

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم -

كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير

قسم علوم التجارية

مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر تخصص: مالية و تجارة دولية



أهمية التجارة الدولية في تطوير أداء الموانئ
-دراسة حالة ميناء مستغانم-

تحت اشراف الأستاذ:

د, مقراد عبد الله

من اعداد:

حراث الياس عبد المالك

سحنون ابراهيم عبد الرزاق

الصفة	الاسم و اللقب	الرتبة	عن الجامعة
رئيسا	أ.د بشني يوسف	أستاذ التعليم العالي	مستغانم
مقررا	د. مقراد عبد الله	أستاذ محاضر "ب"	مستغانم
مناقشا	د. محمد بن ناصر	أستاذ محاضر "أ"	مستغانم

السنة الجامعية: 2023/2022

اهداء

إلى من كان لي سنداً وعوناً عند الشدائد طوال عمري، إلى الرجل الأبرز في حياتي

أبي العزيز

إلى القلب المعطاء والصدر الحاني

أمي الحبيبة

إلى من شد الله بهم عضدي فكانوا خير معين

إخواني وأخواتي

إلى كل من ساعدني ولو بحرف في حياتي الدراسية...

إلى هؤلاء جميعاً: أهديكم هذا العمل

حراث الياس عبد المالك

اهراء

الى صاحب السيرة العطرة، والفكر المُستنير؛
فلقد كان له الفضل الأول في بلوغي التعليم العالي
(والذي الحبيب)، أطل الله في عُمره.
إلى من وضعتني على طريق الحياة، وجعلتني رابط الجأش،
وراعتني حتى صرت كبيراً
(أمي الغالية)، طيب الله ثراها.
إلى إخوتي؛ من كان لهم بالغ الأثر في كثير من العقبات والصعاب.
إلى جميع أساتذتي الكرام؛ ممن لم يتوانوا في مد يد العون لي

سحنون ابرامي عبد الرزاق

شكر و تقدير

لى السادة المشرفين الأفاضل الذين مدوا لي يد العون، وذلوا لي كل عسير، وأخذوا بيدي بينما أخطوا
خطواتي الأولى في هذا الميدان الصعب.

والله العظيم أسأل أن يجزيهم بإحسانهم إحساناً وأن ينفع بعثي هذا البلاد والعباد.



فهرس المحتويات

اهداء

شكر و تقدير

فهرس المحتويات

قائمة الجداول

قائمة الاشكال

مقدمة

الفصل الأول: نظريات التجارة الخارجية و السياسات المفسرة لها

تمهيد

المبحث الأول: ماهية التجارة الخارجية

المبحث الثاني: السياسات المفسرة للتجارة الخارجية

المبحث الثالث: مفهوم و أهداف السياسة التجارية و أنواعها

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تنشيط التجارة الخارجية

المبحث الأول: السياسات التجارية البحرية

المبحث الثاني: السياسة التجارية للحرية البحرية

المبحث الثالث: دور الموانئ في تنمية التجارة الخارجية و طرق تطويرها

الفصل الثالث: دراسة حالة ميناء مستغانم

تمهيد

المبحث الأول: التعريف بمؤسسة ميناء مستغانم

المبحث الثاني: الخصائص البحرية و التجارية لمحطات الرسو

المبحث الثالث: مشاكل في ميناء مستغانم

خاتمة

قائمة المصادر و المراجع

مقدمة عامة

يطلق لفظ التجارة الخارجية على عملية مبادلة السلع والخدمات بين الدول العالمية. وللتجارة الخارجية أهمية بالغة في اقتصادية عالم أجمع. ففي فترات التي يتعذر فيها تبادل السلع والخدمات، نراخص انقفاضاً مدموساً في مستويات المعيشة. فالتجارة الخارجية ما هي إلمجموعة من العلاقات التي تربط بين الأعوان الاقتصاديين المقيمين والغير المقيمين. وذلك في مختلف دول العالم. وتعتبر التجارة الخارجية بمثابة القوة الدافعة للتنمية الاقتصادية وأدات تعكس الواقع الحالي لهيئة الاقتصادية. وقد ساهمت الاتفاقية الخاصة على التجارة بزيادة درجات الترابط بين الدول العالمية. ومن أهم خصائصها هو تمكن جميع الدول من الاستغاثة من التجارة الخارجية عن طريق تحقيق الرفاهية والكفاءة الاقتصادية عن طريق هيئة متبادلة مما يتعلق بالتحقيقات المتبادلة. الجزائر كسائر دول العالم الثالث عرفت تحولات اقتصادية هامة بعد استقلالها فبعدها تمتد في تسيير اقتصادها على النهج الاشتراكي والمركز الموجه الذي لم يحقق ما كانت مرجوة منه من خلال المخططات التنموية الاقتصادية لجأت إلى صندوق النقد الدولي الذي فرض عليها شروط كانت مجبرة على تطبيقه خلال فترة زمانية قرابة العشر سنوات بغية تحقيق أهداف برنامج الإصلاح وكذلك وفق مقتضايات الانتقال الى النظام الاقتصادي الجديد وعليه ابرمت الجزائر اتفاقاً للشركة مع الاتحاد الاوروبي وهي الان تسعى جاهدا نحو انضمامها الى منظمة دولية عالمية للتجارة

الإشكالية

إن اختيارنا لهذا الموضوع لم يأتي بمحل الصدفة بل لما تلعبه الموانئ التجارية من دور في تنمية الاقتصاد الوطني وللمحافظة على هذا الدور فقد لعب النقل البحري دورا كبيرا في إنعاش الاقتصاد والتساؤل المطروح هو :ما مدى أهمية الموانئ لتحقيق استراتيجية الدول ؟

الأسئلة الفرعية

ما هو مفهوم التجارة الخارجية؟

- ما هي إيجابية وسلبية التجارة الخارجية

- ما هو واقع التجارة الخارجية الجزائرية في ظل تحرير التجارة الخارجية؟

- ما هو دور ميناء مستغانم في تنمية الاقتصاد الجزائري

صعوبات البحث .

صادفت في بحثي جملة من الصعوبات

- اختلاف الاحصائيات والبيانات من المصدر الى آخر

- عدم وجود احصائيات لتجارة الجزائرية : وحتى يتيسر لنا : اللمام بجميع هذه الجزئيات

فيما يلي أين تبرز النظريات الحديثة في التجارة الخارجية؟

اهداف الدراسة

- تقديم مساهمة علمية تكون مرجع للطلبة في المستقبل وأنه مدعم بجانب تطبيقي

- تصحيح بعض المفاهيم حول المشاريع التجارية في الموانئ البحرية من خلال تعرف

تقريب الحقائق إلى ذهن القارئ .

- دراسة ميدانية على مستوى مؤسسة ميناء مستغانم

الفرضيات

- تعتبر نظرية حديثة أساس تطور التجارة في شكلها التالي استثمار في القطاع البحري أثر

على صادرات والواردت الدولة

- تعد الموانئ نقطة أساسية في حركة النشاط البحري والمبادلات الخارجية

تؤدي التجارة الخارجية في الموانئ البحرية إلى زيادة كفاءة تشغيل وتخفيف تكلفة النقل .

الفصل الأول: نظريات التجارة الخارجية و السياسات المفسرة لها

تمهيد:

تعم التجارة الخارجية من القطاعات الحيوية في أي مجتمع من المجتمعات سواء كان ذلك متقدما أو ناميا، فالتجارة ترتبط الدول و المجتمعات مع بعضها البعض إضافة الى انها تساعد في توسيع القدرة التسويقية عن طريق أسواق جديدة أمام منتجات الدولة.

خصص الاقتصاديون الكلاسيكيون أبوابا منفصلة لمعالجة التجارة الخارجية و ذلك في القرن الثامن عشر، أما في العصر الحديث فإن التجارة الخارجية أصبح يخص لها مؤلفات مستقلة لما لها من أهمية كبيرة.

المبحث الأول: ماهية التجارة الخارجية

تعتبر التجارة الخارجية مؤشرا جوهريا في قدرة الدولة الإنتاجية و التنافسية لما لها من تعاريف متعددة و متنوعة

المطلب الأول: مفهوم التجارة الخارجية

المفهوم العام للتجارة الخارجية هو أن المعاملات التجارية الدولية في صورها الثلاثة المتماثلة في انتقال السلع و الافراد و رؤوس الأموال تنشأ بين الافراد يقيمون في وحدات سياسية مختلفة، أو بين حكومات مختلفة¹

كما تعرف التجارة الخارجية على أنها العمل على تصريف الفائض عن الحاجة في ظل سلوكيات اقتصادية تبادلية تتحد فيها معايير التبادل من خلل قوى السوق، و عبر قانون العرض و الطلب الناتج عن اختلاف رغبات مجموع الافراد الداخلي ضمن أطراف الصفقة.

و يمكن تعريف التجارة الخارجية بانها عملية انتقال السلع و الخدمات بين الدول و التي تنظم من خلال مجموعة من السياسات و القوانين و الأنظمة التي تعقد بين الدول، و تعتبر التجارة الدولية من علم الاقتصاد الجزئي، كونها تهتم بالوحدات الجزئية مثل التصدير و الاستيراد و متا الى ذلك.

المطلب الثاني: أسباب قيام التجارة الخارجية و أهميتها

1. أسباب قيام التجارة الخارجية:

يرجع أسباب قيام التجارة الخارجية بين الدول الى جذور المشكلة الاقتصادية أو ما يسميه الاقتصاديون بمشكلة الندرة النسبية، فمن الحقائق المسلم بها في عالم اليوم أنه مهما اختلفت النظم السياسية و في دول العالم المختلفة، فإنها لا تستطيع اتباع سياسة الاكتفاء الذاتي بصورة كاملة و لفترة طويلة من الزمن، و مهما يكن ميل أي دولة الى تحقيق هذه السياسة

¹ رشاد العصار و آخرون، التجارة الخارجية، دار المسيرة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، الطبعة الأولى، 2000، ص 12.

فإنها لا تستطيع أن تعيش في عزلة عن الدول الأخرى، و الدجول ليس بإمكانها أن تنتج كل ما تحتاجه من السلع، و إنما يقتضي الأمر أن تتخصص في إنتاج السلع التي تؤهلها ظروفها الطبيعية و الاقتصادية، ثم تبادلها بمنتجات دول أخرى.

و من هنا تبدوا أهمية التخصص و تقسيم العمل بين الدول المختلفة.

2. أهمية التجارة الخارجية:

لا شك أن هناك دورا كبيرا للتجارة الخارجية على مستوى الاقتصاد المحلي و الاقتصاد الدولي و يعتبر مستوى أو معدل التجارة الخارجية للدولة مؤشر للنمو الاقتصادي فيها و الذي ينعكس بدوره على النواحي الاجتماعية و العلمية و السياسية في الدولة. بحيث تتلخص أهميتها في إيجاد أو توفير ما يلي:

- العمليات التجارية التي تتم بين الدول تعمل على تحريك المال و النقود التي تحتاجها عمليات البيع و الشراء بين الدول، و بالتالي تعمل على تحريك و تنمية الأموال و زيادة رؤوس الأموال التي تنتج من خلال العمل التجاري الخارجية.¹
- تعد التجارة الخارجية مصدر أساسيا في الحصول على العملات الأجنبية الرئيسية أو النادرة منها ما يعزز درة الدولة من السيولة النقدية التي تعد من مرتكزات العمليات الاقتصادية خصوصا عمليات التمويل و الاستثمار كما تزيد السيولة النقدية من القدرة الانتمائية للفرد و الدولة.
- يعمل الاقتصاد الوطني ضمن مجموعة من الأنشطة التمويلية و الاستثمارية و الاستهلاكية على مستوى الفرد و المجتمع، مما يجعله بحاجة لتنشيط تلك الأنشطة أو المكونات، و تعمل التجارة على تطوير و تنمية الأنشطة الاقتصادية.
- ينجم عن التجارة الخارجية من الصادرات عائد مالي يمكن استخدامه كمصدر تمويلي للمشاريع التنموية أو الخدمات التي تحتاج إليها الدولة أو ما يسمى بالإنفاق الجاري.

¹ عطا الله الزبون، التجارة الخارجية، دار اليازوري العلمية للنشر و التوزيع، عمان، الطبعة العربية، 2015، ص 16-17

• كما أن التجارة الدولية المتوازنة تعمل على احداث مالي يمكن استخدامه كمصدر تمويلي للمشاريع التنموية أو لخدمات التي تحتاج اليها الدولة أو ما يسمى بالإنفاق الجاري.

• كما أن التجارة الدولية المتوازنة تعمل على احداث التوازن في ميزان المدفوعات من خلال ما يترتب على الدولة من مطلوبات و ام تحققه من إيرادات تعمل على تخفيض العجز و عدم التوازن إذا توازنت مع الصادرات.

فالتجارة الخارجية مصدر لتوليد الأموال التي ترصد لسد ما يترتب على الدولة من واجبات مالية، كما تعمل على التوازن النقدي بين التدفق الحقيقي من السلع و الخدمات و بين التدفق النقدي داخل الدولة.

المطلب الثالث: نظريات التجارة الخارجية

1. المدرسة الكلاسيكية:

نظرية النفقات المطلقة: (ادم سميث 1722-1790): تأسست المدرسة الكلاسيكية على يد الاقتصادي أدم سميث من خلال كتابة ثروة الأمم الذ تكلم على التجارة الخارجية، و تكلم على حرية التجارة و الابتعاد عن القيود الجمركية، كما تكلم على التخصص و تقسيم العمل بين الدول، و هذا ما يؤدي الى تصريف المنتجات ذات الاختصاص، و توسيع السوق المحلي، فقد اعتقد ادم سميث أن الظروف الحرية الاقتصادية هي الأكثر ملائمة لزيادة الطاقة الإنتاجية حيث يصبح الافراد أحرار في اتخاذ الأنشطة التي تحقق لهم مصالحهم، و هكذا يتم تقسيم العمل بما يحقق أعلى إنتاجية ممكنة في ظل المنافسة الكاملة.

و معنى ذلك أن آدم يؤمن بأهمية دور الدولة في التدخل في النشاط الاقتصادي.

و اعتقد سميث بوجود يد خفية تسعى الى تحقيق مصلحة للمجتمع ككل عندما يكون الافراد أحرار في اختيار الأنشطة الاقتصادية التي تحقق مصالحهم الشخصية، في اطار القانون و الحفاظ على حقوق الملكية و الدور الوحيد الذي يمكن أن تلعبه الدولة هو الحفاظ على كفاءة الأسواق بصورة تنافسية و بدون أية شوائب احتكارية.¹

و لتوضيح فكرة الميزة المطلقة تستخدم المثال التالي:

تكلفة الإنتاج مقدره بساعات العمل/ وحدة.

الدولة	الملابس	الطعام
الأردن	1 ساعة / وحدة	4 ساعات / وحدة
أمريكا	2 ساعة / وحدة	3 ساعات / وحدة

بحسب الجدول السابق الأردن الى ساعة عمل واحدة لا نتاج وحدة واحدة من الملابس و يحتاج الأردن كذلك الى 04 ساعات عمل لإنتاج وحدة واحدة من الطعام و معنى ذلك ان الوحدة الواحدة من الطعام يكلف انتاجها 04 وحدات من الملابس و يعرف ذلك بالسعر النسبي بين النسبيتين في ظل غياب النقود فان أي فرد يستطيع ان يقايض يبادل وحدة واحدة من الطعام مقابل 04 وحدات من الملابس

وحدة واحدة طعام = 4 وحدات ملابس

و بالمقابل فان أمريكا تحتاج الى ساعتين عمل لإنتاج وحدة واحدة من الملابس، كما تحتاج الى 03 ساعات عمل لإنتاج وحدة واحدة من الطعام.

و من خلال الجدول نرى أن الأردن تتمتع بميزة مطلقة في انتاج الملابس، و أمريكا تتمتع بميزة في انتاج الطعام.

¹ شقيري نوري موسى و آخرون، التمويل الدولي و نظريات التجارة الخارجية، دار المسيرة للنشر و التوزيع، عمان، ط1، 2012، ص 38

و هكذا فان هناك فرصة لقيام التجارة بين الدولتين (الاردن و أمريكا) بسبب اختلاف المزايا المطلقة بينهما في انتاج السلعتين محل التبادل.

نقد النظرية:

بعض الدول المتخلفة لا تتفوق تفوق مطلق في انتاج اية سلعة، و بالتالي لا تستطيع تصدير أية سلعة، و لاحتياجها السلع مستوردة لا تستطيع دفع قيمتها، فإن هذا قد يؤدي الى انكماش التجارة الدولية.

لصعوبة انتقال عناصر الإنتاج يكفي وجود تفوق نسبي لكي تقوم التجارة الدولية.¹

نظرية النفقات النسبية: (1832/1772)

و يطلق عليها أيضا نظرية المزايا النسبية صاحب هذه النظرية هو تلميذ آدم سميث الذي له تحويلات اقتصادية في ظاهرة التخصص الدولي و هو دافيد ريكاردو فنظرية النفقات النسبية أو المقارنة تنسب اليه و هي نظرية مهمة في التحليل الاقتصادي للكلاسيك في التجارة الخارجية الى غاية الوقت المعاصر، و قام بعدة فرضيات منها:²

- التبادل بين الدولتين و على سلعتين فقط
- عناصر الإنتاج تنتقل داخل الدولة و لا تنتقل بين الدول
- تكلفة الإنتاج ثابتة
- التوظيف الكامل لعناصر الإنتاج
- حرية التجارة و المنافسة الكاملة
- تكلفة الإنتاج تقاس من خلال العمل

¹ دومينك سالفاتور، نظريات و مسائل في الاقتصاد الدولي، سلسلة ملخصات شوم في الاقتصاد، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1993، ص 45.

² محمد صفوت قابل، نظريات و سياسات التجارة الخارجية، مطبعة العشري، ص 155.

- بدأ ريكاردو تحليله بالتأكيد على فكرة النفقات النسبية و الح على ضرورة أن تخصص كل دولة في السلعة التي تتمتع فيها بميزة كبيرة و لتبيان هذه النظرية نرجع الى المثال التالي:

السلعة / الدولة	النبيد	النسيج
البرتغال	80 ساعة عمل	90 ساعة عمل
إنجلترا	120 ساعة عمل	100 ساعة عمل

لقد قدم ريكاردو المثال السابق عند دولتين هما البرتغال و إنجلترا، أخذ سلعتين هما النبيد و النسيج بـ 90 ساعة عمل، أما إنجلترا فنتج النبيد بـ 120 ساعة عمل و النسيج بـ 100 ساعة عمل، و في هذا المثال يقول ريكاردو بأنه يجب على البرتغال أن تخصص في انتاج النبيد الذي تمتلك فيه ميزة (80 ساعت عمل) اما إنجلترا فتخصص في انتاج النسيج الذي تحقق فيه ميزة (100 ميزة) ثم يتم حساب التكلفة النسبية لكل سلعة في كل بلد (التكلفة النسبية لسلعة ما في بلد ما = التكلفة النسبية للنبيد / النسيج في نفس البلد) فنجد تكلفة النبيد النسبية لبرتغال هي ($0.89=90/80$) أما في إنجلترا فهي ($1.2=100/120$) و أثناء التبادل بين الدولتين بالسلعتين ستحصل البرتغال على 1.2 وحد من المنتوجات النسيج في إنجلترا.

دافعت هذه النظرية عن التخصص الدولي و حرية التجارة من خلال تبيان أهمية الواردات، و أغلفت إمكانية انتقال عناصر الإنتاج بين الدول.

نظرية القيم الدولية:

صاحب هذه النظرية هو الاقتصادي الكلاسيكي جون ستيوارت ميل الذي قام بتحليل النفقات النسبية و علاقتها بنسبة التبادل الدولي، كما تحدث عن معدل التبادل الفعلي و ليس المحتمل.

و قد ركز على الميزة النسبية بدلا من النفقات النسبية أما في حالة التبادل الخارجي يتم تثبيت النفقة و يظهر الفروق في المردودية، و يتحدد معدل التبادل الفعلي طبقا لقوة و مرونة الطلب لكل دولة، قدم ستيوارت ميل مثالا لتوضي تحديد القيم الدولية، نأخذ دولتين هما إنجلترا ألمانيا حيث يفترض أن إنتاج 10 وحدات من النسيج يكلف إنجلترا كمية من العمل مثلما يكلف إنتاج 20 وحدة من الاقمشة، و بهذا أخذ الكمية المنتجة من كلا السلعتين في البلدين مع اختلاف نفقة العمل اللازمة لإنتاج كل كملة، و يحدث التبادل التوازني بين السلعتين لما تساوي القيمة الكلية لطلب الدولة الأولى من السلعة التي تنتجها الدولة الثانية، مع القيمة الكلية لطلب الدولة الثانية من السلعة التي تنتجها الدولة الأولى.

المبحث الثاني: السياسات المفسرة للتجارة الخارجية

تعتبر سياسة التجارة الخارجية إحدى سياسة الاقتصاد للتأثير على الاقتصاد الوطني لتحقيق الأهداف من طرف السلطات المسؤولة عن حركة السلع و خدمات ضمن التجارة الدولية.

المبحث الثاني: السياسات المفسرة للتجارة الخارجية

تعتبر سياسة التجارة الخارجية إحدى سياسة الاقتصاد للتأثير على الاقتصاد الوطني لتحقيق أهداف من طرف السلطات المسؤولة عن حركة السلع و خدمات ضمن التجارة الدولية.

المطلب الأول: سياسة الحماية و الحرية

1. مبدأ حرية التجارة:

تطبيق هذا المبدأ يعني قيام التخصص و التقسيم الدولي للعمل على أساس اختلاف النفقات النسبية (الكفاءات النسبية) تخصص بلد ما في انتاج سلعة معينة معنى انخفاض نفقات الإنتاج و بالتالي تحقيق أكبر إنتاجية لعناصر الإنتاج التي تساهم في زيادة الدخل القومي لبلد

الفرد في ظل الحرية التجارية لديه الفرصة اختيار السلع التي تشبع رغباته و بذلك تمكنه من اختيار احسن النوعيات و باقل الأسعار يؤدي الى تحقيق رفاه اقتصادي صلاحية الحرية التجارية فروض، المناقشة، الكاملة، تحريك عناصر الإنتاج، التوظيف الكامل.

لن تتمكن الدولة المتقدمة و حتى المتخلفة من التمتع بمزايا التخصص و تقسيم العمل الدولي في إطار نظرية المزايا النسبية و الحرية التجارية.

من ابرز و أهم الحجج ما يلي:

- سياسة الحرية تضعف مراكز الاحتكارية في الأسواق الدولية لان اشتداد المنافسة يقضي على الاحتكار.¹
- عوامل عدم التكافؤ الاقتصادي بينهما و بين الدول المتقدمة جعلها تعاني من مشاكل عديدة حتى في ظل درجة عالية من المنافسة في الأسواق الدولية بإمكان الدول المتقدمة تقديم مساعدات اقتصادية و فنية حرة لهذه الدول النامية ة تمكنها من تنمية صادراتها و تخفيض القيود الجمركية التي تفرض على اكثر منتجات الدول النامية
- إمكانية هذه الاستفادة من برامج تحرير التجارة في حالة ما اذا قامت بإنجاز برامج المصرفي من تدخلات حكومية و سياسة اقتصادية، تحرير جهاز الأسعار التخلص من المشروعات الخاصرة من الأنظمة المعاكسة مما يتيح لها فرصة تصحيح

¹ مجدي محمود شهاب، سوزي علي ناشر، أسس العلاقات الاقتصادية الدولية، شارع القنطاري، الطبعة الأولى، 2006، ص 91.

الاختلاف الهيكلية الداخلية تخصص مواردها الاقتصادية في المجالات التي تتميز
بارتفاع انتاجيتها

- مشكلة الديون الخارجية و فوائدها التي تتبلع عائدات النشاط التصدير و ان سياسة التحرير للتجارة الخارجية يمكن ان ترتبط البرامج و المساعدات المالية من قبل الدول المتقدمة او بتنازلات عن أجزاء عن ديونها او إعادة جدولتها أقساط الفوائد

2.مبدأ حماية التجارة:

ينص هذا المبدأ على ضرورة تدخل الدولة في التنظيم و الاشراف على التجارة و ذلك بوضع النظم و القيود على الصادرات و الواردات و تختلف هذه السياسة من دولة الى أخرى او بعبارة تختلف الميكانزمات الخاصة بتطبيق هذه السياسة و يناهز هذا المذهب بضرورة حماية الاقتصاد القومي المتخلف من غزو سلع الدول الصناعية الكبرى لعدم التوازن و الكفاءة بينهما و يهدف مبدأ الحماية الى ما يلي:¹

- الاستقلالية
- حماية مستويات الأجور المحلية
- حماية القطاع الزراعي
- محاربة البطالة
- جذب رؤوس الأموال الأجنبية
- تحقيق الاستقرار الاقتصادي
- الحصول على إيرادات الخوافة الدولية
- حماية الاقتصاد من خطر الإغراق

المطلب الثاني: سياسة التصدير و الاستيراد

الاستيراد:

¹ عبد الرحمان يسري، الاقتصاديات الدولية، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية، 2000، ص 158-164

هو لون من ألوان المبادلات التي تتم بين الدول فيما بينها، و حركة السلع بين الدول، و حتى الخدمات غير المتوفرة محليا و التي تنتج بتكاليف منخفضة نسبيا اذا ما أقرنت بتكاليف الإنتاج محليا و يكون الاستيراد حرا عندما يكون مقيدا من قبل البلد المستورد، أو محددًا بموجب اتفاقية ثنائية متعددة و بالتالي لا يخضع لضريبة جمركية و يحصل الاستيراد نتيجة:

1. توفير و تلبية حاجيات السوق المحلية
2. عدم الاعتماد كلية على الاكتفاء الذاتي في ظل العلاقات الدولية ذات الطابع التعاوني
3. انخفاض الأجور و أسعار المواد الأولية بالعالم الثالث تجعل الدول الصناعية تحقق أرباحا كثيرة إذا استوردت من الخارج.
4. ان الشركات التجارية و المستوردين عموما لا يترددون في الدخول لمزاحمة المنتجات المصنعة محليا¹

ب. التصدير:

هو عملية تقوم على بيع و ارسال الخدمات و المنتجات محليا الى الخارج، أما اذا كانت هذه السلع قو المنتجات غير منتجة محليا فيطلق عليها اذن إعادة التصدير، و يكون التصدير حرا أو بشكل كامل عنها لا يكون مقيدا أي خاضع لرسم بين البلد المستورد بالعكس حرا عند الخروج أو عند الدخول بحيث لا تخضع الدولة المصدرة الى قيد أو رسم لتشجيع صادراتها و تصريف منتجاتها، و مقيدا عند الخروج أو الدخول بحيث لا يخضعه لقيود خاصة أو لرسم من أجل ضمان و كفاية الاستهلاك المحلي من هذه المنتجات أو أسباب اقتصادية أو سياسية أو أمنية.

تقوم أي دولة بتصدير منتجاتها و ذلك من أجل:

¹ إنكاح سليمة، نخلة دومة، الإجراءات المتخذة في عملية الاستيراد، شهادة ليسانس، مستغانم، 2003-2004، ص 06

- التأقلم في الأسواق الجديدة
- الرفع من رأس المال بزيادة النشاطات التجارية
- مما يعتبر نافذة لتحسين و ترقية صورة المؤسسة في نظر الزبائن
- تحقيق المؤسسة أرباح إضافية بتطوير المبيعات لإعطاء المستخدمين تحفيزات مالية

المطب الثالث: ميزان المدفوعات و سعر الصرف و الميزان التجاري

1. ميزان المدفوعات:

ميزان المدفوعات عبارة عن سجل للعمليات الاقتصادية التي تتم في الدولة خلال فترة زمنية تحدد بنسبة بتدوين المعاملات الخارجية و الداخلية للدولة، فهو أداة تستطيع الدولة معرفة وضعها الاقتصادي سلبا أو إيجابا و يفيد ميزان المدفوعات الدولة في وضع الخطط و الاستراتيجيات للعمليات الاقتصادية التي ستقوم بها و وضع البرامج الاقتصادية، فقد اتفق على نظام عالمي موحد لبيانات ميزان المدفوعات بحيث تكون بشكل واضح و دقيق و معتمد لجميع الدول¹.

و قد عرف ميزان المدفوعات بأنه سند يسجل فيه جميع المبادلات التجارية و الاقتصادية و التي تتم بين حكومات و مواطنين دولة ما مع غيرها من الدول خلال فترة غالبا ما تكون سنة واحدة.

و هناك علاقة وثيقة بين التجارة الخارجية و ميزان المدفوعات بحيث يهدف ميزان المدفوعات الى تحقيق ما يلي:

1. يعمل ميزان المدفوعات على توفير المعلومات و البيانات الاقتصادية و المالية الى محتاجيها في الدولة سواء الجهات الحكومية في عمليات التخطيط او في اتخاذ القرار

¹ محمد عو، التجارة الدولية و سياستها، طبعة 1995، ص 319.

2. يعكس مستوى تطور و قوة اقتصاد الدولة في الوقت الحالي و موقع تلك الدولة مقارنة مع دولة أخرى

3. تعد مؤشرات الميزان التجاري الأساس الذي تنطلق منه السياسات المالية و النقدية و المالية في الدولة، مما يساعد الدولة في تعزيز بعض الجوانب التي تزيد من المؤشرات الإيجابية و مراجعة تلك التي تؤدي الى مؤشرات سلبية من خلال تبني الخطط و الاستراتيجيات الاقتصادية.

4. بما أن ميزان المدفوعات و من خلال مؤشرات يبين العلاقات الاقتصادية الخارجية فان ميزان المدفوعات يوضح المسار الذي سيحدد في تنمية أو تقليل العلاقات الخارجية حتى تصل الدولة الى النقطة المتوازنة مع الدول الخارجية المتعامل معها.

5. و من ناحية بحثية يعد ميزان المدفوعات مصدر للباحثين و الدارسين لمركز البحوث المختلف اذ يعتبر ميزان المدفوعات الوسيلة التي يتم رصد المعلومات منه و مرجعا للدراسات و مساعد لاتخاذ القرارات المختلفة.

المكونات الأساسية لميزان المدفوعات:

1. الحساب الجاري:

أ. السلع، الخدمات و الدخل: البضائع/ الشحن، عمليات النقل الأخرى، خدمات المسافرين، العائدات الموزعة، دخل الملكية غير المبين في مكان آخر.

ب. التحويلات بدون مقابل: التحويلات الخاصة، تحويلات المهاجرين، تحويلات العمال، التحويلات الرسمية.

2. حساب رأس المال:

أ. رأس المال، باستثناء الاحتياطات:

- الاستثمار المباشر في الخارج، الاستثمار المباشر في الاقتصاد المحلي، استثمار الحافطة.

- رأس المال الطويل الأجل، رأس المال القصير الأجل.

ب. الاحتياطات:

الذهب النقدي، حقوق السحب الخاصة، وضع الاحتياطي في الصندوق، الموجودات من العملات الأجنبية، استخدام إئتمانات الصندوق.

3. سعر الصرف:

يعرف سعر الصرف بأنه عدد الوحدات من العملات الأجنبية التي تعادل الوحدة الواحدة من العملة الوطنية.

كما يعرف سعر الصرف على أنه الوحدات من العملة الوطنية التي تعادل الوحدة الواحدة من العملة الأجنبية.

و يتأثر سعر الصرف بحجم المبادلات التجارية للدولة، و انتقال رؤوس الأموال منها و إليها، كما يؤثر سعر الصرف على الاقتصاد الوطني من خلال التأثير على ميزان المدفوعات

كيفية تحديد سعر الصرف:

يتم تحديد سعر الصرف من خلال مل يلي:

1. الصرف نقدا: تتم فيها عملية تسليم و استلام العملات لحظة إبرام عقد الصر ، و يطبق سعر الصرف السائد لحظة إبرام العقد، و هناك سعر الصرف: سعر البيع (القيمة بالعملة الوطنية التي يطلبها البنك مقابل وحدة معينة من عملة أجنبية) و سعر الشراء (القيمة بالعملة الوطنية التي يدفعها البنك للفرد مقابل وحدة معينة من عملة أجنبية)

2. حساب الأسعار المتقاطعة:

عند تبادل العملات في مركز مالي معين، سعر العملتين مقابل بعضها البعض غير متوفر و لضرورة التبادل يجب تحديد سعر تبادلهما، و ذلك بناء على علاقة العملتين بعملة ثالثة، و تسمى الأسعار المحسوبة بهذه الطريقة بالأسعار المتقاطعة.

الصرف الاجل: تستعمل الشركات العاملة في التجارة الخارجية هذا النوع من الصرف لتفادي الاخطار الناتجة عن التقلبات المحتملة في أسعار صرف العملات، بحيث يكون سعر الصرف السائد لحفظة ابرام العقد و هوس عر الصرف بغض النظر عن سعر الصرف لحظة تنفيذ العقد.

أنواع سعر الصرف:

1. سعر الصرف الاسمي: هو مقياس عملة احدى البلدان التي يمكن تبادلها بقيمة عملة

بلد آخر، و يتم تحديده تبعا للطلب العرض عليها في سوق الصرف في لحظة زمنية

ما، و ينقسم سعر الصرف الرسمي (السعر المعمول له فيما يخص المبادلات

التجارية الرسمية) و سعر الصرف الموازي (السعر المعمول في الأسواق الموازية)

2.2. سعر الصرف الحقيقي: عدد الوحدات من السلع الأجنبية اللازمة لشراء وحدة

واحدة من السلع المحلية و بالتالي يقيس القدرة على المنافسة.

3. سعر الصرف الفعلي: يعبر سعر الصرف الفعلي عن المؤشر الذي يقيس متوسط

التغير في سعر صرف عملة ما بالنسبة لعدة عملات أخرى في فترة زمنية ما، و

بالتالي مؤشر بسعر الصرف الفعلي يساوي توسط عدة أسعار صرف ثنائية و هو

يدل على مدى عملة بلد ما بالنسبة لمجموعة من العملات الأخرى.

4. سعر الصرف الفعلي الحقيقي: ه سعر اسمي لأنه عبارة عن متوسط لعدة أسعار

صرف ثنائية، و من أجل أن يكون هذا المؤشر ذا دلالة ملائمة على تنافسية البلد

تجاه الخارج لا بد أن تخضع هذا المعدل الاسمي الى التصحيح.

3.الميزان التجاري:

ان الميزان التجاري ما هو الا صافي ميزان الواردات و الصادرات حيث يوجد ما يسمى بصافي الصادر او فائض الميزان و ذلك حينما تزداد الصادرات من الواردات كما يوجد أيضا ما يسمى بصافي الاستيراد أو عجز الميزان التجاري، و ذلك حينما تصبح الواردات أكبر من الصادرات.

و ان كانت كل الصادرات و الواردات تعتبر كمتغيرات خارجية فعن مستوى التوازن الدخل يأخذ في الزيادة معتمدا على ذلك على الميزان الصافي للصادرات بعلاقة إيجابية حيث تؤدي زيادة الصادرات الى ارتفاع مستوى التوازن للدخل و العكس بالعكس، و يعني ذلك ان الدولة من مستوى أقل من العملة الكاملة ان تعمل على زيادة صافي الصادر أي زيادة الفائض في الميزان حيث تكون الفرصة متاحة أمامها لزيادة الإنتاج من أجل التصدير الى جانب اخلال الواردات.¹

المبحث الثالث: مفهوم و اهداف السياسة التجارية و أنواعها

تعتبر السياسات التجارية الدولية التي تعتمدها الدول النامية اليوم متأصلة تأسلا فكريا من الفترات تاريخية سابقة، بل و ترجع الى المذاهب الاقتصادية التي سادت عصور تاريخية خلت منها سياسة تعتمد التجارة الخارجية التي نتائج أفكار المدرسة التجارية أو سياسة التجارة الخارجية التي كانت تهدف الى تنشيط و زيادة التبادلات التجارية و التي ثمنت بإنشاء فكرة الجات سنة 1947، ثم قيام منظمة و التجارة العالمية في يناير 1995.

المطلب الأول: مفهوم السياسة التجارية

تعرف السياسة التجارية على أنها مجموعة من القواعد و الأدوات و الأساليب و الإجراءات و التدابير التي تقوم بها الدولة في مجال التجارة الدولية لعظيم العائد و كذا تحقيق تنمية اقتصادية من خلال التعامل مع باقي دول العالم في إطار هدف التوازن خارجي ضمن منظومة تحقيق الأهداف الاقتصادية الأخرى للمجتمع خلال فترة زمنية معينة، كما أن

¹ محمد عبد المنعم، الاقتصاد الدولي، مؤسسة الشهاب بالجامعة، طبعة 1999، ص 145-146.

السياسة التجارية ما هي الا وسيلة من بين الوسائل الأخرى كالأجراءات النقدية و المالية لتحقيق اهداف الدولة، و عليه فالسياسة التجارية تمثل احد جوانب السياسة الاقتصادية و التي تتعلق بالتجارة الدولية.¹

فبالنسبة للأدوات المستعملة في سياسة حماية التجارة الدولية نجدها تختلف بالضرورة عنها في سياسة الحرية التجارية، أما بالنسبة للإجراءات و التدابير فترجع أساسا الى المنطلقات التي تعتمد عليها الدولة في معاملتها التجارية بهدف مكاسب تجارية معينة، كتعظيم العائد حماية الصناعات الناشئة، تحقيق التوازن الخارجي،... الخ أي ما يمكن وصفه بأهداف السياسية التجارية.

المطلب الثاني: أهداف السياسة التجارية

تختلف أهداف السياسة التجارية باختلاف نوعية السياسة المطبقة و سياسة التقيد أو سياسة الحرية، و عليه يمكن أن نذكر أهداف السياسة التجارية الدولية دون تفريق بين أهداف سياسة حرية و التجاه الدولية أو سياسة حمايتها و هي:

الفرع الأول: تحقيق التوازن في ميزان المدفوعات

الفرع الثاني: حماية المنتج المحلي من المنافسة الاجنبية و حماية الاقتصاد الوطني من خطر سياسة الإغراق

الفرع الثالث: تشجيع الاستثمار من اجل التصدير و زيادة العمالة و مستوى التشغيل في الاقتصاد الوطني

الفرع الرابع: حماية الصناعات الناشئة و الصناعات الاستراتيجية لدعم الامن الوطني و القوة العسكرية

¹ أحمد حشيش، اساسيات الاقتصاد الدولي دار الجامعة الجديدة للنشر، 1998، ص 197

الفرع الخامس: التعامل مع التقلبات الخارجية المؤثرة على الاقتصاد الوطني و إيجاد آلية للتكيف مع التحولات الاقتصادية العالمية.

الفرع السادس: حماية بعض الصناعات الوطنية لاعتبارات اجتماعية

الفرع الأول: تحقيق التوازن في ميزان المدفوعات

و يتم ذلك على أساس تعظيم عائدات الصادرات و الموارد من العملة الأجنبية و تخفيض الطلب على الصرف الأجنبي

يعرف توازن ميزان المدفوعات بأنه الحالة التي تكون فيها المديونية مساوية للدائنية في المدفوعات المستقلة، فالتوازن في ميزان المدفوعات يربط بين طبيعة النمو المستمر في ميزن المدفوعات و طبيعة الحركة المستمرة في مكوناته، و يأتي هذا التوازن على اساس تعظيم عائدات الصادرات و الموارد من العملة الأجنبية و تخفيض الطلب على الصرف الأجنبي

الفرع الثاني: حماية الإنتاج المحلي من المنافسة الأجنبية

و تعتبر هذه السياسة من بين الإجراءات التي تقوم بها السلطات لعرض إعاقة حركة الاستيراد و حماية السوق الوطنية من المؤثرات الخارجية التي تضر بالإنتاج المحلي، و من بين هذه الإجراءات فرض أجور و نفقات تحكومية مرتفعة على نقل و تخزين البضائع المستوردة و في المنطقة الجمركية التشديد في تطبيق اللوائح الصحية المغلاة في تقدير قيمة الواردات، فرض رسوم على عملية التفتيش.

الفرع الثالث: حماية الاقتصاد الوطني من خطر سياسة الاغراق¹

يقصد بسياسة الإغراق بيع السلع بسعر يقل عن تكاليف الإنتاج في الأسواق الخارجية على ان تعوض الخسارة بالبيع بسعر مرتفع في السوق المحلية، و هو أحد السوائل التي تتبعها

¹ زينب حسين عوض الله، الاقتصاد الدولي، الإسكندرية، بيروت العربية، ص 105.

الدولة أو المشروعات الاحتكارية للتمييز بين الائتمان السائدة في الداخل و تلك السائدة في الخارج و يتفرع الى ثلاثة أنواع:

الإغراق العارض و الذي يفسر بظروف استثنائية طارئة و الإغراق قصير الاجل أو المؤقت و الذي ينتهي بتحقيق الغرض المنشأ من أجله و الإغراق الدائم، المرتبط بسياسة دائمة تستند وجود احتكار في السوق الوطنية يتمتع بالحماية، و على هذا الأساس جاءت جولة الاوروغواي و الجات سنة 1994 و منظمة التجارة العالمية بإجراءات و قوانين تكفل حق الحماية ضد الدول التي تمارس سياسة الإغراق.

الفرع الرابع: تشجيع الاستثمار من أجل التصدير

و ذلك بانتهاج أساليب و استراتيجيات تتكفل بهيئة الفضاء الاستثماري الخصب الذي يعمل على تطوير الإنتاج الوطني بهدف التصدير و تشجيع إقامة المناطق الحرة ذات المزايا و الحوافز التفضيلية التي تشجع الاستثمار فيها و تبنية مؤسساتيه تعمل على دعم الاستثمار المحلي أو الاستثمار الأجنبي المباشر لتدعيم قدرة المنتج الوطني على التنافس في الأسواق الدولية و زيادة العائد النقدي.

الفرع الخامس: زيادة العمالة مستوى التشغيل في الاقتصاد القومي

يعتبر هذا الهدف من أهم أهداف السياسة الاقتصادية العامة و خاصة السياسة التجارية سواء الحمائية منها أو سياسة الحرية، فسياسة الحماية تخلق أنواع جديدة من القناعات التي تستخدم مزيدا من العمالة أو زيادة مستوى التشغيل، في حين أن سياسة الحرية تعمل على تحقيق من خلال تعظيم الصادرات في اطار التحول الى استراتيجية الإنتاج من أجل التصدير

الفرع السادس: حماية الصناعات الناشئة

تعتمد هذه السياسة في الدول التي تتمتع بصناعات حديثة خاصة الدول النامية و هذا بغرض حمايتها من منافسة صناعات الدول الكبرى التي تتميز بالتقدم الفني الانتاجي و السياسات الاحتكارية

الا أنه يجب التفريق بين هدف حماية الصناعة الناشئة و هدف حماية الإنتاج المحلي من المنافسة، فالأول مقبول من بعض الاعتبارات الاقتصادية أما الثاني فلا يمكن الدفاع عنه لأنه غالبا ما يصدر الضغوط السياسة التي تمارسها جماعات الضغط ذات الوزن السياسي في المجتمع.¹

الفرع السابع: التعامل مع التقلبات الخارجية المؤثرة على الاقتصاد القومي

ان إجراءات السياسة التجارية تعمل على تحصين الاقتصاد القومي من مختلف التقلبات التي تنشأ على المستوى الدولي و التي يتاثر بها طبعاً، نظراً للعلاقة التجارية بين مختلف البلدان

الفرع الثامن: إيجاد آلية للتكيف مع التحولات الاقتصادية العالمية

فالسياسة التجارية من خلال أدواتها و إجراءاتها تعمل على تكيف الاقتصاد مع التحولات الاقتصادية العالمية للحصول على أكبر قدر من المكاسب و التقليل من المخاطر مثل ما اعتمد في الاتفاقية العامة للتعريف الجمركية (الجات) و من سياسات تم تكييفها في اطار المنظمة العالمية للتجارة.

المطلب الثالث: أنواع السياسات التجارية

تتفرع أنواع السياسة التجارية الى نوعين رئيسيين هما:

السياسة التجارية الحمائية

سياسة حرية التجارة الخارجية

¹ شوفايو عائشة، تطور التجارة الخارجية في ظل التحولات الاقتصادية الحالية، حالة الجزائر، مذكرة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير، الجزائر، 2001، ص 21.

الفرع الأول: السياسة التجارية الحماية

و يطلق عليها أيضا سياسة تقييد التجارة الدولية و تعني الحالة التي تستخدم فيها الدولة سلطتها العام للتأثير على اتجاه المبادلات الدولية و على حجمها أو على الطريقة التي تسير بها المبادلات الخارجية و يعتمد المؤيدون لسياسة حماية التجارة الدولية على عدة حجج من أهمها:

- حماية الصناعات الناشئة
- تقليل الواردات و بالتالي تحسن ميزان المدفوعات
- حماية الأسواق الوطنية من سياسة الإغراق التي تمارسها الدول الكبرى
- زيادة الإنتاج المحلي و توفير حد أدنى من الغذاء للسكان أو ما يسمى بالهدف الاستراتيجي
- زيادة الإيرادات العامة للدولة عن طريق التعويضات الجمركية المفروضة على السلع المستوردة
- ترقية الاستثمارات و زيادة جذب رؤوس الأموال الأجنبية و بالتالي توفير و تحقيق مستوى أعلى من العمالة
- ان الملاحظ لهذه الحجج التي يعتمدها أنصار المذهب الحمائي يجدها تصب اغلبها في اهداف السياسة التجارية التي تمت ذكرها آنفا و تعتمد الدولة التي تنتهج هذه السياسة مجموعة من الوسائل في تحقيق هذه الأهداف:

منها الوسائل السعرية، الوسائل الكمية، و الوسائل التنظيمية

1. الوسائل السعرية:

و يتجلى تأثيرها في اثمان الواردات عن طريق رسوم جمركية، الإعانات الإغراق، و تخفيض سعر الصرف.

فالرسوم الجمركية هي عبارة عن " ضريبة تفرضها الدولة على السلعة عند عبورها للحدود الجمركية الوطنية دخولا (الواردات) أو خروجها (الصادرات) و يطلق على مجموعة النصوص المتضمنة لكافة الرسوم الجمركية السائدة للدولة في وقت معين اسم التعريفات الجمركية و هناك أنواع متعددة من التعريفات الجمركية تنقسم الى ما يلي:

- الرسوم القيمية: تحدد كنسبة مئوية من قيمة السلعة
- الرسوم النوعية: تحدد على اسشاس الوحدة من السلع بالعدد أو الوزن
- الرسوم المركبة: و تتضمن كل من الرسم النوعي يضاف اليه الرسم القيمي

أما بالنسبة لعانات التصدير فالغرض منها تدعيم القدرة التنافسية للإنتاج الوطني في الأسواق الدولية عن طريق منح الإعانات للمنتجين الوطنيين هذه الإعانات قد تكون في شكل مباشرة ممثلة في دفع مبلغ معين من النقود يحدد على أساس نوعين او قيمتين او تكوزن في شكل غير مباشر ممثلة في منح مشروع بعض الامتيازات لتدعيم مركزه المالي كالإعفاءات أو التخفيضات الضريبية التسهيلات الائتمانية اتاحة بعض الخدمات بنفقات رمزية... الخ

و بالنسبة للإغراق و الذي سبق تعريفه ضمن أهداف السياسة التجارية فهو يتفرع الى ثلاثة فروع.

الإغراق العارض " و الذي يفسر بظروف استثنائية طارئة، الإغراق قصير الاجل و المؤقت و الذي ينتهي بتحقيق الغرض المنشأ من أجله، الإغراق الدائم المرتبط بسياسة دائمة تستند الى وجود احتكار في السوق الوطنية يتمتع بالحماية.

و أخير يأتي تحقق سعر الصرف الذي يقصد به كل انخفاض تقوم به الدولة عمدا لقيمة العملة الوطنية مقومة بالوحدات النقدية الأجنبية سواء اتخذ ذلك مظهرا قانونيا في الوحدة الى الذهب او لم يتخذ و من ابرز الاثار الاقتصادية لتخفيض سعر الصرف ما يعلق بقيمة كل

من الصادرات و الواردات بما يترتب عليه من انخفاض ثمن الصادرات المحلية و ارتفاع قيمة الواردات الأجنبية.¹

2. الوسائل الكمية:

و تستعمل هذه الوسائل نظام الحصص و نظام تراخيص الاستيراد و يقصد بنظام الحصص فرض قيود على الاستيراد و نادرا على التصدير خلال فترة زمنية محددة تضع الدولة الحد الأقصى للكميات و القيم المسموح باستيرادها أو تصديرها

و لنظام الحصص آثار اقتصادية إذ يؤدي الى إيجاد تفاوت بين الثمن في الخارج و في الداخل مما يخلق فرصة للحصول على الربح إضافي أما من يحصل على هذا الربح فالأمر يتوقع في الواقع على كيفية تنظيم نظام الحصص و على هيكل السوق السلعة الخاضعة لهذا النظام.

و يتبع هذا النظام -نظام الحصص- نظام تراخيص الاستيراد و يتبلور في عدم سماح باستيراد بعض السلع الا بعد الحصول على تراخيص سابق من الجهة الإدارية المختصة لذلك و التي تمنح هذه التراخيص في حدود الحصة المقررة بلا قيد و لا شرط و قد تصدر تراخيص الاستيراد وفق لأسس معينة كتحديد حصة التاجر على أساس المستورد من السلعة في فترة زمنية سابقة، و قد تعتمد الدولة الى بيع هذه التراخيص بالمزاد مما يمنح اشتراك الدولة في الأرباح الناتجة عن الاستيراد.

3. الوسائل التنظيمية:

و تشمل كلا المعاهدات و الاتفاقات التجارية، أما المعاهدات التجارية فتعقدتها الدولة مع غيرها من الدول من خلال أجهزتها الدبلوماسية من اتفاق يعرض تنظيم العلاقات التجارية و يمكن أن تشمل المعاهدة أطور ذات طابع سياسي أو اداري أما الاتفاق التجاري و هو

¹ زينب عوض الله، مرجع سابق، ص 303

تعاقد يتناول أمور تفصيلية تتعلق بالتبادل التجاري بين الدولتين، و تتضمن الإشارة الى الإجراءات بنوع من التفصيل كتحديد الكميات أو القيم أو بيان المنحنيات التي تدخل في نطاق المبادلات بين هاتين الدولتين لتبين أما اتفاقات الدفع فهو اتفاق بين دولتين ينظم قواد تسوية المدفوعات التجارية و غيرها وفق الأسس و الاحكام التي يوافق عليها الطرفان حيث تتم حركة المدفوعات بين الدولتين المتعاقدتين بالقيود في حساب مقابدة المدفوعات و متحصلات كل منهما على الأخرى و كذلك يحدد العملة التي يتم على أساسها العمليات و سعر الصرف التذي تجري التسوية وفقا له.

الفرع الثاني: سياسة حرية التجارة الدولية

و تسمى أيضا سياسة التجارة التحريرية أو الحرية التجارية، و قد ظهرت هذه السياسة في عصر المدرسة الفيزيوقراطية، و انتعشت مع افكار آدم سميث و ريكاردو و التي كانت تتنادي بالحرية الاقتصادية عموما و ابعاد الحكومة عن التدخل في النشاط الاقتصادي

ان سياسة حرية التجارة الدولية تعبر عن مجموعة الإجراءات و القوانين التي تعمل على إزالة أو تخفيض القيود المباشرة أو غير المباشرة الكمية و غير الكمية، التعريفية و غير التعريفية، و يعتمد المؤيدون لسياسة حرية التجارة الدولية على حجج منها.

1. ان حرية التجارة الدولية تسمح لكل دولة بأن تخفض في انتاج السلع التي ترى فيها ميزة نسبية بسبب ظروفها الطبيعية و نتيجة وفرة عوامل الإنتاج المناسبة لانتاج هذه السلعة، بل انتاج تلك السلع التي تتوفر فيها ميزة تنافسية تقوم على الجودة و السعر و انخفاض التكلفة و بالتالي يتم الحصول على مزايا التخصص الدولي الذي يضمن لكل دولة الحصول على مكسب من التجارة الدولية عند تبادل السلع، لم يكن ليتحقق لو انتهجت كل دولة نفس السلعتين معا تبادل و يتوقف حجم هذه الفوائد على مدى اتساع السوق الدولية.

2. لا تستطيع الدولة المتمتع بمزايا الإنتاج الا في ظل القيام بتبادل دولي يمكن الدول التي تتمتع بالمزية نسبية ميزة تنافسية في انتاج سلعة ما، أن تتوسع في انتاج تلك السلعة بما يفوق احتياجاتها المحلية و تقوم بمبادلة ذلك الفائض مع أخرى تحصل منها على احتياجاتها من السلع التي تعاني من انتاجها من قصور نسبي.
3. تطبيق الحجم الأمثل للمشروع نتيجة لاتساع السوق، و تمكن المشروعات التي تتطلب حجما كبيرا من الوصول الى الوضع الأمثل.
4. منع الاحتكارات
5. ان تبني سياسة حرية التجارة الدولية يؤدي الى انتعاش التجارة الدولية، نتيجة اتساع السوق أمام الصادرات و المنتجات التي تتمتع فيها كل دولة بميزة نسبية و ميزة تنافسية.
6. تشجيع التنافس الدولي، بما يحمله من تخفيض اقصى قدر من الإنتاج و باقل تكلفة ممكنة حيث تدفع المنتجين الى تخفيض التكلفة من أجل تخفيض أسعار منتجاتهم و تعظيم الأرباح و من ثم المزيد من الإنتاج و هكذا.
7. يؤدي انتهاج سياسة حرية التجارة الدولية الى زيادة الدخل القومي لأطراف التبادل التجاري الدولي و يعود بالرفاهية على الاقتصاد الدولي بأكمله.
8. يؤدي اتباع سياسة حرية التجارة الدولية الى تخصيص افضل للموارد الاقتصادية و زيادة مستوى التشغيل و التوظيف في لاقتصاد القومي لكل دولة.
9. تخفيض معدلات البطالة بدرجة أفضل من سياسة الحماية لأنها تساعد على الاستفادة من عناصر الإنتاج المتوفرة في الدولة المختلفة.
10. ان سياسة حرية التجارة تؤدي الى تعظيم الصادرات في اطار اتباع استراتيجية الاشباع من أجل التصدير، و من ثم تحقيق هدف التوازن الخارجي.

خلاصة:

لقد أدت التجارة الخارجية عدة أهداف كان لها أثر على اقتصاديات الشعوب التي تؤدي الى زيادة الدخل القومي و انخفاض من مستوى الأسعار للدولة هذا اذا تركت دون قيود و ان كان العكس لقيت حماية الصناعات الناشئة للدولة و تنوع الإنتاج يؤدي الى انغلاق الاقتصاد على نفسه، و عدم تفتحه نحو الخارج و قد الح مجموعة من الاقتصاديين على ضرورة تحرير التجارة الخارجية كما عارض البعض الآخر هذا الراي و هنا يصح التساؤل على أي من الرأيين أصح التحرير أم التقييد.

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تنشيط التجارة الخارجية

تمهيد:

تعتبر صناعة النقل البحري من المحاور الأساسية لعملية نمو التجارة الخارجية يحث تمارس تكلفة النقل البحري تأثيرها المباشر على قيمة السلعة في كل من جانبي الطلب و العرض، فمن حيث تأثيرها على جانب الطلب و العرض، فمن حيث تأثيرها على جانب الطلب على السلعة فهو لا يقتصر على خلق و زيادة المنفعة المكانية و الزمانية للسلعة، فمن المعروف أن زيادة و انخفاض متوسط التكلفة خدمة نقل السلعة الى المستهلك من شأنها رفع أو خفض أسعارها النهائية باعتبارها جزء من التكلفة الاجمالية الامر الذي ينعكس على حجم الطلب عليها و من حيث تأثير خدمات النقل البحري على جانب السلعة فيتضح في تعدد أنواع السلع المعروضة في الأسواق و زيادة كمياتها عن طريق النقل بأحجام كبيرة و أسعار منخفضة و هو ما يؤثر في تخفيض تكاليف الإنتاج و التداول، و يدعم هذا التأثير قدرة نشاط النقل البحري على توسيع نطاق السوق لنفس المنتجات و من هنا تتجلى لدينا العلاقة بين النقل البحري و حجم التجارة المنقولة بحرا.

و للتفصيل في هذا الموضوع تم تخصيص هذا الفصل لمعرفة كل من سياسة الحرية و سياسة الحماية البحرية و آثارها على التجارة الخارجية، إضافة الى الإحاطة بالتحديات و العقبات التي تواجه موانئ الدول النامية، و الطرق التي تمكن هذه الدول من رفع كفاءة موانئها و بالتالي تنمية تجارتها الخارجية.

المبحث الأول: السياسات التجارية البحرية

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

. 1 أنواع الإعانات:

هناك إعانات مباشرة مخصصة لبناء وشراء السفن وأجهزة تكاليف التشغيل المرتفعة قد تكون هذه الإعانات مالية. فمواجهة الزيادة في أجور الطاقم وتكاليف الوقود لاستخداماً محدداً أو تحديثاً أو وجود انخفاض القيمة، وفي الحالة الأخير لا يمكن تقديم الإعانة إلا بتمويل السفينة في الموانئ الدولية المانحة للدم.

كما أن هناك إعانات غير مباشرة تشمل القروض بسعر فائدة منخفضة أو الإعفاء أو الخصم الضريبي والتخفيض أو إعفاء رسوم الموانئ الإرشاد والقطر أو تعويض الخسارة من طرف الحكومة.

1.1 إعانات التشغيل

قد تعتبر إعانات التشغيل إما منخفضة للتكاليف أو زائد قليلاً لإيراد، وهذا يتوقف على كيفية تقديم الإعانة، فإذا حسبت على أساس اسد 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 قبعداً أكثر ربحاً وتخسر تبعاً للحالة السوقية ومدى كفاءة تشغيلها فيعتبر الدعامات العامة أداة لتخفيض التكاليف، وتبدو أهميتها هذه المتفرقة في النهاية في الحالة الثانية فإنها لا عم محدود وبحدود معينة بغض النظر عن النتيجة النهائية للتشغيل

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 الحكومة ما تقدمت تعتمد على المساعداً في دفع جزء من التكاليف، أما إعانات الموجهة للترسانات كمن عملية البناء الجديدة أو أعمال الإصلاح بغض النظر عما إذا كانت السفناً جنبية التسجيل أو سفن ترسانة العلماء الوطني. وهذه الأنواع من الإعانات ذات طبيعة سياسية.

وهناك برامج تسخير ماجال تخريدو البناء ،هذه البرامج تعمل علنياً غراء الشركات الملاحية علن تخريد سفنها التيلمت دخل بعد في سفننا التخريدو وشراء سفن جديد قبالا من الأ ولنا المخردة.¹

وهناك نوعاً آخر من إعانات بناء السفن هو من حالقروض المسير قبتسهيلا تمغرية منا جلبنا سفن جديد قو تخريد السفن القديمة تبعا لخطه تحديثا لأسطول لوطني .

3.1 الإعانات الضريبية :

وذلك بمنحت تخفيضات ضريبية للشركات الوطنية الملاحية، وقد تكون علن شكلاً هلاكسريعل للسفن بخصم من ضرائب إيراد الشركة، ويلاحظ أن معظم الدول تمنح إعفاء ضريبي .

4.1 الإعانات الاجتماعية :

تدعم هذا الإعانات تدريبو تعليمياً طقما السفن، وكذلك الرعاية الصحية وغير ذلك من التكاليف المرتبطة بالضمان الاجتماعي والرعاية الاجتماعية لأسرهم .

5.1 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 .

6.1 تفضيل العلم وسياسة التفضيل التجاري :

ويتضمن هذا النوع من الإعانة جميع الوسائل التي تتبعها الحكومة من أجل تخصيص حجم معين من تجارتها الخارجي ق لتنتقل عل سفنها الوطنية . والأنواع الرئيسية لهذا النوع من التفضيل هي .

أ - منح تراخيص استيراد للتجار بشرط استخدام السفن .

ب -

التميز في الرسوم محيثة يتم تخفيض الرسوم الجمركية ورسوم الموانئ عند نقل البضاعة بواسطة السفن الوطنية .

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

¹ شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2006، ص 35

د - إصدار تشريعات إجبار الشاحنين على استخدام السفن الوطنية.

هـ - استخدام الرقابة على النقد كوسيلة للضغط على الشاحنين.

و -

عقد الاتفاقيات التجارية الثنائية بين الدولتين لحجز التجار بينهما لنقلها على سفن الدولتين من صفة أو تبعاً للنسب المحددة.

ي - العادات التجارية القائمة على البيع والشراء فوب.

7.1 ملكية الدولة للأسطول لتجاريمعاً لإعفاء الكامل للضرائب¹.

آثار الإعانات المتزايدة على تجارة الدولية:

لقد قبلت الدولة بتقديمها إعانات لشركاتها الملاحية من أجل مساندة تجارتها الخارجية إن ماتت عوقها، ولتوضيح ذلك كالتدوير في التجارة العالمية، وفي التجارة الوطنية لدولة تقدم هذا الإعانات فتتفرضا يلي:

- المنافسة الكاملة في كلا السوق العالمية والسوق الوطني.

- غياب النقل بحري دولي بين الدولتين " أ " و " ب ."

- فئات أ جور الشحن على الدولة " أ " عنها في الدولة بسبب التكاليف

عند بدء القيام بالنقل بحري سيؤثر انخفاض سعر النقل بحري في الدولة على العرض في السوق الدولية

"أ"، ويمكن للدولة " ب " أن تصدر الدولة " أ " النقل بحري بما يرضي جزءاً من احتياجات النقل في الدولة

"أ"، إن الطلب على خدمات الملاحة في الدولة " أ " سيتناقص بينما يزداد في الدولة

" ب . " وطالما أن تصدير البضائع يتبع الطلب بتخفيض فئات أ جور النقل فإن تكاليف النقل بحري تصبح أرخص في الدول

"ة" أ " وأعلى في الدولة " ب " وتستطيع الدولة " أ " "

عندئذ أنتصدر كميات أكبر من التجارة وذلك بتطبيق قانون التكاليف النسبية لفائدة جميع الدول المشتركة في التجارة.

¹ عيد القادر ، النقل البحري في مواجهة التكتلات، القاهرة، 2008، ص 55

عند تقديمها لإعانة قبال دولة " أ " ينخفض السعر ويزيد العرض في الدول " أ "، أما نصيب الدولة " ب " في جملة التجارة الدولية

" أ "، فيقلو يختللتوازن الدولي القديم وينخفضو لكن بمقدار أقل من مقدار الإعانة، ويحدث توزيعاً للنسبة للإعانة، بمعنا أنجزء منها يذهب إلى الغير مندونا الصناعة الوطنية للنقل البحري المطلوباً إعانتها أصلاً¹.

كما أنشركات الملاحة الوطنية لم تحتفظ بصافيا للإعانة كاملة، بل تضطر التحويلجزء منها إلى المطلوبو النتائجالمستخلصة هي:

جزء من الإعانة المدفوعة بواسطة الحكومة لشركاتها الملاحية سوف يتحول إلى المستهلكينا لأجانب.

الإعانة التي تدفعها الدولة للصناعة النقل البحري الوطنية كيتساو بيننا التكاليف لأسطولين

(الأسطول المعانوا لأسطول غير المعان

ليس بالضرورة أن تكون قادرة على التغلب على هذا الفرق وتنتيجة للحقيقة التالية في التجارة الخارجية يدفع ثمننا للسلعوالخدمات تقطفي المدى

الطويل بواسطة سلعو خدمات من الدولة الأخرى، وبالنسبة للدولة التي تعطي إعانات لشركاتها الملاحية فهي بذلك تسد تطيعاً تصدر طاقاتها النقل البحري أكثر، بينما الدولة الأخرى بالتالي تعطي إعانة فتصدر أقل، والتوازن يحدث فقط بتأثير عكسي بالنسبة للبضائع المتبادلة أو بالنسبة للخدمات تو بذلك فإن الدولة الأخيرة سوف يكون لها نصيباً ورفياً لزيادة الناتجة في حجم التجارة نتيجة لزيادة صادراتها بينهما تقلل الدولة التي تدفع الإعانة من صادراتها نسبياً.

كذلك كما كانتا للإعانة المدفوعة للنشاط البحري سوف تكون على حساب أنشطة اقتصادية أخرى في الدولة الدافعة للإعانة، فسوف تتأثر هذه الأنشطة بالنسبة لكفاءةها بما سوف يسيء أكثر للصناعة التصدير عموماً، أما الدولة الأخري بالتالي تدفع الإعانة فتتمتع بأسعار نقل منخفضة دون الأضرار بمصادر ها الوطنية.

وستضطر الدولة التي تدفع إعاناتها إلى الحد من الاستعمال الأمثل لمصادر ها عندما تضطر إلى الحد من الاستعمال جزء من سفنها الأكثر كفاءة على هذا الطريق

¹ محمود حامد، اقتصاديات النقل الدولي، الدار الجامعية، 2013، ص 75

الملاحية، بينما يكون علما الدولة الدافعة للإعانة أنتتحمليذا التوقيتاً عباء سفنها القليلة الكفاءة المدفوعة لها إعانات.

النشاط البحري هو صناعة كثيفة الرأسمال ولذلك فالدول جميعها ستقابل سياسات الإعانات الدولية لمنافسة إعانات مضادة لها، وبذلك تتكون سلسلة من الإعانات المضادة مما يؤدي إلى النزول أكثر في أسعار النقل علما الدول أنتتريدمنا إعاناتها مراتاً خريمتتالية .

3. آثار الإعانات علما الدورة الملاحية:

إن المهنة ملامكا السفن صفة المخطر و عندما لا استقرار وذلك علما ملينا اثنينهما¹ :

الأول: لما كانت الملاحية صناعة دولية، فأنما محاولة للسيطرة على كمية حمولة السفن ما لها إلى النافشل.

الثاني:

إنما طلب علما الفراغات بالسفن يكون دائما معرضا للتقلبات فجائية غير متتبا بها، إما توسعا أو انكماشاً، مثل فشل لمحصول الزراعي فيمنطقة ما أو نقص الوقود، أو جمود اقتصادي، أو دوريات تجارية، أو حروباً ذات سياسية إلى الأمر و نة العرض تتأثر بالزمن فيالزمن القصير، شهراً أو اثنين مثلاً : يكون العرض أقل و نة كثير من الزمان البعيد لأكثر من عام.

في الحالة الأولى: قد لا ترتفع نسباً أسعار النقل كثير الدرجة تدفع ملامكا السفن إلى النزول السفن المر بوطه إلى السوق.

وفي الحالة الثانية: يستمر النقص في السفن محتباً تماماً مبناء السفن الجديدة تتبعا لاحتالات الرخاء مما يتطلب بقرعة من

18

إلى 12

شهراتنتز لجميعها بكميات معتبرة إلى السوق آتية من جميع عتريسانا تبناء السفن في العالم و من الناحية النظرية يميل جهاز الأسعار خلال فترة الأزمات إلى التقليل العرض، ذلك أن السفينة ستواصل العمل فيالمدى القصير طالما أن التكاليف المتغيرة مطروحة من هاتكاليف رباطها أقل من سعر النقل . عند استمرار أسعار النقل في الهبوط، فإن السفن ذات التكاليف المرتفعة تبدأ في الرباط و قد تخرج بالترديج فاسحة المجال أمام السفن الأكثر كفاءة و اقتصاد . وهكذا فإن جهاز الأسعار يعم

¹ محمد سليمان هدى، اقتصاديات النقل البحري، دار الجامعات المصرية، الإسكندرية، ص 110.

لعلبا حلالا لسفنا الجديدة التي تتميز بتكاليفها أقل وكفاءة عالية تبدا من السفن القديمة ذات التكاليف المرتفعة والكفاءة ال
متدنية، ومرونة نظام رباط السفنهامجد عند دخولها لمرور السفن من الرابطة بحالالات السوق.

في حالة تقديم الإعانات نجد أن عدد كبير من السفن ذات الكفاءة المتدنية من العمل بالرغم من النزول والمستمر في الأسعار
مساعدة هذه الإعانات، واستتباب حركة إخراج السفن الزائدة من السوق لسببين بما يسا عدلنازول أكثر في أسعار
لنقلهما:

-الأول: وجود سفن معانة تقبل أسعار أقل من نفقات تشغيلها مطروحا منها نفقات الرباط.

:
-الثاني

تبا عالسفنا القديمة ذات تكاليفها لاصلا حالمرتفعة التي يصعب تشغيلها غير مريح بالنسبة للدول ذات الأجور العالية
دلا من رباطها أو بيعها للملاك في دول ذات الأجور المنخفضة، وهؤلاء الملوك بما عدة الإعانات سيحاولون تشغيلها
، وبذلك يستمر في انخفاض أسعار النقل أكبر مما يضطر السفن غير المعانة والتي هي في حالة أحسن وأكثر كفاءة قبل التقوق
بالرباط، بينما السفن الأقل كفاءة قوا قدم عمرها ذات تكاليفها أعلى من نفقات تشغيلها في التجارة العالمية .

تؤدي الإعانات كذلك إلى عدد حالات الصبورة وعدد سفن الخطوط التي تغل جزء فقط من حمولتها مما يزيد من نفقات تشغيلها
غيلا لسفن ذلك من خلال زيادة عرض السفن على الطلب ، بينما يظل النقل منخفضا .
كما أن الإعانات تعمل على تخفيض الأسعار وإطالة مدة الكساد، فإن خسارة السفن المعانة ستزيد، مما يستدعي الاعتد
يما إعانات إضافية للسفن، والتي بدورها تنتهي بخسارة أخرى وهكذا تتفاقم الآثار الضارة للإعانات

العناصر المؤدية لسياسة الحماية:

إن آراء أنصار الحماية على النشاط الملاحي تدفع بالطرح التساؤل التالي:

'ما هي الدوافع الاقتصادية لإقامة نشاط ملاحي محمي؟'

نجد الإجابة على هذا السؤال فيما يلي¹:

¹ مختار السويفي، اقتصاديات النقل البحري، دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري و التجارة الخارجية، الدار المصرية اللبنانية، الطبعة الثالثة، القاهرة، 1996، ص 125.

1.4 عدم تحقق حرية المنافسة

:

تربالدولالتبداًتالاستثمارفالنقلمؤخرانهمنالصعبعليهاتسييرسفنهابعدأساسالمنافسةالحررةفيسوقالعالمي
منازبمنافسةحادقوالأسبابالرئيسيةلذلكهي:

أ - رأس المال الضخم والمقدرة الإدارية العالية المطلوبة.

ب - المساعدة التي تمنحها الدول البحرية المتقدمة لأساطيلها.

ج - دور المؤتمرات والملاحية في تقليل المنافسة.

د - استعمار السفن أعلام الملائمة

تتمتع السفن الملائمة بمزايا عديدة مما يمكنها من تخفيض تكاليفها نسبياً ومما يقويم قدرتها على المنافسة خاصة في
زمن الكساد ومن هذا المزايا نذكر ما يلي:

- هذا السفن معفاة من الضرائب.

- تستطيع هذا الأساطيل شراء معظم دخلات التشغيل من أخصاً لأسواقها العالمية دون أي عوائق وطنية.

- تقلل من الأعباء الاجتماعية للعمال.

- تحرص على اقل عدد ممكن من الأطقم.

- ليس من الضروري عليها أن تستخدم ما لا تمن مستوعال.

2.4 العوائق التجارية:

تعتبر العوائق التجارية في العالم هي القاعدقوانالتجارةالحررةهيلاستثناء
كما تعتبر حاليا العوائق التجارية الغير عالية التي تفرضها الدول للصناعة على أسواقها أحد أسباب انحراف الاقتصاد
لعالميةنالوضعالأمثل.

3.4 حجة الصناعة الناشئة:

بيرر الاقتصاديون سياسة حماية الصناعات الناشئة لمسا عدة الصناعات الوليدة علنا لنمو نمو اصحيا خلال سنوا تحياتها الأولى، وكما هو معروف فإن شركة الملاحة تحتاج لرأس المال الضخم تحتصلا للمستوى الذي يسمح لها ب تقدم عائدات متزايدة لتبع اقتصاديات الحجم، وسيستغرق هذا فترة من الزمن، وخلال هذا الفترة لن تكون هذه الشركة ف يالوضع المناسب للمنافسة وستصبح المسا عدة حينئذ ضرورية في الدولة النامية. ومثال على ذلك المنح التي منحت

1880

ها الحكومة اليابانية عام

والتي ساعدت في توسع الأسطول الياباني عند بدأ استخدام البخار وكان ذلك إغارة عند صدور هاتحتوي على نص في هيبان عن تخفيضها سنويا، وقد كان نمو الأسطول التجاري الياباني مصاحبا لنمو التجارة اليابانية ومسا عداله . وقد بررت المسا عدة التي منحت لهذا الأسطول لفييد اية علنا أساسا لخدمة المطلوبة بمنه في سبيل توسع التجارة في ذلكال وقت .

4.4 الاستقلال الاقتصادي :

ويعتبر الاستقلال الاقتصادي واحدا من أهم الأسباب الرئيسية التي تدفع الدول النامية إلى إنشاء أسطول لنقل بحري، حتد ولو كان ذلك على حساب التخلي عن مبدأ التكاليف النسبية، إذ ترى هذا الدول أن تقسيم العمال الحالي في العالم ما هو إلا نتيجة لخلفية تاريخية أضف إلى ذلك أننا نؤمن بحركة الصادرات والواردات أثناء الحروب ويعتمد بدرجة كبيرة على توافر خدمات النقل لبحريو الدليل على ذلك أننا خلال فترة الحرب العالمية الثانية تم تخصيص جانب كبير من الأسطول التجاري البحري للدول لتيتملك بحرية تجارية كبيرة لعمليات إمداد الجيوش المشتركة في الحرب، الأمر الذي يرتب عليه تناقص المعروض من السفن التي تقدم خدماتها لتجارة الدول الصغيرة، وهو ما أثر سلبا على اقتصادياتها خاصة قطاع التجارة الخارجية ، وذلك بسبب ارتفاع تكاليف النقل البحري والنولون البحري (وتزايد مخاطر التشغيل، فكانت المحصلة هي انكماش وتضاؤل حجم تجارتها الخارجية .

ولعل خير مثال على ذلك هو أن الأرجنطينو هيدولة نامية لم تكن ضمن الدول المشاركة في الحرب، فقد تأثرت تجارتها الخار جية نتيجة لأحجام السفن الأجنبية عن قلب ضائعها، مما أدب إلى انكماش حجم تجارتها الخارجية بنسبة 60 بالمئة، مع ما ترتب عن ذلك من تأثير على سياسات وبرامج التصنيع فيها خلال الفترة من 1939 إلى 1943

5.4 تنويع الصناعات :

تعتمد الدول النامية أساساً على تصدير المواد الأولية، إذ نجد عدداً قليلاً جداً من السلع تكون الجزء الرئيسي من صادراتها

ولكي تنويع مصادرها لتأثر أزمات التصنيع محتملي، إذ يمثل النشاط الملاحى في بعض هذه الدول وسيلة مغرية لقيام المالت صنيغ، إذ أننا لا نشتغل في خط ملاحى يعتبر أهلاً نسبياً وأسرع مقارنة بالصعوبة التي واجهتها هذه الدول في مجالا تأخر للتصنيع، إذ يمكن للدول النامية بإنشائها صناعات نقل بحراً لتضيف قيمة لتجارتها المصدر بسهولة والتي تصبح كسباً للمعدلات التجارية الدولية لهذا الدول. إذا اعتبرنا السفينة ذات رأس المال الكثيف بالنسبة للعمالة، فإن النشاط الملاحى خلقاً أنشطة مساعداً آخر متصلة بهو التقييم كنا اعتبارها واحدة من المتطلبات الأساسية لبناء مجتمع صناعى .

6.4 الإدماج :

يحتاج قيام الصناعات التنويع الصناعات المكملة لبعضها البعض داخل الأسواق الإقليمية، مما يستدعى ضرورة وجود أساطيل تجارية إقليمية خاصة إذا كانت طرق المواصلات الداخلية غير كافية أو كانا لإقليم منفصلاً جغرافياً .

7.4 التوسع في التجارة الوطنية :

تتردد الخطوط الملاحية الأجنبية في أن تركز رأس المال الجديد، أو أنتقل سفنها من التجارة الثابتة القدامى إلى النواحي التجارية الجديدة التي تكون فيها كمية التجارة المنقولة غير كافية والتي تحتاج إلى تشجيعها بتخفيض سعر النول ونول ذلك تحت مد الدولة على استخدامها أسطولها في هذا الاتجاه .

ولكن يجب أن ننسأنا لأسطولاً لوطنياً إذا كانت تنقصها الكفاءه أو غير قادر على المنافسة لارتفاع تكاليفه، بينما تكوننا لسفناً الأجنبية ذات كفاءه وانخفاض تكاليف - سيكون علينا توسع التجارة الوطنية .

المبحث الثاني : السياسة التجارية للحرية البحرية

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

1. التخصيص مبدأ التكاليف النسبية:

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

1.1 العامل التاريخي:

لقد كانت الدول والبحرية التقليدية تمتلك السفن التي تنقل تجارتها عبر بحر العالم، ولما أصبحت أوروبا الغربية مركزاً للتجارة منذ القرن السادس عشر، أصبحت في الوقت ذاته مركز الملكية للسفن في العالم. وفي القرن التاسع عشر أصبحت ملكية السفن وإدارتها صناعة متخصصة قائمة بذاتها وبقي المركز الرئيسي لملاك 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.

2.1 استخدام أحسن نسبة من عوامل الإنتاج:

الاعتماد على الفروض التي قامت عليها نظرية "هيكشر أولين" التي تنص على أن - الدولة التي تصدر السلعة التي تتطلب إنتاجها الكثيف لعنصر الإنتاج النادر نسبياً والذي سعره نسبياً في البلد المستورد. إن صناعة النقل البحري تعتبر صناعة رأسمالية كثيفة، وتزداد كثافتها وقد استخدمت الدول والبحرية بنجاح أحسن تقنيات سببها تكاليف رأسمال وعمالة، والكفاءة بين العمالة والإدارة في إقامة صناعتها البحرية 1.

3.1 الاستفادة من ميزة التكاليف النسبية تبعاً لمبدأ الزيادة في العائد:

فقد تمكنت هذه الدول باستخدامها سفناً أكبر وزيادتها حجماً أساطيلها من زيادة العائد نتيجة للاقتصاديات الحجم الداخلي والخارجية مما ساعد على زيادة تخصصها.

1.4 ازدياد الفجوة التكنولوجية:

منذ ثلاثين سنة الماضية شهدت الأساطيل التجارية للدول الصناعية الغنية انقلاباً تكنولوجياً سريعا مما يزيد اتساع الفجوة بينهما وبين باقي الدول النامية

الاستخدام غير الأمثل للموارد وتكلفة الفرصة البديلة:

تعد عدم كفاية الموارد الضرورية للتنمية مناصبا للمشاكل التي تواجهها الدول النامية، ولذلك فإن التوجيه غير الصائب لهذه الموارد ونحوها عملياً يعني أن مصادر اقل ستتوفر للقطاعات الضرورية الأخرى، مما يؤثر على الإيراد القومي ويبطئ عملية التنمية. ويستلزم مبدأ تكلفة الفرصة البديلة تحقيق التوزيع الأمثل للموارد وتوفير ظروف المنافسة الحرة، إذ أن أي نوع من الحماية أو الإعانات التي تفرض بواسطة الدولة ستؤدي إلى إغراق اقتصاد كبير

وعادة ما ينتج عن صناعة النقل البحري عائدات منخفضة في المتوسط بالنسبة لرأس المال لإنتاج المستخدم في هذه الصناعة، ومنا لأقوال الشائعة التي ترددها عادة الشركات الملاحية أن الإيراد غير كافٍ لتسديد أقساط الاستهلاك والفائدة ويربح رأس المال في وقت واحد .

ولذلك فإن السعر الحقيقي لعناصر الإنتاج المستخدمة في صناعة النقل البحري أكبر من سعرها الواقعي تبعاً للظروف والطلب، أو بمعنى آخر فإن قيمة المنتجات البديلة التي يمينتها المجتمع نتيجة توجيه مصادر ه لصناعة النقل البحري يعتبر أكبر من القيمة المكتسبة من هذا النشاط المستخدم أخيراً.

وعلى الدول غير الملاحية لكي تستخدم مبدأ الفرصة البديلة، سواء في شروطها المطلقة أو في تعقيد امتياز المدفوعاً تأتت حسب العائد الأعم من الأنشطة الاقتصادية البديلة، بما فيها الأنشطة الملاحية، والأنشطة غير الملاحية. فلتقرر النشاط ذي القيمة الصافية الحالية الأنسب في معظم الأحيان ستكون النتيجة في صالح الأنشطة الملاحية.

1

3 . عاملاً لكفاءة والتكاليف المنخفضة:

يؤدي نظام المنافسة الدولية بين ملاك السفن البحرية الشاحنين في اختيار الخدمات الملاحية وميلها إلى الخدمات ذات الكفاءة العالية، مما يعتبر مطلباً لتوسيع التجارة الخارجية.

وأياً إجراء انتتخذها الدولة للخدمنا المنافسة سيؤديا لنتائج عكسية، إذ أن الشركات كالتا ملاحية ستتعود علنا لريحدو نال حاجة التحسين خدماتها، ومثل هذا لأساطيل المحمية ستميل إلى السقوط في حلقة مفرغة من الإدارة البير وقراتية المؤدية لفقدان نصفة تحول المخاطر

هذا الصفة الضرورية لتسيير مثل هذا النوع من النشاط. وهكذا اتتجهها التكاليف إلى الزيادة وتتشعر الأساطيل المحمي قبانها فيمو قفاحتكار يفيا لأسواق المحمية وتميل إلى زيادة أسعارها 2 .

4 . ضالة مكاسبميزانا المدفوعات :

تعدم مشكلة تزايد عجز ميزانا المدفوعات من عقد المشا كلالا اقتصادية التي تواجهه والعال معامة والدولالنامية بصدفة خاصة حيث سجلت موازين مدفوعات الدولالنامية . خاصة الدول المستورد قلن لفظوالدولعالية المديونية . عجزا هيكليا حادا . وبالرغم من أن العجز المشار اليه هو عجزنا جمعنا لاختلالا لقاتميين حجموتباد لاطلبا الكليمننداحية، وحجم الجهاز لإنتاجيو مروننتهمنا حية أخرى، إلا أن أدمقومات هذا العجز يتمثل في التغيرات التي تطرأ عليه يكلواتجاها لعاتالدولية القائمة والتيمثل حركة التبادلات التجارية الدولية أدمكوناتها

الأمر الذي يثأثر بدور هبتكاليفنقلالصادر اتوالوارد اتقيما بينا الدولالنامية من جهة وببقية دولالعالم من جهة أخرى، ومنهنا فإن تأثير نشاط النقل لبحري علميزانا المدفوعات يتكسب أهمية خاصة في اقتصاديات تلك الدول .

وتجدد الإشارة إلى أن هناك اعتقاد خاطئ لكثير من الدول غير البحرية مفادها أنه بعد نشاطها في النقل لبحريسد وفتحسنو وضع ميزان مدفوعات و ذلك بالنقد الأجنبي الذي تحصل عليه سفنها الوطنية، غير أنها لو حسبت تصافيا لتغدير في ميزان المدفوعات الذي يتسببها الأنشطة الملاحية الجديدة، فإننا اعتقادها سوف يتغير وذلك لانصناع النقل لبحري ليس لها تأثير خاص علميزانا المدفوعات بتمقارنتها بأنشطة أخرى تستخدم نفس الموارد، إذ يجب أن تضع في الحسبانالاعتبارات الآتية:

1.4 الإيراد الإجمالي للميناء ونوال المتحصل عليه كسب لميزانا المدفوعات :

وذلك سواء عملت في التجارة المباشرة أو المتقاطعة¹ .

¹ محمد سليمان هدين مرجع سبق ذكره، ص 103.

في الحالة الأولى

:

ستوفر قيمة المدفوعات بالنقد الأجنبي التي كان يدفعها مواطنو الدولة سابقاً بالنقد الأجنبي ثمن الواردات، إذ ستدفع الآن بالعملة الوطنية، كذلك سيكون دخالنا لنولنا المدفوع للسفن الوطنية بالنقد الأجنبي ثمن النقل البضائع عالمصدرة بالدولار الأجنبي مصدر جيد الميزان المدفوعات.

في الحالة الثانية

:

النقل المتقاطع، فسيعتبر كل نولنا نتحصل عليه مكسباً جديداً بالنقد 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 كلاً لملاحاة الوطنية، إنما يجب أن تحسب فقط القيمة المنخفضة التي كانت تستدفع في حالة وجود منافسة حرة فقيميدنا لنقل البحرى

. ففي حالة الاستيراد يعتبر ما يدفعه الشاحن زيادة في الأجرة، خسارة عليه وعليها المستهلك وليس مكسباً للميزان المدفوعات بالمقارنة بأجور الشحن المدفوعة سابقاً بالنقد الأجنبي للسفن الأجنبية، وفي حالة التصدير فإن أثر أجور الشحن العالية التي يدفعها الشاحنون لأجانب لميزان المدفوعات سيضيع نتيجة لخسارة مقابلة في التجارة المنظورة

2.4 المنصر في الخارج:

تقوم السفن أثناء نقلها للتجارة بخارج موانئها الوطنية بإنفاقها على تكاليف النقل الأجنبي، وهذا المبالغ المنصرف يمكن ذكرها فيما يلي: تكاليف التكاليف واللبضائع لعمليات الشحن والتفريغ. عوائد رسوم الموانئ والمرور في القنوات الملاحية ورسوم الإرشاد وما يستحقها الوكلاء، ويعتبر البند السابق حوالي 50 بالمائة من قيمة الإيرادات الكلية. تكاليف الوقود المشتري من المحطات الأجنبية، بلو يعتبر عند شرائها من الموانئ الوطنية منصرفاً بالنقد الأجنبي، مما لم تكن الدولة منتجة كليا للبترو ولمعكريره، وذلك بالنسبة لميزان المدفوعات وتشمل تكاليف الوقود حوالي 10 بالمائة. المطلوب لمخازننا لسطحها ماكينات السفن أدوات.

تزويد السفن بالإمدادات بما فيها الغذاء ، ويمثل البند السابق حوالي 4 إلى 5 بالمائة.

تكاليف الإدارة سواء تركز تفيدولة العالم وأخارجها، ومكاتب الشركة الملاحة بالخارج وهذا التكاليف تأخذ حوالي من 4 إلى 5 بالمائة 1 .

الأجور، عندما تطعم السفن جميعها بالأيدي الوطنية، فإن حوالي 30 بالمائة منا لأجور سيصرفها أفراد الطاقم في الموانئ الأجنبية، وستدفع لهم حوالي 70 بالمائة منا لأجور بالعملة الوطنية، والأجور عادة تكون 10 بالمائة من إجمالي النولون.

التأمينوناديا الحماية

ستدفع بالعملة الأجنبية في أسواق متخصصة بالخارج. ستختلف نفقات إصلاح السفن كثير الوانها تمتقي الوطناً وفي الخارج.

رأسمال، إذا اشترت السفينة مندولة أجنبية ودفع ثمنها بالكامل بالنقد الأجنبي، فإن تدفق العملة الأجنبية بالخارج جسيكو نعظيما، وإذا اشترت بالجلفانقسط من الفائدة يجب أن تدفع سنويا.

وإذا بنيت السفينة في الوطن، فإن القدر الضائع من البضائع من العملة الصعبة

سيتوقف علمد بتقدم صناعة بناء السفن في هذه الدولة وتوعل هذه الدولة وتوعل حجم هذا المكونا المستورد في العمل ة الأجنبية من الخارج.

3.4 المنصر في الوطن :

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

4.4 ماتنققها السفن في التجارة المتقاطعة:

إنما تنفقها السفن بالنقد الأجنبي يكونا الضعف، بمقارنته بنفقات السفن المستخدمة في التجارة المباشرة، حيث أن وقتهاستمضيها الموانئ الأجنبية في حين أنها لن تندخل الموانئ الوطنية.

5.4 ملاحظ أن نفقات تكلسفينة تختلف كثيرا تبع للنوع والعمر والنشاط الذي تقوم به:

وتظهر الاختلافات بوضوح في

استهلاك الوقود، الإصلاحات، تطعيم السفن، المدب الواسع لخدمات التوكيلات الأجنبية للخطوط المنتظمة بمقارنتها بالسفن الجواله، الكثافة الرأسالية، طريقة شراء السفن.. الخ.

المبحث الثالث : دور الموانئ في تنمية التجارة الخارجية وطرق تطويرها

تلعب الموانئ دورا رئيسيا في تنمية اقتصاد الدول

وتتمية التجارة الخارجية بها، ويلاحظ في موانئ الدول النامية أنها تواجه جملة من التحديات، كما أن عليها إجراء مجموعة من التعديلات وتطوير مرافقها لتنمية تجارتها الخارجية.

. 1 دور الموانئ في تنمية التجارة الخارجية:

للموانئ الكفاءة العالية والأداء المتميز دور نشط في التنمية الاقتصادية، ويترتب على هذا الدور بعضا لاجابياتا لتي يمكن تلخيصها فيما يلي:

- تساعد على دعم وتأكيد الاستقلال للاقتصاد 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 إيرادات التنمية.

- تشجيع قيام بعض الصناعات، وتشجيع قيام تجارات جديدة.

- مورد من مواد الخزانة العامة عن طريق تحصيل الرسوم الجمركية.

- قضا على استثمار البشري وتوفير فرص العمل.

- المساهمة في تكوين كوادر فنية في قطاعات الإدارة والتشغيل.

-قيام أنشطة متعددة تخدم قطاع النقل البحري مثل :

التوكيلات الملاحية، شركة التامين، تموين السفن، إصلاح السفن، تخزين، نقل..... الخ.

يتضح مما سبق لأهمية البالغة للموانئ ودورها في تنمية التجارة الخارجية للدول وتنمية اقتصادياتها.¹

2. التحديات التي تواجه الموانئ:

لقد أصبح ينظر إلى الموانئ اليوم مبان لها وظيفة ذات طابع تجاري، إذا أصبحت عبارة عن منشآت تجارية شأنها شأن المند شآت الصناعة الأخرى، ونظراً 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 تستقطب أعداداً متزايدة من الحاويات، حيث توجد أن حركة التجارة البحرية بالحاويات لها نتائج إيجابية كبيرة علينا لاقتصاد والتجارة البحرية الدولية.

وقد برزت أهمية النقل بالحاويات مقارنة بوسائل النقل التقليدية الأخرى (البضائع العامة). كما تشير إلى ذلك معدل النمو العالي للنقل بالحاويات، الأمر الذي جعل الموانئ تتسع بالناسخ لمحطات جديدة متخصصة لمناولة الحاويات، أو تقوم بتطوير وتوسعة محطات الحاويات القائمة بها. وتجدر الإشارة إلى أن الموانئ وبعض الدول ما زالت تواجه بعض التحديات أهمها:

- الارتفاع النسبي في رسوم وأجور خدمات الموانئ.

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

- ارتفاع أجور الأراضي والمستودعات للموانئ التي تستخدمها للنشاطات المرتبطة بها مما لا يسهل الاستيراد والتصدير. وتقلل من فرص استغلال طاقتا الموانئ.

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

- خضوع الحاويات الواردة للموانئ لعمليات التفتيش والتبليغ عن أضرار البضائع المستوردة بداخلها.

- معاملات الحاويات الفارغة كأنها بضائع مستوردة.

-

انخفاض عدد ساعات التشغيل، حيث أن عمال الجمارك مقيدين ساعات محددة، ويتم إغلاق قبوالبات الميناء جزئياً أو كلياً بحد فتره الدوام الرسمي وخلال العطلة لأسبوعاً لأعياد.

- ارتفاع حجم القيود المفروضة على البضائع المسافة والترانزيت.

- طول إجراء انفسحركاب السفن الذي يستغرق عدة ساعات.

- عدم كفاية مختبرات الجودة النوعية بالموانئ.

لتجاوز هذه التحديات يجب على الدول النامية علمت تحسين خدماتها، وهذا ما سنتطرق إليه في العنصر الموالي¹.

3 . **طرق تحسين خدمات الموانئ**: ينبغي العلم بخدمات الموانئ من خلال القيام

بما يلي:

- تخفيض رسوم وأجور خدمات الموانئ لتكون قادرة علم منافسة موانئ الدول المجاورة.

-

تحديث قواعد وتعليمات الموانئ لتواكب التطورات التي تحدث في صناعة النقل البحري، حيث أن ذلك يعتبر عاملاً مهم في تطوير رعمال الموانئ.

-

تخفيض أجور الأراضي والمستودعات للموانئ بما يساهم في تشجيع القطاع الخاص لاستثمار في الموانئ، والذي سوف ينعكس إيجاباً علم أعمال النشاطات المرتبطة

بأعمال الاستيراد والتصدير ويعظم الاستفادة من مناطق الموانئ بالشكل الأمثل.

¹ بالفوش سليمان اسعد، الاتجاهات الحديثة في إدارة الموانئ البحرية، دراسة حالة، الإسكندرية، ص 112.

تحسين طرق تفتيش الحاويات الواردة ووضع إجراء ات خاصة بشأن السلع القابلة للتلف لتجنيب الموردين الخسائر المرتبطة بتلف البضائع الواردة.

- ضرورة تسهيل إجراء ات التفتيش على الحاويات الفارغة وعدم معاملتها علانها بضائع مستوردة.

- تمديد ساعات عمل الموانئ وعدم إقفال البوابات الميناء بعد فترة الدوام الرسمي، وخلال العطلة لأسبوعاً أو أعياد.

- ضرورة زيادة مختبرات الجودة والنوعية بالموانئ لتكون قادرة على استيعاب الحجم الكبير للواردات.

- تسهيلات لإجراء ات المفروضة على بضائع المسافة والترانزيت¹.

4. سبل فعفاء ة الموانئ وتنمية الصادرات:

4.1 سبل فعفاء ة الموانئ:

يجب إجراء مجموعة من التعديلات من أجل تنمية كفاءة الموانئ بالدول النامية، وبالتالي تنمية تجارتها الخارجية والتية تمثلياً يلي²:

رفع كفاءة الموانئ والخدمات المقدمة للسفن القادمة والمغادرة كالخدمات الملاحية والتموين بالوقود والمياه لاجذب خدمات الترانزيت وإعادة التصدير.

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

ضخ الاستثمارات الجديدة في الموانئ التي تتمثل في تحديث المعدات والتجهيزات وإدخال المعدات وتجهيزات جديدة وتعميقاً لأرصفتها، وذلك لاستقبال الجبال الحديثة من السفن وما يتوقع من إنتاجية من السفن العملاقة خلال السنوات القادمة.

¹ زيدان زيري، أثر الإدارة في تحقيق الميزة التنافسية، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص 135.
² السويدي محمد احمد، أهمية التدريب في الموانئ و أثره على رفع كفاءة الأداء الإسكندرية، ص 140.

تدعيمًا لأنشطة المكملة لصناعة النقل البحري مثل إنشاء موانئ جديدة أو تجديد الموانئ القائمة على نحو يتلاءم مع حركة التجارة الخارجية، منشأها المساهمة في تخفيض تكاليف نقل الصادرات والتي تتمثل في تغيير أوقات التخليص لتتحمّلها الدولة نتيجة لتعطيل السفن لموانئها.

فعل سببًا للمثال: بلغ متوسط أيام التعطيل في 75 ميناء من موانئ الدول النامية حوالي 12 يومًا وذلك سنة 1997، وإذا افترضنا أن تكلفة تأخير السفينة الواحدة في أي حد من هذه الموانئ تبلغ 4000 دولار في اليوم الواحد، فيمكن تصور مدى ضخامة الخسائر اليومية التي تتكبدها هذه الدول في شكل غرامات التأخير والتي يتصل إلى 3.6 مليون دولار (4000 دولار في 12 يوم في 75 ميناء) كما تبلغ تلك الخسائر سنويًا في تلك الموانئ 3.1 مليار دولار.

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

تخفيض أجور الشحن وتقديم خدمات جديدة وميسرة لاستقطاب المزيد من الخطوط الملاحية الجديدة، وزيادة أعداد السفن الموانئ.

رفع معدلات الأداء لعمليات المناولة باستخدام أحدث الآلات والمعدات واستحداث شبكة متكاملة من الأنظمة الآلية الحديثة التي تربط القطاعات العاملة ذات العلاقة، مما يوفر خدمات متميزة وبأجور اتميسرة بتكلفة منافسة.

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

الارتقاء بمستوى الخدمات التي تقدمها الشركات المتخصصة التي تم إسناد العقود إليها للخطوط الملاحية بعدد

سوقا عالمية للأسواق العالمية والموانئ الخارجية المحيطة بها بما تقدمه هذه الخطوط العالمية لاستقطاب هذا
خطوط ذلك بتقديم الخدمات الأفضل، ولا بد أن تتناسب معها الأهداف المرجوة من تنشيط الموانئ مع تفعيل دورها داخليا
وخارجيا

وذلك عن طريق إصدار كتيبات ونشرات ومجلات تشغيل، إضافة إلى تخصيص مواقع على الانترنت ونشرها على المستفيد
ينمى خدمات الموانئ.

- توفير فرص عمل جديدة للأيدي العاملة.

فتح آفاق جديدة للتنمية القطاعات الاقتصادية الأخرى كالبنوك والنقل والتأمين والإسكان والخدمات المساندة والاتصا
لات وغيرها. وبالنظر للطبيعة العملية الموانئ يتضح أن اللوائح المنظمة لعملية التشغيل متعددة نظر التعدد الجه
ات الحكومية العاملة بالميناء والتيلها تأثير على أساليب العمل والإجراء المتبعة في الموانئ، وتبع ذلك فإنها ينبغي أن
تسهم تلك الجهات في تطوير أنظمتها جنباً إلى جنب مع الموانئ بهدف جذب التجار وانشاء البضائع والسفن بالموانئ.

3.4 نشاطات الموانئ الجزائرية:

المبادلات التجارية

يتحدد دور التجارة الخارجية الهام في التنمية الاقتصادية والاجتماعية من خلال كونها المصدر الرئيسي لدخول العم
لات الأجنبية والعمال المنشغلين للعلاقات الاقتصادية مع العالم الخارجي ليعمل حجم المبادلات التجارية بالموانئ الجزا
ئرية

جدول رقم 01: المبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية سنة 2007

الميناء	الواردات	النسبة	الصادرات	النسبة	المجموع
ارزيو	1.00	1.49	66.04	98.51	67.04

27.29	87.20	21.18	12.80	3.11	سكيكة
14.80	57.43	8.5	42.57	6.30	بجاية
11.24	17.94	2.00	82.21	9.24	الجزائر
5.55	43.78	2.43	56.22	3.12	عنابة

تتميز المبادلات التجارية المعتمدة على النقل البحري بعد 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)

أرزو، سكيكة، بجاية). أما باقي الموانئ فهم 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 (بالمائة)، أما بالنسبة للبقية فهي عبارة عن مواد مصنعة أو نصف مصنعة

(منتجات معدنية، عتاد، آلات، منتجات بتروولية). وهذا يشير من جهة إلى القصور القاعدية لإنتاجية، ومن جهة ثانية إلى الاختلاف في هيكل الاقتصاد الوطني الذي يعتمد على قطاعات تصديرية واحدة.

وهو المحروقات مع كل ما يترتب على ذلك من نتائج تتعكس على تكاليف النقل البحري، واعتبارا من أن الوجهة التصديرية تتمثل في دول أوروبا وبشكل خاص ، فإننا نعد ما لتكافؤ الذي يميز المبادلات شمال الجنوب ، يحول دون تحسين مردودية الأسطول البحري الوطني.

نقل المسافرين.

يعتبر التطور المضطرب للمحوظ في عدد المسافرين بحرا ، عاملا مشجعا للنقل البحري ، وذلك رغم تخفيض عدد التأشيرات الممنوحة 400 الف مسافر سنويا ، وكذلك لاجراءات الاخيرة المتخذة من طرف الدولة ، والقاضية بمنع استيراد السيارات القديمة التي عمرها اقل من ثلاث سنوات والتي كان معمولاً بهم تقبل.

جدول رقم 02: حركة النقل البحري للمسافرين 2008-2009-2010-2011

السنة	عدد المسافرين القادمين و المغادرين
2008	443800
2009	467264

ثم إن عدد اكبير امنا المسافرين يتجاها وروبا يستعملون الطائر ذها و الباخرة اياها مما يفسر عدد القادمين قيا سا على عدد المغادرين بحرا (لأنه فيا غالبا لأحيان يشتر ونسيارات مئا وروبا) وتعتبر عملية النقل البحر ي للمسافرين والتتعر فنشاطا مكثفا في صلا لصيف مئا فسا قويا للنقل الجوي ويعود ذلك بالدرجة الأولى لالتكايف النقل المنخفضة وقدره الاستيعاب الكبير بالنسبة للباخرة، إذ بفضل المسافرين صيفا وتحدد المغتربون العائدون بالوطن الدخول بالسيارات أو الأمتعة، خاصة بعد غلق الحدود مع المغرب، وسد يتأثر الميناء لوحده بنسبة 70 بالمائة من نشاط النقل للمسافرين، بسبب عدد الرحلات التي تؤمنها في اليوم.

توفير مناصب شغل:

14

توفر الموانئ الجزائرية

ألف من منصب مباشر يمثل عمالا المنفذين وهذا بالنسبة لمجموع الموانئ الجزائرية، ويستأثر ميناء الجزائر الذي يعت برأهما الموانئ لوحده

8 ألاف منصب شغل توظف الأيدي العاملة التي تستقطبها الموانئ في أنشطة المرفقة لنشاط النقل البحر ي أصحاب السف ن، العاملون بالمخازن والمستودعات ومكاتب العبور، عمالا لأرصفتة الحاملون وكذا العاملون بإدارة الميناء.

واعتبار العدم وجود دور شات بحرية لبناء السفن، فلا توجد عاملة في هذا المجال . وإذا كانت الموانئ أقطابا تخر صعل خلق وظائف، إلا أنها وظائف وثيقة فيا لارتباط بنشاط الميناء نفسه، أي بجموع يمة المبادلات التي تقوم بها، فالموانئ البترولية مثلا : أرزيو، سكيكدة، بجاية، لا توفر سو بعدد محدودا من مناصب العمل، ومما يلاحظ بالنسبة لمعدنا الموانئ، أن تركزا

لوحداثاالصناعيةالجزائريةبالسواحلجعلمنهاأقطابتنمويةحقيقية،وكرسبالتاليالقطبيةالساحليةالموروثة
عنعهدالاستعمار،إلأنالدولتعملعلتطويرالسياحةفيهذهالمدنالساحلية" سياحةالشواطئ"
ولمتوليا لأهميةلهذاالقطعالذيعانمنالإهمالوالذييشكلمصدراخلاقالمناصبالشغل.

مشاكلالموانئالجزائرية:

ركزتالجزائراستثماراتهافيالموانئالنفطيةوهيموانئمتخصصةلاتخدما لإقطاعامحدداناقتصادالدولة،أ
ماباقالموانئالتجاريةفبقيةتشكو منتأخر كبيروتعانيمنمشاكلعدة.

1. موانئالجيلالأول

الموانئالجزائريةقديمةمنالجيلالأول،وهيالتالياتمثلسونقاطانقطاعبالحمولةتنتهيعندهاحمولة
ةالموادالمعدةللشحنأوالتفريغ ولقد اكتفتالسلطاتالعموميةفيالجزائر ،
بتسييرهذاالإرثالذييعودبالفترةالاستعماريةدونإدخالأيتعديلاتعليهاأوعلينيتهاالتي تكونمنأحوا
ضصغيرةوضيقةوسقائفومخازنقريبةمنبعضها،وأرصفةتفصلبينهاحوالجزئية،وإذالمتكهنذ
هالمواصفاتتطرحأيةمشاكلفيالماضيبالنسبةلخدمةالمبادلةعندماكانتالسفنأصغر وطريقةشحن
البضائعباستطافإنهااليوملمتعدتتماشوالمطلباتالمستجدةوالناجمةعالتطورالكبيرالذيشهدهمج
الانقلابالبحري¹.

فالسفنأصبحتأكبروبمواصفاتعالميةمحددة،وهذاماحتملعلبالتعاملمعالموانئالجزائريةاستخدامالسفنا
لصغيرة 60 بالمائةمنهاتنتراوحمولتهابين2000 وعشرا لافنوزنثقيل .
وهيالتاليسفنغيراقتصادية،إذأنهاتحولدوناستفادةالمصدرينالجزائريينمنالفرصالتي تقدمهاموانئالشحنحدي
تتفرضعليهاأسعارشحنمرتفعة.

أمابالنسبةللعمةالنظري ، فانهيتقلصباستمراربسببتكدسالطيوارالمنتجةلعدمالتطهيروالكسحنذ

20سنة،ممايؤثرعلعمليةرسوالسفنفيها

¹ عادل محمد، دو الموانئ في تقليص معدل البطالة في الجزائر، أطروحة دكتوراه، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2013، ص 122.

وقد تضطر السفن الكبيرة الحمولة إلى التحول لوجهتها نحو موانئ أخرى، حيث تفرغ جزء من حمولتها التخفيفا للوزن قبل
الانتعود إلى الميناء الأصلي.

2. نقص في التجهيزات والآليات

:

وتعاني الموانئ من جهة أخرى من نقص في الآليات الثقيلة، وميناء الجزائر هو الوحيد الذي تتوفر على رافعة ذاتية الـ

300

حركة قوتها

طن. ومع أن الجزائر تصنف ضمن أكبر الدول المستوردة للحبوب، الخامسة عالمياً، فإن ميناء الجزائر العا

30

صمة هو الوحيد الذي يشمل علناً أكبر مركز خاص بالحبوب

ألف طن ويعتبر غير كافٍ لهذا مما يضطر من جهة السفن إقالات الحبوب إلى الانتظار لمدة تتعدى المقاييس المع

موليها ويفرض من جهة أخرى علناً تكاليف النقل لعبئة الحبوب في أكياس وهي عملية مكلفة.

أما ميناء وهران فإن سعة صومعة الحبوب لا تتجاوز 3000 طن مع استعمال الوسائل التقليدية في عملية التخزين.

3. ارتفاع عدد العمال

:

وتعرف الموانئ الجزائرية فائضاً في عدد العمال، مما يقتضي اتخاذ إجراء اتتريماً لتحويل جزء منهم وظائف

أخرى أو منحهم التقاعد المسبقاً ودفع تعويضات لهم، وتبقى هذه المشكلة شائكة بالنسبة لدولة في طريقها

موتستحلفيها البطالة

خلاصة الفصل :

بعضر ضوجهتيا النظر السابقين بخصوص اختيار السياسة الأنسب نجد أن كل من سياسة حرية المنافسة وسياسة الحماية في إطلاقهما ضرر كبير .

فتكونا الحماية علنا أشدها عندما تكون الكفاءة تفي أقل مستوياتها، ثم تميلا للحماية إلى النقصان بزيادة الكفاءة تفي أسد طول معين . كذلك نجد أن تكاليف النقل تزداد كلما ازداد إجراء الحماية بما يضر بعملية تنمية التجارة الخارجية. ومالمتصباحالدولالناميةتبعالعناصرالإنتاجالمتوفرة لديها قدرة علنقلتجارتهابتكلفة أقلنسبيا وخدماتأحسنه منالخدماتالأجنبيةالمتوفرة لدي هذه الدول، فلاشكأنهمنالأنسبهااقتصاديا أنتتركهذالميدانوتركزعلناأوجه النشاطالاقتصاديا لأخر بالتميز بتكاليف نسبية منخفضة.

وتجدراالإشارةإلىأنالدولةناميةتختلفعنا لأخر بباختلافظروفها، فهناك بعض من هذه الدول لديها ظروف مناسبة لإنشاء أسطولها الخاص لتحقيق ميزة التكاليف النسبية المنخفضة في الطويل بما يمكنها من التخصص في النقل بحريهذهاالدولستواجهمبراحالصناعةالبحريةالأولسوقافياالمنافسةالشديدةماالمتمنحأنواعامناسبهمنة حمايةالبأساطيلها فسيكون من العسير علن هذه الأساطير أنتتجحفياالوقوفعلنقدميها خلالسنواتتنشاتهاالأولى، البأنهيجبأنتتناقصهذالحمايةخلالفترةزمنيةمحددهمسبقا.

أما في خصموانالدولالناميةوالتي لها تأثير بالغ الأهمية علن تنمية التجارة الخارجية، فبمعظمهذهاالدول في حاجهإلىالعملعلنرفعكفاءةالمرافقها، وتحسينالخدماتللسفن، إضافةإلىالعملإلىزيادةالإداراتالمحصلةعنطريقزيادةمعدلاتالإنتاجية، وادخالخدماتجديدةوالتوسعفيالخدماتالقائمةبدلامنرفعأجورالشحنوغيرهامنالر سوم.

الفصل الثالث: دراسة حالة ميناء

مستغانم

تمهيد:

سننظر في هذا الفصل بالتعريف بمؤسسة ميناء مستغانم من حيث النشاط الجغرافية ، أهدافه ومميزاته ، الخصائص البحرية والتجارية لمحطات الرسو والمنشآت المتخصصة به .

كما سنحاول التطرق للاستقبال للسفينة والتسهيلات المينائية ، الحركة التجارية بميناء مستغانم وكالاتها والواردات ، إضافة إلى الاطاحة بالتحديات التي تحد من تنمية التجارة الخارجية به ، انعكاساتها السلبية ومشاكل الميناء والمشاريع المستقبلية

المبحث الاول : ماهية مؤسسة ميناء مستغانم

سننظر قفيا للمبحث بال التعريف بميناء مستغانم مميزاتة وخصائها وامتيازاته , قدراتة لاستقبالو المعالجة به , ومنشاتها المتخصصة.

المطلب الاول : التعريف بمؤسسة ميناء مستغانم

سننظر قفيا لهذا المطلب الى : نشأة الميناء , نشأة مؤسسة ميناء مستغانم , التعريف بالمؤسسة , مهام المؤسسة والهيكل التنظيمي لها.

1 النشأة الجغرافية للميناء :

_ لأنهم كانوا خرياحا حادا يمتد بين الراس البحر ليصل الى مندر ,
والراس البحر ليخروبة استخدمها القراصنة لاقتسام الغنائم , سمي ميناء مستغانم قبل 1883 م "
مرسا الغنائم " ومنها سمي المدينة " مستغانم".

_ في سنة , 1848 انشا اول رصيف للميناء بطول 80 مليصلا متدادها الى 325 مجلول سنة 1881

_ انطلقا ومشروع لتهيئة الميناء في سنة 1882
مانتهت بميلاد اول حوض للميناء . بعد بناء كاسرة الامواج الجنوبية الغربية للميناء سنة 1941 م ,
تم انشاء الحوض الثاني ب رصيف طوله 430 مناهية 1955 وبداية 1959
ممنذ ذلك الحين يتم تطوير الميناء بما يتماشى مع متطلبات المنطقة وهو ضروري بالنسبة للعديد من الصناعات الكبرى
التي تشارك في التجارة الدولية.

اذ انه يشجع استحداث مجموعة من الخدمات المقربة من المستلمين النهائيين غير اروقنة نقل متعددة الانماط.

2- نشأة مؤسسة مستغانم :

يقدم ميناء مستغانم نوعين من الخدمات التجارية وخدمات الصيد البحري وتشرف على تسييرهم مؤسسة ميناء مستغانم وهي مؤسسة عمومية اقتصادية ، شركة ذات اسم EPA/EPM/SPA اشأت في اطار اصلاح النظام المينائي الجزائري بمقتضى الرسوم التنفيذي رقم 82-287 الصادر بتاريخ 14 اوت 1982.

ورثت المؤسسة الميناء ابتداء من شهر نوفمبر 1982 الخدمات والتجهيزات الخاصة بالديوان الوطني للموانئ المنحل (opm) و كذلك تلك الخاصة بالشركة الوطنية للشحن و التفريغ النحلة أيضا sonama كما استتدت اليها من جهة أخرى مهام القطر الموكولة فيما قبل للشركة الوطنية للملاحة cnan فاصبح دورها منوطا بما يلي:

1. تسيير أملاك الدولة المينائية و الانشاءات الخاصة و استغلال و تنمية الميناء

2. احتكار خدمات الشحن و التفريغ

في 29 فيفري 1989 شقت مؤسسة ميناء مستغانم طريقها نحو الاستقلالية على غرار المؤسسات التي كشفت عن استقرار في وضعيتها المالية حين تم تحويلها بموجب عقد موثق من شركة عمومية ذات طابع اجتماعي الى شركة عمومية اقتصادية شركة ذات اسهم راس مالها 25000000 دج ثمن الحيازة الكاملة لشركة تسيير مساهمات دولية " الموانئ" تحمل السجل التجاري رقم 01.B.88 و تخضع للقانون التجاري و المدني طبقا لأحكام قوانين 88-01 و 88-03 و 88-04 الصادرة بتاريخ 12 جانفي 1988 و المتضمنة النصوص التنظيمية الاستقلالية للمؤسسات و طبقا للمرسوم 88-101 الصادر بتاريخ 11 جانفي 1988 ، و المرسوم 88-119 الصادر بتاريخ 16 ماي 1988 و المرسوم 88-177 الصادر بتاريخ 28 سبتمبر 1988.

3. التعريف بالمؤسسة:

يمكننا ايجاز تعريف ميناء مستغانم في النقاط التالية:

1-اسم المؤسسة : مؤسسة ميناء مستغانم.

2-النظام القانوني للمؤسسة , مؤسسة عمومية اقتصادية , شركة ذات أسهم.

3-رأس المال الاجتماعي 500.000.000 دج تحت الحيازة الكاملة لشركة تسيير مساهمات "الدولة "

الموانئ SOGEPORTS

4- تاريخ التأسيس 14 : اوت 1982

5-تاريخ استقلالية المؤسسة 29 : فيفري 1988 م.

6-المقر الاجتماعي : علنا الطريق الرئيسي للصلا من درب 131 : مستغانم 27000

7-اسم لقب المدير العام : مولاي محمد.

8- / .الهاتف 12/ 045.33.01.11

9- فاكس 045.33.01.15

10-الموقع علنا الانترنت WWW.Port .Mostaganem.DZ

11-الموقع الجغرافي بميناء مستغانم في الجهة الشرقية لخليج جازيوي بين خط عرض 35° و 56°

شمالا وخط طول 00° و 05° شرقا

4 أهداف ميناء مستغانم:

-تأميناً حسن الظروف لعبور البضائع من حيث المدة الزمنية , النوعية , الحماية والسعر

-تقديم تسهيلات حقيقية (وسائل عبور ومعالجة وتخزين ذات كفاءة عالية).

-أن يكونا لاذنا لصاغية لاهتمامات المتعاملينا لاقتصاديين.

5-مميزات ميناء مستغانم:

-موقع جيواستراتيجي هام.

- وفترة طرق مواصلات تتحو منطقة خلفية تتألف من 12 ولاية.

- محطات ترسو وخصصت لسفن الاداء لتأمين الخطوط البحرية المنتظمة.

- انشاء اتمتخصصة لناقلات البحور , السكر , الخمر , وناقلات الزيت.

- قدرات تخزين مغطاة وغير مغطاة.

- حماية جيدة للبضائع.

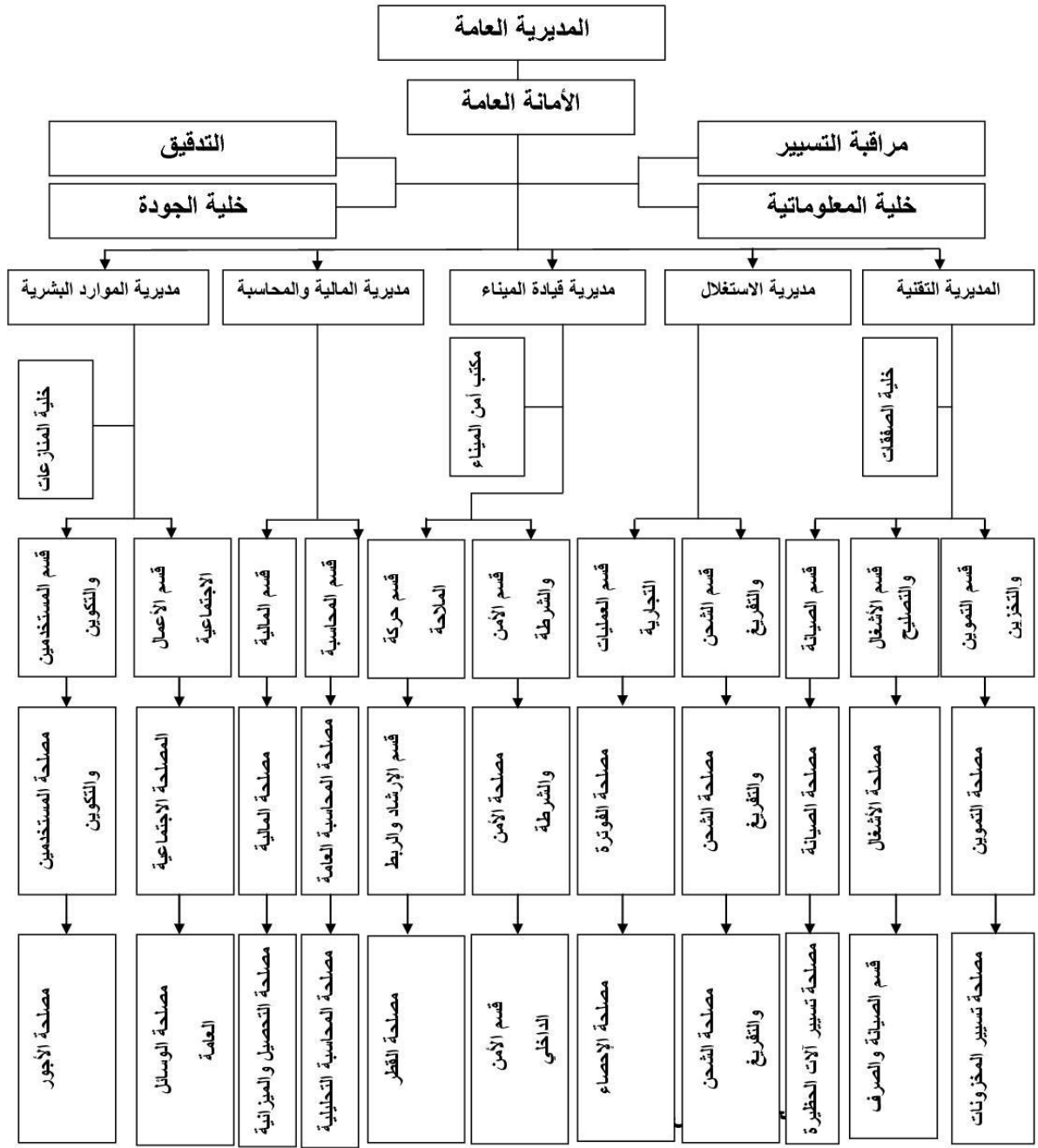
- تنوع طرق تسليم البضائع (السكة الحديدية , الطرق الارضية..... الخ).

- بنية فوقية وتجهيزات توفيق موحدا لمتعاملينا لاقتصاديين.

- اطار اتو عمال مهيو ونومدربون على عمليات الشحن والتفريغ.

- ساعات عمل متواصلة 24 ساو 07 أيام

هيكل عام لمؤسسة ميناء مستغانم:



11

المطلب الثاني: الخصائص البحرية و التجارية لمحطات الرسو

جدول رقم 01: الخصائص البحرية و التجارية لمحطات الرسو (سنة 2014)

التخصص	عمق	طول	محطات	الاحواض	أسماء
--------	-----	-----	-------	---------	-------

الأرصفة		الرسو	محطات الرسو	محطات الرسو	
الرصيف الشمالي الشرقي	الحوض الأول	Y 0	80 117	4.50 6.77	سفينة المرافئ + زفت بضائع مختلفة
رصيف المغرب		1 2 3	139 139 134	7.62 7.62 7.62	سكر القصب + بضائع مختلفة بضائع مختلفة بضائع مختلفة
رصيف الاستقلال		4 5 X			حبوب + بضائع مختلفة حبوب + بضائع مختلفة حبوب + بضائع مختلفة
الرصيف الجديد	الحوض الثاني	NP1	108 109	7.98 7.18	سفن الأداء + بضائع مختلفة
رصيف سفن الأداء		NP	69	6.20	سفن الأداء غير موضب + بضائع مختلفة
الرصيف الجنوبي		6	140 140	6.95 8.22	

الغربي		7			
رصيف الصيد			430	4.50	سفن الصيد

المصدر: وثائق مؤسسة ميناء مستغانم

أرضية التخزين: بمساحة كلية تقدر بـ 44430 م² ذات الاستخدام التجاري

مراب السيارات: بمساحة 60000م و قدرته استيعاب تصل الى 6000 سيارة مع إمكانية تمديدها الى 12000 سيارة

مراب الحاويات: بمساحة 1500 و قدرة معالجة 15000 حاوية سنويا

المخازن: عددها 16 مخزن بمساحة 8950، توظف 950 الخدمات التجارية

طرق المواصلات:

الطرق الأرضية: 4885 متر خطي

السكة الحديدية: 3747 متر خطي لكل الأرصفة مجهزة بخطوط سكة الحديدية متجددة تستخدم مؤقتا لنقل الحبوب

الانابيب المعدنية: نقل قصب السكر... الخ

المطلب الثالث: المنشآت المتخصصة

وحدات استقبال و عبور الوقت

Naftal مجهزة بثلاث أوعية ذات سعة اجمالية تقدر بـ 4200 طن

Sarl bitams ouest مجهزة بثلاث أوعية احواض ذات سعة اجمالية تقدر بـ 5000 طن

Sarl ha.ce مجهزة بوعائين (حويضين) ذات سعة اجمالية تقدر 5000 طن

وحات استقبال و عبور السكر الأحمر

Spa sora sucre سعة استقبال تقدر بـ 1600 طن من السكر غير الموضب و قدرة

العبور تصل الى 150000 طن سنويا

المبحث الثاني : التجارة البحرية علم مستو مينا مستغانم:

سننظر في هذا المبحث استقبال السفينة والتسهيلات المينائية

الحركة التجارية لميناء مستغانم وصادراته و وارداته.

المطلب الاول : استقبال السفينة والتسهيلات المينائية:

تتمثل اجراءات استقبال السفينة والتسهيلات المينائية المقدمة فيما يلي:

1- استقبال السفينة:

يقوم مجهزة السفينة او ممثلها بالربان بتقديم المعلومات التقنية الخاصة في 72 ساعة علما لاكثر من 3

ايام قبل وصول السفينة بالميناء

عن طريق الفاكس او الراديو لضمان استقبال السفينة في أحسن الظروف و في حالة عدم تقديم كل المعلومات تحولا لسفينة

ومحتوياتها , فلا يسمح لها بدخول الميناء حتى وان كانت في عرض البحر .

تتمثل المعلومات التقنية الخاصة بالسفينة والبضاعة فيما يلي : طول , عمق , عرض و زاوية السفينة.

أ (طبيعة البضاعة , الوزن الصافي و الاجمالي , وميناء الشحن ,

وهذا الغرض لتحديد الحقوق مقابل الخدمة التي تقدمها مديرة القيادة لسفينة.

2 شروط و طرسو السفينة:

تتخلص شروط و طرسو السفينة فيما يلي:

أ - يجب على السفينة ان تكون مرفقة بجهاز تامين السفينة ، يعرف جهاز الحماية ،
وهي مكلفة بالتعويضات نتيجة لإحداث ضرر بمراق الميناء .

3 يجب إحضار الوثائق الضرورية للسفينة منها :

- بطاقة تعريف السفينة تحتوي على اسم السفينة ، رقمها التسلسلي ، اسم صاحب السفينة أو وكيله ،
حمولة السفينة..... الخ .

- الفاتورة التجارية التي تتصل بقيمة البضاعة وكميتها..... الخ .

تتصل على البضاعة الموجودة على متن السفينة - : connaissance وثيقة تسمى
(نسخة أصلية.)

هي وثيقة خاصة بالبضاعة تسمح لوكيل السفينة بتمريرها الى - corcomanifest :

وثيقة الجمارك تمكنها من الاستفادة من رخصة تفريغ البضاعة في الميناء المنصوص عليه في العقد .

وهي وثيقة شحن خاصة بالبضاعة تستعمل من طرف مستخدمين - carcoplan : وثيقة مؤهلين للتفريغ ،

تتصل بحجم البضاعة ، كيفية وضعها على متن السفينة

.ذنتص هذا الوثيقة على الخسائر الناتجة عن عملية الشحن ، او - mats recept :

وثيقة وجود امتياز ايانا البضاعة لم تتضرر ،

وهي جازة للتفريغ على أساس المعلومات المقدمة يقوم الوسيط البحري بإعداد الفاتورة المبدئية ،

والتي تتضمن أسعار ومصاريف العمليات المقدمة من طرف مديرية القيادة قرقيارساء . ذاتقوة 1700 ISERE

قطر السفن : تقطر السفن التجارية ليلا نهارا باستخدام قاطرة 2

حصان .

المطلب الثاني : الحركة التجارية بميناء مستغانم :

ابتداء من 2002 تراوح استيراد الحبوب عن طريق مينااء مستغانميين 40000 طن سنويا ,
والتيعول اجتعيم مراكز متخصصة عبر تجهيزات مخازن الجبوب , او بمركز عاديلاستقبال يمثل ما بين 05 الى
55 بالمائة من النشاط العام ويمكن ان يصل الى اكثر من 60000 طن سنويا.

يحتل مينااء مستغانم المرتبة السادسة فيما يخص استيراد الحبوب بمينيين عشر موانئ جزائرية وهذا راجع الى تعاملهم
عتركية من الزبائن المتخصصين في استيراد الماد قوما مهمم:

- مجمع كونتوار المغرب ليزان _ مستغانم.

- مؤسسة حبوب الغرب الجزائري .

- منشأة بابا قرع - بشار

- الديوان الوطني لاستيراد الحبوب .

اما فيما يخص المنتجات الحديدية فهيتمثلن 10 الى 12
بالمائة من الحركة التجارية العامة وتتكون بنصفه رئيسية من انايب الحديد المستدير , الاسمنت المساح ,
الماكينات الخ.

يتعامل مينااء مستغانم مع العديد من المستوردين للمنتجات الحديدية قوما مهمم:

- مجمع بوتلجة مستغانم

- EDIMCO .مؤسسة

بومرداس - الجزائر - HYDRO AMENAGEMENT . شركة الجزائر - COSIDER .
شركة

اما فيما يخص المواد الغذائية فهيتمثلن 14 الى 16 بالمائة من الحركة التجارية العامة
,وتتكون بنصفه رئيسية من السكر , الموز , الحليب , اللحوم الحمراء , الحمراء , البن , التبغ
,زيت المائدة , الشاي الخويتعامل مينااء مستغانم في هذا المجال مع كل من:

-شركة استيراد الحليب الجاف الجزائر - وهران.

-منشآت انثير المستغانم

-ش. د. م. مدقوقلاستيراد الموز.

بوفاريك, الجزائر . CAIM ش. د. م. م.

اما فيما يخص النشاطات المختلفة

,فان ميناء مستغانم اصبح معروفا بها بفضل حجم المنتجات والسلع المعالجة سنويا (ادوات , السيارات , المقطورات , الاتمحرركة , قطع غيار , طرود ثقيلة وخفيفة) خاصة بالنسبة للشركات الاجنبية المتخصصة في التنقيب عن البترول بمناطق جنوب البلاد , وتمثالا لنشاطات المختلفة نسبة 80 بالمائة من مجموع الحركة التجارية العامة.

المطلب الثالث : الصادرات والواردات ميناء مستغانم

تشمل صادرات ميناء مستغانم ما يلي :

- زيت صبا السكر
- الاسمنت الابيض
- الخمر
- الاتمستعملة سابقا
- الهيليوم (ينقل على شكل غاز)
- مواد البناء
- مواد كيمياوية

اما فيما يخص الصادرات ميناء فهي تشمل ما يلي :

- الزيت

- الحبوب ▪
- الآلات ▪
- الفواكه ▪
- السيارات والشاحنات ▪
- الانابيب (قنوات المياه) ▪
- مواد الفلاحة ▪
- مواد بترولية ▪
- معادن صلبة ▪

الاسمدة ▪

1- حصيلة السنوية للنشاطات المينائية

أ- التجارة السفن:

بلغ عدد السفن التجارية التي رست خلال سنة 2016 بميناء مستغانم حوالي 613 سفينة في مقابل 563 سفينة خلال سنة الفارطة اي بزيادة 50 سفينة.

ومن خلال الجدول المبين كالآتي:

جدول رقم 02: عدد السفن الراسية بالميناء خلال الخمس سنوات الأخيرة

السنة	2012	2013	2014	2015	2016
عدد السفن بحسب الدخول	533	563	613	523	560

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

ب. المكوث في الميناء

متوسط المكوث في الميناء (لكل أنواع السفن)

جدول رقم 03: زمن مكوث السفن في الميناء

السنة	2015	2016
المرسى الانتظار خارج الميناء	3.86 يوم	0.70 يوم
المرفأ الانتظار داخل الميناء	3.22 يوم	2.13 يوم

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

سجل تحسن ملحوظ في متوسط مكوث السفن التجارية في الميناء و هذا رجع أساسا الى تعميم العمل الليلي و تسريع عمليات الشحن و التفريغ.

4. تجارة البضائع:

جدول رقم -04: حجم البضائع بالطن خلال الخمس سنوات الأخيرة

السنة	2012	2013	2014	2015	2016
حجم البضائع (طن)	1050936	1292342	1525152	1454939	1005894

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم مع مختلف المناطق الجغرافية

منالعالمحيثبلغت 1525152 طن مسجلا بذلك ارتفاعا قدره 18

بالمئة مقارنة بالفترة التي تسبقها بزيادة قدرها 232.81

طن وذلك يعود بالنظر لمتزايد على السلعة وانفتاح الجزائر على الأسواق الخارجية

لكن توجه الدولة للتقليص فاتورة الواردات اذ بالانخفاضها في السنوات الاخيرة وهذا ما يتجلى في الجدول السابق حيث اذ

خفض حجم المبادلات التجارية سنة 2016 مقارنة بسنة 2015 ب 449045
 طن أي ما يعادل بانخفاض قدره 30.86 بالمئة

5. التجارة بحسب عائلات المواد سنة 2016

الجدول رقم 5: حجم الواردات و حجم الصادرات خلال سنة 2016

عائلات المواد	حجم الواردات	حجم الصادرات	الحجم الإجمالي
المواد الفلاحية	164046	/	164046
المواد الغذائية	3677	/	3677
المواد البترولية	81166	/	81166
المواد الحديدية	168184	/	168184
المواد الكيماوية	12185	3785	15970
الأسمدة	43499	/	43499
معادن و مواد البناء	277319	/	277319
عتاد و تجهيزات	76842	320	77162

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

6. تجارة بذور البطاطا

حسب مصدر من ميناء مستغانم للاستيراد الوطني من بذور البطاطا قدر تب 80 بالمائة

جدول رقم 6: تجارة بذور البطاطا خلال السنوات الأخيرة

السنة	عدد السفن	حجم الواردات
2003	30	58788
2004	32	54923
2005	23	52479

71256	30	2006
54295	25	2007
830.63	34	2008
96791	37	2009
96314	36	2010
100342	37	2012
127745	44	2013
100693	39	2014
127745	33	2015
100693	35	2016

المصدر: من مؤسسة ميناء مستغانم

تجارة السيارات: فينهاية 2016 تماستيراد 106375 وحدة مسجلا انخفاض قدره

21168 وحدة ايبنسبة % 16.60 وذلك كفضر خصلا لاستيراد السيارات وتقليصا للواردات

جدول رقم 07: حجم كلي لاستيراد الحبوب

السنة	2012	2013	2014	2015	2016
الحجم الكلي	90626	80622	119561	21769	55287

المصدر: من ميناء مؤسسة مستغانم

المبحث الثالث: المشاكل والتحديات والمشاريع المستقبلية بميناء مستغانم:

ركزت الجزائر على استثمارات هيا الموانئ النفطية

وهي موانئ متخصصة لاتخذما لاقطاعا محددانا اقتصادا الدولة اما باقيا الموانئ فهيتجارية

بما فيها ميناء مستغانم بقيت تشكو من تأخر كبير وتعاين من مشاكل وتحديات

المطلب الاول :التحديات التي يواجهها الميناء وانعكاساته:

تكمّن تحديات الميناء فيما يلي:

محدودية عمق الارصفة ب 8.22 م ▪

عدم كفاية طول الارصفة ومساحة العبور والتخزين ▪

غياب المرابا الحريق المخصص لمعالجة المواد الخطيرة

عدد محطات الارساء	طول الأرصفة	المعايير المتفق عليها	قيمة النقص	مساحة التخزين الحالية	معايير المتفق عليها	قيمة النقص
10	1296	1500	204	44430	200000	155570

انعكاساتها السلبية:

صعوبات تعلم مستو بالتخزين تؤدي لتوليد تعريفات إضافية للشحن والنقل تخفيف حمولة السفن الضخمة في الموانئ لا
خر مما يؤدي لتعريفات شحن إضافية طول كموثا المؤديا حيانا للمها ما إضافية للشحن والتفريغ

المطلب الثاني: المشاريع المستقبلية للميناء

• تتمثل المشاريع المستقبلية لمؤسسة ميناء مستغانم فيما يلي:

مشروع إنشاء الحوض الثالث:

مناجلموا جهة معوقات الميناء ونظر للنمو المتسارع للتبادلات التجارية لمستو بالميناء من جهة اخرى ,
اصبحت التنمية ميناء وتطويرها بإنشاء الحوض الثالث واقعاً حتمياً منا جل موا جهة العجز المتوقع ل قدرات المينائية ف
يا المستقبل القريب . وتم LEM واجزت اولدراسة للمشروع سنة 1998

منظر فمخبر الدراسات البحرية وتيسر هذا المشروع عبر مايلي SOGREAH ALGERIA برمجتها سنة

2011 من قبل مكتب

:

- تجارة البضائع المختلفة أكثر من 900 الف طن سنويا ✓
- تجارة الحبوب أكثر من مليون طن سنويا ✓
- تجارة الحاويات حوالي 400 الف حاوية سنويا ✓
- نقل مسافرين ✓
- كما سيسمح هذا المشروع بتوفير عدد مهم من مناصب الشغل المباشرة وغير المباشرة

تحسين وزيادة خطوط النقل البحري:

بعد انشاء المحطة البحرية لنقل المسافرين ودخولها حيز الخدمة سنة 2016

بلغ عدد المسافرين المغادرين حوالي 40523 وعدد القادمين 42690

بالرغم من وجود خط واحد يربط بين مستغانم والنسياما استند على التفكير في فتح خطوط بحرية جديدة منا جلت كفل بالطلبات المتزايدة للحجز مع شركاء جديدة لتحسين الخدمة الميناء وتجرى بالدراسة بالمحطة البحرية للمسافرين بزيادة تطوير بطيبي مستغانم وبرشلونة

الميناء الجاف:

يشار بالاناء الميناء الجاف هو عبارة عن محطة لتخزين البضائع متصلة مباشرة مع الطرق والسكة الحديدية الواصلة للميناء البحري ويستخدم كمركز لتجميع البضائع القادمة من الموانئ استعداد لتوزيعها بالجهات المعنية. ويحتوي الميناء الجاف كذلك على مراكز التخزين وتفرغ البضائع ومراكز الصيانة للشاحنات وخدمات توهدها تخفيفا لضغط على الطاقة التخزينية والمساحة الجمركية التي تكتظ بها الموانئ.

وقامت السلطات الولائية بإعطاء الموافقة المبدئية على برمجة من ميناء مستغانم

20

بقطعة أرض مساحتها تقدر حوالي

هكتار بمنطقة البرجية بدائرة عين النواصي لإنشاء الميناء الجافو جدر بالذكر ان المنطقة تيجر بتحويلها للمنطقة صناعية وقد تم تعيّلها عدة مصانع بها .

المطلب الثالث : مشاكل ميناء مستغانم

أ) التأخر في عملية تداول الحاويات

لقد اصبح التوجه لاستعمال الحاويات تقنية لبضائع عويعا ولميناء مستغانم تطوير هذا العملية ومعدلكي مكننا لقو لانالميناء لازاليسجل تأخرا واضحا في هذا المجال , واعتبار ان المعدل العالمي لتداول الحاويات يصل الى % 62 ويتم العمل في هذا المجال لتوفير مساحات إضافية تستعمل كمحطات لتداول الحاويات

ب) نقص في تجهيزات الالات :

يعاني الميناء من نقص كبير في الالات الثقيلة لان الميناء الجزائر الوحيد الذي يتوفر على ارفع ذاتية الحركة قوتها 300 طنو معلما ان الجزائر تصنف اكبر مستورد للحبوب اذ ما يقارب 6 مليون طن سنويا

ت) انخفاض معدل اداء الميناء

يعاني الميناء بشك اكبير بتوقف عدة الانشطة قليلا وخاصة فيما يتعلق بمناولة السلعو البضائع

ث) اختناق الميناء :

لعلنا لاسباب الرئيسية التي تميز منا ختناق الميناء تكمن في عدم وجود خطة منسقة لتوقيتا لاستيراد لبعض الهيئا للمستوردة مما يؤدي الى وصول اكبير من السلعو المعد اتقو قوا حد او عندما يرتفع معد لاستيراد بسبب انخفاض اسع ارهاقيا لاسواق العالمية مما يؤدي الى بقاء السفن تنتظر دورها في عرض البحر لدخول الميناء

خاتمة عامة

تعدد النظريات والاتجاهات المفسرة لقيام التجارة الخارجية وانقسمت هذه النظريات إلى عدة مدارس، حيث اقتصرتا النظرية الكلاسيكية في تحليلها الظاهرة التبادلية للدول ويفتتبانها بانا لاختلاف النفقات النسبية للإنتاج فيما بيننا، أما النظرية الحديثة فهي سبب قيام التجارة الخارجية وأكد المسمى في هذه النظرية أن كل دولة لها القدرة على إنتاج السلع التي تمتلك ميزتها النسبية، ثم جاءت النظرية النيوكلاسيكية لتعميق وتكملة التحليل الكلاسيكي، يبحث أفيدريكاردو حول أسباب اختلاف النفقات النسبية والتي تنتم لتفاوت الدول في مدد وفرتها على عناصر الإنتاج المخذ تلفة الواقعين مختلفات توصلت اليه هذه النظريات، حيث وجدنا جانباً كبيراً من التجارة الخارجية بين الدول المتقدمة.

حيث بناتنا لآراء حول نوعين من السياسات السياسية حرية التجارة وسياسة الحماية، فهناك ادعاء بحرية التجارة حيث أن كل منهما حجج عمدها إيه هنا كما نمتقائلين منير بالتجارة بيننا الدول المتقدمة وانما هم لها آثار إيجابية مما يجعل تنشيط الاستثمار وتحديث أساليب الإنتاج من خلال استخدام التكنولوجيا الحديثة. إن النظريات الحديثة حول التجارة الخارجية ساهمت في بلورة سياسة تجارية عالمية تتماشى مع أهداف النظام العالمي.

ما زالت الجزائر ومنذ الاستقلال تبحث عن طريق السليم لبناء منظومة اقتصادية سالمة، قادرة على الارتقاء بالأمة بالمستويات التي تطمح لها فمن خلال دراستنا التجارة الخارجية الجزائرية بانها قامت بالإصد لاحتالاتيادرتبها الدولة منذ استقلالها تبعاً لسياسات مخططاتها المركزية، ما صاحب تلك المرحلة من أحداث.

وجاءت هذه المصالحات مع صندوق النقد الدولي الذي فرض شروطاً على الجزائر لمساعدتها الخروج من وضعية الاقتصاد ونهوض به فأبرمت معها ريعاتفاقيات من 1989 إلى 1998 وهذا من أجل احداث تكامل بين القطاعات وعمال استثمار وإعادة هيكلة الاقتصاد.

وبانفتاحها لاقتصاد الجزائر، على اقتصاد السوق بصفة عامة وتجارة الخارجية بصفة خاصة، فقد خطت الجزائر خطوة السعد اتفاقاً على اتحاد الأوربي والسعيانضمامها للمنظمة العالمية للتجارة وكان هدفها الج

زائر مع اتحاد الاوروبيهوا الاستفاده مناسباقا لاوروبيهومساعداتوقروضمالهوتشجيعالاستثمارفبالجزائر و
خلقمناسبلتطورعلاقتهاالاقتصادية.

قائمة المصادر و المراجع

1. أحمد حشيش، اساسيات الاقتصاد الدولي دار الجامعة الجديدة للنشر، 1998
2. بالوش سليمان اسعد، الاتجاهات الحديثة في ادارة الموانئ البحرية، دراسة حالة، الإسكندرية
3. دومينك سالفاتور، نظريات و مسائل في الاقتصاد الدولي، سلسلة ملخصات شوم في الاقتصاد، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1993
4. رشاد العصار و آخرون، التجارة الخارجية، دار المسيرة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، الطبعة الأولى، 2000
5. زيدان زيبي، أثر الإدارة في تحقيق الميزة التنافسية، منشأة المعارف، الإسكندرية،.
6. زيدان زيبي، أثر الإدارة في تحقيق الميزة التنافسية، منشأة المعارف، الإسكندرية.
7. زينب حسين عوض الله، الاقتصاد الدولي، الإسكندرية، بيروت العربية،.
8. السويدي محمد احمد، أهمية التدريب في الموزانئ و أثره على رفع كفاءة الأداء الإسكندرية
9. السويدي محمد احمد، أهمية التدريب في الموزانئ و أثره على رفع كفاءة الأداء الإسكندرية
10. شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2006
11. شقيري نوري موسى و آخرون، التمويل الدولي و نظريات التجارة الخارجية، دار المسيرة للنشر و التوزيع، عمان، ط01، 2012

12. شوافي عائشة، تطور التجارة الخارجية في ظل التحولات الاقتصادية الحالية، حالة الجزائر، مذكرة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير، الجزائر، 2001
13. عبد الرحمان يسري، الاقتصاديات الدولية، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية، 2000
14. عبد القادر ، النقل البحري في مواجهة التكتلات، القاهرة، 2008
15. عطا الله الزبون، التجارة الخارجية، دار اليازوري العلمية للنشر و التوزيع، عمان، الطبعة العربية، 2015
16. مجدي محمود شهاب، سوزي علي ناشر، أسس العلاقات الاقتصادية الدولية، شارع القنطاري، الطبعة الأولى، 2006
17. محمد سليمان هدى، اقتصاديات النقل البحري، دار الجامعات المصرية، الإسكندرية.
18. محمد صفوت قابل، نظريات و سياسات التجارة الخارجية، مطبعة العشري
19. محمد عبد المنعم، الاقتصاد الدولي، مؤسسة الشهاب بالجامعة، طبعة 1999.
20. محمد عو، التجارة الدولية و سياستها، طبعة 1995
21. محمود حامد، اقتصاديات النقل الدولي، الدار الجامعية، 2013
22. مختار السويفي، اقتصاديات النقل البحري، دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري و التجارة الخارجية، الدار المصرية اللبنانية، الطبعة الثالثة، القاهرة، 1996
23. المرغني، الهادي مفتاح، دور الوعي البيئي في الأمان المهني لدى العاملين بالموانئ، الإسكندرية.

24. نكاح سليمة، نخلة دومة، الإجراءات المتخذة في عملية الاستيراد، شهادة

ليسانس، مستغانم، 2003-2004

ملخص الدراسة

اني الدول النفطية من مشكلة عدم تنوع الصادرات بسبب المورد الإنتاجي الوحيد، وتأتي هذه الورقة البحثية لإبراز الدور الذي يمكن ان يؤديه تطوير التجارة الخارجية باعتباره قطاع حيوي لما يقدمه من عوائد بالعملات الأجنبية والمزايا التي تعود بالنفع على الاقتصاد الوطني خصوصا الاهتمام بتنوع الصادرات. وتوصلت هذه الدراسة انه بالرغم من اهتمام الجزائر بالتجارة الخارجية من خلال قيامها بصياغة عدة استراتيجيات الا ان المعطيات الموجودة اثبتت انها لم تتمكن من تحقيق التنوع الاقتصادي والارتقاء بالصادرات وما زال قطاع الطاقة مهيمنا على الصادرات الجزائرية بنسبة بلغت 92.80% سنة 2019.

الكلمات المفتاحية:

التجارة، التنمية، الميناء المؤسسة

Résumé de l'étude

Ce document de recherche vient mettre en évidence le rôle que le développement du commerce extérieur peut jouer en tant que secteur vital en raison de ses rendements en devises et des avantages qui profitent à l'économie nationale, en particulier l'intérêt de diversifier les exportations. Cette étude a révélé que malgré l'intérêt de l'Algérie pour le commerce extérieur.

Grâce à la formulation de plusieurs stratégies, les données existantes ont prouvé qu'il était incapable de réaliser la diversification économique et de promouvoir les exportations, et le

secteur de l'énergie domine toujours les exportations algériennes de 92,80% en 2019.

Mots-clés:

Commerce, Développement, Entreprise portuaire