



جامعة عبد الحميد ابن باديس مستغانم  
كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير  
قسم العلوم التجارية



مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي  
التخصص: مالية وتجارة دولية  
عنوان المذكرة:

## دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية دراسة حالة لمؤسسة ميناء مستغانم

تحت إشراف الأستاذ:

- يسعد عبد الرحمان

من إعداد الطالبتين:

- قسوس فاطمة الزهرة
- قنون فاطمة الزهراء

أعضاء لجنة المناقشة

الصفة	الاسم واللقب	الرتبة	عن الجامعة
رئيسا	د. مكاوي محمد الأمين	أستاذ محاضر "أ"	جامعة مستغانم
مقررا	د. يسعد عبد الرحمن	أستاذ محاضر "أ"	جامعة مستغانم
مناقشا	د. بوظراف الجيلالي	أستاذ التعليم العالي	جامعة مستغانم

السنة الجامعية: 2022-

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

# الإهداء

نهدي ثمرة جهدنا هذا إلى الوالدين أطال الله في عمرهما ويرحم من توفته المنية ويرزقه  
جنة الفردوس الأعلى، إلى الإخوة والأخوات الذين ساندونا إلى جميع الأصدقاء ورفقاء  
الدرب دون أن ننسى أستاذنا الكريم يسعد عبد الرحمان وجميع الأساتذة الكرام الذين  
صادفناهم في المشوار الدراسي

# شكر وتقدير

اللهم لك الشكر ولك الحمد حمدا كثيرا طيبا مباركا فيه، لك الحمد حتى ترضى و لك الحمد إذا رضيت و لك الحمد بعد الرضا أن وفقتنا و سهلت علينا و يسرت لنا هذا العمل.

وبعد ذلك، نشكر كل من ساعدنا في انجاز هذا العمل من بعيد أو قريب بكثير أو قليل

كما نتقدم بجزيل الشكر والامتنان إلى أستاذنا يسعد عبد الرحمان على قبوله الإشراف على هذه المذكرة وعلى كل ما قدمه لنا من توجيهات قيمة

ونشكر أيضا الأساتذة أعضاء لجنة المناقشة لقبولهم تقييم هذا العمل

نشكر بالأخص الوالدين لتحفيزنا على طلب العلم والمعرفة ها نحن هنا بفضل الله أولا ثم بفضلكم

## فهرس المحتويات

إهداء

شكر وتقدير

قائمة الأشكال والجداول

أ	مقدمة عامة:
4	الفصل الاول: عموميات على النقل البحري
4	تمهيد:
5	المبحث الأول: ماهية النقل البحري
	المطلب الاول: تعريف النقل البحري.....
5.	
8	المطلب الثاني: أهمية النقل البحري.....
10	المطلب الثالث: خصائص النقل البحري .....
11	المبحث الثاني: وثائق وخدمات النقل البحري والمعاهدات المسيرة له .....
12	المطلب الأول: الوثائق المتعلقة بالنقل البحري للبضائع .....
15	المطلب الثاني: خدمات النقل البحري.....
	المطلب الثالث: المعاهدات المسيرة للنقل البحري.....
17.....	
20	المبحث الثالث: المتدخلون في تقنيات النقل البحري للبضائع .....
20	المطلب الأول: المرشدون والوكلاء البحريون .....
22	المطلب الثاني: الوسطاء أو السماسرة البحريون.....
24	المطلب الثالث: المتدخلون الآخرون في عملية النقل البحري للبضائع .....
27	خلاصة: .....
28	الفصل الثاني مساهمة النقل البحري في التجارة الخارجية .....
28	تمهيد: .....
29	المبحث الأول: عموميات حول التجارة الخارجية .....
29	المطلب الأول: تعريف التجارة الخارجية .....

30	المطلب الثاني: أهمية التجارة الخارجية
32	المطلب الثالث: أسباب قيام التجارة الخارجية
33	المبحث الثاني: النظريات المفسرة للتجارة الخارجية
34	المطلب الأول: النظرية الكلاسيكية
38	المطلب الثاني: النظرية النيو كلاسيكية
40	المطلب الثالث: النظرية الحديثة
42	المبحث الثالث: دور النقل البحري في ترقية التجارة الخارجية
42	المطلب الأول: علاقة نشاط النقل البحري بالتجارة الخارجية
45	المطلب الثاني: مساهمة النقل البحري في التجارة الخارجية
48	المطلب الثالث: التحديات التي تواجه النقل التجاري البحري
51	خلاصة:

## الفصل الثالث دور الموانئ الجزائرية في التجارة الخارجية (دراسة ميدانية لمؤسسة ميناء مستغانم)

52

52	تمهيد:
53	المبحث الأول: النقل البحري في الجزائر ودوره في التجارة الخارجية
53	المطلب الأول: نشاطات الموانئ الجزائرية
57	المطلب الثاني: حركة التجارة الخارجية عبر قطاع النقل البحري بالجزائر
64	المطلب الثالث: إستراتيجيات وآليات الجزائر في خدمة قطاع النقل البحري
66	المبحث الثاني: عموميات حول مؤسسة ميناء مستغانم
66	المطلب الأول: نشأة ميناء مستغانم
67	المطلب الثاني: خصائص وأهداف مؤسسة ميناء مستغانم
67	المطلب الثالث: الهيكل التنظيمي العام لمؤسسة ميناء مستغانم
73	المبحث الثالث: دراسة حالة ميناء مستغانم 2015-2019
73	المطلب الأول: الحركة التجارية بميناء مستغانم
74	المطلب الثاني: حركة البضائع في ميناء مستغانم 2015-2019
77	المطلب الثالث: حركة الملاحة في ميناء مستغانم 2015-2019

79 ..... خلاصة:

80 ..... خاتمة عامة:

83 ..... ملخص:

84 ..... قائمة المصادر والمراجع

84 ..... أولاً: المصادر والمراجع باللغة العربية:

87 ..... ثانياً: المصادر و المراجع باللغة الاجنبية:

### قائمة الجداول

الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
46	التجارة المنقولة بحرا (سنوات مختارة)	الجدول ٢-1
56	المبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية لسنة 2015 (الوحدة مليون/طن)	الجدول 3-1
57	حركة النقل البحري للمسافرين: 2015-2010-2005-2000	الجدول 3-2
58	حركة الميزان التجاري الجزائري من 2016 الى 2019	الجدول 3-3
59	حركة مجموع الصادرات والواردات عبر الموانئ الجزائرية خلال 2016	الجدول 3-4

61	حركة مجموع الصادرات والواردات للتجارة الخارجية الجزائرية 2018-2019	الجدول 3-5
62	أهم الدول/ الشركاء التجاريين الزبائن/الموردين للتجارة الخارجية الجزائرية 11 شهر 2019	الجدول 3-6
62	تجارة البضائع حسب العائلات 2015-2016	الجدول 3-7
75	تجارة البضائع حسب العائلات من 2018 الى 2019	الجدول 3-8
75	حركة السيارات المستوردة عبر ميناء مستغانم 2015-2016-2017	الجدول 3-9
76	عدد السفن ميناء مستغانم من 2015 إلى 2019	الجدول 3-10
77	زمن مكوث السفن من 2015 إلى 2019	الجدول 3-11
77	دخول و خروج السفن من 2015 إلى 2019	الجدول 3-12

#### قائمة الأشكال

الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
45	يبين التجارة المنقولة بحرا (سنوات مختارة)	الشكل رقم 2-1
47	توزيع الطلب على خدمات النقل عبر وسائل النقل	الشكل رقم 2-2
58	مخطط نشاط الصادرات والواردات الجزائرية من 2016 إلى 2019	الشكل رقم 3-1
68	الهيكل التنظيمي العام لمؤسسة ميناء مستغانم	الشكل رقم 3-2
78	منحنى بياني يمثل عدد دخول السفن لميناء مستغانم من سنة 2015 إلى سنة 2019	الشكل رقم 3-3
78	منحنى بياني يمثل عدد خروج السفن من ميناء مستغانم من سنة 2015 إلى سنة 2019	الشكل رقم 3-4





يمثل النقل البحري دورًا حيويًا في تعزيز التجارة الخارجية وتسهيل حركة البضائع والسلع عبر الحدود، كما يعتبر واحدًا من أكثر وسائل النقل فعالية واقتصادية للشحنات الضخمة والبضائع ذات القيمة العالية على مستوى العالم وفيما يلي بعض الجوانب التي توضح دور النقل البحري في التجارة الخارجية مثل قدرته على نقل الحمولات الضخمة والكبيرة و بكفاءة عالية ما يساهم في تلبية احتياجات السوق العالمية وتوفير البضائع بالكميات المطلوبون يتيح النقل البحري للشركات الوصول إلى الأسواق البعيدة والبلدان النائية ، كما يعتبر واحدًا من أرخص وسائل النقل للبضائع على المدى الطويل.

تعد التجارة الخارجية ظاهرة من الظواهر الاقتصادية إذ نشأت نتيجة تطور وتزايد وتنوع السلوك الاستهلاكي للسكان الذي كان من قبل في حدود البلد الواحد ما يعرف بالاقتصاد المغلق والتي شدد انتباه العديد من الاقتصاديين ما وجب عليهم وضع نظريات لتفسيرها.

وفي هذا الصدد أثبتت الدراسات أن النقل البحري يعتبر الوسيلة الأمثل والأنسب لعملية نقل البضائع عبر أنحاء العالم وهذا لما يوفره من مزايا تميزه عن غيره من الوسائل.

وعليه تعتبر الموانئ قنوات التجارة الخارجية باعتبارها المعيار الأساسي لنجاح و اكتمال عملية التصدير و الاستيراد، كما تساهم أيضا في بناء و ازدهار المدن التي تقع على البحار و من بينها بلدنا الجزائر بحكم موقعها الاستراتيجي المطل على البحر الأبيض المتوسط و شريطها الساحلي المقدر ب 1644 كلم و التي يبلغ عدد مواؤها 11 ميناء موجهة لتغطية مختلف العمليات المتعلقة بالتجارة الخارجية و من هذه الموانئ نخص بالذكر ميناء مستغانم الذي تقدر مساحته بحوالي 68 هكتار يتميز بموقع استراتيجي هام ووفرة طرق مواصلات نحو منطقة خلفية تتألف من 12 ولاية و يصنف من الموانئ التجارية خاصة.

ومن هذا المنطلق يمكن طرح الإشكالية الرئيسية كالتالي:

### ما مدى مساهمة النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية؟

وعليه يمكن أن نطرح الأسئلة الفرعية التالية:

➤ ما هو النقل البحري وفيما تتمثل أهميته؟

➤ فيما تتمثل نظريات التجارة الخارجية؟

➤ فيما يتمثل دور الموانئ الجزائرية عامة وميناء مستغانم خاصة في حركة التجارة الخارجية الفترة الممتدة من 2015 الى 2019؟

### الفرضيات:

- النقل البحري هو أكثر وسائل النقل فعالية واعتمادا في التجارة الخارجية نظرا لتكلفته المنخفضة وقدرته على استيعاب أكبر كمية من البضائع إذ تظهر أهميته خاصة في التبادل التجاري الدولي.

- يساهم النقل البحري في التجارة الخارجية من خلال نقل البضائع المصدرة والمستوردة بين البلدان.

- النظريات المفسرة للتجارة الخارجية هي النظرية الكلاسيكية و النيو كلاسيكية والحديثة.

- للموانئ الجزائرية دور في حركة التجارة الخارجية من حيث تأمين وتنويع نشاط الاستيراد والتصدير.

- يعد ميناء مستغانم من أهم الموانئ ذات الطابع الخدماتي التجاري في الجزائر.  
**أهمية البحث:**

- تسلط الضوء على أهمية النقل البحري في الحياة التجارية والاقتصادية.  
- العلاقة بين النقل البحري والتجارة الخارجية.

**أهداف البحث:**

- التعرف على الموانئ الجزائرية ودورها في التجارة الخارجية.  
- حركة البضائع والملاحة في ميناء مستغانم في الفترة الممتدة من 2015 إلى 2019.

**المنهج المستخدم:**

تم إتباع منهج وصفي تحليلي.

**أسباب اختيار الموضوع:**

الرغبة في التعرف على واقع النقل البحري في الحياة التجارية.  
الفضول حول دور الموانئ عامة والموانئ الجزائرية خاصة في التجارة الخارجية.  
إدراك الأسباب الحقيقية وراء تفضيل النقل البحري على سائر الوسائل الأخرى في عملية نقل البضائع.

**حدود الدراسة:**

**الحدود الزمنية:** تمت الدراسة من مارس 2015 إلى غاية ماي 2019 خلال الموسم الجامعي 2022-2023.

**الحدود المكانية:** تمت الدراسة في مؤسسة ميناء مستغانم.

**تقسيم البحث:**

تم تقسيم بحثنا إلى ثلاثة فصول، حيث يتناول الفصل الأول في الإطار النظري عموميات حول النقل البحري تم تقسيمه إلى ثلاثة مباحث، المبحث الأول ماهية النقل البحري والمبحث الثاني وثائق وخدمات النقل البحري والمعاهدات المفسرة له أما المبحث الثالث المتدخلون في تقنيات النقل البحري للبضائع. أما الفصل الثاني تضمن مساهمة النقل البحري في التجارة الخارجية بثلاث مباحث، المبحث الأول عموميات حول التجارة الخارجية والمبحث الثاني النظريات المفسرة للتجارة الخارجية والمبحث الثالث دور النقل البحري في ترقية التجارة الخارجية. وبالنسبة للفصل الثالث الذي يخص الجانب التطبيقي تمثل في دور الموانئ في التجارة الخارجية دراسة ميدانية لمؤسسة ميناء مستغانم تطرقنا فيها أيضا إلى ثلاث مباحث المبحث الأول عن النقل البحري في الجزائر ودوره في التجارة الخارجية والمبحث الثاني عموميات حول مؤسسة ميناء مستغانم والمبحث الثالث دراسة حالة ميناء مستغانم 2015-2019.

**صعوبات البحث:**

◀ قلة المراجع.

◀ قلة المعلومات خاصة في الجانب التطبيقي.



إن النقل البحري بشكل خاص من أهم المؤشرات التي يقاس بها مدى تقدم البلدان لما يؤمنه من حركة وفعالية للمجتمع والاقتصاد، إذ تظهر أهميته في حركة التبادل التجاري الدولي.

بحيث حقق النقل البحري نموا مطردا في العقود الماضية ولا يزال أهم وأكثر وسيلة معتمدة في التجارة الخارجية نظرا لتكلفته المنخفضة مقارنة بالوسائل والأنواع الأخرى. ولا زالت تطراً عليه عدة تطويرات و توسيعات وتغييرات مست بشكل مباشر ووسائله وهياكله بهدف تحقيق مستويات مقبولة من التنمية.

لذا سنحاول في هذا الفصل عرض أساسيات النقل البحري من مفاهيم وخصائص وأهمية

...

يتضمن هذا المبحث ثلاث مطالب من تعريف وأهمية وخصائص للنقل البحري.  
المطلب الأول: تعريف النقل البحري

## 1- تعريف النقل: للنقل تعار يفد متعددة ومتباينة من قبل المختصين نذكر منها:

\* عرفه القانون الجزائري للنقل حسب المادة 16 من القانون رقم 88/17 المؤرخ في 10 مايو سنة 1988 بأنه: " يعد نقلا كل نشاط ينقل بواسطة شخص طبيعي أو معنوي أشخاصا أو بضائع من مكان لآخر على متن مركبة مهما كان نوعها".<sup>1</sup>

\* ويعرف الاقتصادي الانجليزي "Thomson M" النقل على انه " على الأغلب هو خدمة ووسيلة لتحقيق الهدف دون أن يكون هدفا بحد ذاته، ويكون الهدف المقصود تعبيرا في الموقع سواء بالنسبة للأشخاص أو للبضائع".<sup>2</sup>

2- تعريف النقل البحري: في البداية يجب التفريق بين النقل البحري والملاحة البحرية، فالملاحة البحرية هي كل ما يتعلق بتسيير السفن في البحار والمحيطات ويندرج تحتها النقل البحري (نقل البضاعة والركاب) سفن الصيد والأساطيل البحرية وغيرها.

من المعلوم أن النقل البحري هو أرخص وسيلة لعملية نقل البضائع، ولذلك يعد الوسيلة الرئيسية في نقل التجارة العالمية، حيث يعبر حوالي 25000 بليون طن من الشحنات المحيطات سنويا أي ما يشكل نسبة 71% من الشحن العالمي، ومن خلال هذا سنعرض لكم بعض التعريفات:<sup>3</sup>

\* يعبر عن النقل البحري بأنه نشاط بحري حيوي يسهم في تحريك المنقولات والركاب حول العالم.

\* يعتبر نشاط النقل البحري نشاط إنتاجي بحيث يضيف للسلع المنقولة منفعة اقتصادية (مكانية وزمنية) وذلك بنقلها من مكان لآخر حسب الحاجة إليها، إذ هو نشاط توزيعي للدور الأساسي الذي يلعبه في عملية التبادل وتوزيع السلع محليا وعالميا،<sup>4</sup> وهو يشترك مع باقي وسائل النقل الأخرى في المبادئ الاقتصادية العامة وإن كان يتميز بميزات خاصة به.<sup>5</sup>

ولكي تكون خدمة النقل البحري متكاملة لا بد من اكتمال عناصر النقل البحري، أو ما يسمى بمنظومة النقل البحري والتي تتمثل مكوناتها في السفينة والبضائع والميناء.<sup>6</sup>

## 3- عناصر النقل البحري:

<sup>1</sup> قانون رقم 17/88 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، 1988، صفحة 785.  
<sup>2</sup> هانز الدر، "التخطيط في قطاع النقل ومشاريع النقل"، ترجمة عبد القادر ولي، بغداد، 1970، صفحة 1.  
<sup>3</sup> تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، إعداد مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية، ""، أكتوبر 2009، صفحة 3.  
<sup>4</sup> سميرة إبراهيم أيوب، "اقتصاديات النقل"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2002، ص 39.  
<sup>5</sup> أحمد عبد المنصف محمود، "اقتصاديات النقل البحري"، مكتبة الإشعاع الإسكندرية الطبعة الأولى، 2002، صفحة 31.  
<sup>6</sup> د. شريف محمد ماهر، "إدارة النقل البحري"، دار الجامعة الإسكندرية، 2006، صفحة 17.

(1) **السفينة:** تعرف السفينة على أنها جسم عائم صممت بشكل هندسي وبمواصفات تضمن سلامتها وسلامة الحمولة سواء كانت أشخاص أو بضائع وحولها يدور كل نشاط بحري وتعد حجر الأساس في النقل البحري وشرطه اللازم.

### أنواع السفن:

1- **سفن البضائع الخطية:** هي تلك السفن التي تقوم بالخدمات طبقا لبرنامج محدد المواعيد بين مجموعة من الموانئ بتردد ثابت وجدول معلنة. ويجب على القارئ أن يلاحظ أن هذه الوظيفة لا تعتمد على توافر الحجم أو السرعة وإنما تقوم سفينة البضائع الخطية بتوفير خدمات خطية لنقل البضائع لجميع الشاحنين الذين يحتاجون إليه وتتبع سفن البضائع الخطية في توزيع البضائع بطرق مخططة بصرف النظر إذا كانت مشحونة بالكامل أم غير مشحونة بل إن أساس تشغيل سفن البضائع الخطية هو الخدمة المنتظمة.<sup>1</sup>

2- **سفن البضائع الجواله:** تقوم هذه السفن بالإبحار في جميع أنحاء العالم بحثا عن شحنة من البضائع لذلك لا تعمل تلك النوعية من السفن طبقا لبرنامج محدد المواعيد للإبحار وإنما تبحر أينما تتواجد وتشمل البضائع الصلبة: الأخشاب، الحبوب، السكر، الخام، المعادن، الأسمدة، ... الخ<sup>2</sup>

3- **سفن نقل المسافرين:** هي سفينة تتمثل مهمتها الرئيسية في نقل الركاب. هذه الفئة لا تشمل سفن الشحن التي تقيم عدد محدود من الأماكن للركاب أو تجعل من نقل الركاب وظيفة ثانوية بعد مهمة نقل البضائع.

(ب) **الميناء:** يمكن تعريف الميناء على أنه مكان تلاقي وسائط النقل المختلفة لنقل وعبور البضائع للدخل والخارج، أو المكان الذي تلجا إليه السفن للاحتماء من العواصف، وعموما يتكون الميناء من عنصرين أساسيين هما<sup>3</sup>: واجهة بحرية تشمل مساحة مائية محمية صناعيا أو طبيعيا إزاء الظواهر الطبيعية كأخطار الأعاصير والأمواج ومساحة أرضية تقام عليها المخازن والأرصفة مجهزة بمعدات و وسائط النقل. الميناء هو تلك النقطة العقدية بين اليابسة والماء والتي من شأنها توفير حركة آمنة وكفاءة بين نمطي النقل المختلفين.<sup>4</sup>

**تصنيف الموانئ:** لا يوجد في العالم ميناءان متشابهان، لا في البيئة الطبيعية ولا في البيئة الاقتصادية وظروف التشغيل. فحتى الآن فإن هناك بعض الموانئ التي تلاءم التصنيف العامل لموانئ في مجموعات قليلة. ويمكن أن تتم طبقا لمعايير هي:

**بالنسبة للوظيفة:** يمكن تصنيف الموانئ طبقا للوظيفة التي تؤديها فيما يلي:

<sup>1</sup>د. شريف محمد ماهر، "إدارة النقل البحري (التجارة الخطية)"، متطلبات الريادة الأكاديمية الحربية للتكنولوجيا والنقل البحري 2006، صفحة 18.

<sup>2</sup>د. شريف محمد ماهر، نفس المرجع السابق، صفحة 22.

<sup>3</sup>أيمن النحراوي، "الموانئ البحرية العربية"، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، 2009، صفحة 25.

<sup>4</sup>Ximena clark, David dollar, Alejandro micco, journal of development economics 75, world bank, unites states, 2004, p418.

1- **موانئ عامة** : هذه الموانئ يمكنها أن تستقبل أنواع عديدة من السفن مثل سفن البضائع العامة والنمطية وسفن للبضائع الصلب والسائلة، كما يمكن استقبال سفن الركاب وتقوم هذه الموانئ أيضا بتقديم الخدمات مثل إصلاح السفن وتموينها . ومن ناحية أخرى فإنها تتصل بجميع وسائل النقل الأخرى مثل النقل البري والسكك الحديدية.<sup>1</sup>

2- **موانئ متخصصة**: وهي موانئ التي تتميز بالتخصص في تقديم خدمات معينة من حيث نوع التجارة أو النقل وتوجد أمثلة كثيرة من الموانئ الخاصة مثل :

• **موانئ صناعية** : هذه الموانئ في خدمة خاصة أو صناعة معينة مثل الموانئ التي تقوم بتكرير والتي تقوم بتصدير خدمات صناعية وتتوفر فيها معدات كفاءة عالية.

• **موانئ النفط**: تحتوي على شبكة ضخمة من أنابيب نقل البترول من حقول اكتشافه أو معامل تكريره مباشرة مما يتطلب تزويدها بمحطات ضخ اللازمة .

• **موانئ العبارات**: وتتميز هذه الموانئ بخدمة حركة الركاب والمسافرين بواسطة العبارات التي يمكنها أيضا نقل كميات بسيطة من البضائع.

**بالنسبة للموقع الجغرافي**: يمكن تصنيف الموانئ طبقا لموقعها الجغرافي إلى ما يلي:

1- **الموانئ الساحلية**: هي عبارة عن الموانئ التي تقع على السواحل الطبيعية أو الصناعية مباشرة وهي تحتاج إلى إقامة حواجز للأمواج.

**بالنسبة لأشكال الملكية والإدارة**: معظم موانئ العالم القائمة حاليا هي نتاج عملية نمو وتطور طويل المدة عبر عشرات السنين لعبت خلالها العوامل الاقتصادية والسياسية والاجتماعية والجغرافية والعسكرية أدوارا بارزة . وقد ساهمت إلى حد بعيد في تحديد أشكال ملكية هذه الموانئ وتعدد أساليب الإدارة بالنسبة للموانئ يمكن تلخيصها فيما يلي :

1- **الموانئ الحكومية أو شبه الحكومية**: مثل الموانئ الأهلية – موانئ الإدارة المستقلة – موانئ المحليات.

2- **الموانئ الخاصة**: وهي تلك الموانئ التي يتم إنشائها بواسطة القطاع الخاص، وتدار كأى مشروع تجاري بغرض تحقيق الأرباحي<sup>2</sup>.

**ج) البضاعة**: تعتبر البضائع العنصر الأساسي في هذا النشاط، إذ أن السفينة بلا بضاعة لا قيمة لها والميناء بلا بضاعة لا قيمة له. إن البضائع المنقولة بواسطة النقل البحري إما أن تكون سائلة كالبتترول والغاز وتسمى ببضائع الصب السائل وتنقل سفن ناقلات خاصة أو تكون بضائع جافة كبضائع الصب الجاف من أمثلتها ( الفحم الحديد، الفوسفات، الحبوب ... ) ، ونجد بضائع الصب الجاف النمطية كالذقيق والأرز والسكر وغيرها وهناك بضائع عامة وهي البضائع المنقولة إما بطريقة تقليدية أو بواسطة الحاويات،

<sup>1</sup> عبد اللا على، مصطفى عبد الحافظ، "إدارة وتشغيل الموانئ"، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية الإسكندرية، 2000، صفحة19.

<sup>2</sup> عبد اللا على، مصطفى عبد الحافظ، المرجع السابق، صفحة20.21.22.23.



وتختلف تكاليف البضائع باختلاف طبيعتها، فالسلع ذات الحجم الكبير و السلع التي تشكل خطر على السفينة قد ترتفع تكاليف نقلها<sup>1</sup>. ولقد جاء في المادة الأولى بالفقرة ضمن اتفاقية بروكسل " 1924 " أن البضاعة تشمل الممتلكات والأشياء والبضائع من أي نوع باستثناء الحيوانات الحية والحمولة المصرح عنها بموجب اتفاقية النقل أنها موضوعة على سطح السفينة و أنها منقولة عليها<sup>2</sup>.

## المطلب الثاني: أهمية النقل البحري

يعد النقل البحري وسيلة هامة من وسائل النقل عامة والنقل الدولي خاصة، حيث له العديد من المميزات التي أكسبته أهمية اقتصادية كبيرة فبجانب إسهامه في انتساب حركة البضائع والركاب نجده يلعب دورا أساسيا في تحقيق عملية الإنماء الاقتصادي للدول التي تحظى بتوافر المقومات الطبيعية والاقتصادية اللازمة

لممارسة نشاط النقل البحري، ويرتبط النقل البحري بحركة التجارة الخارجية بعلاقة تبادلية وثيقة لأنه يمثل الركيزة الأساسية والقاعدة التحتية لتنمية وتطوير الصادرات والواردات بين مختلف الدول، وعليه فكلما تطورت وتحسنت وسائل النقل وموانئ الشحن والتفريغ ازدادت حركة التبادل التجاري بين دول العالم المختلفة، وتهدأ لها المزيد من الانتشار وإيجاد منافذ وأسواق جديدة.

ويمكن اختصار جزء من أهمية النقل البحري في النقاط التالية:

- إن نشاط النقل البحري يعد نشاطا مكملا لنشاط القطاعات الاقتصادية الأخرى (الصناعي والزراعي والسياحي) فهو الذي يمدها بمدخلاتها اللازمة كما يساهم بنقل مخرجاتها إلى الأسواق العالمية.

- توفير جانب كبير من العملات الأجنبية لخزينة الدولة والتي تستنزفها نفقات الشحن والتفريغ والتأمين وغيرها من الخدمات البحرية المتعلقة بالنقل البحري.

- توفير وتحقيق إيرادات ضخمة للدول التي تمتلك الأساطيل أو الموانئ إذا تم استغلال هذه القدرات باستخدامها بكفاءة عالية أو من خلال إيجارها للدول الأخرى.

- تعد صناعة النقل البحري من المحاور الأساسية لتوطين الصناعات الأخرى وتحديد مواقع الإنتاج ومراكز التوزيع. حيث تلعب دورا مباشرا في تحديد قيمة السلع والخدمات، في جانبي العرض والطلب<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>د.شريف محمد ماهر، "إدارة النقل البحري (التجارة الخطية)"، فعاليات التطبيق ومتطلبات الريادة، الدار الجامعية مصر، 2006، صفحة34.

<sup>2</sup>هلال العبد، "نظام التعويض عن البضائع في عقد النقل البحري"، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق جامعة الجزائر، 2011، صفحة24.

<sup>3</sup>سميرة إبراهيم أيوب، "اقتصاديات النقل" دراسة تمهيدية، الدار الجامعية، 2002-2003، صفحة37.

- المساهمة في زيادة معدلات التكوين الرأسمالي المادي والبشري حيث تعمل خدمات النقل البحري على تسهيل عملية انتقال المعرفة التكنولوجية التي تسهم بدورها في رفع معدلات النمو.

- تحسين مركز ميزان المدفوعات من خلال زيادة طاقة الدولة التصديرية وتحقيق مزيد من العملات الأجنبية للخزينة العامة.

- القدرة على تحقيق التكامل الخلفي بتوفير مستلزمات الإنتاج والأنشطة الاقتصادية أو بتوسيع نطاق الأسواق القائمة وخلق أسواق ومنافذ توزيع جديدة للمنتجات النهائية.

- أثر النقل على الصادرات والواردات، إن وجود سفن وطنية تعمل في خطوط الملاحة المعنية يعمل على تشجيع وتنمية الصادرات،

### **المطلب الثالث: خصائص النقل البحري**

إن مشاريع الاستثمار في أنشطة النقل البحري تتسم بطبيعة خاصة مقارنة بالمشروعات الاستثمارية في الأنشطة الاقتصادية الأخرى وهذا راجع إلى طبيعة أن النقل البحري يتأثر بدرجة كبيرة بقوى الطبيعة (البحار، الطقس،...)، ومن هنا فإن الاستثمارات في هذا القطاع تتصف بدرجة عالية من الكثافة الرأسمالية للتغلب على قوى الطبيعة وجعلها في خدمة الإنسان، كما تتطلب مشروعات ملاحية مكملة وتوافر موانئ ذات أعماق ملائمة للسفن بمختلف أحجامها وقادرة على تحمل عمليات البحر الناتجة عن حركة الأمواج، إلى جانب توفير التجهيزات اللازمة لعمليات الشحن والتفريغ، وتتميز مشاريع الاستثمار في أنشطة النقل البحري بخصائص نحاول تلخيصها فيما يلي:<sup>1</sup>

#### **1- ارتفاع الكثافة الرأسمالية لمشاريع صناعة النقل البحري:**

تتميز مشاريع خدمات قطاع النقل البحري باعتمادها على الكثافة الرأسمالية مقارنة بصناعات النقل الأخرى، فالسفينة لا بد أن تكون لها مواصفات قياسية خاصة تمكنها من مواجهة مخاطر البحار، بالإضافة لاحتوائها على معدات ووسائل اتصال وكشف ذات كفاءة عالية، نظرا لبقاء السفينة في البحر لفترات زمنية طويلة، كما يجب أن تتوفر على أماكن ملائمة لمعيشة العمال، وتخزين المواد الغذائية والسريعة التلف؛

#### **2- تزايد استعمال التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري:**

يلعب التقدم التكنولوجي دورا هاما في صناعة النقل البحري، إذ يساهم في رفع معدلات الإنتاج وخفض بعض عناصر التكاليف، إلى جانب علاج المشاكل الملاحية فتطبيق النظام الآلي في إدارة السفن وعمليات الشحن والتفريغ في الكثير من موانئ العالم قلص فترة بقاء السفينة داخل الموانئ، وقضى على الطاقات العاطلة وحسن مستوى الإنتاجية كما ونوعا، ما

<sup>1</sup>Revue d'economie et de statistique appliquée,numéro22,décembre2014.

عمل على تجنب تبديد رؤوس الأموال المستثمرة في القطاع البحري. كما أن التطور التكنولوجي في مجال الشحن والتفريغ عرف قفزة نوعية، عندما ظهرت الحاجة لإيجاد تسهيلات لمناولة البضائع متطلبات تخزينها، نتيجة حجم شحناتها من مخلف المنتجات المنقولة، و يعد نظام التوحيد النمطي لنقل البضائع أهم صور هذا التقدم التكنولوجي، ويقصد به تعبئة البضائع ورصها في حاويات ذات أحجام كبيرة ومتماثلة، فيتم نقل البضائع الموحدة نمطيا من وإلى السفينة عن طريق استعمال وسائل موحدة، ما ساعد على ظهور عمليات النقل من الباب إلى الباب وتسهيل عمليات تخطيط النقل عبر كافة مراحلها وهو ما تطور إلى مفهوم النقل متعدد الوسائط.

### 3- صناعة النقل البحري صناعة دولية تخضع لسيطرة بعض الدول والشركات الملاحية العالمية:

فهي صناعة لا تخضع لمنافسة متكافئة بين مختلف دول العالم، فالدول المطلة على البحار هي وحدها من تملك سفنا لنقل البضائع، وتقوم بتأجير ما يفيض عن حاجتها إلى أسواق النقل المختلفة، كما نلاحظ أن هناك عددا محدودا من الدول والشركات الملاحية العالمية تسيطر على صناعة بناء السفن، وتمتلك أسطول ناقلات إضافة إلى استحوادها على نسبة كبيرة من التجارة العالمية؛

### 4- طول العمر الافتراضي لمشروعات النقل البحري:

إن العمر الافتراضي للسفن على العموم يكون ما بين 25 و30 سنة، بينما العمر الافتراضي للموانئ البحرية والممرات الملاحية يتجاوز 100 سنة مما يترتب عنه صعوبة تقييم ومراجعة خطط الاستثمار خلال الإنشاء أو الاستغلال، وطول مدة الإنشاء والاستغلال يزيد من احتمال عدم ملائمة هذه المشاريع بعد الانتهاء منها،

بسبب التطور التكنولوجي والتحول الاقتصادي والاجتماعي الحاصلة خلال مدة الإنشاء والاستغلال؛

### 5- خدمات صناعة النقل البحري غير قابلة للتخزين:

تقدم الخدمة بصورة متتابعة ومستقلة من حيث الزمن وحيز النقل، فالسفينة تبحر في زمن ومكان محدد لتصل إلى ميناء آخر في فترة محددة، كما أن البضائع التي سوف تنتقل بحرا يعتمد حجمها على مساحة الحيز المتاح في السفينة، وشحنها يعتمد على زمن إبحار السفينة، مما قد يؤدي إلى عدم استغلال حيز السفينة كله في حالة عدم وجود الكم المناسب من البضائع المراد نقلها؛

### 6- تكاليف صناعة النقل البحري غير قابلة للتجزئة:

لأنه عند تسعير خدماتها وتقييم الاستثمارات الموجهة إليها تظهر مشكلة توزيع هذه التكاليف، فمثلا نجد أن الموانئ تخدم عددا من السفن المختلفة حجما ونوعا وتخصصا

وبالتالي يصعب توزيع تكلفة إنشاء الميناء على مختلف الأنواع، إضافة إلى مشكلة توزيع تكاليف نشاط النقل البحري على مدار السنة، فهناك فترات الذروة أين يزداد الطلب على خدمات النقل البحري والعكس.

### المبحث الثاني: وثائق وخدمات النقل البحري والمعاهدات المسيرة له

المطالب الآتية تضم كل من الوثائق المتعلقة بالنقل البحري بنوعها وخدمات النقل البحري المتعددة وكذا أهم الاتفاقيات والمعاهدات المفسرة للنقل البحري.

#### المطلب الأول: الوثائق المتعلقة بالنقل البحري للبضائع

لا شك أن معظم عمليات النقل البحري تحتاج وثائق لإثباتها وهي صنفان وثائق عادية وأخرى إلكترونية.

##### 1- الوثائق العادية: وهي:

(أ) **سند الشحن:** هو الوثيقة التي يصدرها الناقل لإثبات استلامه بضاعة معينة بغرض نقلها من مكان لآخر مقابل أجر معين. ويتم تسليمها نوعا ووزنا وعددا لمن له حق استلام البضاعة تبعا لنوع السند.<sup>1</sup> في سند الشحن يجب أن توضع أو تدون عليه كل المواصفات والمعلومات المتعلقة بالبضاعة كالوزن والعدد والنوعية.

يتكون سند الشحن من البيانات التالية:<sup>2</sup>

- **اسم الناقل:** وهو شخص معنوي أو طبيعي الذي يتعهد بالقيام بعملية النقل، وقد يكون هو المالك لوسيلة النقل أو المستغل لها، حيث يطلق عليه اسم (الشاحن) والهدف من إدراج اسم الناقل في سند الشحن هو تجديد جميع مسؤولياته.

- **الاسم والعنوان الكامل للشاحن:** وهو الشخص الذي يسلم البضاعة للناقل بغرض نقلها، وقد يكون صاحب البضاعة أو الوكيل عليه، ويطلق عليه (shipper) ويتعلق الأمر بالمرسل إليه إذا عقد البيع قد أبرم بقاعدة سيف ويسلم البضاعة إذا أبرم عقد البيع بقاعدة فوب.

- **الاسم والعنوان الكامل للمرسل إليه:** يعرف المرسل إليه الحقيقي بالشخص والشركة التي اقتنت البضاعة، وأما الوسيط هو الشخص الذي يستطيع إن يحمل السند و هو الذي كذلك باستطاعته أن يتحمل مسؤولية التكفل بالبضاعة بعد استلامها من قبل الناقل.

- **إشعار إلى Notice to:** وهو عبارة تأتي غالبا تنوب عن المرسل إليه الحقيقي، وقد ينوب عنه البنك، أو القائم بالعبور، حيث يقوم هذا النائب باستقبال الحمولة.

<sup>1</sup> القانون البحري الجزائري، المادة 446، صفحة 353.

<sup>2</sup> أحمد محمود حسني، "النقل البحري للبضائع"، الإسكندرية، منشأة المعارف، 1980 صفحة 78-90.

-المعلومات التامة التي تتعلق بالبضاعة: حيث تتمثل هذه المعلومات التامة التي تتعلق بالبضاعة في: تحديد التاريخ، والإمضاء من طرف الشاحن، وعدد الطرود، و طبيعة البضاعة، وكذلك إثبات حالة و شروط البضاعة التي تم شرحها على النحو التالي:

• **تحديد التاريخ:** و يعتبر التاريخ هنا من بين أهم العناصر التي يجب أن يتضمنها الشحن التي تتمثل في تاريخ عملية الشحن أو التفريغ، ولكونه يحدد أيضا التزامات كل من الناقل و الشاحن خلال عملية النقل البحري.

• **الإمضاء من طرف الشاحن:** يمكن أن يكون سند الشحن ممضيا من طرف سمسار الإيجار في مكان الربان، و هذا لحساب الناقل و في كونه يعتبر وصل للبضاعة ممضي من طرف الناقل بتسريح من قاعدة أو من سمسار الإيجار البحري من المفروض أن الشاحن لا يمضي سند الشحن ضمن عادات الأنجلو الأمريكية و هذه القاعدة أصبح معمولاً بها، أما في القانون الفرنسي فمن الإلزام إمضاء الشاحن على سندات الشحن و هذا بسبب الشروط المفروضة المحمولة على سندات الشحن للعديد من الدول.

• **عدد الطرود:** تتمثل في الكمية أو الوزن لهذه المعلومات لحساب التكاليف من أجل تسهيل الإجراءات الجمركية.

• **طبيعة البضاعة:** هذه الحالة تساهم في معرفة معدلات التكاليف المتعلقة بالنقل البحري.

• **حالة وشروط البضاعة:** بالنسبة للناقل يجب أن يتأكد من سلامة البضاعة قبل الشحن و أثناءه، و هذا لتجنب كل المنازعات عند الوصول و بغض النظر عن الحالة و الشروط المتعلقة بالبضاعة المفروض أن تكون واضحة جيدا من طرف الناقل و جميع المعلومات الأخرى و يجب أن تكون مدونة بدقة على تصريح الشاحن، و كذلك يجب التأكد على الناقل أو ممثله التحقق من كل البيانات المقدمة من طرف الشاحن لأن مسؤوليته مرتبطة اتجاه المرسل إليه.

(ب) **خطاب الضمان:** يصدر خطاب الضمان لتغطية العديد من الحالات ولذلك فإنه يتنوع بحسب المعاملات التي تستلزمه. وتلك المعاملات من التنوع بحيث يصعب حصرها. ويمكن تعريف خطاب الضمان بأنه تعهد مكتوب يصدر من البنك بناء على طلب شخص (يسمى الأمر) بدفع مبلغ معين أو قابل للتعيين لشخص آخر (يسمى المستفيد)<sup>1</sup>.

## أطراف خطاب الضمان:2

إن أطراف خطاب الضمان ثلاثة أشخاص من حيث الأصل، العميل، البنك، المستفيد، ويضاف إليهم في بعض الأحيان طرف رابع هو البنك الذي يوجد في بلد المستفيد عندما يوجد هذا المستفيد في بلد آخر غير بلد البنك مانح الضمان.

<sup>1</sup>د. رضا السيد عبد الحميد، "النظام المصرفي وعمليات البنوك"، صفحة324.

<sup>2</sup>د. رضا السيد عبد الحميد، المرجع السابق، صفحة335.

**-العميل الأمر:** العميل الأمر هو المدين بمبلغ خطاب الضمان، ويختلف العميل بحسب نوع العملية التي صدر خطاب الضمان بمناسبة. فهو المقاول في المناقصات والمزايدات والمستورد في خطابات ضمان الجمارك أو الخطابات التي تصدر بمناسبة عقد تجاري دولي والممول في حالة الخطاب الصادر لصالح مصلحة الضرائب وصاحب البضاعة بالنسبة للخطابات الملاحية... الخ.

**-المستفيد:** هو الشخص الذي يصدر خطاب الضمان لصالحه ويستطيع المطالبة بقيمته وقتما يشاء خلال المدة المحددة له وغالبا ما يكون المستفيد جهة حكومية كمصلحة الجمارك أو الضرائب أو الجهات التي تطرح المناقصات والمزايدات أو إقرارا مثل المصدر في عقود التجارة  
ويصدر خطاب الضمان باسم المستفيد أي أنه شخص ولا يجوز تداوله وهذا ما يفرقه عن الأوراق التجارية.

**-البنك الضامن:** وهو البنك مصدر خطاب الضمان وهو عادة ما يكون البنك الأمر وهذا الضمان قد يكون مباشرا أو غير مباشر. ففي الضمان المباشر يصدر بنك الأمر الضمان إلى المستفيد مباشرة دون بنك آخر. أما الضمان غير المباشر فيتكون عادة في خطابات الضمان الدولية أي عندما يصدر لمصلحة مستفيد غير مقيم في بلد بنك الأمر.

**ج) اتفاقية الأطراف:** عقد نقل نموذجي يحدد عناصر النقل مثل: وسيلة النقل، موعد التفريغ، المبلغ والمهلة الإضافية للشحن أو التفريغ، مكان التسليم... وكذلك النظام القانوني الذي تخضع له الحاويات: إيجار بيع أو أغلفة متخلى عنها... إذن فهو يعتبر وثيقة تلخيصه لمختلف التزامات وحقوق الأطراف المتعاقدة.  
**د) بيان الحمولة:** يسمى أيضا بيان جمركي أو وثيقة البضائع، ويعتبر بمثابة جواز سفر للبضائع حيث يتضمن معلومات عن البضائع في سفينة محددة ولها وجهة معينة.

يتضمن بيان الحمولة معلومات حول طبيعة البضائع وكميتها والأنواع وأرقام البضائع واسم المرسل وعنوان الوجهة وغير ذلك، بينما يتضمن بيان الشحن، تفاصيل الشحن البحري ويعمل على جمع الشحنات البحرية المستحقة الدفع في الوجهة كأساس لحسابات عمولة معينة، كما يوجد بيان البضائع الخطرة؛ والذي يسرد فقط البضائع الخطرة على متن السفينة. يقدم بيان الحمولة إلى مسؤولي الجمارك وغيرهم من المسؤولين، ويشير عدد بيانات الحمولة في المرفأ إلى عدد طرق السفر المختلفة.

**ه) وصل التسريح:** لا يعتبر في الحقيقة وثيقة نقل وإنما وصل عادي يمنح بمناسبة النقل البحري وهو عبارة عن وثيقة داخلية وضعت لأسباب المصلحة.

**و) وصل التسليم:** مقابل وثيقة الشحن يقوم عون السفينة بتحرير هذا النوع من الوثائق ويمنحها للشاحن كوصل عن شحن البضائع على متن السفينة وتسليمها للناقل وبالتالي نقل مسؤولية التكفل بالبضاعة للناقل.

## 2- الوثائق الإلكترونية:

يعد التعاقد الإلكتروني من أهم ما استحدثت في عالم التجارة الدولية، و الذي يعني التعاقد بين متعاملين خلال استخدام أجهزة ووسائل إلكترونية، و من مزاياه أنه ذات صفة عالمية بالإضافة إلى امتيازه بالسرعة والدقة، حيث أن البيانات الخاصة بالعقود تكون صحيحة، و لا مجال لإعادة كتابتها مرة أخرى عند اللزوم، الشيء الذي يؤدي إلى التقليل من الخطأ بدرجة كبيرة، و تعتبر السرية أيضا من مزايا التعامل إلكترونيا، إذ أن إتمام المعاملات عبر الشبكة الإلكترونية تعطي حيزا كبيرا من الأمان عنه في طرق الاتصال العادية، حيث لا مجال لتسرب المعاملات أو العقود نظرا لحمايتها<sup>1</sup>، و الوثيقة الإلكترونية أو رسالة البيانات قد تكون رسالة إلكترونية عادية موقعة، أو تكون رسالة مشفرة باستخدام مجموعة من العمليات الحسابية يتم من خلالها تشفير مضمونها، و يتم اللجوء إلى هذه النوعية الأخيرة من الرسائل لإضفاء نوع من الثقة على سندات الشحن التي تتم عبر شبكة الإنترنت، إذ تضمن للمرسل إليه سلامة المعلومات التي تتضمنها دون تحريف أو تعديل قد ينتج عن تدخل شخص آخر على الشبكة<sup>2</sup>،

### المطلب الثاني: خدمات النقل البحري

يتم قياس كفاءة أداء النقل البحري على أساس جودة الخدمات التي يقدمها والتي تتمثل في:

**1- نشاط الشحن والتفريغ:** وتشمل تشغيل العمالة والمعدات المناسبة لتفريغ شحنة السفينة من البضائع المختلفة (عامة+صب جاف+صب سوائل+حاويات) سواء على الرصيف أو الصندل العائم أو إلى سفينة أخرى أو شحن البضاعة إلى عنابر السفينة ونقل البضائع المختلفة إلى الساحات والمخازن سواء داخل الميناء أو إلى الخارج مباشرة . ويعتبر هذا النشاط عصب الخدمات التي تؤدي داخل الموانئ والتي بدونها يختل مفهوم عمل الميناء.

**2- نشاط تموين السفن:** تعتبر نشاط تموين السفن بالموانئ أحد الأنشطة المهمة، حيث أنها توفر للسفن احتياجاتها من المعدات المتخصصة لاستخدامات السفن بالنسبة لاحتياجات السطح والماكينات، كما يدخل في إطار ذلك تموينها بالأغذية.<sup>3</sup>

**3- نشاط صيانة وإصلاح السفن:** إن النشاطات اللازمة والتي تحتاجها الموانئ توفر شركات متخصصة في عمليات إصلاح السفن، حيث أن الكثير من السفن قد تتعطل لأي سبب من الأسباب بالموانئ ويتطلب إجراء الإصلاحات اللازمة لها كما وأن الكثير من السفن تخطط لإجراء بعض الإصلاحات اللازمة والصيانة الدورية لها أثناء توقفها في الموانئ

<sup>1</sup>مناهي فراح، "العقد الإلكتروني وسيلة إثبات حديثة في القانون المدني الجزائري"، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2009، صفحة 31-32.

<sup>2</sup>محمد إبراهيم موسى «سندات الشحن الإلكترونية بين الواقع و المأمول»، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، صفحة 65-66.

<sup>3</sup>مركز الدراسات والأبحاث/ الغرفة الشرقية، «تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية»، المملكة العربية السعودية، صفحة 06.

لإجراء عمليات الشحن والتفريغ وتوفير الوقت والتكلفة إذا ما توجهت إلى أماكن مخصصة للإصلاح فقط. ونظرا لتطور صناعة السفن فقد "أصبحت عملية إصلاح السفن تمتد بالإضافة إلى إصلاحات البدن والآلات الميكانيكية إلى إصلاح العديد من الأجهزة الحساسة المستخدمة حاليا في أجهزة الرادار واللاسلكي المتطور ومختلف أجهزة القيادة التي يدخل في صناعتها الأجهزة الإلكترونية، وجميع ذلك يشير إلى أن عمليات إصلاح السفن وما يستلزم من منشآت متخصصة أصبحت من الضروريات التي يجب أن تتوفر في الموانئ والقدرات والإمكانات المطلوبة لمواجهة احتياجات السفن الحالية".<sup>1</sup>

**4- نشاط الوكالات الملاحية:** "إن نشاط شركات الملاحة البحرية يختص بنقل الحمولات من الصادرات والواردات على الخطوط الملاحية من بترول ومشتقاته، نقل البضائع المختلفة، خدمات نقل الركاب".<sup>2</sup>

**5- شركات توريد المعدات البحرية:** يعتبر نشاط توريد المعدات البحرية للسفن بالموانئ أحد النشاطات المهمة حيث أنها توفر للسفن احتياجاتها من المعدات المتخصصة لاستخداماتها بالنسبة لاحتياجات السطح والماكينات ويدخل في إطار ذلك تموينها بالاحتياجات الضرورية التي تقبل على استخدامها السفن سواء من حيث النوعية أو منتجات الشركات العالمية ذات السمعة في مجال النقل البحري وكذلك تموينات السفن من المنتجات المحلية سواء في ذلك الأغذية وكذا المنتجات المحلية التي اكتسبت سمعة لدى ملاك السفن.<sup>3</sup>

#### **6- نشاط الأشغال البحرية:** ويشمل هذا النشاط الأعمال التالية:

- أعمال نظافة العنابر وصهاريج الوقود والمياه وعمليات الدق و المرشحة والدهان والإصلاحات البسيطة للحاويات.

- تقديم خدمة العائمات (المواعين+الصنادل). سحب النفايات الصلبة والسائلة ومخلفات السفينة على الوحدات البحرية والبرية المرخص لها بذلك.

- توريد العمالة اليدوية اللازمة لأعمال المؤقتة على السفينة.

تؤدي هذه الخدمات من خلال عدة شركات من القطاع الخاص إلى جانب مشاركة محدودة من شركات قطاع الأعمال.

**7- نشاط التخزين:** يعتبر نشاط التخزين الجمركي أحد الأنشطة الأساسية في خدمة البضائع الصادرة والواردة من خلال الموانئ المختلفة، وترجع أهميته إلى ضرورة تخزين البضائع الواردة لحين إتمام أصحابها لكافة الإجراءات اللازمة للإفراج عنها جمركيا، وما يتطلبه ذلك من إجراءات تتعلق بالتصريح بدخولها من السلطات المختلفة وفقا للإجراءات

<sup>1</sup> مركز الدراسات والأبحاث /الغرفة الشرقية، نفس المرجع السابق، صفحة 13.

<sup>2</sup> . حملاوي ربيعة، أطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الدكتوراة، " مردودية المؤسسات المينائية"، علوم اقتصادية، الجزائر العاصمة، 2008/2007، صفحة 35.

<sup>3</sup> حملاوي ربيعة. مصدر سبق ذكره. صفحة 42.



القانونية المتبعة مع توفير الوقت لأصحاب الشأن والتجارة الخارجية في تجهيز رسائلهم لنقل هذه البضائع من الموانئ مع مراعاة عدم تكديس الأرصفة بالبضائع والتي يمكن أن تؤثر على حركة الشحن والتفريغ. كذلك يتطلب الأمر توفير مخازن إيداع للبضائع المصدرة لتوفير الشحنات اللازمة لشحن السفن دون توقف نتيجة لعدم تدفق البضائع بما يتناسب مع ظروف وطاقت التشغيل نتيجة لأي توقفات، مما يحقق في النهاية زيادة طاقت الأرصفة وانخفاض مدة بقاء السفن بالموانئ.<sup>1</sup>

### المطلب الثالث: المعاهدات والاتفاقيات المسيرة للنقل البحري للبضائع

لنشاط النقل البحري معاهدات واتفاقيات مسيرة له أهمها:

#### 1- معاهدة بروكسل "سند الشحن" 1924:

تم إبرام هذه المعاهدة ببروكسل في 25 أوت 1924 لإرساء القواعد والقوانين الخاصة بتنظيم العلاقة بين الشاحنين والناقلين والناشطين في مجال النقل البحري للبضائع، وعرفت بمعاهدة سندات الشحن، أنضم إليها العديد من الدول، وبموجبها حررت شروط الإعفاء من المسؤولية في حالة إهمال أو إتلاف البضائع من قبل الناقل، وباعتراف الجميع فان هذه المعاهدة أقرت الحلول للعديد من المشاكل التي قد تحدث بين الناقلين والبنوك والمؤمنين والتوفيق بينهم،<sup>2</sup> ودخلت حيز التنفيذ دوليا اعتبارا من 02 جوان 1931 بعد استكمال عدد التوقيعات المطلوبة، وحرصت هذه المعاهدة على تبني فلسفة جعلت التزامات الناقل من النظام العام فلا يجوز الاتفاق على عكسها، كما أنهت عصر الإعفاء المطلق من المسؤولية وأعطت حلا مقبولا لمشكلة توزيع مخاطر النقل .<sup>3</sup>

ويحرر عقد النقل البحري بوثيقة تدعي سند الشحن الذي نظم من قبل أحكام معاهدة بروكسل، والمعدلة بموجب بروتوكول 23 فيفري 1968، هذه المعاهدة تنظم نقل البضائع عبر البحر شريطة أن يكون النقل بين دولتين مختلفتين بواسطة وثيقة الشحن، حيث تضمنت هذه الاتفاقية أحكاما خاصة بمسؤولية الناقل البحري وأحكاما أخرى خاصة بإعفائه من المسؤولية. وأحكام أخرى بتحديد مسؤوليته،<sup>4</sup> وعند تطبيق هذه المعاهدة لا بد من اعتبار ما يلي:<sup>5</sup>

<sup>1</sup> مركز الدراسات و الأبحاث/ الغرفة الشرقية، «تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية»، المملكة العربية السعودية، صفحة 06.

<sup>2</sup> حملوي ربيعة، «العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع»، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، فرع التخطيط، جامعة الجزائر، 1999، صفحة 49.

<sup>3</sup> مراد بسعيد، "عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية"، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2012، صفحة 04.

<sup>4</sup> احمد قريبي، «مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري الجزائري»، مؤسسة ميناء الجزائر، جويلية 2000، العدد 26، صفحة 21.

<sup>5</sup> حملوي ربيعة، مرجع سبق ذكره، صفحة 51-52.

(ا) **نوعية البضاعة:** حسب ما نصت عليه المادة الأولى من المعاهدة: " لتطبيق المعاهدة وجب أن يكون النقل دولياً أي بين موانئ دولة ودولة أخرى بموجب سند شحن أو وثيقة أخرى مماثلة "، تطبق بنود المعاهدة على جميع أنواع البضائع المنقولة بحراً ما عدا بعض البضائع كنفق الأثار والمواد الذرية، بالإضافة إلى ذلك المعاهدة لا تطبق على نقل الحيوانات الحية لأن نقلها ينجر عنه مخاطر استثنائية ويحتاج إلى عناية خاصة، ولا تسري المعاهدة على الملاحة الساحلية الوطنية حيث نجد في الجزائر أحكام هذه المعاهدة تطبق على النقل البحري بين الموانئ الجزائرية والموانئ الأجنبية.

(ب) **نطاق مسؤولية الناقل البحري:** نصت المادة الرابعة من معاهدة بروكسل، الناقل يبقي مسؤولاً عن كل تلف أو خسارة تتعرض لها البضائع المنقولة بحراً إذا لم يتخذ الاحتياطات اللازمة، إلا أن هناك حالات استثنائية تؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية عن الخسائر وهي كالتالي:

-الحالات الداخلية: في حالة:

- خلل تقني بسبب حريق في السفينة؛
- خطأ في القيادة صادر من الريان؛• سوء رص البضائع؛
- عيوب داخلية مخفية في السفينة.
- الحالات الخارجية: في حالة:•القوة القاهرة كالأضرار الجوية مثل العواصف؛
- الحروب وسوء تعبئة السفينة؛
- وجود عيوب بالبضائع؛
- أخطار متعلقة بالبحر.
- المكان الفعلي الذي شحنت فيه البضاعة.

**2-معاهدة هامبورغ الأمم المتحدة 1976:** انعقد المؤتمر بمدينة هامبورغ في ألمانيا الاتحادية في الفترة ما بين 6-31 مارس 1978، وحضرته 78 دولة من بينهما ثماني دول عربية، وأسفر المؤتمر عن عقد الاتفاقية باسم " اتفاقية الأمم المتحدة لنقل السلع بحراً 1978" وأوصى من أن تعرف باسم "قواعد هامبورغ"<sup>1</sup>. وتتكون قواعد هامبورغ من 34 مادة موزعة على 7 أقسام وفق ما يلي: القسم الأول: القواعد العامة، القسم الثاني: يبحث في مسؤولية الناقل، القسم الثالث: يبحث في مسؤولية الشاحن، القسم الرابع: يبحث وسائل النقل، القسم الخامس: يبحث في المطالبات والدعاوى، القسم السادس: يبحث في الأحكام الإضافية، القسم السابع: يبحث في الأحكام الختامية.

- واتفاقية هامبورغ بتعريفها عقد النقل، بينت الالتزامات الأساسية في هذا العقد: الناقل يلتزم بنقل البضائع، والشاحن يلتزم بدفع الأجرة. ولكن الاتفاقية لم تبين المقصود بأجرة الشحن، وعناصرها، وما يعتبر من قبيل الأجرة وما لا يعتبر. ويرجع ذلك إلى أن أجرة النقل

<sup>1</sup>حمزة حداد، اتفاقية هامبورغ 1978 النقل البحري العقود التي تخضع للاتفاقية بالمقارنة مع اتفاقية بروكسل 1924، الجامعة الأردنية، عمادة البحث العلمي، 1981، صفحة129.

تتعلق أساسا بانعقاد. فهي من أركانه أو من شروط صحته، والاتفاقية لم يكن من مهمتها أصلا بحث أركان أو شروط صحة العقد وإنما آثار بالدرجة الأساسية وخاصة أحكام المسؤولية. فهي تفترض مسبقا وجود عقد صحيح لتطبق بالتالي أحكامها. أما مسألة انعقاد العقد ومن ضمنها أجره النقل فتبقى خاضعة للقواعد الوطنية.

ومع ذلك نستطيع أن نبين من تعريف عقد النقل المشار إليه أن تخلف أجره النقل، أي حيث يتعهد الناقل بنقل سلع من ميناء لآخر مقابل فإن العقد لا يعتبر نقلا بمفهوم الاتفاقية ومن ثم فإن أحكامها لا تطبق في هذه الحالة. وكما يبدو فإن ذلك يرجع لسببين:

(أ) أن تخلف أجره النقل يؤدي في الأصل إلى القول ببطلان عقد النقل أي عدم وجود عقد أصلا، فإذا كان ثمة رجوع على الناقل فلا يكون على أساس عقد النقل وإنما على أساس الفعل الضار أي المسؤولية التقصيرية. والاتفاقية إذ وضعت أصلا لتنظيم بعض القواعد المتعلقة بعقد النقل فإنه يشترط بداهة في هذا العقد أن يكون صحيحا.

(ب) أن الهدف من وضع الاتفاقية هو أصلا حماية الشاحنين من تعسف الناقلين الذين درجوا على نقل السلع مقابل أجور محددة.<sup>1</sup>

**3-الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالحاويات 1972:** تنص هذه الاتفاقية عن المواصفات الواجب توفرها في الحاويات والطريقة التي توفقها تداولها بين البلدان المتعاقدة، حيث يسجل التداول في سجل بالحساب المفتوح، وذلك من قبل الجمارك ويتم ترصيد الحساب أثناء عملية التصدير فبعد المصادقة على قبول الحاوية للتداول وبعد مطابقتها للشروط حسب ما هو وارد في المواد السابقة، يتم إصاق قطعة جديدة على الحاوية ذات مقياس 20 سم تحمل البلد الذي سجلت به . سنة القبول. الرقم التسلسلي. وأخيرا عبارة قبلت للنقل تحت المصادقة الجمركية.<sup>2</sup>

### المبحث الثالث: المتدخلون في تقنيات النقل البحري للبضائع

يتعدد المتدخلون في عملية النقل البحري ولكل واحد منهم دور لا يستهان به ويمكن القول أن كل طرف يكمل الآخر.

#### المطلب الأول: المرشدون والوكلاء البحريون

**1-المرشد البحري:** يقدم المرشد البحري في الميناء خدمات الإرشاد والإرساء ويضمن الحركة الآمنة والسريعة للسفن التي تدخل للميناء وتغادره مع الامتثال للوائح الميناء وخطط الاستجابة في حالات الطوارئ. ويجب عليه اجتياز اختبار رؤية الألوان وحصوله على رخصة المرشد البحري في الميناء

<sup>1</sup>حمزة حداد، مرجع سابق، صفحة 139-140.

<sup>2</sup>Starshams.com,11décembre2022, تاريخ التصفح 05مارس 2023

الصادرة عن السلطة المختصة في دولة العلم. وهو شخص يتمتع بمهارات تحليلية ومنظم وقادر على إدارة العلاقات والحفاظ على العلاقة مع الموظفين على جميع المستويات.

### التزامات المرشد البحري:<sup>1</sup>

- يعد الالتزام الأساسي للمرشدين البحريين هو توفير خدمة سلامة عامة بالغة الأهمية من خلال ضمان الإدارة الدقيقة والتدفق الحر لحركة المرور داخل منطقة الإرشاد الخاصة بهم، مما يترتب عليه حماية البيئة.

- عادة يأتي المرشدون إلى السفن بواسطة قارب صغير أو مروحية في المرحلة الحرجة من رحلة السفينة للمساعدة في إجراء الملاحة في المياه ذات الأعماق المحدودة والعروض المحدودة والتيارات المتغيرة وحركة المرور المزدهمة، بالإضافة إلى أن ربان السفن قد لا يكونون على دراية كاملة بالمطلوبات الملاحية والتنظيمية الخاصة بالمنطقة.

- يتمتع المرشدون بمهارات متطورة للغاية أثناء مناورات السفن والتي تعتبر ضرورية خاصة مع السفن الأكبر حجماً، كما إنهم يجلبون معرفة الاتصالات المحلية اللازمة للعمل مع الخدمات المحلية مثل القاطرات وخبراء الخطوط.

-تمثل علاقة المرشد البحري بربان السفن توازناً مثيراً للفضول من الثقة والاحترام المتبادلين، غير المكتوب إلى حد كبير والذي يوفر مستوى لا مثيل له من الأمان في مجتمع يتوقع ويتلقى أعلى المعايير في صناعة الشحن.

- يحتاج المرشدون البحريين إلى أن يكونوا قادرين على ممارسة واجباتهم المهنية دون إعاقة بسبب الضغوط التجارية أو الاقتصادية، حيث يعد الإرشاد جزءاً أساسياً من نظام إدارة سلامة الموانئ، ويعتبر الإرشاد الإيجابي للسفن هو الشكل الأكثر فعالية والأكثر أهمية لتنظيم سلامة الملاحة.

**2-الوكيل أو المؤمن على السفينة:**الوكيل هو شخص مستقل متخصص ذو خبرة بعمل بمقتضى عقد يبرمه مع الربان يسمى (عقد أمانة السفينة) ويكون وكيلاً عنه في تسليم البضائع لأصحاب الحق في استلامها وتحصيل أجره النقل وهو يستلم البضائع من الربان فور وصولها إلى الميناء ويستطيع أن يقوم بأعمال الوكالة لعدد من الزبائن.<sup>2</sup> كما عرفه القانون البحري الجزائري في المادة 609 على أنه " يعتبر وكيلاً للسفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر، وبموجب وكالة من المجهز أو الربان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الربان شخصياً وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميناء " .

<sup>1</sup>رابطة المرشدين البحريين الأوروبيين، 26 يوليو 2022.

<sup>2</sup>Starshams.com، مرجع سابق.

**التزامات وكيل السفينة:** يتولى أمين السفينة عن المجهز القيام بكافة الأعمال الضرورية للسفينة، فيتسلم البضائع من الربان ويحافظ عليها قبل تسليمها إلى أرباب الشأن فيها، كما يعتبر ممثلاً لمجهز السفينة لمعاينة البضاعة عند استلامها فيقرر وجود نقص أو تلف في البضاعة ويكون هذا الإقرار ملزم للمجهز. كما أنه يقوم بتزويد السفينة بالمؤن والمعدات والوقود ويبرم عقد النقل والتأمين ويتعاقد مع البحارة ويقوم بدفع

**3- الوكيل أو المؤمن على الحمولة:** يقوم أمين الحمولة بنفس الوظيفة التي يقوم بها أمين السفينة ولكن بالنسبة للمرسل إليه، فهو وكيل المرسل إليه في استلام البضاعة من الربان أو من أمين السفينة لحساب الشاحنين وفي دفع الأجرة المستحقة عليهم.

يجري العمل على أن يكون وكيل حمولة واحد وممثل لجميع أصحاب البضائع المنقولة، أي أن عمليات تسليم البضاعة لا تتم بين الربان والمرسل إليه مباشرة، إنما بين أمين السفينة باعتباره ممثل للربان وأمين الحمولة باعتباره ممثل للمرسل إليه.<sup>1</sup>

**التزامات وكيل الحمولة:** يلتزم أمين الحمولة باستلام البضائع وكيلاً عن المرسل إليه، وبالتالي عليه أن يحكي مصالحه في الاستلام، فيقوم بفحص البضائع والتأكد من سلامتها ومطابقتها لبيانات الشحن، كذلك يتولى الإشراف على تفريغ البضاعة وقد يتعاقد مع ذلك مع مقاول التفريغ.<sup>2</sup>

## **المطلب الثاني: الوسطاء أو السماسرة البحريون**

السمسار البحري وطبقاً للمادة 631 هو كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم وبمقابل أجر وبمقتضى وكالة العمل كوسيط أي يعمل قصد التوفيق والتقريب بين الأطراف المتعاقدة وذلك لإبرام عقود شراء السفن وبيعها وعقود استئجار النقل البحري ومختلف العقود المتعلقة بالتجارة البحرية.

### **شروط ممارسة نشاط السمسار البحري:**

1- الشروط العامة لإبرام عقد السمسرة: عقد السمسرة شأنه شأن سائر العقود يتطلب لانعقاده كل من ركن الرضا والمحل والسبب، إذن هو عقد رضائي.

2- الشروط الخاصة لممارسة مهنة السمسرة البحرية: إضافة إلى الشروط السالفة الذكر والمتعلقة بشروط ممارسة نشاط وكيل السفينة ووكيل الحمولة اشترط المرسوم التنفيذي 183/09 بعض الشروط الخاصة بالسمسار البحري والمتعلقة بالخبرة والميدان العلمي والمتمثلة فيما يلي :

<sup>1</sup>Starshams.com، مرجع سابق.

<sup>2</sup>علي البارودي، هاني محمد دويدار، "القانون البحري"، الدار الجامعية، صفحة 178.

يجب أن يحوز السمسار البحري على شهادة عليا في الميكانيكية البحرية وكذا الميدان اللوجستيكي للنقل البحري ، كما يجب أن تكون له خبرة مهنية محددة ب03 سنوات متتالية دون انقطاع في منصب واحد أو وظيفة أو نشاط له صلة مباشرة بالنشاط المطلوب.

**التزامات السمسار البحري:-** يتمثل عمل السمسار بالأساس حول تقريب بين وجهات النظر بين الطرفين المتعاقدين بغرض إبرام العقد الذي يريدانه، ومهمة السمسار تكتمل بإبرام العقد الذي توسط وسعى لانعقاده بين الأطراف، وبذلك فالجهد الذي بذله يستحق الأجر.

- الالتزام بعدم تعارض مصلحة السمسار البحري الشخصية مع مصلحة العميل: يلتزم السمسار بأن لا يكون طرفا ثانيا في عقد السمسرة، حيث مفاد ذلك أن السمسار يلتزم بأن لا يقيم نفسه طرفا ثانيا في العقد الذي توسط في إبرامه وهذا حتى لا يحصل تعارض بين مصالحته الشخصية ومصلحة العميل ، مثال ذلك أن يكلف السمسار بإيجاد مشتري لبضاعة ما ، فيقوم بشرائها من العميل لحساب نفسه، فلا يجوز له ذلك إلا إذا أجازة العميل، وفي هذه الحالة لا يستحق السمسار الأجر المتفق عليه بينه وبين العميل، لأن العقد أصبح بين البائع و السمسار بصفته مشتري، كما أن السمسار لم يبذل أي جهد في البحث عن المشتري لذا فالغاية من حصول السمسار عن الأجر لم تتحقق.

- **عدم تجاوز السمسار البحري الحدود المرسومة في الوكالة:** يتعين على السمسار البحري وفقا لنص المادة 63 من ق.بح.ج القيام بعمله في حدود الصلاحيات المعطاة له في عقد الوكالة، رجوعا لنص المادة 575 ف 2 من التقنين المدني الجزائري و التي نصت على أنه: الوكيل ملزم بتنفيذ الوكالة دون أن يجاوز الحدود المرسومة. لكن يسوغ له أن يتجاوز الحدود إذا تعذر إخطار الموكل سلفا وكانت الظروف يغلب معها الظن بأنه ما كان يسعى الموكل إلا الموافقة على هذا التصرف وعلى الوكيل في هذه الحالة أن يخبر الموكل حالا بتجاوزه حدود الوكالة.

- **جواز عمل السمسار البحري لصالح الطرفين المتعاقدين:** من ضمن التزامات السمسار البحري، جواز العمل لحساب الطرفين المتعاقدين إذا تم تعيينه من قبلهما، وفي إطار ذلك لا بد أن يعلم الطرفين بأنه يتصرف لحسابهما وهذا ما قضت به المادة 634 من ق.بح.ج حيث جاء في ثناياها: "يجوز للسمسار البحري أن يلتزم بالعمل لحساب طرفين متعاقدين إذا عين من قبلهما.

-**الالتزام بإشعار السلطة المينائية قبل وصول السفينة:** يلتزم السمسار البحري وبمقتضى المرسوم التنفيذي 01/02 الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها وفي نص المادة 73 منه بإشعار السلطة المينائية قبل وصول السفينة إلى الميناء بثمانية و أربعين ساعة على الأقل أو عند انطلاقهم من الميناء السابق على الأكثر عندما يقع هذا الأخير على مسافة تقل مدة قطعها عن أربعة وعشرين ساعة، وذلك لحجز مكان أو مركز على الرصيف.

**التزامات السمسار البحري كتاجر:** فضلا عن التزامات السمسار البحري التي يكون مرجعها إلى عقد السمسرة، فيما أن السمسار تاجر في أغلب الأنظمة القانونية، فهناك التزامات يوجبها القانون التجاري على السمسار وذلك بالنظر إلى كونه تاجر، وذلك كأن يلزمه بالتسجيل في السجل التجاري و مسك الدفاتر التجارية<sup>1</sup>.

### **المطلب الثالث: المتدخلون الآخرون في عملية النقل البحري للبضائع**

**1- القائم بالعبور:** يعتبر القائم بالعبور أساس وساطة عمليات النقل، يمكن أن يكون وكيل معتمد لدى الجمارك مكلف بخدمات التأمين في إطار وثائق بوليصة التأمين لمختلف الشاحنين، كما يعرف على أنه وكيل لقاء أجره ويقوم لحساب موكله باستلام البضائع من الناقل البحري وبإتمام المعاملات الجمركية وتحدد مسؤولياته حسب العقد المبرم مع لزبون بإمكانية أن يكون:

(أ) **وكيل نقل:** يعرف وكيل النقل على أنه " الشخص المادي أو المعنوي يلتزم تحت مسؤوليته وباسمه الخاص لنقل البضاعة لفائدة زبون وفي إطار احترام الشروط في القانون التجاري، والمشتراط في عمله اشتراك خدماته مع متدخلين آخرين مثل المناولة في الميناء، العون البحري والسمسار. تكمن مهامه في العمل التفاوضي الجزافي على الأحجام والعينة للبضائع مع الزبائن، وقبل القيام بعقد تجاري يشترط موافقة مجلس للتحكم في مجمل المؤشرات التي تمثل الكميات لنوعية النقل خاصة في الثمن، السرعة، التأمين، التنظيم والصرامة في العمل.

(ب) **وكيل بالعمولة:** إن عمله محدد بالإرسال، الشحن، وتفريغ البضائع فهو غير مسؤول عن أعمال أخرى، كما يمكن للمكلف بالعبور القيام بمهمة استقبال البضائع ووضعها على ظهر السفينة أو تسليمها لأصحابها بعد عملية التفريغ.

(ج) **الوكيل المعتمد لدى الجمارك:** هو شخص طبيعي أو معنوي يزاوّل نشاطه باعتماد من إدارة الجمارك، يعمل لفائدة زبون معين بوكالة ويقوم بإجراءات وضع البضائع تحت مراقبة الجمارك ومختلف المهام لوضع ضمان أمام إدارة الجمارك لصالح السمسار البحري<sup>2</sup>.

**2-المقاوّل البحري:** هي مؤسسة تتحمل القيام لحساب السفينة في جهة الشحن وتشمل جميع العمليات من بينها الشحن، و التفريغ، والترتيب بالرصيف أو المستودع و كل ما هو ملحق بها الحراسة و توزيعها، و هو عمل يخص دول البحر الأبيض المتوسط و دول أوروبا، و تتمثل مهامه الرئيسية في شحن و تفريغ البضائع من و على ظهر السفينة، وهذا راجع لزيادة حمولة السفينة والسرعة، و عمليات النقل البحري جد عديدة فليس بمقدور الناقل توفيرها في كل عملية لذا أدى إلى توظيف مقاوّل بحري للشحن و التفريغ مقابل أجر عما يقدمه ويرتبط عمل المقاوّل البحري بعقد الشحن و التفريغ، أي هذا العقد هو الذي يتعهد بموجبه أحد الأطراف في عقد النقل البحري الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه. و من عمله

<sup>1</sup>القانون البحري الجزائري، السمسار البحري.

<sup>2</sup>Starshams.com، مرجع سابق.

أيضا العناية بالبضاعة والرقابة بالقدر اللازم في العمليات المرتبطة بها خشية حدوث أي ضرر أو تلف ما دامت تحت تصرفه و أعداد المخازن بدائرة الميناء أو استئجارها و التحقق من صلاحيتها و اتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة بالبضاعة و تأمين سلامتها ضد الحريق و السرقة.<sup>1</sup> إلى جانب ذلك يقوم متعهد الشحن بعدة وظائف أهمها:

➤ تجهيز وإصدار جميع المستندات التي تتمثل في سند الشحن، شهادة المنشأ، أوراق الجمارك، وثائق التأمين الخاصة بعملية الشحن... الخ  
➤ إعداد مراحل التخطيط ومختلف الحسابات والتكاليف المتعلقة بالرحلة، مع وضع البدائل المختلفة من أجل الحصول على أحسن توليفة من السرعة، التكاليف، الأمان.

➤ حجز أماكن الشحن على وسائل النقل المختلفة محليا أو عالميا.  
➤ توفير أي خدمة إضافية تكون مساعدة للبضاعة مثل التغليف والتخزين.  
➤ تجميع الشحنات المختلفة.  
➤ تقديم النصح الكامل للعملاء الشاحنين سواء من الناحية التجارية أو المالية وخصوصا فيما يتعلق بالدول الأجنبية وتزويدهم بالعمليات التي تساعدهم على القيام بالمفاوضات لصفقاتهم التجارية وإفادتهم بأي تغيرات متعلقة بالتجارة وإجراءات التصدير أو الاستيراد سواء على المستوى المحلي أو الدولي.

**3- الجمارك:** إن إدارة الجمارك تتولى من جهة استيفاء الرسوم المتوجه عن البضائع المستوردة والمصدرة، وإعداد التشريعات والتعريفات الجمركية، ومن جهة أخرى هي المسؤولة عن تصدير البضائع بصورة مخالفة للقانون، ولهذه الغاية فهي تقوم بالعمليات التالية:

- تتأكد مصلحة الجمارك من الشروط المطلوبة في بيان العبور ووحدات النقل والبضائع وذلك وفقا لأحكام النظام الجمركي والإجراءات الجمركية في مكتب الوصول.  
- تدون الجمارك على بيان العبور تاريخ تقديم وحدة النقل ونتائجها تعود إلى الشخص المصرح.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>شريف محمد ماهر، "إدارة النقل البحري والتجارة الخطية"، الإسكندرية، دار الجامعة، 2006، صفحة138.  
<sup>2</sup>Starshams.com، مرجع سابق.



## خلاصة:

لقد تطرق الفصل الأول إلى نشاط النقل البحري الذي يعتبر انه نشاط بحري يساهم في تحريك المنقولات حول العالم وأهميته التي تمثلت في التحسين في ميزان المدفوعات وتنشيط الطلب على السلع وأيضا ربط مناطق الإنتاج بالأسواق. ثم تطرقنا إلى خصائصه من حيث التكاليف المنخفضة والتخصص وزيادة الحمولة للسفينة الواحدة... هذا ما جننا به في المبحث الأول.

وتضمن المبحث الثاني كل من الوثائق المتعلقة بالنقل البحري بنوعها العادية والالكترونية. وكذا الخدمات التي يقدمها النقل البحري من شحن وتفريغ وتخزين وتمويل السفن وصيانتها... وأيضا المعاهدات والاتفاقيات المفسرة للنقل البحري أبرزها معاهدة بروكسل "سند الشحن" سنة 1924 ثم جاءت معاهدة هامبورغ للأمم المتحدة سنة 1976 ثم الاتفاقية الجمركية للحاويات.

أما المبحث الأخير تطرق للمتدخلين في تقنيات النقل البحري من مرشدون ووكلاء بحريون والسماصرة والمتدخلون الآخرون.



### تمهيد:

عاشت المجتمعات البشرية قديما في ظل اقتصاد مغلق، حيث ظهرت تجارتها في شكل مقايضة داخل البلد الواحد ومع ارتفاع عدد السكان وتنوع سلوكهم الاستهلاكي ورغباتهم الأمر الذي أدى بضرورة الانتقال إلى اقتصاد مفتوح بفتح الأسواق للعالم الخارجي أي نشوء التجارة الخارجية.

وبعد نشوئها وتطورها ارتبطت بالنقل البحري واعتمدت عليه في التوزيع عبر العالم وبذلك أصبحت ثنائيا متكاملًا ذو لمسة مميزة لاقتصاد العالم وازدهاره.

يدرس هذا المبحث التجارة الخارجية وأهميتها وأسباب قيامها.

### المطلب الأول: تعريف التجارة الخارجية

1- للتجارة الخارجية عدة تعاريف و عدة صيغ، نذكر منها ما يلي:

- عرفت التجارة الخارجية بأنها "الصادرات والواردات المنظورة وغير المنظورة والمعاملات التجارية الدولية في صورها الثلاثة المتمثلة في انتقال السلع والأفراد ورؤوس الأموال، وتنشأ بين أفراد يقيمون في وحدات سياسية مختلفة أو بين حكومات ومنظمات اقتصادية تقطن وحدات سياسية مختلفة"<sup>1</sup>.

- كما عرفت أيضا بأنها عملية انتقال السلع والخدمات بين الدول والتي تنظم من خلال مجموعة من السياسات والقوانين والأنظمة التي تعقد بين الدول بهدف تحقيق المنافع المتبادلة بأطراف التجارة، يبين هذا التعريف مكونات الصادرات والواردات إضافة إلى مدخلات الإنتاج.<sup>2</sup>

- كما تعتبر التجارة الخارجية "أحد فروع علم الاقتصاد الذي يختص بدراسة المعاملات الاقتصادية الدولية، المتمثلة في حركة السلع والخدمات ورؤوس الأموال، وهجرة الأفراد، فضلا عن السياسات التجارية التي تطبقها كل دولة من دول العالم للتأثير على هذه الظاهرة"<sup>3</sup>.

ومن هذه التعاريف نستنتج مفهوم شامل وبسيط، هو أن التجارة الخارجية هي عملية التبادل التجاري الذي يتم بين دولة والعالم الخارجي.

2- الفرق بين التجارة الخارجية والتجارة المحلية:4

تختلف التجارة الخارجية عن التجارة المحلية في عدة أوجه أهمها:  
أ) حركات عوامل الإنتاج:

تعد عوامل الإنتاج (العمل ورأس المال) أكثر حرية في الانتقال ضمن البلد الواحد بينما تكون حريتها في الانتقال محدودة إلى حد ما بين البلدان، فالعمل مثلا ينتقل في داخل البلد الواحد بسهولة من المناطق ذات الأجر المنخفض إلى المناطق ذات الأجر المرتفع، لكن قيود الهجرة الخارجية تمنع العمل من الانتقال بحرية بين البلدان مع في الإنتاجية الحدية للعمل

<sup>1</sup>جميل محمد خالد، «أساسيات الاقتصاد الدولي»، بدون طبعة، شركة دار الاكاديميين للنشر والتوزيع، صفحة217 بتصرف.

<sup>2</sup>وليد عابي، "حماية البيئة وتحرير التجارة الخارجية في إطار المنظمة العالمية للتجارة"، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، تخصص اقتصاد دولي والتنمية المستدامة، جامعة فرحات عباس سطيف1، 2018-2019، صفحة03.

<sup>3</sup>. فوزي، عبد الرزاق، زمزم ناشرون وموزعون، "استراتيجيات التجارة الخارجية"، عمان، 2016، صفحة18.

<sup>4</sup> James, Clifford L. principles of economics, Ninth edition, (barnes.noble, inc..new york, 1962),pp311312.

ومعدات الأجور بينها. وإذا كان العمل يستطيع الحركة من الدول منخفضة الأجر إلى الدول مرتفعة..

**ب) الحواجز المصطنعة:** إن أحد الاختلافات الرئيسية بين التجارة الخارجية والتجارة المحلية أنه بالنسبة للأولى تقيم الحكومات حواجز اصطناعية تقيد أو حتى توقف حرية تدفق السلع والخدمات، فهناك التعريفات الجمركية ونظام الحصص ونظام الإجازات أو الحظر أو القيود الإدارية الاعتبارية وغيرها. هذه المعوقات هي التي تفسر لماذا لا تتم المتاجرة بسلع معينة أو أن المتاجرة بها تكون بكميات صغيرة.

**ج) الاختلافات النقدية:** كما وتختلف التجارة الخارجية عن المحلية بسبب اختلاف عملات الدول واختلاف نظمها النقدية، إذ في عملية التبادل بين دولتين ترد مشكلة سعر الصرف بين عملتيهما والأكثر أهمية من اختلاف العملات هو وجود اختلاف في النظم النقدية والمصرفية فكل منهما يمارس سياسات مختلفة بالنسبة لمستويات الأسعار ومقدار الائتمان والاستخدام.

**د) الاختلافات الأخرى:** إن الاختلافات في اللغة والتنظيمات الحكومية والتقاليد التجارية والقوانين تجعل التجارة الخارجية تختلف عن التجارة المحلية.

وبناء على تقدم يفرده فرع خاص في الاقتصاد لدراسة العلاقات الاقتصادية الدولية.

### المطلب الثاني: أهمية التجارة الخارجية

للتجارة الخارجية أهمية كبيرة على المستوى المحلي والدولي كما يعتبر مستواها مؤشرا للنمو الاقتصادي للدولة والذي ينعكس على مختلف النواحي الاجتماعية والسياسية والثقافية والعلمية، ولعل أبرزها يتمثل فيما يلي:

- انتشار وشيوع مفهوم العولمة؛ فقد أصبح العالم قرية صغيرة، وربما أسهمت التجارة الإلكترونية في هذا المجال بشكل واضح وملحوظ؛ ففي بعض الأحيان يكون شراء سلعة ما من دولة معينة أسهل وأوفر من شرائها من الحي الذي يعيش فيه الفرد.

- للتجارة الخارجية أهمية كبيرة في عملية التخصص وتقسيم العمل، نظرا لما يمكن أن يلعبه من زيادة الإنتاج وتخفيض التكاليف وتحسين النوعية والاستخدام الأمثل للموارد المتاحة، كما تخصص كل دولة بإنتاج السلع والخدمات التي تتميز بإنتاجها بميزة نسبية عن باقي الدول الأخرى.<sup>1</sup>

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

<sup>1</sup> محمود حسين الوادي، احمد عارف العساف، "الاقتصاد الكلي"، الطبعة الأولى، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، عمان، 2009، صفحة 274-275، بتصريف.

- تعمل على نقل التطور التقني الحاصل في دولة إلى دولة أخرى مقابل أجور معينة في بعض الأحيان.

- تحقيق التوازن في السوق الداخلية نتيجة تحقيق التوازن بين كميات العرض والطلب.

- إقامة العلاقات الودية وعلاقات الصداقة مع الدول الأخرى المتعامل معها.

- توفير العديد من فرص العمل التي تدر دخلا جيدا لا بل ممتازا في بعض الأحيان، فمثلا توسعت الأعمال اللوجيستية بشكل كبير نتيجة لزيادة معدلات التجارة الخارجية، مما خلق العديد من فرص العمل المختلفة مثل:

- فرص العمل في النقل البري، والبحري، والجوي.

- تساعد التجارة الخارجية على رفع مستوى الرفاهية الاقتصادية لأي بلد من البلدان

- القدرة على تحويل المدخرات المحلية إلى الاستثمارات وخاصة في الدول النامية

- توفير العديد من المنتجات الاستهلاكية للمستهلك المحلي

تختلف أهمية التجارة الخارجية من دولة لأخرى حسب مستوى تقدمها الاقتصادي ومدى توافر عناصر الإنتاج لديها حيث تتخفف أهمية التجارة الخارجية في الدول كبيرة الحجم ذات الإمكانيات الضخمة لأنها تستطيع تلبية أكبر قدر من احتياجاتها محليا، أما بالنسبة للدول الصغيرة أهميتها ترتفع باعتمادها على الاستيراد من الخارج أكبر قدر من السلع والخدمات التي تحتاجها لتغطية حاجاتها، كما تختلف أهمية التجارة الخارجية لنفس الدولة من فترة زمنية لأخرى حسب السياسة التجارية التي تطبقها و الأوضاع السائدة فيها.

### المطلب الثالث: أسباب قيام التجارة الخارجية

لا يختلف سبب قيام التجارة الخارجية عن سبب قيام التجارة المحلية ففي كلتا الحالتين يكون السبب المشترك الشائع هو التخصص وتقسيم العمل.

ويمكن إجمال الأسباب في العوامل التالية:

- عدم استطاعة أي دولة تحقيق الاكتفاء الذاتي، يصعب تلبية احتياجات الدولة كلها من مواردها المحلية خاصة بعد تعدد حاجات الإنسان واختلافها وتباين إمكانيات الدول في توفير هذه الحاجيات بجانب تنوع رغبات الأفراد وأذواقهم.

- ظهور المؤسسات الدولية التي تعمل في مجال النقد والتمويل والتنمية الاقتصادية.

- ظهور مشاكل الدول النامية على المستوى الدولي مثل تدهور معدلات التبادل الدولية واتجاهها في غير صالح الدول النامية، والعجز المستمر في موازين مدفوعاتها.

- عولمة الاقتصاد والأسواق الدولية، حيث أصبح العالم بمثابة قرية صغيرة واحدة وسوق دولي واحد.

- **اختلاف تكاليف الإنتاج:** يعد تفاوت تكاليف الإنتاج بين الدول دافعا للتجارة بينها وبالذات في الدول التي تمتلك ما يسمى، باقتصاديات الحجم الكبير economies of scale هذا الإنتاج الواسع يؤدي إلى تخفيض متوسط التكلفة الكلية للوحدة المنتجة مقارنة مع دولة أخرى تنتج بكميات ليست وفيرة وبالتالي ترتفع لديها تكاليف الإنتاج مما يعطي الدولة الأولى ميزة نسبية في الإنتاج مقارنة بالدولة الثانية.<sup>1</sup>

- **اختلاف ظروف الإنتاج:** فبعض المناطق ذات المناخ الموسمي تصلح لزراعة الموز والقهوة فيجب أن تخصص بهذا النوع من المنتجات الزراعية وتستورد المنتجات الأخرى التي لا تقوم بإنتاجها كالنفط الذي يتوفر في الدول ذات المناخ الصحراوي مثل دول الخليج العربي.

- الأسباب الإستراتيجية والسياسية المتمثلة في تحقيق النفوذ السياسي من خلال الندرة النسبية للسلعة المنتجة والمتاجرة بها عالميا.<sup>2</sup>

- تطور طرق المواصلات المختلفة البرية والجوية والبحرية وكذلك الاتصالات السلكية واللاسلكية ساعد في تعميق الاتصال بين كل دول العالم وتسهيل عمليات الاستيراد والتصدير.

- تطور الأنظمة المصرفية والنقدية والتسهيلات المصرفية الكثيرة، وازدياد أشكال التعاون بين دول العالم وظهور التكتلات الاقتصادية الإقليمية والقومية الدولية والدولية أدى إلى تسهيل عمليات التبادل التجاري.<sup>3</sup>

- الرغبة المتعاظمة لبعض الدول في الاستيلاء على أسواق خارجية لدول معينة وبالتالي السيطرة على اقتصاديات هذه الدول والذي يؤدي لمفهوم التبعية الاقتصادية والوضع القائم في كثير من الدول النامية خصوصا في أفريقيا وكما كان سائدا في المستعمرات.

## المبحث الثاني: النظريات المفسرة للتجارة الخارجية

يعتبر قطاع التجارة الخارجية عموما جزءا عضويا من هيكل الاقتصاد القومي، وينفرد هذا القطاع بمكانة متميزة في اقتصاديات الدول النامية لمساهمة في عملية التنمية، وبما أن التجارة الخارجية تعد ظاهرة من الظواهر الاقتصادية أوجب على الاقتصاديين وضع نظريات متعددة لتفسيرها كما هي مبينة في المطالب التالية.

<sup>1</sup> السيد محمد احمد السريتي، "التجارة الخارجية"، الطبعة الأولى، دار الجامعة، الإسكندرية، 2009، صفحة 06-07.

<sup>2</sup> حمدي عبد العظيم، "اقتصاديات التجارة الدولية"، مكتبة زهراء الشرق، مصر، 1996، صفحة 15.

<sup>3</sup> خالد احمد فرحان المشهداني، راند عبد الخالق عبد الله العبيدي، "مبادئ الاقتصاد"، الطبعة العربية، دار الأيام للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2015، صفحة 157.



## المطلب الأول: النظرية الكلاسيكية

انطلق الكلاسيك وعلى رأسهم آ. سميث من نقد نظرية التجاربيين بحيث بين أن النقود إنما هي وسيلة لتسهيل المبادلات فقط، فيمكن لبلد ما أن يقوم بالتبادل عن طريق المقايضة دون أن يحتاج للنقود ودون أن يفقد ثروته.

وتقوم هذه النظرية على الفرضيات التالية:<sup>1</sup>

- الاقتصاد في حالة التشغيل التام وسيادة حالة المنافسة التامة.

- الاعتماد على نظرية القيمة في العمل أي أن العمل هو العنصر الإنتاجي الوحيد المحدد لتكلفة الإنتاج.

- حيادية النقود وحرية حركة عوامل الإنتاج داخل الدول وليس خارجها.

وفيما يلي يتم عرض أهم النظريات الكلاسيكية للتجارة الخارجية.

### 1- نظرية الميزة المطلقة "آدم سميث":

رغم القليل الذي كتبه سميث فيما يتعلق بالتجارة الخارجية، فقد كان لكتابه المشهور "ثروة الأمم" "Wealth nations" سنة 1776، تأثيراً أكبر مما كان لأي كتاب آخر في القضاء على قيود التجارة الخارجية، ومباشرة حرية التجارة في أوروبا الغربية في القرن التاسع عشر. حيث بدأ بتعريف ثروة الأمة على أنها "انعكاس لقدرتها الإنتاجية وليس لقدرتها على تراكم الأرصدة الدولية والمعادن النفيسة".<sup>2</sup>

تعد نظرية الميزة المطلقة لآدم سميث أول نظرية فسرت قيام التجارة الخارجية بين الدول، حيث ركزت على جانب العرض في تفسير أسباب الفوارق السعرية بين الدول، وتعتبر النظرية أن وظيفة التجارة الخارجية هي التغلب على ضيق السوق المحلي.<sup>3</sup>

وأوضح آدم سميث في فكرته الشهيرة "اليد الخفية"، أن الدولة يجب أن ترفع يدها عن النشاط الاقتصادي، انطلاقاً.<sup>4</sup>

تتلخص الفكرة العامة لنظرية الميزة المطلقة أو نظرية التكاليف المطلقة لآدم سميث في أن ثروة الدولة تقاس بما تنتجه من السلع والخدمات، بحيث تنتج منها أكثر ما تحتاجه لإشباع حاجاتها الداخلية، وتقوم بمبادلة الفائض مع العالم الخارجي مقابل استيراد السلع التي يكون

<sup>1</sup> عبد القادر عبيدلي، "تنافسية اقتصاديات الدول العربية في ظل تحرير التجارة الدولية"، 2005-2014، أطروحة دكتوراه في علوم التسيير، فرع تجارة دولية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2016-2017، صفحة 03.

<sup>2</sup> ميرندا، زغلول رزق، "التجارة الدولية"، مركز التعليم المفتوح، جامعة نيبها

، <http://olc.bu.edu.eg/olc/images/tgaradwlia.pdf>، 2010، صفحة 17، متاح على الموقع، (2015.01.30).

<sup>3</sup> حسام، علي داود وآخرون، "اقتصاديات التجارة الخارجية"، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، عمان، 2002، صفحة 33.

<sup>4</sup> ميرندا، زغلول لرزق، مرجع سابق، صفحة 18.

إنتاجها غير ملائم لها، أو التي لا تستطيع إنتاجها أبداً، كما تدعو نظرية النفقات المطلقة إلى وجوب ترك التجارة الخارجية بين البلدان المختلفة حرة غير خاضعة لأية قيود وذلك من أجل تحقيق المكاسب من التبادل الدولي والمشاركة فيه، ورغبة في زيادة ثروة الأمم.<sup>1</sup>

تقوم نظرية الميزة المطلقة بتوضيح فرض مفسر يقرر أن السبب الأساسي في قيام التجارة الخارجية بين الدول هو اختلاف المزايا المطلقة بين الدول في إنتاج السلع المختلفة، وذلك بناء على عدد من الفرضيات، نذكر منها:<sup>2</sup>

- قدرة عناصر الإنتاج على التنقل بين الدول المختلفة.  
- التجارة الخارجية ترجع بالفائدة على جميع المشاركين في التبادل الدولي.

- التجارة الخارجية تساهم في تحقيق وزيادة التراكم الرأسمالي والقدرة الإنتاجية لجميع الدول المشتركة في التبادل الدولي.

- تركز النظرية على النفقات المطلقة، وليس على النفقات النسبية لكل سلعة، أي يكفي شرط اختلاف النفقات المطلقة لكل سلعة بين الدولتين لكي تقوم التجارة الخارجية.

تعرضت النظرية إلى عدة انتقادات، أهمها:<sup>3</sup>

- أنها مفرطة في التبسيط، فهي تحصر التبادل بين دولتين فقط في حين أن المسألة أكثر تشعباً وتعقيداً.

- قد لا تحظى بعض الدول بأي تفوق مطلق في إنتاج أي سلعة، وهذا يعني وفق نظرية آدم سميث أن هذه الدولة لا تستطيع تصدير أي سلعة إلى العالم الخارجي، وبالمقابل تجد نفسها عاجزة عن الاستيراد من الخارج لعدم قدرتها على الدفع، مما يؤدي إلى انكماش حجم التجارة الخارجية.

- إن نظرية آدم سميث في التجارة الخارجية هي امتداد لنظريته في التجارة الداخلية، في حين ثمة فوارق واختلافات جوهرية بينها.

- يلاحظ أن نظرية الميزة المطلقة تفسر جزءاً فقط من تجارة العالم وهي بعض التجارة بين الدول المتقدمة والنامية، لكنها تعجز عن تفسير التجارة بين الدول المتقدمة مع بعضها. في ضوء هذه النقائص الموجهة لها وضع دافيد ريكاردو نظريته في التجارة الخارجية، التي تقوم على أساس فكرة التفوق النسبي أو الميزة النسبية في إنتاج السلع والتخصص على هذا الأساس.

<sup>1</sup> فوزي، عبد الرزاق، مرجع سابق، صفحة 28.

<sup>2</sup> محمد، دياب، "التجارة الدولية في عصر العولمة"، دار المنهل اللبناني، بيروت، 2010، صفحة 18-22.

<sup>3</sup> محمد، دياب، مرجع سابق، صفحة 96-97.

2- نظرية الميزة النسبية " دافيد ريكاردو": لقد شغلت الاستفسارات السابقة فكر الاقتصادي دافيد ريكاردو، حيث نشر ريكاردو كتابه مبادئ في "الاقتصاد السياسي والضرائب"<sup>1</sup> عام 1817 وقدم فيه قانون النفقات النسبية الذي يعد من أهم القوانين الاقتصادية حتى في عصرنا الحاضر، ويطلق عليها أيضا نظرية المنافع المقارنة أو المزايا النسبية، ووضع هذه النظرية وأكملها من بعده جون ستيوارت ميل وآخرون.<sup>2</sup>

طبقا لهذه النظرية، وفي ظل التجارة الحرة فإن كل دولة تتخصص في إنتاج السلع التي تنتجها بنفقات نسبية أقل من الدول الأخرى وتقوم بتصديرها لكي تستورد السلع التي تتمتع دول أخرى في الخارج بإنتاجها بنفقات نسبية أقل. ويتم التبادل التجاري بين الدولتين إذا اختلفت التكاليف النسبية بينها.

كما يعطي هذا النموذج الدور الرئيسي للتكنولوجيا، فالتقنيات المختلفة هي التي تشكل الميزة النسبية في عملية الإنتاج بين البلدان المنتجة. ويستند قانون النفقات النسبية إلى مجموعة من الافتراضات:<sup>3</sup>

- وجود دولتين وسلعتين في التبادل التجاري؛
- تجارة حرة مع وجود منافسة تامة في الأسواق؛
- انعدام النفقات الخاصة بالنقل والتعريف الجمركية؛
- يتوفر لكل دولة ثروات طبيعية محدودة وجميع الوحدات المكونة لكل ثروة طبيعية معينة متشابهة؛
- التوظيف الكامل لعناصر الإنتاج؛
- استخدام نظرية العمل للقيمة، وقيمة أي سلعة تقاس بكمية العمل التي تستخدم في إنتاجها.

الانتقادات الموجهة لهذه النظرية:

- تعتمد على نظرية العمل للقيمة في تحديد تكلفة السلعة أو قيمتها بكمية العمل المبذولة في إنتاجها، وهذا يعني إهمال مشاركة عناصر الإنتاج في تكلفة السلعة؛

- تفترض النظرية انعدام نفقات النقل والتعريف الجمركية، علما أنهما تحسبان ضمن تكلفة إنتاج السلعة، فإذا كانت هذه النفقات مرتفعة فإنها ستلغي الميزة النسبية التي يتمتع بها البلد المنتج لهذه السلعة مما يؤدي إلى وقف عملية التصدير، لأن تكلفة إنتاجها في البلد المصدر تصبح أعلى منها في البلد المستورد؛

<sup>1</sup> David Ricardo , "The Principles of Political economy and Taxation", London, 1817.

<sup>2</sup> زيرمي نعيمة، "التجارة الجزائرية من الاقتصاد المخطط إلى اقتصاد السوق"، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التسيير الدولي للمؤسسات، جامعة تلمسان، 2011، صفحة 25.

<sup>3</sup> زيرمي نعيمة، مرجع سابق، صفحة 33.

- تعتمد نظرية ريكاردو على فروض ساكنة تؤدي إلى تحليلات ساكنة لا تمت إلى الواقع المتحرك بصلة، كما تفترض أن أذواق المستهلكين متشابهة في الدول المختلفة، وهذا غير صحيح؛

**3- نظرية القيم الدولية "جون ستيوارت ميل":** جاءت نظرية "جون ستيوارت ميل" لتبرز فكرة الميزة النسبية عوض التكاليف النسبية، فبينما يرى "ريكاردو" أن النفقة النسبية هو تثبيت كمية الإنتاج لإبراز الفروق في نفقات الإنتاج، يرى "جون ستيوارت ميل" يفرق بين حالة التبادل الداخلي وحالة التبادل الدولي حيث يرى أن معدل التبادل الداخلي يتحدد وفقا لنفقات الإنتاج النسبية في الداخل، وهذا لا ينطبق على التبادل الدولي.

وعليه فقد اعتمدت "نظرية القيم الدولية" على اختلاف الكفاءة النسبية للعمل لتفسير التجارة الخارجية، وتعتبر أن معدل التبادل الدولي وشروطه هو الذي على أساسه يتم توزيع الكسب بين أطراف التجارة الدولية.

### الانتقادات الموجهة لهذه النظرية:

رغم معالجة هذه النظرية لكيفية تحديد معدلات التبادل إلا أنها ابتعدت عن الواقع حين افترضت تكافؤ أطراف المبادلة، فإذا ما كان التبادل الدولي يتم بين الدول غير متكافئة فمن المحتمل أن لا يكون للطلب المتبادل أي دور يذكر في تحديد نسبة التبادل الدولي، كما أن شرط التكافؤ بين قيم صادرات وواردات كل من الدولتين لتحقيق استقرار معدل التبادل الدولي يعد قيدياً على تلك النظرية، فمما الحل عندما يكون التبادل في اتجاه واحد فقط، بالإضافة إلى أن التفرقة بين العوامل التي تحدد أثمانها والمتمثلة في جانب الطلب تفرقة غير صحيحة، فمن نظام التوازن الشامل نعرف أن كلا من العرض والطلب يحددان معا وفي نفس الوقت الكميات المباعة والأثمان السائدة و الصحيح هو أن العوامل مجتمعة تحدد السلع الداخلة في التجارة الدولية ومعدلات التبادل لها.<sup>1</sup>

### المطلب الثاني: النظرية النيو كلاسيكية

تطورت نظريات التجارة الخارجية ضمن اطر الاتجاهات النيو كلاسيكية ولقد بنا الاقتصاديون نظرياتهم واعتبروا أن عناصر الإنتاج (الأرض، رأس المال، والعمل) تحدد مستوى تكاليف الإنتاج.

**1- نظرية نفقة الاختيار (الفرصة البديلة) "هايرلر":** انتقد هابرلر الأساس الذي تقوم عليه نظرية القيمة في العمل، و اعتمد على فكرة "نفقة الاختيار" أو "نفقة الاستبدال" في تفسير التبادل الدولي، و هي تتكون من جميع السلع الأخرى و التي كان يمكن إنتاجها بنفس عناصر الإنتاج، و التي فانتت على المجتمع نتيجة اختيار هذه السلعة دون غيرها، و على هذا فنفقة الاختيار ليست نفقة إنتاج يتم إنفاقها بالمعنى الصحيح و إنما هي النفقة التي ضحى بها من أجل إنتاج سلعة ما، كما يرى أنها تسمح بمقارنة المزايا التي تتمتع بها دولة معينة في

<sup>1</sup>زينب حسين عوض الله، "الاقتصاد الدولي"، مصر، الدار الجامعة الجديدة، 2004، صفحة 12.

إنتاج سلعة معينة بالنسبة لمزاياها في إنتاج سلع أخرى، و عندئذ يمكن أن نقارن نفقة استبدال جميع السلع بالنسبة لسلعة نموذجية تستخدمها، و ينتهي إلى القول بأن أثمان السلع في داخل كل دولة تتناسب مع نفقات استبدال هذه السلع، و الدولة التي تتمتع بميزة نسبية في إنتاج إحدى هذه السلع تستطيع أن تحقق الكسب من وراء التبادل الدولي.<sup>1</sup>

**2- نظرية نسب عناصر الإنتاج "هكشر- أولين":** ترجع هذه النظرية والتي جاء بها كل من "هكشر" و"أولين" سبب قيام التجارة الخارجية، إلى التفاوت في ما بين الدول ومدى وفرة عناصر الإنتاج المختلفة في كل منها، فبعض الدول تمتاز بوفرة عنصر العمل وبعضها غنية بعنصر الأرض، هذا التفاوت يؤدي إلى اختلاف في أثمان عناصر الإنتاج وبالتالي في أثمان المنتجات نظرا لتفاوت السلع فيما تحتاجه من شتى العناصر.<sup>2</sup> الأمر الذي يمكن الدولة من استيراد السلع من الخارج بنفقة إنتاج أقل مما لو أنه تم إنتاجها محليا، وتصدير السلع التي تمتلك وفرة في عنصر الإنتاج الداخل في إنتاجها، ويرى "أولين" أن أسعار المنتجات في النهاية تتحدد بالطلب عليها والمعروض منها أي يعتمد على العوامل الأربعة التالية: <sup>3</sup>

- عاملان يكونان جانب العرض هما:
- مدى توافر الكميات المخلفة من عناصر الإنتاج.
- الشروط الفنية للإنتاج أو دالة الإنتاج.
- عاملان يكونان جانب الطلب هما:
- مستوى الدخل، على الأخص هيكل توزيع هذا الدخل.
- تفضيلات وأذواق المستهلكين.

وطبقا للفروض الأساسية للنظرية فإنه يتبين لنا أن دوال الإنتاج لسلعة ما متشابهة في كل دول العالم، وأن هيكل الدخل القومي ثابت، وأن أذواق و التفضيلات للمستهلكين متماثلة بين جميع الدول، وبالتالي مصدر اختلاف الميزة النسبية هو عامل الوفرة النسبية لكميات عناصر الإنتاج، وبذلك فإن نموذج "هكشر" و"أولين" يعتمد على تفسير أسباب قيام التجارة الخارجية على العوامل المتعلقة بجانب العرض دون العوامل المتعلقة بجانب الطلب.

**3- نظرية تعادل أسعار عوامل الإنتاج "هكشر- أولين- سامويلسون":** ترتبط هذه النظرية بنظرية هكشر- أولين، فنظرية هكشر تحتوي على بعض العلاقات السعرية بين عوامل الإنتاج، وقد أشار هكشر في عام 1917 إلى أن التعادل في الأسعار المطلقة لعوامل الإنتاج يعتبر من أهم النتائج المترتبة على التجارة الخارجية والتي لا يمكن إنكارها. ومن ناحية أخرى فقد أكد أولين في عام 1933 على الأثر الذي يمكن أن تتركه حرية التجارة على توزيع الدخل بين الدول، حيث ستؤدي إلى الاتجاه نحو تعادل الأسعار النسبية بين الدول

<sup>1</sup>زينب حسين عوض الله، مرجع سابق، صفحة 17-19.

<sup>2</sup>زينب حسين عوض الله، مرجع سابق، صفحة 118.

<sup>3</sup>سامي عفيفي حاتم، مرجع سابق، صفحة 155.

المشاركة في التجارة، والتي تتماثل فيها تقنيات الإنتاج<sup>1</sup>، وفي عام 1948، طور العالم الاقتصادي الأمريكي بول سامولسون P Samuelsson. - والحاصل على جائزة نوبل للاقتصاد عام 1976 - نظرية هيكشر- أولين. إذ بين أن ارتفاع سعر سلعة ما يمكن أن يؤدي إلى ارتفاع أجر العنصر الإنتاجي الذي يستخدم بكثافة إنتاجها.<sup>2</sup> بالاعتماد على الفرضيات الأساسية الواردة في نظرية هيكشر- أولين صاغ سامولسون نموذج تعادل أسعار العناصر الإنتاجية (هيكشر- أولين - سامولسون HOS) كما يلي: تعمل التجارة الخارجية على تساوي العوائد النسبية والمطلقة للعناصر الإنتاجية المتجانسة بين الدول، وعليه فإن التجارة الخارجية تعتبر بديلا عن انتقال عناصر الإنتاج دوليا، ماذا يعني هذا؟ تجعل التجارة الخارجية أجور العمال المتجانسة متساوية من حيث مستوى التدريب والمهارة والإنتاجية بين جميع الدول المتاجرة، وبالمثل تجعل عائد رأس المال المتجانس متساويا بالإنتاجية والمخاطرة بين جميع الدول المتاجرة، أي أن التجارة الخارجية تجعل الأجور في الدولة الأولى مساوية<sup>3</sup>

### المطلب الثالث: النظرية الحديثة

الدوافع التي قام عليها الفكر الحديث ارتكزت على حقيقة أن واقع التجارة في النصف الثاني من القرن العشرين لا يمكن أن يستند على الفروض التي اعتمدت عليها النظريات التقليدية، أو نظرية هيكشر أولين ولهذا كان لابد من إسقاط بعض الفروض مثل المنافسة الكاملة وثبات غلة الحجم، ومن أهم النظريات والنماذج الحديثة في ميدان التجارة الخارجية نجد ما يلي:

**1- نظرية تشابه الأذواق "ليندر":** ترجع هذه النظرية إلى الاقتصادي Linder staffan و قد بدأ تحليله بافتراض أن الدولة ستقوم بتصدير السلع التي تملك لها أسواقا كبيرة و رائجة. و برر ذلك بالحاجة إلى إنتاج كبير الحجم من أجل تمكين المنشآت المحلية تحقيق وفورات حجم اقتصادية و تخفيض كلفتها و بالتالي أسعارها بشكل كاف لتمكينها من غزو الأسواق الأجنبية.

بالإضافة إلى ذلك فقد اعتمد Linder أن الدول متشابهة الدخل ستكون أيضا متشابهة الذوق، واستنتج بالتالي أن فرص التصدير لكل دولة ستكون في أسواق الدول الأخرى المتشابهة لها من حيث الدخل. ومن هنا جاء اسم "النظرية تشابه الأذواق". وفي ضوء ذلك فقد توقع Linder بأن هذا النوع من التجارة ستركز على السلع المتشابهة و لكنها في نفس الوقت متميزة بطريقة أو بأخرى. أي أن التجارة الدولية وفقا لهذا الأسلوب ستتركز في المنتجات الصناعية المتنوعة بين الدول المتشابهة من حيث الدخل و أنماط الطلب. وأخيرا

<sup>1</sup>شقيري، نوري موسى وآخرون، "التمويل الدولي ونظريات التجارة الخارجية"، ط2، دار المسيرة للنشر والتوزيع، عمان، 2015، صفحة103.

<sup>2</sup>محمد دياب، مرجع سابق، صفحة 120.

<sup>3</sup>خالد، محمد السواعي، "التجارة الدولية- النظرية وتطبيقاتها"، عالم الكتب الحديث للنشر والتوزيع، عمان، 2010، صفحة 198.

فقد اعتقد Linder أن هذا الأسلوب في تفسير التجارة ينطبق فقط على السلع الصناعية الخاضعة للتنوع حيث يلعب كل من التفضيل و وفورات الحجم دورا أساسيا.<sup>1</sup>

**2- الفجوة التكنولوجية "بوسنر":** قدمه posner عام 1961. فمن وجهة نظره فإن تقديم سلعة جديدة أو طرق جديدة للإنتاج (قائمة على تكنولوجيا حديثة)، بعرض المشروع المخترع و الذي قدم السلعة أو الطريقة والدولة التي ينتمي إليها إلى موقف احتكاري في السوق العالمي. أي يستطيع أن يحدد الأسعار و الكميات ومرونة الطلب. وهو احتكار بحسب طبيعته مؤقت ومؤسس على ما ينفقه المشروع على البحث و التنمية و على ما يحوزه من براءات الاختراع و حق المعرفة والقدرة على الإنتاج. وباعتبار أن الولايات المتحدة الأمريكية لديها القدرات و الإمكانيات و المشروعات القادرة على ذلك، فهي قادرة على اختراق الأسواق العالمية، وهي تتمتع بالمزايا النسبية بالنسبة لهذه السلع والتي تحتوي على أحدث التجديدات التكنولوجية. وطالما أن المنتجين الأجانب لم يكتسبوا بعد التكنولوجيا الجديدة فهناك فجوة تكنولوجية تحدد نمط التجارة، ونوعية السلع المتبادلة، والمزايا النسبية التي يتمتع بها الاقتصاد الأمريكي والمنتجات عالية وحديثة التكنولوجيا، والمزايا النسبية التي تتمتع بها الاقتصاديات الأخرى (المنتجات التقليدية)، وتستمر هذه الفجوة، وهذا النمط في التبادل الدولي حتى تستطيع الدول الأخرى الوصول إلى هذا المنتج أو مثيله أو متفوق عليه عن طريق الاختراع الداخلي (نفقات البحث و التنمية) أو عن طريق نقل التكنولوجيا. وفي هذه الحالة فقط يمكن لهذه الدول من خلال الأجور المنخفضة واقتصاديات الحجم الكبير و آليات تحسين الإنتاجية أن يقللوا أو يلغوا الفجوة التكنولوجية بينهم وبين الولايات المتحدة. وتتغير شروط التبادل الدولي وأنماط هذا التبادل وتوزيع منافع التجارة ومختلف الدول. وتتوقف قدرة الدول الأخرى في سرعة القضاء على هذه الفجوة على نوعية و مستوى التكنولوجيا، وحجم السوق وتكاليف البحث العلمي والتنمية، والمهارات العلمية والعمالية.<sup>2</sup>

**3- نظرية تنوع الإنتاج "كروغمان و لانكستر":** تختلف السلع من حيث صفاتها الجوهرية أو الشكلية (الجودة، الشكل، التغليف، اللون، الماركة وغيرها)، وللمستهلكين أذواق مختلفة من حيث استهلاكهم لهذه السلع، و قد بحث كروغمان و لانكستر في كيفية تحديد عدد الأنواع الأمثل الذي يجب إنتاجه من السلعة، و لذا افترضوا أن المستهلكين يسعون إلى تعظيم منفعتهم من خلال نوعين من السلع، الأولى تكون متجانسة، والثانية تكون من عدد غير محدود من الأنواع، وبالنسبة إلى السلعة المتجانسة افترضوا أن كل دولة تنتجها و أن هذه السلعة كثيفة العمل، أما السلعة الثانية (الصناعية) فهي كثيفة رأس المال، وافترضوا كذلك أن هناك تطابق تكنولوجي في إنتاج السلعة المتجانسة دوليا، وأن تكاليف إنتاجها ثابتة، بينما تخضع السلعة الصناعية لظروف<sup>3</sup> تزايد وفورات الحجم و بالتالي تقوم المنشآت بإنتاج أنواع كثيرة منها، ولكن كل منشأة تنتج نوع واحد فقط والدولة الكبيرة اقتصاديا ستميل إلى إنتاج عدد أكبر من أصناف السلعة الصناعية، كذلك تماشيا مع الطلب والذي حكمه ارتفاع الدخل وتفاوت الأذواق، وبذلك ستقوم التجارة وفقا لما يلي:

<sup>1</sup>طالب عوض وراذ، "التجارة الدولية": نظريات وسياسات، نشر معهد الدراسات المصرفية، 1995، صفحة 133-134.

<sup>2</sup>مصطفى رشدي شخبة، «الأسواق الدولية»، المفاهيم والنظريات و السياسات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، صفحة 106.

<sup>3</sup>نداء محمد الصوص، «التجارة الخارجية»، (ط1)، مكتبة المجتمع العربي، عمان، 2008، صفحة 43.

- بالنسبة للسلعة المتجانسة ستتبع نموذج (هيكشر وأولين) بحيث أنها تصدر من قبل الدولة العمل إلى الدولة وفيرة رأس المال (لأن السلعة كثيفة العمل).

- السلع الصناعية بكونها متميزة فإنها ستناسب أذواق بعض المستهلكين في كلا الدولتين ستكون ذات اتجاهين (تجارة الصناعة الواحدة) أي أن الدولة سوف تصدر وتستورد نفس السلعة ولكن بأصناف مختلفة.

- التجارة تعقد على الوفرة النسبية لعوامل الإنتاج، فإذا تطابقت في الدولتين فستقوم التجارة فقط بسبب وفورات الحجم الاقتصادية، ومنه ستقتصر على السلع الصناعية أما إذا اختلفت من حيث الوفرة فسيكون لكل دولة ميزة نسبية في إنتاج السلعة كثيفة العنصر الوفير.<sup>1</sup>

**4- نظرية دورة الإنتاج "فرنون":** قام الاقتصادي فرنون بتطوير نموذج تحليل ديناميكي للميزة النسبية، ويرى فرنون أن التقدم التكنولوجي دائماً يبدأ من أمريكا، وهذا نظراً لدورها الريادي في هذا المجال وبعد قيام الو.م.أ بإنتاج وتصدير السلع المنتج وتحقيق الربح، تتحفز الدول الأخرى لإنتاج هذه السلع ثم تبدأ الدول الجديدة بإنتاج وتصدير المزيد من هذه السلع وهذا يؤدي إلى ضيق سوق الو.م.أ مقابل زيادة إنتاج الدول الأخرى وذلك وصولاً إلى الحد الذي تبدأ بعده الو.م.أ باستيراد هذه السلع من الدول الأخرى وقد قسم فرنون دورة حياة المنتج إلى:

- مرحلة تطوير الإنتاج وتسويقه في السوق الأمريكية؛
- مرحلة نجاح المنتج وبداية تصديره إلى الخارج؛
- مرحلة تحفيز الدول الأخرى وشروعها في إنتاج وتصدير السلعة المنتجة؛
- مرحلة تحول الو.م.أ إلى مستورد.

وقد لا تقوم هذه الدورة بسبب الابتكار الأمريكي، أو بسبب براءة الاختراع، أو بسبب وفرة الموارد لديها.<sup>2</sup>

### المبحث الثالث: دور النقل البحري في ترقية التجارة الخارجية

لنقل البحري علاقة ومساهمة مميزة بالتجارة الخارجية وهذا ما سيتم عرضه، إضافة إلى التحديات التي واجهت النقل البحري التجاري في الوطن العربي وسبل معالجتها.

### المطلب الأول: علاقة نشاط النقل البحري بالتجارة الخارجية

لنقل البحري علاقة وطيدة بالتجارة الخارجية تتمثل في:

#### 1- دور الموانئ في تنمية اقتصاد الدول:

<sup>1</sup>نداء محمد الصوص، مرجع سابق، صفحة 44.

<sup>2</sup>نداء محمد الصوص، مرجع سابق، صفحة 41-42.



للموانئ ذات الكفاءة العالية والأداء المتميز دور نشط في التنمية الاقتصادية، ويترتب على هذا الدور بعض الإيجابيات التي يمكن تلخيصها فيما يلي:<sup>1</sup>

- تساعد على دعم وتأكيد الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدولة.
- خفض تكاليف الواردات والسلع الاستهلاكية والمواد الخام.
- تزيد من القدرة التنافسية لصادرات الدولة.
- تطوير وتنمية المناطق المجاورة للميناء (الزراعية، الصناعية والتجارية).
- تعتبر مورد ومصدر للحصول على العملة الصعبة اللازمة لتحويل برامج التنمية.
- تشجيع قيام بعض الصناعات، وتشجيع قيام تجارات جديدة.
- مورد من موارد الخزينة العامة عن طريق تحصيل الرسوم الجمركية.
- قطاع للاستثمار البشري وتوفير فرص العمل.
- المساهمة في تكوين كوادر فنية في قطاعات الإدارة والتشغيل.
- قيام أنشطة متعددة تخدم قطاع النقل البحري مثل التوكيلات الملاحية، شركة التأمين، تموين السفن، إصلاح السفن، التخزين، النقل... الخ

**2- طرق تحسين خدمات الموانئ:** ينبغي العمل على تحسين خدمات الموانئ من خلال القيام بما يلي:<sup>2</sup>

- تخفيض رسوم وأجور خدمات الموانئ لتكون قادرة على منافسة موانئ الدول المجاورة.
- تحديث قواعد وتعليمات الموانئ لتواكب التطورات التي تحدث في صناعة النقل البحري، حيث أن ذلك يعتبر عامل مهم في تطوير عمل الموانئ.
- تخفيض أجور الأراضي والمستودعات في الموانئ بما يساهم في تشجيع القطاع الخاص بالاستثمار في الموانئ، والذي سوف ينعكس إيجاباً على أعمال النشاطات المرتبطة بأعمال الاستيراد والتصدير ويعظم الاستفادة من طاقات الموانئ بالشكل الأمثل.
- تحسين طرق تفتيش الحاويات الواردة ووضع إجراءات خاصة بشأن السلع القابلة للتلف، لتجنب الموردين الخسائر المرتبطة بتلف البضائع الواردة.
- ضرورة تسهيل إجراءات التفتيش على الحاويات الفارغة وعدم معاملتها على أنها بضائع مستوردة.
- تمديد ساعات عمل الموانئ وعدم إقفال بوابات الميناء بعد فترة الدوام الرسمي، وخلال عطل الأسبوع والأعياد.

<sup>1</sup> علي عبد الله، "إدارة وتشغيل الموانئ"، الجامعة البحرية الدولية، السويد، 2000، صفحة 71.  
<sup>2</sup> مركز الدراسات والبحوث/الغرفة الشرقية، "تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية"، المملكة العربية السعودية، دون الإشارة إلى السنة، صفحة 25.

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

- تسهيل الإجراءات المفروضة على بضائع المسافنة والترانزيت.

**3- سبل رفع كفاءة الموانئ وتنمية الصادرات:** يجب إجراء مجموعة من التعديلات من أجل تنمية كفاءة الموانئ بالدول النامية، وبالتالي تنمية تجارتها الخارجية والتي تتمثل فيما يلي:

- رفع كفاءة المرافق بالموانئ والخدمات المقدمة للسفن القادمة والمغادرة كالخدمات الملاحية والتموين بالوقود والمياه لجذب خدمات الترانزيت وإعادة التصدير.

- زيادة الإيرادات المحصلة عن طريق زيادة المعدلات الإنتاجية وإدخال خدمات جديدة، والتوسع في الخدمات القائمة.<sup>1</sup>

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

- تدعيم الأنشطة المكملة لصناعة النقل البحري مثل إنشاء موانئ جديدة أو تجديد الموانئ القادمة على نحو يتلاءم مع حركة التجارة الخارجية، من شأنه المساهمة في تخفيض تكاليف نقل الصادرات والواردات، والتي تتمثل في غرامات التأخير التي تتحملها الدولة نتيجة لتعطيل السفن في الموانئ.

**4- تنمية الصادرات الصناعية الوطنية في الموانئ عن طريق:** أ- تخفيض أجور الشحن، وتقديم خدمات جيدة وميسرة لاستقطاب المزيد من الخطوط الملاحية الجديدة، وزيادة أعداد السفن بالموانئ.

ب - رفع معدلات الأداء لعمليات المناولة باستخدام أحدث الآلات والمعدات.

ج- ملائمة الالتزامات التعاقدية لمتطلبات الرحلة المقبلة.

د- الارتقاء بمستوى الخدمات التي تقدمها الشركات المتخصصة

هـ- توفير فرص عمل جديدة للأيدي العاملة.

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

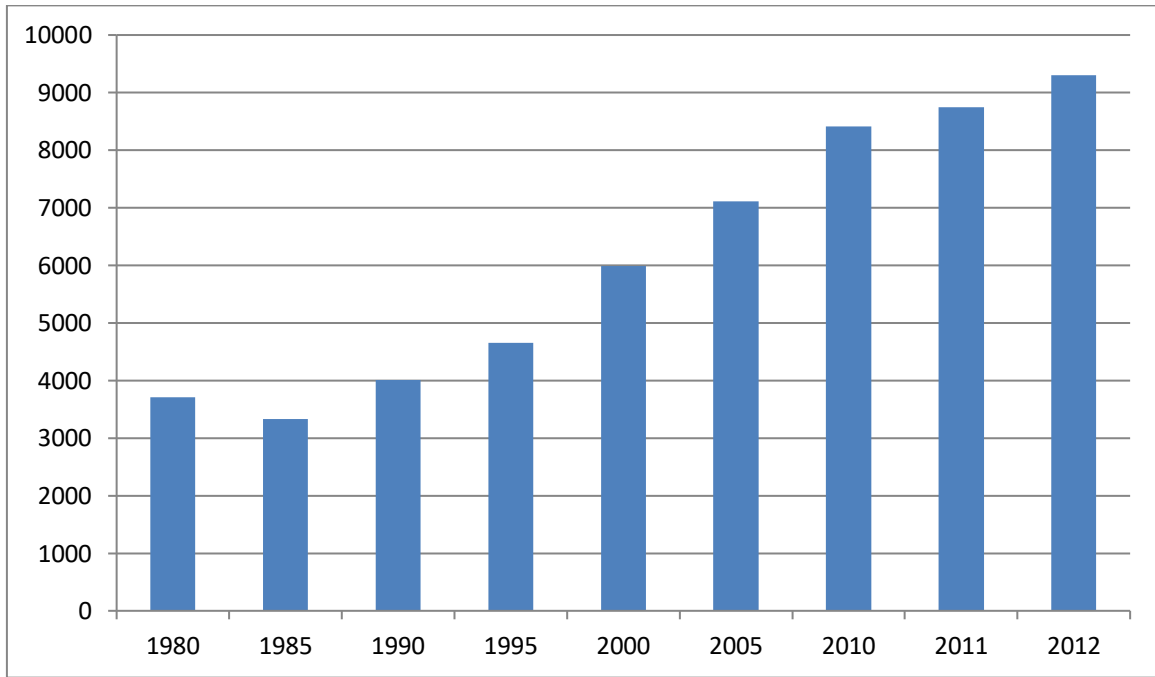
<sup>1</sup>مركز الدراسات والبحوث/ الغرفة الشرقية، مرجع سابق، صفحة 10.

5- أثر خدمات النقل البحري على صادرات وواردات الدولة: إن وجود سفنا وطنية تعمل في خدمة خط ملاحى معين من شأنه العمل على تشجيع وتنمية الصادرات، إذ أن كفاءة نشاط التصدير ونجاحه لا يتوقفان فقط على تقديم منتج جيد وسياسة تسويقية ناجحة، دون أن يتوج هذا

### المطلب الثاني: مساهمة النقل البحري في التجارة الخارجية

يعد نشاط النقل البحري مقارنة بأنشطة النقل الأخرى، أحد المحاور الرئيسية التي تعتمد عليها التجارة الخارجية لأي دولة، ويرجع ذلك إلى ما يتمتع به هذا النشاط من خصائص مميزة في جانب العرض، تتمثل في قدرته على نقل آلاف الأطنان من البضائع المصدرة والمستوردة بواسطة السفن خلال الرحلة الواحدة، وينصرف ذلك إلى ناقلات البترول الضخمة التي تنقل مئات الآلاف من الأطنان في كل رحلة ولا شك أن ارتفاع نسبة البضائع المنقولة بحرا والتي بلغت حوالي 80% من إجمالي تجارة البضائع دولي تؤكد الأهمية النسبية الكبيرة لقطاع النقل البحري في التجارة الدولية. وسجلت جميع عمليات شحن البضائع زيادة من حيث الأطنان الميالية ذات الصلة وهي مقياس للطلب الحقيقي على خدمات النقل البحري والحمولة التي تأخذ في الاعتبار المسافة ومدى توافر السفن، وفي حين أن من المتوقع استمرار نمو التجارة المنقولة بحرا في عامي 2012 و2013.<sup>1</sup>

#### الشكل رقم (01-2) يبين التجارة المنقولة بحرا (سنوات مختارة)



#### الجدول رقم (02-2): التجارة المنقولة بحرا (سنوات مختارة)

<sup>1</sup>مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، "الاتجاهات الرئيسية في النقل الدولي وأثارها على التنمية"، مذكرة من أمانة الأونكتاد، 05 أبريل 2013، صفحة 06-07.

2012	2011	2010	2005	2000	1995	1990	1985	1980	
1498	1385	1275	969	598	371	234	152	102	الحاويات
2219	2108	2027	2009	1928	1125	1031	819	1123	البضائع الجافة الأخرى
2547	2459	2335	1709	1295	1105	988	900	608	السوانب الرئيسية
3033	2796	2772	2422	2163	2050	1755	1459	1871	النفط والغاز

المصدر: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية «الاتجاهات الرئيسية في النقل الدولي وأثارها على التنمية»، مذكرة من أمانة الأونكتاد، 05 أفريل 2013، صفحة 07.

ولا تزال المواد الخام تهيمن على بنية التجارة المنقولة بحرا. ففي عام 2011 استأثرت الناقلات بحوالي ثلث إجمالي الحمولة وشكلت "البضائع الجافة الأخرى" بما فيها المنقولة بالحاويات حوالي 40 في المائة.

وتبعاً لذلك، يواصل قطاع النقل بالحاويات وقطاع الموانئ الاستثمار في سفن حاويات أكبر وفي محطات موانع مناولة الحاويات في جميع الأقاليم.

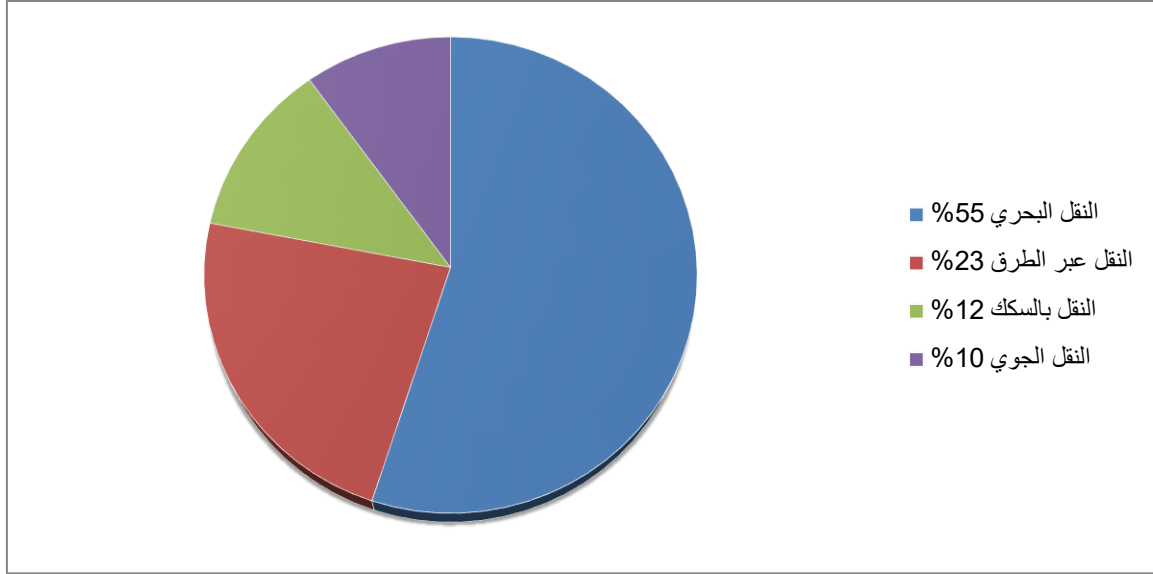
وخلاصة القول هي أن الهيكل الاقتصادي العالمي الآخذ في التطور قد أخذ يؤدي بالفعل إلى تغيير في تدفقات التجارة العالمية واتجاهها وبنيتها، وهو يعيد بالتالي تشكيل الطلب على خدمات النقل البحري، على الرغم من تأثير قطاعات السوق بصورة مختلفة<sup>1</sup>.

## مقارنة بين النقل البحري و البري والجوي:<sup>2</sup>

الشكل (02-٢): توزيع الطلب على خدمات النقل عبر وسائل النقل

<sup>1</sup> مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، مرجع سابق، صفحة 08.

<sup>2</sup> سميرة إبراهيم محمد أيوب، «اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية»، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2003، صفحة 22.



**المصدر:** سميرة إبراهيم محمد أيوب، اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2003، صفحة 22.

من الشكل يمكن أن نقرأ ما يلي:

- أن الطلب على خدمات النقل البري عبر الطرق يشكل نسبة هامة تقدر بـ 23%، يرجع إلى عدة عوامل أهمها:

السرعة والمرونة في استخدامها إضافة إلى السهولة في الشحن والتفريغ، كما أن مستعمل الخدمة له اختيار التوقيت والمكان الملائمين للانطلاق والتوقف والوصول.

- بالنسبة للطلب على خدمات النقل عبر خطوط السكك الحديدية الذي يبلغ حوالي 12% من إجمالي الطلب على خدمات النقل، ويرجع ذلك إلى طبيعة هذه الوسيلة حيث أنها تتمتع بارتفاع نسبة الأمان فيها مقارنة بالوسائل

الأخرى إضافة إلى تكلفة استخدامها المتدنية بالنسبة للمستهلك، كما أنها تتميز بالانتظام إلى حد كبير في أداء الخدمة.

- بالنسبة للطلب على خدمة النقل الجوي فإنه يمثل حوالي 10% من مجموع الطلب على النقل، وهي النسبة الأقل مقارنة بالوسائل الأخرى وذلك راجع إلى عدة عوامل أهمها ارتفاع تكلفة الاستخدام، انخفاض قيمة معامل الأمان والسلامة فيها خاصة عند الإقلاع والهبوط، كما أن هذا النوع يرتبط أيضا بالظروف السياسية بين الدول.

- أما عن النقل البحري فيعتبر أهم أنواع النقل الحديث حيث أن الطلب عليه يمثل أكبر نسبة وتقدر بـ 55% من إجمالي الطلب على خدمات النقل، ويرجع هذا أساسا إلى الخصائص التي تميزه عن باقي قطاعات النقل سواء من حيث تكاليف الاستخدام أو طاقة الاستيعاب.

## المطلب الثالث:التحديات التي تواجه النقل التجاري البحري في الوطن العربي.

مع زيادة الاهتمام بنشاط النقل التجاري البحري والذي اعتبر أنه شريان الاقتصاد العالمي إلا أنه واجه تحديات ومشاكل في الدول العربية خاصة، سيتم عرض أهمها كالتالي:<sup>1</sup>

- الضعف في توافر مراكز لإدارة نظم المعلومات من أجل ربط كافة قطاعات الميناء ببعضها البعض، مما يؤثر سلباً في عملية تبادل المعلومات ويؤخر استكمال وتداول بيانات المستندات الخاصة بعمليات دخول و رسو السفن والشحن والتفريغ وتسديد المصاريف الإدارية.... الخ

- افتقار معظم الموانئ البحرية العربية إلى الأيدي العاملة المتدربة والمتخصصة في إنجاز أعمال الموانئ، نتيجة انعدام برامج التدريب على الأعمال ذات الخصوصية الشديدة.

- تفشي البيروقراطية والتعقيدات الإدارية والتنفيذية.

- عدم وجود القيادات الفعالة التي تمتلك الخبرة الإدارية من أجل إدارة أداء العاملين، ووجود مستويات إدارية كثيرة في الموانئ يبطئ بشكل كبير صناعة القرارات.

- الافتقار للدراسات المتكاملة والصحيحة والواضحة بأسعار الخدمات داخل هذه الموانئ باعتبارها من أهم العوامل التي تجذب السفن إليها.

- سوء التخزين للبضائع مما يتسبب في تلفها، الأمر الذي يؤدي إلى ارتفاع فواتير التعويضات لكل من شركات الشحن وشركات التأمين.

- غياب الإدارة اللوجستية الملائمة لرسوها وتخصيص وتحديد أعداد العاملين والمعدات المتعلقة بمسائل الشحن والتفريغ والتخليص الجمركي.

- عدم وجود برامج صيانة دورية للمعدات المستخدمة في الميناء الأمر الذي يؤدي إلى زيادة الأعطال.

- عدم مطابقة معظم الموانئ العربية للمواصفات الحديثة من أجل استقبال سفن الحاويات.

- انخفاض استثمارات معظم الدول العربية في مجال النقل البحري.

- عدم تحديث سفن شركات الملاحة العربية، مما يجعلها تحافظ على حمولاتها المنخفضة.

- عدم وجود نقابات وغرف ملاحية تجمع شركات الشحن والنقل البحري على المستويين المحلي والإقليمي.

<sup>1</sup>مالك الخضري، إجازة في الإعلام/ مجلة النقل الالكترونية.

- ارتفاع تكاليف إصلاح سفن الأساطيل العربية نتيجة لقدمها وتعرضها للغرامات الدولية.
- هدر الوقت والجهد جراء تكرار الإجراءات المتبعة لدى الإدارات في كل ميناء .
- ضعف الرقابة على البضائع الواردة فيما يتعلق بمطابقة محتواها مع بيانات ومحتوى الحاويات من البضائع.
- تغيير التوجه العالمي فنيا وتكنولوجيا واقتصاديا نحو صناعة النقل البحري التجاري.
- ولادة قوى اقتصادية جديدة منافسة في صناعة النقل البحري ممثلة في قارة آسيا مثلا (بالصين وكوريا الجنوبية وهونغ كونغ والهند).

سبل معالجة التحديات التي تواجه صناعة النقل التجاري البحري العربي:

حتى ننهض بصناعة النقل التجاري البحري العربي لا بد من القيام بما يلي:

**1- التعامل مع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات** واستثمارها بالشكل الأمثل في إدارة أنشطة الموانئ لا سيما فيما يتعلق بتبادل المعلومات بين شركات الشحن وإدارة الميناء، الأمر الذي ينعكس إيجابيا على سهولة انسياب البضائع.

**2- عناصر نظام الإدارة المتكاملة للميناء** هذه العناصر تشمل البنية التحتية والمعلوماتية، فالبنية التحتية لا بد أن تتضمن منشآت الميناء وتجهيزاته ويكون في أحد مبانيها ما يطلق عليه الإدارة الإلكترونية التي يتوافر فيها مركز للمعلومات ومركز للتحكم والمراقبة ، وتتضمن مبنى للخدمات السوقية "اللوجستية".

**3- دور الموارد البشرية في الإدارة المتكاملة للميناء** التي تشكل عصب العملية في نجاح أي مشروع، فوجود العمالة المؤهلة والمتخصصة من العوامل الأساسية في العملية الإنتاجية، حيث يعتمد أي مشروع على فريق متخصص لتحديد الوظائف اللازمة وتصميم هياكل المعلومات وتبادلها لتحقيق الأهداف المسطرة.

**4- توافر المعدات المختلفة وأرضيات التحميل في الميناء لتداول البضائع** يتطلب استخدام المعدات الثقيلة للتفريغ والتحميل في أرضية الميناء معدلات تحميل عالية لأرضية الأرصفة والمساحات، إضافة لتوفر طرق جيدة داخل الميناء مما يحقق قدرا عاليا من انسيابية حركة المعدات والشحنات.

**5- توافر محطة للحاويات ومعدات** تكون مجهزة بأرصفة ذات غاطس عميق من أجل استقبال سفن الحاويات الضخمة، و بالروافع الخاصة بتحميل وتفريغ الحاويات كالرافعات القسرية ذات الإطارات المطاطية، والأخرى المتحركة على قضبان حديدية، وروافع الحاويات الفارغة ، والرافعات الشوكية، و الجرارات والعربات المقطورة، وتوافر المعدات الخاصة بتناول البضائع الجافة كالحبوب والملح والفحم والحديد والسكر.... الخ .

**6- تفعيل مبدأ التنافسية في الموانئ العربية** يعد تفعيل التنافسية في الموانئ العربية أمرا ضروريا للخروج من المأزق الحالي الذي تجابهه معظم موانئنا العربية مقارنة بمثيلاتها من الموانئ العالمية، حيث يلعب ضغط السوق الدور الرئيسي نحو ضرورة التنافس داخل الميناء الواحد لأن ذلك يخلق حوافز اقتصادية لبناء كيانات تشغيلية تعمل بكفاءة وتمنع تحديد أسعار احتكارية.

**7- الأمن والسلامة البحرية والحفاظ على البيئة** حيث شهدت السياسات الأمنية تطورا ملحوظا بعد أحداث الحادي عشر من أيلول /سبتمبر/ 2011 في معظم الموانئ العالمية، فقد خضعت أعمال النقل البحري إلى عمليات التحليل الدقيق من قبل المجتمع البحري الدولي، وعلى ضوء ذلك تم إصدار المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ التي أصبحت سارية المفعول اعتبارا من الأول من تموز /يوليو/ 2004 .

**8- تفعيل النقل المتعدد الوسائط في الدول العربية** تأتي أهمية مساهمة قطاع النقل في التنمية الاقتصادية في أنه يساعد بشكل فعال في ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك وتأمين انتقال الأفراد، ونقل المواد الخام والبضائع من مناطق الاستثمار وإليها.

وقد أدى تطور النقل إلى انخفاض تكلفة المنتج النهائي، حيث تعتبر تكلفة النقل من أهم العناصر المؤثرة فيه، وقد أشارت بعض الدراسات الاقتصادية إلى أن تكاليف النقل تمثل في المتوسط 20% تقريبا من التكلفة النهائية لأي منتج.

#### خلاصة:

درس هذا الفصل التجارة الخارجية والتي تعرف على أنها عملية التبادل التجاري بين دولة والعالم الخارجي، والأسباب التي أدت إلى نشوئها وكذا أهميتها. ثم النظريات المفسرة لها من نظرية كلاسيكية و نيو كلاسيكية و حديثة و هنا يجب توضيح أن كل مدرسة جاءت لانتقاد الأخرى أما نظريات المدرسة الواحدة فهي مكملة لبعضها البعض.

وفي آخر مبحث تم توضيح العلاقة بين النقل البحري والتجارة الخارجية ومدى مساهمة النقل البحري في التجارة الخارجية والتحديات التي واجهت النقل البحري التجاري في الوطن العربي.



## الفصل الثالث دور الموانئ الجزائرية في التجارة الخارجية (دراسة ميدانية لمؤسسة ميناء مستغانم)

تمهيد:

يعد ميناء مستغانم من بين أهم الموانئ ذات الطابع الخدماتي التجاري في الجزائر ومن خلال هذا سنتطرق في هذا الفصل إلى دراسة ميدانية لمؤسسة ميناء مستغانم من حيث النشأة والخصائص و الأهداف و هيكلها التنظيمي مع التركيز على حركة البضائع و الملاحة من 2015 إلى 2019.

**المبحث الأول: النقل البحري في الجزائر ودوره في التجارة الخارجية**  
تهدف هذه الدراسة إلى تحديد دور الموانئ الجزائرية في الحياة التجارية ومعرفة استراتيجياتها و مستوى أدائها.

## المطلب الأول: نشاطات الموانئ الجزائرية

يبلغ عدد الموانئ الجزائرية 11 ميناء من الحجم الصغير والمتوسط ويصل حجم مبادلاتها التجارية الإجمالي إلى 30 مليون طن وتخدم 95% التجارة الخارجية، مما يدل على أهمية الموانئ كعامل حيوي في الاقتصاد الجزائري.

يمكن تقسيم هذه الموانئ حسب نشاطها وحجمها إلى ثلاث أنواع تتمثل في:

### 1- الموانئ الرئيسية: وتتمثل في كل من ميناء الجزائر، ميناء عنابة، وميناء وهران.

• **ميناء الجزائر** : تقدر المساحة الإجمالية لميناء الجزائر بحوالي 28 هكتار منها 5 هكتارات مغطاة ، كما يحتوي على 3 أحواض تقدر مساحتها ب 184 هكتار و أرصفة مجموع طولها 8609 م، ويقدر عرض المدخل الشمالي ب 176م وعمق 22م أما المدخل الجنوبي فيقدر عرضه ب 240م وعمق 16م، ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدرة 350000 مسافر في السنة وصومعة للحبوب سعتها 30000 طن بالإضافة إلى حوضين جافين واحد من الحجم الكبير طوله 136م وعرضه 5,18م وعمقه 8م والثاني من الحجم الصغير بطول 74م وعرضه 5,15م وعمقه 5م، أما محطة الحاويات التي تم استلامه سنة 1998 فتمتد على حوالي 17 هكتار من الأرض المسطحة ذات قدرة استيعاب تقدر ب 6200 حاوية نمطية على ثلاث مستويات بجانب طريق السكك الحديدية مع إمكانية الولوج إلى الطريق السريع من الجهة الشرقية، كما تحتوي على ماسح للحاويات ( سكانير )<sup>1</sup>.

• **ميناء عنابة**: تقدر المساحة الإجمالية لميناء عنابة بحوالي 89 هكتار منها 7 هكتارات مغطاة ، كما يحتوي على ثلاث أحواض تقدر مساحتها ب 104 هكتار و أرصفة مجموع طولها 3455 م ، ويقدر عرض المدخل الأمامي ب 245م وعمق 13.5م أما مدخل الحوض الكبير فيقدر عرضه ب 250م وعمق 12.5م، ويقدر عرض الحوض الصغير ب 183م وعمق 12.5م ، ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدرة 30000 مسافر في السنة وصومعة للحبوب سعتها 16000 طن بالإضافة إلى محطة الحاويات التي تم استلامها سنة 1997 والتي تغطي مساحة حوالي 10 هكتار، ويقع عند تقاطع الطرق الرئيسية فهو يربط شبكات من الطرق السريعة وشبكة السكك الحديدية الوطنية. وعلى وجه التحديد عن طريق خط سكة حديد مكهرب على مناجم الحديد والصلب بالونزة، كما أن المطار الدولي ربح بيطاط لعنابة يقع على بعد 11 كلم فقط من الميناء.<sup>2</sup>

• **ميناء وهران**: يقع ميناء وهران على بعد 4 كلم غرب الجزائر العاصمة بالشمال الغربي لعين الترك تقدر المساحة الجافة فيه ب 160000م و 15 مخزن ذات مساحة قدرها 26000م ومحطة للحاويات تقدر مساحتها ب 110000م ذات قدرة استيعاب 24200 حاوية ،

<sup>1</sup>الموقع الإلكتروني لشركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ: <http://soge portorg/arzew-actuel.htm>

<sup>2</sup>الموقع الإلكتروني لشركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ: <http://soge portorg/arzew-actuel.htm>

وحظيرة للجر مساحتها 23000م وحظيرة للمركبات الخفيفة مساحتها 5000م منها 3000م مغطاة وصوامع للحبوب واحدة ذات سعة تقدر ب 30000 طن والأخرى تقدر ب 10000 طن، ومحطة للميناء ذات قدرة 4500 عملية في اليوم (عمليات التحميل والتفريغ متزامنة)، ومحطة للسكة الحديدية خاصة بنقل الحبوب والطاقة، ويمكنها التعامل مع ثلاث قطارات يوميا.

## 2-الموانئ النفطية: وتتمثل في كل من ميناء أرزيو، ميناء سكيكدة، وميناء بجاية.

• **ميناء أرزيو:** تقدر المساحة الإجمالية لميناء أرزيو بحوالي 24 هكتار منها 1هكتار مغطى، كما يحتوي على ثلاث أحواض تقدر مساحتها ب 153 هكتار وأرصفة مجموع طولها 1730 م ، ويقدر عرض المدخل الوحيد لميناء أرزيو ب 400م بعمق 20م ، ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في صومعة للإسمنت سعتها 1800 طن بالإضافة إلى محطة لتفريغ الصنابير (النفائيات) سعتها 6000 م.

• **ميناء سكيكدة:** تقدر المساحة الإجمالية لميناء سكيكدة بحوالي 51 هكتار منها 17 هكتار مغطاة، كما يحتوي على حوضين اثنين تقدر مساحتهما ب 43.3 هكتار وأرصفة مجموع طولها 1860م ، ويقدر عرض المدخل الوحيد لميناء سكيكدة ب 120 م بعمق 15م ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدرة 12000 مسافر في السنة وصومعة للحبوب سعتها 20000 طن.<sup>1</sup>

• **ميناء بجاية:** تقدر المساحة الإجمالية لميناء بجاية بحوالي 44 هكتار مغطاة، كما يحتوي على ثلاث أحواض تقدر مساحتها ب 156 هكتار وأرصفة مجموع طولها 2200 م، ويقدر عرض المدخل الشمالي ب 120م بعمق 13م، أما المدخل الجنوبي الشرقي فيقدر عرضه ب 330م وعمق 15م ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدرة 45000 مسافر في السنة وصومعة للحبوب خاصة ب " OAIC " <sup>2</sup>. وسعتها 30000م وصومعة أخرى للحبوب خاصة ب «CIVITAL» سعتها 120000 طن بالإضافة إلى قاعدة عامة بقدرة 15000 طن.

## 3- الموانئ التجارية الأخرى : وتتمثل في كل من ميناء جن جن، ميناء مستغانم، ميناء الغزوات وميناء تنس.

• **ميناء جن جن:** تقدر المساحة الإجمالية لميناء جن جن بحوالي 104 هكتار منها 01 هكتار مغطى، كما يحتوي على حوض واحد 01 تقدر مساحته ب 180 هكتار وأرصفة مجموع طولها 1995م ، ويقدر عرض المدخل الشمالي الغربي ب 560م بعمق 18.8، كما يحتوي على شبكة سكك حديدية طولها 23 كلم أما محطة الحاويات التي تم استلامها سنة 1998 فتمتد على حوالي 65 هكتار بقدرة استيعاب تقدر ب 6200 حاوية نمطية على ثلاث مستويات كما تحتوي على ماسح للحاويات (سكانير).

<sup>1</sup>الموقع الإلكتروني لشركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ: <http://soge portorg/arzew-actuel.htm>

<sup>2</sup>الديوان الوطني لمهني الحبوب، " OAIC " Office algerien interprofessionnel de cereales

• **ميناء مستغانم:** تقدر المساحة الإجمالية لميناء مستغانم بحوالي 68 هكتار منها 02 مغطاة ، كما يحتوي على حوضين اثنين 02 تقدر مساحة أحدهما ب 14 هكتار بعمق يتراوح بين 7.66م إلى 8.17م وتقدر مساحة الآخر ب 16 هكتار بعمق يتراوح بين 6.95م إلى 8.22م وأرصفة مجموع طولها 1995 م ويقدر عرض المدخل الشمالي الغربي 100م بعمق 12 م ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في المحطة للبيتومين بقدرة 4700 طن وصومعة للحبوب سعتها 30000 طن.

• **ميناء الغزوات:** تقدر المساحة الإجمالية لميناء الغزوات بحوالي 24 هكتار منها هكتار واحد 01 مغطى وأحواض تقدر مساحتها ب 153 هكتار وأرصفة مجموع طولها 1730م، ويقدر عرض المدخل الوحيد لميناء الغزوات ب 400م بعمق 20م ، ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في صومعة للحبوب سعتها 1800 طن بالإضافة إلى محطة لتفريغ النفايات سعتها 6000 طن.

• **ميناء تنس :** تقدر المساحة الإجمالية لميناء تنس بحوالي 75 هكتار، كما يحتوي على حوض واحد تقدر مساحته ب 17 هكتار وأرصفة مجموع طولها 4200 م، ويقدر عرض المدخل الغربي لميناء تنس ب 180 م بعمق 14م، أما المدخل الشرقي فيقدر عرضه ب 130م بعمق 12م ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في صومعة للحبوب سعتها 5500 طن بالإضافة إلى جسر للوزن بحمولة 50 طن.

- **المبادلات التجارية:** يتحدد دور التجارة الخارجية الهام من خلال كونه المصدر الرئيسي للدخل والعملات الأجنبية، والعامل المنشط للعلاقات الاقتصادية مع العالم الخارجي ويستدل من خلال الجدول (01) على حجم المبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية.

**الجدول رقم (01-3):** المبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية لسنة 2015 (الوحدة مليون/طن)

الميناء	الواردات	النسبة	الصادرات	النسبة	المجموع
ارزيو	1.00	1.49	66.04	98.51	67.04
سكيكدة	3.11	12.80	21.18	87.20	27.29
بجاية	6.30	42.57	8.5	57.43	14.80
الجزائر/ دلس	9.24	82.21	2.00	17.79	11.24
عنابة	3.12	56.22	2.43	43.78	5.55

3.95	6.58	0.26	93.42	3.69	وهران
1.36	9.56	0.13	90.44	1.23	جن جن
0.93	8.60	0.08	91.40	0.85	مستغانم
0	11.27	0.08	88.73	0.63	الغزوات
0.42	35.71	0.15	64.29	0.27	تنس
130.29	77.40	100.85	22.60	29.44	المجموع

المصدر: وزارة النقل (2015) الدليل الإحصائي.

تتميز المبادلات التجارية المعتمدة على النقل البحري بعدم التوازن بين الواردات (29/مليون طن) والموانئ النفطية المتخصصة (أرزيو، سكيكدة، بجاية).

أما باقي الموانئ فهي موانئ استيرادية بالدرجة الأولى، إذ تمثل الواردات نسبة مرتفعة تتراوح بين 80% و93% من مجمل مبادلاتها، وتمثل المواد الغذائية و المنتوجات الفلاحية ما يقارب نصف حجم الواردات (45.76%)، أما النسبة الباقية فهي عبارة عن مواد مصنعة أو نصف مصنعة (منتجات معدنية، عتاد، آلات، منتجات بترولية).

وهذا يشير من جهة إلى قصور القاعدة الإنتاجية، ومن جهة ثانية إلى الاختلال في هيكل الاقتصاد الوطني، الذي يعتمد على قطاع إنتاجي تصديري واحد وهو المحروقات مع ما يترتب على ذلك من نتائج تنعكس على تكلفة النقل البحري، واعتبارا من أن الوجهة التصديرية تتمثل في دول أوروبا بشكل خاص فإن انعدام التكافؤ الذي يميز المبادلات شمال جنوب يحول دون تحسين مرد ودية الأسطول البحري الوطني.

- نقل المسافرين: يعتبر التطور الملحوظ في عدد المسافرين بحرا عاملا مشجعا للنقل البحري، وذلك رغم تخفيض عدد التأشيرات الممنوحة والإجراءات الأخيرة المتخذة من طرف الدولة والقاضية بمنع استيراد السيارات القديمة التي عمرها أقل من 3 سنوات والذي كان معمولا به من قبل.

جدول رقم (02-3): حركة النقل البحري للمسافرين: 2000-2005-2010-2015

المسافرين			
السنة	القادمين	المغادرين	المجموع
2000	215750	159821	375571
2005	191995	91971	283966

587347	275094	312253	2010
848170	399640	448530	2015

إن عددا كبيرا من المسافرين باتجاه أوروبا يستعملون الطائرة ذهابا، والباخرة إيابا. مما يفسر ارتفاع عدد القادمين قياسا على عدد المغادرين بحرا لأنه في أغلب الأحيان يشتركون سيارات من أوروبا. وتعتبر عملية النقل البحري للمسافرين والتي تعرف نشاطا مكثفا في فصل الصيف منافسا قويا للنقل الجوي، ويعود ذلك بالدرجة الأولى إلى تكاليف النقل المخفضة، وقدرة الاستيعاب الكبيرة بالنسبة للباخرة.

### المطلب الثاني: حركة التجارة الخارجية عبر قطاع النقل البحري بالجزائر

اكتسبت خدمات القطاع البحري بالجزائر والمنشآت المينائية التجارية التي تعتبر حلقة محورية في سلسلة النقل الأهمية البالغة والنسبة العظمى في تأمين وتنويع نشاط الاستيراد والتصدير وتطوير التجارة الخارجية.

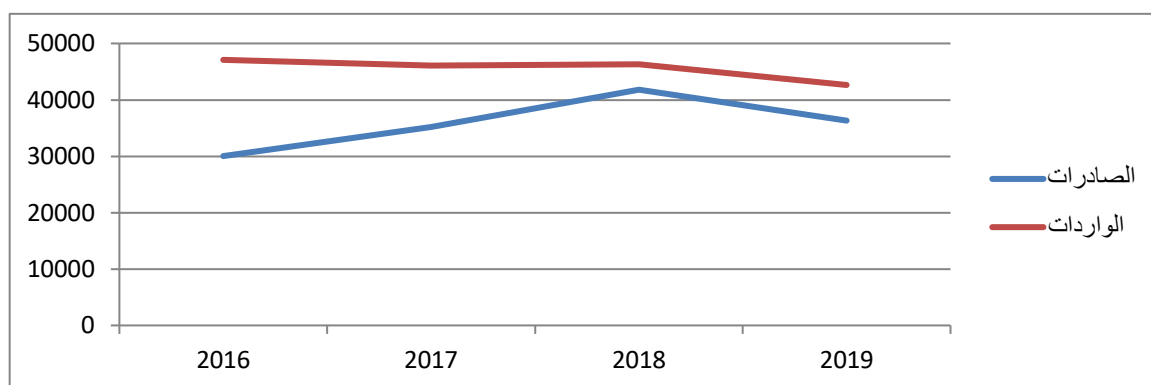
#### 01- حركة الميزان التجاري الجزائري في الفترة ما بين 2016 و2019:

جدول رقم (03-3): حركة الميزان التجاري الجزائري من 2016 إلى 2019

11 شهر 2019	11 شهر 2018	2019	2018	2017	2016	الوحدة بالدولار
38372	42009	42634	46271	46059	47.089	الواردات
32619	38126	36290	41797	35191	30026	الصادرات
-5753	-3883	-6344	-4473	-10868	-17063	الميزان التجاري
85.01	90.76	85.12	90	76	64	التغطية

Source: [www.systemed'information et de gestion automatisée des douanes.](http://www.systemed'information-et-de-gestion-automatisee-des-douanes)

الشكل رقم (01-3): مخطط نشاط الصادرات والواردات الجزائرية من 2016 إلى 2019



المصدر: بناء على إحصاءات الجدول رقم 03

أهم ما تبرزه القراءات الإحصائية المعبر عنها "بالشكل رقم 03" هو التدرج والتأرجح الإيجابي لنسب تغطية الصادرات للواردات خلال فترة 2016-2018 هذا من جهة، ومن جهة أخرى يبرز لنا التراجع الملحوظ في نسب الواردات دائما خلال فترة 2016-2018، وتعود أهم أسبابه إلى إستراتيجية الدولة التي اعتمدها في تقليل نسب الواردات ودعم المنتج الوطني، والعمل على زيادة صادرات الدولة خارج القطاع الرعي، وأيضا يبرز لنا نفس الشكل التآرجح الإيجابي الملحوظ في نسب الصادرات خلال 2016-2018، لكنه تراجع في سنة 2019 (بسبب ما تميزت به سنة 2019 من ظروف سياسية اقتصادية بسائر قطاعات الدولة الجزائرية أدت إلى هذا التراجع)، الشيء الذي أدى إلى ارتفاع عجز الميزان التجاري بقيمة 5.753 مليار دولار خلال 11 شهر 2019 مقارنة بقيمة 3.883 مليار دولار خلال 11 شهر 2018.

02- حركة الصادرات والواردات عبر الموانئ الجزائرية خلال 2016:

الجدول رقم (04-3): حركة مجموع الصادرات والواردات عبر الموانئ الجزائرية خلال 2016  
الوحدة: ألف طن

الترتيب	الواردات			الصادرات			المجموع		%
	قطاع المحرقات	خارج قطاع	مجموع	قطاع المحرقات	خارج قطاع	مجموع	قطاع	خارج قطاع	
الجزائر 4	432	9231	135	118	1204	238	5507	104	6.86
عنابة 6	4	3537	55	3	1254	7	422	35	0.53
	139		367	283		153	479	479	53.2
							521	521	9.84

5.57	6	3	1	42768	7	2084	403	6	627	239	ارزيو1
234	10.1	454	271	8112	424	808	78	301	1059	0	بجاية3
2	0	79	1	89	62	13	708	7	7	103	جيجل7
7.81	0.11	195	114	73	789	54	2	116	3792	0	تلمسان9
1.92	0.09	17	05	81	0	20	0	27	880	89	مستغانم
1.90	0.10	389	380	252	13	409	0	388	905	73	10
17.2	0.31	4	5	22925	54	215	0	1	953	81	وهران5
4	28.5	100	934	67	20	0	11	986	3955	242	سكيكدة2
8.56	5	100	925	420	0	220	00	822	1126	925	الشلف8
2.31	0.08	6	839	222	4	15	0	7	488	67	
		7	417	0	0	0	0	0	488	0	
		270	112	119	6	119	3	3	119	3	
		95	112	119	6	119	3	3	119	3	
		119	3	119	3	119	3	3	119	3	
100	100	128	486	80297	769	6061	709	519	4263	936	المجموع
		993	96		98		37	95	5	0	

Source: (Aisaani, Boutoumi, 2017,P-P:66-70)



تبرز أهم القراءات الإحصائية للأرقام الموضحة في الجدول رقم 04 أن نشاط القطاع ألمينائي بالجزائر هو الرئة والشريان الرئيسي القائم عليه الاقتصاد الجزائري وتحديدا قطاع المحروقات ، فقد بلغت كمية صادرات القطاع الربيعي التي تم نقلها عبر مختلف موانئ الدولة 70937.000 طن أي نسبة 92,13% من إجمالي الصادرات خلال 2016 (تحديدا وبالترتيب موانئ أرزيو، سكيكدة ، بجاية والجزائر ذات المناطق والتي تتوفر على الشروط والبنى التحتية اللازمة لهذا القطاع) الشيء الذي يؤكد التبعية المطلقة للاقتصاد الجزائري لقطاع المحروقات.

### 03- حركة مجموعات الصادرات والواردات للتجارة الخارجية الجزائرية 2018-2019:

الجدول رقم (05-3): حركة مجموع الصادرات والواردات للتجارة الخارجية الجزائرية 2018-2019  
الوحدة: مليون دولار

11 شهر 2019		11 شهر 2018		المجموعات السلعية
واردات	صادرات	واردات	صادرات	
7317.77	380.46	7863.41	342.81	م1 سلع استهلاكية غذائية
1144.24	30256.30	1005.15	35450.39	م2 الطاقة والمحروقات
1790.70	87.39	1760.75	88.11	م3+4 مواد خام
9486.67	1781.32	9848.53	2128.55	م5 مواد نصف مصنعة
432.13	0.25	514.69	0.30	م6 سلع و تجهيزات زراعية
12245.55	79.07	14874.88	84.72	م7 سلع و تجهيزات صناعية
5955.22	34.17	6141.33	31.21	م8 سلع استهلاكية غير غذائية
38372.29	32618.96	42008.75	38128.08	المجموع

**Source:** www.systeme d'information et de gestion automatisée des douanes.

نلاحظ من الجدول رقم 03 أن قيمة صادرات قطاع المحروقات بلغت 35.450 مليار دولار خلال 11 شهر 2018 مقارنة بقيمة 30.256 مليار دولار خلال 11 شهر 2019. أي سجلت تراجع قيمته 5.194 مليار دولار وتغطية بنسبة 93.98% من نسبة الصادرات الإجمالية خلال نفس الفترة، الشيء الذي يؤكد الاعتماد الكلي للاقتصاد الجزائري على قطاع المحروقات، أما بالنسبة للصادرات خارج قطاع المحروقات خلال 11 شهر 2018 فقد قدرت بقيمة 2.676 مليار دولار، المواد النصف مصنعة 5.58%، السلع الإستهالكية الغذائية 0.90%، المواد الخام 0.23%، السلع والتجهيزات الصناعية 0.22%، السلع الإستهالكية الغير غذائية 0.08% و السلع والتجهيزات الزراعية 0.001%، مقارنة بقيمة 2.363 مليار دولار خلال 11 شهر 2019، أي سجلت تراجع قيمته 313 مليون دولار.

#### 4- أهم الدول/الشركاء التجاريين الزبائن/ الموردين للتجارة الخارجية الجزائرية 11 شهر 2019:

تبرز أهم القراءات الإحصائية الجد حديثة للأرقام الموضحة في الجدول رقم (06)، أن نسبة توزيع الواردات مع الشركاء الأجانب احتلت خلالها الخمس دول الموردة للجزائر نسبة 50,60 من إجمالي الواردات خلال فترة 11 شهر 2019، وهي موزعة كالتالي:

الجدول رقم (06-3): أهم الدول/ الشركاء التجاريين الزبائن/الموردين للتجارة الخارجية الجزائرية 11 شهر 2019  
الوحدة: مليون دولار

Taux cumulé	structure	valeur	Pricipaux clients	Principaux fournisseurs	valeur	Structure (%)	Taux cumulé (%)
14.16	14.16	4619.78	France	Chine	7116.82	18.55	18.55
27.35	13.19	4303.07	Italie	France	3837.36	10.09	28.64
38.33	10.98	3580.04	Espagne	Italie	3060.70	7.98	36.62
45.04	6.71	2187.25	Etas Unis d'Amerique	Espagne	2709.45	7.06	43.68

57.38	6.18	2015.92	Turquie	Allemanne	2657.03	6.92	50.60
51.20	6.17	2011.92	Grande Bratagne	Turquie	2049.71	5.34	55.94
62.20	4.81	1570.29	Chine	Argentine	1603.91	4.18	60.12
70.86	4.42	1383.34	Inde	Etas Unis d'Amerique	1292.22	3.37	63.49
66.44	4.24	1383.34	Pays-Bas	Bresil	1033.33	2.69	66.18
78.40	3.96	1292.52	Rep de Coree	Inde	914.65	2.38	68.57
74.44	3.58	1168.09	Tunisie	Rep de Coree	790.64	2.06	70.63
81.88	3.49	1136.81	Bresil	Arabie Seoudite	573.66	1.49	72.12
84.15	2.26	737.83	Belgique	Egypte	533.13	1.39	76.21
86.35	2.21	719.28	Portugal	Canada	527.65	1.38	73.50
87.99	1.64	535.71	Singapo ur	Pologne	509.00	1.33	74.83
	87.99	28702.79	Sous total	Sous total	29245.26	76.21	
100.00	12.01	3916.16	Reste du monde	Reste du monde	9127.03	23.79	100.00

	100%	32618.96	Total	Total	38372.29	100%	
--	------	----------	-------	-------	----------	------	--

**Source:** www.systemed'information et de gestion automatisée des douanes.

نستنج من المعطيات أن الصين تحتل المرتبة الأولى في الشركاء التجاريين للجزائر من حيث الواردات بنسبة 18.55%، تليها الدول فرنسا، إيطاليا، إسبانيا وألمانيا بنسب 10.09%، 7.98%، 7.06% و 6.92% على التوالي.

أما بالنسبة لتوزيع الصادرات مع الشركاء التجاريين احتلت خلالها الخمس دول الزبائن للجزائر نسبة 57.40% من إجمالي الواردات خلال فترة 01 شهر 2019، وهي موزعة كما يلي:

فرنسا بنسب 14.16%، تليها الدول إيطاليا، إسبانيا، الوم.أ و تركيا بنسب 13.19%، 10.98%، 6.71% و 6.18%.

### المطلب الثالث: إستراتيجيات وآليات الجزائر في خدمة قطاع النقل البحري

اعتمدت الجزائر خطة دعم النمو الاقتصادي منذ 2004 واتجهت بشكل خاص إلى قطاع النقل البحري (البنى التحتية للموانئ أو الأسطول البحري على سواء) لما يلعبه من دور رئيس في تطوير التجارة الخارجية وتنويع الاقتصاد، فوفق وزارة النقل فقد حددت نسبة الصادرات الجزائرية التي يتم نقلها عبر الموانئ 93% من إجمالي الصادرات (بما فيها المحروقات وغيرها)، التي تقدر نسبتها بأكثر من 97% من الصادرات الجزائرية، ومن بين أهم الاستراتيجيات المعتمدة نذكر:

1- **تحسين العلاقة مع الشركاء الأجانب:** بتزويد قطاع الموانئ الوطنية بنظام جديد لإدارة السلامة البحرية وكذلك تبادل المعلومات، بهدف تشجيع المتعاملين الوطنيين والشركاء الأجانب برسو قانوني للسفن دون ممارسات تمييزية وتدفع بضائعهم بأمان وبتكاليف أقل.

2- **إدخال إدارة الموارد البشرية في الموانئ الجزائرية:** أبرزت أبحاث الموانئ أهمية التقدم التكنولوجي في تحسين أدائها، ومع ذلك ينبغي أن نذكر جزءا كبيرا من عدم كفاءة الموانئ هو نتيجة لسوء إدارة الموارد البشرية، مثل زيادة عدد الموظفين، وعدم كفاءتهم وقلة مهاراتهم، بسبب عدم إخضاعهم لسياسات التدريب والتكوين الملائم، وهذا ما تعمل الجزائر على تداركه.

3- **تطوير شبكة الموانئ الجزائرية:** تتطلب شبكة الموانئ هذه إدراج نظام لوجيستي يهدف إلى:

- تطوير وتحديث البنية التحتية للنقل والتواصل بين الموانئ والمدن الداخلية. (سكك حديدية)

- تطوير بيني للطرق والمحطات الداخلية، بالأخص تلك التي تعنى بحركة وطرق شحن الحاويات.

- اعتماد الإستراتيجيات التي تشجع تطوير وربط المناطق النائية مع المحطات والطرق الداخلية.

- إنشاء مناطق خارج الميناء والتي تمثل شبكة من المنصات اللوجستية في المدن الجزائرية، بهدف شحن البضائع وفق مقاييس دولية، والتي قد تحتاج لفترات مطولة لإجراءات شحنها، هذه المناطق يمكن أن تقدم أيضا العديد من الخدمات اللازمة لتحسين سلسلة نشاطات الموانئ.

- قرب الإنهاء من إنجاز ميناء تجاري جديد بين مدن دلس (بومرداس) وتنس (الشلف).

**4- مراجعة نموذج تسيير وإدارة الموانئ:** تحتاج الجزائر إلى خدمات موانئ فعالة حتى تتمكن من لعب دورها في تزويد القطاع بخدمات ذات قيمة مضافة تتوفر على قدر أكبر من المرونة الإدارية والمالية. وعليه فإصلاح نموذج إدارة الموانئ بالجزائر هو الآن جد ضروري ويبرز كتحدٍ للسلطات العمومية للدولة، وحاليا فقد أظهرت العديد من البلدان توجهاتها بإقامة شراكات تجارية استثمارية تنافسية عادلة بين القطاعين العام والخاص لتحسين خدمات وإنتاجية موانئها.

**5- الرجوع إلى التجارب الدولية في تطوير وتحديث الموانئ الجزائرية:** إن طريق تحديث الموانئ الجزائرية يمر بالضرورة بالتعاون مع الشركاء الأجانب، والهدف من هذا التحديث هو تخليص الجزائر من اعتمادها على الموانئ المجاورة لإمداداتها التجارية، ومن أهم الشركات الدولية المهتمة بهذه الشراكة؛ الشركة الفرنسية CMA-CGM البرتغالية، الإسبانية والصينية. وكخطوة فعلية فقد أقرت وزارة النقل بفتح إدارة ميناء وهران للمشغلين الأجانب.

**6- الاستثمار في إصلاح السفن:** تغطي قدرات إصلاح السفن الوطنية حاليا 10 إلى 14 فقط من الاحتياجات، ويتم تنفيذ معظم التدخلات لإصلاح التوقيفات والأعطال الفنية عبر شركات أجنبية (بلغت فاتورة الإصلاح 50 مليون دولار خلال 2014). لذا بدأت بالفعل قرارات حكومية تخول إعادة بناء الأسطول الوطني، عن طريق منح الائتمان للشركة الوطنية لإصلاح السفن (Erenav) بقيامها بتطوير وصيانة السفن وإمكانية العثور على شريك تكنولوجي، هذا من جهة ومن جهة أخرى فقد أقرت الدولة بتشجيع المشغلين العموميين الوطنيين (CNAN NORD و CNAN MED) من أجل تفضيل استخدام الجناح الوطني بمجال النقل البحري للبضائع حسب قدراته.

7- توسيع الأسطول البحري وتجديده: وضمن الإستراتيجية التي سطرته السلطات العليا للبلاد لتزويد قطاع النقل البحري ب 28 باخرة وسفينة في أفق 2030، فسيديم النقل البحري ب 7 بواخر جديدة بينها باخرة لنقل المسافرين (صناعة المتدخل الصيني) قبل نهاية سنة 2020، إلى جانب 6 بواخر جديدة لنقل البضائع والحاويات.

## المبحث الثاني: عموميات حول مؤسسة ميناء مستغانم

يدرس هذا المبحث نشأة مؤسسة ميناء مستغانم وأهدافها وخصائصها كما هو مبين في المطالب التالية:

### المطلب الأول: نشأة ميناء مستغانم

#### 1-نشأة ميناء مستغانم:

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

وفي سنة 1848 أنشئ أول رصيف للميناء بطول 80 متر ليصل امتداده إلى 325 متر بحلول سنة 1881، انطلق أول مشروع لتهيئة الميناء في سنة 1882 وبعد 3 سنوات من ذلك أعلن عنه مشروعاً ذو منفعة عامة بعدها تمت أعمال تهيئة ضخمة بين 1890 و 1904 انتهت بميلاد أول حوض الميناء أما الحوض الثاني تم إنشاؤه بعد بناء كاسرة الأمواج الجنوبية الغربية للميناء برصيف طوله 430 متر في بداية 1959.

ومنذ ذلك الحين يتم تطوير الميناء بما يتماشى مع متطلبات المنطقة حيث أصبح يشكل اليوم جزءاً أساسياً من البنية التحتية الخاصة بالنقل في المنطقة وهو ضروري بالنسبة للعديد من الصناعات الكبرى التي تشارك في التجارة الدولية إذ انه يشجع استحداث مجموعة من الخدمات مقربة من المستلمين النهائيين عبر أروقة نقل متعددة الأنماط.

#### 2-نشأة مؤسسة ميناء مستغانم:

تقع في الجهة الشرقية لخليج ارزيو بين خط عرض  $35^{\circ}$  و  $56^{\circ}$  وخطي طول  $00^{\circ}$  و  $05^{\circ}$  شرقاً.

يقدم ميناء مستغانم نوعين من الخدمات: الخدمات التجارية وخدمات الصيد البحري، وتشرف على تسييره مؤسسة ميناء مستغانم وهي مؤسسة عمومي، شركة ذات أسهم EPE/ EPM /SPA أنشأت في إطار إصلاح النظام المينائي الجزائري بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 82-287 الصادر بتاريخ 14 أوت. 1982. في 29 فيفري 1989 شقت مؤسسة ميناء مستغانم طريقها نحو الاستقلالية على غرار المؤسسات التي كشفت عن استقرار في وضعيتها المالية، حيث تم تحويلها بموجب عقد موثق من شركة عمومية ذات طابع اجتماعي

إلى شركة عمومية اقتصادية / شركة ذات أسهم رأس مالها 25.000.000 دج تحت الحيازة الكاملة لشركة تسيير مساهمات الدولة "الموانئ"، تحمل السجل التجاري رقم 88.8-01 وتخضع للقانون التجاري والمدني طبقاً لأحكام القوانين 01-88، 03-88، 04-88 الصادرة بتاريخ 12 جانفي 1988 والمتضمنة للنصوص التنظيمية لاستقلالية المؤسسات وطبقاً للمرسوم 101-88 الصادر بتاريخ 12 جانفي 1988 والمرسوم 119-88 الصادر بتاريخ 16 ماي 1988 والمرسوم 177-88 الصادر بتاريخ 28 سبتمبر 1988.

## المطلب الثاني: خصائص وأهداف مؤسسة ميناء مستغانم

### 1- أهدافها:

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

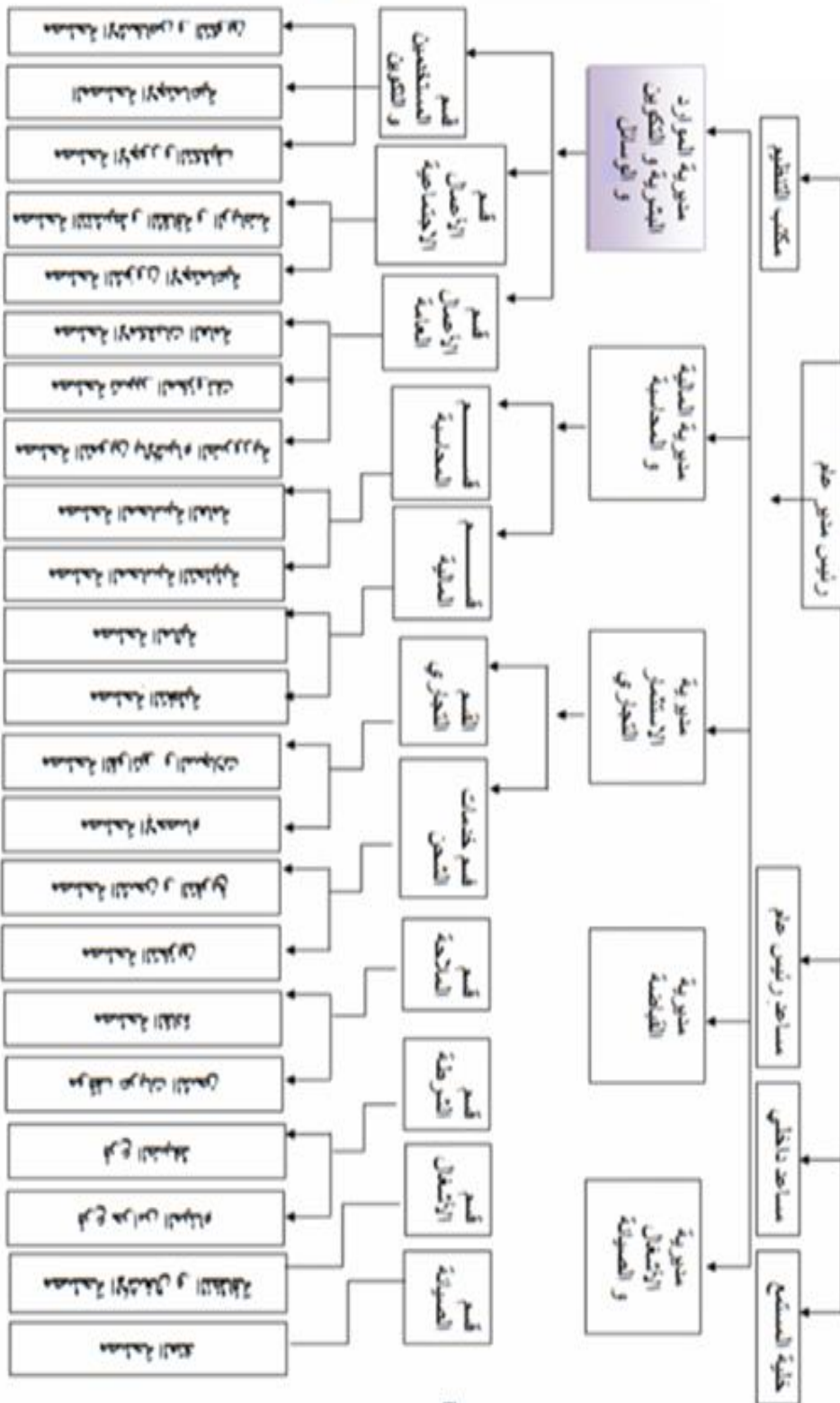
### 2- خصائصها ومميزاتها:

- تتميز مؤسسة ميناء مستغانم ب:
- موقع جيو إستراتيجي هام.
- وفرة طرق مواصلات نحو منطقة خلفية تتألف من 12 ولاية.
- محطات رسو متخصصة لسفن الأداء لتأمين الخطوط البحرية المنتظمة.
- حماية جيدة للبضائع.
- إنشاءات متخصصة لمعالجة ناقلات الحبوب، السكر، الخمور وناقلات الزفت.
- قدرات تخزين مغطاة وغير مغطاة.
- تنوع طرق تسليم البضائع (السكة الحديدية، الطريق الأرضي والمساحة الوطنية).
- بنى فوقية وتجهيزات وفق طموح المتعاملين الاقتصاديين.
- إدارات وعمال مهنيون ومدربون على عمليات الشحن والتفريغ.
- ساعات عمل متواصلة: 24 سا/24 سا و 7 أيام/7 أيام .

## المطلب الثالث: الهيكل التنظيمي العام لمؤسسة ميناء مستغانم

### الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء مستغانم:

# الشكل رقم (01) : الهيكل التنظيمي لبناء مستغانم





## شرح الهيكل التنظيمي:

**1-المديرية العامة:** وظيفتها التسيير؛ المراقبة؛ تنظيم كما أنها ترتب وتراقب جميع مديريات المؤسسة وتقرض سلطتها عليهم تتكون من:

- **رئيس مدير عام:** هو الممثل الوحيد القانوني في المؤسسة يشرف على جميع الأعمال التي تقوم بها المؤسسة بمشاركته المدراء المنفذين وهو المسؤول الأول في الهرم القانوني.

- **مساعد المدير العام:** يعتبر المستشار القانوني، يساعد في اتخاذ القرارات المناسبة وكل الأعمال التي لها صلة بالمؤسسة.

- **مساعد الأمن الداخلي:** وهو الشخص المخول قانونا بحفظ امن وسلامه الدخل المؤسسة ومعاونيه يشرفون على الحفظ من الأخطار المادية والبشرية المحتملة والتصدي له.

- **مكتب التنسيق العام:** يتولى جميع الأعمال التي يصدرها المدير العام المتمثلة في تبليغ المراسلات الداخلية مع جميع المديريات والحفاظ على السير الحسن ومنع دخول الأجانب.

- **خلية التدقيق:** هي علاقة مباشرة بالإدارة العامة مهامها: التأكد من احترام الإجراءات التسيير؛ تدقيق؛ فحص أنشطة المؤسسة.

**2-مديرية الموارد البشرية:** تهتم بالتنظيم؛ التنسيق؛ مراقبة الشؤون المرتبطة بتسيير المستخدمين والتكوين والوسائل العامة للمؤسسة تتكون من:

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

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

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

• **المصلحة الاجتماعية:** تهتم هذه المصلحة بملفات حوادث العمل، التوقف عن العمل بسبب المرض، تعويضات الطبية وطب العمل.

**قسم الوسائل العامة:** يهتم قسم الوسائل العامة بتسيير الوسائل العامة، ويتكون من مصلحتين:

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

• **مصلحة تسيير المخزون:** تقوم مصلحة تسيير المخزون بتسيير المخزون، وتقوم بعملية جرد لهذه المخزونات.

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

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

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

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

3- **قسم الوسائل العامة:** ينقسم هذا القسم إلى قسمين:

- **مصلحة الشؤون العامة:** يهتم بتسيير الأنشطة الاجتماعية في المؤسسة.

- **مصلحة تسيير المخزون:** بتسجيل المخزون وعملية الجرد لهذا المخزون.

4- **قسم الشحن:** يتكون من:

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

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

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

**5- القسم التجاري:** ينظم مهام مصلحة الفواتير، الأملاك والإنشاءات المتخصصة، يسهر على ترجمة وتطبيق سلم والأثمان المعمول به، وينقسم إلى مصلحتين:

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

- **مصلحة الإحصائيات:** تقوم بإعداد الدوريات الإحصائية .

**6-خليا مديرية الاستثمار التجاري:** تضم مديرية الاستثمار التجاري الخلايا التالية:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

• **قسم حراس الميناء:** وتتمثل مهامه في حراسة الميناء.

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

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

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

• **مصلحة الصيانة:** وهي المسؤولة عن صيانة وإصلاح المعدات رفع ومناولة البضائع، وموقف السيارات والمعدات الميكانيكية.

• **قسم العتاد:** مصلحة العتاد بتنظيم عمل مشغلي الآلات وتوفير ومراقبة معدات المناولة.

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

### المبحث الثالث: دراسة حالة ميناء مستغانم 2015-2019

يتضمن هذا المبحث حركة البضائع و الملاحه في ميناء مستغانم في الفترة الممتدة بين 2015 و 2019

#### المطلب الأول: الحركة التجارية بميناء مستغانم

ابتداء من 2002 تراوح استيراد الحبوب عن طريق ميناء مستغانم بين 40000 طن سنويا، والتي عولجت في مراكز متخصصة عبر تجهيزات مخازن الحبوب، أو بمركز عادي للاستقبال يمثل ما بين 05 إلى 55% من النشاط العام ويمكن أن يصل إلى أكثر من 60000 طن سنويا مستقبلا.

يحتل ميناء مستغانم المرتبة السادسة فيما يخص استيراد الحبوب من بين عشرة موانئ جزائرية وهذا راجع إلى تعامله مع تركيبة من الزبائن المتخصصين في استيراد هذه المادة وأهمهم:

- مجمع كنتوار المغرب غليزان - مستغانم.
- ش-ف.م.م جديد مستغانم.
- مؤسسة حبوب الغرب الجزائري.
- منشأة بابقرع -بشار.
- الديوان الوطني لاستيراد الحبوب.

أما فيما يخص المنتوجات الحديدية فهي تمثل من 10 إلى 12% من الحركة التجارية العامة، وتتكون بصفة رئيسية من أنابيب الحديد المستدير، الاسمنت المساح الماكينات...الخ.

يتعامل ميناء مستغانم مع العديد من المستوردين للمنتجات الحديدية ومن أهمهم:

- ➔ مجمع بوتلجة مستغانم.
- ➔ مؤسسة Edimco.
- ➔ شركة aménagement hydro بومرداس- الجزائر.
- ➔ شركة Cosider الجزائر.

أما فيما يخص المواد الغذائية فهي تمثل من 14 إلى 16% من الحركة التجارية العامة، وتتكون بصفة رئيسية من السكر، الموز، الحليب، اللحوم الحمراء، البن، التبغ، زيت المائدة، الشاي... الخ.

ويتعامل ميناء مستغانم في هذا المجال مع كل من:

- ➔ منشآت أنثيرال مستغانم.
- ➔ ش.د.م.م دقدوق لاستيراد الموز.
- ➔ ش.د.م.م Caim بوفاريك، الجزائر.

أما فما يخص النشاطات المختلفة، فإن ميناء مستغانم أصبح معروف بها بفضل حجم المنتجات والسلع المعالجة سنويا (أدوات، السيارات، مقطورات، آلات متحركة، قطع غيار، طرود ثقيلة وخفيفة)، خاصة بالنسبة للشركات الأجنبية المتخصصة في التنقيب عن البترول بمناطق جنوب البلاد، وتمثل النشاطات المختلفة نسبة 80% من مجموع الحركة التجارية العامة.

### المطلب الثاني: حركة البضائع في ميناء مستغانم 2015-2019

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

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

الجدول رقم (07-3): تجارة البضائع حسب العائلات 2015-2016

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

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

من خلال الجدول نرى تباين نسبي في تجارة البضائع بين السنتين 2015-2016 حيث أن المنتوجات الفلاحية و المواد الغذائية و المعادن الصلبة و كذا المنتوجات البترولية و العتاد و الأجهزة و المواد الكيميائية سجلت تراجعاً في سنة 2016 مقارنة بالسنة التي قبلها، أما التطور و الزيادة التي كانت في سنة 2016 خصت المعادن و المواد الحديدية و لمنتجات الأخرى فقط.

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

الجدول (08-3): تجارة البضائع حسب العائلات 2018-2019

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

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم.

الجدول أعلاه يمثل تجارة المواد لسنتي 2018-2019 حيث سجل ميناء مستغانم تراجعاً في عدة مواد كالمنتجات الفلاحية و المواد الغذائية و المنتوجات البترولية و المعادن و المواد الحديدية و العتاد ... من جهة و من جهة أخرى

سجل تطورا من خلال معالجة مختلف المواد نخص بالذكر اللحوم 27 000 طن تطور ب +73%، المواد الكيميائية 15000 طن تطور ب +4% (الشحن والتفريغ مجموعين)، مواد البناء 17 000 طن تطور ب +26%، الخضر والفواكه للاستهلاك المباشر 2000 طن تطور ب +63%.

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

3-حركة البضائع في قطاع السيارات المستوردة عبر الميناء مستغانم من 2015 إلى الفصل الأول من 2017:

الجدول (09-3): حركة السيارات المستوردة عبر ميناء مستغانم 2015-2016-2017

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

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم.

نلاحظ من خلال الجدول أن حركة البضائع في قطاع السيارات المستوردة عبر ميناء مستغانم سجلت انخفاضا ملحوظا عبر السنوات خاصة في الفصل الأول من سنة 2017 و شمل هذا الانخفاض جميع أنواع السيارات.

المطلب الثالث: حركة الملاحة في ميناء مستغانم 2015-2019.

1- عدد السفن في ميناء مستغانم:

الجدول (10-3): عدد السفن ميناء مستغانم من 2015 إلى 2019

السنوات	2015	2016	2018	2019
عدد السفن	1042	1124	1130	906

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم.

نستنتج من المعطيات في الجدول أن عدد السفن في ميناء مستغانم كان في تزايد من سنة 2015 إلى سنة 2018 وكان تزايدا ملحوظا أما سنة 2019 شهدت انخفاضا في عدد السفن حيث تراجع العدد ب 224 سفينة.

2- زمن مكوث السفن:

الجدول (11-3): زمن مكوث السفن من 2015 إلى 2019

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



المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم.

بمقارنة زمن مكوث السفن في ميناء مستغانم نلاحظ انخفاض في الزمن سنة 2016 مقارنة بالسنة التي قبلها، أما سنة 2019 مقارنة بالسنة التي قبلها شهدت زيادة في الزمن.

### 3- دخول وخروج السفن من ميناء مستغانم:

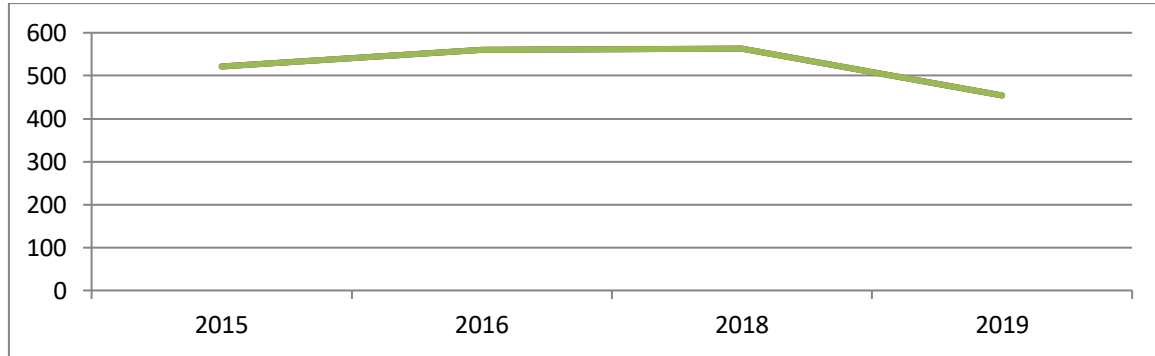
الجدول (12-3): دخول وخروج السفن من 2015 إلى 2019

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

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم.

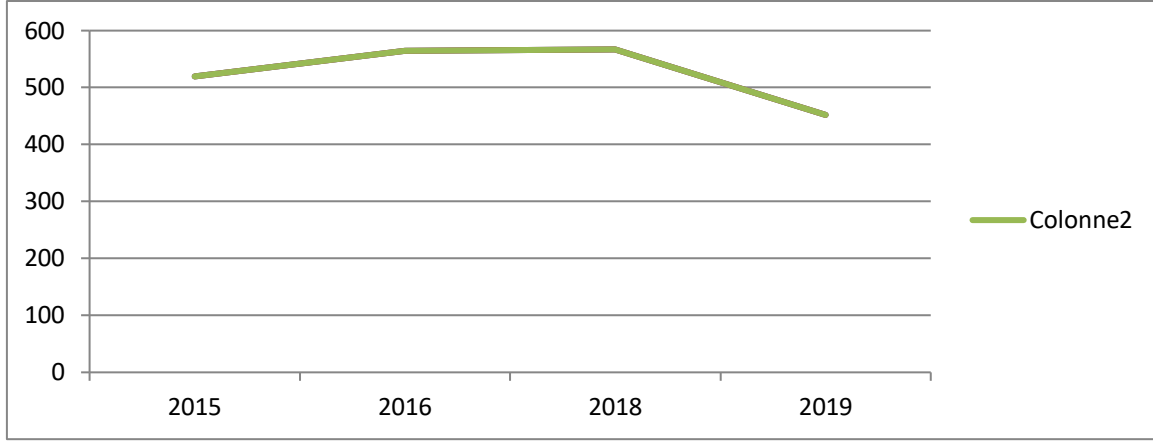
شهد عدد دخول السفن للميناء ارتفاعا خلال سنة 2015 و 2016 عكس عدد الدخول خلال سنة 2018 و 2019 الذي سجل انخفاضا.

الشكل (03-3): منحنى بياني يمثل عدد دخول السفن لميناء مستغانم من سنة 2015 إلى سنة 2019



أما فيما يخص الخروج لوحظ ارتفاعا أيضا بالنسبة لسنتي 2015 و 2016 و انخفاضا كذلك في سنتي 2018 و 2019.

الشكل (04-3): منحنى بياني يمثل عدد خروج السفن من ميناء مستغانم من سنة 2015 إلى سنة 2019



### خلاصة:

نستنتج مما تمت دراسته في هذا الفصل أن الموانئ هي المؤشر الأول و الرئيسي لقياس مدى ازدهار البلاد و نسبة مشاركتها في التجارة الخارجية دون غرض النظر عن الإستراتيجية الملائمة لتسيير الميناء، وفي هذا الصدد تم طرح الموانئ الجزائرية و نشاطاتها المختلفة من مبادلات تجارية و نقل مسافرين و توفير مناصب شغل ثم بينا الحركة التجارية الخارجية عبر قطاع النقل البحري الجزائري بصفة عامة أما الدراسة التطبيقية تطرقنا إلى ميناء مستغانم من حركة بضائع و ملاحه .

## خاتمة عامة:

تم تسليط الضوء في هذه المذكرة على النقل البحري والتجارة الخارجية حيث جاء في الفصل الأول من الجانب النظري مفاهيم وأهمية وخصائص قطاع النقل البحري ووثائقه بنوعيهما العادية و الإلكترونية ثم الخدمات التي يقدمها و التي على أساسها تقاس كفاءته و الاتفاقيات و المعاهدات المسيرة له تتمثل في معاهدة بروكسل و معاهدة هامبورغ و الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالحاويات وفي آخر مبحث تطرقنا للأطراف المتدخلة في هذا النشاط كالمرشدين و الوكلاء البحريين و السماسرة.

وتم التطرق في الفصل الثاني إلى عموميات التجارة الخارجية و أسباب قيامها بعدما كان العالم يعيش في اقتصاد مغلق وكذا النظريات المفسرة لهذه الظاهرة الاقتصادية و التي تضم النظرية الكلاسيكية و النيو كلاسيكية و الحديثة حيث جاءت كل مدرسة لتعارض المدرسة السابقة و في آخر الفصل تم دراسة طبيعة العلاقة بين النقل البحري و التجارة الخارجية و مساهمة هذا القطاع في التجارة الخارجية تم توضيحها بإحصائيات عبر سنوات مختلفة و آخر مبحث من الجانب النظري سرد التحديات التي تواجه النقل البحري التجاري في الوطن العربي و طرق المعالجة.

أما الجانب التطبيقي أهم ما برز فيه النقل البحري في الجزائر و دوره في التجارة الخارجية و درس فيه ميناء مستغانم بشكل خاص و أهم عملياته التجارية بين الفترة الممتدة من 2015 إلى 2019.

بعد وصولنا إلى هذه المرحلة من البحث يمكننا استيعاب أهمية و مدى مساهمة قطاع النقل البحري في التجارة الخارجية و انه محور التطور و الاقتصاد في العالم.

## نتائج البحث:

النتائج المتوصل إليها في هذا البحث ما يلي:

-النقل البحري أهم مؤشر يقاس به مدى تقدم البلد.

-يحتل النقل البحري أعلى نسبة من حيث توزيع الطلب على خدمات النقل.

- نسبة الصادرات الجزائرية التي يتم نقلها عبر الموانئ 93% من إجمالي الصادرات.

## اختبار الفرضيات:

بالنسبة للفرضيات المقترحة في بداية البحث، تم اختبارها من خلال تحليلنا لموضوعنا "دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية" دراسة ميدانية لمؤسسة ميناء مستغانم، عند اختبار هذه الفرضيات توصلنا إلى النتائج التالية:

-**الفرضية الأولى** " النقل البحري هو أكثر وسائل النقل فعالية واعتمادا في التجارة الخارجية نظرا لتكلفته المنخفضة وقدرته على استيعاب أكبر كمية من البضائع إذ تظهر أهميته خاصة في التبادل التجاري الدولي" قد تحققت فمن خلال الدراسة وجدنا أن النقل البحري يشكل أعلى نسبة من حيث الطلب عليه مقارنة بوسائل النقل الأخرى.

-**الفرضية الثانية** " يساهم النقل البحري في التجارة الخارجية من خلال نقل البضائع المصدرة والمستوردة بين البلدان" تحققت فقد وجدنا من خلال الدراسة أن النقل البحري أحد المحاور الرئيسية التي تعتمد عليها التجارة الخارجية لأي دولة ويرجع ذلك إلى ما يتمتع به هذا النشاط من خصائص مميزة في جانب العرض وقد قدرت نسبة البضائع المنقولة بحرا أكثر من 80%.

-**الفرضية الثالثة** " النظريات المفسرة للتجارة الخارجية هي النظرية الكلاسيكية والنيو كلاسيكية والحديثة" تحققت أيضا فقد شددت التجارة الخارجية انتباه العديد من الاقتصاديين مما دفعهم لوضع نظريات لتفسيرها و يجدر الذكر هنا أن نظريات المدرسة الواحدة هي مكملة لبعضها البعض أما المدارس فيما بينها فهي متناقضة.

-**الفرضية الرابعة** " للموانئ الجزائرية دور في حركة التجارة الخارجية من حيث تأمين وتنويع نشاط الاستيراد والتصدير" تحققت، اعتمدت الجزائر خطة دعم النمو الاقتصادي منذ 2004 واتجهت بشكل خاص إلى قطاع النقل البحري (البنى التحتية للموانئ أو الأسطول البحري على سواء) لما يلعبه من دور رئيس في تطوير التجارة الخارجية وتنويع الاقتصاد، فوفق وزارة النقل فقد حددت نسبة الصادرات الجزائرية التي يتم نقلها عبر الموانئ 93% من إجمالي الصادرات (بما فيها المحروقات وغيرها)، التي تقدر نسبتها بأكثر من 97% من الصادرات الجزائرية.

-**الفرضية الخامسة** " يعد ميناء مستغانم من أهم الموانئ ذات الطابع الخدماتي التجاري في الجزائر" تحققت، أصبح ميناء مستغانم معروف بفضل حجم المنتجات والسلع المعالجة سنويا (أدوات، السيارات، مقطورات، آلات متحركة، قطع غيار، طرود ثقيلة وخفيفة)، وتمثل النشاطات المختلفة نسبة 80% من مجموع الحركة التجارية العامة.

## أفاق البحث:

- إنشاء موانئ جديدة مكملة لنشاط الموانئ الموجودة.

- تحديث الأداء الإداري والتسيير لهذه الموانئ.

- تحديث الأسطول الوطني وزيادة حصته في نقل التجارة الخارجية الجزائرية.-

- إشراك القطاع الخاص في إدارة وتسيير بعض أنشطة الموانئ.
- إدخال التكنولوجيا الحديثة في المبادلات التجارية.

## ملخص:

لقد تجلّى من خلال هذه الدراسة أن النقل البحري يلعب دوراً هاماً في التجارة الخارجية حيث بلغت نسبة البضائع المنقولة بحراً 80% فهي محفز كبير في نمو التبادل التجاري وزيادة حركة الصادرات والواردات خاصة و أنها تمتاز باقتصادات سعة الحجم في السفن و القدرة على المحافظة على سلامة السلع و البضائع.

وإذا تأملنا خريطة العالم نجد دول كثيرة استفادت من سواحلها البحرية فكونت أساطيل تجارية ضخمة تجوب العالم شرقاً و غرباً مثل اليونان و اليابان، بينما لا تزال دول أخرى في طور المحاولات مثل الدول العربية و باعتبار الجزائر من بين هذه الدول التي تعتمد في اقتصادها على النقل البحري لتفعيل صادراتها و التي تضم 11 ميناء تنقسم إلى موانئ رئيسية و تجارية و أخرى نفطية و قدرت عملياتها الاقتصادية عبر البحر ب 98% ما دفع بها للاهتمام بصناعة و تطوير النقل البحري.

**الكلمات المفتاحية:** النقل البحري، التجارة الخارجية، الصادرات، الواردات، أساطيل تجارية.

### summary:

This study showed that maritime transport plays an important role in foreign trade, as the proportion of goods transported by sea reached 80%, and it is a great catalyst for the growth of trade exchange and the increase in the movement of exports and imports, especially as it is characterized by economies of scale in ships and the ability to maintain the safety of goods and merchandise. If we look at the world map, we find that many countries have benefited from their sea coasts, as they formed huge commercial fleets that roam the world east and west, such as Greece and Japan, while other countries are still in the process of trying, such as the Arab countries, including Algeria, which relies in its economy on maritime transport to activate its exports, it includes 11 ports divided into major, commercial and oil ports. Its economic operations across the sea were estimated at 98%, which prompted the focus on the industry and development of maritime transport.

**Key words:** maritime transport, foreign trade, exports, imports, commercial fleets.

أولاً: المصادر والمراجع باللغة العربية:

• الكتب:

- احمد عبد المنصف محمود، "اقتصاديات النقل البحري"، مكتبة الإشعاع الإسكندرية الطبعة الأولى ، 2002.
- احمد محمود حسني، "النقل البحري للبضائع"، الإسكندرية، منشأة المعارف، 1980.
- احمد قريني، "مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري الجزائري"، مؤسسة ميناء الجزائر، جويلية 2000.
- السيد محمد احمد السريتي، "التجارة الخارجية"، الطبعة الأولى، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2009.
- أيمن النحراوي، "الموانئ البحرية العربية «»، الطبعة الأولى ، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، 2009.
- جميل محمد خالد، "أساسيات الاقتصاد الدولي"، بدون طبعة شركة دار الاكاديميون للنشر والتوزيع.
- حسام ، علي داود وآخرون، "اقتصاديات التجارة الخارجية"، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، عمان، 2002.
- حمدي عبد العظيم، "اقتصاديات التجارة الدولية"، مكتبة زهراء الشرق، مصر، 1996.
- حمزة حداد، اتفاقية هامبورغ 1978 النقل البحري العقود التي تخضع للاتفاقية بالمقارنة مع اتفاقية بروكسل 1924، الجامعة الأردنية، عمادة البحث العلمي، 1981، صفحة 129.
- خالد احمد فرحان المشهداني، رائد عبد الخالق عبد الله العبيدي، "مبادئ الاقتصاد"، الطبعة العربية، دار الأيام للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2015.
- خالد، محمد السواعي، "التجارة الدولية- النظرية وتطبيقاتها"، عالم الكتب الحديث للنشر والتوزيع، عمان، 2010.
- دبليو، تشارلز سوير وريتشارد ل، سبرينكل، "الاقتصاد الدولي"، ترجمة: مؤسسة صانغ عالمية ناشرون، مكتبة لبنان ناشرون، بيروت، 2015.
- د. شريف محمد ماهر، "إدارة النقل البحري"، دار الجامعة الإسكندرية، 2006.
- د. شريف محمد ماهر، "إدارة النقل البحري (التجارة الخطية)"، فعاليات التطبيق ومتطلبات الريادة، الدار الجامعية مصر، 2006.
- د. رضا السيد عبد الحميد «النظام المصرفي وعمليات البنوك».
- زينب حسين عوض الله، "الاقتصاد الدولي"، مصر، الدار الجامعة الجديدة، 2004.
- سامي عفيفي حاتم، "الاتجاهات الحديثة في الاقتصاد الدولي والتجارة الدولية"، الكتاب الأول، مصر، الدار المصرية اللبنانية، 2005.
- سميرة إبراهيم أيوب «اقتصاديات النقل» دراسة تمهيدية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2002-2003.

- شقيري، نوري موسى وآخرون، "التمويل الدولي ونظريات التجارة الخارجية"، ط2، دار المسيرة للنشر والتوزيع، عمان، 2015.
- طالب عوض ورا، "التجارة الدولية": نظريات وسياسات، نشر معهد الدراسات المصرفية، 1995.
- عبد الرحمن، يسرى وآخرون، "الاقتصاد الدولي"، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2006.
- عبد اللا على، مصطفى عبد الحافظ، "إدارة وتشغيل الموانئ"، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية الإسكندرية، 2000.
- علي البارودي، هاني محمد دويدار، "القانون البحري"، الدار الجامعية.
- علي، عبد الفتاح أبو شرار، "الاقتصاد الدولي- نظريات وسياسات"، ط4، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، عمان، 2015،
- علي عبد الله، "إدارة وتشغيل الموانئ"، الجامعة البحرية الدولية، السويد، 2000.
- فوزي، عبد الرزاق، زمزم ناشرون وموزعون، "استراتيجيات التجارة الخارجية"، عمان، 2016.
- مالك الخصري، إجازة في الإعلام/ مجلة النقل الالكترونية.
- محمد إبراهيم موسى، "سندات الشحن الالكترونية بين الواقع والمأمول"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005.
- محمد سليمان هدي، "اقتصاديات النقل البحري"، مصر، دار الجامعات المصرية، 1998.
- محمد ، دياب، "التجارة الدولية في عصر العولمة"، دار المنهل اللبناني، بيروت، 2010.
- محمود حسين الوادي، احمد عارف العساف، "الاقتصاد الكلي"، الطبعة الأولى، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، عمان، 2009.
- محمود، يونس، "اقتصاديات دولية"، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2007.
- مركز الدراسات والأبحاث/ الغرفة الشرقية، "تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية"، المملكة العربية السعودية، اكتوبر 2009 .
- مصطفى رشدي شيخة، "الأسواق الدولية"، المفاهيم والنظريات و السياسات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية.
- مناني فراح، "العقد الالكتروني وسيلة إثبات حديثة في القانون المدني الجزائري"، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2009.
- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، "الاتجاهات الرئيسية في النقل الدولي وأثارها على التنمية"، مذكرة من أمانة الاونكتاد، 05 افريل 2013.
- ميرندا، زغلول رزق، "التجارة الدولية"، مركز التعليم المفتوح، جامعة نيبها،  
http://olc.bu.edu.eg/olc/images/tgaradwlia.pdf، 2010 ، متاح على الموقع،  
(.2015.01.30)
- نداء محمد الصوص، "التجارة الخارجية"، (ط1)، مكتبة المجتمع العربي، عمان، 2008.



-هانز الدر، "التخطيط في قطاع النقل ومشاريع النقل"، ترجمة عبد القادر ولي، بغداد، 1970.

-وهيب الاسبر، "القانون البحري"، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008.  
•الرسائل و الأطروحات الجامعية:

-حملاوي ربيعة، أطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الدكتوراة، "مرد ودية المؤسسات المينائية"، علوم اقتصادية، الجزائر العاصمة، 2008/2007.

-حملاوي ربيعة، "العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع"، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، فرع التخطيط، جامعة الجزائر، 1999.

-د.سدي علي، مطبوعة توجيهية لطلبة ليسانس و ماستر تجارة دولية.

-زيرمي نعيمة، "التجارة الجزائرية من الاقتصاد المخطط إلى اقتصاد السوق"، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التسيير الدولي للمؤسسات، جامعة تلمسان، 2011.

-عبد القادر عبيدلي، "تنافسية اقتصاديات الدول العربية في ظل تحرير التجارة الدولية"، 2005-2014، أطروحة دكتوراه في علوم التسيير، فرع تجارة دولية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2016-2017.

-مراد بسعيد، "عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية"، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2012.

-هلال العيد، "نظام التعويض عن البضائع في عقد النقل البحري"، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق جامعة الجزائر، 2011.

-وليد عابي، "حماية البيئة وتحرير التجارة الخارجية في إطار المنظمة العالمية للتجارة"، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، تخصص اقتصاد دولي والتنمية المستدامة، جامعة فرحات عباس سطيف 2018، 1-2019.

•النصوص القانونية:

- "القانون البحري الجزائري"، المادة 446.

- القرار الوزاري 520، (وزارة النقل – قطاع النقل البحري)، 2003.

- قانون رقم 17/88 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، 1988.

- وزارة النقل (2015) الدليل الإحصائي.

•المواقع الالكترونية:

- الموقع الالكتروني لشركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ: <http://soge-portorg/arzew-actuel.htm>

- رابطة المرشدين البحريين الأوروبيين، 26 يوليو 2022.

- Starshams.com, 11 décembre 2022, تاريخ التصفح 05 مارس 2023-

ثانيا:المصادر و المراجع باللغة الأجنبية:

<sup>1</sup>David Ricardo ,"**The Principles of Political economy and - Taxation**",London,1817.

James, Clifford L. principles of economics, Ninth edition, (barnes.noble,- inc..new york, 1962).

Revue d'economie et de statistique-appliquée,numéro22,décembre2014.

www.systemed'information et de gestionautomatisée des douanes. -

Ximena clark, David dollar, Alejandro micco, journal of development- economics 75, world bank, unites states, 2004.