

جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم
كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
قسم علوم التسيير



مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي
الشعبة: علوم التسيير التخصص: تجارة دولية

دور الموانئ الجزائرية في التبادل التجاري
دراسة حالة ميناء مستغانم

مقدمة من طرف الطالبان
ولد عدة هشام
عدة بوزيان ياسين

أعضاء اللجنة المناقشة

الاسم و اللقب	الرتبة	الصفة	جامعة الانتساب
بن ناصر سيد احمد	ا.محاضرة.ا.	رئيسا	جامعة مستغانم
مقراد عبد الله	ا.محاضر.ا.	مشرفا و مقرا	جامعة مستغانم
بن شني يوسف	ا.محاضر.ا.	عضوا مناقشا	جامعة مستغانم

السنة الجامعية: 2022-2023

اهداء

إلى أمي حفظها الله حبا في عطاءها وطمعاً في رضاها، أدامها الله
منارا فوق رأسي.

إلى أبي العزيز أطل الله في عمره، وجعله لي سندا في الحياة.
إلى اخوتي سند الحياة ومبعث ابتسامتي وحمائتي في هذه الحياة،
حفظهم الله.

إلى عائلتي الكبيرة.

إلى اساتذتي الكرام وأصدقائي وزملائي الافاضل.

اهدي هذا العمل

"هشام،

الشكر والتقدير

نشكر الله عزوجل على توفيقه لنا على إتمام هذا البحث، ولا يسعنا في هذا المقام إلا أن نتقدم ونتوجه بعظيم الشكر والامتنان إلى استاذنا الفاضل والمحترم " الأستاذ والدكتور "مقراد عبد الله" والذي قبل الاشراف على هذا البحث، وعلى نصائحه القيمة وتشجيعه المستمر، وتوجيهاته الجادة، وحرصه على إتمام العمل، فلك منا كل التقدير والاحترام أستاذنا.

كما لا يفوتنا في هذا المقام أن نتقدم بالشكر والامتنان إلى كل من ساندنا.
كما نتوجه بالشكر الخالص إلى الأساتذة الأفاضل أعضاء لجنة المناقشة.

وشكرا.....

قائمة الجداول والاشكال

الصفحة	عناوين الجداول والاشكال	الرقم
الجدول		
48	المبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية سنة 2017	(1-II)
63	تجارة البضائع والتجارة بحسب عائلات المواد	(1-III)
63	تجارة بذور البطاطا	(2-III)
64	تجارة السيارات	(3-III)
64	عدد السفن خلال الفترة: 2007-2011	(4-III)
65	أنواع السفن الداخلة للميناء في الفترة 2010-2012:	(5-III)
65	المكوث في الميناء	(6-III)
66	تجارة الحاويات	(7-III)
66	حجم التبادل التجاري حسب المناطق الجغرافية	(8-III)
67	حجم التبادل التجاري حسب المناطق الجغرافية في العالم سنة 2018	(9-III)
الأشكال		
57	الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء مستغانم	(1-III)

فهرس المحتويات

الصفحة

العنوان

اهداء

شكر و عرفان

فهرس المحتويات

قائمة الجداول والأشكال

1

مقدمة

الفصل الأول: الاطار المفاهيمي للتبادل التجاري والموانئ البحرية

5

تمهيد

6

المبحث الأول: مفهوم التبادل التجاري وتطوره

6

المطلب الأول: تعريف التبادل التجاري وتطوره

9

المطلب الثاني: وظائف التبادل التجاري

10

المطلب الثالث: أهمية وعلاقة التبادل التجاري في الميناء

12

المبحث الثاني: ماهية الموانئ البحرية

12

المطلب الأول: تعريف، خدمات ووظائف الميناء البحري

18

المطلب الثاني: تنظيم الموانئ البحرية

21

المطلب الثالث: الأهمية الاستراتيجية للموانئ

26

خلاصة الفصل

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية

28

تمهيد

29

المبحث الأول: التجارة الخارجية وسياستها

29

المطلب الأول: مفهوم التجارة الخارجية

34

المطلب الثاني: السياسة التجارية البحرية

37

المطلب الثالث: السياسة التجارية للحرية البحرية

41

المبحث الثاني: دور الموانئ الجزائرية في تنشيط التجارة الخارجية

41

المطلب الأول: دور الموانئ الجزائرية في التجارة الخارجية

42

المطلب الثاني: المشاكل التي تواجهها الموانئ الجزائرية

45

المطلب الثالث: طرق تحسين خدمات الموانئ الجزائرية والرفع من كفاءتها

50

خلاصة الفصل

52

الفصل الثالث: دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم

تمهيد

53

المبحث الأول: تقديم عام لمؤسسة ميناء مستغانم

53	المطلب الأول: لحمة تاريخية حول مؤسسة ميناء مستغانم
57	المطلب الثاني: أهداف وخصائص مؤسسة ميناء مستغانم
63	المبحث الثاني: التجارة البحرية على مستوى ميناء مستغانم
63	المطلب الأول: الحركة التجارية بميناء مستغانم
66	المطلب الثاني: حجم التبادل التجاري حسب المناطق الجغرافية في العالم وأهم المتعاملين الاقتصاديين
68	المطلب الثالث: التحديات، المشاكل والمشاريع المستقبلية بميناء مستغانم
71	خلاصة الفصل
72	خاتمة
	قائمة المراجع
	الملخص



مقدمة

من أهم السمات البارزة لكوكبنا الأرض هي أن مياه البحار والمحيطات تغطي حوالي 71 بالمائة من مسطحه، وتستعمل هذه المساحة من المياه كمصدر من مصادر الرزق فيحصل منها على غذائه وتوفر له أرخص وسائل النقل والتجارة، ولقد لعبت التجارة البحرية دورا مؤثرا وفعالا في صنع الحضارة الإنسانية وتقدمها منذ نشأة الحضارات الأولى على امتداد القرون، حيث تطورت خدمة النقل البحري تطورا هائلا لم يخص السفن وحدها كأهم وحدة اقتصادية، بل شمل عناصر النقل البحري كافة.

تعتبر الموانئ أحد العناصر في منظومة النقل البحري، إذ تلعب دور الريادة في التجارة الخارجية، فنمو اقتصاد دولة ما يعتمد على معدل النمو في تجارتها الخارجية، هذا النمو الذي يرتبط لا محالة بما تطبقه من فكر تسويقي وإدارة ناجحة في موانئها وبما تقدمه من خدمات متكاملة سواء من حيث الجودة أو السرعة في تنفيذها وأدائها.

وعليه 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 للتواكب مع التطورات العالمية في مجال النقل البحري.

للموانئ البحرية دورها هاما في مواكبة استراتيجية الدول إذ تعتبر الموانئ الجزائرية كغيرها من الموانئ في تنشيط حركة الاقتصاد الوطني انطلاقا من كونها محطة استيراد والتصدير مختلف البضائع والسلع والخدمات...الخ، من خلال القيام بالعديد من الأدوار وتقديم جملة من الوظائف في مختلف القطاعات الاقتصادية، التجارة، الاستثمار...الخ، وانتهاج جملة من الاستراتيجيات خاصة تلك المتعلقة بتنشيط التجارة الخارجية والاستثمارات التي تأخذ الحيز الأكبر لدى صانعي السياسات المينائية سواء مستوردين أو مصدريين.

إشكالية الدراسة

إن اختيارنا لهذا الموضوع لمي يأتي بمحل الصدفة بل لما تلعبه الموانئ التجارية من دور في تنمية الاقتصاد الوطني من خلال التبادل التجاري وللمحافظة على هذا الدور فقد لعب النقل البحري دور كبير في انعاش الاقتصاد والتساؤل المطروح هو:

"ما مدى مساهمة الموانئ الجزائرية في تنشيط حركة التبادل التجاري؟

ومن هذا التساؤل تصاغ الأسئلة الفرعية التالية:

-ما المقصود بالتبادل التجاري؟

-ما العلاقة بين الموانئ والتبادلات التجارية؟

-كيف يؤثر الميناء البحري على التبادل التجاري؟

فرضيات الدراسة

للإجابة على التساؤلات المطروحة ولمعالجة الموضوع بصفة دقيقة تم صياغة الفرضيات التالية:

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

-تزيد حركة التبادل التجاري بزيادة نشاط الموانئ البحرية

أهمية الدراسة

أي دولة قد تملك شريط ساحلي تعطي أهمية بالغة للنقل البحري وللميناء والجزائر، إحدى هذه الدول يجب أن تتوفر لديها دراسات في مجال الموانئ والنقل البحري أكثر من ثمانين بالمائة من حجم التجارة العالمية يتم نقلها بحرا، قد تساهم الدراسة على تشجيع الطرق التي تنمي الميناء وترفع من مكانته.

أهداف الدراسة

-معرفة مختلف المفاهيم حول الموانئ البحرية

-توضيح دور الميناء في تنمية الاقتصاد الوطني

التعرف على حركة الصادرات والواردات عبر مختلف الموانئ البحرية الجزائرية

أسباب اختيار الموضوع

هناك عدة أسباب دفعتنا إلى اختيار الموضوع إضافة إلى الدوافع الشخصية، نوجزها في الآتي:

-للميناء وزن هام في التبادل التجاري الدولي

-الميناء البحري يتأثر بالمنشآت الاقتصادية الهامة بولاية مستغانم لأنها ولاية ساحلية

-له دور مهم لأنه يعتبر الجزائر بفضلها نستحوذ على نسبة عالية من المبادلات التجارية بحرا.

حدود الدراسة

إن محاولة الإجابة عن الإشكالية المطروحة، واختبار صحة الفرضيات، يدفعنا إلى وضع حدود للدراسة بالإضافة إلى الحدود الموضوعية تتمثل في البحث حول دور الموانئ البحرية الجزائرية في تنشيط التبادل التجاري، فقد تم وضع الحدود التالية:

-الحدود المكانية: تم الدراسة الميدانية بميناء مستغانم لما له من مكانة وموقع جغرافي شاسع للتبادل التجاري.

-الحدود الزمانية: تم التطرق إلى الفترة التربص التي كانت تاريخها: من 02 فيفري إلى 22 فيفري 2023 بميناء مستغانم

منهج الدراسة

إن الأسلوب المتبع في تحليل وعلاج إشكالية الموضوع مع الإجابة على الفرضيات المطروحة بالإيجاب أو الرفض للبعض منها، اتبع المنهج الوصفي التحليلي، فهو وصفي لكشف كل ما يتعلق بالجوانب النظرية للدراسة، والتحليلي للدراسة الميدانية في الجانب التطبيقي.

هيكل الدراسة

طبقا للإشكالية الرئيسية للدراسة وكذا الأسئلة الفرعية، ويهدف تحقيق البحث في طار منهجي وعلمي، تم تقسيم البحث إلى ثلاث فصول تباها مقدمة وتنتهي بخاتمة، وهي على النحو التالي:

الفصل الأول: الاطار المفاهيمي للتبادل التجاري والموانئ البحرية، تطرقنا في المبحث الأول مفهوم التبادل التجاري وتطوره ثم تناولنا في المبحث الثاني ماهية الموانئ البحرية

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية، بحيث سنتطرق من خلاله في المبحث الأول التجارة الخارجية وسياستها وسنتناول في المبحث الثاني دور الموانئ الجزائرية في تنشيط التجارة الخارجية

الفصل الثالث: سنقدم من خلاله في المبحث الأول تقديم عام لمؤسسة ميناء مستغانم والمبحث الثاني دراسة الحركة التجارية لميناء مستغانم، وكذا حجم التبادل التجاري فيها مع ابراز اهم التحديات والمشاكل بالميناء.



الفصل الأول:
الاطار المفاهيمي للتبادل التجاري
والموانئ البحرية

الفصل الأول: الاطار المفاهيمي للتبادل التجاري والموانئ البحرية

تمهيد

بالنظر إلى الوقت الراهن الذي تلعب فيه الشراكة والاستثمارات أهم المواضيع السائدة في العلاقات بين فواعله شركات المتعددة الجنسيات، الدول... الخ، هذه الأخيرة التي تستدعي وجود هياكل تجسدها وتساهم في تفعيلها ونذكر منها على سبيل المثال الموانئ

تمثل الموانئ البحرية أحد أهم عناصر النقل البحري، إذ أنها تعد بوابات مجهزة لتقديم التسهيلات البحرية للسفن من جهة البحر والتسهيلات البرية لوسائل النقل الأخرى من جانب البر.

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

الفصل الأول: الاطار المفاهيمي للتبادل التجاري والموانئ البحرية

المبحث الأول: مفهوم التبادل التجاري وتطوره

يعد التبادل التجاري بين الدول حقيقة لا يتصور العالم من غيرها اليوم

المطلب الأول: تعريف التبادل التجاري وتطوره

الفرع الأول: تعريف التبادل التجاري

هو جميع المعاملات التجارية الدولية في صورها الثلاثة المتمثلة في انتقال السلع والافراد ورؤوس الأموال تنشأ بين أفراد يقيمون في وحدات سياسية مختلفة¹.

مفهوم التبادلات التجارية

هو ذلك النشاط الذي تحدته التجارة من حيث التصدير والاستيراد داخليا وخارجيا.

مناطق التبادل الرئيسية: يتمركز التبادل التجاري في العالم المتقدم (بين الدول الأكثر تقدما مثل ال.و.م.أ، اليابان، الاتحاد الأوروبي) والتي تتدفق منها السلع بسبب: ضخامة انتاجها الصناعي والزراعي، وفرة شبكة النقل، تغلغل شركاتها المتعددة الجنسيات، طبيعة عملتها القابلة للتحويل والصرف.

1- الأسواق العالمية: تتمركز أسواق المواد الخام في العالم الثالث وأسواق المواد المصنعة في العالم المتقدم حسب التقسيم الدولي للعمل، وتعد البورصة مكان التبادل فهي سوق مالية منظمة وقانونية يتم فيها بيع وشراء الأسهم والسندات و المواد الأولية².

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

* (البترول والغاز الطبيعي) تأت تشكل أكثر من نصف حجم التجارة الدولية، ويمكن تقسيم دول العالم من حيث الإنتاج والتصدير والاستهلاك إلى :

* دول منتجة ومصدرة: تمثله دول افريقيا والشرق الأوسط وأمريكا الجنوبية

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

* دول غير منتجة ومستوردة: مثل اليابان وأستراليا

* العوامل المتحكمة في سوق البترول

¹- السيد عبد المولي، الوجيز في العلاقات الاقتصادية الدولية، مصدر، بدون دار للنشر، 2002، ص 45.

²-رانيا محمود عبد العزيز، تحرير التجارة الدولية وفق اتفاقية الجات في مجال الخدمات، ط1، دار الفكر الجامعي، مصر، 2002، ص

الفصل الأول: الاطار المفاهيمي للتبادل التجاري والموانئ البحرية

-قانون العرض والطلب في مجال البترول

-السياسة النفطية للدول المستوردة (الشركات الكبرى أو الاخوات السبع) والدول المصدرة (منظمة الاوبيك) الازمات الدولية خاصة القريبة من المناطق الرئيسية للإنتاج بأوروبا والولايات المتحدة الامريكية.

*الغاز الطبيعي: أهميته تكمن في أنه قليل الكلفة – غير ملوث-مادة أولية للصناعة-مشتقاته كثيرة

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

أهم الدول المستوردة: الو.م.أ –اليابان –ألمانيا – فرنسا¹.

*سوق القمح: هي واحدة من اهم الأسواق العالمية وذلك لأهمية القمح التي تتجلى فيما يلي: القمح هو الغذاء الأساسي لأغلب سكان العالم –ضخامة عائداته المالية – إمكانية تخزينه لمدة طويلة –مادة أولية في الكثير من الصناعات الغذائية – مادة استراتيجية يمكن توظيفها كوسيلة ضغط سياسة (السلاح الأخضر).

*العوامل المتحكمة في تجارة القمح: النوعية (لين وصلب)- العرض والطلب – منطقة الإنتاج – هيمنة الشركات الفرنسية والأمريكية – والسوسرية على أسواق القمح والمعروفة باسم عمالقة الحبوب

*حركة رؤوس الأموال : رغم الأهمية القصوى التي يكتسبها رأس المال في كل القطاعات الاقتصادية إلا أن حركة رؤوس الأموال على الساحة الدولية تشهد تباينا كبيرا واضطرابا.

الفرع الثاني: تطور التبادل التجاري

لم يعرف على وجه التحديد متى باشر الإنسان التبادل التجاري إلا أنه من الثابت أن القدماء البابليين والفينيقيين والإغريق والفراعنة والرومان كانوا يباشرون التجارة على نطاق واسع فكانت القوافل والسفن تغدو محملة بالحبوب والفخار والأخشاب والحير من بلاد آسيا وشمال إفريقيا وتعود من جنوب القارة محملة بالعاج و الابنوس وريش النعام والبخور وعلى الرغم من أن هذا النشاط التجاري كان محددًا في عدد قليل من السلع، إلا أنه كان يتم وفق تنظيم دقيق².

فقد وجد ضمن مخطوطات البابليين و الفينقيين بعض الأسس والضوابط التي تنظم حركة التبادل التجاري، كما ورد في قانون حمورابي الذي صدر في القرن العشرين قبل الميلاد بعض الإشارات

¹- السيد عبد المولي، مرجع سابق، ص 47.

²- سمير محمد عبد العزيز، التجارة العالمية والجات 94، مكتبة الاشعاع، الإسكندرية، 1997، ص 92.

الفصل الأول: الاطار المفاهيمي للتبادل التجاري والموانئ البحرية

عن تنظيم بعض أنواع المعاملات التجارية كالوديعة و الوكالة بالعمولة و القروض بفائدة، كما أن القدماء الفينقيين كانوا قد أسسوا نظاما لتعويضات خسائر النقل البحري عرفت باسم عمليات الرمي في البحر شكلت فيما بعد اساسا لنظرية الخسائر المشتركة المعروفة الآن في التأمين البحري. إن العرب لم تقل إسهامهم التجارية عن إسهامات الأمم الأخرى، فكانت رحلات الشتاء والصيف تجوب قبل البعثة النبوية الشريفة أرجاء الجزيرة العربية وبلاد الشام واليمن لجلب أو استجلاب شتى عروض التجارة والمحاصيل، ثم جاء الاسلام فأقر مبدأ الاتجار فيما أحل الله و نزلت الآيات القرآنية لتنظيم لمعاملات التجارية في البيوع و المضاربة و الوكالة و الضمان و غيرها من أدوات و طرق التجارة ثم جاءت الأحاديث النبوية فحثت على ممارسة التجارة والتكسب منها لما أودع الله فيها من سعة الزرق إذ يقول الرسول عليه الصلاة والسلام وأزكى التسليم (تسع أعشار الرزق من التجارة). لقد سار الخلفاء و الراشدون على نهج الرسول الكريم في تشجيع التجارة و الحث عليها فما هو سيدنا على رضي الله عنه يوصى وآليه على مصر مالك الاشر على الاهتمام بأمر التجار إذ يقول (استوصى بالتجار و ذوي الصناعات وأوصى بهم خيرا المقيم منهم المضطرب بماله و المترفق ببدنه. فإنهم موارد المنافع وأسباب المرافق و جلابها من المباعد و المطروح في برك و بحرك و سهلك و جبلك، وحيث لا يلتئم الناس لمواضعها ولا يجترونها عليها فالتجارة كما يقول سيدنا على تخلق المنافع كما تخلقها الصناعة لهذا أوردتهما في صف واحد وقد استدل من هذا الاقتران أنهما ينتميان لأصل واحد هو الإنتاج. فالتجارة في نظر الإسلام فرع من فروع الإنتاج وإن مكاسبها إنما تأتي في الأصل من كونها شعبة من شعب الإنتاج فالدور الذي يمارسه التاجر في نقل السلع إلى السوق و المحافظة عليها وإعدادها لتكون في متناول المستهلك متى أراد إنما هو ضرب من ضروب الإنتاج يستحق عليه عوض. وقد أطلق على هذا العوض اسم الأرباح فالأرباح في نظر الإسلام لا تحل للتاجر إلا إذا بذل في سبيلها عمل منتج.

يبدو أن الفكر الرأسمالي قد أوسع مفهوم الأرباح وأجاز تبريرها لمجرد نقل ملكية السلع وللمستهلك حتى ولو يسبق ذلك أي عمل إنتاجي فادى ذلك إلى ظهور الاحتكارات و المضاربات و تعدد الوسطاء بين المنتج و المستهلك، وأصبح في مقدور التاجر أن يحتكر السلع لبيعها بأثمان أكبر أو أن يعرضها دون تكلفتها بغرض إجبار المنافسين له للانسحاب من السوق، كما أصبح في مقدور عدد من التجار الوسطاء تداول السلع فيما بينهم لكي يحصل كل منهم على نصيب من الأرباح قبل أن تصل السلع إلى يد المستهلك.¹

لقد مرت المجتمعات الإنسانية بعدة مراحل تطويرية كان لها انعكاسات على شكل و حجم التبادل التجاري، ففي المجتمعات البدائية الأولى كان التبادل التجاري منهما الحصول على حاجته، وقد تتعدت عملية المقايضة أكثر إذا اختلفت القيم أو كانت السلعة غير قابلة للتجزئة، فإن كان أحد الأشخاص يمتلك بقرة لا يستطيع عن طريقها الحصول على معزة لأنه لا يقبل بالطبع مبادلة بقرته

¹- نفس المرجع، ص 95.

الفصل الأول: الاطار المفاهيمي للتبادل التجاري والموانئ البحرية

بمعزة لان قيمة البقرة اكبر من قيمة المعزة وإن بقرته غير قابلة للتجزئة حتى لا يحصل على معزه نظير جزء من هذه البقرة.

استخدام النقود في التبادل: لقد اتضح من تزايد الراغبين في التبادل وتزايد السلع كنتيجة لزيادة الإنتاج وتطوره أن المقايضة أصبحت عاجزة عن دعم هذا التطور، فاهتدى الإنسان إلى النقود واستخدمها كمقياس ومستودع للقيمة وكسلعة وسيطة للتبادل، فأصبح العارض لسلعته يتنازل عنها مقابل قدر معين من النقود لأنه يعلم أنه بإمكانه الحصول على السلعة التي يحتاج إليها في مقابل تنازله عن تلك النقود ومن ثم تزلت صعوبات عدم التوافق بين حاجات طرفي المقايضة فلم يعد من الضروري تقديم سلعة مقابل سلعة وإنما يكفي تقديم النقود، كما تزلت صعوبة عدم التوافق بين القيم. لان قيمة أصبحت تقدر بالنقود وهي قابلة للتجزئة، بالإضافة إلى ذلك وفر استخدام النقود بعضا من النفقات التي كان يتحملها طرفي المقايضة نتيجة لنقل السلع و تخزينها و تعرضها للتلف أحيانا.

لقد أدى اكتشاف النقود واستخدامها كوسيط في التبادل إلى تغيير العلاقة المباشرة التي كانت قائمة بين المقايضين إلى علاقة غير مباشرة تكون النقود هي محورها، أي بعد أن كان الفاصل معدوما بين طرفي المقايضة وضعت النقود حدا فاصلا بينهما، فلم يعد الفرد يدفع بإحدى يديه سلعته بصفته بائعا ليتسلم بيده الأخرى سلعة جديدة بصفته مشتريا فتتم عمليتي الشراء و البيع في آن واحد أنما أصبح الفرد يقوم بمبادلتين منفصلتين يمثل أحدهما دور البائع ليحصل على النقود في مقابل سلعة يتنازل عنها ويقوم في الآخر بدور المشتري فيحصل على سلعة جديدة مقابل تنازله عن النقود التي حصل عليها من بيع السلعة القديمة.

المطلب الثاني: وظائف التبادل التجاري

إن مهمة التبادل التجاري تقديم كافة الخدمات اللازمة بغرض اشباع حاجات الافراد وذلك عبر عدة وظائف، أهمها ما يلي:¹

الفرع الأول: وظيفة الشراء والبيع

تمثل هذه الأخير لب التبادل التجاري حيث يتم من خلالها نقل ملكية السلع من البائعين إلى المشتريين، إما بصفة مباشرة أو عن طريق وسطاء. فالغرض من عملية الشراء هو تحديد الحاجة المراد إشباعها والبحث عن مصدر إشباع تلك الحاجات، أما الغرض من عملية البيع فهو إعداد السلع وتجهيزها بالكيفية التي يرغبها المستهلك.

¹-عبد الهادي عبد القادر سويقي، التجارة الخارجية، مصر، بدون ذكر دار للنشر، 2008، ص 88.

الفصل الأول: الاطار المفاهيمي للتبادل التجاري والموانئ البحرية

الفرع الثاني: وظيفة النقل

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

الفرع الثالث: وظيفة التخزين

يعتبر النشاط التخزيني احد فروع الهامة في التبادل التجاري فعن طريقه يتحقق التوازن بين العرض والطلب، فطالما كان وقت إنتاج السلع لا يتناسب مع وقت لابد استهلاكها كان لا من وجود وظيفة التخزين. لقد تطور في عصرنا الحاضر وسائل التخزين الحديثة وزادت أعدادها لتواكب التطور الذي حدث في الإنتاج.

الفرع الرابع: وظيفة التمويل

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

تشهد هذه الوظيفة في الوقت الحالي توسعا عن طريق انتشار المؤسسات التمويلية كالبنوك، الوسطاء الماليون الذين يقومون بتجميع المدخرات من الأفراد وإقراضها للمستثمرين¹.

المطلب الثالث: أهمية وعلاقة التبادل التجاري في الميناء

الفرع الأول: أهمية التبادل التجاري في الميناء

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

-الميناء منفذ رئيسي للتجارة الداخلية والخارجية وله دور حيوي في عمليتي التصدير والاستيراد

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

-زيادة القدرة التنافسية لصادرات الدولة

-يعتبر الميناء مورد ومصدر للحصول على العملة الصعبة

¹- نفس المرجع، ص 90.

الفصل الأول: الاطار المفاهيمي للتبادل التجاري والموانئ البحرية

-خلق فرص العمل وتنمية الاستثمار

-استمرارية عجلة تفعيل حركة التبادل التجاري إذا كانت الموانئ ذات كفاءة عالية¹.

الفرع الثاني: علاقة الميناء بالتبادل التجاري

تعتبر التجارة الخارجية لأية دولة من العوامل الهامة والمحفزة لنموها حيث أن نمو وازدهار التبادل التجاري يرتبط بتوفر وسائل نقل مناسبة ذات درجة عالية من الكفاءة والانتظام والتي هي مطلب أساسي لخدمة أهداف التبادل التجاري على المستوى العالمي والمحلي على حد سواء.

تعد التبادلات التجارية الكثيفة هي مفتاح أساسي للحصول على التمويل الضخم لتحديث الاساطيل الوطنية والموانئ والبنية الأساسية.

للموانئ دور كبير وأهمية بالغة في تفعيل حركة التبادل التجاري حيث كما كان الميناء على مستوى من الجودة والكفاءة وذو أداء فعال كلما كانت عجلة التبادل التجاري إلى الأمام².

¹-رانيا محمود عبد العزيز، المرجع السابق، ص 67.

²-المرغني، الهادي مفتاح، المرجع السابق، ص 143.

الفصل الأول: الاطار المفاهيمي للتبادل التجاري والموانئ البحرية

المبحث الثاني: ماهية الموانئ البحرية

يلعب الميناء كما أشارنا إليه دورنا رائدا في مجال النقل البحري وتفعيل حركة التجارة الخارجية من خلال الخدمات القيمة والضرورية التي يقدمها¹.

وسنحاول من خلال هذا المبحث تعريف بالميناء

المطلب الأول: تعريف، خدمات ووظائف الميناء البحري

الفرع الأول: مفهوم الميناء البحري

كلمة "Port" يقصد بها عموما مجموعة الوسائل والتجهيزات المهيأة والمستغلة بهدف ضمان نقل البضائع بين السفينة ومختلف أساليب النقل البرية والمائية الأخرى وهي: السكك الحديدية، النقل البري كالمشاحنات، النقل المائي الداخلي².

وعرف أيضا بأنه تجهيز بنيوي عادي يضم عددا من المرافق ويقوم بعدد من الأدوار قصد تسهيل المبادلات، وتنشيط الرواج التجاري، وضروري وحيوي لأي بلد ساحلي باعتباره انفتاح البلد على الخارج، كما أنه المساهم الأساسي في جلب المساهمات الخارجية بكل أصنافها لتطوير الإنتاج والاستهلاك الداخلي وتنويعه وتحديثه وعصرنته، وهو على هذا الأساس باعث التطوير والنماء، "كما أنه تنموي فحوله تنتشر عدد من الأنشطة تكون بمجموعها جزءا من الحيز الحضري، كما يشغل بكيفية مباشرة أو غير مباشرة عددا من السكان، وبالتالي فالعلاقة بين الحيز الحضري والميناء توافقية، ويمكن قياس مستوى التمدن بمستوى تطور الظاهرة المينائية، فتطور احدهما يؤدي إلى دينامية أو حركة الأخر.

"هو مركز تجاري يتم فيه استلام جميع أنواع البضائع وتفريغها وتغليفها، وكذلك تحويلها لتصديرها بحالتها الجديدة، أو تسليمها إلى أصحابها، أو شحن بضائع جديدة وفي الميناء تبدأ رحلات السفن وتنتهي، ومنه تتلقى امداداتها وتموينها، وفيه يتم تزويدها بالوقود أو الإصلاح وتوجد به المخازن والمستودعات والروافع والدوائر الجمركية، ومكاتب السلطات الرسمية علاوة على ذلك فيه المياه الهادئة المحمية الآمنة من العواصف والرياح التي قد تثور في عرض البحر".

¹- أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة ومطبعة الاشعاع الفنية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2001، ص 25.

²- أيمن النحراوي، تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014، ص 35.

الفصل الأول: الاطار المفاهيمي للتبادل التجاري والموانئ البحرية

*لقد تعددت التعاريف الخاصة بالميناء، وإن كانت كلها لا تختلف عن بعضها، فتعرف الميناء بأنه "منفذ طبيعي أي من صنع الطبيعة أو صناعي أي منشأة تقيمها الدولة على الشاطئ تتخذ من السفينة مأوى لها الافراغ البضائع أو شحنها أو انزال الركاب وحملهم"¹.

وعرفته اتفاقية جنيف الخاصة بالموانئ لعام 1923 بأن الموانئ: "هي الأماكن التي تترد عليها السفن البحرية عادة والتي تكون معدة لخدمة التجارة الخارجية للجماعة الدولية".

كما عرف بأنه "منطقة يتم فيها شحن السفن بالشحنة أو تفرغها منه وتتضمن الأماكن المعتادة التي تنتظر فيها السفن دورها أو تأمر أو تجبر على انتظار دورها بها"².

وعرف على أنه عبارة عن ساحة مائية محدودة طبيعياً أو صناعياً، تقع على ساحل البحر وتلجأ إليها السفن عند الحاجة سواء للاحتماء من الأجواء العاصفة أو الرسوم لعمليات الشحن والتفريغ.

وعرفه المشرع الجزائري في المادة 888 من القانون البحري بأنه: " في مفهوم هذا الأمر، فإن الميناء نقطة من ساحل البحر مهيأة ومجهزة لاستقبال السفن وايوائها وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري والنزهة".

نلاحظ من خلال هذه التعاريف أنها حددت مفهوم الميناء من حيث أهميته في مجال التجارة الخارجية ومن حيث دوره الخدماني للسفن.

لقد اهتم المشرع الجزائري ومنذ الاستقلال بالموانئ ونظامها ورتب طرق سيرها واستغلالها وصيانتها وأمنها³.

الفرع الثاني: خدمات الميناء

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

¹-سامي زكي عوض، الموانئ الجافة تخطيط وإدارة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004، ص 55.

²-أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص 38.

³-سمية بدوي، اقتصادية النقل البحري في العالم، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 2005، ص 75.

الفصل الأول: الاطار المفاهيمي للتبادل التجاري والموانئ البحرية

1-الخدمات المتعلقة بالسفن

توجيه السفينة من المرسى إلى الرصيف في بعض الحالات الخاصة قد لا يتم مباشرة توجيه السفينة إلى الرصيف فتبقى في حالة انتظار على مستوى منطقة المرسى حتى تحصل على تصريح من سلطة الميناء لتحصل على مكان في الرصيف¹.

القطر: عملية يقصد بها سحب السفينة بواسطة قاطرات وهي تساعد في عملية التراكي على الرصيف والخروج من الرصيف ويتولى ذلك سلطة الميناء أو شركات متخصصة في ذلك تدخل في اعداد خدمات-العمليات التي تتطلب سحب السفينة أو دفعها.

-مناورات الارساء والانتقال أو ابحار السفينة.

-المراقبة أو المساعدة في تنفيذ مناورات أخرى للملاحة بالسفينة.

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

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

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

-تلتزم كل سفينة تجارية تدخل في المنطقة التي فيها الارشاد اجبارياً برفع إشارة النداء للمرشد وأن الكيفية المحددة للأنظمة الداخلية لمحطات الارشاد وعند الخروج من المنطقة المذكورة يجب الاعلام المحطة بذلك.²

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

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

-السفن التي تعفى من الارشاد

1-السفن الشراعية بحمولة أقل من 100 طن

¹-محمد جلال خطاب، اقتصاديات الموانئ بين النظرية والتطبيق، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2015، ص 45.

²-سمية بدوي، مرجع سابق، ص 77.

الفصل الأول: الاطار المفاهيمي للتبادل التجاري والموانئ البحرية

2-السفن ذات الدفع الالي والمخصص فقط لتحسين وصيانة ومراقبة الموانئ ومدخلها كقاطرات والناقلات والجرافات.

يجب على المرشد أن يتحلى عن كل خدمة أخرى ويقدم أولى خدماته على السفينة التي هي في خطر حتى ولو لم يأتي دورها وذلك عندما يتأكد على الخطر المحدق بالسفينة أو عندما يخبر بذلك.

ارشاد نقصد به ارشاد السفينة أثناء قيامها بعملية القطر إلى مكانها المناسب في الرصيف والفرق بين الارشاد وارشاد هو أن الارشاد يتم التحضير له عند اقتراب السفينة ويشرف عليه المرشد وبعض المساعدين.

يتم توقيف محركات السفينة ويتم سحبنا بواسطة قاطرات وهنا تبدأ عملية القطر وعند اقترابها من الرصيف يتم ارشاد الذي يكون مقترنا بالقطر أي يتمان في وقت مشترك عكس الارشاد يتم أولاً ثم المراحل المتبقية¹.

ثانياً: الخدمات المتعلقة بالبضائع: تمثل أهمية الخدمات المتعلقة بالبضائع والتي يقدمها الميناء في الشحن والتفريغ والتخزين بالإضافة إلى خدمات مساعدة.

1-الشحن والتفريغ: تحدد قواعد وشروط ونوع العمليات الخاصة بالموانئ بموجب نظام الميناء الذي يصدر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

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

إذا أصابت الأضرار والخسائر البضائع خلال عمليات الشحن والتفريغ.

*التخزين: ينقسم الطلب على تسهيلات التخزين في الميناء إلى نوعين رئيسيين هما:

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

-التخزين طويل الأجل: يتم البضائع التي تقضي بعض الوقت في الميناء لأسباب مختلفة وهذا النوع من التخزين تقدم في الميناء بتسهيلات في أجزاء مختلفة من الرصيف لأن احتياجاتها مختلفة.

¹-محمد جلال خطاب، المرجع السابق، ص 46.

الفصل الأول: الاطار المفاهيمي للتبادل التجاري والموانئ البحرية

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

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

3-الخدمات مختلفة: بالإضافة إلى الخدمات المتعلقة بالسفن والبضائع فهناك خدمات أخرى يقدمها الميناء منها¹..

*أمن الموانئ

-ضمان سلامة التجهيزات والمنشآت وأعمال مساحات الماء التابعة لأمالك العمومية المينائية المحافظة على منطقة التوسع.²

-التنظيم القانوني لحركة الملاحة في حدود البحرية للموانئ

-تأمين نظافة وصحة مساحة الماء والسطوح الترابية.

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

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

-تحديد شروط إيداع وتكديس وحركة البضائع.

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

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

*استغلال الموانئ: نقصد به تطبيق القواعد الخاصة بـ:

-شروط تخصيص المناطق المينائية واستغلالها

¹-محمد جلال خطاب، المرجع السابق، ص 74.

²-فاطمة زهراء محمد الشريف، فوزية رميني، الموانئ الجزائرية، تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا، العدد السابع، جامعة وهران، الجزائر، ص 172.

الفصل الأول: الاطار المفاهيمي للتبادل التجاري والموانئ البحرية

-كيفية وشروط عبور الركاب والبضائع وشحن وتفريغ السفن وتفريغها.

-شروط شحن البضائع وتفريغها وايداعها وتحويلها.

-قواعد تسيير المنشآت المتخصصة

-شروط تسيير المناطق الخارجة عن الموانئ والمناطق المتخصصة للصيد البحري والنزهة.

*خدمات مساعدة

-خدمات نزع أو إزالة الاوساخ من السفن

-تطهير أماكن الرصيف

-وزن البضائع

-تأجير القاطرات أو الزوارق من أجل تموين السفن¹.

الفرع الثالث: وظائف الميناء

تقوم الموانئ البحرية بالعديد من الوظائف التي تخدم الاقتصاد القومي للبلد، والتي تساهم إلى حد كبير في ازدهار العلاقات التجارية بين الدول، ويمكن تلخيص الوظائف الرئيسية للميناء في النقاط التالية:²

أولاً: وظيفة التبادل التجاري

وجود موانئ ذات كفاءة عالية في الأداء وتسهيلات في الخدمات يزيد من حجم الدولية ويفتح منافذ مباشرة للأسواق العالمية بدون وسطاء تزيد من التكلفة كما أنها تزيد من القدرة التنافسية للصادرات بالإضافة إلى أن وجود هذه التسهيلات تحسن من مركز الدولة حيث تتيح لها الفرصة باستيراد احتياجاتها من الدول المصدرة وعلى النحو الآخر تصدر منتجاتها إلى أنسب الأسواق التجارية.

ثانياً: وظيفة النقل

الميناء يمثل الحلقة الوصل بين البحر والأرض لأنه يربط بين وسائل النقل البحري (السفن) والنقل البري.

ثالثاً: وظيفة العمالة

¹-محمد زغلول، إدارة الموانئ، المكتبة الحديثة، الإسكندرية، 2001، ص 88.

²-نفس المرجع، ص 89.

الفصل الأول: الاطار المفاهيمي للتبادل التجاري والموانئ البحرية

الموانئ توفر فرص عمل كثيرة في مختلف الأنشطة وتساعد على خلق كوادر رئيسية في مجال الإدارة والشغل، يمكن الاستفادة منها في تطوير صناعة الموانئ وفرص العمل التي توفرها الموانئ تعتمد على نوع الميناء ونوع النشاط الذي يقوم به.

رابعاً: الوظيفة الصناعية

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

خامساً: الوظيفة المالية

الموانئ تعد من أهم المصادر للحصول على العملة الصعبة وذلك عن طريق الحصول على الرسوم التي تحصل عليها من السفن والرسوم الجمركية التي يتم تحصيلها من البضائع الواردة ومن ناحية أخرى العملة التي ينفقها طاقم السفن والركاب.

سادساً: الوظيفة السياسية

للموانئ دورها في تدعيم الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدولة فمثلا الدولة التي تتمتع بمنافذ مباشرة على العالم الخارجي دون أي ضغوط لوقوع تجارتها الخارجية تحت سيطرة أي دولة مجاورة في حالة الضغوط التي تمارسها دولة العبور تستطيع تحقيق ذاتها واستقلالها الاقتصادي.

المطلب الثاني: تنظيم الموانئ البحرية

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

الفرع الأول: الخصائص الواجب توافرها في الميناء البحري

1-كفاءة الميناء: زيادة كفاءة الميناء يعني تقليل فترة دوران السفينة بالميناء ذلك أن زيادة الكثافة الرأس مالية للسفن تؤدي إلى شدة الحاجة وإلى زيادة كفاءة الموانئ تنصب بصفة رئيسية على البضائع الجافة العامة لأن البضائع الصلبة تسيطر عليها منظمات ضخمة قادرة على تخطيط جميع وسائل نقل البضائع بما يضمن الكفاءة في عمليات تداولها ونقلها¹.

أما بالنسبة للبضائع العامة فان ضعف كفاءة الموانئ تؤدي إلى تحميل تجارة العالم في مجموعها تكاليف زائدة ويجعل المنتجات القريبة من السوق قوة تنافسية أكبر للمنتجات البديلة البعيدة عن

¹ - مصطفى عبد الحافظ، علي عبد الله، إدارة وتشغيل الموانئ، مطبعة الاشعاع، الإسكندرية، 2006، ص 65.

الفصل الأول: الاطار المفاهيمي للتبادل التجاري والموانئ البحرية

السوق رغم أن هذه الأخيرة أقل تكلفة ورغم أن التكاليف النقل عبر البحار أرخص من تكاليف النقل بالسكك الحديدية أو سيارات النقل أو النقل الجوي، ويؤدي عامل نقص الكفاءة للموانئ إلى زيادة عدد السفن المستخدمة وبالعكس تؤدي زيادة كفاءة الميناء إلى زيادة إنتاجية السفن وإلى نقص عدد السفن في العالم.

2- أهم خصائص الموانئ الحديثة: تتمثل في النقاط التالية:

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

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

-تلبية احتياجات و توقعات مستخدمي الميناء بكفاءة عالية.

-توافر أنشطة القيمة المضافة و الخدمات اللوجيستية.

-السرعة في أداء الخدمات و بتكلفة اقتصادية.

3-متطلبات الشركات الملاحية العالمية من الموانئ

ترغب الشركات الملاحية في أن تكون الوقت الذي تقتضيه سفنها بالموانئ البحرية اقل ما يمكن إذ أن هذا الوقت بالنسبة لها هو الوقت غير منتج والسفينة عند دخولها الميناء تتكبد مصاريف طائلة تتمثل في رسوم دخول و رسوم إرشاد و رسوم قطر و رسوم رسوها و مصاريف شحن و تفريغ و رسوم نظافة...الخ¹.

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

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

-لا تقل ساعات العمل الصافية في اليوم 21 ساعة.

-يكون عدد الأرصفة المتاحة بالمحطة ما بين 4 و6 أرصفة ويفضل أن تكون 08 أرصفة.

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

الفصل الأول: الاطار المفاهيمي للتبادل التجاري والموانئ البحرية

-بدا تشغيل السفينة بمجرد وصولها وأن تكون كافة إجراءات المغادرة جاهزة بمجرد انتهاء التشغيل مع السفينة.

-توافر مساحات تخزينية لا تقل عن 600 ألف متر مربع. كما أن هناك متطلبات أخرى خاصة بالموانئ المحورية والتي يكون دوران السفن فيها سريع وهي التي عادة تختارها الشركات العالمية للملاحة للتردد عليها¹.

الفرع الثاني: الهيكل التنظيمي لإدارة الموانئ

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

ومما لا شك فيه أنه عند قيام هيئة إدارة بعض التسهيلات فإنها تخضع للقوانين واللوائح التي تتضمن حماية الميناء والمجتمع من أي أضرار قد تنشأ , لذا يتوجب على هيئة الميناء مسؤولية الالتزام بالقواعد التي تصدر من الهيئة التشريعية للدولة².

الفرع الثالث: عناصر الهيكل التنظيمي

لتشغيل الميناء بكفاءة عالية وأداء متميز لابد من إعداد خطة تنظيمية بواسطة السلطة المتخصصة بحيث تلائم احتياجات الميناء وهذه الخطة تحدد بوضوح المسؤوليات والسلطات لجميع المسؤولين، ولذا يجب أن تصمم هيكل تنظيمي يضم جهاز إداري بأقسام مختلفة على أن يتم التركيز على بعض الأعمال التالية³:

-الأعمال الهندسية سواء كانت مدنية أو ميكانيكية.

-العمليات التي تقوم بها السفن و المحطات المختلفة.

-الأعمال المالية التي تشمل الميزانية و المحاسبة العلاقات المالية وكذا العمالية.

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

¹- محمد زغلول، إدارة الموانئ الحديثة، الإسكندرية، 2001، ص 120.

²- أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص 123.

³- مصطفى عبد الحافظ، المرجع السابق، ص 67.

الفصل الأول: الاطار المفاهيمي للتبادل التجاري والموانئ البحرية

المطلب الثالث: الأهمية الاستراتيجية للموانئ

تتناول الأهمية الاستراتيجية للموانئ البحرية في تعزيز فرص التجارة الخارجية، لما لها من أهمية اقتصادية تسهم في تدفق العديد من الاستثمارات إلى دول المنطقة، وخلق حالة من التنافس بين الموانئ وبعضها البعض¹.

الفرع الأول: البيئة الاقتصادية للموانئ البحرية

إن البيئة الاقتصادية لبتي تعمل فيها الموانئ البحرية تتمثل في أطراف عديدة تجمعهم من العلاقات المباشرة وغير المباشرة، بحيث يشكل مجموع علاقات هذه الأطراف ما يمكن أن يطلق عليه البيئة الاقتصادية للميناء، ويتعاطم دور هذه العلاقات في ظل المتغيرات الاقتصادية والسياسية التي تعكسها مفاهيم النظام العالمي الجديد و التكتلات الاقتصادية وآليات الاقتصاد الحر، وهكذا يمكن تصور مفهوم قوامه أن تصبح البيئة الاقتصادية لميناء بحري تتمثل في نطاق جغرافي نطاقه الشامل هو العالم اجمع بقاراته، خاصة إذا كان الميناء واقعا في موقع جغرافي متميز. إن البيئة الاقتصادية للميناء تشمل جميع الأطراف الذين ترتبط أنشطتهم ودخولهم بصورة مباشرة أو غير مباشرة بعمل الميناء بما في ذلك الشركات الملاحية والوكلاء ووسائل السحب الداخلي من شركات النقل البري والسكك الحديدية والمصدرين والمستوردين وغيرهم من الأطراف الذين تجمعهم علاقة ارتباطية مع الميناء.

يهدف الميناء وفق هذه العلاقة إلى تعظيم قيمة الأنشطة المقدمة إلى عملائها ومستخدميها، يمكن تعظيم قيمة أنشطة المستخدمين وتعظيم أرباحهم إذا ارتفعت إنتاجية الميناء وانخفضت تكلفة الخدمات المؤداة بها بما يمكنها من تحقيق تميز تنافسي من حيث الجودة والتكلفة².

الفرع الثاني: تحليل بيئة الموانئ البحرية

1-عناصر القوة والضعف للموانئ البحرية

تتمثل العوامل التالية وعناصرها مصادر القوة والضعف للموانئ، وتكون هذه العوامل وعناصرها مصدرا لقوة الميناء إذا كانت في صالحه أما إذا كانت في غير صالحه فإنها تعتبر مصدرا لضعف الميناء وتتمثل هذه العناصر فيما يلي:³

¹ - علي عبد، مصطفى عبد الحافظ، إدارة وتشغيل الموانئ، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، 2000، ص 85.

² - سامي زكي عوض، دور الموانئ الجافة في منظومة النقل متعدد الوسائط، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 130.

³ - سامي زكي عوض، المرجع السابق، ص 131.

الفصل الأول: الاطار المفاهيمي للتبادل التجاري والموانئ البحرية

أ-الموقع الجغرافي

قرب الميناء من الخطوط الرئيسية للملاحة، مراكز الإنتاج \أو الاستهلاك.

-طول و عمق قناة الاقتراب للميناء و عمق مدخله.

-الأراضي المتاحة لتوسيع رقعة الميناء. الأحوال الجوية السائدة بمنطقة الميناء و مدى تأثيرها على ما يلي:

دخول و مغادرة السفن الى ومن الميناء.

-سلامة السفن الموجودة بالميناء.

-استمرارية عمليات شحن و تفريغ السفن الموجودة بالميناء بدون توقف.

ثانيا: وسائل النقل المختلفة بالميناء

●مدى توفر شبكات النقل المختلفة التالية و كفاءة و معدلات تردد وسائلها على الميناء.

-الخطوط الملاحية المنتظمة للسفن.

-النقل البري.

-السكك الحديدية.

-النقل النهري.

●أسعار لأنواع المختلفة للنقل، النقل البحري، النقل البري، النقل النهري.

ثالثا: خدمات الميناء توفرها و كفاءتها

-القدرات والإمكانيات المتوفرة للميناء من حيث تعدد نوعيتها و توفر المعدات المتخصصة لهذه النوعيات وكذلك الأرصفة والمخازن المخصصة لها وطاقاتها السنوية.

-الامكانية والخبرة في التعامل مع الأحجام المختلفة للسفن والنوعيات المختلفة للبضائع والسلع والنوعية المختلفة لأشكال البضائع.

-مستوى أداء و إنتاجية محطات الشحن والأرصفة و المعدات.

-توفر و كفاءة الخدمات التكميلية والمساعدة للسفن و كذا الخدمات المساعدة الأخرى.

الفصل الأول: الاطار المفاهيمي للتبادل التجاري والموانئ البحرية

رابعاً: أسعار خدمات الميناء

- مستوى قيمة الرسوم و التعريفات المختلفة بالميناء.
- مدى استقرار قيمة الرسوم و التعريفات بالميناء.
- سياسة واستراتيجية التسعير بالميناء.¹

خامساً: قوة العمالة بالميناء

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

سادساً: الإدارة بالميناء

- مدى سيطرة هيئة الميناء على أنشطة وخدمات الميناء المختلفة.
- مستوى التوجيه و الإدارة بالميناء.
- مستوى علاقة الإدارة بعملاء الميناء.
- مدى سهولة صناعة القرار بالميناء.
- مدى سهولة الاجراءات بالميناء.

سابعاً: الاتصالات السلكية و اللاسلكية

- توفر وكفاءة شبكات الاتصال السلكية و اللاسلكية والتي تشمل على (الفاكس، أنظمة تبادل البيانات الالكترونية).

ثامناً: الموقف المالي

¹ - سامي زكي عوض، المرجع السابق، ص 131.

الفصل الأول: الاطار المفاهيمي للتبادل التجاري والموانئ البحرية

-مدى توفر التمويل المالي لتنفيذ مشروعات التطوير والتحديث بالميناء.

-المؤشرات المالية الأخرى، مثل الفائض والعجز في الميزانية ...الخ¹

مصادر الفرص المتاحة: تمثل العوامل التالية وعناصرها فرص متاحة للميناء، والتي يمكن استغلالها لزيادة حصته/ نصيبه من السوق الذي يعمل فيه أو الذي يرغب أن يعمل فيه..

أولاً: الموانئ المنافسة: خروج أحد الموانئ المنافسة من النشاط التنافسي أي من مجال تعامل الموانئ، فرصة بالنسبة للموانئ الأخرى.

ثانياً: النشاط/ الأنشطة التي يعمل فيه الميناء

-زيادة ونمو النشاط الذي يعمل فيه الميناء.

-ظهور نشاط جديد يمكن ان يعمل فيه الميناء²

ثالثاً: عملاء ومستخدمي الميناء

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

-عملاء لموانئ اخرى يرغبون في تغيير الموانئ التي يستخدمونها. رابعاً: الميناء:

-تطوير أرصفة ومعدات الميناء.

-إدخال نظام تبادل البيانات الكترونياً في الميناء.

-التسابق نحو وضع سياسات تسعيرية جاذبة جديدة

3-مصادر التهديد التي تواجه الميناء: تمثل العوامل التالية وعناصرها تهديداً يواجه الميناء، ويؤثر على تخفيض حصتها السوقية التي تعمل به، يتطلب ذلك اتخاذ إجراءات لازمة لمواجهتها والتغلب عليها.

أولاً: الموانئ التنافسية

-الموانئ المنافسة حالياً.

-الموانئ المحتمل تنافسها مع الميناء مستقبلاً.

¹ - مهدي درويش جبار، مواكبة التطور في التجارة الخارجية والنقل البحري، جريدة الزمان، العراق، 2004/11/05، العدد 186، ص

.02

² - سميرة إبراهيم أيوب، المرجع السابق، ص 80.

الفصل الأول: الاطار المفاهيمي للتبادل التجاري والموانئ البحرية

ثانيا: الأنشطة التي يعمل فيها الميناء

-تقلص/ انخفاض حجم النشاط الذي يعمل فيه الميناء.

ثالثا: عملاء و مستخدمى الميناء:

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

رابعا: الميناء

-سمعة الميناء.

-ظهور قواعد و تنظيمات صارمة لحماية البيئة.

-عدم توفر أراضي لتوسع الميناء.¹

أثر التغيير التكنولوجي على الميناء: إلى المرسل إليه وأصبح الميناء الحديث آخذا في التحول ليكون مركزا للخدمات، بمعنى القيام بتقديم مجموعة شاملة لخدمات النقل وخدمات التجارة، وذلك عن طريق أداء الخدمات اللازمة للسيطرة على سلسلة النقل بأكملها بما في ذلك التخزين، التوزيع بما يتيح دعمها لوجستيا أساسيا لصناعة التصدير والاستيراد وشركات النقل البحري بوصول البضائع عن طريق التبادل الإلكتروني للبيانات، وإعداد بيانات البضائع قبل وصول السفن، واستقبال المخزون ورصده، وإعداد تقارير عن الجوانب الكمية وعن مراقبة الجودة وإمكانية تجميع الشحنات الفردية وإصدار تقارير عن حركة البضائع بالميناء وتقارير الاجراءات الجمركية، كما أصبحت الموانئ مراكز للتصنيع والقيام بأنشطة القيمة المضافة والخدمات اللوجيستية.

¹ - أحمد عبد المنصف محمود، المرجع السابق، ص 110.

الفصل الأول: الاطار المفاهيمي للتبادل التجاري والموانئ البحرية

خلاصة الفصل

لقد أدت المؤسسة المينائية إلى تحسين وتطوير التعاملات الاقتصادية المحلية والدولية، وذلك بفضل الجهودات الجبارة التي تبذلها المؤسسة، وهذا من أجل تقوية الاقتصاد الوطني وجعله يواكب التطور العالمي، خاصة في مجال نقل السلع والبضائع نتيجة لزيادة وارتفاع حجم التبادل التجاري الدولي، لهذا يعتبر هذا الأخير عامل مهم جدا للنمو والتطور الاقتصادي لجميع الدول.



الفصل الثاني : دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية

تمهيد

يؤدي النقل البحري دورا فعالا في اقتصاديات الدول المتقدمة خاصة تلك التي تحضي بمقومات طبيعية واقتصادية لممارسة هذا النشاط، وذلك من خلال الخدمات التي يقدمها في مجال التجارة الخارجية تقوم السياسات التجارية بفحص الأساليب التي تؤدي إلى فرض القيود التجارية وما ينتج عنها، وتركز أيضا على الحماية التجارية وسياسات التكامل الاقتصادي، وتختلف السياسات التجارية من بلد إلى آخر، حيث تراوحت السياسات التجارية المتبعة من قبل الحكومات من أجل تنظيم العلاقات الخارجية من بلد إلى آخر بغرض تحقيق أهدافها الاقتصادية بين الحرية التجارية والحماية (التقييد) ولكل سياسة مؤيد ومعارض.

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية

المبحث الأول: التجارة الخارجية وسياستها

تعتبر التجارة الخارجية ذات أهمية بالغة في دفع عجلة التنمية الاقتصادية، والنهوض بها أولوية كل الدول سواء المتقدمة والنامية على حد سواء.

تقوم السياسات التجارية بفحص الأساليب التي تؤدي إلى فرض القيود التجارية وما ينتج عنها، وتركز أيضا على الحماية التجارية وسياسات التكامل الاقتصادي، وتختلف السياسات التجارية من بلد إلى آخر، حيث تراوحت السياسات التجارية المتبعة من قبل الحكومات من أجل تنظيم العلاقات الخارجية من بلد إلى آخر بغرض تحقيق أهدافها الاقتصادية بين الحرية التجارية والحماية (التقييد).

ومن هذا كله يتبين أن التجارة تمثل أهمية كبرى في الاقتصاديات الوطنية والدولية، في تحرير المبادلات التجارية.

المطلب الأول: مفهوم التجارة الخارجية

تعتبر التجارة الخارجية ذات أهمية بالغة في دفع عجلة التنمية الاقتصادية، والنهوض بها أولوية كل الدول، سواء المتقدمة والنامية على حد سواء، من خلال هذا المطلب نبين مفهوم التجارة الخارجية وأهميته في تحقيق التنمية.

الفرع الأول: تعريف التجارة الخارجية

بداية تجدر الإشارة إلى عدم الخلط بين التجارة الدولية والتجارة الخارجية، فالتجارة الدولية تشير إلى نظرية شمولية، أي إلى مجمل العلاقات التي تتم بين دول العالم مجتمعة، أما التجارة الخارجية فتشير على نظرية جزئية للعلاقات الاقتصادية بين دول معينة ودول أخرى أو مجموعة من الدول¹.

أي أن الفرق بينهما هو فرق الشمولية فالتجارة الدولية أشمل أو اعم.

ولكي نقف على مفهوم التجارة الخارجية لابد أن نعرض إلى مجموعة التعاريف المختلفة المتوفرة في الاطروحات النظرية التي عالجت الموضوع والتي من بينها نذكر:

التجارة الخارجية هي أحد فروع علم الاقتصاد التي تختص بدراسة المعاملات الاقتصادية الدولية و تتمثلة في حركة السلع والخدمات ورؤوس الأموال بين الدول المختلفة فضلا عن سياسات التجارة التي تطبقها دول العالم للتأثير في حركات السلع والخدمات ورؤوس الأموال بين الدول المختلفة².

ويختص هذا التعريف بتبيان الانتماءات الاقتصادية للتجارة الخارجية وهذا هو الأصل فيها لذلك بدأنا به، إضافة إلى أنه يحدد العناصر العملائية التي تقوم عليها التجارة الخارجية.

¹-حسام، علي داود وآخرون، اقتصاديات التجارة الخارجية، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، عمان، 2002، ص 13.

²-عطا الله، علي الزبون، التجارة الخارجية، دار اليازوري للنشر والتوزيع، عمان، 2015، ص 9.

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية

عرفت تاريخياً بأنها تمثل "أهم صور العلاقات الاقتصادية التي يجري بمقتضاها تبادل السلع والخدمات في شكل صادرات وواردات"¹. الملاحظ من خلال التعريف و اقتصره على توضيح العلاقات التاريخية المتمثلة بالجانب الاقتصادي متجاهلاً مكنات التجارة الخارجية، حيث ركز على الاطار العام لمفهوم التجارة.

كما عرفت التجارة الخارجية أيضاً بأنها "عملية انتقال السلع والخدمات بين الدول والتي تنظم من خلال مجموعة من السياسات والقوانين والأنظمة التي تعقد بين الدول بهدف تحقيق المنافع المتبادلة لأطراف التجارة"²، يبين التعريف مكونات الصادرات والواردات بحيث تشمل السلع والخدمات النهائية، إضافة إلى مدخلات الإنتاج، كما يوضح الهدف الرئيسي من خلال تحقيق المنافع المختلفة من التجارة الخارجية.

أما التعريف الأشمل للتجارة الخارجية هو أنها تمثل "المعاملات التجارية الدولية في صورها الثلاثة المتمثلة في انتقال السلع والخدمات، والأفراد، ورؤوس الأموال، تنشأ بن افراد يقيمون في وحدات سياسية مختلفة، أو بين حكومات أو بين منظمات اقتصادية تقطن وحدات سياسية مختلفة"³. ويمكن تصنيف الصفقات التجارية التي تتضمنها التجارة الخارجية كما يلي:⁴

-تبادل السلع المادية: تشمل السلع الاستهلاكية والسلع الإنتاجية والمواد الأولية والسلع نصف المصنعة والسلع الوسيطة.

-تبادل الخدمات: التي تتضمن خدمات النقل، والتأمين والشحن، والخدمات المصرفية والسياحية وغيرها.

-تبادل النقود: تشمل حركة رؤوس الأموال لأغراض الاستثمار سواء على مدى القصير أو الطويل، كما تشمل القروض الدولية.

-تبادل عنصر العمل: ويشمل انتقال اليد العاملة من بلد إلى اخر، بالإضافة إلى الهجرة.

الملاحظ من خلال التعريف أنه أدخل تبادل النقود والمتمثلة في حركة رؤوس الأموال لأغراض الاستثمار. كما تعتبر التجارة الخارجية "أحد فروع علم الاقتصاد الذي يختص بدراسة المعاملات الاقتصادية الدولية، المتمثلة في حركة السلع والخدمات ورؤوس الأموال، وهجرة الافراد، فضلاً عن السياسات التجارية التي تطبقها كل دولة من دول العالم للتأثير على هذه الظاهرة"⁵.

يمكن القول بأن التجارة الخارجية هي تلك المعاملات التجارية في شكل انتقال السلع والخدمات ورؤوس الأموال والأفراد بين مختلف الدول والأقاليم، وكذا مختلف السياسات التجارية المطبقة من طرف كل دولة.

ومنه يمكن تقديم تعريف اجرائي فيما يخص التجارة الخارجية كما يلي:

¹-جمال جويدان الجميل، التجارة الدولية، مركز الكتاب الاكاديمي، عمان، 2006، ص 11.

²-موسى، سعيد مطر وآخرون، التجارة الخارجية، دار صفاء للطباعة والنشر والتوزيع، عمان، 2001، ص 14.

³-فوزي عبد الرزاق، استراتيجيات التجارة الخارجية، زمزم ناشرون وموزعون، عمان، 2016، ص 18.

⁴-محمد، دياب، التجارة الدولية في عصر العولمة، دار المهمل اللبناني، بيروت، 2010، ص 22.

⁵-موسى، سعيد مطر وآخرون، المرجع السابق، ص 15.

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية

هي مجموع التبادلات الاستراتيجية فيما يخص السلع التي تتضمن الصادرات والواردات لدول، تحكمها قوانين واتفاقيات تجارية دقيقة تضمن مصالح كلا الأطراف في العملية التجارية الخارجية والتي بدورها يحكمها منطق المنافسة.

الفرع الثاني: أهمية التجارة الخارجية

للتجارة الخارجية دور كبير على مستوى الاقتصاد المحلي والدولي، ويعتبر مستوى التجارة الخارجية مؤشرا لنمو الاقتصاد فيها، والذي ينعكس على مختلف النواحي الاجتماعية والعلمية والسياسية في الدولة، ويعتبر الهدف الأساسي للتجارة الخارجية هو تبادل السلع والخدمات بين الدول، وذلك بسبب الندرة لتلك السلع في الدول المستوردة، ويترتب عنها فوائد تنعكس بدورها على مختلف الجوانب الاجتماعية والسياسية في المجتمعات، ولعل أبرزها يتلخص في قدرتها على إيجاد أو توفير ما يلي:¹

-التجارة الخارجية تعمل على تحريك وتنمية الأموال وزيادة رؤوس الأموال التي تنتج من خلال العمل التجاري الخارجي.

-تعد التجارة الخارجية مصدرا أساسيا في الحصول على العملات الأجنبية الرئيسية أو النادرة منها، مما يعزز قدرة الدولة من السيولة النقدية التي تعد من مرتكزات العمليات الاقتصادية خصوصا عمليات التمويل والاستثمار .

-تعمل التجارة الخارجية على تطوير وتنمية الأنشطة الاقتصادية سواء منها الإنتاجية أم الاستهلاكية أم الخدماتية، ويتم ذلك من خلال تفعيل الحركة التجارية في تلك المصادر الاقتصادية الناتجة عن عمليات التصدير أو استيرادها.

-ينجم عن التجارة الخارجية من الصادرات عائد مالي يمكن استخدامه كمصدر تمويلي للمشاريع التنموية، أو الخدمات التي تحتاجها الدولة ما يسمى بالإنفاق الجاري.

-تحاول الدول من خلال التجارة الخارجية إيجاد نوع من التوازن في وضعها الاقتصادي، فلا شك أن الصادرات إذا زادت فإنها تعمل على أحداث توازن مع الواردات خصوصا إذا كانت الواردات تنمو وبشكل مضطرد.

-كما أن التجارة الخارجية المتوازنة تعمل على أحداث التوازن في ميزان المدفوعات من خلال ما يترتب على الدولة من متطلبات، وما تحققه من إيرادات تعمل على تخفيض العجز وعدم التوازن إذا توازنت مع الصادرات.

¹-إيمان، عطية ناصف وهشام محمد عمارة، مبادئ الاقتصاد الدولي، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2008، ص 9.

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية

-تأمين احتياجات الدول النامية من المتطلبات الأساسية للتنمية الاقتصادية، مثل رؤوس الأموال والتكنولوجيا، ومصادر العملات الأجنبية والإدارة الحديثة التي تساعد على تنشيط القطاعات الاقتصادية المختلفة في الاقتصاد الوطني¹.

تختلف أهمية التجارة الخارجية من دولة لأخرى حسب مستوى تقدمها الاقتصادي ومدى توافر عناصر الإنتاج لديها، حيث تنخفض أهمية التجارة الخارجية في الدول كبيرة الحجم ذات الإمكانيات الضخمة لأنها تتمكن من إنتاج الجانب الكبير من احتياجاتها محليا، ولكن يمكنها رفع مستوى رفاهية أفرادها من خلال الحصول على كمية أكبر من السلع التي ينتجها غيرها من الدول بتكلفة أقل نسبيا، وعلى العكس من ذلك تزداد أهميتها في الدول صغيرة الحجم، لذلك فهي تتخصص في إنتاج عدد محدود من السلع والخدمات، وتعتمد على الخارج من استيراد الجانب الأكبر من السلع والخدمات التي تحتاجها، كما تختلف أهمية التجارة لنفس الدولة من فترة زمنية لأخرى حسب السياسة التجارية التي تطبقها تجاه العالم الخارجي².

برزت التجارة الخارجية كحل لمشكلة 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 التكنولوجيا أو الإدارة الحديثة لدى بعض الدول لإنتاجها بتكلفة أقل³.

وتقاس أهمية التجارة الخارجية في الدولة بنسبة التجارة الخارجية بها إلى الناتج المحلي الإجمالي، وذلك ما توضحه العلاقة التالية:

الصادرات + الواردات

$$\text{أهمية التجارة الخارجية في الدولة} = \frac{\text{الصادرات} + \text{الواردات}}{100} *$$

الإنتاج المحلي الإجمالي

كلما ارتفعت هذه النسبة، فإن هذا يدل على ارتفاع أهمية التجارة الخارجية في الدولة، والعكس صحيح، وقد ازدادت أهمية التجارة الخارجية على المستوى العالمي، إذ قدر معدل نمو التجارة الخارجية على المستوى الدولي خلال سنوات السبعينات والثمانينات من القرن العشرين بحوالي 6.5% من المتوسط سنويا، وبما يفوق بكثير معدل نمو الناتج العالمي الحقيقي، وبالتالي لم يزد الحجم المطلق للتجارة الخارجية على المستوى العالمي فقط، ولكن ازدادت أهميتها النسبية أيضا في النشاط الاقتصادي العالمي وتختلف أهمية التجارة الخارجية من دولة إلى أخرى.

¹-إيمان عطية ناصف، هشام محمد عمارة، المرجع السابق، ص 10.

²-عطا الله، على الزبون، المرجع السابق، ص 19.

³-فطيمة، حاجي، المدخل إلى التجارة الخارجية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2017، ص 25.

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية

الفرع الثالث: سياسة التجارة الخارجية

أولاً: تعريف سياسة التجارة الخارجية

*تعرف سياسة التجارة الخارجية على أنها: مجموعة من الإجراءات والوسائل التي تطبقها أو تستخدمها الدولة في مجال التجارة الخارجية بغرض تحقيق أهداف عديدة.

*كما تعرف بأنها اختيار الدولة وجهة معينة ومحددة في علاقتها التجارية مع الخارج (حرية أو حماية) وتعتبر عن ذلك بإصدار تشريعات واتخاذ القرارات والإجراءات التي تضعها موضع التطبيق¹.

*أو هي مجموعة الوسائل التي تلجأ إليها الدولة للتدخل في تجارتها الخارجية بقصد تحقيق بعض الأهداف.

ثانياً: أهداف سياسة التجارة الخارجية

تعمل سياسة التجارة الخارجية على تحقيق مجموعة من الأهداف الاقتصادية والاجتماعية والاستراتيجية²

1-الأهداف الاقتصادية

*حماية الصناعة الوطنية الناشئة: أي الصناعة حديثة العهد في الدولة لأنه في بداية عملية التصنيع تكون منتجاتها أقل جودة وأعلى تكلفة مقارنة بمنتجات الصناعات الراسخة لأن طول الفترة الزمنية أكسب هذه الصناعات الراسخة في الدول المنافسة درجة عالية من الكفاءة السعيرية في شكل تخفيض التكاليف، وعلى ذلك يجب قيام الدولة بتقديم الحماية لهذه الصناعات الناشئة لحمايتها من المنافسة الضارة من قبل منتجات الصناعات الراسخة القادمة من الدول الأخرى.

*تحقيق التوازن الخارجي عن طريق زيادة الصادرات وتخفيض الواردات للقضاء على العجز في ميزان التجارة وتحقيق التوازن في ميزان المدفوعات.

*زيادة موارد الخزانة العامة للدولة واستخدامها في تمويل النفقات العامة بكافة أشكالها وأنواعها.

* حماية الاقتصاد الوطني من خطر الاغراق الذي يمثل التمييز السعيري في مجال التجارة الخارجية أي البيع بسعر أقل من تكاليف الإنتاج.

*حماية الاقتصاد الوطني من التقلبات الخارجية التي تحدث خارج نطاق الاقتصاد الوطني كحالات الانكماش والتضخم.

¹-عطا الله، على الزبون، المرجع السابق، ص 19.

²-شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري، التجارة الخطية، فعاليات التطبيق، متطلبات الريادة، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2006، ص 35.

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية

2-الأهداف الاجتماعية

تتمثل في حماية مصالح بعض الفئات الاجتماعية كمصالح الزراعيين أو المنتجين لسلع معينة تعتبر ضرورية أو أساسية في الدولة. بالإضافة إلى إعادة توزيع الدخل القومي بين الفئات و الطبقات المختلفة.

3-الأهداف الاستراتيجية

تتمثل في المحافظة على الأمن في الدولة من الناحية الاقتصادية والغذائية والعسكرية. وكذلك العمل على توفير الحد الأدنى من الإنتاج من مصادر الطاقة كالبتروول مثلا.

ثالثا: أنواع سياسة التجارة الخارجية

تنقسم سياسات التجارة الخارجية إلى سياسة الحماية وسياسة الحرية التجارية¹

1-سياسة حرية التجارة: السياسة التي تتبعها الدول والحكومات عندما لا تتدخل التجارة بين الدول من خلال التعريفات الجمركية والحصص والوسائل الأخرى، ومنه هنا نستنتج أن سياسة الحرية تتركز على ضرورة إزالة كل العقبات أو القيود المفروضة على تدفق السلع عبر الحدود سواء كانت صادرات او واردات. ولكن حرية التجارة لا تعني أن كل السلع والخدمات التي تنتج في دولة ما سوف تتدفق خارج الدولة لدول أخرى إنما يتوقف ذلك على نوعية السلعة.

2- سياسة حماية التجارة: تبني الدولة لمجموعة من القوانين والتشريعات واتخاذ الإجراءات المنفذة لها بقصد حماية سلعها أو سوقها المحلية ضد المنافسة الأجنبية وقيام الحكومة بتقييد حرية التجارة مع الدول الأخرى باتباع بعض الأساليب كفرض رسوم جمركية على الواردات أو وضع حد أقصى لحصة الواردات خلال فترة زمنية معينة مما يوفر نوعا من الحماية للأنشطة المحلية من منافسة المنتجات الأجنبية.

المطلب الثاني: السياسة التجارية البحرية

تنتهج بعض الدول سياسة الحماية، إذ أنها تقدم مساعدة أو اعانة لصناعة النقل البحري الوطنية والتي تؤثر على قدرتها التنافسية في الأسواق العالمية .

الفرع الأول: أنواع الإعانات

هناك إعانات مباشرة مخصصة لبناء وشراء السفن أو لمواجهة تكاليف التشغيل المرتفعة قد تكون هذه الإعانات مالية لمواجهة الزيادة في أجور الطاقم أو تكاليف الوقود لاستخدام آلات حديثة أو وقود منخفض القيمة، وفي الحالة الأخيرة لا يمكن تقديم الإعانة إلا بتمويل السفينة في الموانئ الدولية المانحة للدعم. كما أن هناك إعانات غير مباشرة وتشمل القروض بسعر فائدة منخفض أو الإعفاء أو الخصم الضريبي أو التخفيض أو إعفاء رسوم الموانئ والإرشاد والقطر أو تعويض الخسارة من طرف الحكومة.

¹-شريف محمد ماهر، المرجع السابق، ص 36.

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية

1-إعانات التشغيل: قد تعتبر إعانات التشغيل أما مخفضة للتكاليف أو زائدة للإيراد، وهذا يتوقف على كيفية تقديم الإعانة، فإذا حسبت على أساس سد الفجوة بين التكاليف والإيراد فيعتبر الهدف منها زيادة الإيراد، وهذه الإعانة تؤدي إلى القضاء على أي دافع تحسين القوة التنافسية للشركة أما إذا حسبت على أساس تعويض زيادة التكاليف الوطنية عن التكاليف الدولية على أن تترك السفينة بعد ذلك لتربح أو تخسر تبعاً لحالة السوق ومدى كفاءة تشغيلها فيعتبر الدعامة أذاك تخفيضاً للتكاليف، وتبدو أهمية هذه التفرقة في أنه في الحالة الثانية فإن الدعم محدود بحدود معينة بغض النظر عن النتيجة النهائية للتشغيل.

2-إعانات البناء: يمكن أن تدفع هذه الإعانات على شكل مقدار يمثل نسبة مئوية من التكلفة الإجمالية للبناء، ولما كان من الصعب حالياً على الشركة الملاحية أن تقوم بتمويل بناء سفن حديثة، فإن الحكومات قد تعتمد على المساعدة في دفع جزء من التكاليف، أما عن الإعانات الموجهة للترسانات لكل من عملية البناء الجديدة وأعمال الإصلاح بغض النظر عما إذا كانت السفن أجنبية التسجيل أو سفن ترفع العلم الوطني. وهذه الأنواع من الإعانات ذات طبيعة سياسية.

وهناك برامج تسمى برامج التخريد و البناء، هذه البرامج تعمل على إغراء الشركات الملاحية على تخريد سفنها التي لم تدخل بعد في سن التخريد وشراء سفن جديدة بدلاً من الأولى المخردة¹

وهناك نوع آخر من إعانات بناء السفن وهو منح القروض المسيرة بتسهيلات مغرية من أجل بناء سفن جديدة وتخريد السفن القديمة تبعاً لخطة تحديث الأسطول الوطني

3-الإعانات الضريبية: وذلك بمنح تخفيضات ضريبية للشركات الوطنية الملاحية، وقد تكون على شكل إهلاك سريع للسفن بخصم من ضرائب إيراد الشركة، ويلاحظ أن معظم الدول تمنح إعفاء ضريبي.

4-الإعانات الاجتماعية: تدعم هذه الإعانات تدريب وتعليم أطقم السفن، وكذلك الرعاية الصحية وغير ذلك من التكاليف المرتبطة بالضمان الاجتماعي والرعاية الاجتماعية لأسرهم.

5-الإعانات السياسية للأسطول البحري: تحت هذا النوع من الإعانة يمكن أن نضع سياسة حصر الملاحة الساحلية للدولة فيما بين موانئها في نشاط الأسطول الوطني فقط.

6-تفضيل العلم و سياسة التفضيل التجاري: ويتضمن هذا النوع من الدعم جميع الوسائل التي تتبعها الحكومة من أجل تخصيص حجم معين من تجارتها الخارجية لتنتقل على سفنها الوطنية. والأنواع الرئيسية لهذا النوع من التفضيل، هي:²

أ- منح تراخيص استيراد للتجار بشرط استخدام السفن.

¹-شريف محمد ماهر، المرجع السابق، ص 36.

²-عبد القادر فتحي لاشين، النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والاندماجات العالمية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، 2008، ص 55.

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية

ب- التميز في الرسوم حيث يتم تخفيض الرسوم الجمركية ورسوم الموانئ عند نقل البضاعة بواسطة السفن الوطنية.

ج- استخدام الضغط الحكومي من أجل جعل الشاحنين يستخدمون السفن الوطنية.

د- إصدار تشريعات لإجبار الشاحنين على استخدام السفن الوطنية.

هـ- استخدام الرقابة على النقد كوسيلة للضغط على الشاحنين.

و- عقد الاتفاقيات التجارية الثنائية بين الدولتين لحجز التجارة بينهما لنقلها على سفن الدولتين مناصفة أو تبعاً لنسب محددة.

ي- العادات التجارية القائمة على البيع سيف و الشراء فوب.

-ملكية الدولة للأسطول التجاري مع الإعفاء الكامل من الضرائب.

العناصر المؤدية لسياسة الحماية: إن آراء أنصار الحماية على النشاط الملاحي تدفع إلى طرح التساؤل التالي: "ما هي الدوافع الاقتصادية لإقامة نشاط ملاحي محمي؟" نجد الإجابة على هذا السؤال فيما يلي²:

-عدم تحقق حرية المنافسة: ترى الدول التي بدأت الاستثمار في النقل مؤخرًا أنه من الصعب عليها تسيير سفنها على أساس المنافسة الحرة في سوق عالمي يمتاز بمنافسة حادة والأسباب الرئيسية لذلك هي:
أ- رأس المال الضخم والمقدرة الإدارية العالية المطلوبة.

ب- المساعدة التي تمنحها الدول البحرية المتقدمة لأساطيلها.

ج- دور المؤتمرات الملاحية في تقليل المنافسة.

د- استعمال سفن أعلام الملائمة¹

تتمتع سفن الملائمة بمزايا عديدة مما يمكنها من تخفيض تكاليفها نسبيًا و مما يقوي مقدرتها على المنافسة خاصة في زمن الكساد و من هذه المزايا نذكر ما يلي:

-هذه السفن معفاة من الضرائب.

-تستطيع هذه الأساطيل شراء معظم مدخلات التشغيل من أرخص الأسواق في العالم دون أي عوائق وطنية.

-تقلل من الأعباء الاجتماعية للعمال.

-تحرص على أقل عدد ممكن من الأطقم.

¹-محمود حامد محمود عبد الرزاق، اقتصاديات النقل الدولي (البري والبحري والجوي)، الدار الجامعية، 2013، ص 75.

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية

-ليس من الضروري لها أن تستخدم آلات من مستوى عال.

المطلب الثالث: السياسة التجارية للحرية البحرية

تستند الحرية البحرية أو حرية المنافسة بين الأساطيل الدولية على مجموعة من المبادئ التي سنتطرق إليها في النقاط التالية:

الفرع الأول: التخصيص ومبدأ التكاليف النسبية

السؤال الذي يطرح نفسه في هذا الإطار هو: "لماذا تستمر صناعة النقل البحري في التمرکز في الدول البحرية التقليدية معطية أحسن تكاليف نسبية؟". نجد الإجابة على هذا السؤال فيما يلي:

1-العامل التاريخي: لقد كانت الدول البحرية التقليدية تمتلك السفن التي تنقل تجارتها عبر بخار العالم، ولما أصبحت أوروبا الغربية مركزا للتجارة منذ القرن السادس عشر، أصبحت في الوقت ذاته مركزا لملكية السفن في العالم. وفي القرن التاسع عشر أصبحت ملكية السفن وإدارتها صناعة متخصصة قائمة بذاتها وبقي المركز الرئيسي لملك السفن هو الموانئ البريطانية وموانئ بحر الشمال، وقد أعطت الخبرة المكتسبة خلال هذا التاريخ الطويل في إدارة السفن ميزة عالية في التكاليف النسبية لهذه الدول.

2-استخدام أحسن نسبة من عوامل الإنتاج: بالاعتماد على الفروض التي قامت عليها نظرية "هيكشر-اولين" التي تنص على أن الدولة التي تصدر السلعة التي تتطلب إنتاجها الكثيف لعنصر الإنتاج النادر نسبيا والذي سعره نسبيا في البلد المستورد. إن صناعة النقل البحري تعتبر صناعة رأسمالية كثيفة، وتزداد كثافة وقد استخدمت الدول البحرية بنجاح أحسن تناسب بين تكاليف رأسمال والعمالة، والكفاءة بين العمالة والإدارة في إقامة صناعتها البحرية.¹

3-الاستفادة من ميزة التكاليف النسبية تبعا لمبدأ الزيادة في العائد: فقد تمكنت هذه الدول باستخدامها سفن أكبر وزيادة حجم أساطيلها من زيادة العائد نتيجة الاقصاديات الحجم الداخلية والخارجية مما ساعد على زيادة تخصصها.

4-ازدياد الفجوة التكنولوجية: منذ ثلاثين سنة الماضية شهدت الأساطيل التجارية للدول الصناعية الغنية انقلابا تكنولوجيا سريعا مما يزيد اتساع الفجوة بينهما وبين باقي الدول النامية.

5-الاستخدام غير الأمثل للموارد وتكلفة البديلة: تعد عدم كفاية الموارد الضرورية للتنمية مناصب المشاكل التي تواجه الدول النامية، ولذلك فإن التوجيه غير الصائب لهذه الموارد نحو قطاع معين يعني أن مصادر اقل ستوفر للقطاعات الضرورية الأخرى، مما يؤثر على الإيراد القومي و يبطئ من عملية التنمية. ويستلزم مبدأ تكلفة البديلة حتى يحقق التوزيع الأمثل للموارد توفر ظروف المنافسة الحرة، إذ أن أي نوع من الحماية أو الإعانات التي تفرض بواسطة الدول ستؤدي إلى فارق اقتصادي كبير. وعادة ما ينتج عن

¹-أحمد عبد المنصف محمود، المرجع السابق، ص 135.

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية

صناعة النقل البحري عائدا منخفضا في المتوسط بالنسبة لرأسمال لباقي عوامل الإنتاج المستخدمة في هذه الصناعة، ومن الأقوال الشائعة التي ترددها عادة الشركات الملاحية أن الإيرادات غير كافية لتسديد أقساط الاستهلاك والفائدة وريح رأسمال في وقت واحد¹.

ولذلك فإن السعر الحقيقي لعناصر الإنتاج المستخدمة في صناعة النقل البحري أكبر من سعرها الواقعي تبعا لظروف الطلب، أو بمعنى آخر فإن قيمة المنتجات البديلة التي لم ينتجها المجتمع نتيجة لتوجيه مصادره لصناعة النقل البحري تعتبر أكبر من القيمة المكتسبة من هذا النشاط المستخدم أخيرا. وعلى الدول غير الملاحية لكي تستخدم مبدأ الفرصة البديلة، سواء في شروطها المطلقة أو في تعقيدات ميزان المدفوعات أن تحسب العائد الأعظم من الأنشطة الاقتصادية البديلة، بما فيها الأنشطة الملاحية، والأنشطة غير الملاحية لتقرر النشاط ذي القيمة الصافية الحالية الأنسب وفي معظم الأحيان ستكون النتيجة في صالح الأنشطة الملاحية.

3. عامل الكفاءة والتكاليف المنخفضة: يؤدي نظام المنافسة الدولية بين ملاك السفن إلى حرية الشاحنين في اختيار الخدمات الملاحية وميلهم إلى الخدمات ذات الكفاءة العالية، مما يعتبر مطلبا لتوسيع التجارة الخارجية.

وأى إجراءات تتخذها الدولة للحد من المنافسة سيؤدي إلى نتائج عكسية، إذ أن الشركات الملاحية ستعود على الربح دون الحاجة إلى تحسين خدماتها، ومثل هذه الأساطيل المحمية ستميل إلى السقوط في حلقة مفرغة من الإدارة البيروقراطية المؤدية إلى فقدان صفة تحول المخاطر، هذه الصفة الضرورية لتسيير مثل هذا النوع من النشاط. وهكذا تتجه التكاليف إلى الزيادة وتشعر الأساطيل المحمية بأنها في موقف احتكاري في الأسواق المحمية وتميل إلى زيادة أسعارها.²

4. ضالة مكاسب ميزان المدفوعات: تعد مشكلة تزايد عجز ميزان المدفوعات من اعقد المشاكل الاقتصادية التي تواجه دول العالم عامة والدول النامية بصفة خاصة حيث سجلت موازين مدفوعات الدول النامية. خاصة الدول المستوردة للنفط والدول عالية المديونية. عجزا هيكليا حادا.

وبالرغم من أن العجز المشار إليه هو عجز ناجم عن الاختلال القاتم بين حجم وتبادل الطلب الكلي من ناحية، وحجم الجهاز الإنتاجي ومرونته من ناحية أخرى، إلا أن أحد مقومات هذا العجز يتمثل في التغيرات التي تطرأ على هيكل واتجاه العلاقات الدولية القائمة والتي تمثل حركة التبادل التجاري الدولي أحد مكوناتها. الأمر الذي يتأثر بدوره بتكاليف نقل الصادرات والواردات فيما بين الدول النامية من جهة وبقيّة دول العالم من جهة أخرى، ومن هنا فإن تأثير نشاط النقل البحري على ميزان المدفوعات يكتسب أهمية خاصة في اقتصاديات تلك الدول.

¹-مختار السويقي، المرجع السابق، ص 128.

²-شريف محمد ماهر، المرجع السابق، ص 115.

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية

وتجدر الإشارة إلى أن هناك اعتقاد خاطئ لدى كثير من الدول غير البحرية مفاده أنه بمد نشاطها إلى قطاع النقل البحري سوف تحسن وضع ميزان مدفوعاتها وذلك بالنقد الأجنبي الذي تحصل عليه سفنها الوطنية، غير أنها لو حبست صافي التغيير في ميزان المدفوعات الذي تسببه الأنشطة الملاحية الجديدة، فإن اعتقادها سوف يتغير وذلك لأن صناعة النقل البحري ليس لها تأثير خاص على ميزان المدفوعات بمقارنتها بأنشطة أخرى تستخدم نفس الموارد، إذ يجب أن تضع في الحسبان الاعتبارات الآتية:¹

1-الإيراد الإجمالي من النولون المتحصل عليه كسب لميزان المدفوعات: وذلك سواء عملت في التجارات المباشرة أو المتقاطعة.²

● في الحالة الأولى: ستوفر قيمة المدفوعات بالنقد الأجنبي التي كان يدفعها مواطنو الدولة سابقا إلى السفن الأجنبية ثمنا للواردات، إذ ستدفع الآن بالعملة الوطنية، كذلك سيكون دخل النولون المدفوع للسفن الوطنية بالنقد الأجنبي ثمنا لنق البضائع المصدرة إلى الدول الأجنبية مصدرا جيدا لميزان المدفوعات.

● في الحالة الثانية: النقل المتقاطع، فسيعتبر كل نولون متحصل عليه مكسبا جديدا من النقد الأجنبي. يجب أن يوضع في الاعتبار أنه نتيجة للحماية، فإن خدمات السفن الوطنية سيرتفع، غير أن هذا الارتفاع بالنسبة لميزان المدفوعات لا يمكن نسبة حينئذ كل الملاحاة الوطنية، إنما يجب أن تحسب فقط القيمة المنخفضة التي كانت ستدفع في حالة وجود منافسة حرة في ميدان النقل البحري. ففي حالة الاستيراد يعتبر ما يدفعه الشاحن زيادة في الأجرة، خسارة عليه وعليه المستهلك وليس مكسبا لميزان المدفوعات بالمقارنة بأجور الشحن المدفوعة سابقا بالنقد الأجنبي إلى سفن أجنبية، وفي حالة التصدير فإن أثر أجور الشحن العالية التي يدفعها الشاحنون الأجانب على ميزان المدفوعات سيضيع نتيجة لخسارة مقابلة في التجارة المنظورة.

2-المنصرف في الخارج

تقوم السفن أثناء نقلها للتجارة خارج موانئها الوطنية يانفاق مبالغ كبيرة من النقد الأجنبي، وهذه المبالغ المنصرفة يمكن ذكرها فيما يلي:

● تكاليف تداول البضائع لعمليات الشحن و التفريغ.

● عوائد ورسوم الموانئ و المرور في القنوات الملاحية ورسوم الإرشاد وما يستحقه الوكلاء، ويعتبر البنندان السابقان حوالي 50 بالمائة من قيمة الإيرادات الكلية.

¹-محمود حامد محمود عبد الرزاق، المرجع السابق، ص 145

²-محمد سليمان هدى، المرجع السابق، ص 103.

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية

● تكاليف الوقود المشتري من المحطات الأجنبية، بل ويعتبر عند شرائه من الموانئ الوطنية منصرفا بالنقد الأجنبي، ما لم تكن الدولة منتجة كلية للبتترول مع تكريره، وذلك بالنسبة لميزان المدفوعات وتشمل تكاليف الوقود حوالي 10 بالمائة.

● المطلوب لمخازن السطح و الماكينات بالسفن من أدوات.

● تزويد السفن بالإمدادات بما فيها الغذاء , ويمثل البندان السابقان حوالي 4 إلى 5 بالمائة.

● تكاليف الإدارة سواء تركزت في دولة العالم أو خارجها، ومكاتب الشركة الملاحية بالخارج وهذه التكاليف تأخذ حوالي من 4 إلى 5 بالمائة.¹

● الأجور، عندما تطقم السفن جميعها بالأيدي الوطنية، فان حوالي 30 بالمائة من الأجور سيصرفها أفراد الطاقم في الموانئ الأجنبية، وستدفع لهم حوالي 70 بالمائة من الأجور بالعملة الوطنية، والأجور عادة ما تكون 10 بالمائة من إجمالي النولون.

● التأمين و نوادي الحماية. ستدفع بالعملة الأجنبية في أسواق متخصصة بالخارج.

● ستختلف نفقات إصلاح السفن كثيرا لو أنها تمت في الوطن أو في الخارج.

● رأسمال، إذا اشترت السفينة من دولة أجنبية ودفع ثمنها بالكامل بالنقد الأجنبي، فإن تدفق العملة الأجنبية إلى الخارج سيكون عظيما، وإذا اشترت بالأجل فان قسط من الفائدة يجب أن يدفع سنويا

3-المنصرف إلى الوطن

إن المبالغ المنفقة بالعملات الوطنية من طرف السفن الوطنية في الموانئ الوطنية تمثل خسارة لميزان المدفوعات، وذلك نتيجة لإحلال السفن الوطنية محل السفن الأجنبية التي كانت تنفق هذه النفقات بالنقد الأجنبي.

4- ما تنفقه السفن في التجارة المتقاطعة

إن ما تنفقه السفن بالنقد الأجنبي سيكون الضعف، بمقارنته بنفقات السفن المستخدمة في التجارة المباشرة، حيث أن وقتها ستمضيه بين الموانئ الأجنبية في حين أنها لن تدخل الموانئ الوطنية

5- من الملاحظ أن نفقات كل سفينة تختلف كثيرا تبعا للنوع والعمر والنشاط الذي تقوم به

¹-محمد سليمان هدى، المرجع السابق، ص 104.

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية

وتظهر الاختلافات بوضوح في . استهلاك الوقود، الإصلاحات، تطبيق السفن، المدى الواسع لخدمات التوكيلات الأجنبية للخطوط المنتظمة بمقارنتها بالسفن الجواله، الكثافة الرأسمالية، طريقة شراء السفن...الخ.¹

المبحث الثاني: دور الموانئ الجزائرية في تنشيط التجارة الخارجية

تلعب الموانئ دورا رئيسيا في تنمية اقتصاد الدول، وتنمية التجارة الخارجية بها، ويلاح في موانئ الدول النامية أنها تواجه جملة من التحديات، كما أن عليها اجراء مجموعة من التعديلات وتطوير مرافقها لتنمية تجارتها الخارجية.

المطلب الأول: دور الموانئ الجزائرية في التجارة الخارجية

للموانئ ذات الكفاءة العالية والأداء المتميز دور نشط في التنمية الاقتصادية، ويترتب على هذا الدور بعض الإيجابيات التي يمكن ذكرها في بعض النقاط كالتالي:

-تساعد على دم وتأكيد الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدولة.

-خفض تكاليف الواردات والسلع الاستهلاكية والمواد الخام

-تزيد من القدرة التنافسية لصادرات الدولة

-تطوير وتنمية المناطق المجاورة للميناء (زراعية -صناعية -تجارية)

-تعتبر مورد ومصدر للحصول على العملة الصعبة اللازمة لتحويل برامج التنمية

-تشجيع قيام بعض الصناعات، وتشجيع قيام تجارات جديدة

-مورد من مواد الخزانة العامة عن طريق تحصيل الرسوم الجمركية

-قطاع للاستثمار البشري وتوفير فرص العمل

-المساهمة في تكوين كوادر فنية في قطاعات الإدارة والتشغيل.

-قيام أنشطة متعددة تخدم قطاع النقل البحري مثل: التوكيلات الملاحية، شركة التأمين، تمويل السفن، اصلاح السفن، تخزين، نقل...الخ.

¹-محمد سليمان هذى، المرجع السابق، ص 105.

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية

يتضح مما سبق الأهمية البالغة للموانئ ودورها في تنمية التجارة الخارجية للدول وتنمية اقتصاديتها¹

المطلب الثاني: المشاكل التي تواجهها الموانئ الجزائرية

لقد أصبح ينظر إلى الموانئ اليوم بأن لها وظيفة ذات طابع تجاري، إذا أصبحت عبارة عن منشآت تجارية شأنها شأن المنشآت الصناعية الأخرى، ونظرا لأن التجارة والنقل العالمين هما جزء من سوق شديدة المنافسة، فإن جميع الموانئ بلا استثناء توجد في الخطوط الأولى للمنافسة الدولية.

وتشير التوقعات أن موانئ الحاويات في جميع أنحاء العالم سوف تستقبل أعداد متزايدة من الحاويات، حيث وجد أن حركة التجارة البحرية بالحاويات لها نتائج إيجابية كبيرة على الاقتصاد والتجارة البحرية الدولية.

وقد برزت أهمية النقل بالحاويات مقارنة بوسائل النقل التقليدية الأخرى (البضائع العامة).

كما تشير إلى ذلك معدلات النمو العالية للنقل بالحاويات، الأمر الذي جعل الموانئ تسعى إلى استحداث محطات جديدة متخصصة لمناولة الحاويات، أو تقوم بتطوير وتوسعة محطات الحاويات القائمة بها.

وتجدر الإشارة أن الموانئ بعض الدول ما زالت تواجه بعض المشاكل أهمها:

الفرع الأول: موانئ من الجيل الأول

الموانئ الجزائرية قديمة (من الجيل الأول) وهي بالتالي لا تمثل سوى نقاط "انقطاع الحمولة" تنتهي عندها حمولة المواد المعدة للشحن أو التفريغ

ولقد اكتفت السلطات العمومية في الجزائر، بتسيير هذا الإرث الذي يعود إلى الفترة الاستعمارية، دون ادخال اية تعديلات عليها أو على بنيتها التي تتكون بشكل عام من احواض صغيرة وضيقة، وسقائ ومخازن قريبة من بعضها، وأرصفتة تفصل بينها حواجز ضيقة، وإذا لم تكن هذه المواصفات تطرح أية مشاكل في الماضي بالنسبة لخدمة المبادلات عندما كانت السفن أصغر، وطريقة شحن البضائع أبسط، فانها اليوم لم تعد تتماشى والمتطلبات المستجدة والناجمة عن التطور الكبير الذي شهده مجال النقل البحري، فالسفن أصبحت أكبر، وبمواصفات عالمية محددة، وهذا ما حتم على المتعاملين مع الموانئ الجزائرية استخدام السفن الصغيرة (60% منها تتراوح حمولتها بين 2000 و 10000 طن) ووزن ثقيل. وهي بالتالي سفن غير اقتصادية، إذ أنها تحول دون استفادة المصدرين الجزائريين من الفرص التي تقدمها موانئ الشحن، فانه يقلص باستمرار بسبب تكديس الطهي والرمال نتيجة لعدم تعرضها لعمليات التطهير والكسح منذ 20 سنة،

¹-المرغني، الهادي مفتاح، دور الوعي البيئي في الأمان المهني لدى العاملين بالموانئ، الإسكندرية، ص 55.

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية

مما يؤثر على عملية رسو السفن بها. وهذا ما يترتب على ذلك من مشاكل (وقت وعمل إضافيين وتكاليف إضافية كذلك).¹

الفرع الثاني: نقص في التجهيزات والليات

وتعاني الموانئ من جهة أخرى، من نقص كبير في الليات الثقيلة، والميناء الجزائر هو الوحيد الذي يتوفر على رافعة ذاتية الحركة (قوتها 300 طن).

ومع أن الجزائر تصنف ضمن أكبر الدول المستوردة للحبوب (الخامسة عالميا إذ تستورد ما يقارب 6 مليون طن سنويا) فإن ميناء الجزائر العاصمة هو الوحيد الذي يشتمل على أكبر مركز خاص بالحبوب ويعتبر غير كافي، وهذا ماما يضطر السفن ناقلات الحبوب إلى الانتظار لمدة تتعدى المقاييس المعمول بها دوليا، ويفرض من جهة أخرى على المكلفين بالنقل، تعبئة الحبوب في أكياس، وهي عملية مكلفة إذا ما قورنت بترك الحبوب على شكل بضائع.

الفرع الثالث: ارتفاع عدد العمال

وتعرف الموانئ فائضا في عدد العمال، مما يقتضي اتخاذ إجراءات ترمي إلى تحويل جزء منه نحو وظائف أخرى، أو منحهم التقاعد المسبق أو دفع تعويضات لهم، وتبقى هذه المشكلة شائكة بالنسبة للدولة في طريق النمو ستفحل فيها البطالة.

الفرع الرابع: تأخر عملية تداول الحاويات

لقد اصبح التوجه لاستعمال الحاويات ف نقل البضائع عاما، وما فتئت معدلات النقل بالحاويات ترتفع بشكل كبير ومتسارع.

وتحاول الموانئ الجزائرية تطوير هذه العملية، ففي ميناء وهران على سبيل المثال ارتفعت نسبة التعامل بالحاويات ، ومع ذلك يمكن القول أن الموانئ الجزائرية لا زالت تسجل تأخرا واضحا ف هذا المجال، على اعتبار أن المعدل العالمي لتداول الحاويات يصل إلى 62%.

ويتم العمل حاليا في هذا الاتجاه، بغرض توفير مساحات إضافية تستعمل كمحطات للحاويات.

بالإضافة إلى ذلك تم انشاء ميناء جاف مخصص لاستقبال الحاويات في الرويبة وضواحي العاصمة بهدف تخفيف الضغط عنه.¹

¹ السيد محمد عبد الجليل، التطور التكنولوجي في صناعة النقل البحري، مجلة الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مجلد 26، العدد 52، 2001، ص 10.

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية

الفرع الخامس: انخفاض معدلات الأداء الموانئ

والذي يساهم فيه بشكل كبير، توقف أنشطتها ليلا، وخاصة ما يتعلق بمناولة السلع والبضائع

الفرع السادس: طول الإجراءات الإدارية

وتتمثل في الإجراءات المتعلقة بتفريغ البضائع تحديدا، وما يتبعها من إجراءات الحجر الزراعي ، فالحجر البيطري، ثم إجراءات الرسوم الجمركية... الخ

الفرع السابع: سوء توزيع المهام بين الموانئ

ومن جهة أخرى يوجد توزيع سيء للمهام المنوطة بكل ميناء، فميناء الجزائر العاصمة مثلا وهو أهم ميناء على المستوى الوطني يحتكر جل المبادلات (أكثر من 60% من المبادلات التجارية الخارجية).

وهذا على حساب باقي الموانئ الثانوية التي يبقى دورها محصورا في اقاليمها، فالوزن الكبير الذي يحضى به ميناء الجزائر العاصمة ليس إلا انعكاسا لسياسة المركزية التي تنتهجها الدولة، فهوم يهيمن على الإقليم وعلى باقي الموانئ الثانوية، وهذا يعني عدم أخذ مفهوم التهيئة القطرية بعين الاعتبار من طرف المخططين، ثم إن احتكاره الكبير للمبادلات التجارية، يجعله يعاني من الاختناق والتكدس.

الفرع الثامن: اختناق الموانئ

لعل من بين الأسباب الرئيسة التي تزيد من حدة اختناق الموانئ، وتكدس البضائع بها ما يلي:

* عم وجود خطة منسقة لتوقيت الاستيراد لدى بعض الهيئات المستوردة مما يؤدي إلى وصول كميات كبيرة من السلع والمعدات المستوردة، من طرف هيئات مختلفة في وقت²

* أو عندما يرتفع معدل استيراد مادة معينة بسبب انخفاض أسعارها في الأسواق العالمية، كما حدة في فترة الأخيرة (الأشهر الأولى من سنة 2009)، بالنسبة للحديد الذي شهدت عملية استيراده ارتفاعا كبيرا نتيجة انخفاض سعره وبالفعل، لم يسبق لميناء الجزائر العاصمة أن كان مختنقا كما هو الحال في الأشهر الأخيرة، فقد بلغ عدد السفن التي بقيت في عرض البحر تنتظر الاذن بالرسو في الميناء لتفريغ حمولتها 34 سفينة وهذا في يوم واحد، مع ما يترتب على ذلك من خسائر، إذا علمنا أن كل سفينة تنتظر في عرض البحر دورها لدخول الميناء، تكلف الخزينة العمومية ما بين 5000-20.000 دولار في اليوم.

¹- محمد خميس، جغرافية النقل، دارالمعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2003، ص 15.

²- فوزنية رميني، ميناء بني صاف، نشاطته وعلاقاته مع الظهير، رسالة لنيل شهادة الدراسات المعمقة، جامعة الجزائر، 1977، ص 60.

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية

الفرع التاسع: تواجد الموانئ داخل النسيج الحضري

مشكلة أخرى تواجه الموانئ الجزائرية هي تواجدها داخل النسيج الحضري، مما يترتب عليه ضعف كفاءة الطرق التي تربطها بالداخل فميناء العاصمة مثلا، تنتهي منافذ الخروج منه في محور المواصلات الرئيس بالمدينة والمزدهم الحركة.

الفرع العاشر: ضعف استغلال عملية المساحلة

لا يتم استغلال عملية المساحلة (أو الملاحة الساحلية) بشكل جيد ومكثف، مع أنه بإمكان هذه الوسيلة، والتي تؤمن النقل بين الموانئ الوطنية، أن تساهم في تخفيف الضغط عن شبكة النقل البري، التي تعاني هي الأخرى من نقائص كثيرة، وذلك بإدماجها في السلسلة اللوجستية للنقل.

مع ملاحظة عدم وجود هيئات أو مكاتب محلية على مستوى مختلف الأقاليم بالوطن لتحسيس المتعاملين، وأعلامهم بالفوائد التي تعود عليهم من وراء التعامل بالمساحلة.

-الارتفاع النسبي في رسوم وأجور خدمات الموانئ

-عدم قدرة وتعليمات الموانئ على مواكبة التطورات التي حدثت في صناعة النقل البحري والذي يجعلها بحاجة ماسة إلى التحديث والتطوير لمواكبة تلك التغيرات.

-ارتفاع أجور الأراضي والمستودعات في الموانئ والتي تحد من أعمال النشاطات المرتبطة بأعمال الاستيراد والتصدير، وتقلل من فرص استغلال طاقات الموانئ.

-خضوع الحاويات الواردة للموانئ لعمليات التفتيش والتي قد تؤدي في بعض الأحيان إلى تلف المنتج المستورد بداخلها.

-معاملات الحاويات الفارغة كأنها بضائع مستوردة

-انخفاض عدد ساعات التشغيل، حيث أن عمل الجمارك مقيد بساعات محددة، ويتم اغلاق بوابات الميناء جزائيا او كليا بعد فترة الدوام الرسمي وخلال عطل الأسبوع والاعياد.

-ارتفاع حجم القيود المفروضة على البضائع المسافة والتراخيص

-طول إجراءات فسح ركاب السفن والذي يستغرق عدة ساعات.

المطلب الثالث: طرق تحسين خدمات الموانئ الجزائرية والرفع من كفاءتها

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية

الفرع الأول: طرق تحسين خدمات الموانئ

ينبغي العمل على تحسين خدمات الموانئ من خلال القيام بما يلي:

- تخفيض رسوم وأجور خدمات الموانئ لتكون قادرة على منافسة موانئ الدول المجاورة .
- تحديث قواعد وتعليمات الموانئ لتواكب التطورات التي تحدث في صناعة النقل البحري، حيث ان ذلك يعتبر عامل مهم في تطوير عمل الموانئ.
- تخفيض أجور الأراضي والمستودعات في الموانئ بما يساهم في تشجيع القطاع الخاص للاستثمار في الموانئ والذي سوف ينعكس إيجاباً على أعمال النشاطات المرتبطة بأعمال الاستيراد والتصدير ويعظم الاستفادة من طاقات الموانئ بالشكل الأمثل.
- تحسين طرق تفتيش الحاويات الواردة ووضع إجراءات خاصة بشأن السلع القابلة للتلف لتجنيب الموردين الخسائر المرتبطة بتلف البضائع الواردة.¹
- ضرورة تسهيل إجراءات التفتيش على الحاويات الفارغة وعدم معاملتها على أنها بضائع مستوردة .
- تمديد ساعات علم الموانئ وعدم اقفال بوابات الميناء بعد فترة الدوام الرسمي، وخلال عطل الأسبوع والاعياد.
- ضرورة زيادة مختبرات الجودة والنوعية بالموانئ لتكون قادرة على استيعاب الحجم الكبير للواردات.
- تسهيل الإجراءات المفروضة على بضائع المسافة والتراخيص².

الفرع الثاني: سبل رفع كفاءة الموانئ وتنمية الصادرات

أولاً: سبل رفع كفاءة الموانئ

- يجب اجراء مجموعة من التعديلات من أجل تنمية كفاءة الموانئ بالدول النامية، وبالتالي تنمية تجارتها الخارجية والتي تتمثل فيما يلي:³
- رفع كفاءة الموانئ والخدمات المقدمة للسفن القادمة والمغادرة كالخدمات الملاحية والتموين بالوقود والمياه لجذب خدمات التراخيص وإعادة التصدير.

¹-بالوش سليمان أسعد، الاتجاهات الحديثة في إدارة الموانئ البحرية، دراسة حالة ميناء اللاذقية، الإسكندرية، ص 112.

²-زيدان زيري حسن محمد، أثر اللوجستية في تحقيق الميزة التنافسية للموانئ، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص 135.

³-السويدي محمد أحمد، أهمية التدريب في الموانئ وتأثيره على رفع كفاءة الأداء، الإسكندرية، ص 140.

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية

-زيادة الإيرادات المحصل عليها عن طريق زيادة معدلات الإنتاجية وإدخال خدمات جديدة والتوسع في الخدمات القائمة.

-ضخ الاستثمارات الجديدة في الموانئ والتي تتمثل في تحديث المعدات والتجهيزات وإدخال معدات وتجهيزات جديدة وتعميق الأرصفة، وذلك لاستقبال الجيل الحديث من السفن وما يتوقع من إنتاجية من السفن العملاقة خلال السنوات القادمة.

-فعلى سبيل المثال: بلغ متوسط أيام التعطل في 75 ميناء من موانئ الدول النامية حوالي 12 يوما وذلك سنة 1997، وإذا افترضنا أن تكلفة تأخير السفينة الواحدة في أحد هذه الموانئ تبلغ 4000 دولار في اليوم الواحد، فيمكن تصور مدى ضخمة الخسائر اليومية التي تتكبدها هذه الدول في شكل غرامات التأخير والتي تصل إلى 3.6 مليون دولار (4000 دولار في 12 يوم في 75 ميناء) كما تبلغ الخسائر سنويا في تلك الموانئ 3.01 مليار دولار.

ثانيا: تنمية الصادرات

يتم تنمية الصادرات الصناعية الوطنية في الموانئ عن طريق ما يلي:

-تخفيض أجور الشحن وتقديم خدمات جيدة وميسرة لاستقطاب المزيد من الخطوط الملاحية الجديدة، وزيادة أعداد السفن بالموانئ.

-رفع معدلات الأداء لعمليات المناولة باستخدام أحدث الآلات والمعدات واستحداث شبكة متكاملة من الأنظمة الآلية الحديثة التي تربط القطاعات العاملة وذات العلاقة، مما يوفر خدمات ممتازة وبأجراء ميسرة وبتكلفة منافسة.

-ملائمة الالتزامات التعاقدية لمتطلبات الرحلة المقبلة خاصة فيما يتعلق بأداء جميع التجهيزات والمعدات ومطابقتها للمواصفات المحددة بالعقد بما يكفل لها مستوى أداء متميز خلال سنوات العقد.

-الارتقاء بمستوى الخدمات التي تقدمها الشركات المتخصصة التي تم اسناد العقود إليها للخطوط الملاحية بعد دراسة واقعية للأسواق العالمية والموانئ الخارجية المحيطة بها بما تقدمه هذه الخطوط العالمية والموانئ الخارجية المحيطة بها بما تقدمه هذه الخطوط العالمية لاستقطاب هذه الخطوط وذلك بتقديم الخدمات الأفضل، ولا بد أن تتناسب مع الأهداف المرجوة ن تنشيط الموانئ مع تفعيل دورها داخليا وخارجيا. وذلك عن طريق اصدار كتيبات ونشرات ومجلات تشغيل، إضافة إلى تخصيص مواقع على الانترنت ونشرها على المستفيدين من خدمات الموانئ.

-توفير فرص عمل جديدة للأيدي العاملة.

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية

-فتح آفاق جديدة لتنمية القطاعات الاقتصادية الأخرى كالبنوك والنقل والتأمين والإسكان والخدمات المساندة والاتصالات وغيرها.

وبالنظر إلى طبيعة العمل في الموانئ يتضح أن اللوائح المنظمة لعمليات التشغيل متعددة نظرا لتعدد الجهات الحكومية العاملة بالميناء والتي لها تأثير على أساليب العمل والإجراءات المتبعة في الموانئ، وتبعاً لذلك فإنه ينبغي أن تسهم تلك الجهات في تطوير أنظمتها جنباً إلى جنب مع الموانئ بهدف جذب التجارة وانسياب البضائع والسفن بالموانئ.

الفرع الثالث: نشاطات الموانئ الجزائرية

*المبادلات التجارية: يتحدد دور التجارة الخارجية الهام في التنمية الاقتصادية والاجتماعية من خلال كونه المصدر الرئيس للدخل والعملات الأجنبية والعامل المنشط للعلاقات الاقتصادية مع العالم الخارجي على حجم المبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية.

الجدول رقم (II-01): المبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية سنة 2017

الميناء	الواردات	النسبة (%)	الصادرات	النسبة (%)	المجموع
ارزيو	1.00	1.49	66.04	98.51	67.04
سكيكدة	3.11	12.80	21.18	87.20	27.29
بجاية	6.30	42.57	8.5	57.43	14.80
الجزائر-دلس	9.24	82.21	2.00	17.94	11.24
عنابة	3.12	56.22	2.43	43.78	5.55
وهران	3.69	93.42	0.26	6.58	3.95
جن جن	1.23	90.44	0.13	9.56	1.36
مستغانم	0.85	91.40	0.08	8.60	0.93
الغزوات	0.63	88.73	0.08	11.27	0
تنس	0.27	64.29	0.15	35.71	0.42
المجموع	29.44	22.60	100.85	77.40	130.29

المصدر: وزارة النقل 2017 الدليل الإحصائي

تتميز المبادلات التجارية المعتمدة على النقل البحري بعدم التوازن بين الواردات 29/المليون طن والصادرات 101 مليون طن والتي تقتصر على المحروقات التي تمثل 96 من حجم صادرات الجزائر، وتستأثر بها الموانئ النفطية المتخصصة (أرزيو، سكيكدة، بجاية)

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية

أما باقي الموانئ فهي موانئ استيرادية بالدرجة الأولى، إذ تمثل الواردات نسبة مرتفعة تتراوح بين 80 بالمئة و 93 بالمئة من مجمل مبادلاتها، وتمثل المواد الغذائية والمنتجات الفلاحية ما يقارب نصف حجم الواردات (45.72 بالمئة)، أما بالنسبة للبقية فهي عبارة عن مواد مصنعة أو نصف مصنعة (منتجات معدنية، عتاد، آلات، منتجات بترولية). وهذا يشير من جهة إلى قصور القاعدة الإنتاجية، ومن جهة ثانية إلى الاختلال في هيكل الاقتصاد الوطني الذي يعتمد على قطاع إنتاج تصديري واحد. وهو المحروقات مع كل ما يترتب على ذلك من نتائج تنعكس على تكلفة النقل البحري، واعتبارا من أن الوجهة التصديرية تتمثل في دول أوروبا بشكل خاص ، فان انعدام التكافؤ الذي يميز المبادلات شمال جنوب ، يحول دون تحسين مردودية الأسطول البحري الوطني.

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية

خلاصة الفصل

بعض عرض وجهتي النظر السابقتين بخصوص اختيار السياسة الأنسب نجد أن كل من سياسة حرية المنافسة وسياسة الحماية في إطلاقهما ضرر كبير. فتكون الحماية على أشدها عندما تكون الكفاءة في أقل مستوياتها، ثم تميل الحماية إلى النقصان بزيادة الكفاءة في أسطول معين. كذلك نجد أن تكاليف النقل تزداد كلما ازداد إجراءات الحماية بما يضر بعملية تنمية التجارة الخارجية.



الفصل الثالث

دراسة ميدانية مؤسسة ميناء مستغانم

الفصل الثالث: دراسة ميدانية مؤسسة ميناء مستغانم

تمهيد

من الموانئ الجزائرية التي تقع في الغرب الجزائري ميناء مستغانم الذي يعتبر أحد الوسائل المهمة في تحريك المبادلات التجارية كغيره من الموانئ الأخرى في الجزائر.

والفصل التالي يبين خصائص هذا الميناء ودوره في تنمية المبادلات التجارية، فالمبحث الأول يعطي تقديم عام لمؤسسة ميناء مستغانم، أما المبحث الثاني فنتناول فيه التجارة البحرية على مستوى ميناء مستغانم ولدراستها لا بد من معرفة حركة البضائع والسفن داخل الميناء وهذا ما يشرحه المطلب الأول والمطلب الثاني فيقدم حجم التبادل التجاري حسب المناطق الجغرافية في العالم وأهم المتعاملين الاقتصاديين، وأخيرا يركز المطلب الثالث على المشاكل، التحديات والمشاريع المستقبلية بميناء مستغانم.

الفصل الثالث: دراسة ميدانية مؤسسة ميناء مستغانم

المبحث الأول: تقديم عام لمؤسسة 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، أهداف وخصائص مؤسسة ميناء مستغانم، والهيكل التنظيمي العام لهذه المؤسسة.

المطلب الأول: لمحة تاريخية حول مؤسسة ميناء مستغانم

1- تعريف ميناء مستغانم: ميناء مستغانم كجميع الموانئ مصادره من تقديم خدمات ورسوم جبائية، ومفهوم الميناء هو مفهوم حكومي إلى جانب أهمية نشاطه في الاقتصاد الوطني عامة والجهوي خاصة، وكذلك تعدد خصائصه بالنسبة للتشكيلات الاقتصادية .

عموما احتكاك الميناء بالبواخر ليس له دوائر اختصاص سلطات الميناء بل يخص أكثر السياسة الوطنية، ومختلف العملاء الاقتصاديين وهذا الأخير مستقل لهذه السلطة حيث تستطيع التصرف سلبيا عند حدوث أي خطأ في فعالية نشاط الميناء.

1-نشأة الميناء

كان ميناء مستغانم خليجا صخريا حادا يمتد بين الرأس البحري لصلامندر والرأس البحري لخروبة، استخدمه القرصنة لاقتسام الغنائم، سمي ميناء مستغانم فيما قبل 1833، بـ "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 182 وبعد ثلاث سنوات من ذلك أعلن عنه مشروعا ذا منفعة عامة.

تلك ذلك أعمال تهيئة ضخمة بين 1890 و1904 انتهت بميلاد أول حوض للميناء.

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

2-نشأة مؤسسة ميناء مستغانم

الفصل الثالث: دراسة ميدانية مؤسسة ميناء مستغانم

تأسست مؤسسة ميناء مستغانم بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 82-287 الصادر بتاريخ 14 اوت 1982.

ورثت مؤسسة الميناء ابتداء من شهر نوفمبر 1982م الخدمات والتجهيزات الخاصة بالديوان الوطني للموانئ المنحل (ONP) وكذلك تلك الخاصة بالشركة الوطنية للشحن والتفريغ المنحلة ايضا (SONAMA) كما اسندت اليها من جهة اخرى مهام القطر الموكولة فيما قبل للشركة الوطنية للملاح (CNAN).

في 29 فيفري 1989 شقت مؤسسة ميناء مستغانم طريقها نحو الاستقلالية على غرار المؤسسات التي كشفت عن استقرارها في وضعيتها المالية، حيث تم تحويلها بموجب عقد موثق من شركة عمومية ذات طابع اجتماعي الى شركة عمومية اقتصادية / شركة ذات اسهم راس مالها 25.000.000 دج تحت الحيازة الكاملة لشركة تسيير مساهمات الدولة الموانئ « SOGEPORTS » تحمل السجل التجاري رقم 88.B.01 وتخضع للقانون التجاري والمدني طبقا لأحكام القوانين 01-88 و 03-88 و 04-88 الصادرة بتاريخ 12 جانفي 1988 والمتضمنة للنصوص التنظيمية لاستقلالية المؤسسات وطبقا للمرسوم 88-101 الصادر بتاريخ 12 جانفي 1988 م والمرسوم 88-119 الصادر بتاريخ 16 ماي 1988 والمرسوم 88-177 الصادر بتاريخ 28 سبتمبر 1988م، انيط الى مؤسسة ميناء مستغانم انجاز كل العمليات التجارية المالية، الصناعية والعقارية ذات الصلة المباشرة وغير المباشرة بموضوع مؤسسة ميناء مستغانم.

بتاريخ 27 فيفري 2008 تم رفع راس مال الشركة الى 500.000.000 دج.

في شهر جانفي 2004 تم انشاء مؤسسة تسيير موانئ وملاجئ صيد مستغانم في حقيبة شركة تسيير مساهمات الدولة "الموانئ" على شكل فرع لمؤسسة ميناء مستغانم، وجدت هذه المؤسسة بموجب انعقاد مجلس الحكومة في 13 اوت 2003 المكرس لبحث تسيير موانئ وملاجئ الصيد وبمقتضى القرار رقم 02 الصادر بتاريخ 22 سبتمبر 2003 عن مجلس مساهمات الدولة الخاص بإسناد موانئ وملاجئ الصيد الى شركة تسيير مساهمات الدولة "الموانئ" وبمقتضى القرار رقم 05 الصادر بتاريخ 23 ديسمبر 2003 المتعلق بتثمين وتطبيق القرار السابق وبمقتضى الاجتماع العام الاستثنائي لمؤسسة ميناء مستغانم المنعقد في 20 جانفي 2004 الخاص بإنشاء هذا الفرع الذي يسهر على تسيير نشاط الصيد لميناء مستغانم ومينائي صلامندر وسيدي لخضر.

4- الموقع الجغرافي:

يقع ميناء مستغانم في الجهة الشرقية لخليج أرزيو ما بين خطي عرض 35 و 56 درجة شمالا وخطي طول 00 و 05 درجة شرقا، كما أن موقعه استراتيجي إذ يرتبط بجميع الطرق المؤدية إلى الجنوب مثل

الفصل الثالث: دراسة ميدانية مؤسسة ميناء مستغانم

معسكر، تيارت، البيض. أما غربا فيأخذ طريق أرزيو حيث يقع في مفترق الطرق المؤدية إلى خارج المدينة مما أتاح له لعب دور هام في الحركة الاقتصادية في المنطقة الغربية للبلاد.

1-4 كاسرة الأمواج: بطول 1830م.

2-4 المدخل البحري للميناء: شمالي غربي بعرض 100م وعمق 12م.

3-4 الاحواض: هناك حوضين:

1-3-4 الحوض الاول: بمساحة مائبة تقدر ب 14 هكتار وعمق يتراوح بين 6.77م و 8.17م.

2-3-4 الحوض الثاني: بمساحة مائبة تقدر ب 16 هكتار وعمق يتراوح بين 6.95م و 8.22م.

4-4 الأرصفة: تحتوي على 10 محطات رسو بطول كلي يصل الى 1296 متر خطي مقسمة كما يلي:

1-4-4 الرصيف الشمالي الشرقي: 117 متر خطي (المحطة 0).

2-4-4 رصيف الغرب: 412 متر خطي (المحطة 1، 2 و 3)

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

4-4-4 رصيف الاستقلال: 270 متر خطي (المحطة 4 و 5)

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

5-4 أرضية التخزين: بمساحة 44.430م.

6-4 مراب السيارات: بمساحة 24.000م.

7-4 مراب الحاويات: بمساحة 15000م وقدرة معالجة 15.000 حاوية سنويا.

8-4 المخازن: عددها 16 مخزن بمساحة 7455م تستخدم ثمانية مخازن لأغراض تجارية.

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

الفصل الثالث: دراسة ميدانية 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

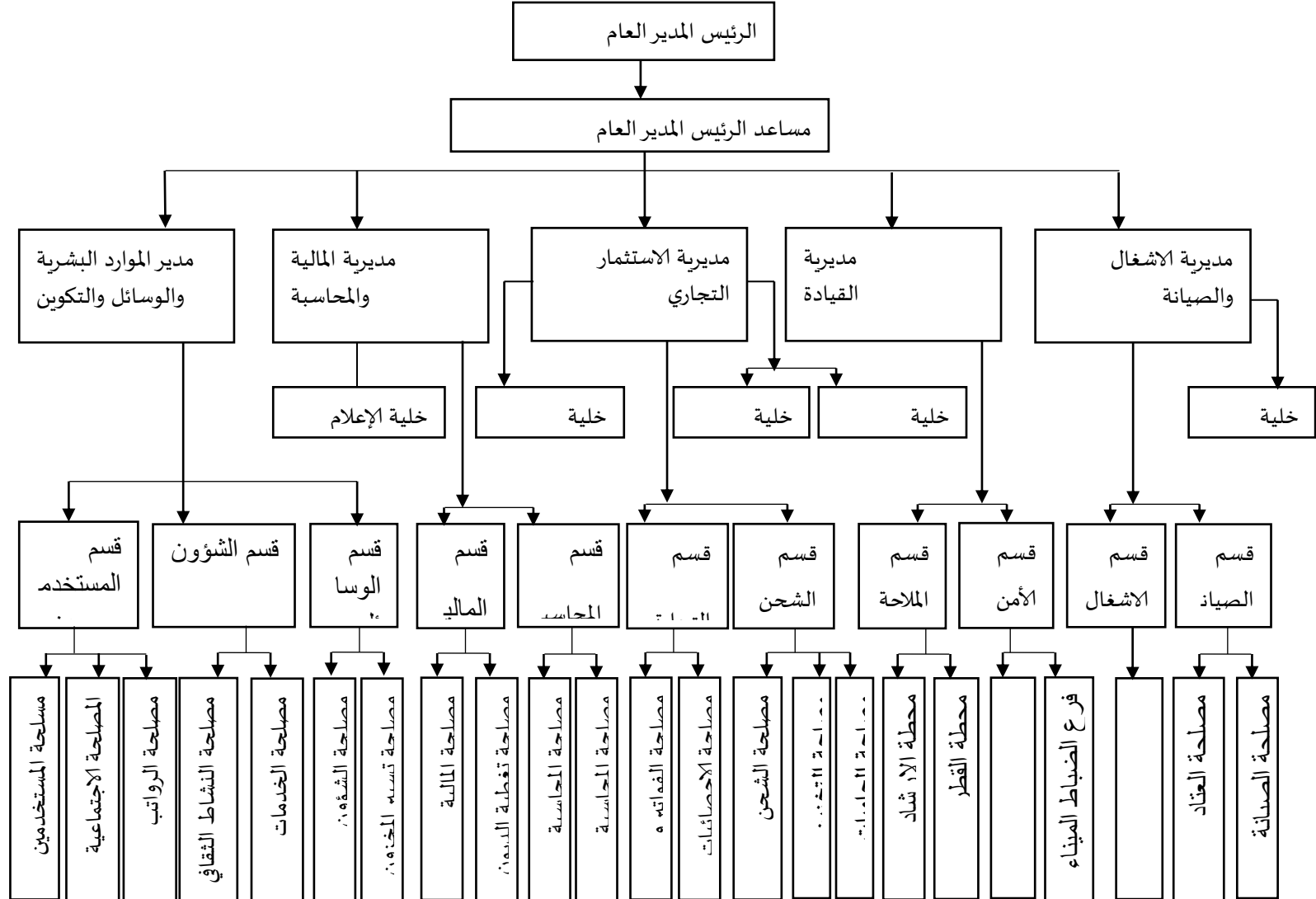
تتميز مؤسسة ميناء مستغانم بـ:

- 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.

الفصل الثالث: دراسة ميدانية مؤسسة ميناء مستغانم

المطلب الثالث: الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء مستغانم

الشكل رقم (1-III): الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء مستغانم



شرح الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء مستغانم

1- المديرية العامة:

وظيفتها التسيير، المراقبة، التنظيم والسهرة الحسن للمؤسسة، ترتب وتراقب جميع مديريات المؤسسة وتفرض سلطتها عليهم وتتكون من:

1-1- رئيس مدير عام: هو الممثل الوحيد القانوني

1-2- للمؤسسة والمسؤول الأول في شكل الهرم القانوني للمؤسسة حيث يشرف على جميع الأعمال التي تقوم بها المؤسسة بمشاركة المدراء المنفذين والذين يصغرونه درجة في هيكل المؤسسة.
1-3- مساعد مدير عام: ويعتبر المستشار القانوني للمدير العام حيث يساعده في اتخاذ القرارات المناسبة وفي كل الأعمال التي لها صلة بالمؤسسة.

1-4- مساعد الأمن الداخلي: وهو الشخص المخول قانونا بحفظ الأمن والسلامة داخل الحرم المؤسساتي ومعانية يشرفون على الحفظ من الأخطار المادية والبشرية وتصدي لكل الأخطار المحتملة.
1-5- مكتب التنسيق العام: وهو الذي يتولى جميع الأعمال التي يصدرها المدير العام إليه، والمتمثلة في تبليغ المراسلات الداخلية مع جميع المديريات والحفاظ على التسيير الحسن والسكينة للمديرية ومنع دخول الأجانب.

1-6- خلية التدقيق: هذه الخلية على علاقة مباشرة بالإدارة العامة وتمثل مهامها في التأكد من احترام إجراءات التسيير، وكذلك تدقيق وفحص العمليات والأنشطة المختلفة للمؤسسة.

2- مديرية الموارد البشرية

تهتم مديرية الموارد البشرية بتنظيم وتنسيق ومراقبة جميع الشؤون المرتبطة بتسيير المستخدمين والتكوين والوسائل العامة للمؤسسة، تتكون هذه المديرية من الفروع التالية.

1-2- قسم المستخدمين والتكوين: يقوم هذا القسم بالإشراف والمراقبة تطبيق سياسة المؤسسة في إطار التسيير المستخدمين، كما يقوم بإعداد برامج التكوين والحرص على تطبيقها، بالإضافة إلى مشاركته في إعداد الميزانية في إطار المصاريف المستخدمين، ويتكون من المصالح التالية:

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

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

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

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

2-2-1- مصلحة الوسائل العامة: وهي المصلحة التي تشرف على جميع العمليات التي تدخل في تنفيذ العمل داخل المؤسسة من شراء التجهيزات الضرورية كالعتاد والآلات المساعدة على تنفيذ العمل وقطاع غيار مختلف المركبات وقطاع الغيار الخاص بالقاطرة ومختلف العتاد من (كومبيوتر، آلات النسخ، مكاتب، كراسي) بالإضافة إلى مستلزمات المكتب من أقلام وأوراق... إلخ. كما تشرف مباشرة على جميع المهام التي يقوم بها أعوان المؤسسة أثناء تنفيذ أعمالهم في المهام الخاصة بداخل وخارج الوطن.

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

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

2-3-1- مصلحة الخدمات الاجتماعية: وهي المصلحة التي تشرف وتعالج الجانب الاجتماعي للعامل من خلال القيام بتأمينه لدى مصالح الضمان الاجتماعي لكي يتمكن من القيام بمهامه وهو مؤمن من كل الأخطار التي قد تصيبه سواء كانت حوادث عمل أو أمراض مهنية واستفادته من منح وتعويضات أثناء كامل مدة العجز أو المرض ومن جميع التأمينات الاجتماعية مثل المنح المدرسية، فترة الأمومة بالنسبة للنساء... إلخ.

2-3-2- مصلحة النشاط الرياضي والثقافي: وهي المصلحة التي تشرف مباشرة على جميع الأنشطة الرياضية والترفيهية التي تتم في برمجة رحلات سياحية خلال الأعياد الموسمية والموسم *****

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

3- قسم الوسائل العامة:

ينقسم هذا القسم إلى قسمين:

1-3- مصلحة الشؤون العامة.

2-3- مصلحة تسيير المخزون.

4-1-1- قسم الشحن :

4-1-1-1- مصلحة الشحن والتفريغ: 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 باهضة الثمن.

4-1-1-2- 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.

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

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

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

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

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

4-1-3-4- خلية الدراسات والتخطيط: وهي الخلية التي تقوم بإعداد مخططات شهرية وسنوية توضح فيها نسبة النشاط التجاري لكل شهر مع إحصاء عدد السفن الراسية خلال الشهر الواحد وتحديد نوعية حمولة كل سفينة على حدة ووضع مقارنة حول نسبة النشاط لكل شهر مقارنة مع الشهر الذي يليه، كما توضح مخططات نسبة النشاط التجاري بالنسبة للسنة الواحدة ومقارنتها بالسنة التي قبلها لتحديد نسبة التطور الحاصل إذا وجد، وتوضح المخططات وضعية السنة المقبلة وتحدد فيها الأهداف والأرقام التي تهدف المؤسسة للوصول إليها وهذا عن طريق وضع احتمالات تقريبية.

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

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

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

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

5- مديرية قيادة الميناء: وتقوم بتأمين حركة الملاحة (دخول السفن، خروجها، تحويلها من مركز رسوها إلى آخر)، وتأمين الحدود المينائية وتتكون من قسمين:

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

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

الفصل الثالث: دراسة ميدانية مؤسسة ميناء مستغانم

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

2-5- قسم الأمن: ويختص في حفظ الأمن من كل الأخطار التي من شأنها أن تشكل تهديدا مباشرا على حياة العمال، وحفظ الصحة وذلك بالحرص على نظافة المحيط المخصص للعمل، وتفادي بذلك كل أنواع الأمراض التي يصاب بها العامل أثناء توليه العمل، ويتفرع هذا القسم إلى:

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

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

6- مديرية الأشغال والصيانة: وهي المديرية المختصة بالأشغال والصيانة ويقصد بالأشغال كل الأعمال التي من شأنها توفير الإجراءات الملائمة للسير الحسن للعمل والمتمثلة في توفير الإنارة، تعبئة الطرق، بناء الهياكل، النظافة وإزالة الأخطار التي تهدد السلامة للعمال.

أما الصيانة يقصد بها أن المؤسسة تمتلك عتاد آلات تساعد على تنفيذ العمل بصفة منتظمة وسريعة، وعليه فإن هذه الآلات قد تحتاج إلى عملية إصلاح في حالة تعرضها لعطب، فيقوم عمال مؤهلون بعملية الإصلاح لتلك الآلات، تتكون هذه المديرية من:

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

1-1-6- مصلحة الصيانة: وهي المسؤولة عن صيانة وإصلاح المعدات رفع ومناولة البضائع، وموقف السيارات والمعدات الميكانيكية.

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

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

الفصل الثالث: دراسة ميدانية مؤسسة ميناء مستغانم

المبحث الثاني: التجارة البحرية على مستوى ميناء مستغانم

المطلب الأول: الحركة التجارية بميناء مستغانم

أولاً: دراسة حركة البضائع بالميناء

1- تحليل تجارة البضائع والتجارة بحسب عائلات المواد

الجدول رقم (1-III): تجارة البضائع والتجارة بحسب عائلات المواد

عائلات المواد	حجم الواردات	حجم الصادرات	الحجم الإجمالي
المواد الفلاحية	327 087	-	327087
المواد الغذائية	5122	29	5151
المواد الحديدية	70545	-	70545
معادن ومواد البناء	209555	3270	212826
مواد بترولية	63544	-	63544
مواد كيميائية	11634	7575	19210
أسمدة	45807	-	45807
صفقات خاصة	294189	12578	306767
المجموع	1027484	23452	1050936

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم.

هناك تنوع في المواد المصدرة والمستوردة وهي تشمل مواد فلاحية غذائية حديدية ... الخ وقد بلغ مجموع الواردات من هذه السلع 1027484 طن تستحوذ المواد الفلاحية على أكبر كمية في الواردات والصفقات الخاصة في الصادرات.

2- بذور البطاطا:

الجدول رقم (2-III) تجارة بذور البطاطا

السنة	عدد السفن	حجم الواردات (طن)
2002	47	87429
2003	30	58788
2004	32	54923
2005	23	42479

الفصل الثالث: دراسة ميدانية مؤسسة ميناء مستغانم

71256	30	2006
54295	25	2007
83063	34	2008
96791	37	2009
96314	36	2010
100342	37	2011
127745	44	2012

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

3- تجارة السيارات

الجدول رقم (III-3): تجارة السيارات

السنة	2009	2010	2011	2012
عدد ناقلات السيارات	54	199	194	269
عدد الوحدات المتحركة	17437	56359	63662	150081

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم.

تم بنهاية 2012، استيراد 150081 وحدة متحركة على متن 269 سفينة ناقلة للسيارات أي بزيادة 86419 وحدة مقارنة بالسنة الفارطة.

ثانيا: دراسة حركة السفن بالميناء

لدراسة حركة السفن لا بد من معرفة أنواع السفن المساهمة في الحركة التجارية وعندها ومدة مكوناتها في المرسى لأن له تأثير على أداء الميناء والمطلب التالي يتعرض لهذه المعلومات.

1. عدد وأنواع السفن

الجدول رقم (III-4) عدد السفن خلال الفترة: " 2007-2011

السنة	2008	2009	2010	2011	2012
عدد السفن	348	419	548	511	533

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم.

الفصل الثالث: دراسة ميدانية مؤسسة ميناء مستغانم

بلغ عدد السفن التجارية التي رست خلال سنة 2012م في ميناء مستغانم 533 سفينة في مقابل رسو 511 سفينة خلال السنة الفارطة. وهذا نظرا لزيادة التبادل التجاري في هذه السنة. كما نلاحظ تنوع للسفن (دخول/ خروج) وهو ما يبينه الجدول التالي:

الجدول رقم (III-5) أنواع السفن الداخلة للميناء في الفترة 2010-2012:

أنواع السفن -دخول-	عدد السفن -دخول-
ناقلات البضائع	204
ناقلات الحبوب	13
ناقلات المعادن	37
ناقلات الزيت	4
ناقلات ذات التجارة الأفقية	114
ناقلات السيارات	140
ناقلات أخرى	6

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

2. دخول السفينة ومكوئها في الميناء

الجدول رقم (III-06) المكوث في الميناء

السنة	2011	2012
المرسى (rade)	1,29 يوم	1,64 يوم
المرفأ (quai)	1,33 يوم	2,36 يوم

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

سجل تحسن ملحوظ في متوسط مكوث السفن التجارية في الميناء، وهذا راجع أساسا إلى تعميم العمل الليلي وتسريع عمليات الشحن والتفريغ. استعمال نظام النقل بالحاويات قد يكون سبب رئيسي في تسريع عملية الشحن والتفريغ وتقليل مكوث السفن بالميناء ينعكس على أداء الميناء أي كلما كانت مدة المكوث أقل كان أفضل للميناء حيث يتم تفريغ أو شحن السفينة في أقل وقت ممكن لترك المجال لسفن أخرى وبالتالي تزيد سرعة تناول البضائع وبالتالي تكون الحركة التجارية تدور في حلقة سريعة ونشيطة.

3. تجارة الحاويات

الجدول التالي يبين تجارة الحاويات بميناء مستغانم

الجدول رقم (7-III) تجارة الحاويات

السنة	2009	2010	2011	2012
عدد الحاويات (معادلة 20 قدم)	3067	3995	6208	4448
الحمولة الخام	20543	28872	40646	28049

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

يلاحظ من الجدول أن عدد الحاويات في تزايد مع تزايد الحمولة الخام في الفترة الممتدة من سنة 2008. وهذا مؤشر ايجابي على تقليل مدة مكوث السفن بالميناء. فمقارنة بسنة 2008 نلاحظ أن عدد الحاويات تضاعف ثلاث مرات تقريبا وهذا يدل على سعي الميناء للتقليل من مدة المكوث قدر المستطاع.

المطلب الثاني: حجم التبادل التجاري حسب المناطق الجغرافية في العالم وأهم المتعاملين الاقتصاديين

يتعامل ميناء مستغانم مع عدة موانئ عالمية ضمن خطوط تجارية مختلفة، والمبحث التالي يتناول خصائص هذا التبادل انطلاقا من المناطق الجغرافية التي يتم التعامل معها، ونسبة التبادل في ذلك ثم خصائص التبادل التجاري الداخلي أي في الجزائر، ويختم المبحث بمطلب يلخص أهم مشاكل ميناء مستغانم ومشاريعه المستقبلية.

الفترة الممتدة من سنة 2015 إلى سنة 2018

الجدول رقم (8-III): حجم التبادل التجاري حسب المناطق الجغرافية

Zones géographiques	Part%
Cabotage National (entre les ports Algériens) المساحة الوطنية	-
Pays Arabes	12%
Pays de l'U.M.A. بلدان الاتحاد المغربي العربي	
Pays Arabes hors l'U.M.A	
Afrique	-
Pays de l'Union Européen	62%
Pays Européens hors U.S	11%
Amérique du Nord	3%

الفصل الثالث: دراسة ميدانية مؤسسة ميناء مستغانم

Amérique du Sud	3%
Asie	9%
Amérique Centrale	-
Océanie	-
Autres	-
Total	100

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

يظهر توزيع حركة البضائع حسب المنطقة الجغرافية حجماً كبيراً من تجارة الواردات مع الدول الأوروبية (173)، وهي تتألف أساساً من الحبوب (فرنسا) والفواكه والبطاطس (هولندا) والدنمارك وإسبانيا وفرنسا) وزفت القار (إيطاليا وإسبانيا) وأنايب وحديد (تركيا وإيطاليا وإسبانيا واليونان) ومرور الدحرجة تجارة السيارات (سيارات، شاحنات، أتوبيسات.....) (إسبانيا، فرنسا، سلوفينيا، تركيا) في المرتبة الثانية تأتي الدول العربية بنسبة 12 من حركة البضائع وتتكون بشكل رئيسي من الباريت والكاولين من إستيراد من المغرب، والأسمت الأبيض والكلنكر الأبيض الذي يتم تصديره إلى المغرب وسوريا وتونس وليبيا

الجدول رقم 09-III حجم التبادل التجاري حسب المناطق الجغرافية في العالم سنة 2018

Zones géographiques	Réalisation 2008	Part%
entre les ports) Cabotage National (Algériens) المساحة الوطنية	2.088*	-
Pays Arabes	195.751	12%
Pays de l'U.M.A. بلدان الاتحاد المغربي العربي	152.142	
Pays Arabes hors l'U.M.A	43.609	
Afrique	-	-
Pays de l'Union Européen	654.307	62%
Pays Européens hors U.S	123.511	11%
Amérique du Nord	27.716	3%
Amérique du Sud	25.226	3%
Asie	7.707	9%
Amérique Centrale	522	-
Océanie	-	-

الفصل الثالث: دراسة ميدانية مؤسسة ميناء مستغانم

Autres	-	-
Total	1.036.829	100

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

ظهر توزيع حركة البضائع حسب المنطقة الجغرافية حجمًا كبيرًا من تجارة الواردات مع الدول الأوروبية (75%) ، وهي تتألف أساسًا من الحبوب (فرنسا) والبطاطس (هولندا وفرنسا والأسمت في أكياس كبيرة (بلجيكا وألمانيا) ، مواسير وحديد ايطاليا واسبانيا وبلجيكا وتركيا ومنتجات مختلفة (بلجيكا وألمانيا).

في المرتبة الثانية تأتي الدول العربية بنسبة 19% من حركة البضائع وتتكون بشكل رئيسي من الباريت والكاولين من المغرب ، والأسمت الرمادي والأبيض المشحون إلى المغرب وسوريا وليبيا.

المطلب الثالث: التحديات، المشاكل والمشاريع المستقبلية بميناء مستغانم

أولاً: تحديات ميناء مستغانم

- محدودية عمق الأرصفة بـ 8.22 م.
- عدم كفاية طول الأرصفة ومساحة العبور والتخزين.
- غياب مرأب الحريق المخصص لمعالجة المواد الخطيرة (مسجل في المخطط التنموي 2010-2014).
- مشكل التزاوج بين النشاط التجاري والصيد البحري (157 زورق صيد حيث 43 منها من خارج الولاية)
- مما أدى إلى تعطيل أربعة (04) محطات إرساء من جملة عشرة (10) وهذا يحل عند الاستلام النهائي لميناء الصيد والاستجمام لسلامندر بجميع مرافقه.

ثانياً: تحديات ميناء مستغانم

- طول المكوث المؤدي أحيانا إلى ميل إضافية للشحن والتفريغ.
- تخفيف حمولة السفن الضخمة في الموانئ الأخرى مما يؤدي إلى تعريفات شحن (surcoits) إضافية.
- صعوبات على مستوى التخزين مسؤولة على توليد تعريفات إضافية للشحن والنقل.
- اختناق مينائي ناجم عن التزاوج بين الأنشطة التجارية وأنشطة الصيد البحري.

ثالثاً: المشاريع المستقبلية للميناء

- مشروع إنشاء الحوض الثالث

الفصل الثالث: دراسة ميدانية مؤسسة ميناء مستغانم

من أجل مواجهة معوقات الميناء من جهة ونظرا للنمو المتسارع للتبادل التجاري على مستوى الميناء من جهة أخرى، أصبحت تنمية الميناء وتطويره بإنشاء الحوض الثالث واقعا حتميا من أجل مواجهة العجز المتوقع للقدرات المينائية في المستقبل القريب.

يسمح هذا المشروع بما يلي:

- تجارة البضائع المختلفة أكثر من 900 ألف طن سنويا.
 - تجارة الحبوب أكثر من مليون طن سنويا
 - تجارة الحاويات حوالي 400 ألف حاوية سنويا
 - تجارة الوحدات المتحركة: 600 ألف وحدة سنويا
 - تجارة المسافرين: عددا مهما من المسافرين وهذا في أعقاب إنشاء محطة بحرية للمسافرين.
- كما سيسمح هذا المشروع بتوفير عدد مهم من مناصب الشغل المباشرة وغير المباشرة.

● مشروع محطة بحرية

أصبح إنشاء محطة بحرية للمسافرين من أهم انشغالات الميناء وكذا السلطات المحلية والمركزية حيث أجريت عدة لقاءات ودراسات تناولت هذا الموضوع.

أنجزت أول دراسة للمشروع في سنة 2004م من طرف مختبر الدراسات البحرية LEM والتي خلصت إلى إمكانية تجسيد فكرة المحطة البحرية عدة شركات نقل بحري للمسافرين أبدت اهتمامها بفتح خطوط بحرية بين ميناء مستغانم وجنوب إسبانيا و (أو) جنوب فرنسا.

وسيشرع في إنجازه فور ترحيل قوارب الصيد البحري نحو مينائي الصيد صلامندروسيدي لخضر.

● مشروع مرآب الحريق: هو مركز لعبور المواد الخطيرة يسمح بمعالجة

- المواد السائلة القابلة للاحتراق

- المواد الصلبة القابلة للاحتراق

- المواد المحرقة (المهبة)

- المواد السامة

الفصل الثالث: دراسة ميدانية مؤسسة ميناء مستغانم

- المواد المذيبة (الأكلة)

- مواد خطيرة أخرى

- المراقبة عن بعد (télésurveillance VTMIS)

هو وضع نظام متكامل لمراقبة وتأمين الحركة البحرية كما يساعد على تبادل المعلومات المرقمة وحماية مداخل الميناء والمنشآت والمناطق الحساسة عن طريق مراقبتها عن بعد.

خلاصة الفصل

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

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

للموانئ البحرية نشاطات متعددة، إذ تعد محركات فاعلة للاقتصاد الوطني من خلال التعاملات التجارية البينية، والميناء هو النطاق الذي يحتضن مستلزمات خدمات السفن وكل متطلبات عمليات الشحن والتفريغ والتخزين والنقل.

إن التبادل التجاري يعبر عن أهم صور العلاقات الاقتصادية التي تجري بمقتضاها تبادل السلع والخدمات في شكل صادرات وواردات، يعتبر كذلك الجسر الرابط بين الدول لتصرف الفائض من السلع والبضائع واستيراد فائض الدول الأخرى

ومن خلال دراستنا الميدانية بميناء مستغانم نرى بأن التبادل التجاري يرتبط ارتباطا وثيقا بالنقل البحري ويعتبر الوسيلة الهامة والمثلثى والأقل كلفة لنقل السلع والبضائع، لذا يستوجب وجود مؤسسات اقتصادية تسيره ألا وهي الموانئ ولهذا تسعى الجزائر إلى بذل الجهود الفعالة من أجل تسهيل الحركة الاقتصادية للميناء وكذا تطوير الشروط العامة للاستغلال الأمثل خاصة في مجال نقل البضاعة وتفعيل التجارة الخارجية وتحريرها

ولتحقيق النتائج المرجوة من خلال دراستنا هذه بتوضيح الدور الذي تلعبه الموانئ البحرية في تنشيط التبادل التجاري:

- تختلف الدول النامية من حيث انتهاجها للسياسات البحرية تبعا لظروف إقامة صناعة النقل البحري،
- تواجه الجزائر بعض النقائص والتحديات في موانئها فهي بحاجة إلى العمل على رفع كفاءة المرافق وتحسين الخدمات المقدمة للسفن القادمة والمغادرة
- العمل على زيادة الإيرادات المحصلة عن طريق زيادة المعدلات الإنتاجية
- ادخال خدمات جديدة والتوسع في الخدمات القائمة بدلا من رفع أجور الشحن والرفع وغيرها من الرسوم.
- تطوير أنظمة وأساليب العمل بالموانئ لما لها من تأثير مباشر على عملها.

توصيات واقتراحات

- تخفيض رسوم واجور خدمات الموانئ لتكون قادرة على منافسة موانئ الدول المجاورة.
- تحديث قواعد وتعليمات الموانئ لتواكب التطورات التي تحدث في صناعة النقل البحري، حيث أن ذلك يعتبر عامل مهم في تطوير عمل الموانئ

-تحسين طرق تفتيش الحاويات الواردة ووضع إجراءات خاصة بشأن السلع القابلة للتلف، لتجنيب الموردين الخسائر المرتبطة بتلف البضائع الواردة، وبالتالي تشجيع التجارة الخارجية.

-زيادة الايرادات المحصلة عن طريق زيادة معدلات إنتاجية وإدخال خدمات جديدة والتوسع في الخدمات القائمة.

-فتح افاق جديدة لتنمية القطاعات الاقتصادية الأخرى كالبنوك والنقل والتأمين والإسكان والخدمات المساندة والاتصالات وغيرها.

-خلق وحدات في اطار الشراكة وشركات مختلطة جزائرية اجنبية

-تطوير الموانئ مما يؤدي إلى تطور الصناعة والاقتصاد وهذا بوضع استراتيجيات مينائية ومواكبة العصرنة

الكتب

- 1- السيد عبد المولي، الوجيز في العلاقات الاقتصادية الدولية، مصدر، بدون دار للنشر، 2002.
- 2- أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة ومطبعة الاشعاع الفنية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2001.
- 3- السويدي محمد أحمد، أهمية التدريب في الموانئ وتأثيره على رفع كفاءة الأداء، الإسكندرية.
- 4- المرغني، الهادي مفتاح، دور الوعي البيئي في الأمان المهني لدى العاملين بالموانئ، الإسكندرية.
- 5- ايمن، عطية ناصف و هشام محمد عمارة، مبادئ الاقتصاد الدولي، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2008.
- 6- أيمن النحراوي، تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014.
- 7- جمال جويدان الجميل، التجارة الدولية، مركز الكتاب الاكاديمي، عمان، 2006.
- 8- حسام، علي داود وآخرون، اقتصاديات التجارة الخارجية، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، عمان، 2002.
- 9- رانيا محمود عبد العزيز، تحرير التجارة الدولية وفق اتفاقية الجات في مجال الخدمات، ط1، دار الفكر الجامعي، مصر، 2002.
- 10- زيدان زيري حسن محمد، أثر اللوجستية في تحقيق الميزة التنافسية للموانئ، منشأة المعارف، الإسكندرية.
- 11- سامي زكي عوض، الموانئ الجافة تخطيط وإدارة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004.
- 12- سامي زكي عوض، دور الموانئ الجافة في منظومة النقل متعدد الوسائط، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.
- 13- سمية بدوي، اقتصاديات النقل البحري في العالم، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 2005.
- 14- سمير محمد عبد العزيز، التجارة العالمية والجات 94، مكتبة الاشعاع، الإسكندرية، 1997.
- 15- شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري، التجارة الخطية، فعاليات التطبيق، متطلبات الريادة، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2006.
- 16- عبد الهادي عبد القادر سويدي، التجارة الخارجية، مصر، بدون ذكر دار للنشر، 2008.
- 17- عطا الله، على الزبون، التجارة الخارجية، دار اليازوري للنشر والتوزيع، عمان، 2015.
- 18- فطيمة، حاجي، المدخل إلى التجارة الخارجية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2017.
- 19- فوزي عبد الرزاق، استراتيجيات التجارة الخارجية، زمزم ناشرون وموزعون، عمان، 2016.
- 20- محمد جلال خطاب، اقتصاديات الموانئ بين النظرية والتطبيق، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2015.
- 21- محمد خميس، جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2003.

- 22-محمد زغلول، إدارة الموانئ، المكتبة الحديثة، الإسكندرية، 2001.
- 23-محمد، دياب، التجارة الدولية في عصر العولمة، دار المهمل اللبناني، بيروت، 2010.
- 24-محمود حامد محمود عبد الرزاق، اقتصاديات النقل الدولي (البري والبحري والجوي)، الدار الجامعية، 2013.
- 25-مصطفى عبد الحافظ، علي عبد الله، إدارة وتشغيل الموانئ، مطبعة الاشعاع، الإسكندرية، 2006.
- 26-مهدي درويش جبار، مواكبة التطور في التجارة الخارجية والنقل البحري، جريدة الزمان، العراق، 2004/11/05، العدد 186.
- 27-موسى، سعيد مطرو وأخرون، التجارة الخارجية، دار صفاء للطباعة والنشر والتوزيع، عمان، 2001.
- المذكرات وأطروحات**
- 28-بالوش سليمان أسعد، الاتجاهات الحديثة في إدارة الموانئ البحرية، دراسة حالة ميناء اللاذقية، الإسكندرية.
- 29-عبد القادر فتحي لاشين، النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والاندماجات العالمية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، 2008.
- 30-علي عبد، مصطفى عبد الحافظ، إدارة وتشغيل الموانئ، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، 2000.
- 31-فاطمة زهراء محمد الشريف، فوزية رميني، الموانئ الجزائرية، تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا، العدد السابع، جامعة وهران، الجزائر.
- 32-فوزنية رميني، ميناء بني صاف، نشاطه وعلاقاته مع الظهير، رسالة لنيل شهادة الدراسات المعمقة، جامعة الجزائر، 1977.
- المجالات**
- 33-السيد محمد عبد الجليل، التطور التكنولوجي في صناعة النقل البحري، مجلة الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مجلد 26، العدد 52، 2001.

الملخص

تحتل الموانئ مكانة هامة في اقتصاديات الدول باعتبارها رئة التجارة الخارجية الحقيقية، حيث تساهم من جهة على تقليص قيمة الصادرات بالنسبة للشاحنين الوطنيين ومن جهة أخرى تضمن حركية وارداتهم مقارنة بمنافسيهم مما يخلق منافسة حقيقية في مجال التجارة الخارجية. ولتحقيق النتائج المرجوة من إقامة صناعة النقل البحري في الجزائر من حيث انتاجها للسياسات البحرية، فيجب عليها العمل على رفع كفاءة المرافق وتحسين الخدمات المقدمة للسفن القادمة والمغادرة وازضافة إلى العمل على زيادة الإيرادات المحصلة عن طريق زيادة المعدلات الإنتاجية وإدخال خدمات جديدة.

الكلمات المفتاحية : الموانئ البحرية – التجارة الخارجية – التبادل التجاري

Abstract

Ports occupy an important position in the economies of countries as the real lung of foreign trade, as they contribute on the one hand to reduce the value of exports for national shippers, and on the other hand, they ensure the mobility of their imports compared to their competitors, which creates real competition in the field of foreign trade.

In order to achieve the desired results from the establishment of the maritime transport industry in Algeria in terms of its production of maritime policies, it must work to raise the efficiency of facilities and improve the services provided to ships arriving and departing, in addition to working to increase the revenues collected by increasing productivity rates and introducing new services.

Keywords: Sea ports - Foreign trade - Commercial exchange