

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي  
جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم -  
كلية العلوم الاقتصادية، التجارية و علوم التسيير  
قسم: العلوم التجارية



مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي  
تخصص: امداد و نقل دولي

أهمية خدمات الشحن البحري في دعم الاقتصاد الوطني  
دراسة حالة في مؤسسة ميناء مستغانم

إشراف الأستاذ :

مكاوي محمد الأمين

إعداد الطالب :

بوراس محمد عبد العزيز

أعضاء لجنة المناقشة

الصفة	الاسم و اللقب	الرتبة	عن الجامعة
رئيسا	بوظراف جيلالي	أستاذ محاضر	مستغانم
مشرفا و مقرا	مكاوي محمد الأمين	أستاذ محاضر	مستغانم
مناقشا	شهيدة عبد الله	أستاذ محاضر	مستغانم

السنة الجامعية: 2022-2023

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

نَ وَيَقَامُ وَمَا يَظُرُونَ

# إهداء

في البداية ، الشكر و الحمد لله ، جل في علاه فالإيه ينسب الفضل كله في إكمال هذا العمل و الكمال يبقى لله وحده .

إلى من جرع الكأس فارغا ليسقيني قطرة حب ، إلى من حصد الأشواك عن دربي ليمهد له طريق العلم " أبي الغالي رحمة الله عليه و أسكنه فسيح جنانه ، و أمي التي أفضلها على نفسي فلقد ضحت من أجلي و لم تدخر جهدا في سبيل إسعادي على الدوام "

إلى زوجتي العظيمة رفيقة دربي التي ساندتني في كل خطواتي ، إلى ابنتي الصغيرتين حفظهما الله وجعلهما من طالبات العلم و نشره ، إلى العائلة الكريمة من إخوة و أخوات ، إلى جميع الأصدقاء و زملاء الدفعة و كل من وقفوا بجواري و ساعدوني بكل ما يملكون . أقدم لكم هذا البحث و أرجوا أن يكون خالصا لوجه الله و أن تكون فيه الفائدة ، و أن يثبتنا الله على ما وقفنا إليه و يعلمنا و يكتبنا مع طلبة العلم .

بوراس محمد عبد العزيز

# شكر وتقدير

الحمد لله رب العالمين و الصلاة و السلام على أشرف الخلق سيدنا محمد صلى الله عليه و سلم ، انطلاقا من قول الله تعالى ( و من يشكر فإنما يشكر لنفسه ) صدق الله العظيم .

فإني أسجد لله عز وجل شاكرا لجلاله و عظمته على ما أمدني به من نعمة و صبر و مصابرة فاللهم لك الحمد حمدا كثيرا لا يمل منه لساني و لا يغفله قلبي و لا عقلي .

و في هذا المقام إيماننا بفضل الاعتراف بالجميل و تقديم الشكر و الامتتان لأصحاب الفضل و المعروف ، فإني أتقدم بأسمى آيات الشكر و التقدير و العرفان و عظيم الامتتان إلى أستاذي و مشرفي الدكتور : مكاوي محمد الأمين الذي أمدني بالكثير ووقف بجانبني ، و شرفت بإشرافه على مذكرتي ، فكان خير مثال لتواضع الأساتذة فلم يبخل علي بعلم أو بعمل ، و كان له الأثر في توجيهي حتى خرج هذا البحث في صورته الحالية ، فلا يسعني إلا أن أدعوا الله لك بالصحة و العافية لتظل نورا يهدي الباحثين ، و أن يجزيك عني و عن جميع الباحثين خير الجزاء و أنزلك الله منزلة العلماء ووفقك في مسيرتك المهنية .

و أيضا وفاءا تقديرا و اعترافا مني بالجميل أتقدم بجزيل الشكر لأولئك المخلصين الذين لم يألوا جهدا في مساعدتنا في مجال البحث العلمي ، و أخص بالذكر الأساتذة الأفاضل الذين أشرفوا على تدريس دفعتنا تخصص إمداد و نقل دولي قسم العلوم التجارية من البداية إلى غاية التخرج ، إلى كل طاقم إدارة الكلية الذين قدموا التوجيهات و المساعدات و بالأخص ميلود بلحوسين .

أخيرا أتقدم بجزيل شكري إلى كل من مدوا لي يد العون و المساعدة في تحرير هذه الدراسة سواء من قريب أو من بعيد .

## ملخص الدراسة

تهدف الدراسة إلى مدى أهمية قطاع الشحن البحري في منظومة التجارة الخارجية ودوره في دعم الاقتصاد الوطني والتنمية الاقتصادية.

حيث اعتمدنا في الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي وذلك بجمع البيانات والإحصائيات حيث قسمت الدراسة إلى جانب منهجي وجانب تطبيقي الذي تم فيه التحقق من صحة الفرضيات .

وقد خلصت الدراسة إلى أن قطاع الشحن البحري له أهمية كبيرة في تفعيل التجارة الخارجية والاستثمار فيه وتطويره يؤدي إلى دعم الاقتصاد الوطني والمساهمة في النمو .

**الكلمات المفتاحية:** الشحن البحري، النقل البحري، التجارة الخارجية، المبادلات التجارية، التنمية الاقتصادية.

### Summary:

The study aims at the importance of the maritime shipping sector in the foreign trade system and its role in supporting the national economy and economic development.

Where we relied in the study on the analytical descriptive approach by collecting data and statistics, where the study was divided into a methodological side and an applied side in which the validity of the hypotheses was verified.

The study concluded that the maritime shipping sector is of great importance in activating foreign trade, investing in it, and developing it, which leads to supporting the national economy and contributing to economic growth.

**Key words:** sea freight, shipping, foreign trade, commercial exchanges, economical development.

الصفحة	فهرس المحتويات
	إهداء
	شكر و تقدير
	ملخص الدراسة
	فهرس المحتويات
	قائمة الجداول
	قائمة الأشكال
أ - د	المقدمة
<b>الفصل الأول: الأهمية الاقتصادية لقطاع الشحن البحري و دوره في النمو</b>	
6	تمهيد
7	المبحث الأول : قطاع الشحن و اقتصاديات النقل البحري
7	المطلب الأول : عموميات حول اقتصاديات النقل البحري
13	المطلب الثاني : قطاع الشحن البحري
18	المطلب الثالث : أنظمة الشحن البحري
25	المبحث الثاني : الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري و دوره في عملية التنمية التجارية
26	المطلب الأول : تعريف التجارة الخارجية و أهميتها
29	المطلب الثاني : العلاقة بين خدمات نشاط النقل البحري و قطاع التجارة الخارجية
31	المطلب الثالث : السياسة التجارية في صناعة النقل البحري
35	خلاصة الفصل

الفصل الثاني : أهمية الشحن البحري في دعم الاقتصاد الوطني - دراسة حالة في ميناء مستغانم -	
37	تمهيد
38	المبحث الأول : تقديم مؤسسة ميناء مستغانم
38	المطلب الأول : لمحة تاريخية حول ميناء مستغانم
42	المطلب الثاني : أهداف و خصائص مؤسسة ميناء مستغانم
43	المطلب الثالث : الهيكل التنظيمي العام لمؤسسة ميناء مستغانم
52	المبحث الثاني: احصائيات لحركة البضائع والمبادلات التجارية بمؤسسة ميناء مستغانم في الفترة ما بين 2015 و 2021
52	المطلب الاول : تعريف و دور مصلحة الاحصائيات في المؤسسة
52	المطلب الثاني : حركة البضائع في الفترة ما بين 2015 إلى 2019
56	المطلب الثالث : احصائيات لحركة المبادلات التجارية ما بين 2015 إلى 2021
67	خلاصة الفصل
72-68	الخاتمة
76-74	قائمة المراجع

## قائمة الجداول

الصفحة	العنوان	الرقم
52	تجارة البضائع حسب العائلات من 2015-2016	01
53	تجارة المواد حسب العائلات من 2018-2019	02
55	حركة البضائع المستوردة (السيارات) عبر ميناء مستغانم من 2015 إلى الفصل الأول من 2017	03
56	دخول و خروج السفن من ميناء مستغانم لسنتي 2015-2016	04
59	عدد السفن في ميناء مستغانم من 2015 إلى 2019	05
59	زمن مكوث السفن 2015-2016 و 2018-2019	06
60	مؤشر الانتاج (حركة الاستيراد و التصدير ) لسنتي 2019-2020	07
60	مؤشر الانتاج (حركة الاستيراد و التصدير ) لسنتي 2020-2021	08
61	النقل الخاص بالاستيراد لسنتي 2019 و 2020	09
62	النقل الخاص بالتصدير لسنتي 2019 و 2020	10
63	مؤشر حركة الملاحة لسنتي 2019 و 2020	11
63	مؤشر حركة الحاويات لسنتي 2019 و 2020	12
64	مؤشر حركة المسافرين لسنتي 2019 و 2020	13
66	الحركة حسب طريقة الشروط لسنتي 2019 و 2020	14

## قائمة الأشكال

الصفحة	العنوان	الرقم
41	رسم تخطيطي لميناء مستغانم	01
44	الهيكل التنظيمي العام لمؤسسة ميناء مستغانم	02
57	منحنى بياني لعدد دخول السفن لميناء مستغانم من سنة 2015 إلى 2019	03
58	منحنى بياني لعدد خروج السفن من ميناء مستغانم من سنة 2015 إلى 2019	04



# المقدمة

**مقدمة:**

الشحن البحري هو أحد أصناف النقل إذ يعتبر صناعة استراتيجية هامة تؤثر في اقتصاديات البلدان المطلة على البحار, لذلك توليها الدول عناية فائقة وتعمل على تفعيل نشاطاتها بشتى السبل المتاحة والهدف الرئيسي هو دعم للتجارة العالمية , إذ أن قطاع الشحن البحري يساهم في ترشيد نفقات الدول و تخفيض تكاليف النقل .

تهتم الدول في تطوير اقتصادياتها في كافة الميادين الاقتصادية ومنها صناعة الشحن البحري والموانئ بغية مواكبة حركة التطور في مجال التجارة الخارجية وللاهمية الاقتصادية البالغة لقطاع الشحن البحري فقد ازداد الطلب على بناء سفن تلبى تلك المواكبة لسد حاجة السوق الملاحية.

**اشكالية الدراسة:**

يمكن طرح الاشكالية الرئيسية التالية مما سبق :

**إلى أي مدى يساهم قطاع الشحن البحري في دفع عجلة الاقتصاد الوطني؟**

**الأسئلة الفرعية:**

ومن الاشكالية السابقة يمكن طرح الأسئلة الفرعية التالية:

- ماهية أهمية قطاع الشحن البحري في عملية التجارة و التنمية الاقتصادية ؟
- كيف تساهم صناعة الشحن البحري في تفعيل التجارة الخارجية؟
- كيف تساهم الموانئ الجزائرية في دعم الاقتصاد الوطني من خلال الشحن البحري ؟

**فرضيات الدراسة :**

و للإجابة عن التساؤلات الفرعية السابقة نقوم بصياغة الفرضيات التالية :

-يمثل قطاع الشحن البحري أفضل وسيلة لحركة التجارة الخارجية و أقلها تكلفة .

-للنقل البحري للبضائع مكانة كبيرة في منظومة التجارة الدولية باعتبارها محرك البضائع بين القارات و الدول .

- استثمار الدولة المصدرة في قطاع الشحن البحري يساهم في دعم التنمية الاقتصادية.
- الموانئ الجزائرية تحتاج لدعم أكبر لامتلاك أسطول تجاري فعال و المواكبة للتكنولوجيات و التطورات الحديثة الحاصلة على مستوى التجارة الدولية .

### اسباب الدراسة :

- نسبة كبيرة من المبادلات التجارية الدولية تتم عن طريق الشحن البحري .
- التطور المستمر في قطاع الشحن البحري و حركة المبادلات التجارية الدولية .
- الاهمية الاقتصادية لقطاع الشحن البحري في عمليات التجارة الدولية و الاقليمية .

### أهمية الدراسة :

- إبراز مكانة الشحن البحري في التجارة الخارجية و دوره في دعم الاقتصاد الوطني ، و كذا توفير فرص الاستثمار و مواكبة التطورات الدولية الحاصلة .

### أهداف الدراسة :

- مدى أهمية الشحن البحري في منظومة التجارة الدولية و تحقيق النمو الاقتصادي .
- توضيح حقيقة قطاع الشحن البحري في الجزائر .
- تحليل وضع الشحن البحري في الجزائر و إبراز مشكلته على المستوى الوطني و الدولي بغية تحسين مستواه و الارتقاء به .

## منهجية الدراسة :

لقد تم اتباع المنهج الوصفي التحليلي في دراسة اشكالية بحثنا و للاجابة على الأسئلة الفرعية و اختبار الفرضيات ، و ذلك من خلال وصف واقع الشحن البحري و مدى مساهمته في تفعيل التجارة الخارجية و ذلك للاستفادة من البيانات و المعلومات المتوفرة من المصادر و الموضوعات في النقل البحري على المستوى الاقليمي و الدولي .

## الدراسات السابقة:

**الدراسة الاولى :** نجوى قوارطة و ايناس عبدوي ، أثر رقمنة قطاع النقل و الشحن البحري الجزائري على تعزيز التجارة الخارجية -دراسة ميدانية لميناء عنابة - مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي، مالية و تجارة دولية - جامعة قالمة 2020-2021.

تهدف هذه الدراسة الى إبراز أهمية إستخدام الرقمنة في قطاع النقل والشحن البحري في تعزيز التجارة الخارجية الجزائرية، من خلال الوقوف على أهم المشاكل التي يعاني منها القطاع والتي تحول دون رقمته ومحاولة الاستفادة من تجارب دولية رائدة في هذا المجال ،وخلصت الدراسة إلى أن رقمنة بعض قطاعات الميناء كان له بعض الأثر الايجابي في حجم النشاط الاجمالي له.

**الدراسة الثانية:** صدام العايب و عثمان مسعودي و علي قزي ،صناعة الشحن البحري و دورها في تنمية قطاع التجارة الخارجية - دراسة حالة الجزائر - مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي، تجارة دولية - جامعة الوادي 2016-2017.

يعد الشحن البحري من اهم المشاريع التي يجب على الدول الاستثمار فيه والعناية الجيدة بهذا القطاع لما يحتله 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.

### تقسيمات الدراسة:

قصد تغطية موضوع بحثنا قمنا بتقسيم الدراسة إلى فصلين رئيسيين :

الفصل الاول يحتوي على الجانب النظري و تم تقسيمه إلى مبحثين تطرقنا فيهما إلى قطاع الشحن البحري و عموميات حول اقتصاديات النقل البحري ، بالإضافة إلى علاقة الشحن البحري بالتجارة الخارجية و دوره في التنمية الاقتصادية .

أما في الفصل الثاني قمنا بدراسة ميدانية لميناء مستغانم من خلال مبحثين في البداية لمحة تاريخية و نشأة الميناء ، ثم الهيكل التنظيمي و أهم الخصائص و الاهداف لمؤسسة الميناء ، في الاخير احصائيات عن حركة الشحن البحري بالميناء و مساهمته في دعم النمو الاقتصادي .

### صعوبات الدراسة:

بالرغم من أن موضوع الشحن البحري له أهمية كبيرة و التطور الحاصل في اقتصاديات دول العالم التي لها ممرات و موانئ بحرية أو مائية و كذا مساهمته في التنمية الاقتصادية ، إلا أننا وجدنا صعوبات في الحصول على المراجع الخاصة بالشحن البحري بصفة خاصة ، كما قابلتنا صعوبات في الدراسة الميدانية بميناء مستغانم من خلال عدم تمكننا من أخذ نظرة عن الشحن البحري في الميدان و الاكتفاء بالإحصائيات عن حركة البضائع و السفن دخولا و خروجاً .

# الفصل الأول:

الاهمية الاقتصادية لقطاع الشحن

البحري و دوره في النمو

**تمهيد:**

يعد نشاط النقل البحري وسيلة هامة في نقل البضائع مقارنة بأنشطة النقل الأخرى، حيث تبرز أهميته في ضمان انسياب حركة التبادل التجاري الدولي، وهذا راجع إلى الخصائص التي يتمتع بها القطاع والتي تميزه عن غيره، كونه أرخص وسيلة نقل بالإضافة إلى قدرته على نقل آلاف الأطنان من البضائع المصدرة و المستوردة بواسطة السفن خلال الرحلة الواحدة ولمسافات بعيدة فيشكل حوالي 90% من إجمالي عمليات نقل التجارة العالمية وبالتالي فهو يعتبر شريان الاقتصاد العالمي.

ويرتبط قطاع النقل والشحن البحري بالتجارة الخارجية بعلاقة تبادلية وثيقة باعتباره الركيزة الأساسية لتنمية حركة الصادرات والواردات وإعادة التصدير بين مختلف دول العالم، فكلما تطورت وتحسنت وسائل النقل البحري وموانئ الشحن والتفريغ إزدادت إمكانية نقل البضائع بين مختلف دول العالم وتوسعت حركة التجارة الخارجية، هاته الأخيرة التي تعتبر قطاعا أساسيا يحثل دور حيوي وداعم للنشاط الاقتصادي، وتعد الرائد الفعال في ترقية وازدهار الدول، من خلال الانفتاح على الاقتصاد العالمي وتطبيق سياسات التجارة الخارجية التي تعمل على تنظيم المعاملات التجارية.

ولقد كان للتطورات التكنولوجية المتلاحقة و الثورة المعلوماتية، والتقنيات الحديثة، وظهور الرقمنة بمختلف تطبيقاتها خلال السنوات السابقة تأثيرا كبيرا على قطاع النقل والشحن البحري، حيث ظهرت الموانئ الحديثة التي غيرت المفهوم التقليدي للميناء و تطورت السفن من عادية إلى ناقلات عملاقة مجهزة إلكترونيا.

ومن خلال ما سبق تم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين رئيسيين كالآتي :

**المبحث الأول :قطاع الشحن واقتصاديات النقل البحري****المبحث الثاني : الاهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري و دوره في عملية التنمية**

## المبحث الأول: قطاع الشحن واقتصاديات النقل البحري

يعد النقل البحري من أقدم وسائل النقل التي استخدمها الإنسان عبر التاريخ خاصة من قبل الدول المجاورة للمسطحات المائية (محيطات، بحار، بحيرات)، وقد تم استخدام السفن الشراعية في البداية ثم السفن التجارية مع بدايات الثورة الصناعية باستخدام حاويات النقل البحري.

### المطلب الأول: عموميات حول اقتصاديات النقل البحري

يعتبر النقل البحري شريان الاقتصاد العالمي و لنا ان نتخيل المعاملات التجارية بدونه فسوف نكون عاجزين عن إنجازها و سنتناول من خلال هذا المطلب عموميات حول اقتصاديات النقل البحري.

**أولاً: مفهوم نشاط النقل البحري وأهميته :**

#### 1- مفهوم نشاط النقل البحري:

هو عبارة عن نشاط إنتاجي من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية -تتمثل في المنفعة المكانية والزمنية- وبعد نشاطا توزيعيا نظرا لدوره الأساسي في عملية التبادل وتوزيع السلع محليا وإقليميا وعالميا، ويعتبر نشاطا خدميا من خلال تقديمه خدمات سواء نقل بضائع أو ركاب<sup>1</sup>. ويمكن تعريفه من خلال المحاور الرئيسية التي تساهم في تقديم خدمات النقل البحري، وتضم تلك المحاور كل من السفينة وساحات بناؤها والسماسة الذين يعملون في مجال تقديم خدمات النقل البحري، فضلا عن الموانئ البحرية وشركات الشحن والتفريغ وما يرتبط بنشاطها من نقل وتخزين بالإضافة إلى شركات التأمين البحري .

#### 2- أهمية النقل البحري:

- يعد النقل البحري أحد ركائز التنمية الاقتصادية لمختلف دول العالم حيث يسهم في :
- تحقيق عولمة التجارة عن طريق ربط مناطق الإنتاج والأسواق في كافة أنحاء العالم.
- الإسهام في العمليات الإنتاجية بنقل المواد الخام ومستلزمات الإنتاج المختلفة.
- تحقيق توازن ميزان المدفوعات وتعزيز فائضه.
- توليد وتنشيط الطلب على السلع والبضائع.

1 - سميرة ابراهيم أيوب، اقتصاديات النقل ، الدار الجامعية ، الاسكندرية ، مصر ، 2003 ، ص 39 .

-اتساع الأسواق وتعددتها وتنوعها محليا، إقليميا وعالميا.

-تحقيق التنوع والتنمية الاقتصادية الشاملة للدولة<sup>1</sup>.

أما عن المزايا فمن أهمها نذكر ما يلي :

يعد أرخص أنواع النقل جميعاً سواء من حيث التكاليف المادية أو الامكانيات والقدرة على الشحن فالقدرة الاستيعابية للسفن البحرية لا تضاهيها فيها أية وسيلة نقل أخرى .

يحتاج للإنشاءات إلا في بداية ونهاية الطرق الملاحية كالموانئ والأرصفة البحرية، كما أن هذه الطرق الملاحية لا تحتاج إلى صيانة مكلفة أو إصلاحات كالنقل البري .

تتميز السفينة بأنها أقل تكلفة في بنائها وصيانتها بالمقارنة بقطار له نفس الحمولة .

**ثانيا: خصائص النقل البحري وعناصره**

### 1- خصائص النقل البحري

تتميز أنشطة النقل البحري عن غيرها من الأنشطة الاقتصادية باعتبارها نشاط يتأثر وبشكل مباشر بقوى الطبيعة، لذا فإن الاستثمار فيه يعتمد على مشروعات ملاحية تعنى بنقل السلع والبضائع بأمان والإبحار الملائم و المؤمن لكافة السفن، ومن خصائصه التي يتميز بها :

- إرتفاع الكثافة الرأسمالية لمشروعات صناعة النقل البحري، والتي تظهر من خلال:

• إرتفاع التكلفة الرأسمالية لبناء الترسانة البحرية الخاصة ببناء و إصلاح السفن .

• إرتفاع التكلفة الرأسمالية لإنشاء المراسي الخاصة بسفن البضائع الموحدة والمجزأة وكذلك الحاويات .

• إرتفاع التكاليف الرأسمالية لبعض عناصر إنشاءات الموانئ .

-صناعة النقل البحري صناعة دولية تخضع لسيطرة بعض الدول والشركات الملاحية العالمية .

- خضوع عمليات النقل البحري للقوانين الدولية<sup>2</sup>.

-تعاضد استخدام التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري لبناء السفن ونشاط الشحن والتفريغ.

<sup>1</sup> -بلقاسم بوشخوشوخة ،دور الموانئ الجزائرية في تطوير النقل البحري دراسة حالة ميناء مستغانم،مذكرة لنيل شهادة ماستر علوم تجارية تخصص إمداد و نقل دولي ،جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم،الجزائر ،2017- 2018 ، ص 07 .

<sup>2</sup> - ياسر محمود عبد الرحمان ، النقل البحري و التجارة البينية ،دار الابتكار للنشر التوزيع ،جامعة القاهرة مصر ،2018 ، ص 59 .

-طول العمر الافتراضي لمشروعات صناعة النقل البحري، إذ يتراوح العمر الافتراضي للسفن في المتوسط بين 25 إلى 30 سنة أما الموانئ البحرية والممرات الملاحية تصل إلى 100 سنة .

-تعاظم أهمية اختصار الزمن وقيمة توافر المعلومات في صناعة النقل البحري:

●اختصار عنصر الزمن: فله الأهمية الكبرى أيضا في خفض التكاليف ورفع كفاءة أداء خدمات هذا النشاط وزيادة إنتاجيته، ويحدث ذلك من خلال استحداث نظم نقل متطورة.

●توافر المعلومات في صناعة النقل البحري: يتم تبادل هذه المعلومات إلكترونيا من خلال نظم اتصالات متقدمة تعمل على نقلها بين المحطات الأرضية والسفن والجمارك... الخ.

## 2-عناصر النقل البحري الرئيسية:

### أ-البضائع المنقولة بحرا :

تعتبر طبيعة ونوعية البضائع المنقولة من العوامل التي تحدد إمكانيات التداول والتخزين<sup>1</sup>، حيث تتأثر تكاليف النقل باختلاف طبيعة هاته السلع، كما أنها تحدد نوع السفينة التي يتم نقلها بها.

### ب-نوع و حجم السفينة:

تعتبر السفينة المحور الرئيسي لنشاط قطاع النقل البحري، كما أنها تعتبر الزبون الأساسي للموانئ البحرية، وقد صنفت السفن قديما على أساس الوظيفة إلى سفن تجارية وسفن حربية، أما الآن فقد تعددت معايير التصنيف لتشمل الحجم والسرعة ونوع البضائع المنقولة، وفيما يلي أهم انواعها:

### ●سفن الحاويات:

تعد سفن الحاويات أكثر أنواع نقل البضائع شيوعا حاليا لما تحمله من مميزات الأمان والسرعة والتطور، وهي عبارة عن سفن متخصصة تقوم بتحميل كامل حمولتها داخل حاويات بمقاسات مختلفة .

### ●سفن ناقلات النفط:

معروفة أيضا بناقلة البترول، تختص هذه السفن في نقل حمولة النفط ومشتقاته، وهي أكثر السفن أهمية من حيث حجم حمولاتها تصل سعتها حتى 550000 طن حمولة ساكنة حيث يوضع في خزانات تعتمد على نظام التسخين؛ وذلك لتسهيل عملية صب البترول خلال الفترات الباردة.

<sup>1</sup>- ياسر محمود عبد الرحمان ، مرجع سبق ذكره ، ص 62 .

**● سفن بضائع الصب الجاف:**

ويقصد بها السفن التي تنقل البضائع الخام الجافة مثل الحبوب، وتشبه في هيئتها الخارجية سفن الحاويات من حيث شكل السطح؛ فلا تحتوي على معدات مناولة البضائع، لكن لها منافذ شحن كبيرة.

**● السفن الصناعية:**

هي سفن يتم على متنها عمليات صناعية في عرض البحر، كعملية التخلص من النفايات، بالإضافة إلى صناعات السمك المصطاد و تحويله إلى معلبات.

**● سفن الخدمات :**

عبارة عن سفن تؤدي خدمات تسهل العملية الملاحية في منطقة الميناء مثل القاطرات أو زوارق السحب؛ الأوناش العائمة وغيرها ويتم الاعتماد عليها لدعم باقي السفن، و هي على الأغلب صغيرة الحجم، و تعمل هذه السفن في المرافئ أو المياه الإقليمية التابعة لدولة بعينها.

**● سفن نقل السيارات:**

يتم نقل السيارات على متن سفن مخصصة لهذا الغرض، و تعرف بسفن الدحرجة أو (RoRo)<sup>1</sup> وتتميز بسرعتها، لذا تنتشر تجارة السيارات على مستوى العالم بواسطة النقل البحري .

**ج-الموانئ البحرية:**

تعتبر من أهم الدعائم التي يقوم عليها النقل البحري وهي وحدة اقتصادية لها هدف خدمة التجارة والملاحة البحرية، حيث يحتاج تحقيق هذا الهدف إلى جملة من الاعتبارات المادية والاقتصادية للبيئة التي يعمل في ظلها الميناء، والتي تختلف باختلاف التصنيفات التي يمكن أن يأخذها، وهناك عدة أنواع للموانئ البحرية :

فمن حيث طبيعتها الجغرافية نجد<sup>2</sup>:

<sup>1</sup> - اختصار بالانجليزية ل ( Roll on – Roll off )

<sup>2</sup>- بوخرصة بنت العربي ، واقع اللوجستيات داخل الموانئ ، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم ، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر

الاكاديمي ، 2015، ص 41 .

**• موانئ طبيعية :**

وتعرف بالموانئ التي تصلح لأعمال الملاحة البحرية دون الحاجة إلى إجراءات تعديلات صناعة كبيرة، حيث تخضع في وجودها للعوامل الطبيعية التي تتعرض لها السواحل وتقام تلك الموانئ على شواطئ البحار أو مصبات الأنهار مثل ميناء حاويات خورفكان.

**• موانئ شبه طبيعية:**

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

**• الموانئ الصناعية:**

ويتطلب إقامة مثل هذه الموانئ توفير الحواجز الصناعية لتحديد المواقع الملائمة التي يتم اختيارها لإقامة الميناء الصناعي وتهيئته لتأدية خدمات الملاحة البحرية مثل ميناء الملك فهد الصناعي . الموانئ البحرية من حيث طبيعة الوظائف والخدمات التي تقدمها:

**• الموانئ التجارية :**

وهي مجهزة بالتسهيلات اللازمة لعمليات المناولة والتخزين، وتستند إليها مهمة تقديم خدمات التحرك الملاحي والتجاري للسفن التجارية، ومن ثم تقوم بمهمة شحن وتفريغ تلك السفن وتزويدها بحاجاتها و أحسن مثال ميناء سنغافورة.

**• موانئ الخدمات:**

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

**• موانئ التخزين:**

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 الاسواق العالمية<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - صدام العايب ، صناعة الشحن البحري و دورها في تنمية قطاع التجارة الخارجية ، ماستر أكاديمي ، جامعة حمة لخضر الوادي ، 2016 ، ص 41 .

**• موانئ بضائع الصب الجاف:**

ويقصد بها خام الحديد، الفحم، الحبوب، الفوسفات، وتتميز هذه البضائع بحمولتها الضخمة ولذلك يتطلب نقلها بحرا بمواصفات معينة في الموانئ التي يتم من خلالها عملية النقل سواء من حيث اختيار موقع الميناء أو التجهيزات اللازم توفرها في تلك الموانئ مثل ميناء السخنة المصري .

**• موانئ البترول:**

وتختص بعمليات نقل البترول من خلال محطات التداول 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 مثل موانئ البترول في الخليج .

وحسب درجة تطورها يمكن تصنيفها الى:

**• موانئ الجيل الأول: الموانئ التقليدية**

وهي تلك الموانئ التقليدية الموجودة فيما قبل الستينات من القرن العشرين قبل ظهور الحاوية ولا تزال موجودة حتى الآن وتمثل أغلبية موانئ دول العالم الثالث وانحصر دور هذا الجيل على تداول البضائع المصدرة والمستوردة أي كمركز للنقل فقط<sup>1</sup>، ولا يتوفر في هذا الجيل من الموانئ إلا الحد الأدنى من الأنشطة، مثل الشحن والتفريغ وبعض الخدمات المينائية الملاحية وترتكز الاستثمارات على البنية الأساسية للأرصفة فقط .

**• موانئ الجيل الثاني: الموانئ الصناعية**

ظهرت موانئ هذا الجيل في الستينات مع تزايد كمية المواد الخام المستوردة من طرف الدول الصناعية، تتسم سياسة و استراتيجية تطوير موانئ هذا الجيل بالتوسعية على أساس تصور عريض لدور الميناء وقدرته الإدارية، وأن الموانئ ليست مجرد مراكز نقل إنما هي مراكز صناعة وتجارة أيضا، فبالإضافة إلى الشحن والتفريغ والخدمات الملاحية توسعت الأنشطة لتشمل الخدمات التجارية للبضائع وأي خدمات مكملة ذات صلة بها مثل تعبئة وتحويل البضائع والخدمات الصناعية، مثل

<sup>1</sup> - حياة رصاع ، دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية ، اطروحة للحصول على شهادة دكتوراه ، جامعة وهران 2 ،

تجميع و تعبئة بضائع المنشأ داخل الميناء مما يؤدي إلى نمو واتساع في امتداد خلفي للموانئ الصناعية<sup>1</sup>.

### ● موانئ الجيل الثالث: الموانئ اللوجستية

ظهرت موانئ هذا الجيل في الثمانينات ويرجع السبب الرئيسي في ظهورها هو انتشار نظام الشحن بالحاويات، وتتسم سياسة و استراتيجية تطوير موانئ هذا الجيل بالديناميكية على أساس اعتبار الموانئ حلقة في شبكة الإنتاج والتوزيع الدولية، واستنادا لهذا تغير دور الميناء من عرض لمرافق وخدمات الميناء إلى اهتمام ومشاركة في عملية التجارة العالمية، ونتيجة لهذه الجهود تحولت الموانئ إلى مراكز نقل متكاملة وقواعد لوجستية للتجارة الدولية حيث تتسم أنشطة موانئ هذا الجيل بالتنوع والتكامل<sup>2</sup>.

### المطلب الثاني: قطاع الشحن البحري

يعد النقل والشحن البحري أقدم صور الشحن تاريخيا عن طريق السفن التجارية التي تطورت عبر الزمن لتصبح تلك البواخر العملاقة التجارية ونظرا لأهميته البالغة فقد قامت الكثير من الدول ببناء أساطيل سفن تجارية لتسهيل حركة تبادل البضائع على مستوى العالم والاهتمام بتطوير معدات الشحن، و يعتبر النقل والشحن البحري من أهم المشاريع التي يجب على الدول الاستثمار فيه والعناية الجيدة بهذا القطاع لما يحتله من مكانة في التجارة الخارجية، حيث يساهم هذا القطاع في تطوير الدولة عن طريق ترشيد نفقاتها و تخفيض تكاليف النقل، وزيادة الاستثمار فيه يولد زيادة الأرباح ومعدلات النمو في قطاع التجارة الخارجية .

ولقد كان للتغيرات الاقتصادية والسياسية المتلاحقة خلال السنوات السابقة تأثيرا كبيرا على هذا القطاع، حيث تطورت السفن من عادية إلى ناقلات عملاقة، وظهرت سفن الحاويات ذات الأحجام الكبرى، فأحدثت بذلك الحاويات ثورة في عالم شحن البضائع وغيرت أنظمة الشحن العالمية.

### أولا: ماهية الشحن البحري:

#### 1- مفهوم عملية شحن البضائع :

1 - أيمن محمد خليل النحراري : الموانئ البحرية العربية ، دار الفكر ، الاسكندرية ، مصر ، ص 274 .

2- حياة رصاع ، مرجع سبق ذكره ، ص 87 .

عملية شحن البضائع هي إحدى أهم عمليات النقل البحري، وهي عبارة عن عملية مادية تتمثل في رفع البضاعة من أرض الميناء ووضعها على متن السفينة<sup>1</sup>، حيث يبدأ تنفيذ هذه الأخيرة باستلام الناقل للبضائع من الشاحن في ميناء الشحن، وبعدها تأتي عملية شحن البضائع على متن السفينة من أجل التكفل بها ونقلها بعناية تامة .

وترتبط هذه الأخيرة بعملية أخرى وهي: رص وتثبيت البضاعة، فلا يمكن أن تتم الأولى دون الأخرى وهما عمليتان متكاملتان بالرغم من اختلافهما .

### - الرص "l'arrimage":

هي عملية فنية تلي عملية الشحن وتتمثل في توزيع البضاعة ووضعها في الأماكن المخصصة لها في عنابر السفينة أو على سطحها والقيام بتثبيتها بطريقة معينة حسب نوعيتها .  
وتمر عملية الشحن عبر عدة مراحل وهي<sup>2</sup> :

#### ●مرحلة تحضير البضاعة.

●مرحلة نقل البضاعة من المستودعات إلى ميناء الشحن.

●مرحلة إتمام المعاملات القانونية والجمركية حسب البضاعة وما تتطلبه سلطات الجمارك من مراقبة.

●مرحلة تحميل الشحنة على ظهر السفينة بواسطة معدات حسب نوع وطبيعة البضاعة وحساسيتها.

### عقد الشحن والتفريغ :

مع تنوع البضائع وتزايد حمولة السفن وتضاعف وزنها ولضمان سرعة تنفيذ عقد النقل البحري، أصبح من الصعب على الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه مباشرة عمليات الشحن والتفريغ بواسطة عمالهم ومعداتهم الخاصة، فأصبح اللجوء إلى مقاولين متخصصين في هذا المجال أمراً ضرورياً

<sup>1</sup> - مريم كريد ، الشحن البحري للبضائع و العمليات المرتبطة به طبقاً للتشريع البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية ، مجلة الشريعة و الاقتصاد ، المجلد السابع ، عدد 14 ، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة ، الجزائر ، ديسمبر 2018 ، ص 384 .

<sup>2</sup> - مريم كريد ، الالتزامات المادية لمقاول الشحن و التفريغ في النقل البحري للبضائع ، مجلة العلوم الانسانية ، عدد 50 ، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة ، الجزائر ، ديسمبر 2018 ، ص 395 .

فظهر ما يعرف بمقاول الشحن والتفريغ، حيث أنه نيابة عن الناقل والشاحن أو المرسل إليه بعمليات الشحن والتفريغ بمعداته وعماله الخاصين المملوكين له أو المؤجرين من إدارة الميناء<sup>1</sup>. فمن الصعب أن يوفر الناقل تلك الإمكانيات المادية والبشرية في كل ميناء تتطلق منه السفينة أو تصل إليه حيث تكلف عملية شحن البضائع وتفريغها تكاليف باهظة بالإضافة إلى أن بقاء السفن مدة طويلة في موانئ الشحن والتفريغ يكبل الناقل خسارة جسيمة ونفقات وتكاليف باهظة جراء الإنتظار لإتمام عملية الشحن والتفريغ، ومنه يعرف عقد الشحن والتفريغ بأنه -عقد يربط الشاحن مع الناقل أو المرسل إليه يتعهد من خلاله بالقيام بعمليات شحن وتفريغ البضاعة.

**ثانياً- إجراءات الشحن والتفريغ والوسائل المستعملة في كل منهما:**

**-إجراءات الشحن والوسائل المستعمل فيه:**

لا بد أن تمر عملية شحن البضائع بمجموعة إجراءات هامة ومتسلسلة يتم من خلالها ملئ مجموعة من الاستمارات قبل أن تتم عملية شحن البضاعة وهي:

•تبدأ العملية بتحرير الشاحن طلب بالشحن من خلال استمارة تقدم من طرف شركة الملاحة *d' éclaration d'embarquement* يبين فيه كل من نوع وطبيعة وكمية ووزن البضاعة<sup>2</sup>.

•يحرر إذن بالشحن *permis de chargement* لوضع البضاعة على ظهر السفينة .

•بعد أن يتسلم الناقل أو وكيله البضاعة يسلم الشاحن إيصال مؤقت بما تم شحنه *reçu provision*

توضع هذه الأوراق الثلاثة :

1. Déclaration D'embarquement

2. Permis De Chargement

3. Reçu Provision

في دفتر مطبوع يسمى تذكرة السطح (*billet de bord -bill of loading* سند الشحن أو وثيقة الشحن)

•نصل إلى مرحلة التخليص الجمركي وتكون حسب نوع البضاعة وما تتطلبه سلطات الجمارك من مراقبة فتقدم موافقتها على الشحن بعد التأكد من تطابق البيانات الواردة في طلب الشحن وتدفع مصاريف الشحن، بعدها يحجز مكان للبضاعة على الرصيف أو المخازن.

<sup>1</sup> - سعيد مراد ، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري و الاتفاقيات الدولية ، رسالة دكتوراه ، جامعة تلمسان ، الجزائر ، السنة الجامعية 2011-2012 ، ص 37 .

<sup>2</sup> - محمد كمال حمدي ، عقد الشحن و التفريغ في النقل البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، مصر ، طبعة 2002 ، ص 26 .

• تملأ بعدها استمارة أخرى état d' embarquement تدون فيها رقم طلب الشحن، اسم الشاحن تاريخ الموافقة، طبيعة البضاعة، الوزن، توقع من طرف العون ممثل المؤسسة المينائية وممثلا لسفينة ، بعد الانتهاء من الإجراءات الإدارية تأتي عملية شحن البضاعة من الرصيف إلى سطح السفينة<sup>1</sup>.

أما الوسائل المستخدمة في عملية الشحن كثيرة، سابقا كانت البضائع تحمل على ظهور العمال، ولهذا فقد كان لليد العاملة والقوة العضلية دورا هاما في عملية الشحن ومع مرور الوقت والتطور الصناعي والتكنولوجي ظهرت معدات وآلات أكثر حداثة وتطور، وأصبح البحث عن اليد العاملة الماهرة والمؤهلة وذات خبرة وليس مجرد عمال يعتمد على قوتهم العضلية، وتنقسم الوسائل المادية إلى نوعين:

• وسائل خاصة: تكون تابعة لأصحاب الشركات الخاصة .

• وسائل عمومية: الآلات والأجهزة التابعة للمؤسسة المينائية .

ونشير هنا إلى أن أهم الأجهزة والمعدات التي تلعب دورا مهما في عملية الشحن والتفريغ معا هي:

• معدات الرصيف:

أ-الرافعات les gruesويمكن التمييز بين نوعين من الرافعات الأولى تابعة للميناء والثانية تابعة للسفينة، حيث كلما زاد عدد الرافعات كلما كانت عملية الشحن أو التفريغ أسرع وكان ذلك لصالح السفن التي تقصد الميناء لتفريغ الواردات أو شحن الصادرات .

ب-معدات المناولة :

وهي معدات تستعمل في عملية الشحن وموجودة على أرصفة الموانئ، وتتمثل في:

•الرافعات الشوكية ذات حمولة متنوعة و أخرى مجهزة لرفع الحاويات.

•رافعة الحبوب كما توجد تقنية الصب عن طريق خرطوم تصب مباشرة من المستودعات إلى صهاريج السفينة أو بواسطة أقماع لشحن الحبوب.

•شاحنات صغيرة، الجرارات، جرافات، مقطورات نصفية، مركبات شوكية.

•معدات خاصة بالضخ والشفط، أنابيب بالنسبة للوسائل وأخرى خاصة بشحن الفحم وغيرها.

•آلات خاصة بشحن الوحدات المتحركة كالسيارات وتكون عن طريق الدرجة .

ج-المعدات البحرية: السحبات، قوارب القيادة، قوارب الرسو والتحميل.

<sup>1</sup>-مریم كريد ، الالتزامات المادية لمقاول الشحن و التفريغ في النقل البحري للبضائع ، مرجع سبق ذكره ، ص 396 .

-إجراءات التفريغ والوسائل المستعملة فيه:<sup>1</sup>

بعد دخول السفينة ورسوها على الرصيف المحدد لها من طرف إدارة الميناء يتم تثبيتها أو ربطها بالحبال وتبدأ بعدها عملية التفريغ، وهذا بعد تخليص البضائع ومرورها على مصالح الجمارك و دفع الضرائب الجمركية وكافة المصاريف.

تمر عملية التفريغ بمجموعة من إجراءات هامة فقبل الشروع في هذه العملية تقوم لجنة خاصة بتنظيمها من خلال التطرق إلى نوع السفينة، وهذا لتحديد الرصيف المناسب بها وطبيعة البضاعة وحجمها لتحديد معدات التفريغ المناسبة، ويتم إعلام رئيس المخازن لوضع مخطط لإيداع واستلام البضائع فبمجرد الرسو يقوم هذا الأخير بفتح دفتر الفهارس يسجل فيه البضائع المفرغة ومكان اتجاهها داخل المخازن، وبعدها يتم فتح عنابر السفينة وتتم معاينة الطرود والصناديق المكسورة و احصاء البضائع باحكام وتدرج في كشف يسمى بكشف الإحصاء la fiche de pointage الذي يتضمن المعلومات التالية:

• اسم وامضاء الشخص المشرف على العملية.

• اسم وامضاء رئيس المخزن .

كما يملأ الشاحن استمارات تسلم من قبل المؤسسة المينائية la mise à quai بموجبها يتحصل على إذن من قبل هذه الاخيرة لإدخال البضاعة.

وبعدها تتم عملية استلام البضائع في المخازن ولا بد أن نشير إلى أن تفريغ البضائع أنواع:

•بضائع تفرغ على الرصيف منها ما يخزن في المخازن ومنها ما تسلم إلى صاحبها.

•الحاويات تسلم في ساحات خاصة تسمى بساحات الحاويات.

•بضائع تسلم في الصنادل والمواعين وهي بضائع خطيرة يحظر تفريغها في الأرصفة.

•بضائع تفرغ في وسائل النقل للسحب المباشر او بضائع قابلة للتلف السريع .

أما فيما يخص الوسائل المستعملة في عملية التفريغ فهي نفس الوسائل المستعملة في الشحن والتي سبق ذكرها.

<sup>1</sup> - مريم كريد ، الالتزامات المادية لمقاول الشحن و التفريغ في النقل البحري للبضائع ، مرجع سبق ذكره ، ص 400 .

ويجدر الإشارة هنا أن هاته الإجراءات قد تختلف من ميناء الى آخر حسب درجة استخدام الميناء للتكنولوجيات الرقمية و الإجراءات المتبعة، لكن على العموم فإنها لا تتعد عن الإجراءات السابقة.

### المطلب الثالث: أنظمة الشحن البحري

أدى ازدياد كمية البضائع المنقولة بحرا وتنوعها إلى تعدد وتنوع طرق الشحن حيث مر هذا الأخير بعدة مراحل بدءا بالطرق التقليدية عن طريق الشحن بالصناديق والكراتين إلى غاية ظهور نظام الشحن بالحاويات، ويمكن التفريق بين نوعين من الشحن:

#### أولا: الشحن العادي للبضائع :

##### 1-شحن البضائع :

و يتم شحن البضائع برفعها من رصيف الميناء ووضعها داخل العنابر الخاصة بالسفينة، وتتم عملية الشحن بطريقة منظمة ومدروسة ولا يمكن أن تكون عشوائية، حيث تتطلب هذه الأخيرة القيام برص و تستيف وتثبيت البضائع باستخدام وسائل مختلفة تتغير حسب طبيعة السلعة المشحونة:

•رافعات السفينة،(Plans de Navire)عندما لا تستطيع هذه الأخيرة الرسو بمحاذاة الرصيف، أو بواسطة رافعات الميناء أو الروافع العائمة،

•الأنابيب والخرطوم إذا كانت طبيعة البضاعة مواد سائلة كالنفط<sup>1</sup>،

•عن طريق الصب عند شحن الحبوب،

•الدحرجة بالنسبة لشحن المركبات،

•المواعين فكثيرا من الأحيان لا تستطيع السفينة الرسو بمحاذاة الرصيف فترسو بمكان ما داخل المرفأ،

و يتم الاستعانة بالمواعين، والصنادل للشحن و التفريغ من و إلى السفينة .

<sup>1</sup>- يوسف حسن يوسف ، النقل و الشحن و التامين البحري في ضوء القانون الدولي ، المركز القومي للاصدارات القانونية ، الطبعة الاولى ، القاهرة ،مصر ، 2013 ، ص 62 .

## 2-رص البضاعة وتثبيتها :

يقصد به تعيين موضع البضائع وترتيبها وتثبيتها وتوزيعها على مختلف الأماكن المخصصة لاستقبالها داخل عنابر السفينة بطريقة نظامية وتثبيتها<sup>1</sup> ، سواء ببعضها البعض، أو بالحبال أو الركائز لمنعها من الانزلاق و الاصطدام ببعضها حفاظا على توازن السفينة وسلامتها، ومنه يمكن القول أن عملية الرص هي عملية فنية تختلف عن عملية الشحن التي تعتبر عملية مادية تعتمد على خريطة أو مخطط الشحن، والذي يوضح مكان مختلف الحمولة بدقة داخل العنابر حيث يراعي في إعداد المخطط عوامل كثيرة يهدف إتباعها إلى ثبات السفينة وأمنها، وهذا ما يعرف بالمفهوم الملاحي، والحفاظ على أمن البضاعة وهو ما يسمى المفهوم التجاري.

فالرص الجيد للبضاعة لا يكون إلا بوجود خريطة شحن ورص جيدة، و تنفيذ و مراقبة جيدة و هو انعكاس لتنفيذ عقدي الشحن والتفريغ وعقد النقل البحري للبضائع.

## شحن البضائع ورصها على سطح السفينة:

الحالة المتعارف عليها هي أن تشحن البضائع وترص داخل عنابر السفينة المعدة لها والتي تتفق وتتماشى مع طبيعة ونوع كل بضاعة مشحونة تجنباً للتلف والهلاك، لأن شحن البضاعة ورصها على سطح السفينة يعرضها لأخطار عديدة أثناء الرحلة البحرية (العواصف، الأمطار، الرياح، الانزلاق والسقوط في البحر)، ويمكن شحن البضاعة ورصها على سطح السفينة في بعض الحالات تختلف من دولة إلى أخرى .

ففي القانون البحري الجزائري ذكرت الحالات التي يسمح فيها بشحن البضاعة على سطح السفينة: "لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة، وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظاميا ومتعارفا عليه بوجه العموم، وفي حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك ما عدا في حالة ذلك إذا كان التحميل قد تم بالاتفاق مع الشاحن"<sup>2</sup>.

1- عدلي أمير خالد ، عقد النقل البحري قواعد و أحكام ، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية ، مصر ، 2006 ، ص 82 .

2- المادة 221 القانون البحري الجزائري .

**ثانيا: الشحن عن طريق الحاويات:**

أول من فكر في نظام النقل بالحاويات في الثلاثينات من هذا القرن هو مالكوم ماكلين مؤسس شركة "ميرسك سيلاند" العملاقة في "نيو جيرسي" بالولايات المتحدة الأمريكية، و أنته الفكرة من أنه كان في يوم ينتظر شحنة بينما يتم إعادة تحميلها من الشاحنة إلى الباخرة، و فكر أنه يمكن تحميل الشاحنة نفسها (مع بعض التغييرات عليها) بدلا من إفراغ البضائع توفيراً للجهد و الوقت و المال المهدر في التحميل والتفريغ و تكون هي بذلك الشحنة التي يجب تحميلها وليس الشحنة ذاتها .

و قد أحدثت هذه الأخيرة ثورة في عالم شحن البضائع، و غيرت أنظمة الشحن العالمية، و اليوم يتم نقل 90% من البضائع بالحاويات التي ترص على سطح الناقلات البحرية العملاقة، و يبلغ عدد الشحنات التي يتم شحنها على مستوي العالم حالياً 200 مليون حاوية سنوياً، فقد أصبحت الحاوية هي محور كل الدراسات والتعاملات في عالم النقل البحري، فقد غير هذا النظام مفاهيم عديدة في الشحن والنقل البحري، وتعتبر أكبر شركات الشحن بالحاويات على مستوى العالم هي شركة "ميرسك سيلاند" الشهيرة، كما أن هناك شركات عملاقة أخرى منها شركة "هانجين" الصينية والخط الملاحي الفرنسي ثالث أكبر شركة شحن بالحاويات في العالم.

و يعتمد نظام النقل بالحاويات على تغليف ووضع البضائع داخل صناديق ذات مقاييس موحدة، واستخدام عربات خاصة لنقل الحاويات من السفن إلى المخازن بعد تفريغها بواسطة الأوناش أو الرافعات ذات الحمولة الكبيرة، ثم تخزينها في ساحات خاصة، وبتطلب ترتيب هذه الحاويات نظام خاص في المرور والتخزين حتى يمكن شحن وتفريغ الحاويات في أقل وقت ممكن .

**1- مفهوم الحاويات و خصائص نظام الشحن بها :**

أ - تعريف الحاويات: وردت عدة تعريفات للحاوية من بينها :

تعريف اتفاقية جنيف لسلامة الحاويات لسنة 1972<sup>1</sup>: حيث عرفت بأنها: "وحدة من معدات نقل البضائع صالحة للاستخدام المتكرر، ذات متانة تكفي للمناولة في الموانئ و على السفن، مصممة خصيصاً لنقل البضائع بأكثر من وسيلة للنقل دون إعادة تحميل وسيطة كي تجري رصرتها و/أو

<sup>1</sup>- اتفاقية جنيف لسنة 1972 تتعلق بسلامة الحاوية ، تهدف إلى تسهيل النقل الدولي بواسطة الحاويات بوضعها لمعايير وضع الأخيرة

مناولتها بسرعة، و هي مزودة بتجهيزات ركنية لهذا الغرض وذات حجم تكون فيه المساحة المحصورة بالأركان السفلية الخارجية الأربعة 11 مترا مربعا على الأقل 112 قدما مربعا، إما 2 أمتار مربعة على الأقل 21 قدما مربعا، إذا كانت مزودة بتجهيزات ركنية عليا ولا يشمل تعريف الحاوية العربات، المركبات أو العبوات، إلا أنه يضم الحاوية المحمولة على هياكل ."

وقد عرفت أيضا اتفاقية اسطنبول لسنة 1990 في المادة رقم 101<sup>1</sup> بأنها: "أحد أنواع معدات النقل، سيارة رفع، صهريج متحرك، هيكل مماثل آخر حيث يجب أن يكون:

• مقفلا كليا أو جزئيا ليشكل مقصورة معدة لاحتواء البضائع.

• ذا صفة ومتين بشكل كاف ليكون صالح للاستعمال المتكرر.

• معدا خصيصا لتسهيل النقل بوحدة أو أكثر من وسائل النقل دون الحاجة لعملية تحميل وسيطة.

• معدا للمناولة السريعة على الخصوص عند نقله من وسيلة نقل إلى أخرى.

• معدا لتعبئته و تفريغه بسهولة .

وبالرجوع إلى الجانب الفقهي فقد عرفت بأنها: "هي عبارة عن إناء أو وعاء لجمع ما يودع فيها من محتويات لنقلها، حيث يتخذ استعمالها طابع الاستمرارية، لذا فهي تصنع من مواد معدنية صلبة لحماية محتواها من التلف و السرقة، و هي تعتمد على مواصفات فنية لضمان سهولة التحميل والتفريغ، فتصميمها يتناسب مع آليات المناولة، و هي مصممة كذلك لتسهيل نقل البضائع خلال واحد أو أكثر من وسائل النقل دون الحاجة إلى تحريك البضائع الموجودة بداخلها.<sup>2</sup>

### وحدة قياس الشحن بالحاويات :

سعة الحاويات القياسية العالمية تقاس بوحدة TEU<sup>2</sup>، وهي الحاوية القياسية التي يبلغ طولها 20 قدماً، أو بعبارة أخرى هي قياس حجم البضائع المشحونة باستخدام الحاويات التي تساوي وحدة شحن البضائع العالمية على متن البواخر والناقلات القياسية، وهي:

<sup>1</sup> - اتفاقية اسطنبول المتعلقة بالقبول المؤقت مبرمة سنة 1990 تحت رعاية مجلس التعاون الجمركي هدفها تبسيط و تنسيق الاجراءات الجمركية .

<sup>2</sup> - مريم كريد ، الشحن البحري للبضائع و العمليات المرتبطة به طبقا للتشريع البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية ، مرجع سبق ذكره ، ص 365.

• 20 قدم طول .

• 7.8 عرض.

• 7.9 ارتفاع تقريبا.

• حجم 32 متر مكعب.

غالبية الحاويات التي تستخدم اليوم هي مقاس 40 قدماً وبالتالي هي من قياس TEU-2 .

**ب- خصائص ومميزات نظام الشحن بالحاويات:** لقد أثر التطور والنمو السريع في نظام الشحن بالحاويات بشكل كبير على الموانئ وطرق التجارة العالمية، وهذا لما يتميز به نظام الحاوية من مميزات وخصائص أهمها:

#### • قلة تكلفة التداول:

أدى استخدام الحاويات إلى توفير الكثير من المال على الشاحن، فيمكن لسفينة الحاويات شحن وتفريغ حمولتها في أقل زمن ممكن وأقل تكلفة، فتكاليف نظام التجميع في وحدات نمطية أقل بكثير من تكاليف تداولها تقليدياً<sup>1</sup>.

#### • اقتصاديات الحجم الكبير:

أدى الشكل النمطي للحاوية ومعدلات التداول العالية إلى تطور تصميم بناء وحجم السفينة فتضاعفت طاقتها حتى وصلت إلى 4000/3500 حاوية مكافئة، وتستطيع سفن الحاويات الحديثة حمل حوالي 6000 حاوية مما يشكل أهمية كبيرة لتحقيق اقتصاديات حجم التشغيل.

#### • السرعة:

يشكل الوقت في عملية شحن البضائع عنصراً هاماً من عناصر النقل البحري للبضائع، و هذا ما توفره الشحن بالحاويات، ضف إلى ذلك انخفاض فترات انتظار السفن وذلك راجع إلى استعمال المعدات الحديثة لشحن الحاويات ومنه انخفاض عدد السفن الماكثة في الموانئ وتكاليف الانتظار

<sup>1</sup> - مريم كريد ، المرجع السابق ، ص 367 .

## ●السلامة:

الهدف من الشحن هو شحن البضاعة في حالة جيدة، وهذا لا يتحقق إلا في نظام الشحن والنقل باستخدام الحاويات، بالإضافة إلى عدم سرقتها أثناء الشحن أو النقل، فهي بذلك توفر عنصر الحماية والسلامة نتيجة لطبيعتها الصلبة والمتينة والعازلة، كما يقلل المساحات الضائعة داخل السفينة.

## ●عملية النقل من الباب إلى الباب :

يتيح استخدام الحاويات المرنة الكافية لتداول ونقل الحاوية عبر وسائل النقل المختلفة، مما يؤدي إلى تقديم خدمة متميزة للنقل -من الباب إلى الباب- من خلال تخطيط عملية النقل في كافة مراحلها عبر وسائل النقل المختلفة وهو ما تطور إلى مفهوم النقل متعدد الوسائط.

## ●ظهور الموانئ الجافة:

أدى ظهور نظام الحاويات إلى إقامة محطات للحاويات بالموانئ تسمى بالموانئ الجافة Dry ports للتخلص من مشكلة التكدس، ورفع كفاءة الميناء و تزويدها بمعدات حديثة للشحن والتفريغ و منه انشاء محطات تداول شحن وتفريغ بدلا من الاعتماد على شركات شحن وتفريغ نمطية.

●ارتباط نظام الشحن بالحاويات بما يعرف الثورة الصناعية الثالثة: وهي استخدام المعلومات و الالكترونيات، و خاصة التقنيات الإلكترونية الحديثة، التي أصبحت تعتبر بمثابة العمود الفقري لأداء النظام حيث أصبحت عملية شحن الحاويات و رصها تتم عن طريق أجهزة كومبيوتر و برامج خاصة تقوم بهذه العملية في ساعات قليلة<sup>1</sup>.

## 2-أنواع الحاويات واجراءات الشحن بالحاوية :

أ-أنواع الحاويات: تختلف من حيث النوع والحجم والمقاسات وهذا حسب نوع وطبيعة البضائع المشحونة، إذ تشترك جميع الأنواع في أنها مستطيلة الشكل وذات متانة وصلابة، تستخدم للمناولة في الموانئ ومصممة خصيصا للنقل، ومنه تقسم الحاويات إلى نوعين ويندرج تحتها عدة أنواع وهما :

<sup>1</sup>- أحمد عبد المنصف محمود ، اقتصاديات و سياسات النقل البحري ، مؤسسة رؤية للطباعة و النشر ، الاسكندرية ، مصر ، 2012 ، ص 168 .

**حاويات البضائع العامة<sup>1</sup>:**صممت لشحن أنواع عدة من البضائع فهي غير مصنوعة لنوع معين من البضائع، وهي أنواع:

• **حاويات الاستعمال العام:**

وهي حاوية مقللة كليا ذات سقف وجوانب صلبة يتضمن أحد جوانبها باب للشحن والتفريغ، تتوفر منها أحجام 40/20 قدم، تستعمل لشحن كل أنواع متى كانت معبأة في علب معدنية أو بلاستيكية.

• **حاويات ذات السقف المفتوح والمتحرك:**

وهي حاوية سقفها مصنوع من القماش أو البلاستيك مثبتة على السقف صمم خصيصا لنقل البضائع الثقيلة وذات الحجم الكبير والتي لا يمكن رفعها إلا بالمرافع العلوية، تتوفر بحجم 40/20 قدم.

• **حاويات مسطحة:** تشبه الحاويات العادية لكن من دون أساسات عليا ولها زوايا للتمكين من مناولتها، ويوجد منها حاويات مسطحة متحركة مزودة بعجلات تسمح لها بالتحرك والتدحرج لتسهيل عملية الشحن والتفريغ تتوفر بحجم 40/20 قدم.

• **حاويات ذات هيكل معدني:** تتوفر بحجم 40/20 قدم.

• **حاويات ذات قوائم وذات جوانب مفتوحة:** وهي حاويات جوانبها غير ثابتة.

**حاويات البضائع ذات الطبيعة الخاصة:** وهي حاويات مخصصة صممت حسب نوع البضائع المشحونة داخلها، وتتمثل في:

• **حاويات شحن معزولة:**

حيث تكون الحاوية بأكملها معزولة حراريا من جميع الجوانب، لتخفيض تبادل الحرارة بين داخل وخارج الحاوية، وهي تستخدم لشحن المنتجات الحساسة لدرجة الحرارة، كالأدوية، الأطعمة، المواد الكيميائية وغيرها.

• **حاويات مسخنة:**

وهي مزودة بجهاز مولد للحرارة مخصصة للمنتجات التي تحتاج لدرجة حرارة معينة.

• **حاويات مبردة أو حاويات الثلجة:**

<sup>1</sup> - يوسف حسن يوسف ، مرجع سبق ذكره ، ص 82 .

وهي تضمن الاحتفاظ بالبرودة عند مستوى معين حيث يمكن تبريدها بواسطة ربطها مع نظام تبريد على متن السفينة باستخدام محرك كهربائي.

### • حاويات الخزانات أو الصهاريج:

حاويات تستخدم لنقل الزيوت، الغاز المضغوط أو المسيل و هي عادة ما تكون على شكل خزانات و صهاريج معدنية متينة.

ب - عملية الشحن باستخدام الحاويات: تبدأ عملية شحن البضائع في الحاويات عن طريق إختيار هذه الأخيرة و أحجامها مراعاة لنوع و طبيعة و حجم و كمية البضاعة، فهناك حاويات بضائع عامة، حاويات المواد الجافة، حاويات السوائل والغازات<sup>1</sup>، حاويات المواد الغذائية... إلخ، فاختيار الحاوية المناسبة لطبيعة كل بضاعة هو إجراء دقيق ضروري، وبعده تحجز الحاوية و يتم تحضيرها لشحن البضائع الموجودة في المستودعات، وتأتي بعدها عملية الشحن، ونقصد بها شحن البضاعة داخل الحاوية و هو ما يعرف بمصطلح التعبئة، حيث ترقم البضائع المعبئة داخل الصناديق المشحونة داخل الحاوية ثم يصدر الناقل سند الشحن متضمن لجميع المعلومات الخاصة بالبضاعة، ثم تشحن الحاوية على ظهر السفينة.

## المبحث الثاني: الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية.

تلعب خدمات قطاع النقل البحري دورا ميمزا في انجاز 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 لدولة . ومن ثم فان دراسة وتحليل الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري في هذا المجال، سوف نعتمد على دراسة العلاقة الوثيقة بين قطاع النقل البحري وأثره على بعض المتغيرات التي نذكر منها : قطاع التجارة الخارجية .

<sup>1</sup> - عبد القادر حسين العطير ، الحاويات و أثرها في تنفيذ عقد النقل البحري ، دار الثقافة للنشر التوزيع ، طبعة 1983 بيروت ، ص

## 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 سببا 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<sup>1</sup>.

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 الخدماتية 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 الاستيراد و التصدير, حيث يتم انتقال السلع والخدمات والموارد المالية من دولة إلى أخرى وفق إجراءات إدارية و مالية.

إضافة إلى التعاريف السابقة يمكن أن نضيف أن التجارة الدولية عبارة عن مختلف عمليات التبادل التجاري الخارجي سواء في صور سلع أو أفراد أو رؤوس أموال بين أفراد يقطنون وحدات سياسية مختلفة بهدف إشباع أكبر حاجات ممكنة , وتتكون من عنصرين أساسيين هما : الصادرات والواردات بصورتيهما المنظورة و غير منظورة .

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 :

<sup>1</sup> - حمدي عبد العظيم ، اقتصاديات التجارة الدولية ، مكتبة زهراء الشرق ، الطبعة الأولى ، مصر ، 1996 ، ص 13 .

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 السعي ، 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 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 العمال فقد جرت

عادة الكثير من الاقتصاديين الذين يتعرضون لموضوع التجارة الخارجية إلى تأكيد الفوارق بينها وبين

التجارة الداخلية استنادا إلى واحد أو أكثر من الفوارق التالية<sup>1</sup>:

-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 تتم بعملات متعددة ولكن

التجارة الداخلية تتم بعملة واحدة فقط.

- التجارة الخارجية تتم مع نظم اقتصادية وسياسية مختلفة ، في حين أن التجارة الداخلية تتم في ظل

نظام واحد.

- وجود عقبات وموانع وتشريعات وقوانين تنظم التجارة الخارجية وتختلف عن تشريعات التجارة

الداخلية.

<sup>1</sup>- سامي عفيفي حاتم ،الاتجاهات الحديثة في الاقتصاد الدولي و التجارة الدولية ، قضايا المعاصرة في التجارة الدولية ، الدار المصرية اللبنانية ، القاهرة ، الطبعة الثانية ، 2005 ، ص 32 .

تقوم التجارة الدولية على قاعدة ثابتة هي قاعدة التصدير والاستيراد ، و إذ كان من المتصور أن تستورد دولة أكثر مما تصدر أو تصدر أكثر مما تستورد فإنه من النادر وإن لم نقل من المستحيل أن توجد دولة خارجة عن هذه الحلقة .

وقد برزت التجارة الدولية كحل لمعضلة 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 أقل<sup>1</sup> .

تكمن أهمية التجارة الخارجية في أنها تلعب دورا هاما في معظم الاقتصادات 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 و الصرف الاجنبي"<sup>2</sup> .

لقد ساهمت اتفاقيات تحرير التجارة الدولية والإقليمية على مدى الخمسة عقود الأخيرة في زيادة درجة الترابط بين دول العالم و إلى تعاضم كبير في حجم التدفقات السلعية والنقدية بين الدول مما 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، وتربطها 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 ، و قدرة 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

<sup>1</sup>- عادل أحمد حشيش ، اساسيات الاقتصاد الدولي ، الدار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية ، مصر، الطبعة الأولى، 2002، ص 12 .

<sup>2</sup>- طالب محمد عوض ، التجارة الدولية نظريات و سياسات ، دار وائل للنشر ، الاردن ، الطبعة الثانية ، 2004 ، ص 14 .

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 و إذا تحقق هذا الهدف تزايدت عندئذ قدرة الدولة على التصدير الخارجي فالتاريخ الاقتصادي لبريطانيا , ألمانيا واليابان مثال يشير بوضوح إلى أن نمو وزيادة الدخل القومي يصاحبه زيادة حجم التجارة في هذه الدول, وتقل الاستثمارات مما يؤدي إلى هبوط مستوى الدخل, وهكذا تدور دائرة الفقر من جديد, وإذا لم تنكسر هذه الدائرة في نقطة مأمّن محيطها, فلن يتغير وضع التخلف ولن تحدث تنمية حقيقية , ويمكن للتجارة الدولية أن تلعب دورا في الخروج من هذه الدائرة خاصة عند تشجيع الصادرات, فينتج عن ذلك الحصول على مكاسب جديدة في صورة رأس المال الأجنبي الجديد الذي يلعب دورا في زيادة الاستثمارات الجديدة في بناء المصانع وإنشاء البنية الأساسية ويتم الوصول في النهاية إلى زيادة تكوين رؤوس الاموال والنهوض بالتنمية الاقتصادية .

نقل التكنولوجيات والمعلومات الأساسية التي تقيد في بناء الاقتصاديات المتينة وتعزيز التنمية الشاملة. كخلاصة يمكن القول أن التجارة الدولية ساهمت في السابق في ميلاد وتطوير الرأسمالية وتساهم حاليا في تقدم العديد من الدول كالدول الصناعية الجديدة (دول جنوب شرق آسيا مثلا) , التي تطورت بفضل حجم صادراتها بالأساس, فكلما تطورت هذه التجارة ارتفعت مداخيل الدول من العملة الصعبة ومن وسائل الإنتاج الأخرى مما ينعكس إيجابيا على اقتصادها الداخلي<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني: العلاقة بين خدمات نشاط النقل البحري وقطاع التجارة الخارجية

يعد نشاط النقل البحري مقارنة بأنشطة النقل الأخرى , أحد المحاور الرئيسية التي تعتمد عليها التجارة الخارجية لأي دولة , ويرجع ذلك الى ما يتمتع بهذا النشاط من خصائص مميزة في جانب العرض , تتمثل في قدرته على نقل آلاف الأطنان من البضائع المصدرة والمستوردة بواسطة السفن خلال الرحلة

<sup>1</sup>- عبد العزيز عبد الرحيم سليمان ، التبادل التجاري ،الاسس ، العولمة و التجارة الالكترونية ، دار الحامد ، عمان الاردن ، الطبعة الثانية ، 2004 ، ص 10 .

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 الدولي تؤكد الأهمية النسبية الكبيرة لقطاع النقل البحري في التجارة الدولية .

وجدير بالذكر أن توافر خدمات النقل البحري تعد احد 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 يتوقفان 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 اثر 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.

- ولعل اصدق الأمثلة على ذلك ما يلي<sup>1</sup>:

أن الأرجنتين وهي دولة نامية لم تكن ضمن الدول المشاركة في الحرب . فقد تأثرت تجارتها الخارجية نتيجة لإحجام 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

<sup>1</sup> - عبد العزيز عبد الرحيم سليمان ، نفس المرجع السابق ، ص 12 .

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 و الواردات 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 عائقاً أمام قدرة الدول النامية على تصدير منتجاتها والاحتفاظ بمركز تنافسي في الأسواق الخارجية .ومن ثم ضعف حصيلة صادراتها من النقد الأجنبي والتأثير العكسي على طاقتها الاستيرادية.<sup>1</sup>

### المطلب الثالث : السياسة التجارية في صناعة النقل البحري

#### 1- السياسات البحرية:

##### 1-1- سياسة حرية التجارة:

يجد أنصار سياسة حرية التجارة أن الحماية الحديدية لصناعات بذاتها لمدة معينة هي خير سياسة لمضاعفة الدخل القومي عن طريق تقسيم العمل الدولي وميكانيكية الأسعار، ويجدون كذلك أن للتجارة الخارجية أثرا غير مباشرة ديناميكية على التنمية في الدولة، وبخلاف الأثر التعليمي، فإن 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 مفتاح التنمية الاقتصادية الناجحة والتي تقوم على استغلال التكنولوجيا الحديثة بما يتناسب مع النسب

<sup>1</sup> - عبد العزيز عبد الرحيم سليمان ، نفس المرجع السابق ، ص 13 .

الصحيحة لعوامل التكاليف الوطنية والظروف الصناعية وذلك قيل (ان التجارة ليس فقط تبادل السلع ولكنها كذلك تساعد على توفر المعرفة والخبرة التي تجعل من التنمية عملية ممكنة بل وتكون الوسيلة لسرعة تقدمها).

### 1-2 - سياسة الحماية:

أما من وجهة نظر أصحاب الحماية فلم تعد التجارة في الوقت الحاضر المحرك للنمو كما كانت في القرن التاسع عشر , وذلك تبعا للتدهور الطويل المدى في قيمة المواد الأولية بالنسبة للموارد المصنعة وهم يرون أن نمو الدول المعتمدة على المواد الأولية يجب ان يتقدم خلال التصنيع وان عليها بالاعتماد على سياسة بدائل الاستيراد عن طريق تشكيل مجموعات اقتصادية اقليمية ذات اسواق محلية اكثر اتساعا من الأسواق المحلية الصغيرة.<sup>1</sup>

وحتى بإتباع هذه السياسة الأخيرة , فان مجموع صادرات الدول النامية لن ينقص في الحجم . غير ان مكوناتها سوف تتحول من سلع استهلاكية لتصبح بضائع رأسمالية ومواد اولية . وهذه الدول سوف تحتاج كذلك الى كميات متزايدة من الماكينات والى الأسمدة والمخصبات من أجل تطوير زراعتها . نتيجة لتحويل 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 نبعت منذ أربعة قرون من هولندا . نتيجة لفكرتين متعارضتين , الأولى نظرية (حرية البحار) التي نادى بها جروسيوس عام 1609 و آراء التجاربيين 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.

1- أحمد عبد النقص محمود ، اقتصاديات النقل البحري ، الطبعة الاولى ، جامعة الاسكندرية ، 2007 ، ص 130 .

وبالرغم من أن تأثير التجاربيين على الدول الأوروبية أدى إلى احتكار نقل التجارة مع مناطق<sup>1</sup> 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 وإلى الكفاءة في النقل البحري، ذلك أن إحدى نظريات التجاربيين الهامة كانت نظرية الميزان التجاري، والتي تقول بأن الدولة يمكنها فقط الاستفادة من التجارة الخارجية إذا كان ميزانها التجاري راجحا أو زيادة في قيمة 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 تحررا غير عاديا في مثل هذا الزمن. وعمدوا إلى بناء (السفن الطائفة) 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 يبنونها بطرق تشبه الوسائل الحديثة في الإنتاج بواسطة خطوط التجميع. ثم بالإضافة إلى رخص البناء، وقلة عدد طاقم السفينة، حرصوا على استخدام بخارة من أي جنسية بأقل أجور ممكنة.

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 نسبة تفوق هذه الدول في الميدان إلى العوامل التالية :

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

1- احمد عبد المنقص محمود ، نفس المرجع السابق ، ص 132 .

- هيأت 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 ،شعرت كثير من الدول غير البحرية بحاجتها إلى خدمات ملاحية مملوكة لها.وذلك نتيجة لعدم توفر السفن خلال الحرب العالمية الأولى ،وبعد الحرب العالمية واجهت معظم الدول،وبالأخص الدول النامية مشاكل التنمية.وبالأخص بالنسبة لتجارتها 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<sup>1</sup> . وتشكو من نمو بطيء نسبيا في تجارتها الخارجية،فقد صادفت متاعب جمة 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 حمائيا 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 الاعانة عينة 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 الاعفاء أو الخصم الضريبي

أو التخفيض أو الاعفاء من رسوم الموانئ والإرشاد والقطر أو تعويض الخسارة بواسطة الحكومة.

<sup>1</sup>- أحمد عبد المنقص محمود ، مرجع سبق ذكره ، ص 134 .

**خلاصة الفصل:**

يتمتع قطاع النقل البحري بخصائص ومميزات تجعل منه الشريان المحوري في نجاح التجارة الخارجية، وأن الجزء الأكبر من المبادلات التجارية الدولية يتم عبر قطاع النقل البحري بنسبة تفوق 90 % وبالنسبة للجزائر ومقارنة بأهمية القطاع في تنمية التجارة الخارجية فيحتل هذا القطاع الاهتمام الأكبر.

وقد تعرض قطاع النقل البحري بكامله إلى ثورة تكنولوجية في مجال الموانئ ونظام الحاويات ومعدات الشحن والتفريغ وشركات النقل البحرية، و أدركت جميع الدول ضرورة كفاءة موانئها وتحديثها لما لها من أهمية بالغة في تنمية التجارة الخارجية و تعيش اليوم تقدما ملحوظا، حيث نرى هذا التقدم في نظم تبادل المعلومات إلكترونيا والميكنة العالية وصولا إلى الرقمنة الشاملة، فقد أثبتت التجارب أن استخدام الرقمنة و التكنولوجيات الحديثة ينتج عنها تطوير الموانئ و عصرنتها حتى تتماشى مع متطلبات العصر و بالتالي النهوض بقطاع النقل والشحن البحري، و ليس مستحيل أن تصبح موانئ الجزائر وقطاع الشحن فيها بالأخص ذكية .

يعد النقل البحري احد ركائز التنمية الاقتصادية لمختلف دول العالم حيث يساهم في تحسين ميزان المدفوعات لتلك الدول وإتاحة فرص التوظيف للأيدي العاملة الوطنية وبناء وازدهار المدن التي تقع على البحار من خلال بناء المشاريع البحرية كالموانئ وأحواض بناء السفن والشركات الملاحية والمصانع وغيرها ،هذه المميزات تزداد بازدياد الاعتماد على النقل البحري. كما يعد أرخص أنواع النقل جميعاً سواء من حيث التكاليف المادية أو الامكانيات والقدرة على الشحن.

## الفصل الثاني:

أهمية الشحن البحري في دعم

الاقتصاد الوطني

دراسة حالة في ميناء مستغانم

## تمهيد :

تشكل الموانئ أهمية اقتصادية كبرى، بالإضافة إلى أنها تساعد على تنمية المناطق التي تطل عليها وتتفاعل مع الخدمات الداخلية للدولة .وتلعب الموانئ التجارية دورا استراتيجيا هاما في نقل هذه التجارة إلى الخارج عبر الموانئ المختلفة، وهي الجهة الرسمية المسؤولة عن تطوير الخدمات المينائية لتواكب مع التطورات العالمية.

ولإثبات ذلك قمنا بدراسة ميدانية في ميناء مستغانم الذي يعتبر منا أهم الموانئ التجارية في الغرب الجزائري لتمتعه بتمركزه الاستراتيجي ومن خلال تربعنا تطرقنا الى اهم النقاط المتعلقة بدور الميناء في تفعيل التبادل التجاري ، حيث قمنا بدراسة لكل من مديرية الشحن والتفريغ ومجمع الحاويات،لارتباطهما المباشر بعملية النقل والشحن البحري فمديرية الشحن والتفريغ مسؤولة عن شحن وتفريغ كل أنواع السلع، أما مجمع الحاويات فهو يعمل بصورة مباشرة مع مديرية الشحن والتفريغ لأنه مسؤول عن السلع المعبأة في الحاويات، وقد تمت الدراسة في هذا الفصل من خلال مبحثين :

**المبحث الأول : تقديم مؤسسة ميناء مستغانم**

**المبحث الثاني :احصائيات لحركة البضائع و المبادلات التجارية بميناء مستغانم في الفترة**

**ما بين 2015 و 2021**

## 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 من خلال هذا المبحث إلى لمحة تاريخية حول مؤسسة ميناء مستغانم، وأهداف وخصائص مؤسسة ميناء مستغانم، الهيكل التنظيمي العام لهذه المؤسسة.

## المطلب الأول: لمحة تاريخية حول ميناء مستغانم

يتم تطوير ميناء مستغانم بما يتماشى مع متطلبات المنطقة، إذ أنه يشجع استحداث مجموعة من الخدمات مقربة من المسلمين النهائيين عبر أوراق نقل متعددة الأنماط.

### 1- نشأة الميناء:

كان ميناء مستغانم خليجا صخريا حادا يمتد بين الرأس البحري لسلامندر لخروبة، استخدمه القراصنة لاقتسام الغنائم، سمي ميناء مستغانم فيما قبل 1833 "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، انطلق أول مشروع لتهيئة الميناء في سنة 1882 وبعد 3 سنوات من ذلك أعلن عنه مشروعاً ذا منفعة عامة.

- تلت ذلك أعمال تهيئة ضخمة بين 1890 و 1904 انتهت بميلاد أول حوض الميناء.
- بعد بناء كاسرة الأمواج الجنوبية الغربية للميناء سنة 1941، تم إنشاء الحوض الثاني برصيف طوله 430 متر فيما بين نهاية 1955 وبداية 1959.

## 2- نشأة مؤسسة ميناء مستغانم :

يقدم ميناء مستغانم نوعين من الخدمات: الخدمات التجارية وخدمات الصيد البحري، وتشرف على تسييره مؤسسة ميناء مستغانم وهي مؤسسة عمومية، شركة ذات أسهم EPE/ EPM /SPA أنشأت في إطار إصلاح النظام المينائي الجزائري بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 82-87 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 25.000.000 دج تحت الحيازة الكاملة لشركة تسيير مساهمات الدولة "الموانئ"، تحمل السجل التجاري رقم 01-88-88 وتخضع للقانون التجاري والمدني طبقا لأحكام القوانين 01-88، 03-88، 04-88 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.

2004 تم انشاء مؤسسه تسيير الموانئ ملاجئ صيد مستغانم في حقيبة شركه تسيير مساهمات الدولة الموانئ على شكل فرع لمؤسسه ميناء مستغانم.<sup>1</sup>

### الموقع الجغرافي:

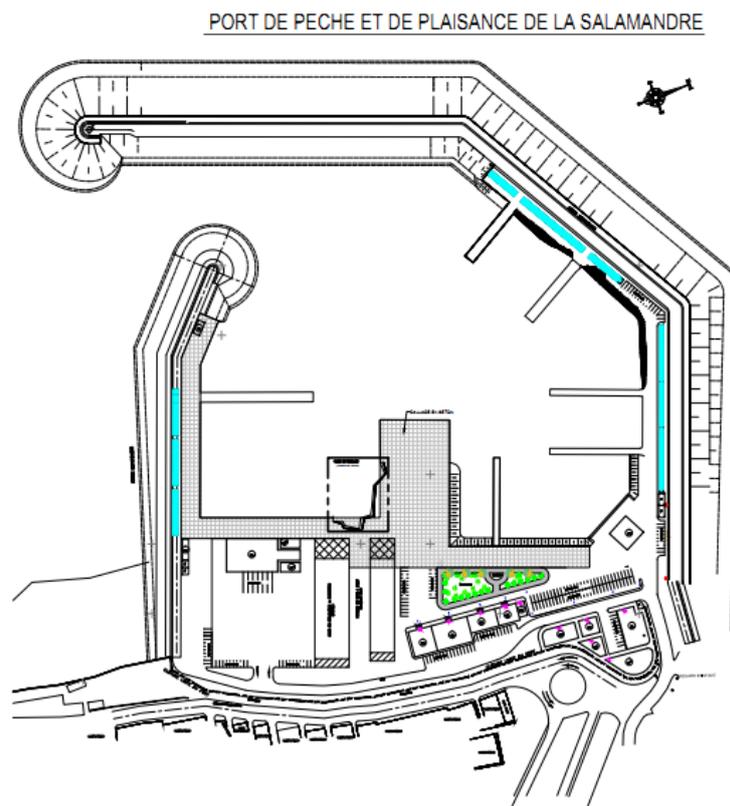
تقع في الجهة الشرقية لخليج ارزيو بين خط عرض  $35^{\circ}$  و  $56^{\circ}$  وخطي طول  $00^{\circ}$  و  $05^{\circ}$  شرقا يحتوي على:

- كاسرة امواج بطول 1830 متر.
- المدخل البحري للميناء شمالي غربي بعرض 100 متر وعمق 12م
- الاحواض يتكون من حوضين هما:
- الحوض الاول: مساحة مائة تقدر ب 14 هكتار وعمق بين 6,77 م و 8,17 م.

<sup>1</sup>وثائق داخلية ميناء مستغانم

- الحوض الثاني: مساحة تقدر ب 16 هيكتار وعمق يتراوح بين انت عفاسي 6.95م و8.22م.
- الأرصفة تحتوي على 10 محطات رسم بطول كليه يصل الى 1296 م خطي مقسم كما يلي:
  - الرصيف الشمالي الشرقي 117 متر خطي (p0)
  - الرصيف الجديد 217 متر خطي (المحطة الجديدة 8,9)
  - الرصيف الجنوبي الغربي 280 متر خطي (p7, p6)
  - رصيف المغرب 412 متر خطي (p1,p2,p3)
  - رصيف الاستقلال 702 متر خطي (p5,p4)
  - ارضيه التخزين في مساحة 44,430 م.
  - مراب السيارات 24000 م.
  - مراب الحاويات 15000 وقدرة معالجه 15000 حاويه سنويا.
  - المخازن عددها 16 مخزن بمساحه 7455 متر، تستخدم 8 مخازن لأغراض التجارية.
  - طرق المواصلات تتكون من:
    - الطريق الارضي 4885 متر خطي.
    - السكة الحديدية 3747 متر خطي كل الأرصفة مجهزه بخطوط سكه حديديه متجدده تستخدم مؤقتا لنقل الحبوب؛ انابيب المعدنية.

الشكل 01: رسم تخطيطي لميناء مستغانم<sup>1</sup>



<sup>1</sup> <https://www.google.com/imgres?imgurl>

## المطلب الثاني: أهداف وخصائص مؤسسة ميناء مستغانم

مؤسسة ميناء مستغانم كغيرها من المؤسسات تسعى إلى تحقيق مجموعة من الأهداف في ظل الخصائص التي تميزها.

### 1- أهداف مؤسسة ميناء مستغانم:

تسعى مؤسسة ميناء مستغانم إلى تحقيق الأهداف التالية:

- تأمين أحسن الظروف لعبور البضائع من حيث المدة الزمنية، النوعية، الحماية والسعر.
- تقديم تسهيلات حقيقية (وسائل عبور ومعالجة وتخزين ذات كفاءة عالية).
- كون الأذان الصاغية لاهتمامات المتعاملين الاقتصاديين.
- تسيير أملاك الدولة
- تسيير الاستثمار وتطوير ميناء مستغانم.
- استغلال الوسائل والتجهيزات المينائية.
- تنفيذ أشغال الصيانة والتهيئة البنيات الفوقية للميناء.
- تنفيذ عمليات الشحن والتفريغ المينائية.
- تنفيذ كل العمليات التجارية، المالية، الصناعية والعقارية المرتبطة بصفة مباشرة وغير مباشرة بالهدف الاجتماعي.

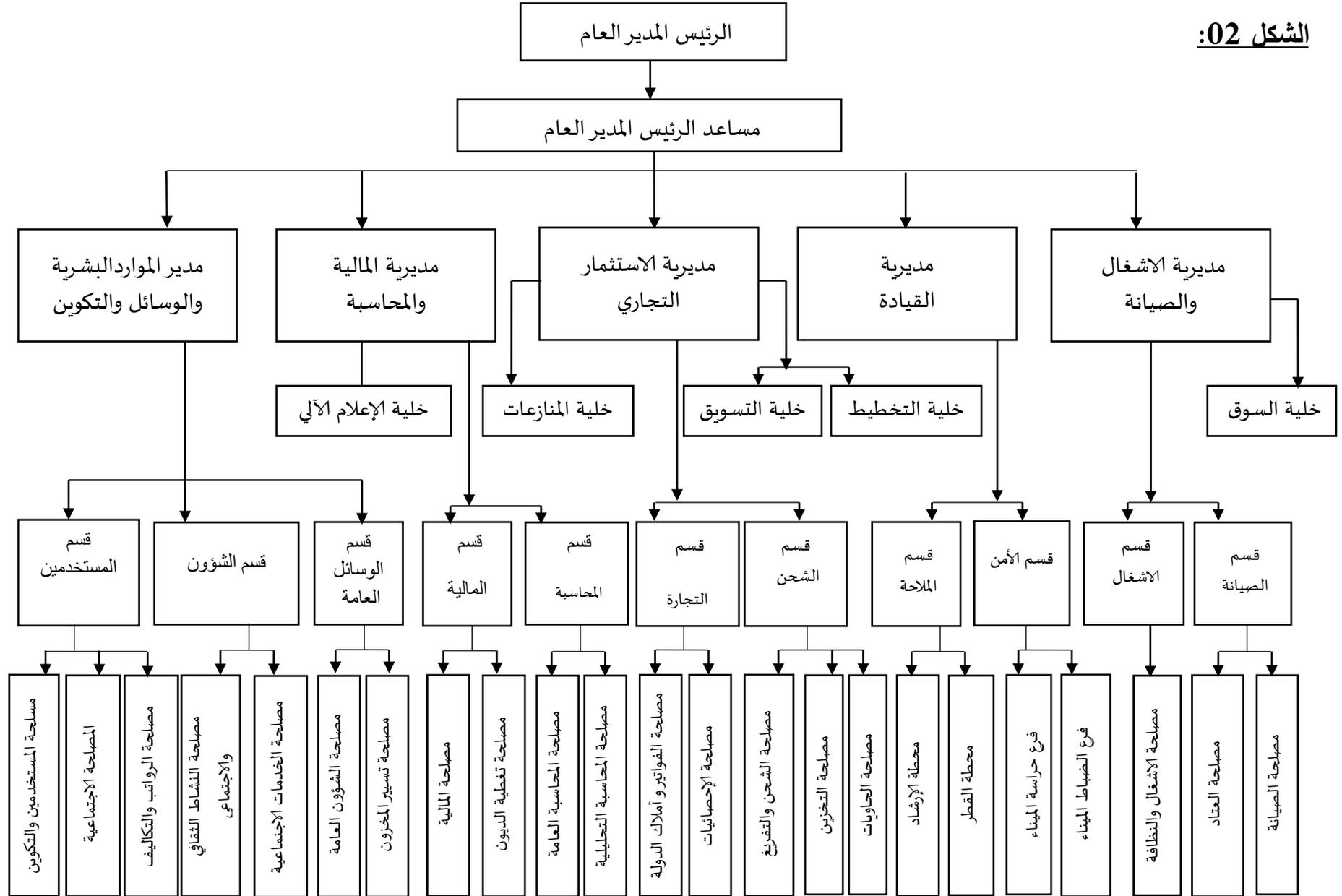
## 2- مميزات وخصائص مؤسسات ميناء مستغانم :

تتميز مؤسسة ميناء مستغانم بـ :

- موقع جيواستراتيجي 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.
- قدرات تخزين مغطاة وغير مغطاة.
- حماية جيدة البضائع.
- تنوع طرق تسليم البضائع.

**المطلب الثالث: الهيكل التنظيمي العام لمؤسسة ميناء مستغانم**

الشكل 02:



## شرح الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء مستغانم

يعتبر الهيكل التنظيمي بمثابة الهيكل العظمي لمؤسسة ميناء مستغانم، حيث ان من شأنه بيان الوحدات التنظيمية التي تتألف منها ضمن مستويات هرمية مرتبطة ببعضها بروابط السلطة التي تخللها التعليمات و اوامر وعلاقات؛ هنا سلط الضوء التنظيم الخاص بمؤسسة ميناء مستغانم. تتكون مؤسسة ميناء مستغانم من خمس مديريات:

### ❖ أولاً: المديرية العامة:

وظيفتها التسيير؛ المراقبة؛ تنظيم كما انها ترتب وتراقب جميع مديريات المؤسسة وتفرض سلطتها عليهم تتكون من:

- **رئيس مدير عام:** هو الممثل الوحيد القانوني في المؤسسة يشرف على جميع الاعمال التي تقوم بها المؤسسة بمشاركه المدراء المنفذين وهو المسؤول الاول في الهرم القانوني.
- **مساعد المدير العام:** يعتبر المستشار القانوني، يساعد في اتخاذ القرارات المناسبة وكل الاعمال التي لها صلة بالمؤسسة.
- **مساعد الامن الداخلي:** وهو الشخص المخول قانونا بحفظ امن وسلامه الدخل المؤسسة ومعاونيه يشرفون على الحفظ من الأخطار المادية والبشرية المحتملة والتصدي له.
- **مكتب التنسيق العام:** يتولى جميع الاعمال التي يصدرها المدير العام المتمثلة في تبليغ المراسلات الداخلية مع جميع المديريات والحفاظ على السير الحسن ومنع دخول الاجانب.
- **خلية التدقيق:** هي علاقة مباشرة بالإدارة العامة مهامها: التأكد من احترام الاجراءات التسيير؛ تدقيق؛ فحص أنشطة المؤسسة.

❖ ثانيا: مديره الموارد البشرية:

تهتم بالتنظيم؛ التنسيق؛ مراقبة الشؤون المرتبطة بتسيير المستخدمين والتكوين والوسائل العامة للمؤسسة تتكون من:

مصلحة المستخدمين والتكوين: اعداد القرار متعلق بتسيير المستخدمين كما تسهر على تطبيق اجراءات التوظيف وتصنيف المستخدمين.

✓ مصلحة الاجور والتكاليف: تشرف على دفع الاجور والمنح للعمال

✓ المصلحة الاجتماعية: تهتم بملفات حوادث العمل والتوقف عن العمل.

▪ قسم الوسائل العامة: يهتم هذا القسم بتسيير الوسائل العامة ويتكون من:

▪ مصلحة الوسائل العامة: تشرف على العمليات التي تدخل في تنفيذ العمل داخل المؤسسة،

كما تشرف على مهام الاعوان اثناء تنفيذهم لأعمالهم في المهام الخاصة داخل وخارج الوطن.

▪ مصلحة تسجيل المخزون: تقوم بتسجيل المخزون وعملية الجرد لهذا المخزون.

▪ قسم الشؤون العامة: يهتم بتسيير الانشطة الثقافية والاجتماعية في المؤسسة ويتكون من:

▪ مصلحة الخدمات الاجتماعية: تشرف وتعالج الجانب الاجتماعي لدى العامل من خلال

تأمينه لدى مصالح الضمان الاجتماعي.

مصلحة النشاط الثقافي والاجتماعي: تقوم بجميع الانشطة الرياضية والترفيهية لصالح ابناء العمال.

❖ ثالثا: مديرية المالية والمحاسبة:

هي مديرية مكلفة بتسيير الوضعية المالية للمؤسسة عن طريق وضع مميزات محددة لكل سنة

واحصاء كل الخدمات المالية التي نفذت خلال سنة واحدة وتتكون من:

▪ قسم المحاسبة: يشرف على جميع العمليات الحسابية وفق النظام المحاسبي يتكون من:

✓ مصلحة المحاسبة العامة: تسمح بمتابعة العمليات اليومية التي تقوم بها المؤسسة ووضع

الملاحظات اللازمة والخاصة بنشاطها عن طريق تنفيذ يومي للحسابات من اجل وضع جدول

حسابات النتائج.

- ✓ مصلحة المحاسبة التحليلية: تشرف مباشرة على تحليل جميع التكاليف.
- قسم المالية: يشرف على التسيير المالي للمؤسسة من اجل اعداد ومتابعة الميزانية ويتكون من:
  - ✓ مصلحة المالية: تشرف مباشرة على الاوضاع المالية للمؤسسة.
  - ✓ مصلحة تحصيل (تغطية الديون): تقوم بتحليل منتجات النشاط التجاري مع المتعاملين الاقتصاديين وتتبع حركه انتقال الاموال من البنوك مع فرض عقوبات جزائية مالية في حالة تأخير الوفاء بالدين.

#### ❖ رابعا: مديرية قيادة الميناء:

- تقوم بتأمين حركة الملاحة المتمثلة في دخول وخروج السفن وتحويلها من رسو الى اخر وتأمين الحدود المنائية يتكون من:
- قسم الملاحة: يشرف على البواخر النائبين لها، ويلزم على هؤلاء البواخر ان يكونوا متمتعين بشهادات تبرز كفاءة كل بحار، وبدون هذه الشهادة لا يمكنهم تولي مهامهم في المؤسسة خلال المحطات التالية:
    - محطة القطار: وهي مكان مخصص لوقوف القطار.
    - محطة الارشاد: مكان مخصص لوقوف السفن وإرشادات المخصصة أثناء إدخال أو إخراج السفن من الميناء.
    - قسم الأمن: حفظ اخطار التي من شأنها أن تشكل تهديدا على الحياة وحفظ المحيط المخصص للعمال ينقسم إلى:
      - قسم ضباط الميناء: يشرف مباشرة على العملية التي تساهم في دخول الباخرة المحملة بالبضائع للميناء عن طريق الابحار.
      - حراس الميناء: يهتموا بحراسة الميناء.

#### ❖ خامسا: مديرية الاشغال والصيانة:

- يقصد بالأشغال كل الاعمال التي من شأنها توفير الاجراءات الملائمة لسير الحسن للعمل (بناء هياكل؛ نظافة...الخ) اما الصيانة هي اصلاح الات المؤسسة التي تساعد على تنفيذ العمل بانتظام وسرعة، تكون هذه المديرية من:

- قسم الصيانة: يقوم بتنسيق؛ التصميم؛ المراقبة الانشطة؛ اصلاح واستبدال المعدات يتكون من:
- مصلحة العتاد: تنظيم عمل مشغلين الآلات ومراقبة معدات المناولة.
- مصلحة الصيانة: مسؤولة عن صيانة واصلاح معدات الرفع؛ المناولة؛ موقف السيارات... الخ.
- قسم الأشغال: يهتم بتنفيذ ومراقبه مشاريع تطوير وتهيئه الميناء يتكون من:
- مصلحة الأشغال والصيانة: التي تشرف على تنفيذ اعمال صيانة اصول المؤسسة.
- ❖ سادسا: مديرية الاستغلال والتجارة:

تقوم هذه المديرية بتسيير العمليات المرتبطة بعبور البضائع (الشحن التفريغ التخزين) تسيير املاك الدولة المينائية والإنشاءات المتخصصة كما تقوم بمتابعة تطور تقنيات الاستثمار المينائية والبحث عن وسائل المناسبة لإدماجها بفعالية في المؤسسة تتفرع هذه المديرية الى:

• دائرة التجارة

• دائرة المناولة

#### الدائرة التجارية في ميناء مستغانم

يتمثل دور الدائرة في تسهيل عملية التبادل التجاري مع الزبون الذي يطلب خدمات الميناء من اجراءات إدارية داخل المؤسسة من اجل انجاح عملية افراغ او شحن السفن من البضائع، كما انها تقرب الزبون(المستورد او المصدر) الى المؤسسة واعطائه كل التسهيلات من حيث موارد بشرية و عتاد الرفع و تخزين السلع وكذا تسليمها له في احسن الظروف، وتقوم ايضا بتسيير مصالح التي تدخل في حيز الاجراءات الادارية والمعنوية والخدماتية تتمثل هذه المصالح في :

1- **مصلحة الفواتير:** اصدار الفواتير الخاصة بالخدمات التي يقوم بها الميناء، ومراقبة مسندات من اجل انجاح رقم الاعمال المؤسسة.

- فواتير رسو البواخر.

- فواتير العتاد الرفع .

- فواتير التخزين.

2- **مصلحة التحصيلات:** تقوم مصلحة التحصيلات بالتحصيل النقدي المالي للفواتير عن طريق البنك وذلك من الشيكات المعطاة من الزبون الى المؤسسة.

3- **مصلحة التسويق:** تقوم هذه المصلحة بترويج خدمات الميناء وكذا جلب الزبائن (المستوردين و المصدرين) للطلب على الميناء و اعطائهم جميع التسهيلات من حيث دفتر الرسوم المختلفة حسب الخدمة المعطاة

4- **مصلحة التخطيط :** تقوم هذه المصلحة بتخطيط كل المقالات والمخططات البيانية (الشهرية السنوية) للنشاط التجاري للمؤسسة مع احصاء عدد السفن الراسية خلال الشهر وتحديد نوعية الحمولة كل سفينة ووضع مقارنة بين نسبة نشاط كل شهر والشهر الذي يليه ويتم عرضها في الاجتماعات داخل المؤسسة من اجل تبيان صحة المؤسسة المينائية لمستغانم. و التقويم السنوي للحصيلة التجارية المستنتجة والمنحنى المادي المستنتب من حركة البضائع والسفن.

5- **مصلحة المنازعات:** وهي مصلحة متخصصة في المنازعات التي قد تنشأ في تنفيذ العمل وقد تكون منازعات ناتجة عن احد المتعاملين مع المؤسسة (اعتراض على ظروف العمل...), كما يمكن ان يكون بين المؤسسة و أحد العمال ( ارتكاب خطأ من الدرجة الثالثة مما يستدعي فصله...), او يكون جماعيا هو ما يعرف النزاعات العمل الجماعية (الزيادة في الاجور...)

6- **مصلحة الاحصائيات :** تقوم هذه المصلحة باقتناء جمع المعلومات الخاصة بالسلع المعالجة داخل الميناء عن طريق دفتر الباخرة حيث يتم ترتيب جميع انواع البضائع من حيث نوعها والعائلة التي تنتمي اليها والمعلومات الخاصة بالبلد المصدر والزيون المصدر نوع التعليب السلع و نوع السفينة التي استعملت. ويتم ادخالها في برنامج مخصص لذلك الغرض اي برنامج معلوماتي مخصص للمعطيات الإحصائية ويكون شهري؛ ثلاثي؛ السداسي؛ سنوي، وبعد ذلك يتم التصريح الكمي للبضائع المعالجة الى جميع الهيئات التابعة للميناء من مديريةية النقل ووزارة النقل مجمع الخدمات المينائية.

تحتوي الباخرة دفتر الباخرة : يحتوي على 90% من المعلومات التي تساعد رئيس المصلحة لاقتناء

المعلومات الكافية يحتوي من الخارج :

\* الرقم التسلسلي للدفتري

\* تاريخ رسو الباخرة

\* نوع الحمولة

\* الزيون

عائلة المواد : متكونة من مواد فلاحية- مواد حديدية- مواد غذائية -مواد بترولية- مواد بناء- مواد كيميائية....

### دائرة المناولة

**تعريف دائرة المناولة :** هي المصلحة المختصة والمشرفة على جميع عمليات الشحن والتفريغ للسفن الراسية بمرفأ الميناء أو التي تنتظر دورها للرسو، وتتطلب عملية الشحن والتفريغ يد العاملة مؤهلة وغير مؤهلة، كما تتطلب آلات ورافعات لتنفيذ العمل المنشود، وعملية الشحن والتفريغ هي أهم عملية في مفهوم النشاط التجاري في كونها تمثل مجموعة السلع والبضائع التي يتطلب شحنها وتفريغها يدل على الكثير من العناية والصرامة والاحتراس أثناء العملية، كما تتميز مصدرها كونها بضاعة خطيرة أو سرية التلف أو باهظة الثمن تتكون من مصلحتين هما:

✓ **مصلحة التخزين:** تأخذ على عاتقها البضائع المفرغة من البواخر وكذلك تلك المعدة للتسليم، كما شهر على الاستخدام العقلاني للمساحات المعدة للتخزين، وتراقب وترسل مستندات التخزين إلى مصلحة القوانين.

✓ **مصلحة الحاويات:** وهي المصلحة المختصة على الإشراف الكامل على الحاويات الموجودة داخل الميناء، ومعرفة محتوياتها وفرزها.

### أهمية المناولة:

برهنت الوقائع الصناعية على أهمية المناولة ، التي أصبحت تشكل أهم أبرز الإستراتيجيات الحديثة و أكثرها قدرة على تحقيق التنمية الصناعية بجميع البلدان المتقدمة . فقد مكنت المؤسسات التي أخذت بها على :

- ✓ تنظيم النشاط .
- ✓ تحقيق التخصص.
- ✓ تقسيم العمل.
- ✓ الحد من النفقات.
- ✓ رفع القدرة التنافسية

### 3- أنواع الأدوات المستعملة في عملية المناولة:

سعتها بالطن	العدد	نوع الآلة
250	1	رافعة Crue terex/demag
50	2	آلة رافعة Crues liebherr
45	4	رافعة الحاويات Super stachers
6	2	رافعة كهربائية Crues électriques caillard
15/8	2	رافعة كهربائية Crues électriques encc
	1	آلة شحن والحفر الخلفي (Pelle retrochargeuse (Komatsu
1.5 إلى 32	2	آلة شحن والحفر الخلفي Pelle retrochargeuse case
45	1	آلة الشحن mini chargeur newholland
42	52	آلة شوكية Chariots éleveurs
180	1	جرار (ro/ro)Tracteur (ro/ro) sisu جرار (ro/ro)Tracteur (ro/ro) Ferrari
	2	مضخة الحبوب Pompe a grains vigan
	1	مضخة الحبوب Pompe a grains neuero
	1	ملحقات آلة الشحن والتفريغ

## المبحث الثاني: إحصائيات لحركة البضائع والمبادلات التجارية بميناء مستغانم

### في الفترة ما بين 2015 و 2021

#### المطلب الأول: تعريف و دور مصلحة الإحصائيات في المؤسسة

تقوم مصلحة الإحصائيات بجمع كل معلومات خاصة بنوع السلع (المشحونة والمفرغة) في البرنامج مخصص للإحصائيات وهذا يتم شهريا، بحيث يقوم رئيس مصلحة الإحصائيات بجمع كل ملفات البواخر وترتيبها حسب عائلات المواد من المواد الغذائية والمواد الزراعية، المواد الحديدية، المواد الكيميائية، وكذا المعدات التي تدخل في الصناعة بصفة عامة.

#### المطلب الثاني: حركة البضائع في الفترة ما بين 2015 إلى 2019

##### 1- تجارة البضائع حسب العائلات من 2015 إلى 2016 :

الجدول 01: يمثل تجارة البضائع حسب العائلات من 2015-2016.

التغيرات	2016	2015	المواد
- 51,83	167 944	348 626	المنتجات الفلاحية والمواد الغذائية
-	-	52	معادن صلبة
- 19,52	81 166	100 854	المنتجات البترولية
17,17	168 184	143 535	المعادن والمواد الحديدية
- 42,02	277 319	478 282	العتاد والأجهزة والمحركات المختلفة
- 54,70	66 739	147 317	المواد الكيميائية
3,50	244 542	236 273	المنتجات الأخرى
- 30,86	1 005 894	1 454 939	المجموع

يتم التحليل التجاري لسنة 2016 مقارنة من السنة 2015، بحيث سجل ميناء مستغانم تطورا في بعض المنتجات التي تم معالجتها من طرف الميناء وكذا تراجعاً في المواد الأخرى، بحيث سجل تراجعاً في المواد الفلاحية و المنتجات الغذائية حيث تسجل 167 944 طن في سنة 2016 مقابل 348 626 طن في سنة 2015 وكذلك تراجع في المواد البترولية، العتاد والأجهزة والمحركات المختلفة ، أما المواد الأخرى شهدت تطورا في الميناء مستغانم ونخص الذكر المعادن والمواد الحديدية حيث سجل 168 184 طن في سنة 2016 مقابل 143 535 طن في السنة 2015 وكذلك تطور في المنتجات الأخرى.

## 2-تجارة البضائع حسب العائلات من 2018 إلى 2019 :

الجدول 02: يمثل تجارة المواد حسب العائلات من 2018-2019

التغيرات	2019	2018	المواد
- 24	210 678	276 087	المنتجات الفلاحية والمواد الغذائية
-	75 914	-	معادن صلبة
- 20	75 473	94 794	المنتجات البترولية
- 18	506 802	614 822	المعادن والمواد الحديدية
- 14	16 531	19 168	العتاد والأجهزة والمحركات المختلفة
- 31	104 880	151 110	المواد الكيميائية
- 32	243 960	361 190	المنتجات الأخرى
- 19	1 234 237	1 517 171	المجموع

\_من خلال الجدول :

يتم تحليل النشاط الاقتصادي (تجارة المواد) لسنة 2019 مقارنة مع سنة 2018، بحيث سجلت مؤسسة ميناء مستغانم تطوراً في بعض المنتجات التي تم معالجتها من طرف المؤسسة وكذا تراجع في بعض المنتجات الأخرى التي تم معالجتها في سنة 2019 مقارنة بالسنة التي قبلها.

\_نلاحظ من خلال الجدول أن المنتجات الفلاحية والمواد الغذائية في تراجع طفيف حيث سجل ميناء في سنة 2019 210 678 طن مقابل 276 087 طن في السنة 2018.

ونخص بالذكر أيضاً أنه تم معالجة في 2019 نوع من المنتجات الخاصة والتي لم يسبق رد من طرف شركة Tosyali التركية وذلك لتفعيل شركتها المتواجدة في أرزيو لصناعة الحديدية ومشتقاتها بحيث تم استيراد 75 473 طن من هذه المادة المذكورة أعلاه.

أما المنتجات البترولية تم استيراد من طرف شركات مختلفة 75 473 طن من الزفت المتخصص في صناعة الطرقات بـ 75 914 طن.

المعادن والمواد الحديدية بحيث تم معالجة قرابة 500 000 طن من سبائك الحديد التي تم استيرادها من شركة Tosyali السابق ذكرها.

العتاد والأجهزة والمحركات المختلفة: في سنة 2019 تم الشحن والتفريغ من طرف الزبائن الدائمين للشركة قرابة 250 000 طن من مختلف المعدات الإستراتيجية والأجهزة التي تدخل في صناعات الكبرى ومتوسطة وصغيرة.

التطورات الهامة التي سجلتها المؤسسة من خلال معالجة مختلف المواد: نخص بالذكر اللحوم 27 000 طن تطور بـ +73% (مواد الكيمائية) 15 000 طن تطور بـ +4% الشحن والتفريغ (مجموعين) (المواد البناء 17 000 طن تطور بـ +26%)، (الخضر والفواكه للاستهلاك المباشر 2000 كن وهي أغلبيتها المصدرة تطور بـ +63%).

النشاط التجاري الإجمالي في ميناء مستغانم خلال السنة 2019 سجل تراجع نسبي بـ 19%- على الشحن والتفريغ [59%- في الشحن و 24%- في التفريغ] الذي يفسر كالتالي 1234237 طن خلال السنة 2019 مقابل 1517171 طن خلال السنة 2018.

### 3- حركة البضائع في قطاع السيارات المستوردة عبر ميناء مستغانم من مختلف الزبائن من 2015 إلى الفصل الأول من 2017:

الجدول 03: يمثل حركة البضائع المستوردة عبر ميناء مستغانم(السيارات):

المركبات (السيارات) السنوات	رونو جزائرية	بيجو جزائرية	سارل سوفاك Sar Isovac	السيارات الأخرى	المجموع
2015	6682	1675	9047	12 577	46 981
2016	5881	4104	2092	12 087	24 164
الفصل الأول 2017	-	40	19	2866	2925
المجموع	12 563	22 819	11 158	27 530	74 070

نلاحظ من خلال الجدول أن حركة البضائع في قطاع السيارات المستوردة عبر الميناء مستغانم من مختلف الزبائن من السنة 2015 إلى الفصل الأول من السنة 2017 حيث بلغت 74 070 أكبر عدد السيارات المستوردة هي الأنواع السيارات الأخرى حيث قدر بـ 27 530 سيارة، وفي السنة 2015 كانت حركة البضائع في قطاع السيارات المستوردة 46 981 سيارة في ميناء مستغانم، وبلغت 24 164 سيارة في 2016، أما في الفصل الأول من السنة 2017 سجلت المؤسسة الميناء مستغانم 2925 سيارة.

## المطلب الثالث: احصائيات لحركة المبادلات التجارية ما بين 2015 إلى 2021

دخول وخروج السفن من ميناء مستغانم:

الجدول 04: يوضح دخول وخروج السفن.

السنوات	2015	2016	التغيرات	2018	2019	التغيرات
الدخول	522	560	7,28	563	454	- 19,36
الخروج	520	564	8,46	567	452	- 20,28

### 1 - مقارنة سنة 2015-2016 وسنة 2018-2019 :

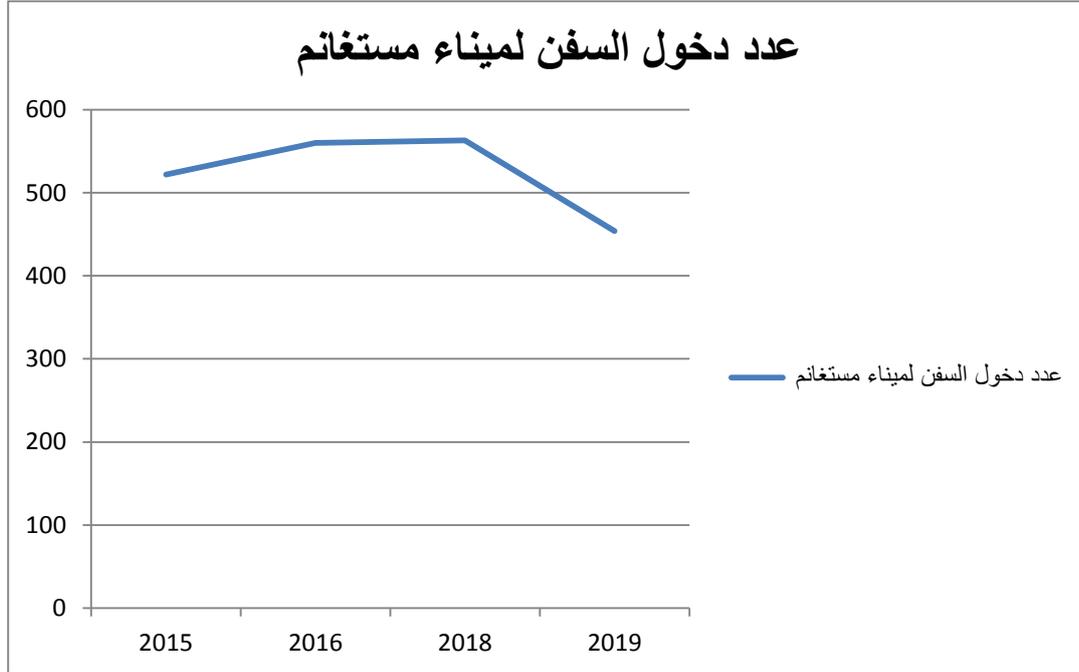
نلاحظ من الجدول أن الدخول والخروج السفن لسنة 2015 مقابل السنة 2016 حيث نلاحظ أن عدد الدخول السفن لميناء مستغانم قدر 522 سفينة في سنة 2015 مقابل 560 سفينة في السنة 2016، أما عدد الخروج السفن قدر بـ 520 سفينة في السنة 2015 مقابل 564 في 2016 وذلك بالتغير 8,46% أن التغير للدخول 7,28%.

### 1- مقارنة عدد دخول وخروج السفن لسنة 2019 بالنسبة لسنة 2018:

نلاحظ من خلال الجدول أن عدد الدخول السفن لمؤسسة ميناء مستغانم قدر بـ 454 سفينة في السنة 2019 مقابل 563 في السنة 2018، أما عدد الخروج السفن من ميناء مستغانم قدر بـ 452 سفينة في السنة 2019 مقابل 567 سفينة في السنة في السنة 2018 وذلك بالتغير -20,28% أما التغير للدخول -19,36%.

- دخول السفن لميناء مستغانم :

الشكل 03: منحنى بياني يمثل عدد دخول السفن لميناء مستغانم من 2015 إلى 2019 :



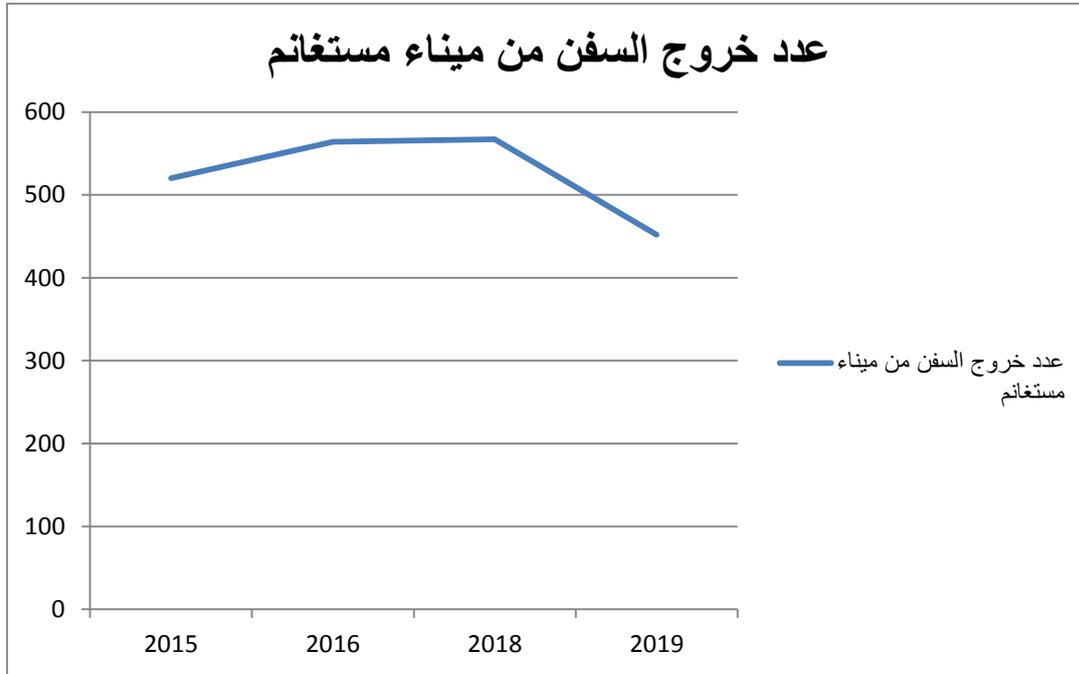
المصدر: احصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

التفسير:

نلاحظ من خلال المنحنى البياني أن عدد دخول السفن للميناء في تطور من سنة 2015 إلى سنة 2018، أما في سنة 2019 شهد الميناء تراجع في عدد دخول السفن.

- خروج السفن من ميناء مستغانم :

الشكل 04: منحنى بياني يمثل عدد خروج السفن لميناء مستغانم من 2015 إلى 2019.



المصدر: احصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

التفسير:

نلاحظ من خلال المنحنى البياني أن عدد خروج السفن للميناء في تطور من سنة 2015 إلى

سنة 2018، أما في سنة 2019 شهد الميناء تراجع في عدد خروج السفن.

### عدد السفن وزمن مكوثها في ميناء مستغانم من 2015 إلى 2019:

- عدد السفن في ميناء مستغانم :

الجدول 05: يمثل عدد السفن في ميناء مستغانم:

السنوات	2015	2016	2018	2019
الدخول والخروج عدد السفن	1042	1124	1130	906

نلاحظ من خلال الجدول التالي أن تطور في عدد السفن من السنة 2015 إلى 2018 في ميناء مستغانم حيث سجل 1042 سفينة في السنة 2015، وفي السنة 2018 سجل 1130 سفينة أما في السنة 2019 نشاهد تراجع في عدد السفن في الميناء حيث بلغ 906 سفينة.

### زمن مكوث السفن:

الجدول 06: يوضح زمن مكوث السفن. وحدة : يوم

السنوات	2015	2016	التغيرات	2018	2019	التغيرات
الزمن	4,68	0,70	-85,04	1,37	1,39	1,46

مقارنة الزمن مكوث السفن لسنة 2016 مع 2015 والسنة 2019 مع 2018 نلاحظ من خلال الجدول انخفاض في زمن مكوث السفن في ميناء مستغانم سنة 2016 بحيث سجل 0,70 يوم مقابل 4,68 يوم في السنة 2015، أما في السنة 2019 نلاحظ ارتفاع زمن المكوث حيث سجلت المؤسسة 1,39 يوم مقابل 1,37 يوم في السنة 2018.

الجدول 07: مؤشر الانتاج (حركة الاستيراد و التصدير ) لسنتي 2019 و 2020

الاختلاف %	2020	2019	المؤشر
<b>مؤشر الانتاج</b>			
-33.77	273.736	413.320	الحركة الإجمالية (طن)
-32.97	260.202	388.171	حركة الاستيراد
-46.18	13.535	25.149	حركة التصدير

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

في السنتين انخفض الاستيراد ب % 30.97 - والتصدير ب % 46.28 - مما ادا الى انخفاض الحركة الإجمالية الى % -33.77

الجدول 08 : مؤشر الانتاج (حركة الاستيراد و التصدير ) لسنتي 2020 و 2021

الاختلاف %	2021	2020	المؤشر
<b>مؤشر الانتاج</b>			
3.99	366290	352222	الحركة الإجمالية (طن)
-37.27	211942	337877	حركة الاستيراد
975.99	154348	14345	حركة التصدير

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

في السنتين انخفض الاستيراد ب % 37.27 - وارتفع التصدير ب % 975.99 مما ادا الى ارتفاع الحركة الإجمالية الى % 3.99

الجدول 09: النقل الخاص بالاستيراد لسنتي 2019 و 2020

النقل الخاص بالاستيراد			
- 16.87	58.432	70.287	مواد فلاحية
-	0	0	- القمح
- 59.56	15.922	39.370	الخشب
0.49	39.564	30.486	- بذور البطاطا
- 90.34	2.946	432	- مواد أخرى
-	0	38.724	محروقات ومواد صلبة ( الفحم)
43.73	4.635	3.225	السلع الغذائية
41.41	4.561	3.225	لحم
-	75	0	مواد غذائية اخرى
- 61.60	15.132	39.406	مواد بترولية ( قار)
-35.72	118.388	184.172	مواد معدنية
-	0	0	الخرسانة حديد-
-	14	0	- انابيب
-28.10	11.637	16.185	- مواد أخرى حديدية
- 36. 46	106.737	167.987	- القضبان
-50.50	6.682	13.500	معادن و مواد البناء
-	0	0	- الاسمنت
-	4.500	0	- الحديد
-83.83	2.182	13.500	- مواد اخرى
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 و آلات النقل
13.20	9.565	8.450	- آلات و معدات
-	7.385	0	- الميلامين
- 32.62	4.305	9.085	- عمليات خاصة

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

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

الجدول 10: النقل الخاص بالتصدير لسنتي 2019 و 2020

الاختلاف	2020	2019	
<b>النقل الخاص بالتصدير</b>			
-	0	0	- الخمر
-	0	32	- مواد غذائية
5.67	187	177	- التمر
- 35.07	464	714	- البطاطا للاستهلاك
-	0	50	- مواد أخرى + خضر
13.08	1.530	1.353	- الهيليوم
-	0	5.839	- الطين
-	3.172	0	حديد الخرسانة
-79.96	2.125	10.607	- حاويات خالية
-57.36	62	146	- عتاد

-	933	0	+ مواد أخرى الشقق -
- 18.75	5.061	6.230	- عتاد النقل : عربة + سيارة + الآلات + الشاحنات (إعادة البضائع )

المصدر : إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

يمثل الجدول النقل الخاص بالتصدير لسنتي 2019 و 2020 حيث نلاحظ ارتفاع نسبي في التمر و الهليون وانخفاض في كل من البطاطا والحاويات الخالية والعتاد وعتاد النقل .

### الجدول 11: مؤشر حركة الملاحة لسنتي 2019 و 2020

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

المصدر : إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

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

### الجدول 12: مؤشر حركة الحاويات لسنتي 2019 و 2020

مؤشر حركة الحاويات			
- 81.23	491	2.616	- حركة الحاويات للاستيراد ( مايعادل 01 خطوة)
- 80.71	973	5.045	- حركة الحاويات للتصدير ( مايعادل 01 خطوة)
- 57.85	6.424	13.240	- حركة الحاويات للاستيراد ( بالطن)
- 87.16	2.187	17.034	- حركة الحاويات للتصدير ( بالطن)

المصدر : إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

يمثل الجدول مؤشر حركة الحاويات بالنسبة للاستيراد و التصدير لسنتي 2019 و 2020 حيث نلاحظ تراجع منسوب في كلا الحالتين .

**الجدول 13 : مؤشر حركة المسافرين لسنتي 2019 و 2020**

الاختلاف	2020	2019	
<b>16 -مؤشر حركة المسافرين</b>			
-37.29	5.388	8.578	عدد المسافرين النزول :
-55.37			
-47.46	4.974	11.145	الركوب :
	10.362	19.723	المجموع:
-39.10	2.743	4.504	عدد السيارات المسافرة النزول :
-46.15			
-42.74	2.593	4.815	الركوب :
	5.336	9.319	المجموع:
- 66.67	13	39	-عدد بواخر المسافرين

المصدر : إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

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

عرف النشاط التجاري لميناء مستغانم خلال سنة 2021 نموا بلغ 38 في المائة مقارنة مع سنة 2020 ، حسبما أفادت به المديرية التجارية للميناء .

و أوضحت حصيلة مصلحة الاحصائيات التابعة للمديرية التجارية لميناء مستغانم ارتفاعا في النشاط التجاري بما يفوق 327 ألف طن بالمقارنة مع سنة 2020 .

و تجاوز النشاط التجاري للميناء السنة المنصرمة 1 مليون و 185 ألف طن مقابل نحو 857 ألف طن خلال سنة 2020 .

و عرفت الواردات تراجعا بنسبة 15 في المائة لتستقر في حدود 634 ألف طن في مقابل نمو قياسي للصادرات التي تضاعفت عدة مرات و بلغت 550 ألف طن حسب الحصيلة .

وأشارت الأرقام إلى انخفاض في استيراد المواد الغذائية و الخشب و الحديد و الصلب و الأسمدة و المواد الكيميائية ، في حين سجل ارتفاع استيراد المواد الفلاحية على غرار الحبوب و بذور البطاطس و مواد البناء و الزيت .

و تراجع حجم الواردات من المواد الحديدية ب 98 في المائة و المواد الكيميائية ب 85 في المائة و المنتجات الغذائية لاسيما للحوم ب 69 في المائة و الاسمدة ب 48 في المائة و الخشب ب 42 في المائة فيما ارتفع حجم مواد البناء و الحبوب (القمح اللين و الشعير ) ليتجاوز 206 آلاف طن .

و تم خلال سنة 2021 تصدير 417 ألف طن من المواد الحديدية و 112 ألف طن من مادة «الكليكر» و 5.128 طن من الهيليوم و 500 طن من المواد الغذائية و التمور و البطاطس الاستهلاكية نحو العديد من الاسواق الأوروبية و الافريقية و الأمريكية .

و شهد نشاط الحاويات خلال نفس الفترة تراجعا بمعدل الثلث (استيراد و تصدير ) حيث تم خلال السنة الماضية تفريغ و شهد نشاط الحاويات خلال نفس الفترة تراجعا بمعدل الثلث (استيراد و تصدير ) حيث تم خلال السنة الماضية تفريغ 3.058 حاوية بوزن صافي 37.469 طن و شحن 3.614 حاوية للخارج بوزن اجمالي قدره 13.167 طن .

الجدول 14: الحركة حسب طريقة الشروط لسنتي 2019 و 2020

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

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

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

## خلاصة الفصل :

مؤسسة ميناء مستغانم، هي إحدى المؤسسات الرائدة في مجال التنمية الاقتصادية الوطنية، فمن اختصاصاتها نقل السلع والبضائع محليا ودوليا، هذا ما يجعلها تقدم خدمات ترضي العملاء و هذا بخبرتها الكبيرة وتاريخها الطويل وكذا محاولتها مواكبة التطور و استخدام التكنولوجيا واعتمادها على أحدث الوسائل التي تسهل نقل السلع والبضائع وضمان إيصالها بأمن وسلام .

كما أنها تمتاز بعدة خصائص تشمل الأنشطة والخدمات و للميناء عدة مهام يقوم بها وأهداف يسعى إلى تحقيقها ،تشهد هذه المؤسسة حركة تجارية مكونة من حركة البضائع والسفن حيث يتم دراسة هذه الحركة على حسب نوعية البضاعة وحجمها وحسب سنوات التبادل أما بالنسبة للسفن فالتعرف عليها يشمل دراسة نوعها وعددها ومدة مكوثها في الميناء ووصف حالتها(دخول/خروج) كما له عدة خطوط تجارية هامة رغم كل هذا إلا أنه لا يخلو من عدة نقائص كطول مدة المكوث في الميناء بسبب نقص الهياكل كالأرصفة ، و تسعى المؤسسة في المستقبل القريب إلى وضع خطط ومشاريع لمكافحة هذه المشاكل والسعي إلى رفع مستوى الميناء و تطوره .

# الخاتمة

## خاتمة:

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، أدى ذلك إلى بروز عنصر التكاليف كأحد أهم العوامل التي تبعث على التنافسية في الأسواق الدولية، فأصبح بذلك قطاع النقل مستهدفا وموضوعا لهذه المنافسة.

وبالنسبة للجزائر، فهي كغيرها من الدول المحاذية للبحر، قد أولت أهمية كبيرة لنشاط النقل البحري بصفة عامة ونقل البضائع بحرا بصفة خاصة، وتزايد هذا الاهتمام بعد التحولات الاقتصادية التي طرأت على العالم وما نجم عنها من انفتاح على الأسواق الدولية، والدخول في اتفاقيات شراكة مع عدة دول، أين أصبح من اللازم على بلدنا تطوير منظومة النقل البحري للبضائع وجعلها أكثر تماشيا مع التطورات الحاصلة في المجال الدولي بما يضمن للجزائر التقليل من التكاليف الباهظة التي توجه إلى استعمال ناقلات الغير و المحافظة على العملة الوطنية، ومعها السيادة الوطنية بالاعتماد على الإمكانيات و الموارد الذاتية من خلال امتلاك منظومة نقل بحري متكاملة تساهم في إحداث التنمية الاقتصادية.

بعد تسليط الضوء على العناصر الواردة في هذا الموضوع بجانبه النظري و التطبيقي بإمكاننا أن نقول أن قطاع الشحن البحري له أهمية بالغة في تفعيل التجارة الدولية و أن تطور قطاع الشحن في الجزائر يساهم في ترشيد نفقاتها وتخفيض تكاليف النقل و زيادة الاستثمار .

## نتائج الدراسة :

- النقل البحري للبضائع له مكانة كبيرة في منظومة التجارة الدولية باعتباره محرك البضائع بين القارات و الدول .
- الموانئ البحرية عصب الاقتصاد حيث يتم نقل أكثر من 80 % من التجارة الدولية بحرا مما يزيد الاستثمار في هذا القطاع و تحسن البنية التحتية لها .

- الشحن البحري للبضائع في الجزائر يمثل نسبة أكثر من ثلثي حجم التجارة الخارجية و قد عرف تطورا كبيرا في السنوات الأخيرة بين شحن و تفريغ البضائع في الموانئ الجزائرية .
- ينعكس دور النقل البحري البارز في نقل التجارة العالمية، دعم التنمية الاقتصادية وتسهيل العمليات الإنتاجية و التوزيع، كما تظهر المحصلة النهائية لدور النقل البحري في إجمالي التكلفة بالنسبة للسلع المنتجة أو الخدمات المقدمة للعملاء.
- إن تدعيم نشاط النقل البحري من شأنه أن يحقق مزايا لميزان المدفوعات ، كتوفير جزء ضخم من النقد الأجنبي الذي تتفقه الدولة فينقل منتجاتها عبر السفن الأجنبية ، و استغلال الأسطول التجاري الوطني كمصدر للنقد بتأجيله إلى الدول والشركات الأجنبية، بالإضافة إلى تدعيم الأنشطة المكملة لنشاط النقل البحري كإنشاء موانئ جديدة أو تحديثها من شأنه أن يساهم في تخفيض تكاليف النقل المتمثل في غرامات التأخير التي تتحملها الدولة نتيجة تعطل السفن في الموانئ .كذلك فان قطاع النقل البحري يؤثر تأثيرا واضحا في العمالة، فهو يخلق فرص عمل سواء في المشروعات الأساسية للنشاط أو في المشروعات المكملة له.
- إن ضعف وعدم فعالية الأسطول الوطني، يرجع أساسا إلى قدم السفن المكونة له، والذي يرجع بدوره إلى توقف الاستثمارات في نشاط النقل البحري .وعليه فان اعتماد الجزائر على السفن الأجنبية في نقل تجارتها الخارجية،يؤدي إلى استنزاف أموال طائلة في الإنفاق على هذه التجارة.
- إن المبادلات التجارية الجزائرية تعتمد بصورة كبيرة على الصادرات من النفط والتي تستعمل أساسا في تغطية الواردات ، فالنمو السريع الذي عرفته التجارة الخارجية في الجزائر أظهر عجز الموانئ التجارية الجزائرية عن مسايرته فهي تعتبر موانئ قديمة من الجيل الأول تعاني من عدة مشاكل بالنظر إلى طول فترة المكوث بالرصيف والانتظار بالمرسى والتي أعطت لنا صورة واضحة على بطء عمليتي الشحن والتفريغ في الموانئ الجزائرية وبالتالي زيادة تكاليف النقل.

#### اختبار الفرضيات :

- الشحن البحري أفضل وسيلة لحركة البضاعة من المصدر إلى المستورد و السبب في ذلك راجع إلى قلة التكلفة ، إضافة إلى معايير أخرى كزيادة القدرة الاستيعابية للحمولة المنقولة .

- النقل البحري للبضائع له مكانة كبيرة في منظومة التجارة الدولية باعتباره محرك البضائع بين القارات حيث يتم 90 % من التجارة الدولية عن طريق البحر .
- كما أكدت الدراسة أن استثمار الدول المصدرة و خاصة النفطية في قطاع الشحن البحري يساهم في ترشيد نفقاتها و ذلك يرجع إلى نقل صادراتها عن طريق شركاتها و يرجع هذا إلى عدم خروج العملة الصعبة و تهريب الأموال مما يزيد حجم الاستثمار الوطني في كافة المجالات وزيادة الدخل القومي .
- الدراسة التطبيقية أكدت أن الأسطول الجزائري في الموانئ يحتاج إلى دعم أكثر حتى يكون له دور كبير في تفعيل التجارة الخارجية و ذلك ببناء بنية تحتية ذكية بمواصفات عالمية لاستيعاب أكبر البواخر الاقتصادية حيث تمثل نفقات الشحن أكبر من شراء باخرة نقل .

#### التوصيات :

- تطوير البنية الأساسية ونظم إدارة الموانئ البحرية بما يكسبها الصفة التنافسية مع الأجيال المتقدمة من الموانئ العالمية، وتشجيعا لقطاع الخاص نحو إدارة الأنشطة المرتبطة بالموانئ البحرية.
- تحديثا للأسطول الوطني وزيادة حصته في نقل التجارة الخارجية الجزائرية ، و انشاء شركات نقل بحرية وتشجيع وتقديم الحكومة الجزائرية للتسهيلات الضرورية لإنجاح هذه الشركات.
- إدخال التكنولوجيا الحديثة في المبادلات التجارية مع ما يتطلب ذلك من توظيف اطرار مؤهلة في الميدان.
- تحسين كفاءة الموانئ ، من خلال تحرير الأنشطة المينائية بغية خلق بيئة تنافسية في تقديم الخدمات وبأقل التكاليف.
- الاهتمام أكثر بشبكة الطرقات من سكك حديدية و طرق برية وتطويرها بشكل يسهل حركة نقل البضائع والحاويات عبرها ما بين الموانئ البحرية إلى وجهتها.

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

- اجراء تربص ميداني بالمؤسسات مع اعداد تقرير عن التربص طيلة فترة الدراسة في الماستر و ادراجه ضمن سلم التنقيط لنيل الشهادة من أجل الاحتكاك بالمؤسسات لاكتساب الخبرات و المهارات تحضيراً للاندماج في سوق العمل .

# المراجع و المصادر

المراجع باللغة العربية :

قائمة الكتب :

- 1 - سميرة ابراهيم أيوب، اقتصاديات النقل ، الدار الجامعية ، الاسكندرية ، مصر ، 2003.
- 2 - ياسر محمود عبد الرحمان ، النقل البحري و التجارة البيئية ،دار الابتكار للنشر التوزيع ،جامعة القاهرة مصر ،2018.
- 3 - أيمن محمد خليل النحراوي : الموانئ البحرية العربية ، دار الفكر ، الاسكندرية ، مصر .
- 4 - محمد كمال حمدي ، عقد الشحن و التفريغ في النقل البحري ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، مصر ، طبعة 2002.
- 5 - يوسف حسن يوسف ، النقل و الشحن و التامين البحري في ضوء القانون الدولي ، المركز القومي للإصدارات القانونية ، الطبعة الاولى ، القاهرة ، مصر ، 2013.
- 6 - عدلي أمير خالد ، عقد النقل البحري قواعد و أحكام ، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية ، مصر ، 2006 .
- 7- أحمد عبد المنصف محمود ، اقتصاديات و سياسات النقل البحري ، مؤسسة رؤية للطباعة و النشر ، الاسكندرية ، مصر ، 2012.
- 8- عبد القادر حسين العطير ، الحاويات و أثرها في تنفيذ عقد النقل البحري ، دار الثقافة للنشر التوزيع ، طبعة 1983 بيروت.
- 9- حمدي عبد العظيم ، اقتصاديات التجارة الدولية ، مكتبة زهراء الشرق ، الطبعة الأولى ، مصر ، 1996.

- 10- سامي عفيفي حاتم ،الاتجاهات الحديثة في الاقتصاد الدولي و التجارة الدولية ، قضايا المعاصرة في التجارة الدولية ، الدار المصرية اللبنانية ،القاهرة ،الطبعة الثانية ،2005.
- 11- عادل أحمد حشيش ، اساسيات الاقتصاد الدولي ، الدار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية ، مصر ، الطبعة الأولى، 2002.
- 12 - طالب محمد عوض ، التجارة الدولية نظريات و سياسات ، دار وائل للنشر ، الاردن ، الطبعة الثانية ، 2004 .
- 13- عبد العزيز عبد الرحيم سليمان ، التبادل التجاري ،الاسس ، العولمة و التجارة الالكترونية ، دار الحامد ، عمان الاردن ، الطبعة الثانية ، 2004.
- 14- أحمد عبد النقص محمود ،اقتصاديات النقل البحري ، الطبعة الاولى ، جامعة الاسكندرية ، 2007 .

#### المجلات و الدوريات :

- 1 - مريم كريد ، الشحن البحري للبضائع و العمليات المرتبطة به طبقا للتشريع البحري الجزائري و الاتفاقيات الدولية ، مجلة الشريعة و الاقتصاد ، المجلد السابع ، عدد 14 ، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة ، الجزائر ، ديسمبر 2018.
- 2- مريم كريد ، الالتزامات المادية لمقاول الشحن و التفريغ في النقل البحري للبضائع ، مجلة العلوم الانسانية ، عدد 50 ، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة ، الجزائر ، ديسمبر 2018.

#### المذكرات و الاطروحات :

- 1 - بلقاسم بوشخشوخة ، دور الموانئ الجزائرية في تطوير النقل البحري دراسة حالة ميناء مستغانم،مذكرة لنيل شهادة ماستر علوم تجارية تخصص إمداد و نقل دولي ،جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم،الجزائر ،2017- 2018.

2- صدام العايب ،عثمان مسعودي و علي قزي ، صناعة الشحن البحري و دورها في تنمية قطاع التجارة الخارجية ،متطلبات الحصول على شهادة ماستر أكاديمي ، تجارة دولية ، جامعة حمة لخضر الوادي ، 2016-2017.

3 - حياة رصاع ، دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية ، اطروحة للحصول على شهادة دكتوراه ، جامعة وهران 2 ، 2018-2019 .

4 - نجوى قوارطة و ايناس عبداوي ، أثر رقمنة قطاع النقل والشحن البحري الجزائري على تعزيز التجارة الخارجية ،مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر ،مالية و تجارة دولية ، جامعة قالمة ، 2020-2021 .

#### الاتفاقيات :

1 - اتفاقية جنيف لسنة 1972 تتعلق بسلامة الحاوية ، تهدف إلى تسهيل النقل الدولي بواسطة الحاويات بوضعها لمعايير وضع الأخيرة .

2- اتفاقية اسطنبول المتعلقة بالقبول المؤقت مبرمة سنة 1990 تحت رعاية مجلس التعاون الجمركي هدفها تبسيط و تنسيق الاجراءات الجمركية .

#### المواقع الالكترونية :

1- <http://www.port-mostaganem.com>

2- <http://www.google.com>