي المطارات والموانئ سواء للتفتيش أو التخليص الجمركي، وتعدد مرات التحميل والتنزيل لأدلة التفتيش الخ.

5- قدم الوسائل والمسارات والمحطات

تشكل هذه الأبعاد به الرحلات بل تعرضها للمخاطر أمام ضعف إمكانيات المطارات والموانئ والمحطات وعدم وجود خدمات بكفاءة عالية، خاصة متطلبات التحميل والتنزيل والشحن والتفريغ ومعدات المناولة وعدم

الفصل الأول : الإطار النظري للنقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية الخارجية

كفاءة المسارات مما يرهق الوسائل ويزيد من الاهتلاكات، بالإضافة إلى الافتقار للخدمات الأساسية من وقود، وزيوت ومتطلبات الرحلات.¹

المبحث الثاني: قطاع النقل البحري

أصبحت خدمة النقل من الوظائف الهامة على المستوى الخارجي والداخلي للدول لاسيما وظيفة النقل البحري. وترجع أهميتها إلى أنها تساهم في استيراد وتصدير مختلف أنواع البضائع باستعمال مختلف أنواع الوسائل مما يؤدي إلى زيادة الكفاية وتحقيق الأهداف المرجوة من عملية النقل وذلك للوصول إلى أقل تكاليف نقل ممكنة.

المطلب الأول: مفهوم النقل البحري

أولاً: تعريف النقل البحري

بعد النقل البحري من أقدم وسائل النقل التي استخدمها الإنسان بخاصة من قبل الدول المجاورة للمسطحات المائية (محيطات، بحار، أنهار وقد استخدمت السفن الشراعية ثم السفن التجارية مع بدايات الثورة الصناعية أما حديثاً فأصبحت السفن تسير بقوة البترول والغاز وبعضها بقوة الطاقة النووية. وقد كان دور العرب المسلمين سباقاً في ركوب البحار، وبناء السفن من أجل نشر الديانة الإسلامية ولغايات التجارة. وقد ساعدتهم في ذلك معرفتهم بعلم الفلك واستخدام البوصلة، ورسم الخرائط وكانت سفنهم تجوب البحر المتوسط والأحمر، والمحيط الهندي والأطلسي.²

النقل البحري هو أحد أنواع النقل المائي الذي تنقل فيه الأفراد والبضائع، وبعد النقل البحري من أقدم وسائل النقل التي عرفها الإنسان خاصة في المناطق المفتوحة على المسطحات المائية مثل المحيطات والبحار البحيرات ، ويشاع أن المصريين القدامى أو الفراعنة هم أول من استخدموا البحار والمحيطات لغاية التنقل والحركة، ثم تبعهم الفينيقيون والرومان. وقد ساعد النقل البحري الإنسان على تسيير العديد من أمور

¹فاطمة زهراء ، نفس المرجع السابق .

²أحمد عيد طارق حمدي مذكور النقل البحري 13-03-2020 - 21:36 - <https://www.slideshare.net/tarekmdkcour/ss-4209665>

الفصل الأول : الإطار النظري للنقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية الخارجية

حياته لاسيما في الحياة المعاصرة، كما خفف استخدام هذا القطاع من النقل العبء عن قطاعات النقل الأخرى. يعرف نشاط النقل البحري بأنه نشاطا إنتاجيا من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية (مكانية وزمنية) وذلك بنقلها من مكان إلى آخر. كما يعد نشاطا توزيعيا نظرا لدوره الأساسي في عملية التبادل وتوزيع السلع محليا وإقليميا وعالميا.

هو نشاط يتم من خلاله خلق المنفعة المكانية والزمانية المضافة للبضائع، فالمنفعة المكانية من خلال نقله للبضائع من المكان الذي تكون فيه قيمتها أو منفعتها منخفضة إلى المكان الذي تكون فيه قيمتها أو منفعتها أكبر. أما المنفعة الزمانية فتتمثل في توفر السلعة وقت الاحتياج كما يتم تخزين السلع في الثلاجات والتي تنتج موسميا والسريعة التلف كالفواكه والأسماك والخضر... الخ لاستهلاكها في فترة أطول من فترات إنتاجها ، وبذلك يخلق كل من النقل والتخزين المنفعة الزمانية يتمكن مختلف الصناعات بالاستمرار¹.

ثانيا: الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري ودوره في عملية التنمية الاقتصادية

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

فكلما تطورت وتحسنت وسائل النقل البحري وموانئ الشحن والتفريغ ازدادت إمكانية نقل البضائع بين مختلف دول العالم وتوسعت حركة التجارة الخارجية ونهياً لها المزيد من الانتشار وإيجاد منافذ وأسواق تجارية جديدة²

¹ رضاع حياة . دور اللوجيستيات في تطوير الموانئ البحرية المطروحة للحصول على شهادة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة هيران 2018، من

² محمد درويش جبار "مواكبة التطور في التجارة الخارجية والنقل البحري -1- صحيفة الزمان ، العراق 25 أبريل 2014

الفصل الأول : الإطار النظري للنقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية الخارجية

تلعب خدمات قطاع النقل البحري دورا مهما في إنجاز معدلات الإنماء الاقتصادي المستهدفة خاصة في الدول النامية، وذلك من خلال ما يمارسه نشاط النقل البحري من تأثير مباشر وغير مباشر على مختلف المتغيرات الاقتصادية الداخلية التي تشكل الإطار العام اللازم لرفع معدلات الأداء الاقتصادي للدولة.

كما يعد نشاط النقل البحري مقارنة بأنشطة النقل الأخرى أحد المحاور الرئيسية التي تعتمد عليها التجارة الخارجية لأي دولة، ويرجع ذلك إلى ما يتمتع به هذا النشاط من خصائص مميزة في جانب العرض، تتمثل في قدرته على نقل آلاف الأطنان من البضائع المصدرة والمستوردة بواسطة السفن خلال الرحلة الواحدة، وبتصرف ذلك إلى ناقلات البترول الضخمة التي تنقل مئات الآلاف من الأطنان في كل رحلة ولا شك أن ارتفاع نسبة البضائع المنقولة بحرة والتي بلغت 80 بالمائة من إجمالي تجارة البضائع دوليا تؤكد الأهمية النسبية الكبيرة لقطاع النقل البحري في التجارة الدولية.

كما أن توافر خدمات النقل البحري تعد أحد الشروط الضرورية لانسياب حركة التجارة الخارجية للدولة سواء في جانب الصادرات أو الواردات وهذا ما يبرر اهتمام حكومات الدول النامية بصفة خاصة بتنمية وتدعيم صناعة النقل البحري، من خلال تخصيص قدر أكبر من الاستثمارات لتطوير نشاط هذا القطاع، حتى تتجنب أو على الأقل تخفض من درجة إعمالها في نقل الصادرات على خدمات النقل البحري التي تنتجها الدول المتقدمة.

المطلب الثاني : مميزات وخصائص النقل البحري

أولا : خصائص النقل البحري

ويتسم النقل البحري بعدة خصائص تميزه عن غيره من أنماط النقل الأخرى ، يأتي في مقدمتها ما يلي :¹

¹ . محمد خميس الزوكة : جغرافيا النقل ، مرجع سبق ذكره ، ص 180.181

الفصل الأول : الإطار النظري للنقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية الخارجية

- عدم وجود طرق محددة المسار تلتزم بها السفن البحرية يستثنى من ذلك الممرات الملاحية المؤدية الى الموانئ البحرية والتي يحدد مسارها عادة مورفولوجيا القاع وعمق المياه.
- عدم حاجة الطرق البحرية إلى إعداد وتجهيز، كما أنها لا تحتاج إلى إصلاح أو ترميم مجانية المرور في المسطحات البحرية سواء كانت دولية أو يمية يستثنى من ذلك المرور في الممرات. البحرية ذات التجهيزات الخاصة كفناني السويس وبنما.
- القدرة على حمل ونقل بضائع بكميات كبيرة في الرحلة الواحدة بحيث تفوق الكميات التي تنقلها أي وسيلة أخرى للنقل أي وسيلة أخرى للنقل بما في ذلك السكك الحديدية .
- انخفاض تكلفة النقل، حيث بعد النقل البحري اقل أنماط النقل من حيث التكلفة، وسبق أن أشرنا إلى أسباب ذلك سابقا. والتي تتلخص في انخفاض نفقات القوى المحركة في مجال النقل المائي ، بالإضافة إلى القدرة الكبيرة لوحدات النقل المائي على الحمل، لذلك ينافس النقل البحري أنماط النقل الأخرى في مجال نقل السلع منخفضة القيمة ، كبيرة الحجم كخامات المعادن الحديد الخام الفحم، الفوسفات. البوكسيت والأخشاب إلى جانب الحيوانات الحية والمحاصيل الزراعية التي تأتي الحبوب في مقدمتها ..

ثانيا مميزات النقل البحري

- التخصص: حيث تقوم كل سفينة بنقل بضاعة معينة وأهمها: ناقلات النفط، وناقلات الفواكه، ناهيك عن السفن الخاصة بنقل الركاب.
- إمكانية نقل حمولة عالية : حيث تصل الزيادة على حمولة السفينة الواحدة في بعض الأحيان إلى مئات الآلاف من الأطنان في الأماكن التي يزيد فيها (الغاطس المائي) عن عشرة أمتار، ونقصد بالغاطس المائي مقدار ما يغطس أو يختفي من أسفل السفينة في الماء..
- السرعة : فلم تعد السفن بطيئة ، الحركة، كما أصبحت قادرة على الوصول إلى مناطق بعيدة عن نقطة الانطلاق، وذلك بفضل استخدام التقنيات الحديثة في بناء السفن والتي زادت من سرعتها نحو خمسين ميلا بحريا.

- انخفاض تكلفة النقل البحري: وذلك مقارنة بوسائل النقل الأخرى.
- توفر خدمات إصلاح وسائل النقل البحري: وأبرزها السفن والناقلات الكبيرة، حيث تتوفر شركات دولية تختص في بناء السفن وإصلاحها، وتخصص مساحات جيدة لبناء أحواض البناء والصيانة، وتعرف أحواض البناء بأنها أماكن مخصصة لصناعة السفن، وغالبا ما تكون قريبة من البحر لتسهيل إنزالها إلى البحر مباشرة.

ثالثا: اعتبارات نقل البضائع بحريا

- وقت التسليم: يجب أن تسلم البضاعة في الوقت المناسب من المصدر إلى المستورد.
- التكلفة: يجب أن تكون منخفضة أو معقولة لقاء جودة الخدمة المقدمة.
- التكلفة الرأسمالية: تشمل فوائد رأسمال.
- تدفقات رأس المال ارتباطاتها بزمن النقل، أو المدة الزمنية المحددة للنقل.
- تكلفة التأمين والتغليف: تكون متلائمة مع وسائل النقل المستخدمة جميعها.

المطلب الثالث: مؤسسات النقل البحري :

هي مختلف المؤسسات والهيئات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات النقل البحري بصورة مباشرة وغير مباشرة، وفيما يلي نبذه مختصرة عن بعض من هذه المؤسسات والهيئات ودور كل منها في نشاط النقل

البحري.¹

أولا: شركات الملاحة البحرية :

وتختص بنقل الحمولات المتاحة من الصادرات والواردات على الخطوط الملاحية، ويتنوع نشاطها أو قد يقتصر على نقل كل مما يلي: البترول الخام ومشتقاته المنتجة البترولية، نقل البضائع خدمات نقل الركاب وتشغيل العبارات بين الموانئ المتجاورة.

ثانيا: الموانئ البحرية :

تعد الموانئ البحرية من أهم الدعائم التي تقوم عليها صناعة النقل البحري نظرا لدورها الهام في تقديم

¹.سميرة إبراهيم أيوب ، مرجع سبق ذكره ص40.ص46

الفصل الأول : الإطار النظري للنقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية الخارجية

التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن، وتتعدد تلك التسهيلات وفقا لاختلاف الموانئ البحرية من حيث طبيعتها الجغرافية وكذلك من حيث الوظائف المسندة لها.

1- أنواع الموانئ البحرية من حيث طبيعتها الجغرافية :

تنقسم الموانئ البحرية من حيث طبيعتها الجغرافية إلى:

أ. موانئ (مرافئ) طبيعية :

وتعرف بالموانئ التي تصلح لأعمال الملاحة البحرية دون الحاجة إلى إجراء تعديلات صناعة كبيرة حيث تخضع في وجودها للعوامل الطبيعية التي تتعرض لها السواحل وتقام تلك الموانئ على شواطئ البحار مصبات الأنهار وقد تتوفر لها الحماية بواسطة الجزر والشعب المرجانية.

ب. موانئ (مرافئ) شبه طبيعية :

ويتطلب قيامها في أحد المواقع الساحلية المختارة ضرورة إعداد بعض الإنشاءات والتجهيزات القيام بأعمال الملاحة البحرية، وتعد الأنهار من أفضل المواقع التي يتم فيها تكوين هذه الموانئ.

ج. الموانئ الصناعية :

ويتطلب إقامة مثل هذه الموانئ توفير الحواجز الصناعية لتحديد المواقع الملائمة التي يتم اختيارها لإقامة الميناء الصناعي وتجهيزه لتأدية خدمات الملاحة البحرية.

2- أنواع الموانئ من حيث طبيعة الوظائف والخدمات التي تقدمها

وفي هذا الصدد تتعدد الموانئ بين:

أ- الموانئ التجارية :

وهي مجهزة بالتسهيلات اللازمة لعمليات المناولة والتخزين وتسند إليها مهمة تقديم خدمات التحرك الملاحي والتجاري للسفن التجارية ومن ثم تقوم بمهمة شحن وتفريغ تلك السفن، وتزويدها بحاجتها من الوقود والمواد الغذائية.

ب . موانئ النفط :

الفصل الأول : الإطار النظري للنقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية الخارجية

وتحتوي على شبكة ضخمة من أنابيب نقل البترول من حقول اكتشافه أو معامل تكريره إلى الأرصفة كما قد تقوم بمهمة ضخ البترول إلى ناقلات النفط مباشرة مما يتطلب تزويدها بمحطات الضخ اللازمة.

ج. موانئ الخدمات :

وتخدم عملية التحرك الملاحي البحري بشكل مباشر وتضمن تأمينه من خلال تقديم خدمات الصيانة اللازمة للسفن ولا يدخل في نطاقه وظيفتها أعمال الشحن والتفريغ.

د. موانئ التخزين أو المستودعات :

وتقوم بمهمة الوساطة التجارية بين الدول التي تشكل أطراف عملية التبادل التجاري الدولي حيث تختص بتجميع وتخزين أنواع معينة من البضائع ثم تعيد تصديرها إلى مناطق الطلب عليها في الأسواق العالمية.

هـ - موانئ بضائع الصب الجاف :

ويقصد بـموانئ الصب الجاف خام الحديد الفحم البوكسيت الحبوب الفوسفات، وتتميز هذه البضائع بحمولتها الضخمة ولذلك يتطلب نقلها بحرا مواصفات معينة في الموانئ التي يتم من خلالها عملية النقل سواء من حيث اختيار موقع الميناء أو التجهيزات اللازم توافرها في تلك الموانئ، مثل ضرورة مساحات كبيرة بالميناء لتكوين البضائع الجافة وكذلك إدخال نظام يمكنه تناول البضائع وتوضيح أهمية توافر مثل هذه الموانئ إذا ما عرفنا أن حوالي 40 % من إجمالي التجارة المنقولة بحرا يتمثل في تجارة بضائع الصب الجافة.

و - موانئ البترول :

وتختص بعمليات نقل البترول من خلال محطات التداول أما في البحار المفتوحة أو الموانئ وتتطلب هذه الموانئ مساحات واسعة وعمق مناسب للقنوات الملاحية المؤدية إلى منشآت تداول البترول، مع مراعاة تواجدها بعيدا عن تسهيلات الميناء التجارية أو تخصيص حوض آمن وخاص للبترول في مكان منعزل عن بقية أرصفة الميناء.

ز - موانئ الصيد :

الفصل الأول : الإطار النظري للنقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية الخارجية

وتخدم لنشاط الصيد وتختلف مساحتها وأهميتها وفقا لتباين الوزن النسبي لنشاط الصيد، فقد يتم تخصيص ميناء. بأكمله لخدمة هذا النشاط وذلك في الدول الساحلية التي تمتلك قطاعا ضخما لعمليات الصيد البحري أو قد يتم استغلال جزء من الميناء لخدمة نشاط الصيد في الدول التي تنخفض فيها أهمية هذا النشاط أو تلك التي لا تمتلك موانئ بحرية كثيرة العدد.

ثالثا: شركات الشحن والتفريغ :

ويتنوع نشاطها ويتعدد بين الشحن والتفريغ والنقل والتخزين وذلك من خلال قيامها بعدة مهام تتمثل في:

- القيام بشحن وتفريغ البضائع المختلفة من الصادرات والواردات.
- نقل البضائع من المخازن خارج المنطقة الجمركية إلى الأرصفة تمهيدا لشحنها والعكس أي النقل من داخل المناطق الجمركية إلى الساحات المختلفة خارج المنطقة الجمركية، وتشوينها حتى الانتهاء من الإجراءات الجمركية.
- استخدام اللنشات المملوكة للحكومة للقيام بعمليات قطر السفر وسحب الصنادل داخل الميناء أو خارجها.
- تقديم التسهيلات المرتبطة بعمليات الشحن والتفريغ مثل تأجير الوحدات البحرية للغير وكذلك تأجير معدات الشحن والتفريغ للسفن

رابعا: ترسانة بناء وإصلاح السفن

ويسهم نشاطها في الحفاظ على الطاقة الإنتاجية للسفن وضمان استمرار أداء مهامها في نقل الحمولات المختلفة حيث يتنوع نشاطها بين بناء وإصلاح السفن بنوعها الخدمية والتجارية وبذلك تضيف الترسانة البحرية سفنا للأسطول البحري كما تمارس الترسانة البحرية دورا مهما في صناعة النقل البحري من خلال إصلاح السفن والمهمات العائمة مثل اللنشات والقاطرات إلى جانب بناء السفن الحربية وسفن الصيد والأبحاث... الخ فضلا عن إعداد الدراسات الأولية والتصميمات التنفيذية وعمليات التصنيع وإجراء التجارب الأولية للتشغيل.

. خامسا : مشروعات توريد المعدات البحرية

الفصل الأول : الإطار النظري للنقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية الخارجية

وتختص بتقديم الخدمات البحرية مثل تزويد السفن الوطنية والأجنبية باحتياجاتها من الموارد التموينية، وكذلك توفير خدمات الصيانة والنظافة والتجهيزات اللازمة للسفن وإمدادها بقطع الغيار والأجهزة البحرية اللازمة.

سادسا : مشروعات التوكيلات الملاحية

يتبلور نشاطها في المهام التالية:

- القيام بدور الوكيل عن أصحاب السفن الأجنبية وتجهيز كل ما يلزمها قبل وصولها إلى الميناء أو بعد الوصول.
- تولي مهمة تنفيذ كافة الإجراءات القانونية الخاصة بالسفن الأجنبية وذلك لدى السلطات المحلية باعتبار تلك الشركات ممثلة للسفن الأجنبية فتقوم بتنفيذ كافة التعليمات الخاصة بدخول ومغادرة السفن للميناء.
- حجز التذاكر للمسافرين على سفن أجنبية وشحن البضائع التي يتم تصديرها، وذلك وفقا لحجم وسعة الفراغات القائمة للسفن وتسليم البضائع الواردة وتحصيل المستحقات الخاصة بالملاك.

سابعا : خدمات النقل البري

إن خدمة النقل البري أساسية بالنسبة لوصول البضائع المطلوب شحنها إلى الميناء أو سحبها منه، ويجب أن تتمشى قدرات وطاقات النقل الداخلي من نقل بري ونهري وسكك حديدية مع طاقات الموانئ وحجم التجارة المتداول تفاديا لحدوث حالات تكديس للبضائع داخل الميناء، وما يستتبعه ذلك من تكديس للسفن وتأخيرها. كما أن الاهتمام بتنظيم وتقديم هذه الخدمات يسهم في إحداث التكامل المطلوب بين النقل الداخلي والنقل عبر البحار مما يؤدي إلى تخفيض نوالين النقل البحري، ويزاول هذا النشاط مختلف شركات القطاع الخاص وشركات قطاع الأعمال العام¹.

• ثامناً : هيئات ومشروعات أخرى

وتجد الإشارة إلى أن نشاط النقل البحري يعتمد إضافة لما سبق على عديد من الهيئات والمشروعات

¹ محمود حامد عبد الرزاق ، إقتصاديات النقل الدولي ، مرجع سبق ذكره ص242

الأخرى مثل :

- مشروعات استنجاز فراغات السفن وشركات المقاولات البحرية والشركات الخاصة بعمليات القطر والانتقاد والتطهير
- مشروعات التأمين البحري والبنوك المتخصصة في تمويل نشاط النقل البحري علاوة على شركات السمسرة البحرية.
- المستودعات الخاصة بتخزين البضائع وتسليمها لأصحابها في المواعيد المقررة.

المطلب الرابع : الطلب والعرض على خدمات النقل البحري

إن الطلب على خدمات النقل طلب مشتق من السلعة بشكل كبير والخاصة بسلوك المستهلك وتفضيلاته، ويقال أن الطلب على خدمة النقل طلبا مشتقا لأن خدمة النقل لا تطلب لذاتها على الرغم من أن نشاط النقل هو نشاط مستقل وقائم بذاته حيث إن حركة الأفراد والسلع لا تقيم طلبا على وسيلة النقل نفسها وإنما الخدمة التي تقدمها تلك الوسائل¹.

وبتحليل خصائص الطلب على خدمات النقل البحري يتضح أنه طلبا مشتقا أو مستعدا من طلب أصلي آخر. يتمثل في :²

- **الطلب على نقل البضائع** وبعد طلبا مشتقا من الطلب الأصلي على البضائع المنقولة ذاتها، ويحكمه شروط الطلب على تلك البضائع من حيث مرونة الطلب والعرض الخاصة بها. كما يتأثر أيضا بأحجام و أوزان هذه السلع والمسافات التي يتم عبرها نقل البضائع بحرا وتكلفة النقل.
- **الطلب على نقل الركاب بحرا**: ويعد طلبا أساسيا في كثير من الأحيان ويحكمه شروط الطلب المباشر على السفر بصفة عامة. كما يعتمد أيضا على عدد الركاب والمسافة التي تستغرقها عملية الانتقال عبر ومما شك أن الإلمام بمجددات الطلب على خدمات النقل البحري سوف تتطلب دراسة وتحليل مرونة الطلب الخاص بنقل البضائع بحراً وتلك التي تتصرف إلى نقل الركاب.

أولا : مرونة الطلب على خدمات النقل بغرض نقل البضائع المصدرة والمستوردة

¹ -علي أحمد الأمين، أثر النقل البحري على النمو الاقتصادي في السودان في الفترة من 1990 إلى 2014 ، بحث مقدم ليل درجة دكتوراه الفلسفة في الاقتصاد بجامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا 2016، ص 37

² . سميرة إبراهيم ،مرجع سبق ذكره ،ص 84 إلى ص93

الفصل الأول : الإطار النظري للنقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية الخارجية

تعتمد مرونة الطلب على خدمات النقل البحري لنقل البضائع المصدرة والمستوردة على كل من :

1- مرونة الطلب السعرية

وتتوقف على تكلفة النقل أو النولون البحري، حيث تعرف مرونة الطلب السعرية على خدمات النقل البحري بأنها التغير النسبي في الكمية المنقولة من سلعة معينة، نتيجة للتغير النسبي في تكلفة تقديم خدمات النقل البحري وذلك على النحو الموضح في المعادلة رقم 1 :

$$E. D = \frac{\Delta A}{A} \div \frac{\Delta C}{C} \dots \dots \dots (1)$$

حيث مرونة النقل : E. D

$\frac{\Delta A}{A}$ التغير النسبي في الكمية المنقولة

$\frac{\Delta C}{C}$ التغير النسبي في تكلفة النقل

أ. مرونة الطلب على السلعة محل التبادل التجاري :

وتعرف بأنها التغير النسبي في الكمية المطلوبة من هذه السلعة نتيجة للتغير النسبي في سعر السلعة مع ملاحظة ان تكاليف النقل تكون جانباً من هذا السعر وذلك كما يتضح من المعادلة رقم 2 :

$$E. D_N = \frac{\Delta ANS}{AN} \div \frac{\Delta PN}{P} \dots \dots \dots (2)$$

حيث :

مرونة الطلب السعرية بالنسبة لسلعة معينة : E.D_N

$\frac{\Delta ANS}{AN}$ التغير النسبي في الكمية المطلوبة من السلعة

$\frac{\Delta PN}{P}$ التغير النسبي في سعر السلعة

ب. مرونة عرض السلعة المطلوب نقلها بحراً :

الفصل الأول : الإطار النظري للنقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية
الخارجية

وتعرف بأنها التغير النسبي في الكمية المعروضة من السلعة (صادرات أو واردات) نتيجة للتغير في سعر عرض هذه السلعة كما هو موضح في المعادلة رقم 3 :

$$E.S = \frac{\Delta AS}{AS} \div \frac{\Delta PS}{PS} \dots \dots \dots (3)$$

بحيث : مرونة عرض السلعة : $E.S$

$\frac{\Delta AS}{AS}$: التغير النسبي في الكمية المعروضة من السلعة

$\frac{\Delta PS}{PS}$: التغير النسبي في سعر العرض

ج. تكلفة النولون البحري : ويرمز لها بالرمز T

وتقاس بالفارق بين سعر السلعة المنقولة والذي يتم دفعه بواسطة المستورد (DP) والسعر الذي يحصل عليه البائع لتلك السلعة (SP) وإستناداً إلى ذلك يمكن التعبير عن T كما يلي :

$$T=DP-SP$$

$$SP=DP-T \dots \dots \dots (4)$$

وبإفترض أن تكلفة النولون T يتم حسابها كنسبة من قيمة السلعة ويرمز F لها بالرمز وبالتالي فإن :

$$T=F.DP$$

وبالتعويض عن قيمة T في المعادلة رقم نجد أنّ :

$$SP=DP-(F.DP)$$

$$SP=DP (1-F)$$

ومن المعادلات من 1... إلى 5 يمكن إشتقاق أو حساب معادلة مرونة الطلب على خدمات النقل البحري بغرض نقل البضائع وفقاً للضيعة التالية :

$$ED = \frac{(F)(EP)(ES)}{ES + (1-F)ES}$$

مرونة الطلب على خدمات النقل بغرض نقل البضائع بحراً: E.D:

النولون البحري كنسبة من قيمة السلعة: F:

مرونة الطلب السعرية للسلعة: EP:

مرونة العرض السعرية: ES:

واعتماداً على المعادلة رقم 6 يتضح أن مرونة الطلب على خدمات نقل البضائع بحراً هي محصلة تأثير كل من مرونة الطلب السعرية على الصادرات ومرونة عرض الصادرات وكذلك مرونة الطلب السعرية على الواردات ومرونة عرضها إلى جانب قيمة النولون البحري محسوباً كنسبة من قيمة السلعة المصدرة أو المستوردة

د - قيمة مرونة الإحلال بين السفينة وغيرها من وسائل النقل الأخرى:

حيث يمارس مدى توافر المرونة الاحلالية الكافية بين السفينة وغيرها من وسائل النقل البديلة دوراً مهماً في التأثير على حجم الطلب المرتبط بخدمات النقل البحري ومعدلات تغيره كما يؤثر حجم ووزن السلع محل التبادل التجاري بدوره على مرونة الإحلال، فعلى سبيل المثال إذا كانت السلع المتبادلة (صادرات و واردات) صغيرة الحجم أو ذات أوزان خفيفة فمن المتوقع أن ترتفع أو تزداد مرونة الإحلال بين السفينة وغيرها من وسائل النقل الجوي مثلاً الأمر الذي يؤدي إلى انخفاض حجم معدلات الطلب على خدمات النقل البحري مما يترتب عليه خسائر في تشغيل السفن. واستناداً إلى ما سبق تسجل معدلات الطلب على خدمات النقل البحري لنقل البضائع تزايداً ملموساً في الحالات الآتية:

- انخفاض مرونة الطلب السعرية على الصادرات في الأسواق العالمية.
- ارتفاع مرونة عرض الصادرات في الدول المصدرة.
- انخفاض مرونة الطلب على الواردات في الدولة المستوردة.
- ارتفاع مرونة عرض الواردات في الدول التي تقوم بإنتاج وتوريد السلع المستوردة.
- انخفاض قيمة القولون البحري مع الأخذ في الاعتبار للأساليب الفنية التي تحدد قيمته.

الفصل الأول : الإطار النظري للنقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية الخارجية

- انخفاض قيمة مرونة الإحلال بين النقل البحري عبر السفن وغيرها من وسائل النقل البديلة، مع مراعاة تأثير نوعية وأحجام وكذلك أوزان البضائع المنقولة.

ثانيا: محددات الطلب على وسائل النقل البحري بغرض نقل الركاب

بعد طلب الركاب المسافرين على خدمات النقل البحري أكثر مرونة من الطلب على الخدمات البحرية بغرض نقل البضائع الطلب على خدمات النقل البحري لنقل الركاب هو في معظم الأحيان طلب أساسي يستهدف السفر والتنقل من ميناء إلى آخر بغرض عقد الصفقات التجارية أو التمتع بالرحلات السياحية البحرية، ومن ثم فهو يخضع لعدة عوامل يتأثر جانب كبير منها بتفضيلات الأفراد وميولهم الشخصية، فضلا عن التأثير الملموس لمستوى دخل الفرد ومعدل تغيره وذلك على حجم الطلب الخاص بخدمات النقل البحري ومعدلات تغيره ، أضف إلى ما سبق أن الطلب على خدمات نقل الركاب بحرا يتحدد أيضا بعنصر التكاليف، ونعني بذلك تكلفة السفر على السفن وفي هذا الصدد نشير إلى أن مرونة الطلب على السفر بحرا تتوقف فقط على عناصر التوالين البحرية بمفردها ، بل تعتمد بدرجة كبيرة على مقارنة تلك التكاليف بالنفقات التي يتحملها المسافر بغرض القيام برحلات سياحية والمتمثلة في تكاليف الإقامة بالفنادق والتمتع بالأجازات والعطلات. فإذا ارتفعت تكاليف السفر على سفينة سياحية فمن المحتمل أن يغير الراغبون في السياحة البحرية خططهم في اتجاه تفضيل الإقامة بالفنادق، والأمر الذي يؤكد مواجهة خدمات النقل البحري لنقل الركاب لمنافسة قوية من وسائل قضاء الإجازات والعطلات فضلا عن المنافسة التي تظهر من جانب وسائل النقل البديلة.

أ - مرونة الطلب الدخيلة: ويقصد بذلك التغير النسبي في حجم الطلب على نقل الركاب عبر السفن نتيجة للتغير في حجم الدخل الشخصي :

$$\frac{\Delta A}{A} \div \frac{\Delta Y}{Y}$$

الفصل الأول : الإطار النظري للنقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية الخارجية

ويشهد الطلب على نقل الركاب بحرا مرونة كبيرة بالنسبة لأي زيادة تطراً على مستويات الدخل، حيث تؤكد العديد من الإحصاءات تزايد الإنفاق على السفر والرحلات السياحية البحرية بمعدلات تفوق معدلات الزيادة في مستويات دخول الأفراد مما يشير إلى أن هذا النمط من الإنفاق يمثل نسبة عالية من إجمالي إنفاق الأفراد لدخولهم يصدق تلك بصفة خاصة على نمط المعيشة في الدول المتقدمة مقارنة بالدول النامية.

ب. مرونة الإحلال بين وسائل النقل البحري لتقديم خدمات نقل المسافرين وغيرها من وسائل النقل

البديلة : وفي هذا المجال تلاحظ ارتفاع قيمة هذه المرونة بالمقارنة بقيمتها المتوقعة بالنسبة للطلب على نقل البضائع بحرا نظرا لأن عملية الإحلال بين السفن كوسيلة لنقل الركاب وغيرها من وسائل النقل الأخرى تخضع تفصيلات الأفراد الشخصية ورغبتهم في التمتع بوسائل الترفيه والتسلية المتاحة خلال الرحلات البحرية على ظهر السفينة. فضلا عن رؤية المشاهد الطبيعية الخلابة والتي يتاح لهم الاستمتاع بها لفترة زمنية طويلة نسبيا بالمقارنة بزمن الرحلة مثلا بوسائل النقل الجوي. أما اذا كان السفر بغرض عقد الصفقات التجارية أو إنجاز المهام والأعمال الخاصة فمن المتوقع أن ترتفع قيمة المرونة الإحلالية في غير صالح خدمات النقل البحري نظرا لأهمية اختصار عنصر الزمن وتأثيره على كفاءة انجاز الأعمال والصفقات التجارية .

ج. تكاليف التوالين البحرية : يتصف الطلب على خدمات نقل الركاب بحرا بدرجة عالية من المرونة بالنسبة القيمة النولون البحري ويرتبط هذا الطلب بتكلفة النقل البحري بعلاقة عكسية. فتزداد معدلاته كلما انخفضت تكاليف النولون البحري، ومن هنا فإن التوسع في نشاط السياحة البحرية وفتح أسواق جديدة أمام السفن السياحية يعتمد بدرجة كبيرة على تخفيض أو على الأقل الحفاظ على تكاليف النقل البحري أثناء استمرار زيادة الدخل.

✓ عرض خدمات النقل البحري : يعرف عرض خدمات النقل البحري بأنه عبارة عن حجم رغبة المنتجين لخدمات النقل البحري ومقدرتهم. إنتاجها وعرضها في السوق تحت تأثير عدد من المتغيرات ذات العلاقة الطردية التي يمكن الإشارة لها على النحو التالي :

$$Q_s = F(P_x, T, P_f, P_s, E)$$

حيث : الكمية المعروضة من الخدمات وهي دالة في المتغيرات الأخرى : Q_s

سعر الخدمة بالأسواق : P_x

المستوى التقني للخدمة المقدمة T: أسعار مدخلات الخدمة المعروضة: P_f

أسعار الخدمات البديلة P_s توقعات المنتجين لخدمات النقل: E

ومن خلال هذه العلاقة يفهم أن المنتجين دائما يستجيبون للسعر الأعلى مما يشجعهم العرض المزيد من خدماتهم¹.

أ. مرونة عرض خدمات النقل البحري وعنصر الزمن

يقصد بمرونة عرض خدمات النقل البحري معدل التغير في عرض خدمات النقل البحري عبر السفينة، نتيجة للتغير في قيمة الدولون البحري وتختلف مرونة العرض في الأجل القصير عنها في الأجل الطويل:²

- حيث تنخفض نسبيا مرونة عرض السفن لتقديم خدمات النقل البحري في الأجل القصير بالمقارنة بالأجل الطويل وتفسير ذلك أنه في الأجل القصير يعتمد عرض فراغات السفن المتاحة على عدد السفن التي تمارين نشاطها الفعلي في تقديم الخدمات البحرية ومن ثم فإذا ما حدثت زيادة مفاجئة في الطلب على نقل البضائع أو الركاب بحرا في الوقت الذي تستغل فيه السفن العاملة طاقتها القصوى على النقل فسوف تبرز صعوبة توفير إمكانيات الوفاء بهذه الزيادة في الطلب.
- أما في الأجل الطويل فمن المتوقع أن تزداد مرونة عرض خدمات النقل عبر السفن حيث يتاح الوقت الكافي لتشغيل السفن العاطلة وبناء سفن جديدة قادرة على الوفاء بحجم الطلب الكلي على خدمات النقل وبذلك يتضح مرونة عرض خدمات النقل البحري وطاقة السفن على مواجهة الطلب على الخدمات البحرية، سوف تتوقف على حجم الأسطول التجاري البحري ونسبة الطاقات المستغلة به، وكذلك مدى إمكانية زيادة عدد السفن اللازمة للوفاء بالطلب الزائد في الأجل القصير.

¹ العلي أحمد الأمين بأثر النقل البحري على النمو الاقتصادي في السودان مرجع سبق ذكره ، من 40

² سميرة إبراهيم مرجع سبق ذكره من ص94، إلى 102

ب - العلاقة بين الوزن والحجم وأثرها على طاقة عرض خدمات النقل البحري

ويقصد بذلك أن العلاقة بين وزن البضائع المنقولة وأحجامها تمارس دوراً مهماً في التأثير على طاقة السفينة العرض خدمات النقل البحري فمن المعروف أن السفينة تتميز عن غيرها من وسائل النقل الأخرى بضخامة الحجم، مما يتيح القدرة على حمل ونقل كميات أكبر من البضائع وبالرغم من ذلك فقد تعجز السفن التجارية عن نقل المزيد من البضائع الضخمة برغم وجود جانب من عنابر السفينة فارغاً ويحدث ذلك إذا كانت حمولة السفينة قد وصلت إلى علامات خط الحمولة القصوى وعلى العكس من ذلك فقد تمتلئ عنابر السفينة بالبضائع. ولا يصل غاطسها إلى علامات خط الحمولة القصوى، ويحدث ذلك في حالة نقل البضائع ضخمة الحجم خفيفة الوزن مثل الصوف والمنسوجات القطنية.. إلخ.

واستناداً إلى ذلك فإن العلاقة بين حجم البضاعة ووزنها وهو ما يعرف بمعامل التستيف ويعدّ من أهمّ القيم المستعملة في تحديد طاقة السفينة على أداء الخدمة.

ج - المقاييس المستخدمة لحساب سعة السفينة وأثرها على طاقة عرض خدمات النقل البحري:

تعد الحمولة الصافية المسجلة للسفينة مقياساً غير دقيق لقياس الطاقة الفعلية للسفينة على حمل البضائع، نظراً لأن الحمولة المسجلة لا تأخذ في اعتبارها ضرورة استبعاد الفراغات الخاصة بخزانات الوقود وكبائن الركاب. كما أن هذه الحمولة المسجلة يتم حسابها على أساس العنبر الحجي للبضائع المنقولة مقدراً ب 40 قدم مكعب في حين أن طاقة السفينة يجب أن تقاس على أساس الطن الحجي مقدراً ب 100 قدم مكعب. أضف إلى ذلك ضرورة مراعاة نوعية البضائع ومواصفاتها عند تحديد سعة السفينة، ومن ثم فإنه من الضروري تحديد سعة السفينة بمراعاة العوامل السابقة من خلال الاعتماد على بعض المقاييس التي تأخذ في اعتبارها نوعية البضاعة ومواصفاتها وذلك على النحو التالي:

معامل تستيف الحبوب و البضائع الصلب : وتستخدم لتحديد سعة العنابر في حالة نقل مثل هذا النوع من البضائع واستناداً لهذا المقياس لا يتم استنزال الحيز الذي تشغله الفواصل والنتوءات التي توجد داخل

الفصل الأول : الإطار النظري للنقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية الخارجية

العنابر.. معامل تصنيف البالات وتستخدم في تحديد سعة العنابر بالنسبة لنقل البضائع المعبأة في عبوات نمطية متماثلة .

معامل تصنيف البضائع المنقولة في عبوات غير نمطية : ويعتمد في حسابه على استنزال نسبة معينة من فراغات السفينة تصل إلى 10% ويطلق عليها الفراغات الضائعة وتشير الإحصائيات إلى أن كافة السفن التجارية في أنحاء العالم تستغل جزء فقط من الفراغات المتاحة لديها بحوالي 30% في المتوسط من سعة العنابر التي تتكون منها السفينة وربما يعزو الاستخدام الجزئي للفراغات المتاحة في كافة السفن إلى عدة مبررات لعل من أهمها:

- تشغيل السفن في نقل البضائع ذات الطريق الواحد : ويقصد بذلك أن تكون السفينة كاملة الحمولة في الرحلة من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ ثم تعود فارغة إلى ميناء الشحن لنقل كميات أخرى من هذه البضائع
- ظهور مشكلة الذروة: ويقصد بذلك أن تحديد طاقة السفينة على نقل البضائع لا يتم على أساس معدل الطلب العادي أو المتوقع على خدمة النقل في رحلتي الذهاب و العودة، وإنما تتحدد وفقا لمعدل الطلب. عند حده الأقصى في الرحلة البحرية.

د - عنصري السرعة والمسافة وعلاقتها بطاقتة عرض خدمات النقل البحري

- عنصر المسافة يؤثر عنصر المسافة التي تقطعها السفينة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول أو التفريغ في قدرة السفينة على تكرار خدمة النقل البحري ومن ثم يؤثر ذلك على حجم العرض الكلي لخدمات النقل البحري عبر السفن. ويتم تقدير هذه المسافة على أساس من نولوني / اليوم - أو راكب / الميل، وما من شك أن المسافة البحرية اللازمة للنقل نفس الحمولة من لندن إلى بيروت أكبر من تلك المسافة اللازمة لنقل نفس الحمولة من لندن إلى برجن، ومن ثم تستطيع السفينة في الحالة الثانية أن تقوم بتكرار رحلة النقل البحري عدة مرات نظرا لقصر المسافة البحرية التي تستغرقها الرحلة مقارنة بالحالة الأولى. وهو ما يؤدي إلى قدرة السفينة على بيع (عرض) الفراغات المتاحة لديها

عدة مرات في الرحلات البحرية ذات المسافات القصيرة في حين أنها لا تستطيع بيع هذه الفراغات إلا مرة واحدة في الرحلات ذات المسافات البحرية الطويلة نسبياً.

- عنصر السرعة ويقصد بذلك أن قدرة السفينة على نقل الحمولات من مختلف البضائع أو الركاب تعتمد أيضاً على سرعة السفينة في الوصول إلى ميناء التفريغ، والتي تتأثر بدورها بزمن الرحلة البحرية، وظروف الطقس والمناخ مما يعكس أهمية عنصري الزمن والسرعة في تحديد معدلات تكرار الرحلات البحرية، ومن ثم تقدير طاقة السفينة على استغلال الفراغات والعناصر المتاحة لديها في تقديم خدمات النقل خلال فترة زمنية محددة.¹

المبحث الثالث : الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية

تعتبر التجارة الخارجية من القطاعات الحيوية لكل البلدان سواء المتقدمة أو النامية على حد سواء، فالتجارة الخارجية تربط بين الدول والمجتمعات ببعضها البعض، ويعد التبادل التجاري بين الدول حقيقة لا يتصور العالم من غيره اليوم، فال يمكن لدولة ما أن تستقل باقتصادها عن بقية العالم، كما يمكن اعتبارها الجسر الذي يربط بين الدول وتسمح لها بتصريف الفائض من إنتاجها واستيراد حاجياتها من فائض إنتاج الدول الأخرى.

المطلب الأول : تعريف التجارة الخارجية وأهميتها

استعمل لفظ التجارة الخارجية لأول مرة في الفترة التي سادت فيها نظرية التجارة الحرة عندما كانت البلدان الصناعية تبحث عن منافذ خارجية لمنتجاتها ، وعن مصادر للمواد الأولية في المستعمرات أو في البلدان الأجنبية.

تشكل التجارة الخارجية مسألة مركزية في العلاقات بين الدول ، حيث في الماضي كانت سبباً من أسباب الحروب ، أما اليوم فإنها تعد أهم أسباب التقارب بين الدول، كما أنها تسمح لهذه الدول أن تستهلك أكثر مما تنتج بمواردها الخاصة إضافة إلى توسيع منافذ التوزيع لبيع إنتاجها ...²

¹ سميرة إبراهيم ، المرجع سبق ذكره ، ص103

² حمدي عبد العظيم ، إقتصاديات التجارة الدولية ، مكتبة زهراء الشرق ، الطبعة الأولى ، مصر ، 1996 ، ص13.

الفصل الأول : الإطار النظري للنقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية الخارجية

يقصد بالتجارة الخارجية عملية التبادل التجاري في السلع والخدمات وغيرها من عناصر الإنتاج المختلفة بين عدة دول بهدف تحقيق منافع متبادلة لأطراف التبادل .

كما يمكن أن نعرفها بأنها مجموعة القواعد القانونية المنظمة للأعمال التجارية ، والقائمة على أساس التدفقات المالية والمادية و الخدمائية المتبادلة بين الدول ، حيث جانب الصادرات يعبر عن القدرة الإنتاجية للاقتصاد والقابلة للتحويل إلى دول أخرى ، بينما تعبر الواردات عن العجز المسجل على مستوى الاقتصاد الوطني في تغطية جزء من الطلب الكلي ، كما أنها بصفة مختصرة تعبر عن كلا من الصادرات والواردات المنظورة وغير المنظورة ، أو بطريقة أخرى هي التي تتم بين الدول خلال عمليات الإستيراد والتصدير ، حيث يتم إنتقال السلع والخدمات والموارد المالية من دولة إلى أخرى وفق إجراءات إدارية ومالية.

أما فيما يخص مفهوم التجارة الدولية ، والتجارة الخارجية ، فهناك من يعتبرهما وجهان لعملة واحدة، لكن هناك من يقول أنه إذا انتقلنا إلى مصطلح التجارة الدولية - لنعرف الفرق بينه وبين مصطلح التجارة الخارجية " ، فإنه يمكن القول أن الاختلاف بينهما كبير :

فالمصطلح الثاني " أي التجارة الخارجية " جزء من المصطلح الأول " أي التجارة الدولية " فهذا المصطلح يخرجنا عن إطار الفهم الكلاسيكي الضيق لمضمون التجارة الخارجية، ويضيف إليها كل صور التبادل الدولي التي نراها في عالمنا المعاصر بحيث تشمل كل من :

- التبادل الدولي السلعي . أي التجارة الخارجية في إطارها الكلاسيكي (التجارة الخارجية المنظورة).

- التبادل الدولي الخدمي ، أي التجارة الخارجية في إطارها المعنوي (غير المنظورة).

الهجرة الدولية ، أي انتقال عنصر العمال بين دول العالم.

الحركة الدولية لرؤوس الأموال ، أي انتقالها بين دول العالم المختلفة ...

- التوافق البيئي ، وهو أحد منجزات جولة الأرجواي " الثامنة للمفاوضات التجارية المتعددة الأطراف التي تم

إطلاقها في أول يناير 2002 ، وقد اكتسب تعميم وانتشار مصطلح التجارة الدولية بعدا رسميا في إطار هذه

الفصل الأول : الإطار النظري للنقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية الخارجية

الجولة ، حيث أحلت اصطلاح " تحرير التجارة الدولية محل اصطلاح التجارة الخارجية فيقصد بالتجارة الدولية ، التجارة الخارجية أي تلك التي تمارس خارج الحدود السياسية للدول . على الرغم من أن التجارة سواء داخلية أو خارجية هي نتيجة لقيام التخصص وتقسيم العمل فقد جرت عادة الكثير من الاقتصاديين الذين يتعرضون لموضوع التجارة الخارجية إلى تأكيد الفوارق بينها وبين التجارة الداخلية استناداً إلى واحد أو أكثر من الفوارق التالية¹:

- التجارة الداخلية داخل حدود الدولة الجغرافية أو السياسية ، في حين أن التجارة الخارجية على مستوى العالم .
- اختلاف العملة المحلية عن العملة الأجنبية ، فنجد أن التجارة الخارجية لثم بعملات متعددة ولكن التجارة الداخلية تتم بعملة واحدة فقط.
- التجارة الخارجية تتم مع نظم اقتصادية وسياسية مختلفة ، في حين ان التجارة الداخلية تتم في ظل نظام واحد.
- وجود عقبات وموانع وتشريعات وقوانين تنظم التجارة الخارجية وتختلف عن تشريعات التجارة الداخلية. تقوم التجارة الدولية على قاعدة ثابتة هي قاعدة التصدير والاستيراد ، وإذ كان من المتصور أن تستورد دولة أكثر مما تصدر أو تصدر أكثر مما تستورد فإنه من النادر وأن لم نقل من المستحيل أن توجد دولة خارجة عن هذه الحلقة.
- وقد برزت التجارة الدولية كحل المعضلة عجز الدول عن القيام بمفردها بتحقيق الاكتفاء الذاتي من السلع والخدمات لعدم قدرتها على إنتاج هذه السلع ، إما لأسباب تعود لطبيعة السلع أو عدم توافر رؤوس الأموال أو التكنولوجيات ، أو الإدارة الحديثة لدى بعض الدول لإنتاجها بتكلفة أقل².

¹. سامي عفيفي حاتم ، الإتجاهات الحديثة في الاقتصاد الدولي والتجارة الدولية ، قضايا المعاصرة في التجارة الدولية ، الدار المصرية اللبنانية ، القاهرة الطبعة الثاني ، 2005 ، ص32.

² . عادل أحمد حشيش ، اساسيات الاقتصاد الدولي ، الدار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية ، مصر ، طبعة الأولى ، 2002 ، ص 12

الفصل الأول : الإطار النظري للنقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية الخارجية

. تكمن أهمية التجارة الخارجية في أنها تلعب دورا هاما في معظم الاقتصاديات الدولية فتوفر للاقتصاد ما يحتاج إليه من سلع وخدمات غير متوفرة محليا من خلال نشاط الاستيراد ، وفي نفس الوقت تمكنه من التخلص مما لديه من فوائض من السلع والخدمات المختلفة من خلال نشاط التصدير ، وتؤثر هذه النشاطات الاستيرادية والتصديرية بدورها على الأسواق المادية السلعية الإنتاج الدخل والعمالة . وعلى الأسواق النقدية والمالية " أسواق النقود والصرف الأجنبي¹ .

لقد ساهمت اتفاقيات تحرير التجارة الدولية والإقليمية على مدى الخمسة عقود الأخيرة في زيادة درجة الترابط بين دول العالم وإلى تعاظم كبير في حجم التدفقات السلعية والنقدية بين الدول معا ضاعف من تأثير التجارة على اقتصاديات مختلف دول العالم . تتجلى أهمية التجارة الخارجية فيما يلي:

- تساعد في توسيع القدرة التسويقية عن طريق فتح أسواق جديدة أمام منتجات الدول، وترتبطها مع بعضها البعض.

-تساعد في زيادة رفاهية البلد عن طريق توسيع مجالات الاستهلاك والاستثمار.

- تعد مؤشرا هاما على قدرة الدولة الإنتاجية والتنافسية في السوق الدولية وذلك لارتباط هذا المؤشر بالإمكانيات الإنتاجية المتاحة، وقدرة الدولة على التصدير ، ومستويات الدخل فيها وقدرتها كذلك على الاستيراد ، وانعكاس ذلك على رصيد الدولة من العملات الأجنبية وما لها من آثار على الميزان التجاري هناك علاقة بين التجارة الخارجية والتنمية الاقتصادية، فالتنمية الاقتصادية وما ينتج عنها من ارتفاع مستوى الدخل القومي يؤثر في حجم ونمط التجارة الدولية ، كما أن التغيرات التي تحدث في ظروف التجارة الدولية، تؤثر بصورة مباشرة في تركيب الدخل القومي ومستواه.

- الاتجاه الطبيعي هو ارتفاع مستوى الدخل القومي وازدهار التجارة الخارجية في نفس الوقت . فالتنمية الاقتصادية تستهدف زيادة إنتاج السلع ، وإذا تحقق هذا الهدف تزايدت عندئذ قدرة الدولة على التصدير الخارجي فالتاريخ الاقتصادي لبريطانيا ، ألمانيا واليابان مثلا يشير بوضوح إلى أن نمو وزيادة الدخل القومي

¹ عرض التجارة الدولية نظريات وسياسات ، داروائل للنشر، الأردن ، طبعة الثاني، 2004، ص 14

الفصل الأول : الإطار النظري للنقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية الخارجية

بصاحبه زيادة حجم التجارة في هذه الدول، ونقل الاستثمارات مما يؤدي إلى هبوط مستوى الدخل، وهكذا تدور دائرة الفقر من جديد ، وإذا لم تنكسر هذه الدائرة في نقطة ما من محيطها ، فلن يتغير وضع التخلف ولن تحدث تنمية حقيقية ، ويمكن للتجارة الدولية أن تلعب دورا رفي الخروج من هذه الدائرة خاصة عند تشجيع الصادرات ، فينتج عن ذلك الحصول على مكاسب جديدة في صورة رأس المال الأجنبي الجديد الذي يلعب دور في زيادة الاستثمارات الجديدة في بناء المصانع وانشاء البنية الأساسية ويتم الوصول في النهاية إلى زيادة تكوين رؤوس الأموال والنهوض بالتنمية الاقتصادية.

نقل التكنولوجيا والمعلومات الأساسية التي تفيد في بناء الاقتصاديات المتينة وتعزيز التنمية الشاملة.¹

المطلب الثاني : دور الموانئ في تنمية التجارة الخارجية

للموانئ ذات الكفاءة العالية والأداء المتميز دور نشط في التنمية الاقتصادية، ويترتب على هذا الدور

بعض الايجابيات التي يمكن تلخيصها فيما يلي²:

-تساعد على دعم وتأكيد الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدولة.

-خفض تكاليف الواردات والسلع الاستهلاكية والمواد الخام

تزيد من القدرة التنافسية الصادرات الدولة.

تطوير وتنمية المناطق المجاورة للميناء (زراعية صناعية تجارية)

تعتبر مورد و مصدر للحصول على العملة الصعبة اللازمة لتحويل برامج التنمية

تشجيع قيام بعض الصناعات وتشجيع قيام تجارات جديدة

مورد من مواد الخزانة العامة عن طريق تحصيل الرسوم الجمركية.

قطاع للاستثمار البشري وتوفير فرص العمل.

المساهمة في تكوين كوادر فنية في قطاعات الإدارة والتشغيل

¹عبد العزيز عبد الرحيم سليمان ، التبادل التجاري ، الأسس ، العولمة والتجارة الإلكترونية ، دار الحامد ، عمان الأردن ، طبعة الثانية ، 2004.

ص10

²المرغني ، الهادي مفتاح، دور الوعي البيئي في الأمان المني لدى العاملين بالموانئ ، الإسكندرية ، ص55

الفصل الأول : الإطار النظري للنقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية الخارجية

قيام أنشطة متعددة تخدم قطاع النقل البحري مثل التوكيلات الملاحية شركة التامين تموين السفن إصلاح السفن، تخزين نقل الخ.

المطلب الثالث : العلاقة بين خدمات نشاط النقل البحري وقطاع التجارة الخارجية.

بعد نشاط النقل البحري مقارنة بأنشطة النقل الأخرى احد المحاور الرئيسية التي تعتمد عليها التجارة الخارجية لأي دولة ويرجع ذلك إلى ما يتمتع به هذا النشاط من خصائص مميزة في جانب العرض تتمثل في قدرته على نقل آلاف الأطنان من البضائع المصدرة والمستوردة بواسطة السفن خلال الرحلة الواحدة، وينصرف ذلك إلى ناقلات البترول الضخمة التي تنقل مئات الآلاف من الأطنان في كل رحلة ولاشك أن ارتفاع نسبة البضائع المنقولة بحرا والتي بلغت حوالي 80% من اجمالي تجارة البضائع دولي تؤكد الأهمية النسبية الكبيرة لقطاع النقل البحري في التجارة الدولية.

وجدير بالذكر أن توافر خدمات النقل البحري تعد أحد الشروط الضرورية لانسياب حركة التجارة الخارجية للدولة سواء من جانب الصادرات أو الواردات .

1- أثر خدمات النقل البحري على صادرات ووردات الدولة.

ان وجود سفنا وطنية تعمل في خدمة خط ملاحى معين من شأنه العمل على تشجيع وتنمية الصادرات إذ أن كفاءة نشاط التصدير ونجاحه لا يتوافقان فقط على تقديم منتج جيد وسياسة تسويقية ناجحة دون أن يتوج هذا النشاط بتوافر خدمات ملاحية متقدمة تساهم في تحقيق معدلات الأداء المستهدفة في هذا القطاع أضف إلى ذلك أن تأمين حركة الصادرات والواردات أثناء الحروب يعتمد بدرجة كبيرة على توافر خدمات النقل البحري والدليل على ذلك انه خلال فترة الحرب العالمية الأولى والثانية تم تخصيص جانب كبير من الأسطول التجاري البحري لدى الدول التي تمتلك بحرية تجارية كبيرة - لعمليات امداد الجيوش المشتركة في الحرب - الأمر الذي ترتب عليه تناقص المعروض من السفن التي تقدم خدماتها لتجارة الدول الصغيرة وهو ما أثر سلبا على اقتصادياتها خاصة قطاع التجارة الخارجية وذلك بسبب ارتفاع تكاليف النقل البحري (النولون البحري) وتزايد مخاطر التشغيل ، فكانت المحصلة هي انكماش وتضاؤل حجم تجارتها الخارجية.

الفصل الأول : الإطار النظري للنقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية الخارجية

-ولعل أصدق الأمثلة على ذلك ما يلي :¹

أن الأرجنتين وهي دولة نامية لم تكن ضمن الدول المشاركة في الحرب . فقد تأثرت تجارتها الخارجية نتيجة الإحجام السفن الأجنبية عن نقل بضائعها مما أدى إلى انكماش حجم تجارتها الخارجية بنسبة 60% مع ما ترتب على ذلك من تأثير سلبي على سياسات وبرامج التصنيع فيها خلال الفترة من 1939 إلى 1943.

خلال فترة الصراع المصري الإسرائيلي ، امتنعت السفن الأجنبية عن القيام بعمليات التفريغ في ميناء الإسكندرية باعتبارها منطقة حرب، وعملت الحكومة المصرية آنذاك على استغلال اسطولها التجاري الوطني - رغم قصور طاقته الإنتاجية - بغرض ضمان توفير الاحتياجات التموينية من السلع الاستهلاكية والإنمائية بقدر الإمكان.

يتضح مما سبق مدى أهمية خدمات النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية للدولة الأمر الذي يبرر اهتمام حكومات الدول النامية بصفة خاصة بتنمية وتدعيم صناعة النقل البحري من خلال تخصيص قدر أكبر من الاستثمارات لتطوير نشاط هذا القطاع حتى تتجنب أو على الأقل تخفض من درجة اعتمادها في نقل الصادرات والواردات على خدمات النقل البحري التي تنتجها الدول المتقدمة . واضطرارها لتحمل تكلفة نقل عالية قدرت في مصر بحوالي 18.32% من إجمالي قيمة الصادرات . و 11.58% من إجمالي قيمة الواردات وذلك في الفترة 1970 1980 .

وما من شك أن ارتفاع تكلفة النقل على هذا النحو تمثل عائقا أمام قدرة الدول النامية على تصدير منتجاتها واحتفاظها بمركز تنافسي في الأسواق الخارجية ومن ثم ضعف حصيلة صادراتها من النقد الأجنبي والتأثير العكسي على طاقتها الاستثمارية² ..

¹ . عبد العزيز عبد الرحيم سليمان ، نفس المرجع السابق ، ص12

² . عبد العزيز عبد الرحيم سليمان ، نفس المرجع السابق ، ص13

المطلب الرابع : السياسة التجارية في صناعة النقل البحري.

1-السياسات البحرية:

1-1-سياسة حرية التجارة:

يجد أنصار سياسة حرية التجارة أن الحماية الحدية لصناعات بذاتها لمدة معينة هي خير سياسة لمضاعفة الدخل القومي عن طريق تقسيم العمل الدولي وميكانيكية الأسعار ويجدون كذلك أن للتجارة الخارجية أثارا غير مباشرة ديناميكية على التنمية في الدولة وبخلاف الأثر التعليلي فان التجارة كذلك هي الوسيلة لمد الدول النامية بعوامل التنمية الضرورية من الخارج ، وهذه العوامل هي:

- رأس المال.
- السلع الرأسمالية
- المبتكرات والأفكار الحديثة .

والنظرية الديناميكية للتجارة الخارجية تقول أن تعدد الأسواق الأكثر اتساعا والأشد تنافس هو المفتاح للتنمية الاقتصادية الناجحة والتي تقوم على استغلال التكنولوجيا الحديثة بما يتناسب مع النسب الصحيحة العوامل التكاليف الوطنية والظروف الصناعية وذلك قبل ان التجارة ليس فقط تبادل السلع ولكنها كذلك تساعد على توفر المعرفة والخبرة التي تجعل من التنمية عملية ممكنة وبل وتكون الوسيلة لسرعة تقدمها)

2-1-سياسة الحماية:

أما من وجهة نظر أصحاب الحماية فلم تعد التجارة في الوقت الحاضر المحرك للنمو كما كانت في القرن التاسع عشر ، وذلك تبعا لتدهور الطويل المدى في قيمة المواد الأولية بالنسبة للموارد المصنعة وهم يرون أن التمر الدول المتعددة على المواد الأولية يجب أن يتقدم خلال التصنيع وإن عليها بالاعتماد على سياسة بدائل

الفصل الأول : الإطار النظري للنقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية الخارجية

الاستناد عن طريق تشكيل مجموعات اقتصادية اقليمية ذات اسواق محلية أكثر اتساعا من الأسواق المحلية الصغيرة¹...

وحتى باتباع هذه السياسة الأخيرة، فإن مجموع صادرات الدول النامية لن ينقص في الحجم غير أن مكوناتها سوف تتحول من سلع استهلاكية لتصبح بضائع رأسمالية ومواد أولية. وهذه الدول سوف تحتاج كذلك الى كميات متزايدة من الماكينات والى الأسمدة والمخصبات من أجل تطوير زراعتها . نتيجة التحويل وارداتها لما يخدم التصنيع مع تقليل اعتمادها على استيراد المواد الغذائية والمنتجات الزراعية من أجل تخفيف العبء على ميزان المدفوعات.

2-سياسات الحرية والحماية في صناعة النقل البحري:

-1-2-سياسة حرية النقل البحري

تبعث منذ أربعة قرون من هولندا . نتيجة لفكرتين متعارضتين ، الأولى نظرية (حرية البحار) التي نادى بها جروسيوس عام 1609 وأراء التجارين التي سادت أوروبا في ذات الوقت. وينادي مبدأ (حرية البحار) بأن تكون جميع طرق الملاحة في أعالي البحار حرة تماما غير مقيدة بالنسبة لجميع الدول ، ويتفرع من هذا المبدأ أن البحار يجب أن تكون دائما مفتوحة بالنسبة لكل السفن. بغض النظر عن جنسيتها ، وهذه الظاهرة الأخيرة تعطي لصناعة النقل البحري صفة الصناعة الدولية.

وبالرغم من أن تأثير التجارين على الدول الأوروبية أدى إلى احتكار نقل التجارة مع مناطق معينة (مثل المستعمرات) وقصر الطرق البحرية الموصولة إلى هذه المناطق على السفن الوطنية إلا أن الهولنديين كانوا أول من اتخذ لنفسه سياسة حرية الملاحة منذ زمن مبكر جدا وهذه السياسة مكنتهم من تصدير خدماتهم الملاحية والاشترك في النقل المتقاطع بين دول أخرى غير هولندا) ، وقد اعتمدوا على المنافسة وليس على الاحتكار كي يرجحوا ميزانهم التجاري ، وقد أدت المنافسة إلى التخصص والى الكفاءة في النقل البحري ذلك أن إحدى نظريات التجارين الهامة كانت نظرية الميزان التجاري ، والتي تقول بأن الدولة يمكنها فقط

¹.أحمد عبد النقص محمود ، إقتصاديات النقل البحري ، الطبعة الأولى ، جامعة الإسكندرية ، 2007، ص130.

الفصل الأول : الإطار النظري للنقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية الخارجية

الاستفادة من التجارة الخارجية إذا كان ميزانها التجاري راجحا أو زيادة في قيمت الصادرات على الواردات. ولذلك عمدت الدولة إلى الحد من وارداتها والتوسع في صادراتها بقدر إمكانها غير أن الهولنديين، فيما عدا تجارتهم مع الهند الشرقية (أظهروا تحمرا غير عاديا في مثل هذا الزمن وعمدوا إلى بناء السفن الطائرة) الخفيفة سهلة القيادة كي ينافسوا بها السفن الشراعية المعتادة في ذلك الوقت الثقيلة الوزن المسلحة بالمدافع ثم وحدوا تصميم السفن واشتروا لوازم بنائها بالجملة وكانوا بينونها بطرق تشبه الوسائل الحديثة في الإنتاج بواسطة خطوط التجميع ثم بالإضافة إلى رخص البناء وقلة عدد طاقم السفينة حرصوا على استخدام بحارة من أي جنسية بأقل أجور ممكنة.¹

بعد ذلك وفي عام 1849 صدرت في بريطانيا قوانين الملاحة الشهيرة والتي تعتبر بحق بداية حرية التجارة العالمية

والمواصلات البحرية، فاعترفت بحرية البحار نتيجة لأراء ادم سميث بتحييده لسياسة حرية التجارة .

-2-2- ويمكن القول بأن النقل البحري نشأ خلال المائة وخمسين عاما الماضية خلال صفتي العالمية

والمنافسة الحرة ويعتبران حجر الزاوية في تخصص الدول الأوروبية الصناعية في النقل البحري ويمكن

النسبة تفوق هذه الدول في الميدان إلى العوامل التالية :

- ساعدت حركة التصنيع على اكتساب الخبرة اللازمة التي أدت الى البدء في بناء السفن الحديدية واستخدام الآلات البخارية بها ثم على موالاة تحسين هذه البواخر.

- هيئات المستعمرات الظروف المناسبة للاستخدام الواسع للأساطيل التجارية في نقل تجارة نشطة سريعة

النمو وفي كميات متوازنة ذهابا وإيابا.

- أمدت الهجرة الكثيفة في أوروبا إلى العالم الجديد سفن الركاب المنتظمة الخطوط بحركة ضخمة من

المسافرين.

وفي خلال الفترة ما بين الحربين العظمتين الأخيرتين سعرت كثير من الدول غير البحرية بحاجتها إلى خدمات

¹ أحمد عبد المنقص محمود ، نفس المرجع السابق ، ص132

الفصل الأول : الإطار النظري للنقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية الخارجية

ملاحية مملوكة لها ..ولذلك نتيجة لعدم توفر السفن خلال الحرب العالمية الأولى وبعد الحرب العالمية واجهت معظم الدول ، وبالأخص الدول النامية مشاكل التنمية. وبالأخص بالنسبة لتجارها الخارجية فاعتقد معظمها بأن امتلاك أساطيل وطنية يساعد على الإسراع في خطوات التنمية . ولما كانت معظم الدول النامية لا تملك خبرة صناعية أو خبرة بحرية . وتشكو من نمو بطيء نسبيا في تجارتها الخارجية ، فقد صادفت متاعب جمّة في تشغيل أساطيلها في ظل المنافسة الحرة من الأساطيل ذات الخبرة العتيقة والإدارة الماهرة والعلاقات التجارية الراسخة في أسواق العالم . فكانت على هذه الدول أن تتبنى سياسات الحماية من أجل مساعدة أساطيلها التجارية الحديثة مما ينتج عنه آثار مقلقة على النشاط الملاحي العالمي والذي قيل بأنه حر . وفي العقد الماضي ظهرت مناقشات كثيرة بين الكتاب منقسمين في الدفاع عن رأيين الأول حرية الملاحة ، والثاني سياسة الحماية للنقل البحري.

3. تلجأ الدولة إلى دعم أسطولها البحري حمالاً عن طريق :

- إعانات مباشرة لبناء وشراء السفن.
- إعانات مباشرة لمواجهة تكاليف التشغيل المرتفعة ، وقد تكون إعانات مالية لمواجهة زيادة أجور الطاقم أو تكاليف الوقود أو لاستخدام آلات حديثة أو أنواع جديدة من السفن وقد تكون الإعانة عبلة كتقديم وقود منخفض القيمة ، وفي هذه الحالة الأخيرة لا يمكن تقديمها إلا بتمويل السفينة في موانئ الدولة المانحة للدعم.

إعانات غير مباشرة وتشمل القروض بسعر الفائدة منخفض أو الإعفاء أو الخصم الضريبي أو التخفيض أو الإعفاء من رسوم الموانئ والإرشاد والقطر أو تعويض الخسارة بواسطة الحكومة.¹

¹أحمد عبد المنقص محمود ، مرجع سبق ذكره ، ص134

المطلب الخامس : دور النقل البحري في زيادة الدخل الإجمالي للدول¹

أولاً : تعريف الدخل الإجمالي

يمثل الدخل الإجمالي أو الناتج القيمة الإجمالية للسلع والخدمات المنتجة في إقتصاد معين خلال فترة زمنية معينة غالباً ما تكون سنة ، ويمثل في نفس الوقت مجموع القيم المضافة ، ويتم إنفاق هذا الناتج على المتطلبات الاستهلاكية لتجديد فعالية قوى الإنتاج أو كمدخرات تستثمر لزيادة الطاقة الإنتاجية . فالمجموع يمثل الإنفاق الإجمالي ، وكلا الإنفاقين يدعمان فعاليات الإنتاج لخلق الدخل كعوائد لعناصر الإنتاج إثر مشاركتها في العملية الإنتاجية لتنفق بدورها ، وهكذا تستمر دورة الإقتصاد الوطني إذ يتم التعرف على مجموع قيم السلع والخدمات المتشكلة سنوياً في ضوء معدلات نمو متباينة تفيد عند تحليلها إجراء المقارنات ووضع السياسات وإتخاذ الإجراءات لتحقيق أهداف التنمية وكذا إستعمالها في مجال التنبؤات السنوية.

ثانياً : مساهمة النقل في خلق الدخل الإجمالي

النقل البحري يساهم في تكوين الدخل الإجمالي سواء بطريقة مباشرة وبآثار إيجابية من خلال العلاقة الطردية المباشرة بينه وبين القطاعات الخدمية والسلعية الأخرى ، فهذا الارتباط الطردي المباشر بين النقل والوحدات الإنتاجية ينعكس على الإيرادات كما يمكنه أن يؤثر بطريقة غير مباشرة من خلال امتداده إلى عوائد عنصر العمل والتجهيزات الأساسية المرتبطة بالوسائل وورش الصيانة وتنشيط الموانئ وغيرها من الخدمات الملحقه بالنقل البحري ، بحيث تقود هذه الحصيلة إلى إعادة إستثمارها وتنشيط دورة الاقتصاد الوطني عن طريق مضاعفات الإنفاق الإيجابية والتي تولد زيادات وعوائد وقيم مضافة.

ثالثاً : النقل البحري وتوفير فرص العمل

يساهم النقل البحري في التنمية الإقتصادية من خلال خلق فرص عمل عديدة ، سواء في المشروعات الأساسية لنشاطه كالعمل على ظهر السفينة أو الأنشطة الإقتصادية المنبثقة عنه كخدمات الشحن والتفريغ

¹ .حمد سليمان المشوخي ، مرجع سبق ذكره ، ص93-95.

الفصل الأول : الإطار النظري للنقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية الخارجية

والتأمين وغيرها ويظهر ذلك في الدول التي تمتلك سواحل بحرية ، وملا يلاحظ على سوق العمل في قطاع النقل أنه سوق دولي يوفر للدولة إمكانية توظيف عمالها البحرية على ظهر سفن أجنبية وهكذا يكون للدولة المعنية منافع من جراء ذلك تتمثل في :¹

- إمكانية الإستعانة بهذه العمالة بعد إكتسابها للخبرات والمهارات في مجال العمل البحري ، ففي هذه الحالة ستتوفر للدولة ما تحتاجه من أيدي عاملة ماهرة مدربة وعلى درجة عالية من التخصص اللازم لرفع كفاءة الخدمات التي يقدمها الأسطول التجاري الوطني .
- زيادة فرص العمل وخلق دخول تمارس تأثيرها على جانبي العرض والطلب الكلي.
- تنوع العمالة البحرية بأصنافها الثلاث :²

- عمال البحرية والضباط الموجودين على الناقلات.

- عمال التسيير والإدارة العامة.

- عمال الإمدادات الأخرى المرتبطة مباشرة بالنقل البحري كخدمات التأمين ، الإصلاح ، الصيانة ، التموين ، فهذه العناصر تعتبر نشاطات متكاملة لتأدية خدمات النقل البحري.

وتتميز العمالة البحرية العاملة على الناقلات الوطنية بأنها متنوعة كونها تتأثر باقتصاد الدول المتطورة والأسواق ويتغير حجم هذه العمالة حسب الإجراءات والأوضاع الاقتصادية ، فالدول الكبرى قد تحيل عدداً من العاملين على البطالة ويرجع ذلك لعدة أسباب منها :

- إدخال تكنولوجيا جديدة في مجال النقل البحري والتي من شأنها تعويض اليد العاملة.
- حالة السوق الدولية للنقل البحري للبضائع ، وهذا ما يعرض عدداً من العمال إلى البطالة الإجبارية الصنف الثالث من العمال.

¹ سميرة أيوب ، ص80

² ربيعة حملاوي ، مردودية المؤسسات المينائية ، أطروحة الدكتوراه في العلوم الإقتصادية ، كلية العلوم الإقتصادية وعلوم التسيير ، جامعة الجزائر.

دفعة 2008 ص8-9

الفصل الأول : الإطار النظري للنقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية الخارجية

وكذلك بالنسبة للدول النامية فهي تتخذ الإجراءات نفيها في حالة القيام بإصلاح إقتصادي ، فتضطر إلى الإستغناء عن عدد من العمالة وذلك بغية الاستغلال الأمثل للمواد البشرية والتقليل من تكاليف الأيدي العاملة.

هذا ونشير إلى أنّ الدول النامية تسعى إلى تنويع العمالة وخلق فرص عمل جديدة ، من خلال إستغلالها لمجال النقل البحري يبقى دائما متواصلا متى سمحت الفرصة والظروف لذلك ، وهذا لأنّ سوق العمل الخاص بالبحارة يعتبر إلى حد ما عالي الطابع ، فهو يتأثر بما تفرزه الساحة الإقتصادية من تداعيات ، ويبقى على هذه الدول ضرورة التكيّف والتأقلم معه لخلق فرص العمل ومن ثمّ تحقيق أهداف التنمية¹

رابعاً: النقل البحري وتوطين الصناعة وتوسيع السوق وتقسيم العمل الدولي

يعتبر النقل من المتغيرات الاقتصادية الهامة التي يجب أخذها بعين الاعتبار عند تحديد موطن الصناعة ، فالنظريات المتعلقة بالتوطين الصناعي تؤكد على الدور الهام الذي يلعبه النقل في تحديد موطن الصناعة ، التي تؤثر في التوطين الصناعي مايلي :²

- مدى القرب من المواد الخام.
- درجة توفر العمالة اللازمة.
- قيمة تكاليف النقل.
- مدى توفر التجهيزات الأساسية كالكهرباء والماء.
- مدى القرب من الأسواق ومنافذ التوزيع .

ويعمل النقل البحري على توسيع دائرة السوق ، وتعدّد أنواع السلع المنتجات المعروضة او المنقولة وزيادة

كميتها ، وذلك بإتاحة فرصة نقل البضائع بأحجام كبيرة وأسعار منخفضة نسبياً ، الأمر الذي يؤدي إلى

¹ هارون عثمان ، الاقتصاد البحري مع إشارة خاصة لمشاكل الدول النامية ، مصر 1985 ، ص43.

² محمود حامد محمود عبد الرزاق ، مرجع سبق ذكره ، ص81.

الفصل الأول : الإطار النظري للنقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية الخارجية

انخفاض تكاليف الإنتاج ومن ثمّ انخفاض أسعار السلع المنقولة ، وبذلك يساعد النقل البحري على تحقيق وفورات الإنتاج يستلزم نقلها وتوزيعها عبر أقاليم ومناطق مختلفة لتصريفها ، وبدون شك فإنّ اتساع حجم السوق المحلي أو الدولي يزيد من التخصص الدولي وتقسيم العمل فالتجارة تقوم أساساً وفق المزايا النسبية ، إذ تخصص كل دولة في إنتاج السلع التي تتمتع بميزة نسبية في إنتاجها فتصدر الفائض من إنتاجها وتستورد احتياجاتها من الدول الأخرى ، وبذلك تكون كل دولة سوقاً لمنتجاتها ومنتجات دول أخرى ، ولكن بدون وجود وسائل للنقل تجد كل دولة نفسها مضطرة للاكتفاء الذاتي على ما تنتجه فقط ، ولن يكون من مقدورها مبادلة الدول الأخرى بفائض إنتاجها واستيراد ما يلزمها من تلك المواد ، وعلى ذلك فقد أدى التقدّم في وسائل النقل وخاصة النقل البحري إلى انتقال العالم إلى نظام جديد للإنتاج يعتمد على الأقاليم المختلفة¹

¹محمود حامد محمود عبد الرزاق ، مرجع سبق ذكره ، ص83.

خلاصة الفصل الأول

ظهرت بوضوح معالم الاحتياج المتنامي لقطاع النقل بأنواعه ولا سيما قطاع النقل البحري، فلم يعد نشاطه

يقتصر فقط على تلك المفاهيم الضيقة كنقل الأشخاص والبضائع فحسب، بل أصبح مجاله أبعد من ذلك بكثير ليشمل كل ما يتعلق بالتنمية من خلال المساهمة في تحسين ميزان المدفوعات، وتوسيع الأسواق بالبحث

عن المنافذ المختلفة لتصريف المنتجات،

وكذا تقسيم العمل الدولي وخلق مناصب الشغل وغيرها من المجالات التي تهدف بشكل عام إلى خلق الثروة وزيادة الدخل الإجمالي وزيادة مستوى الرفاهية لدى الأمم والأفراد.

الفصل الثاني : دور النقل البحري
في تنمية التجارة الخارجية دراسة
حالة ميناء مستغانم

تمهيد :

يعتبر ميناء مستغانم منصة حقيقية للتنمية الاقتصادية للتجارة الخارجية ، وكأداة لتنظيم التجارة ونظام التقييم للإقتصاد الوطني ، لعبور حركة المرور السلع في مستوى منطقة الميناء يمثل نحو ثلث المتبادلات الوطنية ، فمؤسسة ميناء مستغانم EPM كمشروع تجاري ومع أنشطتها التقليدية تمكنت من ملء مهام السلطة العامة لتنفيذ سياسة إعادة تصميم منظمة ميناء إعادة تركيز الهياكل الداخلية في حين التكيف مع الأهداف ساعد الأداء والأعمال التخصص الأساسية لوضع آليات لإدارة وتشغيل.

فالتحولات الجديدة للإقتصاد الدولي أدت إلى زيادة الطلب على خدمات المنشآت المينائية من طرف مختلف المتعاملين لمعالجة السفن وعبور البضائع في أفضل الشروط الاقتصادية والأمنية وهذا يتطلب إعادة النظر في هيكلته وطرق تسييره ، وإدخال متعاملين سواء كانوا محليين أو أجانب وهذا يتطلب تعديل القوانين المنظمة للنشاطات المينائية وكذلك العقود المبرمة بين مختلف الأطراف مع ضرورة مراعاة شروط المنافسة بين مختلف الفروع والهيئات المينائية ، وهذا يتطلب تحكّم كبير في مختلف تغيرات الداخلية والخارجية.

ويسلط هذا الفصل الضوء على الجانب الميداني ، وقد تم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين وهما :

المبحث الأول: تقديم مؤسسة ميناء مستغانم

المبحث الثاني : دراسة الحركة التجارية البحرية لميناء مستغانم EPM

الفصل الثاني : دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية دراسة حالة ميناء مستغانم EPM

المبحث الأول: تقديم مؤسسة ميناء مستغانم

يعد ميناء مستغانم جزء أساسي من البنية التحتية الخاصة بالنقل، فهو ضروري للعديد من الصناعات الكبرى التي تشارك في التجارة الدولية من خلال تقديم العديد من الخدمات كالخدمات التجارية وخدمات الصيد البحري.

سوف يتم التطرق في هذا المبحث إلى لمحة تاريخية حول مؤسسة ميناء مستغانم، أهداف وخصائص مؤسسة ميناء مستغانم، والهيكل التنظيمي العام لهذه المؤسسة.

المطلب الأول: لمحة تاريخية حول مؤسسة ميناء مستغانم

يتم تطوير ميناء مستغانم بما يتماشى مع متطلبات المنطقة حيث أصبح يشكل اليوم جزءا أساسيا من البنية التحتية الخاصة بالنقل في المنطقة، إذ أنه يشجع استحداث مجموعة من الخدمات المقربة من المستلمين النهائيين عبر أروقة نقل متعددة الأنماط.

1-نشأة الميناء

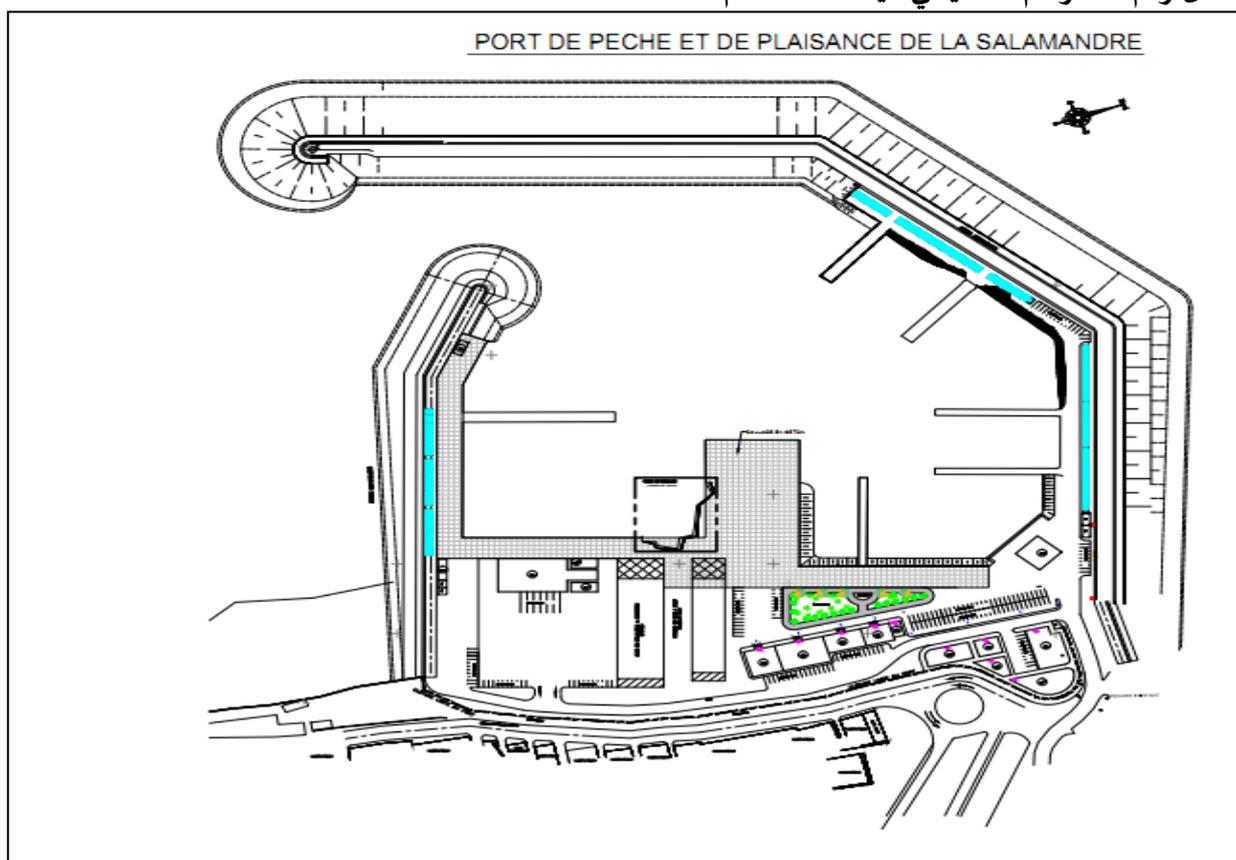
كان ميناء مستغانم خليجا صخريا حادا يمتد بين الرأس البحري لصلامندر والرأس البحري لخروبة استخدمه القراصنة لاقتسام الغنائم، سمي ميناء مستغانم فيما قبل 1833 ب"مرسى الغنائم". ومن هنا سميت المدينة "مستغانم".

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

إنطلق أول مشروع لتهيئة الميناء في سنة 1882 وبعد ثلاث سنوات من ذلك أعلن عنه مشروعاً ذا منفعة عامة بعد ذلك أعمال تهيئة ضخمة بين 1890 و1904 انتهت بميلاد أول حوض للميناء.

بعد بناء كاسرة الأمواج الغربية للميناء سنة 1941، ثم إنشاء الحوض الثاني برصيف طوله 430 متر فيما بين نهاية 1955 وبداية 1959.

الشكل رقم 01 : رسم تخطيطي لميناء مستغانم



-نشأة ميناء مستغانم

يقدم ميناء مؤسسة مستغانم نوعين من الخدمات: الخدمات التجارية وخدمات الصيد البحري، وتشرف على تسييره مؤسسة ميناء مستغانم وهي مؤسسة عمومية اقتصادية/ شركة ذات الأسهم EPE/EPM/SPA أنشأت في إطار إصلاح النظام المينائي الجزائري بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 82-82 الصادر بتاريخ 14 أوت 1982.

في 29 فيفري 1989 شقت مؤسسة ميناء مستغانم 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 رأس مالها 250000000 دج تحت الحيازة الكاملة لشركة تسيير مساهمات الدولة "الموانئ"، تحمل السجل التجاري رقم 88.B.01 وتخضع للقانون التجاري والمدني طبق لأحكام القوانين 01-88 و03-88 و04-88 الصادرة بتاريخ 12 جانفي 1988 والمتضمنة للنصوص

التنظيمية لاستقلالية المؤسسات وطبقا للمرسوم 101-88 الصادر بتاريخ 12 جانفي 1988 والمرسوم 119-88 الصادر بتاريخ 16 ماي 1988 والمرسوم 177-88 الصادر بتاريخ 28 سبتمبر 1988.

أنيط إلى مؤسسة ميناء مستغانم إنجاز المهام التالية:

- استثمار وتطوير ميناء مستغانم.

- إستغلال الآلات والإنشاءات المينائية.

- إنجاز أعمال صيانة وتهيئة وتحديث للبنى المينائية الفوقية.

- إعداد برامج بناء وصيانة وتهيئة للبنى المينائية التحتية بالتعاون مع الشركاء الآخرين.

- مباشرة عمليات الشحن والتفريغ المينائية.

- مزاولة عمليات القطر، القيادة، الإرساء وغيرها.

- القيام بكل العمليات التجارية، المالية، الصناعية، والعقارية ذات الصلة المباشرة أو غير المباشرة بموضوع

مؤسسة ميناء مستغانم. بتاريخ 27 فيفري 2008، تم رفع رأس مال الشركة إلى 500000000 دج.

3- الموقع الجغرافي لميناء مستغانم وتصميمه

يقع ميناء مستغانم في الجهة الشرقية لخليج أرزيو بين خطي عرض 35° و 56° شمالا وخطي طول 00° و 05° شرقا، ويحتوي على:

3-1 كاسرة الأمواج: بطول 1830 م.

3-2 المدخل البحري للميناء: شمالي غربي بعرض 100 م وعمق 12 م.

3-3 الأحواض: وتتكون من حوضين:

3-3_1 الحوض الأول: بمساحة مائبة تقدر ب 14 هكتار وعمق يتراوح بين 6,77 م و 8,17 م.

3-3_2 الحوض الثاني: بمساحة مائبة تقدر ب 16 هكتار وعمق يتراوح بين 6,95 م و 8,22 م.

3-4 الأرصفة: تحوي 10 محطات رسو بطول كلي يصل إلى 1296 متر خطي مقسمة كما يلي:

3-4_1 الرصيف الشمالي الشرقي: 117 متر خطي المحطة (المحطة 0).

3-4_2 رصيف المغرب: 412 متر خطي (المحطة 1، 2، 3).

3-4-3 الرصيف الجديد: 217 متر خطي (المحطة الجديدة 8,9).

4-4-3 رصيف الإستقلال: 270 متر خطي (المحطة 4-5).

5-4-3 الرصيف الجنوبي الغربي: 280 متر خطي (المحطة 6-7).

5-3 أرضية التخزين: بمساحة 44,430 م.

6-3 مرآب السيارات: مساحة 24000 م.

7-3 مرآب الحاويات: بمساحة 15000 م وقدرة معالجة 15000 حاوية سنويا.

8-3 المخازن: عددها 16 مخزن بمساحة 7455 م، تستخدم ثمانية مخازن لأغراض تجارية.

- الخصائص البحرية والتجارية لمحطات الرسو

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 1er Bassin | الرصيف الشمالي الشرقي Quai Nord- Est | |
| | 6.77 | 117 | O | | | |
| سكر اصهب+بضائع مختلفة بضائع مختلفة بضائع مختلفة | 7.62 | 139 | 1 | | الحوض الأول 1er Bassin | رصيف المغرب Quai du Maghreb |
| | 7.62 | 139 | 2 | | | |
| | 7.62 | 134 | 3 | | | |
| حبوب+بضائع مختلفة حبوب+ بضائع مختلفة سفن خدمة المرافئ | 7.62 | 135 | 4 | | الحوض الأول 1er Bassin | رصيف الإستقلال Mole de L'Indépendance |
| | 8.17 | 138 | 5 | | | |
| | 5.00 | 80 | X | | | |
| سفن الأداء+بضائع مختلفة بضائع مختلفة | 7.98 | 108 | NP1 | | الحوض الثاني 2ème Bassin | الرصيف الجديد Nouvea Quai |
| | 7.18 | 109 | NP2 | | | |
| سفن الأداء | 6.20 | 69 | NP | رصيف سفن الأداء Rampe R ₀ /R ₀ | | |
| خمر غير موضب+بضائع ختلفة بضائع مختلفة | 6.95 | 140 | 6 | الحوض الثاني 2ème Bassin | | الرصيف الجنوبي الغربي Quai Sud-Ouest |
| | 8.22 | 140 | 7 | | | |
| سفن الصيد | 4.50 | 430 | En Activité | الحوض الثاني 2ème Bassin | | رصيف الصيد Quai de Pêche |

9-3 طرق المواصلات: وتتكون من:

1-9-3 الطريق الأرضي: 4885 متر خطي.

2-9-3 السكة الحديدية: 3747 متر خطي (كل الأرصفة مجهزة بخطوط سكة حديدية متجددة تستخدم مؤقتا

لنقل الحبوب، الأنابيب المعدنية...).

4-التسهيلات المينائية: وتتمثل التسهيلات المينائية في:

1-4 إرشاد السفن: تؤمنه ل24 سا / 24 سا مديرية قيادة الميناء بثلاثة سفن قيادة وزورقي إرساء.

2-4 قاطر السفن: تقطر السفن التجارية ليلا ونهارا باستخدام قاطرة 2 ISSER ذات قوة 7100 حصان.

5- الإنشاءات المتخصصة :

1-5 محطة الزفت نفضال: أنشأت سنة 1929 بالرصيف الشمالي الشرقي على مساحة 2524 م، وهي مجهزة

بثلاث أوعية (أحواض) ذات سعة 4700 طن وقدرة معالجة 30000 طن سنويا من الزفت.

2-5 صومعة الحبوب التابعة للديوان الجزائري المهني للحبوب: أنشأت سنة 1986 على مساحة 4640 م،

سعتها 30000 طن، وهي مجهزة بمضختين متحركتين بمعدل ضخ 300 طن من الحبوب / ساعة لكل منهما.

3-5 صومعة السكر: أنشأت سنة 1971 على مساحة 5697 م من طرف شركة التسيير و التوزيع الغذائي

أصبحت تسمى فيما بعد شركة تكرير السكر، تصل سعة الاستقبال لديها إلى 16000 طن من السكر غير

الموضب وقدرة العبور إلى 150000 طن سنويا.

6-تحديات الميناء

يواجه الميناء عدة تحديات تتمثل في :

-محدودية عمل الأرصفة ب 8,22م.

-عدم كفاية طول الأرصفة ومساحة العبور والتخزين كما هو موضح في الجدول التالي:

- الجدول رقم (02) طول الأرصفة ومساحة العبور و التخزين

| عدد محطات الإرساء | طول الأرصفة | المعايير المتفقة عليها | قيمة النقص | مساحة التخزين الحالية | المعايير المتفق عليها | قيمة النقص |
|-------------------|-------------|------------------------|------------|-----------------------|------------------------|------------------------|
| 10 | 1.296 م | 1.500 م | 204-م | 44.430 م ² | 200.000 م ² | 155.570 م ² |

المصدر:خلية التدقيق، مؤسسة ميناء مستغانم28-03-2023

-غياب مرآب الحريق المتخصص لمعالجة المواد الخطيرة (مسجل في المخطط التنموي 2010-2014).

-مشكل التزاوج بين النشاط التجاري و الصيد البحري (157زورق صيد حيث 43منه خارج الولاية) مما أدى

إلى تعطيل أربعة (4) محطات إرساء من جملة عشرة (10).

-الانعكاسات السلبية: تتمثل في :

-طول المكوث المؤدي أحيانا إلى مهل إضافية للشحن و التفريغ.

-تخفيف حمولة السفن الضخمة في الموانئ الأخرى مما يؤدي إلى تعريفات شحن إضافية.

-صعوبات على مستوى التخزين مسؤولة على توليد تعريفات إضافية للشحن والنقل.

-اختناق مينائي ناجم عن التزاوج بين الأنشطة التجارية وأنشطة الصيد البحري.

7-مشاريع مستقبلية

هناك عدة مشاريع مستقبلية وهي كالاتي:

7-1مشروع مرآب الحريق: هو مركز لعبور المواد الخطيرة يسمح بمعالجة:

-المواد السائلة القابلة للالتهاب.

-المواد الصلبة القابلة للالتهاب.

-المواد الحارقة (المهيبة)؛

-المواد السامة؛

المواد المذيبة(الأكلة)؛

-مواد خطيرة أخرى.

1-1-7 أهداف مشروع مرآب الحريق: وتتمثل في:

-تأمين أحسن الظروف لعبور المواد الخطيرة؛

-اجتلاب تجارة البضائع المختلفة.

2-1-7 تمويل المشروع: انتهت مرحلة دراسة المشروع في سنة 2005، وستنطلق عملية إنجازها فور المصادقة

على القرار المتعلق بالتعيين الجديد لحدود أملاك الدولة المينائية بحيث تتحمل مؤسسة الميناء كلفة الإنجاز كاملة.

2-7 مشروع محطة بحرية: هو عبارة عن خط بحري للمسافرين.

1-2-7 أهداف مشروع محطة بحرية: افتتاح خط بحري للمسافرين بين ميناء مستغانم وجنوب إسبانيا و جنوب فرنسا.

2-2-7 تمويل مشروع محطة بحرية: أنجزت دراسة للمشروع في سنة 2004 من طرف مختبر الدراسات البحرية، وسيشرع في إنجازها فور ترحيل قوارب الصيد البحري نحو مينائي الصيد: صلامندر و سيدي لخضر بحيث يتم تمويل عملية إنجازها إما كاملا من طرف مؤسسة الميناء وإما في إطار الشراكة.

3-7 مشروع الحوض الثالث: عهد بدراسة المشروع إلى مختبر الدراسات البحرية و اكتملت في سنة 1998 باختبار حول نموذج مصغر حيث سيتم إنشاء هذا المشروع في نطاق الامتداد الطبيعي للموقع الحالي للميناء ضمن ثلاثة مراحل. سجلت هذه الدراسة في إطار مقارنة عامة لبحث مختلف الخيارات الممكنة لتهيئة موانئ الغرب الجزائري من أجل مواجهة العجز المتوقع للقدرات المينائية فيما بين 2010 و 2015.

يسمح هذا المشروع بزيادة حجم التبادل التجاري بـ 1,5 مليون طن كنتيجة مباشرة لتجنب تخفيف

حمولة السفن الضخمة في الموانئ الأخرى ذات الأرصفة العميقة (8,22م) من جهة وبناء منشآت تخزين متخصصة للمواد غير الموضبة من جهة أخرى.

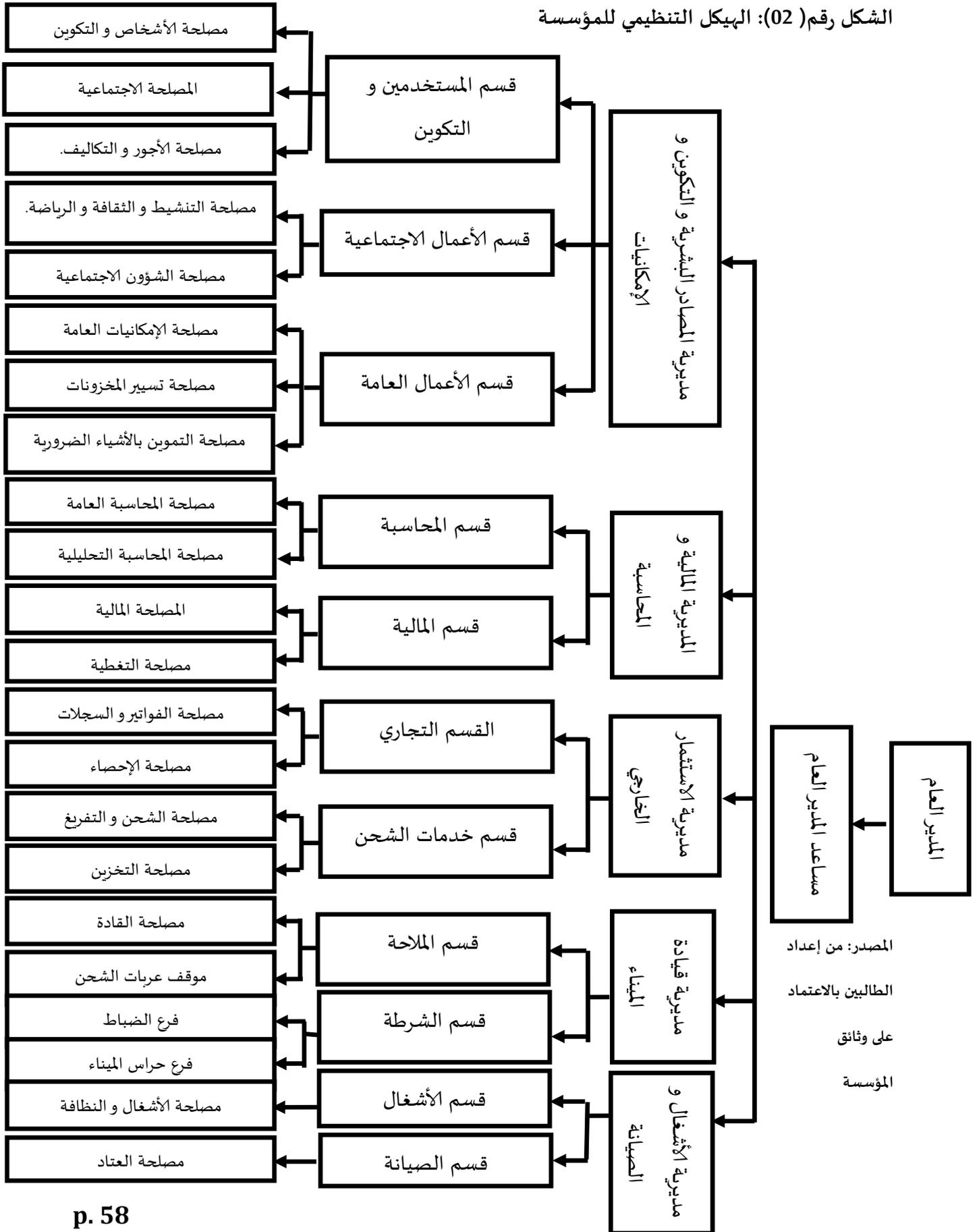
● مميزات وخصائص مؤسسة ميناء مستغانم

تتميز مؤسسة ميناء مستغانم بـ:

- موقع جيو استراتيجي هام.
- وفرة طرق مواصلات نحو منطقة خلفية تتألف من 12 ولاية.
- محطات رسو متخصصة لسفن الأداء لتأمين الخطوط البحرية المنتظمة.
- إنشاءات متخصصة لمعالجة ناقلات الحبوب، السكر، الخمور وناقلات الزيت.
- قدرات تخزين مغطاة وغير مغطاة.
- حماية جيدة للبضائع؛
- تنوع طرق تسليم البضائع (السكة الحديدية، الطريق الأرضي) عبر التراب الوطني.
- بني فوقية وتجهيزات وفق طموح المتعاملين الاقتصاديين.
- إطارات وعمال مهينون و مدربون على عمليات الشحن والتفريغ.
- ساعات عمل متواصلة: 24 سا / 24 سا و 7 أيام / 7 أيام.

المطلب الثاني: الهيكل التنظيمي

الشكل رقم (02): الهيكل التنظيمي للمؤسسة



المصدر: من إعداد
الطالبين بالاعتماد
على وثائق
المؤسسة

○ شرح الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء مستغانم:

1-المديرية العامة

وظيفتها التسيير، المراقبة، التنظيم و السهر الحسن للمؤسسة، ترتب و تراقب جميع مديريات المؤسسة و تفرض سلطتها عليهم و . تتكون من:

1-1 رئيس مدير عام : هو الممثل الوحيد القانوني للمؤسسة و المسؤول الأول في شكل الهرم القانوني

للمؤسسة حيث يشرف على جميع الأعمال التي تقوم بها المؤسسة بمشاركة المدراء المنفذين و الذين يصغرونه درجة في هيكل المؤسسة .

2-1 مساعد مدير عام: و يعتبر المستشار القانوني للمدير العام حيث يساعده في اتخاذ القرارات المناسبة و في كل الأعمال التي لها صلة بالمؤسسة.

3-1 مساعد الأمن الداخلي: و هو الشخص المخول قانونا بحفظ الأمن والسلامة داخل الحرم المؤسستي ومعاونيه يشرفون على الحفظ من الأخطار المادية والبشرية و تصدي لكل الأخطار المحتملة.

4-1 مكتب التنسيق العام: و هو الذي يتولى جميع الأعمال التي يصدرها المدير العام إليه ، والمتمثلة في تبليغ المراسلات الداخلية مع جميع المديريات و الحفاظ على التسيير الحسن والسكينة للمديرية و منع دخول الأجانب.

5-1 خلية التدقيق: هذه الخلية على علاقة مباشرة بالإدارة العامة ، تتمثل مهامها في التأكد من احترام إجراءات التسيير، وكذلك تدقيق وفحص العمليات و الأنشطة المختلفة للمؤسسة.

2-مديرية الموارد البشرية

تهتم مديريةية الموارد البشرية بتنظيم وتنسيق و مراقبة جميع الشؤون المرتبطة بتسيير المستخدمين والتكوين والوسائل العامة للمؤسسة. تتكون هذه المديرية من الفروع التالية:

1-2 قسم المستخدمين و التكوين: يقوم هذا القسم بالإشراف و مراقبة تطبيق سياسة المؤسسة في إطار

تسيير المستخدمين، كما يقوم بإعداد برامج التكوين و الحرص على تطبيقها، بالإضافة إلى مشاركته في إعداد الميزانية في إطار مصاريف المستخدمين. ويتكون من المصالح التالية:

1-1-2 مصلحة المستخدمين والتكوين: تهتم هذه المصلحة بإعداد القرارات المتعلقة بتسيير المستخدمين، كما تسهر على تطبيق إجراءات التوظيف، وتصنيف المستخدمين، وتقوم بإعداد وتنظيم برامج التكوين والسهر على تطبيقها.

2-1-2 مصلحة الأجور والتكاليف: وهي المصلحة التي تشرف على دفع أجور المستخدمين وتكاليف العمل من منح ومكافئات نظير العمل الذي يقوم به العامل خلال الشهر الواحد وطوال مدة تواجده في المؤسسة، و الاستفادة كذلك من باقي الأرباح التي تحققها المؤسسة.

3-1-2 المصلحة الاجتماعية: تهتم هذه المصلحة بملفات حوادث العمل، التوقف عن العمل بسبب المرض، تعويضات المصاريف الطبية، وطب العمل.

2-2 قسم الوسائل العامة: يهتم قسم الوسائل العامة بتسيير الوسائل العامة، ويتكون من مصلحتين:

1-2-2 مصلحة الوسائل العامة: وهي المصلحة التي تشرف على جميع العمليات التي تدخل في تنفيذ العمل داخل المؤسسة من شراء التجهيزات الضرورية كالعتاد والآلات المساعدة على تنفيذ العمل وقطاع غيار مختلف المركبات وقطاع الغيار الخاص بالقاطرة و مختلف العتاد من (كومبيوتر، آلات نسخ، مكاتب، كراسي) بالإضافة إلى مستلزمات المكتب من أقلام وأوراق...الخ.

كما تشرف مباشرة على جميع المهام التي يقوم بها أعوان المؤسسة أثناء تنفيذ أعمالهم في المهام

الخاصة

بداخل وخارج الوطن.

2-2-2 مصلحة تسيير المخزون: تقوم مصلحة تسيير المخزون بتسيير المخزون، وتقوم بعملية جرد لهذه المخزونات.

3-2 قسم الشؤون الاجتماعية: يهتم قسم الشؤون الاجتماعية بتسيير الأنشطة الاجتماعية والثقافية في المؤسسة ويتكون من مصلحين:

1-3-2 مصلحة الخدمات الاجتماعية: وهي المصلحة التي تشرف وتعالج الجانب الاجتماعي للعامل من خلال

القيام بتأمينه لدى مصالح الضمان الاجتماعي لكي يتمكن من القيام بمهامه وهو مؤمن من كل الأخطار التي قد تصيبه سواء كانت حوادث عمل أو أمراض مهنية واستفادته من منح وتعويضات أثناء كامل مدة العجز أو المرض ومن جميع التأمينات الاجتماعية مثل المنح المدرسية، فترة الأمومة بالنسبة للنساء...الخ.

2-3-2 مصلحة النشاط الرياضي والثقافي: وهي المصلحة التي تشرف مباشرة على جميع الأنشطة الرياضية والترفيهية التي تتم طوال السنة الواحدة لصالح أبناء العمال والعمال كمكافأة لهم على المجهودات المبذولة طوال السنة وتتمثل في برمجة رحلات سياحية خلال الأعياد المتسمية والموسم الإصطيفي .

أما الأنشطة الرياضية فتتمثل في برمجة لقاءات في كرة القدم بين عمال الشركة والعمال التابعين لمختلف القطاعات الاقتصادية الأخرى لتوحيد العمال وإشعارهم بروح التضامن والإخاء فيما بينهم.

3-مديرية المالية والمحاسبة:

وهي المديرية المكلفة بتسيير الوضعية المالية للشركة عن طريق وضع ميزانيات محددة لكل سنة ومدى مطابقتها للأهداف المسطرة، وإحصاء كل العمليات المالية التي نفذت خلال السنة الواحدة، وإمسك الدفاتر التجارية المبينة للنشاط التجاري، وتتكون من:

3-1 قسم المحاسبة: يشرف قسم المحاسبة على جميع العمليات الحسابية وفقا للنظام المحاسبي المالي ويتكون من مصلحتين:

3-1-1 مصلحة 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.

3-1-2 مصلحة المحاسبة التحليلية: وهي المصلحة التي تشرف مباشرة على تحليل جميع التكاليف.

3-2 قسم المالية: يشرف قسم المالية على التسيير المالي للمؤسسة وإعداد ومتابعة الميزانية ويتكون من مصلحتين:

3-2-1 مصلحة المالية: وهي المصلحة التي تشرف مباشرة على متابعة الأوضاع المالية للمؤسسة.

3-2-2 مصلحة التحصيلات: تقوم بتحصيل جميع الأموال الناتجة عن النشاط التجاري مع المتعاملين الاقتصاديين وتتبع حركة انتقال الأموال بين البنوك مع فرض عقوبات جزائية مالية عن كل تأخير بالوفاء

بالدين أو الالتزامات تجاه المؤسسة مع تهديد هؤلاء المتعاملين (الزبائن) باللجوء إلى القضاء في حالة رفضهم تسديد مستحقاتهم.

4- مديرية الإستثمار التجاري

وتقوم هذه المديرية بـ:

- تسيير العمليات المرتبطة بعبور البضائع (الشحن، التفريغ، والتخزين) .
 - تسيير أملاك الدولة المينائية .
 - تسيير الإنشاءات المتخصصة.
 - متابعة تطور تقنيات الاستثمار المينائي والبحث عن الوسائل المناسبة لإدماجها بفعالية داخل المؤسسة.
- وتتفرع هذه المديرية إلى :

4-1 قسم الشحن و التفريغ: تقتصر مهامها على الشحن والتفريغ والتخزين، ويتكون من ثلاثة مصالح :

4-1-1 مصلحة الشحن و التفريغ: هي المصلحة المختصة والمشرفة على جميع عمليات الشحن و التفريغ

للسفن الراسية بمرافأ الميناء أو التي تنتظر دورها للرسو، وتتطلب عملية الشحن والتفريغ يد عاملة مؤهلة

وغير مؤهلة، كما تتطلب آلات ورافعات لتنفيذ العمل المنشود. وعملية الشحن والتفريغ هي أهم عملية في

مفهوم النشاط التجاري كونها تمثل مجموعة السلع و البضائع التي يتطلب شحنها و تفريغها بدل الكثير من

العناية والصرامة والاحتراس أثناء العملية. كما تتميز بتنوع مصدرها كونها بضاعة خطيرة أو سريعة التلف أو

باهظة الثمن.

4-1-2 مصلحة التخزين: تأخذ على عاتقها البضائع المفرغة من البواخر وكذلك تلك المعدة للتسليم ، كما

تسهل على الاستخدام العقلاني للمساحات المعدة للتخزين ، وتراقب وترسل مستندات التخزين إلى مصلحة

الفواتير.

4-1-3 مصلحة الحاويات: وهي المصلحة المختصة على الإشراف الكامل على الحاويات الموجودة داخل الميناء،

ومعرفة محتوياتها وفرزها .

2-4 القسم التجاري: ينظم مهام مصلحة الفواتير، الأملاك والإنشاءات المتخصصة، يسهر على ترجمة وتطبيق سلم الأثمان المعمول به، وينقسم إلى مصطلحين:

1-2-4 مصلحة الفوترة وأملاك الدولة: هي تلك الأملاك والإنشاءات المتخصصة ومكلفة بمتابعة دخول السفن، إنشاء الفواتير ومراقبة المستندات التي تساهم في إعدادها.

2-2-4 مصلحة الإحصائيات: تقوم بإعداد الدوريات الإحصائية.

3-4 خلايا مديرية الإستثمار التجاري: تضم مديرية الإستثمار التجاري الخلايا التالية:

1-3-4 خلية الدراسات والتخطيط: وهي الخلية التي تقوم بإعداد مخططات شهرية وسنوية توضح فيها نسبة النشاط التجاري لكل شهر مع 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، وتوضح المخططات وضعية السنة المقبلة وتحدد فيها الأهداف والأرقام التي تهدف المؤسسة للوصول إليها وهذا عن طريق وضع احتمالات تقريبية.

2-3-4 خلية التسويق: وهي الخلية التي يتمحور دورها الأول في التعريف بالميناء ودوره الجيو استراتيجي بمنطقة الغرب الجزائري كونه يعتبر همزة وصل بين الغرب الجزائري ومنطقة الوسط والجنوب الجزائري، وما يوفره من امتيازات تجعله الميناء الأمثل لعملية التصدير والاستيراد. وتتمثل هذه الامتيازات في الموقع الجغرافي،

التسهيلات الإدارية، التحفظات الجمركية، انخفاض نفقات الشحن والتفريغ، ووسائل العمل المتطورة، أماكن تخزين واسعة. وهي الشروط التي تجلب دراسة برامج الاستيراد للمتعاملين المينائيين.

3-3-4 خلية المنازعات: وهي الخلية المختصة في المنازعات التي قد تنشأ أثناء تنفيذ العمل، فهي قد تكون منازعات ناتجة عن إخلاء أحد المتعاملين مع المؤسسة بالتزامات أو نتيجة اعتراض هذا المتعامل على ظروف العمل أو الزيادات المالية أو على أي أشكال من شأنه أن يؤثر على صحة التعاملات التجارية.

كما يمكن أن يكون النزاع بين المؤسسة وأحد العمال وهو النزاع الذي يندرج ضمن إطار نزاعات العمال الفردية كارتكاب العامل لخطأ من الدرجة الثالثة استلزم قطع علاقة العمل (أي فصله)، لذا يلتزم هذا العامل بالدفاع عن حقوقه و الدخول مع المؤسسة في نزاع يتولى النظر فيه المحكمة الاجتماعية.

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

5- مديرية قيادة الميناء

وتقوم بتأمين حركة الملاحة (دخول السفن، خروجها ، تحويلها من مركز رسوها إلى آخر)، وتأمين الحدود

المينائية، وتتكون من قسمين :

1-5 قسم الملاحة: ويشرف مباشرة على جميع البحارة النائبين لها و الملزمون بتنفيذ الأوامر الصادرة لهم من طرف مسئولهم المباشرين، ويلزم أن يكون هؤلاء البحارة متمتعين بشهادات تبرز كفاءة كل بحار على حدة ودرجة التصنيف حيث بدون هذه الشهادة لا يمكن لهؤلاء البحارة أن يتولى مهامهم في المؤسسة وهي تتنوع بتنوع مؤهلات كل بحار على حدة ويتكون من:

1-1-5 محطة القاطرة: وهو المكان المخصص فعليا لوقوف القاطرة سواء عند مغادرتها له لتنفيذ المهام المنيطة بها أو أثناء العودة من تنفيذ هذه المهام. حيث لا يجوز بل يمنع منعاً باتاً على أي سفينة أخرى مهما كان نوعها أن تتوقف في المكان المخصص للقاطرة لأنه يشكل عائق يحول عليمها تنفيذ أعمالها بطريقة سليمة.

1-2-5 محطة سفينة الإرشاد: وهو المكان المخصص فعليا لوقوف سفينة إرشاد المخصصة لنقل أثناء كل مهمة سواء كان ذلك عند إدخال السفن أو إخراجها من الميناء، باعتباره المسؤول الأول على عملية إدخال و إخراج السفن وبدونه لا يمكن أن تتم العملية.

2-5 قسم الأمن: ويختص في حفظ الأمن من كل الأخطار التي من شأنها أن تشكل تهديدا مباشرا على حياة

العمال وحفظ الصحة وذلك بالحرص على نظافة المحيط المخصص للعمل، وتفادي بذلك كل أنواع

الأمراض التي يصاب بها العامل أثناء توليه العمل. ويتفرع هذا القسم إلى:

1-2-5 قسم ضابط الميناء: ويشرف مباشرة على العملية التي تسبق دخول الباخرة المحملة بالبضائع للميناء عن طريق الاتصال بربان السفينة لأخذ جميع المعلومات الخاصة بالسفينة من حيث نوعية المواد المحملة (حجم السفينة، طولها) لكي ينسق تحديد الرصيف الخاص بالتوقف.

2-2-5 قسم حراس الميناء: وتتمثل مهامه في حراسة الميناء.

6 - مديرية الأشغال و الصيانة

وهي المديرية المختصة بالأشغال والصيانة ويقصد بالأشغال كل الأعمال التي من شأنها توفير الإجراءات الملائمة للسير الحسن للعمل و المتمثلة في توفير الإنارة، تعبيد الطرق، بناء الهياكل، النظافة، وإزالة الأخطار التي تهدد السلامة للعمال.

أما الصيانة يقصد بها أن المؤسسة تمتلك عتاد وآلات تساعد على تنفيذ العمل بصفة منتظمة وسريعة،

وعليه فإن هذه الآلات قد تحتاج إلى عملية إصلاح في حالة تعرضها لعطب، فيقوم عمال مؤهلون بعملية الإصلاح لتلك الآلات. تتكون هذه المديرية من:

1-6 قسم الصيانة: يقوم قسم الصيانة بتنسيق وتصميم ومراقبة جميع أنشطة حفظ وصيانة وإصلاح المعدات بالإضافة إلى استبدال المعدات وقطع الغيار، ويتكون من مصلحتين:

1-1-6 مصلحة الصيانة: وهي المسؤولة عن صيانة وإصلاح معدات رفع و مناولة البضائع، وموقف السيارات، والمعدات الميكانيكية.

2-1-6 مصلحة العتاد: تهتم مصلحة العتاد بتنظيم عمل مشغلي الآلات، وتوفير ومراقبة معدات المناولة.

2-6 قسم الأشغال: يهتم قسم الأشغال بتنفيذ ومراقبة مشاريع تطوير وتهيئة الميناء وأعمال الصيانة، ويتكون من مصلحة الأشغال و الصيانة .

1-2-6 مصلحة الأشغال والصيانة: تشرف هذه المصلحة على تنفيذ أعمال صيانة أصول المؤسسة.

المطلب الثالث: أهداف مؤسسة ميناء مستغانم

تسعى مؤسسة ميناء مستغانم كغيرها من المؤسسات إلى مجموعة من الأهداف:

1. تأمين أحسن الظروف لعبور البضائع من حيث المدة الزمنية، النوعية، الحماية والسعر.
2. تقديم تسهيلات حقيقية (وسائل عبور ومعالجة وتخزين ذات كفاءة عالية).
3. كون الأذان الصاغية لاهتمامات المتعاملين الاقتصاديين.
4. تسيير أملاك الدولة.
5. تسيير الإستثمار وتطوير ميناء مستغانم.
6. استغلال الوسائل والتجهيزات المينائية.
7. تنفيذ أشغال الصيانة و التهيئة وخلق بنيات مينائية بالتنسيق مع متعاملين آخرين متخصصين؛
8. تنفيذ عمليات الشحن والتفريغ المينائية.
9. تنفيذ عمليات الشحن والتفريغ المينائية.
10. تنفيذ عمليات القطر والإرشاد والرسو...إلخ.
11. تنفيذ كل العمليات التجارية، المالية، الصناعية، والعقارية المرتبطة بصفة مباشرة وغير مباشرة بالهدف الإجتماعي.

المبحث الثاني : دراسة الحركة التجارية البحرية لميناء مستغانم EPM

المطلب الأول : إحصائيات حول المبادلات التجارية بالميناء لسنتي 2020-2021

• حركات خاصة بالإستيراد والتصدير

الجدول رقم : (03) مؤشر الإنتاج

| المؤشرات | 2020 | 2021 | الإختلاف% |
|-----------------------|---------|---------|-----------|
| النقل الإجمالي (الطن) | 413.320 | 273.736 | -33.77 |
| نقل الإستيراد | 388.171 | 260.202 | -32.97 |
| نقل التصدير | 25.149 | 13.535 | -46.18 |

المصدر: إحصائيات مؤسسة مستغانم

يمثل الجدول (03) مؤشر الإنتاج لسنتي 2020-2021 حيث نلاحظ إنخفاض للإستيراد بنسبة 32.97% أما التصدير بـ 46.18% مما أدى إلى إنخفاض النقل الإجمالي إلى 33.77% .

الجدول رقم (04) النقل الخاص بالإستيراد

| | | | |
|---------------------------------|---------|---------|--------|
| مواد فلاحية | 70.287 | 191.623 | -16.87 |
| - القمح | 0 | 0 | - |
| -الخشب | 39.370 | 15.922 | -59.56 |
| - بذور البطاطا | 30.486 | 39.564 | 0.49 |
| - مواد أخرى | 432 | 2.946 | -90.34 |
| محروقات ومواد صلبة (الفحم) | 38.724 | 75.914 | - |
| السلع الغذائية(لحم+مواد غذائية) | 3.225 | 4.635 | 43.73 |
| مواد بترولية | 39.406 | 15.132 | -61.60 |
| مواد معدنية | 184.172 | 118.388 | -35.72 |
| - حديد الخرسانة | 0 | 0 | - |
| -أنابيب | 0 | 14 | - |
| - مواد أخرى حديدية | 16.185 | 11.637 | -28.10 |
| - القضبان | 167.987 | 106.737 | -36.46 |
| معادن ومواد البناء | 13.500 | 16.531 | -50.50 |

الفصل الثاني : دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية - دراسة حالة ميناء مستغانم

| | | | |
|---------|--------|--------|---------------------|
| - | 0 | 0 | -الإسمنت |
| - | 4.500 | 0 | الحديد |
| -83.83 | 2.182 | 13.500 | مواد أخرى |
| 2064.15 | 6.050 | 280 | مواد كيميائية |
| 107.84 | 22.123 | 10.644 | سماد |
| 2.95 | 28.758 | 27.934 | بضائع متنوعة منها : |
| -27.85 | 7.503 | 10.399 | -سيارات وآلات النقل |
| 13.20 | 9.565 | 8.450 | - آلات ومعدات |
| - | 7.385 | 0 | - الميلايين |
| -32.62 | 4.305 | 9.085 | عمليات خاصة |

المصدر: إحصائيات مؤسسة مستغانم

يمثل الجدول(04) النقل الخاص بالإستيراد والذي يحتوي على مختلف المواد التي تمّ إستيرادها بين السنتين 2020-2021 حيث شهدت مؤسسة ميناء مستغانم خلال السنوات الأخيرة تناقص كبير للتبادل التجاري من خلال حركة الإستيراد للمنتجات، حيث شمل التناقص كل من المنتجات الفلاحية وكذا المواد البترولية والمواد المعدنية ومعادن و مواد البناء والسماد، وشمل الإرتفاع المواد الغذائية والبضائع المتنوعة.

الجدول رقم(05) النقل الخاص بالتصدير

| | | | |
|--------|-------|--------|---|
| 0 | 0 | 0 | - الخمر |
| 0 | 0 | 32 | - مواد غذائية |
| 200.78 | 786 | 177 | - التمر |
| 35.09 | 714 | 714 | - البطاطا للإستهلاك |
| -17.74 | 50 | 50 | -مواد أخرى+ خضر |
| - | 3.172 | 0 | حديد الخرسانة |
| - | 4.891 | 1.353 | الهيبيوم |
| -14.75 | 7393 | 5.839 | الطين |
| - | - | - | المواد الأخرى |
| -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 : عربية+سيارة+ الآلات + الشاحنات (إعادة البضائع) |

المصدر: إحصائيات مؤسسة مستغانم

الفصل الثاني : دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية - دراسة حالة ميناء مستغانم

يمثل الجدول رقم (05) النقل الخاص بالتصدير لسنتي 2020-2021 حيث نلاحظ إرتفاع نسبي في التمر والهيليوم وإنخفاض في كل من البطاطا والحاويات الخالية والعتاد وعتاد النقل .

• مؤشرات حركات الملاحة والحاويات والمسافرين

الجدول رقم(06) مؤشر حركة الملاحة

| | | | |
|------------------------------------|-----------|---------|--------|
| عدد البواخر عند الدخول | 128 | 79 | -38.28 |
| إجمالي الحمولات المسجلة عند الدخول | 1.389.996 | 752.196 | -45.89 |
| متوسط الإنتظار في مرفأ السبيل | 1.09 | 1.01 | -7.34 |
| متوسط الإنتظار في الرصيف | 2.23 | 3.28 | 47.09 |

المصدر: إحصائيات مؤسسة مستغانم

يمثل الجدول (06) مؤشر حركة الملاحة حيث نلاحظ تراجع في حركة البواخر وذلك راجع إلى نقص التبادل التجاري أي عمليات التصدير والإستيراد.

الجدول رقم(07) مؤشر حركة الحاويات

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

المصدر: إحصائيات مؤسسة مستغانم

يمثل الجدول (07) مؤشر حركة الحاويات بالنسبة للإستيراد والتصدير لسنتي 2020 و2021 حيث نلاحظ تراجع منسوب في كذا الحالتين.

الجدول رقم(08) مؤشر حركة المسافرين

| | | | |
|-----------------------|--------|--------|--------|
| عدد المسافرين | / | / | / |
| النزول | 8.578 | 5.388 | -37.19 |
| الركوب | 11.145 | 4.974 | -55.37 |
| المجموع | 19.723 | 10.362 | -47.46 |
| عدد السيارات المسافرة | / | / | / |
| النزول | 4.504 | 2.743 | -39.10 |
| الركوب | 4.815 | 2.593 | -46.15 |

الفصل الثاني : دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية - دراسة حالة ميناء مستغانم

| | | | |
|--------|-------|-------|---------------------|
| -42.74 | 5.336 | 9.319 | المجموع |
| -66.67 | 13 | 39 | عدد بواخر المسافرين |

المصدر: إحصائيات مؤسسة مستغانم

يمثل الجدول (08) مؤشر حركة المسافرين بالنسبة للإستيراد والتصدير لسنتي 2020 و2021 حيث نلاحظ تراجع منسوب لعدد المسافرين وفي عدد سياراتهم

خلاصة الفصل الثاني :

نستنتج من هذا الفصل أن ميناء مستغانم له تاريخ عريق وقد عرف أعمال تهيئة ومشاريع ضخمة ولازالت إلى يومنا هذا يتكون من هياكل تحتية كالمدخل، حاجز الأمواج، الأحواض،...ومن هياكل فوقية كالمناورات والمخازن،...الخ

ويتميز بعدة خصائص تتنوع من أنشطة وخدمات كما له أهداف ويقوم بعدة مهام. وتطور على مستوى الميناء حركة تجارية مكونة من حركة البضائع والسفن ويتم دراسة هذه الحركة بحسب نوعية البضائع وحجمها وبحسب سنوات التبادل. أما السفن فيتم التعرف على أنواع السفن وعددها، مدة مكوثها بالميناء ووصف حالتها. ورغم ذلك فهناك عوائق تحول دون أداء الميناء مهامه على أتم وجه، أهمها طول مدة المكوث بالميناء الذي سببه نقص في بعض الهياكل كالأرصفت، المخازن، المؤسسة المينائية تحاول وضع خطط ومشاريع قيد الانجاز لمكافحة هذه المشاكل ومحاولة الدفع بالميناء إلى مستوى أفضل.

الخاتمة العامة

الخاتمة :

يؤدي النقل البحري دورا رياديا في مجال نقل التجارة الدولية، وذلك لما يتوفر عليه من خصائص تميزه عن

باقي أنواع النقل الأخرى، هذه الخصائص اعتبرت بمثابة المقومات الاقتصادية التي أهلتها للإشراف على حركة

التجارة بشكل عام. وفي ظل عولمة الاقتصاد والحد من القيود على حركة التجارة الدولية زادت من حدة المنافسة، و أدى ذلك إلى بروز عنصر التكاليف كأحد أهم العوامل التي تبعث على التنافسية في الأسواق الدولية، فأصبح بذلك قطاع النقل مستهدفا وموضوعا لهذه المنافسة.

نتائج إختبار الفرضيات :

عند إختبار الفرضيات المقترحة في بداية البحث توصلنا إلى تحليل موضوعنا دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية .

1- الفرضية الأولى "النقل البحري للبضائع لم يعرف تطورا تكنولوجيا كبيرا كغيره من وسائل النقل الأخرى"،

فقد بينت الدراسة أنها غير محققة، فالنقل البحري بتطورات تكنولوجيا هائلة خاصة في مجال الموانئ وبناء السفن التي عرفت عدة أنواع ساعدت على نقل أكبر كمية من البضائع في رحلة واحدة.

2- أما الفرضية الثانية والمتمثلة في "توجد عالقة وطيدة بين النقل البحري للبضائع والتنمية الاقتصادية"، فقد تحققت. فمن خلال الدراسة وجدنا أن هناك عالقة بين النقل البحري للبضائع والتنمية الاقتصادية من خلال مساهمة نشاط النقل البحري في نقل بضائع التجارة الخارجية بالإضافة إلى تحسين ميزان مدفوعات الدول، من خلال تأثير الميزان الملاحى في ميزان المعاملات الجارية، بحيث أثبتنا أنه كلما توسعت الدولة في أسطولها البحري كلما كان ذلك في صالح ميزان مدفوعاتها، وتعمل بذلك على جلب العملة الأجنبية أو الوفرة في استخدام العملة الأجنبية كونها تعمل على نقل التجارة الخارجية الوطنية بأسطولها، وبالتالي تعمل على توفير العملات التي كانت ستدفعها إذا تم النقل على متن السفن الأجنبية، كما يمكنها توظيف أسطولها

لتقديم خدمات لتجارة أخرى وجلب المزيد من العملة، هذا وقد أثبت النقل البحري أنه يوفر فرص العمل ويساعد على توطن الصناعة وتقسي العمل الدولي.

3. وفي الأخير، الفرضية الثالثة المتمثلة في "ميناء مستغانم للنقل البحري يساهم في التنمية الاقتصادية".

هذه الفرضية غير محققة، فبعد التراجع الكبير لنشاط الشركة والضعف المتواصل في إمكانياتها صارت تلجأ إلى الاستئجار لتصريف منتجاتها واستيراد احتياجاتها لأنها تنقل حوالي 1% من التجارة الخارجية الجزائرية،

وهو ما كبدها خسائر فادحة أدت إلى تسرب العملة الصعبة وخروجها وهذا ما يؤثر سلبا على ميزان المدفوعات.

نتائج البحث:

من بين النتائج المتوصل إليها في هذا البحث ما يلي:

1. للنقل البحري دور بالغ الأهمية في تعزيز التجارة الخارجية والتنمية الاقتصادية، وأهم ميزة للنقل البحري تتمثل في كونه أكثر أنماط النقل الأخرى ملائمة، من حيث الكلفة لنقل الشحنات الكبيرة إلى مسافات بعيدة. كما يتميز بوجود خطوط ملاحية بصورة طبيعية وال تحتاج إلى استثمارات لإنشائها أو إلى صيانتها. هذه الميزات جعلت هذا النمط من النقل يضطلع بنقل ما نسبته 58% من إجمالي التجارة العالمية. فالنقل البحري يعتبر أهم حلقات منظومة النقل الحديث متعدد الوسائط، وقد ساهم استخدام التقنيات الحديثة وتكنولوجيا المعلومات في كل من السفن والموانئ في جعل هذا النمط أكثر اندماجا وانسجاما مع هذه المنظومة الجديدة.

2. تعددت مفاهيم التنمية الاقتصادية لدى مختلف المفكرين وذلك راجع إلى الاختلاف في المبادئ التي يؤمن بها كل مفكر وكذلك اختلاف المناهج المتبعة في التحليل.

3. ينعكس دور النقل البحري البارز في نقل التجارة العالمية، دعم التنمية الاقتصادية وتسهيل العمليات الإنتاجية والتوزيع، كما تظهر المحصلة النهائية لدور النقل البحري في إجمالي التكلفة بالنسبة للسلع المنتجة

أو الخدمات المقدمة للعملاء.

التوصيات :

استنادا إلى الدراسة النظرية، وبناء على نتائج الجانب التطبيقي، يمكن تقديم مجموعة من الاقتراحات والتي تتمثل في :

-تحفيز القطاع الخاص على الاستثمار في مجال النقل البحري والمينائي من خلال مراجعة النظام القانوني الحالي المتعلق بمزاولة هذا النشاط الاقتصادي.

- لا بد من القيام بعملية التخطيط لنشاط النقل البحري عامة والنشاط المينائي خاصة، بوضع تقارير مفصلة عن هذا النشاط لما له دور في الحياة الاقتصادية .

- إدخال التكنولوجيا الحديثة في المبادلات التجارية، مع ما يتطلب ذلك من توظيف إطارات مؤهلة في الميدان.

آفاق البحث:

انطلاقا من نتائج هذا البحث ارتأينا أن نفتح آفاقا جديدة له والتي تتمثل في:

1. دور النقل البحري للبضائع في تحقيق التنمية المستدامة.
2. مساهمة النقل البحري للبضائع في نقل التجارة الخارجية الجزائرية.
3. التحديات التي تواجه نشاط النقل البحري للبضائع في الجزائر وعلاقتها بالتنمية الاقتصادية.

المصادر والمراجع

المصادر والمراجع :

✓ الكتب :

1. أحمد عبد النقص محمود ، إقتصاديات النقل البحري ، الطبعة الأولى ، جامعة الإسكندرية ، 2007 ، ص130.
2. المرغني ، الهادي مفتاح، دور الوعي البيئي في الأمان المني لدى العاملين بالموانئ ، الإسكندرية .
3. العلي أحمد الأمين بأثر النقل البحري على النمو الاقتصادي في السودان .
4. حمدي عبد العظيم ، إقتصاديات التجارة الدولية ، مكتبة زهراء الشرق ، الطبعة الأولى ، مصر، 1996 .
5. سامي عفيفي حاتم ، الإتجاهات الحديثة في الاقتصاد الدولي والتجارة الدولية ، قضايا المعاصرة في التجارة الدولية ، الدار المصرية اللبنانية ، القاهرة الطبعة الثاني ، 2005.
6. سميرة إبراهيم أيوب ، إقتصاديات النقل دار الجامعة الجديدة الإسكندرية 2002 .
7. سليمان المشوخي، إقتصاديات النقل والمواصلات ، دار الفكر العربي القاهرة 2003 .
8. عرض التجارة الدولية نظريات وسياسات ، دار وائل للنشر، الأردن ، طبعة الثاني، 2004، ص 14
9. محمد الخميس الزوكة ، جغرافية النقل ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية 2000، ص 45
10. محمود حامد محمود عبد الرزاق ، إقتصاديات النقل الدولي البري البحري الجوّي ، الدار الجامعية للنشر ، الإسكندرية 2013، ص 82.
11. محمد رياض ، جغرافيا النقل ، مؤسسة هنداوي للنشر ، 26-01-2017.
12. نوال بن عمارة وآخرون وأفاق التطوير النقل في الجزائر ودوره في التنمية الإقتصادية العدد 6 جوان 2017 ص48
13. هارون عثمان ، الاقتصاد البحري مع إشارة خاصة لمشاكل الدول النامية ، مصر 1985 ، ص43.

✓ المذكرات وأطروحات الجامعية :

14. ربيعة حملاوي ، مردودية المؤسسات المينائية ، أطروحة الدكتوراه في العلوم الإقتصادية ، كلية العلوم الإقتصادية وعلوم التسيير ، جامعة الجزائر، دفعة 2008 .
15. علي أحمد الأمين، أثر النقل البحري على النمو الاقتصادي في السودان في الفترة من 1990 إلى 2014 ، بحث مقدم لليل درجة دكتوراه الفلسفة في الاقتصاد بجامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا 2016.
16. رصاع حياة . دور اللوجيستيات في تطوير الموانئ البحرية المطروحة للحصول على شهادة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة وهران 2018.
17. حماني آمال: دور قطاع النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية، دراسة حالة ميناء مستغانم، تخصص تجارة ولوجستيك أروومتوسطي سنة 2011-2012

✓ الملتقيات والمجلات :

18. حبيطة علي . الأهمية الاقتصادية النقل ودوره في التنمية الاقتصادية مجلة الاقتصاد والاقتصاد والإحصاء التطبيقي رقم 2014-12-22 الجزائر.
19. عادل أحمد حشيش، اساسيات الاقتصاد الدولي ، الدار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، طبعة الأولى، 2002.
20. عبد العزيز عبد الرحيم سليمان ، التبادل التجاري ، الأسس ، العولة والتجارة الإلكترونية ، دار الحامد ، عمان الأردن ، طبعة الثانية ، 2004.
21. حبيطة علي . الأهمية الاقتصادية النقل ودوره في التنمية الاقتصادية مجلة الاقتصاد والاقتصاد والإحصاء التطبيقي رقم 2014-12-22 الجزائر.
22. فاطمة الزهراء محمد الشريف ، الموانئ الجزائرية ، تحول صعب في تسييرها ، مجلة إقتصاديات شمال إفريقيا ، العدد السابع ، المعهد العالي البحري ، الجزائر .
21. محمد درويش جبار "مواكبة التطور في التجارة الخارجية والنقل البحري -1- صحيفة الزمان ، العراق 25 أبريل 2014

✓ المواقع الإلكترونية :

أحمد عيد طارق حمدي مذكور النقل البحري 21:36 - 2020 - 13-03 - 4209665

tarekmadkcour/ss-<https://www.slideshare.net/>

The Editors of Encyclopédie Britannica Transporration

12:00 موقع بريانتيكا <http://www.britannica.com/technology/transporation-technology> 29-03-2023

ملخص المذكرة :

يعد الشحن البحري من أهم المشاريع التي يجب على الدول الاستثمار فيه والعناية الجيدة بهذا القطاع لما يحتمه من مكانة في التجارة الخارجية والاقتصاد ، حيث يساهم هذا القطاع في تطور الدولة عن طريق ترشيد نفقاتها وتخفيض تكاليف النقل وزيادة الاستثمار فيه يولد زيادة الأرباح ومعدلات النمو في قطاع التجارة الخارجية .

وحقيقة النقل البحري لبضائع في الجزائر توصف بالتأخر وضعف البنى التحتية ، إلا إن جهود التطوير تبدو واضحة ،

ويكتسي ميناء مستغانم المكانة الأبرز في هذا القطاع بغية مواكبة حركة التطور في مجال التجارة الخارجية الاقتصادية البالغة لقطاع الشحن البحري فقد ازداد الطلب على بناء سفن تلبى تلك المواكبة لسد حاجة السوق الملاحية.

الكلمات المفتاحية : النقل البحري - تكاليف النقل - التجارة الخارجية - البضائع والسفن - التنمية الاقتصادية

Note summary:

Maritime shipping is one of the most important projects in which countries should invest and take good care of this sector Because of its position in foreign trade and the economy, as this sector contributes to the development of the state through Rationalizing its expenditures, reducing transportation costs, and increasing investment in it generates increased profits and growth rates in the sector

Foreign trade. The fact that sea transport of goods in Algeria is described as late and poor in infrastructure, but development efforts It seems clear, and the port of Mostaganem occupies the most prominent position in this sector in order to keep pace with the development movement in the field of trade

The extreme economic externality of the shipping sector has increased the demand for the construction of ships that meet these requirements navigational market need.

Keywords: maritime transport - transportation costs - foreign trade - goods and ships - development

économique.