



UNIVERSITE  
Abdelhamid Ibn Badis  
MOSTAGANEM

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة عبد الحميد بن باديس

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

قسم العلوم التجارية



UNIVERSITE  
Abdelhamid Ibn Badis  
MOSTAGANEM

مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي

تخصص: مالية وتجارة دولية

عنوان المذكرة:

دور النقل البحري في التجارة الخارجية  
دراسة حالة تطبيقية لمؤسسة ميناء مستغانم

إعداد الطالب: إشراف الأستاذ:

حمشريف رشيد القرى عمار

لجنة المناقشة

الإسم واللقب	الرتبة	جامعة	الصفة
أ.بوظراف جيلالي	أستاذ التعليم العالي	مستغانم	رئيساً
أ.القرى عمار	أستاذ مساعد "أ"	مستغانم	مشرفاً ومقرراً
أ.شهيدة عبد الله	أستاذ مساعد "أ"	مستغانم	مناقشاً

السنة الجامعية : 2022-2023

الصفحة	العنوان
I	الفهرس
III	قائمة الجداول
IV	قائمة الأشكال
V	الشكر والعرفان
VI	الإهداءات
VII	المقدمة العامة
01	الفصل الأول: عموميات حول النقل البحري و التجارة الخارجية
02	مقدمة الفصل الأول
02	المبحث الأول: عموميات حول النقل البحري
02	المطلب الأول: نشأة و تطور النقل البحري
05	المطلب الثاني: تعريف النقل البحري و أهميته
08	المطلب الثالث: نشاط النقل البحري
14	المبحث الثاني: عموميات حول التجارة الخارجية
15	المطلب الأول: مفهوم التجارة الخارجية أهميتها و أهدافها
18	المطلب الثاني: أسباب قيام التجارة الخارجية و العوامل المؤثرة عليها
21	المطلب الثالث: سياسات التجارة الخارجية
26	المطلب الرابع: مستندات التجارة الخارجية
28	خاتمة الفصل الأول
29	الفصل الثاني: العلاقة بين النقل البحري و التجارة الخارجية
29	مقدمة الفصل الثاني
30	المبحث الأول السياسة الحمائية
30	المطلب الأول: أنواع الإعانات
32	المطلب الثاني: آثار الإعانات المتزايدة على تجارة العالم

34	المطلب الثالث: آثار الإعانات المتزايدة على الدورة الملاحية
35	المبحث الثاني: تأثير الموانئ على التجارة الخارجية
35	المطلب الأول: التحليل الإستراتيجي لخدمات الموانئ التجارية
37	المطلب الثاني: أهمية الموانئ و دورها في تنمية التجارة الخارجية
39	المطلب الثالث التحديات التي تواجه الموانئ و طرق تحسينها
41	المطلب الرابع: سبل رفع كفاءة الموانئ و تنمية صادراتها
44	خاتمة الفصل الثاني
45	الفصل الثالث: دراسة ميدانية لمؤسسة ميناء مستغانم
45	مقدمة الفصل الثالث
46	المبحث الأول : تقديم مؤسسة ميناء مستغانم
46	المطلب الأول: لمحة تاريخية حول مؤسسة ميناء مستغانم
47	المطلب الثاني: مهام و أهداف مؤسسة ميناء مستغانم
49	المطلب الثالث: خدمات ميناء مستغانم
53	المطلب الرابع: الهيكل التنظيمي لمؤسسة مستغانم
60	المبحث الثاني: الحركة التجارية و الملاحية لميناء مستغانم
60	المطلب الأول: تعريف الإحصاء و دوره في ميناء مستغانم
60	المطلب الثاني: الحركة التجارية بميناء مستغانم
68	المطلب الثالث: حركة الملاحة بميناء مستغانم
71	المطلب الرابع: مشاكل ميناء مستغانم و مشاريعه المستقبلية
74	خاتمة الفصل الثالث
75	الخاتمة العامة
78	المصادر و المراجع
81	الملاحق
84	الملخص

## فهرس الأشكال والجداول

فهرس الجداول :

الصفحة	العنوان	الرقم
50	جدول يبين الخصائص البحرية و التجارية لمحطة الرسو	01
51	جدول يوضح المعايير المتفق عليها لمحطات الرسو	02
60	جدول يبين مقارنة للصادرات و الواردات من 2019 الى 2020	03
62	جدول يوضح تجارة بذور البطاطا من 2010 الى 2020	04
64	جدول يوضح تجارة السيارات من سنة 2010 الى 2020	05
65	جدول يوضح تجارة الحاويات من سنة 2010 الى 2020	06
66	جدول يمثل الحجم الكلي للحبوب من سنة 2010 الى 2020	07
67	جدول يوضح تداول البضائع من سنة 2010 الى 2020	08
68	جدول يبين حركة السفن من سنة 2010 الى 2020	09
69	جدول يمثل متوسط إنتظار السفن في المرسى و في الرصيف من 2010 الى 2020	10

فهرس الأشكال:

الصفحة	الشكل	الرقم
53	يمثل الهيكل التنظيمي العام لمؤسسة ميناء مستغانم	01
61	يبين مقارنة الواردات من 2019 الى 2020	02
61	يبين مقارنة للصادرات من 2019 الى 2020	03
63	يمثل حجم إستيراد بذور البطاطا من سنة 2010 الى 2020	04
64	يوضح عدد وحدات المتحركة و عدد ناقلات السيارات	05
65	يوضح تجارة الحاويات من سنة 2010 الى 2020	06
66	يمثل حجم الحبوب بالطن من سنة 2010 الى 2020	07
67	يمثل حجم البضائع من سنة 2010 الى 2020	08
69	يمثل حركة السفن من سنة 2010 ال 2020	09
70	يمثل متوسط إنتظار السفن في المرسى و في الرصيف من 2010 الى 2020	10
72	يمثل مخطط مشروع إنجاز الحوض الثالث	11

## الشكر و العرفان

الحمد لله ربي العالمين الذي أعانني ووفقني في إتمام هذا العمل

"ربي أوزعني أن أشكر نعمتك التي أنعمت علي و على والدي و أن أعمل صالحا ترضاه و أدخلني  
برحمتك في عبادك الصالحين"

أتقدم بالشكر و العرفان والإمتنان ألى الأستاذ المؤطر عمار القري الذي تابعتني في مشواري لتقديم هذه  
المذكرة و ما قدمه من نصائح و توجيهات.

كما أتقدم بجزيل الشكر إل صديقي محمد فؤاد الذي ساهم بإنجاز كبير في هذه المذكرة و لم يبخل علي  
من معلومات أو تنبيهات أو ملاحظات مع متابعتي بتطور المذكرة

كما أتقدم جزيل الشكر إلى قريبي و أخي حمشريف عبد القادر الذي لولاه لما كنت قد تمكنت من تحضير  
هذه المذكرة و الذي لولاه لما كنت سأحصل على المعلومات لتنفيذ هته المذكرة

كما أشكر عمال مؤسسة ميناء مستغانم كل و أشكر كل من قدم يد لعون من قريب أو من بعيد

و الحمد لله الذي وفقنا لهذا و ما كنا لنوفق لولاه

## إهداء

بسم الله الرحمن الرحيم و الصلاة و السلام على أشرف المرسلين

قال الله تعالى " و قضى ربك ألا تعبدوا إلا إياه و بالوالدين إحسانا"

أهدي هذا العمل إلى والدي العزيزين حفظهما الله و رعاهما

إلى أخوتي الكرام و الأصدقاء المقربين

إلى كل من ساهم في مساعدتى في هذه المذكرة

إلى الأستاذ المؤطر " عمار القري " الذي حرص على أن تقدم هذه المذكرة على أحسن وجه

إلى كل طلبة تخصص ماستر مالية و تجارة دولية دفعة 2023/2022

إهداء خاص إلى صديقي فؤاد و قريبي عبد القادر الذي ساهما بإنجاز هذه المذكرة

يطلق لفظ التجارة الخارجية على عملية مبادلة السلع والخدمات بين دول العالم، وللتجارة الخارجية أهمية بالغة في اقتصاديات العالم أجمع ففي الفترات التي يتعذر فيها تبادل السلع والخدمات تلحظ انخفاضا ملموسا في مستويات المعيشة.

كذلك تعتبر التجارة الخارجية من أقدم اهتمامات كل من الفلسفة الاقتصادية والتطبيق الاقتصادي، ففي القرن الخامس عشر والسادس عشر ظهر مبدأ التجاربيين بظهور الدول الحديثة، وكان أنصار هذا المذهب يرون أن الذهب هو أساس ثروة الأمم ومقياس عظمتها، ولما كانت التجارة الخارجية هي المصدر الوحيد للحصول على المعدن النفيس فقد أهتم أصحاب هذا المذهب بالمعاملات الاقتصادية الخارجية مؤيدين بذلك ضرورة تدخل الدولة في المبادلات الدولية لتحقيق فائض في الميزان التجاري عن طريق العمل على زيادة الصادرات وتقليل الواردات، وقد ظل هذا المبدأ سائدا حتى ظهرت حركة تطالب بالحرية الاقتصادية في أوائل القرن الثامن عشر، فنادت بوجود الأخذ بالقاعدة المعروفة " دعه يعمل أتركه يعمل ويقصد بذلك أن ندع الدولة كل فرد ينتج دون مراقبة أو توجيه، كما تترك التجارة الخارجية حرة بلا قيود.

ولقد ازدهرت التجارة الخارجية نتيجة لحركة الكشوف الجغرافية التي أدت إلى خلق أسواق جديدة التصريف المنتجات، وكانت المستعمرات وسيلة الإمداد الدول الاستعمارية بما يلزمها من مواد أولية، وتطورت التجارة الخارجية حتى أصبحت عاملا رئيسيا في الاستراتيجية السياسية والاقتصادية لكافة بلدان العالم.

كما يهد النقل البحري خيارًا مثاليًا للتجارة الخارجية بسبب قدرته على نقل البضائع بكميات كبيرة ومتنوعة، بما في ذلك المواد الخام والسلع الجاهزة والمنتجات النهائية، وذلك بفضل سعة السفن الضخمة التي يمكنها حمل حمولات ضخمة. بالإضافة إلى ذلك، يمتاز النقل البحري بتكلفة نسبية منخفضة مقارنة بوسائل النقل الأخرى، مما يتيح للشركات والتجار فرصة لنقل البضائع بكفاءة وبتكاليف أقل ، ولا شك أن ارتفاع نسبة البضائع المنقولة بحرا والتبلغت 80% من إجمالي التجارة البضائع دوليا، تؤكد الأهمية الكبيرة لقطاع النقل البحري في التجارة الخارجية.

و على ضوء ما سبق يمكننا دراسة و مناقشة الإشكالية المطروحة



ما دور النقل البحري في التجارة الخارجية؟

ومن هنا نطرح التساؤلات التالية:

-كيف يؤثر النقل البحري على التجارة الخارجية؟

-ما هي العلاقة بين النقل البحري والتجارة الخارجية؟

### الفرضيات المقترحة

-توفر خدمات النقل البحري ذات مستوى عالي تعد أحد شروط الضرورية لانسياب حركة التجارة الخارجية.

-إن انتاج سياسة حمائية بحرية مطلقة يضر بالتجارة الخارجية.

### دوافع إختيار الموضوع

هناك جملة من الأسباب التي دعت إلى إختيار هذا الموضوع أهمها

إن إختيار هذا الموضوع نابع من الأهمية الإقتصادية لقطاع النقل البحري.

الرغبة والفضول في فهم واقع الميناء وكيفية سريان التبادل التجاري الخارجي.

### أهداف الدراسة

-أكثر من 80% من حجم التجارة العالمية يتم نقلها بحرا.

-هذه الدراسة قد تساعد على شرح الدور الحقيقي للنقل البحري في مجال التجارة الخارجية.

-إبراز التحديات و العقبات التي تواجه الموانئ.

### المنهج المتبع في الدراسة

تم إتباع المنهج الوصفي في الجانب النظري،دراسة الحالة في الجانب التطبيقي.

### صعوبة الدراسة

صعوبة الحصول على المعلومات الكافية نظرا للتحفظ الشديد مؤسسة ميناء النقل البحري.

## تقسيم الدراسة

على ضوء طبيعة الدراسة و الأهداف التي تسعى لتحقيقها اعتمدنا على المنهج الإستقرائي الذي يقوم على دراسة النقل البحري و دوره في التجارة الخارجية و ذلك بالإستفادة من المذكرات السابقة و الكتب المتعلقة ب النقل البحري و الجارة الخارجية و المنهج التحليلي الوصفي المتمثل في الدراسة الميدانية في ميناء مستغانم و ذلك بالإعتماد على خطة البحث التالية:

الفصل الأول: عموميات حول النقل البحري و التجارة الخارجية

الفصل الثاني: علاقة النقل البحري بالتجارة الخارجية

الفصل الثالث: دراسة ميدانية لمؤسسة ميناء مستغانم

## مقدمة الفصل

على مر العصور القديمة حيث كانت البحار والمحيطات تعتبر الممرات الرئيسية للتجارة والتواصل بين الشعوب منذ الأزمنة البدائية، استخدم الإنسان القوارب الصغيرة المصنوعة من الخشب والجلود للتنقل عبر المياه وصيد الأسماك. ومع مرور الوقت، تطورت تقنيات البناء البحري وتحسنت المراكب، مما أتاح للإنسان توسيع نطاق رحلاته والوصول إلى مناطق أبعد، حيث بدأ البشر في تبادل السلع والمنتجات بين بلدانهم المختلفة. فكانت نشأة للتجارة الخارجية التي تعتمد على التبادل البسيط والمباشر بين الشعوب والثقافات المجاورة، مع استخدام الطرق البرية والمائية لنقل البضائع ومع التطور التكنولوجي الذي يعيشه عصرنا أصبح النقل البحري وسيلة هامة من وسائل النقل عامة و النقل الدولي بصفة خاصة، ولها شهدت التجارة الخارجية نموًا هائلًا مع تطور تكنولوجيا السفن و الموانئ، مما سمح بنقل البضائع بشكل أسرع وأكثر كفاءة عبر المسافات البعيدة حيث أعطت انسيابية في ضمان حركة التبادل التجاري الدولي، و يعد النقل البحري حاليًا رخص من وسائل النقل العالمي للبضائع و الركاب كما انه يكتسب اهمية خاصة في انجاز عملية الانماء الاقتصادي سواء في الدول النامية و المتقدمة و التي تحظى بتوافر المقومات الطبيعية و الاقتصادية اللازمة لممارسة نشاط النقل البحري

و لهذا سنتحدث في هذا الفصل عن مبحثين أساسية في المبحث الأول سنتطرق الى عموميات حول النقل البحري، أما المبحث الثاني فسننتحدث عن عموميات التجارة الخارجية.

**المبحث الأول: عموميات حول النقل البحري**

قد شهد النقل البحري تطوراً مستمراً عبر العصور التاريخية ففي العصور القديمة، استخدمت القوارب والسفن البسيطة للتقل والصيد عبر الأنهار والسواحل المجاورة. ومع تقدم العصور، شهدت صناعة النقل البحري تحسناً في تصميم السفن والتقنيات الملاحية. ظهرت السفن الشراعية واستخدمت بشكل واسع في التجارة والاستكشاف، ثم تطورت تكنولوجيا السفن وأصبحت السفن البخارية وسائط رئيسية للنقل البحري. ومع التقدم التكنولوجي المستمر، ظهرت السفن الحديثة المزودة بالمحركات الديزلية وتقنيات الملاحة المتقدمة، فقد شهدت صناعة النقل البحري تطوراً هائلاً تم تصميم سفن الحاويات لتسهيل نقل البضائع بكفاءة عالية، وتم تطوير السفن السريعة لتحقيق رحلات أسرع، بالإضافة إلى السفن النفطية وغيرها من السفن المتخصصة لنقل أنواع مختلفة من البضائع.

**1. نشأة و تطور النقل البحري**

كانت عملية النقل والترحيل في بداياتها في العصور الأولى للإنسانية تعتمد أساساً على النقل بالدواب وكذلك النقل المائي عبر الأخشاب التي تطورت المراكب تستخدم في المحاور الأنبار وشوهد ذلك في الحضارات القديمة مثل الحضارة المصرية في بناء الأهرامات، والإغريقية الرومانية، فظل الإنسان بطور في وسائل الانتقال برا وبحرا إلى أن جاءت الثورة الصناعية.

وعند النهضة وظهر مشتقات الطاقة كالفحم الحجري والبتروول والتي مثلت العمود الفقري للتطور صناعة النقل عامة والنقل البحري خاصة .

ومن ثم ازداد النشاط الصناعي والزراعي وانتشر النشاط التجاري بشتى أنواعه مما قاد إلى زيادة الحاجة إلى النقل بشتى أنواعه وخاصة النقل البحري لما له من مميزات في عملية الازدهارالاقتصادي والتبادل التجاري، فجاءت فكرة شق القنوات المائية مثل قناة مانشستر وليفربول الربط مناطق الفحم الحجري في بريطانيا<sup>1</sup>

وأيضا بدأت الحاجة للانتشار البري غير السكة الحديد بظهور الحركات الاستعمارية في بداية القرن العشرين وأواخر القرن التاسع عشر الميلادي، حيث تم من شبكة السكة الحديد إلى احتياجاتها من

<sup>1</sup>مصطفى احمد حمد، اقتصاديات النقل في السودان، جامعة السودان للعلوم و التكنولوجيا، 2008، ص24

والى مناطق المستعمرات مثل جميع المستعمرات البريطانية لتساعدها في تقبل سلك حديد السودان لنقل القطن إلى بريطانيا وغيرها من قنوات النقل التي أنشأها المستعمرون أصبحت السكك الحديدية أهم وسائل النقل وأفضلها انداك نسبة لوعورة المنطقة الأفريقية مع مراعاة قلة تكاليف النقل بها ومرونية مقارنة بوسائل النقل الأخرى.

وبعد ذلك جاء التفكير في انشاء الطرق المعبدة وساهم ذلك في قيام المدن والمجمعات الحضرية التي تعتمد أساسا على شبكة النقل بين مواقع الإنتاج المختلفة وربطها بالمناطق الأخرى الكبرى ثم جاء عهد التكنولوجيا والتطور العلمي والتقني في جميع أشكال الصناعات ولم تكن صناعة النقل يبعيد من ذلك فحدث تطور كبير في أشكال وأنواع وسائل النقل المختلفة، وربطها بالمناطق الأخرى الكبرى ثم جاء عهد التكنولوجيا والتطور العلمي والتقني في جميع أشكال الصناعات ولم تكن صناعة النقل ببعيدة عن ذلك فحدث تطور كبير في أشكال وأنواع وسائل النقل المختلفة وخاصة النقل البحري حيث ظهرت سفن جديدة وطرف شحن وتفرغ حديثة وتطورت الموانئ تبعا لتطور الأساطيل البحرية فلولا النقل لظل الإنسان على فطرته لا رابط بينه والآخريين ولبقيت شعوب الأرض منفصلة وقابعة القابعة في ديارها بما أنتجت فلا يتيسر لأي قطر أن ينتفع بحيرات بقية الأقطار.

تعد وسائل النقل البحري من أقدم الوسائل التي استخدمها الإنسان في نقل وتحريك احتياجاته، فلو رجعنا بالتاريخ للوراء حيث الإنسان الأول. ربما تتخيل كيف اكتشف الإنسان البدائي الوسيلة الأولى للنقل المائي، وذلك عندما وضع حيوان اصطاده فوق جذع شجرة عائم كانت تحمله المياه في اتجاه التيار فأستغل هذا الجذع وبعد ذلك قام بربط جذعين أو أكثر يحيل من لحاء الأشجار وهكذا استطاع الإنسان أن يستخدم الطبيعة من حوله ونجد أن هذا القارب قد ظهر إلى الوجود واستعمله الإنسان لينقل عليه قبل استعمال الحيوانات لنقل الحمولات وقد استخدمت الأنهار وغيرها من المجاري المائية في النقل منذ زمن بعيد لهدوء مياهها وتحركها في اتجاه واحد بصورة بطيئة شبه منتظمة مما شجع الإنسان على ركوبها منذ قديم العصور وبأبسط الوسائل وأكبر دليل على ذلك ما جاء به المقريزي في كتابه الخطط بأن "مصريايم بن حليم" أول من قام ببناء مركب بعد الطوفان الذي كان في عهد نوح عليه السلام.

وكان ركوب البحر في العصور القديمة بشكل مغامرة غير محمودة العواقب لعدم معرفة خصائصه وامتداده اللانهائي فكان البحر عقبة في طريق تنقلات الإنسان آنذاك وبعد استخدام الأنهار والبحار في إطار ضيق انتقل الإنسان إلى مرحلة أخرى وهي ركوب المسطحات المائية الضخمة ذات

الأعماق الكبيرة وما يعرف بالملاحة الساحلية والتي مكنته بعد ذلك من إتقان الفنون البحرية التي أهلتها للانتقال إلى مرحلة الخروج إلى عرض البحار خاصة بعدما توفر للإنسان كل من الخبرة الكافية لبناء القوارب البحرية والحافز لركوب المسطحات المائية ممثلاً ذلك في التجارة وتبادل السلع.<sup>1</sup>

وظهرت أولى الروابط بين عملية النقل المائي والتجارة الدولية إلى حيز الوجود من خلال ظهور هذه القوارب البدائية والتي خرجت منها بعد ذلك أساطيل السفن الضخمة والمتوسطة والتي عبرها تمكن الإنسان من اكتشاف مناطق في العالم وتبادل السلع والخدمات معها وفتح مزيداً من الأفاق التي مكنته من إشباع رغباته في ارتياد الأسفار في المناطق البعيدة من أجل التجارة والمعرفة الإنسانية ويشكل البحر الأحمر وخليج عدن والبحر الأبيض وبحار اليابان وجنوب شرق الصين والمحيط الهندي والنطاقات البحرية التي شهدت أولى الرحلات والتجارب الرائدة في مجال ركوب البحر واكتساب فنون الملاحة البحرية، فهذه المسطحات تطل عليها أوطان الحضارات البشرية القديمة الممثلة في مصر والصين والإغريق والرومان

ويعد الخليفة معاوية بن أبي سفيان أول غازي بحري من المسلمين من خلال اهتمامه ببناء أسطول إسلامي من الأخشاب في لبنان على نمط سفن الروم التي غنمها المسلمون في فتح مصر وبرع العرب في علم الفلك والعلوم الرياضية ومعرفة النجوم التي اهتموا بها في رحلاتهم البحرية وكان لها عظيم الأثر و كبير الفضل في تقديم ملاحيا. كما برعوا في صناعة السفن ورسم الخرائط ومعرفة اتجاه الرياح مما مكهم من السيطرة على البحار والمحيطات بالصورة التي تخدم مصالحهم وتجارهم البحرية.

ويذكر بعض الباحثين أن نشاط العرب البحري أمتد حتى المحيط الأطلسي "بحر الظلام" خلال القرن الحادي عشر الميلادي

أما اليوم فقد أصبحت البحار والمحيطات من أهم الطرق البحرية في مجال التجارة الدولية وتطورها وازدهارها وأضحت السفن تعمل في هذا المجال وتجد منافسة قوية من قبل وسائل أخرى تستخدم لنقل البضائع دولياً مثل الطائرات وتنافسها كذلك طرق النقل البري بنظام السكك الحديدية والشاحنات.

فالبحر والعمل عليه من خلال إقامة الموانئ أو امتلاك السفن يعد من مقومات التطور الاقتصادي والاجتماعي للدول ومازال صاحب الزيادة في تطور وتقدم التجارة الدولية حيث 78% أن من

<sup>1</sup>المرجع السابق، ص120.

حجم التجارة الدولية مازال ينقل عبر البحار وأن 68 % من حجم البضائع المتداول في التجارة الدولية يتم عبر البحر<sup>1</sup>

## 2. تعريف النقل البحري و أهميته

هنالك العديد من التعريفات للنقل البحري في الأدب الاقتصادي يتفق معظمها في أن النقل عملية متكاملة تشمل حركة السلع وعناصر الإنتاج مثل العمل ورأس المال.

### 1 تعريف النقل البحري

عرف النقل على أنه حركة الأفراد والأشياء من مكان إلى آخر، وأوضح أنه يمثل إحدى النشاطات الهامة في كل مرحلة من مراحل التطور الحضاري وأنه يمثل جزء من البناء العام للظواهر الاقتصادية ووظيفته الأساسية هي خلق المنفعة المكانية عن طريق نقل السلع والخدمات من المناطق التي تكون منقعة الحديدية فيها ضعيفة إلى مناطق أخرى تكون فيها منقعتها الحديدية مرتفعة نسبياً.

يعرف صناعة النقل البحري بأنها الصناعة التي يرتبط عملها بالسفينة وتقييم أصحاب المصالح ذات العلاقة بصناعة النقل البحري مثل ملاك السفن الموانئ البحرية البنوك. البحرية سمسرة السفن التوكيلات الملاحية وشركات الشحن والتفريغ والتخزين<sup>2</sup>.

يعرف النقل البحري بأنه صناعة اقتصادية تعتمد على نظام تكنولوجي دقيق يتحدد فيه مستوى صناعة منتجات النقل ومستوى تشغيل هذه المنتجات كيفية إدارتها لتحقيق الفائدة العظمى لقطاعات الاقتصاد الأخرى<sup>3</sup>.

يعبر عن النقل البحري بأنه نشاط بحري حيوي يسهم في تحريك المنقولات والركاب حول العالم<sup>4</sup>.

يعرف نشاط النقل البحري بأنه نشاط إنتاجي من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية "مكانية وزمانية وذلك بنقلها من مكان لآخر. كما يعد نشاطاً توزيعياً نظراً لدوره الأساسي في عملية التبادل والتوزيع للسلع والخدمات على كافة المستويات المحلية والإقليمية والدولية

<sup>1</sup> مختار السويقي، اقتصاديات النقل البحري. الطبعة الثالثة. مصر الدار المصرية اللبنانية للطباعة (2001). ص3.

<sup>2</sup> محمد سليمان هدى. اقتصاديات النقل البحري. مصر. دار الجامعات المصرية (1998)، ص21.

<sup>3</sup> مصطفى احمد محمد، مرجع سابق، ص7.

<sup>4</sup> عثمان إبراهيم السيد، قضايا النقل في السودان، مركز دراسات الشرق الأوسط و إفريقيا، (2004)، ص24.

ويمكن تعريف النقل البحري من خلال المحاور الرئيسية التي تسهم في تقديم خدمات النقل البحري وتشمل كل من السفينة وساحات بناءها والسماسة الذين يعملون في مجال تقديم خدمات النقل البحري . فضلا عن الموانئ وشركات الشحن والتفريغ وما يرتبط بنشاطها من نقل وتخزين إضافة إلى شركات التأمين البحري

و من خلال التعريفات السابقة يمكن تعريف النقل البحري كما يلي

إن النقل البحري هو عملية نقل الأشخاص والمنتجات باستخدام السفن والقوارب البحرية، له القدرة على نقل كميات هائلة متنوعة من البضائع بما في ذلك السلع الجاهزة، المواد الخام، الحاويات، النفط والأشخاص و بتكلفة منخفضة عبر مسافات طويلة بوقت وجيزو يعتبر من أفضل وسائل النقل البشرية.

## 2 أهمية النقل البحري

يعد النقل البحري وسيلة هامة من وسائل النقل عامة والنقل الدولي بصفة خاصة، حيث له العديد من المميزات التي أكسبته أهمية اقتصادية كبيرة فبجانب إسهامه في انسياب حركة البضائع والركاب تجده يلعب دورا أساسيا في تحقيق عملية ال تنمية الاقتصادية للدول التي تحظى بتوافر المقومات الطبيعية والاقتصادية اللازمة لممارسة نشاط النقل البحري ويرتبط النقل البحري بحركة التجارة الخارجية لأنه يمثل الركيزة الأساسية والقاعدة التحتية لتنمية وتطوير الصادرات والواردات بين مختلف دول العالم وعليه فكما تطورت وتحملت وسائل النقل وموانئ الشحن والتفريغ ازدادت حركة التبادل التجاري بين دول العالم المختلفة، وبيها لها المزيد من الانتشار وإيجاد منافذ وأسواق جديدة.

ويمكن اختصار جزء من أهميته في النقاط التالية:

- إن نشاط النقل البحري يعد نشاطا مكملا لنشاط القطاعات الاقتصادية الأخرى (الصناعي، الزراعي السياحي) فهو الذي يساهم في نقل مخرجاها إلى الأسواق العالمية .
- يتفاوت تأثير نشاط النقل البحري بين الدول وفقا لمدى قدرتها على امتلاك أسطول تجاري وطني يساهم في توفير جانب كبير من العملات الأجنبية الخزينة الدولة والتي تستترفها الفقات الشحن والتشريع والتأمين وغيرها من الخدمات البحرية المتعلقة بالنقل البحري.



-توفير وتحقيق إيرادات ضخمة الدولة التي تمتلك الأساطيل أو الموالى 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>1</sup> تأثيرها على الطلب لا يقتصر على خلق المنفعة المكانية فقط وإنما يتعداه إلى التأثير على حجم الطلب الكلي من خلال سعر السلعة أما تأثير النقل البحري على جانب العرض فيتضح من خلال تعدد أنواع السلع المعروضة في الأسواق وزيادة كمياتها عن طريق تنها بحرا وبأحجام كبيرة وتكاليف مخصصة إذا ما قورنت بوسائل النقل الأخرى.

-المساهمة في زيادة معدلات التكوين الرأسمال الماني والعشري" حيث تعمل خدمات النقل المجري على التسهيل عملية انتقال المعرفة التكنولوجية التي تسهم بدورها في رفع معدلات النمو الاقتصادي ما يرفع العلاقة الإنتاجية التي تعد من محددات التنمية الاقتصادية.

-تحسين مركز ميزان المدفوعات من خلال تحقيق مزيد من العملات الأجنبية للخرينة العامة بجانب توفير الواردات من السلع التي يوجه جانب كبير منها إلى الصناعات التي تتخصص في إنتاج الصادرات من جهة وتوفير بدائل الواردات من جهة أخرى.

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

-أثر النقل على الصادرات والواردات إن وجود سفن وطنية تعمل في الخطوط الملاحية المعينة يعمل على تشجيع وتنمية الصادرات، إذ أن كفاءة نشاط الصادرات لا يتوقف على تقديم صادر جديد، وعلى سياسة تسويقية ناجحة وإنما يتوج هذا العمل بتوافر، خدمات ملاحية متقدمة تسهم في رفع معدلات الأداء المستهدف.

-أضف الى ذلك فإن تأمين حركة الصادر والوارد أثناء فترة الحروب يعتمد بصورة كبيرة على مدى توفر خدمات النقل البحري الوطني والدليل أن الدول المشاركة في الحرب العالمية الثانية استخدمت أساطيلها التجارية لعملية إمداد الجيوش وترتب على ذلك انخفاض كمية السفن العاملة في مجال نقل التجارة مما

<sup>1</sup>سميرة ابراهيم محمد أيوب، إقتصاديات النقل، مصر، دار الجامعية، ص 37.

أثر سلبا على حجم التجارة الخارجية في بعض الدول نسبة لارتفاع تكاليف النقل البحري مثل - الأرجنتين انكمش نشاطها التجاري الخارجي بنسبة 60 % خلال الحرب العالمية الثانية أثناء الصراع العربي الإسرائيلي (1973) رفضت السفن التفريغ في ميناء الإسكندرية باعتبارها منطقة حرب وبذلك تتأثر عملية الصادرات والواردات بعدم الاستقرار الأمني.

### 3. نشاط النقل البحري

إن نشاط النقل البحري ينحصر في الخدمات الملاحية التي تؤدي للسفن والبضائع من خلال الأنشطة الأساسية المهمة والضرورية في تحقيق أفضل اقتصاديات لنشاط النقل البحري في خدمة التجارة الخارجية للدولة بصفة عامة وبما أن نشاط النقل البحري له مهام أساسية و ضرورية لتحقيق أفضل إقتصاديات، فمن هذا الواقع إنه من المناسب والمهم أن تولي هذه الخدمات نظرة تتلائم مع أثارها الاقتصادية، ويمكن تقسيم هذه الأنشطة فيما يلي:

#### 1) نشاط شركات الملاحة البحرية

إن نشاط شركات الملاحة البحرية يختص بنقل الحمولات من الصادرات والواردات على الخطوط الملاحية من بترول ومشتقاته، نقل البضائع المختلفة خدمات نقل الركاب<sup>1</sup>.

كما إن هذا النشاط يتمثل في القيام بأعمال الوكالة الملاحية للسفن الأجنبية بالموانئ ويقوم هذا النشاط على تمكين السفينة الأجنبية من دخول الموانئ وتكليف الجهات التي تقوم على خدمة السفينة أو بضائعها أو إصلاحها أو تمويلها بالقيام بهذه العمليات، وتقوم هي على الجانب الآخر بسداد مستحقات هذه الجهات خصماً من حسابات السفن لديها وتغذي حسابات السفن من أموال الملاك سواء بتحويل النقد الأجنبي المباشر من الخارج أو بتحصيل توالين تلك السفن، وسداد ما عليها من التزامات بالداخل وتحويل فوائضها إلى الخارج بالنقد الأجنبي<sup>2</sup>.

و نشير هنا إلى أن عمل الوكالات الملاحية لا يتطلب بطبيعته رؤوس أموال كبيرة. حيث انه يعتمد بالدرجة الأولى على الخبرة البشرية ووسائل الاتصال الجيدة ومتطلبات الخدمة الكافية لاستقبال

<sup>1</sup> حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية، دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر L'EPAL، أطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الدكتوراه، علوم، اقتصادية، الجزائر العاصمة، 2007/2008، ص35.

<sup>2</sup> مصدر الإنترنت. مركز دراسات و بحوث الغرفة الشرقية. النقل البحري في اطار منظمة التجارة العالمية. أكتوبر 2009. الموقع الالكتروني <https://www.chamber.org.sa/sites/Arabic/.../WTO/.../SeaTrans.pdf>، ص09.

السفن الأجنبية بالموانئ وخدمة أطقم تلك السفن عن طريق تهيئة وسائل الانتقال المناسبة مع توافر أجهزة الاتصال الدولية والمحلية وما يربط الخدمات الأرضية بالسفن من وسائل اتصال لا سلكي.

## (2) الموانئ البحرية

هي من أهم الدعائم التي يقوم عليها صناعة النقل البحري لما لها من أهمية في تقديم التسهيلات البحرية. اللازمة لعمل السفن وهي تتنوع وفق تنوع الموانئ البحرية من حيث طبيعتها ومن حيث وظائفها<sup>1</sup>.

## (3) شركات الشحن و التفريغ

يعتبر هذا النشاط من أهم النشاطات في مجال خدمات السفن والبضائع بالموانئ حيث أنه المختص بشحن وتفريغ البضائع وكلما ارتفعت معدلات الشحن والتفريغ كلما انخفضت مدة بقاء السفن بالميناء وهذا عامل مهم حيث ينعكس أثره على تحديد مستويات وزيادة الطاقة الاستيعابية للموانئ علاوة على أثره على اقتصاديات تشغيل السفن.

كما أن هذا النشاط مسؤول عن سلامة البضائع أثناء الشحن والتفريغ والنقل المخازن الإيداع وكلما انخفضت مخاطر تلف البضائع المتداولة بالميناء كلما انخفضت قيمة التأمين و تهتم شركات التأمين العالمية والمحلية بمتابعة ما يصيب البضائع من تلف بكل ميناء وتحديد مستوى أو تصنيف لهذا الميناء الذي من خلاله يتم تحديد قيمة التأمين على البضائع المشحونة أو المفرغة به.

وينقسم نشاط الشحن والتفريغ إلى نوعين، حيث ينحصر النوع الأول بنشاط الشحن والتفريغ التقليدي، والثاني ينحصر بنشاط تداول الحاويات، حيث يتم شحن البضائع داخل الحاويات ومن ثم يتم نقلها على سفن متخصصة في نقل الحاويات ذات الحمولات الكبيرة وبتكلفة مرتفعة، وبشكل عنصر الوقت المستغرق في شحن وتفريغ تلك السفن أهم عناصر التكلفة مما يتطلب استقبال هذه، ولهنم السفن على أرفصة مزودة بمعدات متخصصة في شحن وتفريغ الحاويات<sup>2</sup>.

وتجدر الإشارة هنا أن نوعية المعدات تلعب دوراً مهماً في تطور نشاط تداول الحاويات ، حيث أنها يمكن أن تحقق معدلات تفريغ وشحن مرتفعة والذي ينعكس إيجاباً على النشاط الملاحي ككل. كما

<sup>1</sup> حملاوي ربيعة، مصدر سبق ذكره، ص37.

<sup>2</sup> مصدر الانترنت، مركز دراسات و بحوث الغرفة الشرقية، نفس المصدر، ص11.

أن وجود نظام لتخزين الحاويات يسمح بتخزينها بعد التشريع مباشرة واستقبال ما سيتم إعادة شحنه للخارج سواء كحاويات فارغة أو مشحونة بالبضائع ومعرفة موقع كل حاوية ووجهتها ومالكها (الخط الملاحي) وبما يسمح بتقديم موقف يومي أو أسبوعي لملاك السفن حسب رغبتهم عن حاوياتهم الموجودة بمحطات تداول الحاويات والذي بعد ركيزة أساسية لجذب الناقلين وفي تطوير أداء المحطات المتخصصة في تداول الحاويات، ونظراً للإقبال الكبير والتنافس في هذا النشاط دفع معظم الدول العربية لإنشاء محطات متخصصة لتداول الحاويات والتي تدار الآن بكفاءة عالية.

#### (4) شركات بناء وإصلاح السفن

إن النشاطات اللازمة والتي تحتاجها الموانئ توفر شركات متخصصة في عمليات إصلاح السفن، حيث أن الكثير من السفن قد يتعطل 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 لإجراء عمليات الشحن والتفريغ وتوفيراً للوقت والتكلفة إذا ما توجهت إلى أماكن مخصصة للإصلاح فقط.

ونظراً لتطور صناعة السفن فقد أصبحت عملية إصلاح السفن تمتد بالإضافة إلى إصلاحات البدن والآلات الميكانيكية إلى إصلاح العديد من الأجهزة الحساسة المستخدمة حالياً في أجهزة الرادار واللاسلكي المتطور ومختلف أجهزة القيادة التي يدخل في صناعتها الأجهزة الإلكترونية، وجميع ذلك يشير إلى أن عمليات إصلاح السفن وما يستلزمه من منشآت متخصصة أصبحت من الضرورات التي يجب تتوفر في الموانئ وبالقدرات وبالإمكانات المطلوبة لمواجهة احتياجات السفن الحالية<sup>1</sup>

#### (5) شركات توريد المعدات البحرية

يعتبر أحد النشاطات المهمة حيث أنها توفر للسفن احتياجاتها من المعدات المتخصصة لاستخداماتها بالنسبة لاحتياجات السطح والماكينات ويدخل في إطار ذلك تموينها بالإحتياجات 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>1</sup> مصدر الانترنت، مركز دراسات و بحوث الغرفة الشرقية، نفس المصدر، ص 13.

فشركات توريد المعدات البحرية متهمة تزويد السفن الوطنية والأجنبية باحتياجاتها من المواد التموينية وكذلك توفير خدمات الصيانة والتجهيزات اللازمة وإمدادها بقطاع الغيار والأجهزة البحرية الضرورية<sup>1</sup>.

#### 4. مكونات النقل البحري

من المعلوم أن العمود الفقري لعملية النقل البحري هي السفينة التي تمثل أهم مكونات صناعة النقل البحري إلا أن هذا لا يعني أن الدول التي لا تملك سفنًا لا تعد ضمن الدول التي تشارك في امتلاك صناعة النقل.

بالإضافة إلى السفن و الوسائل الناقلة هنالك العديد من المؤسسات والهيئات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات النقل البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة تتكامل جهودها مع بعضها وتتداخل مصالحها وتتشابك آراؤها بشأن صناعة النقل البحري وفيما يلي توضيح هذه تعد من المكونات الأساسية لعملية صناعة النقل البحري وتختص هذه الهيئة بنقل الهيئات والدور الذي تقوم به.

#### 1 شركات الملاحة البحرية

تعد من المكونات الأساسية لعملية صناعة النقل البحري و تختص هذه الهيئة بنقل الحمولات المتاحة من الصادرات والواردات على الخطوط الملاحية المختلفة. يتنوع نشاطها أو قد فقط على نقل كل ما يلي: البترول ومشتقاته البضائع خدمات نقل الركاب وتشغيل العبارات بين الموانئ المتجاورة<sup>2</sup>.

يتم إنشاء هذه الشركات بغرض امتلاك أسطول يساهم في نقل التجارة الخارجية للدولة. يمكن الاعتماد عليه والتغلب على حالات الحصار الاقتصادي أثناء الحرب أو حتى في الظروف العادية حيث يخلص الدول من الهيمنة والسيطرة والتحكم بواسطة دول أخرى.

وتختلف شركات الملاحة من حيث النشاط الذي تمارسه والذي يتوقف على نوعية السفن التي تمتلكها الشركة وتبعاً لذلك يكون نشاط شركات الملاحة، ويقوم الأسطول البحري بربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك علماً بأن ثلاثة أرباع التجارة الدولية بالوزن وأكثر من 68% بالقيمة يتم نقلها بحراً مع مراعاة أن تكلفة النقل البحري مازالت أرخص من غيرها.

<sup>1</sup> حملاوي ربيعة، مصدر سبق ذكره، ص42.  
<sup>2</sup> مصطفى احمد حمد، مصدر سابق، ص35.

وبذلك تسعى حكومات الدول المتقدمة والنامية للتوسع في امتلاك الأساطيل التجارية، حيث تضع القوانين والتشريعات التي بموجبها يمكن للشاحنين الوطنيين من استخدام جزء من حمولتها، أو تقدم منح مالية للأساطيل التي تعمل تحت حماية الصناعات الناشئة، إن وجود هذا النوع من الشركات يعتبر ذو أهمية قصوى لاقتصاديات الدول عامة والبلدان النامية خاصة لأن الاعتماد على النقل البحري الوطني يعتبر أحد مطالب تحقيق الاستقلال الاقتصادي والسياسي.

## 2- الموانئ البحرية

تعد الموانئ البحرية من أهم الدعامات التي تقوم عليها صناعة النقل البحري نظرا لدورها العظيم في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن. فهي حلقة هامة في سلسلة النقل المتكامل أو النقل المخترق أو النقل متعدد الوسائط، حيث تربط الموانئ بين التجارة الخارجية المنقولة بحرا والمنقولة برا<sup>1</sup>. والنقل المخترق يهدف إلى تقليل تكلفة النقل الفعلية والتي تشمل كلفة النقل بالسفن من خلال إيجارها وأثناء مكوها بالموانئ إضافة للنقل البري وذلك على أساس أن تكون فترة مكوث السفن بالموانئ أقل ما يكون لما له من آثار على ميزان المدفوعات من حيث غرامة التأخير التي يدفعها الميناء للسفن الأجنبية وكذلك سرعة تداول البضائع بالميناء. ويؤثر ذلك على تنفيذ خطط التنمية الاقتصادية. ويعنى هذا أن الموانئ البحرية تؤثر على معدلات النمو الاقتصادي وعلى القيمة المضافة وعلى ميزان المدفوعات كما تؤثر على العمالة. وتتعدد وتتنوع التسهيلات التي تقدمها الموانئ البحرية حسب نوعية وطبيعة الموانئ والوظائف التي تؤديها اتجاه النقل البحري.

### 1) أنواع الموانئ من حيث الطبيعة الجغرافية

تنقسم الموانئ من حيث طبيعتها الجغرافية إلى:

- موانئ طبيعية Ports Natural : وهي التي تصلح لأعمال الملاحة البحرية دون تدخل أو إجراء أي تعديلات صناعية كبيرة عليها، حيث تخضع في وجودها للعوامل الطبيعية وتكون على سواحل البحار أو الأنهار وقد تتوفر لها الحماية بواسطة الجذر والشعب المرجانية.
- موانئ شبه طبيعية Ports Natural Semi : يتطلب قيامها في أحد المواقع المختارة ضرورة إجراء بعض الإعدادات والإنشاءات حتى تكون مهيأة للقيام بالأعمال الملاحية.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> محسن جابر عبود، الأثر الاقتصادي للنقل البحري، عمان، دار و جبدو للنشر، (2002)، ص110.

-**موانئ صناعية Ports Artificial**: يتطلب قيام مثل هذه الموانئ توفير الحواجز الصناعية لتحديد المواقع الملائمة التي يتم اختيارها لإقامة الميناء الصناعي وتهيئته لتأدية خدمات الملاحة البحرية

## (2) الموانئ من حيث طبيعة الوظائف والخدمات التي تقدمها

-**الموانئ التجارية Ports Commercial**: وهي مجهزة بالتسهيلات اللازمة لعمليات المناولة والتخزين وتسد لها مهمة تقديم خدمات التحرك الملاحي والتجاري للسفن التجارية، ومن ثم تقوم بمهمة الشحن والتفريغ وتزويد السفن باحتياجاتها من الوقود والمواد الغذائية.

-**موانئ النفط Ports Oil**: تحتوى على شبكة أنابيب لنقل البترول من حقول اكتشافه أو معامل تكريره إلى الأرصفة كما تقوم بمهمة ضخ البترول إلى ناقلات النفط مباشرة ويتطلب ذلك تزويد هذه الموانئ بمحطات الضخ اللازمة

-**موانئ الخدمات Ports Service**: تقوم بتقديم خدمات الصيانة اللازمة للسفن ولا يدخل في نطاق عملها أعمال الشحن والتفريغ. وهي تدعم عملية التحرك الملاحي البحري بشكل مباشر و تضمن تأمينه من خلال الصيانة.

-**موانئ التخزين Ports Entre**: تقوم بمهمة الوساطة التجارية بين الدول التي تشكل أطراف عملية التبادل التجاري الدولي، حيث تختص بتجميع وتخزين أنواع معينة من البضائع ثم تعيد تصديرها إلى مناطق الطلب عليها في الأسواق العالمية .

-**موانئ بضائع الصب الجاف (السوائب)**: بضائع الصلب الجاف هي خام الحديد والفحم والبوسكيت والحبوب والفسفات تتميز هذه البضائع بحمولتها الضخمة ولذلك يتطلب نقلها بحرا مواصفات معينة في الموانئ التي يتم من خلالها عملية النقل، سواء من حيث اختبار الموقع أو التجهيزات اللازم توافرها في تلك الموانئ مثل ضرورة وجود مساحات كبيرة بالميناء مثل هذه الموانئ لها أهمية كبيرة إذا علمنا أن 40 % من إجمالي التجارة المنقولة بحرا يتمثل في تجارة بضائع الصب الجاف.

<sup>1</sup> عبد الواحد عثمان اقتصاديات الموانئ البحرية، كلية الاقتصاد، جامعة القران الكريم، ص 319.

-شركات الشحن والتفريغ: يتنوع نشاطها ويتعدد بين الشحن والتفريغ والنقل والتخزين من خلال قيامها بعدة مهام تتمثل في

القيام بعمليات الشحن والتفريغ للبضائع المختلفة من صادرات و واردات.

نقل البضائع من المخازن التي تكون خارج المنطقة الجمركية إلى الأرصفة تمهيدا لشحنها على سفن الصادر أو العكس أي نقل البضائع من داخل المنطقة الجمركية إلى الساحات المختلفة خارج المنطقة الجمركية وأداء المهام الجمركية لهذه البضائع.

تقديم كافة التسهيلات المرتبطة بعمليات الشحن والتفريغ مثل إيجار الوحدات البحرية للغير وتأجير معدات الشحن للسفن.

### المبحث الثاني: عموميات حول التجارة الخارجية

تمتد

تجربة التجارة الخارجية لآلاف السنين، حيث بدأ الشعوب القديمة في تبادل السلع والموارد عبر الحدود الجغرافية، ومعتاد البشر والتقدم التكنولوجي زاد حجم التجارة الخارجية وتنوعت المنتجات والخدمات المتبادلة بين الدول.

و

تعد التجارة الخارجية أحد أهم أركان الاقتصاد العالمي، حيث تمثل عملية تبادل السلع والخدمات والموارد بين الدول منذ قرون، كما تعمل على ربط الأمم عن

طريق تعزيز التفاهم والتبادلات الثقافية بين الشعوب وتساهم في بناء جسور الحوار والتفاهم الدولي، مما يعزز العلاقات الدبلوماسية ويقو بالتعاون العالمي في مختلف المجالات.

و

تحظى التجارة الخارجية بأهمية استراتيجية تساهم في تعزيز النمو الاقتصادي وتوسيع الفرص الاقتصادية للشركات والمشاريع الصغيرة والكبيرة على حد سواء، بحيث

تتيح للدول الوصول إلى أسواق جديدة وتوسيع قاعدة العملاء وتحقيق مزيد من التبادلات الاقتصادية عبر تبادل المنتجات والخدمات المتميزة



**1. مفهوم التجارة الخارجية أهميتها و أهدافها**

تعتبر التجارة الدولية من المظاهر الأساسية في تحديد الأسباب التاريخية للتخلف الاقتصادي في دول العالم، حيث أن الهيكل الحالي للسلع المصدرة من طرف هاته الدول، مرتبط بالتبادلات الاقتصادية التي كانت تقوم بها الدول المتقدمة.

**1 تعريف التجارة الخارجية**

يقصد بالتجارة الخارجية عمليات التبادل التجاري للسلع والخدمات، وغيرها من عناصر الإنتاج المختلفة بين عدة دول، لتحقيق منافع متبادلة لأطراف التبادل التجاري. وتتحقق التجارة الخارجية بالقواعد المنظمة لانتقال السلع والخدمات وتبادلها بين الدول، وفي نطاق الأقاليم الجمركية والمناطق التجارية الإقليمية، ويشمل مصطلح التجارة الخارجية اليوم على<sup>1</sup>:

الصادرات والواردات السلعية المنظورة

الصادرات والواردات الخدمية غير منظورة

الهجرة الدولية: أي تنقلات الأفراد بين دول العالم المختلفة.

تعرف التجارة الخارجية على أنها أحد فروع علم الاقتصاد التي تختص بدراسة المعاملات الاقتصادية الدولية ممثلة في حركة السلع والخدمات ورؤوس الأموال بين الدول المختلفة فضلا عن سياسات التجارة التي تطبقها دول العالم الثالث للتأثير في حركة السلع والخدمات ورؤوس الأموال بين الدول<sup>2</sup>.

و مما سبق يمكن أن نقول أن مفهوم العام للتجارة الخارجية هو تلك المعاملات التجارية الدولية بين أفراد يقيمون في وحدات سياسية مختلفة أو بين حكومات أو منظمات اقتصادية تقطن في وحدات سياسية مختلفة.

**2 أهمية التجارة الخارجية**

ويمكن توضيح أهمية التجارة الخارجية من خلال النقاط الآتية:

<sup>1</sup> سامي عنيف حاتم، قضايا معاصرة في التجارة الدولية. الدار المصرية اللبنانية، ط 2004. ص 133.  
<sup>2</sup> فيروز سلطاني، دور السياسات التجارية في تفعيل الاتفاقيات التجارية الإقليمية والدولية، مذكرة ماجستير، جامعة بسلفورة، 2013 ص 3.

- تعتبر التجارة الخارجية الوسيلة الوحيدة من الوسائل الأساسية التي تمكن الدول من تحقيق التنمية على المستوى الوطني ونحو رفع مستويات المعيشة وضمان التوظيف الكامل، والتوسع في إنتاج السلع والخدمات مع مراعاة الاحتياجات والمشاكل الذاتية للبلدان الأعضاء في الاتفاقية على اختلاف مستويات التنمية الاقتصادية لديها.

- إن أهمية التجارة الخارجية تكمن في حسن استغلال للموارد، وذلك من خلال ما تمنحه التصريف الإنتاج والحصول على دخل يساهم في شراء معدات تزيد من كفاءة الإنتاج، فالتجارة الخارجية يمكن أن تساعد على رفع الكفاءة الإنتاجية من خلال المنافسة، وهذا ما يعود على البلدان بالمنافع الكبيرة، وهي تساهم في دمج الاقتصاد المحلي بالاقتصاد العالمي<sup>1</sup>.

- كما تعمل التجارة الدولية على إعادة توزيع الدخل من خلال عملية الاستيراد والتصدير والإنتاج، فتعمل على تغيير الهيكل وتركيب هذه الدخول ونسبتها بين المنتج والمنتج والمستهلك، وتعمل كذلك على تعديل هذه التركيبة من خلال التفضيل بين فائض المستهلك وفائض المنتج.

- وتعد أيضا التجارة الدولية من القطاعات الحيوية في أي مجتمع سواء متقدما أو ناميا، فهي تقوم بربط الدول مع بعضها البعض وتساهم في توسيع القدرة التسويقية، وتساعد على رفاهية البلاد عن طريق توسيع قاعدة الاختيارات فيما يخص مجالات الاستهلاك والاستثمار وتخصيص الموارد الإنتاجية بشكل عام<sup>2</sup>.

### 3 أهداف التجارة الخارجية

يمكن إبراز الأهداف التي تسعى إلى تحقيقها التجارة الخارجية في الأتي<sup>3</sup> :

- الاستفادة القصوى من فائض الإنتاج : إذ التصدير يؤدي إلى زيادة الناتج الوطني مما يتعكس على وضع العمالة وتوفير السلع الضرورية والأساسية، والعكس صحيح . إذ أن ضعف التصدير يؤدي إلى خسارة في الناتج الوطني وتخفيض مساهمة الدولة وزيادة البطالة وتدهور المستوى المعيشي للأفراد.

<sup>1</sup> السيد محمد السريفي, اقتصاديات التجارة الخارجية مؤسسة الرؤية للطباعة والنشر والتوزيع جامعة الاسكندرية، 2009، ط1، ص8.  
<sup>2</sup> يوسف مسعداوي، دراسات في التجارة الدولية، دار قومة للطباعة والنشر و التوزيع، الجزائر الجزائر، 2010، ص11.

<sup>3</sup> نبيل حشاد، العولمة ومستقبل العالم العربي، دار ايجي للنشر ، مصر، ط2006، 1، ص107،

-استيراد السلع الضرورية التي لا يمكن إنتاجها محليا لسبب ما ، فعلى سبيل المثال يمكن استيراد الآلات والمعدات الضرورية اللازمة لبناء مصنع نسيج عذ يمكن أن يوفر هذا المصنع العديد من فرص العمل . وبالتالي المساهمة في عملية التنمية.

-إحلال الواردات. وهذا يتوقف على عنصر التكلفة. فإذا كانت السلع يمكن إنتاجها محليا بتكاليف معقولة، فإن مثل هذا الإنتاج يمكن أن يسبب مشاكل إدارية ورأسمالية ومشاكل في القدرات الفنية أيضا . إلا انه يساعد على ترويج السياسة التجارية ، وبالتالي يمكن من القيام بعمليات التصدير المهمة.

-رقل التكنولوجيا والتقنية لبناء وإعادة هيكلة البنى التحتية للدولة.

-الاستفادة من تكنولوجيا المعلومات باعتبارها السبيل الوحيد أمام الدول النامية للعبور الأمن، وتضييق الفجوة القائمة بين البلدان المتقدمة والبلدان النامية.

-دراسة موازين المدفوعات للدول، ونظم أسعار الصرف فيها ومعالجة الاختلاف في موازين المدفوعات. - دراسة السياسات التجارية من قبل تلك الدول في مجال التجارة الخارجية كسياسة الحماية أو الحرية ١١٢ وغير ذلك.

-دراسة العلاقات الدولية في إطار التكتلات الدولية وسماتها المميزة.

#### 4 التفرقة بين التجارة الخارجية والتجارة الداخلية

التجارة الخارجية تختلف عن المعاملات والنشاطات الاقتصادية التي تتم داخل حدود الدولة

وبالذات التجارة الداخلية منها، بما يلي:

-صعوبة حركة السلع والخدمات وعناصر الإنتاج عند انتقالها عبر الحدود بين الدول، وهذه الصعوبات مرتبطة بمعوقات عديدة ومتنوعة منها الصعوبات الاجتماعية، والصعوبات السياسية، وبعضها صعوبات ذات طبيعة فعلية وواقعية وبالشكل الذي يعيق الحركة وانتقال للسلع والخدمات وعناصر الإنتاج بين الدول.

-إن التجارة الدولية تتم في إطار علاقات الاقتصاد مع العالم الخارجي، ومن ثم فإنها تعتبر احد المكونات الأساسية الميزان المدفوعات الذي يتضمن علاقات الاقتصاد مع العالم الخارجي، حيث يشمل فيه ما يتحقق للدولة وما يستحق عليها في علاقتها الاقتصادية مع الخارج بما في ذلك التجارة الدولية،وهو

الأمر الذي تختلف فيه التجارة الدولية عن التجارة الداخلية وتبرز معه أهمية التجارة الدولية في سوق المدفوعات وتأثيرها عليه سلباً أو إيجاباً<sup>1</sup>.

- اختلاف عملات الدول واختلاف الأساس الذي يتم الاستناد إليه في تحديد هذه العملات، أي أسعار صرفها، وهو الأمر الذي يفرز معه العديد من الصعوبات والمشكلات التي تعارض التجارة الدولية قياساً بالتجارة الداخلية.

- اختلاف الموارد الاقتصادية عموماً والموارد الطبيعية خصوصاً بين الدول، ومن ثم اختلاف هذه الدول في ما يتاح لها من قدرات تتمثل بوفرة أو ندرة الموارد هذه وتأثير ذلك على ما يتم إنتاجها لديها من سلع وخدمات، ونوع إنتاجه وتكاليفه، وهو ما ينجم عنه وجود اختلاف بين أسعار السلع والخدمات وجودتها، ومن ثم قدرتها التنافسية نتيجة لذلك، وهو ما يمثل اختلاف بين التجارة الداخلية الحاجة إلى إنتاجها.

- اختلاف الدول في مستويات ودرجات تطورها الاقتصادي وما ينجم عنه من اختلافها في درجة استخدامها لمواردها ودرجة تقدمها في هذا الاستخدام، وهو ما يؤدي إلى اختلاف كلفة إنتاجها، ومن ثم اختلاف أسعار السلع والخدمات التي تقوم بإنتاجها، واختلاف قدراتها التنافسية المرتبطة بذلك، وهو الأمر الذي يقضي معه إتباع سياسات التجارة الدولية لا تقضي التجارة الداخلية الحاجة إلى إتباعها.

- اختلاف الأنظمة الاقتصادية والسياسية وطبيعة المؤسسات الاقتصادية والذي ينجم عنه اختلاف الإجراءات التي تتخذها الدول في توجيه نشاطاتها الاقتصادية وفي تنظيم عملها، وهو الأمر الذي يؤثر بالضرورة على تبادل السلع والخدمات التي تتم من خلاله التجارة الدولية في حين تتناسب التجارة الداخلية القيام بمثل ذلك.

## 2. أسباب قيام التجارة الدولية والعوامل المؤثرة فيها

التجارة الخارجية تعتبر عنصراً أساسياً في الاقتصاد العالمي، حيث تساهم في تبادل السلع والخدمات بين الدول وتعزز التعاون الاقتصادي العابر للحدود، وكانت التجارة الخارجية قائمة الى عدة أسباب عوامل ومحفزات

### 1 أسباب قيام التجارة الدولية

<sup>1</sup>سامي عفيف، مرجع سبق ذكره، ص42.

يرجع تفسير أسباب قيام التجارة الدولية إلى السبب الرئيسي المتمثل في جذور المشكلة الاقتصادية. أو ما يسميه الاقتصاديون بمشكلة الندرة النسبية، وذلك بسبب محدودية الموارد الاقتصادية قياسا بالاستخدامات المختلفة لها في إشباع الحاجات الإنسانية المتجددة والمتزايدة والمتداخلة ، إلى جانب ضرورة استخدام هذه الموارد بشكل أمثل، ويمكن تلخيص أهم أسباب قيام التجارة الدولية في العناصر الآتية<sup>1</sup>:

- عدم التوزيع المتكافئ لعناصر الإنتاج بين دول العالم المختلفة. مما ينتج عنه عدم قدرة الدولة على تحقيق الاكتفاء الذاتي من السلع المنتجة محليا.
- تفاوت التكاليف، وأسعار عوامل الإنتاج والأسعار المحلية لكل دولة، مما يؤدي إلى انخفاض الإنتاج للسلعة في دولة ما . وذلك من خلال تحقيق وفورات الحج مقارنة بارتفاع هذه التكاليف الإنتاج نفس السلعة .في دولة أخرى.
- اختلاف المستوى التكنولوجي المستخدم في الإنتاج من دولة إلى أخرى، مما ينتج عنه تفاوت الاستخدام الأمثل للموارد الاقتصادية . حيث تتصف الظروف الإنتاجية بالكفاءة العالمية في ظل ارتفاع مستوى التكنولوجيا، وعلى العكس من ذلك في حال انخفاض مستوى هذه التكنولوجيا.
- السعي لتصريف الفائض من الإنتاج المحلي الذي يتطلب البحث عن أسواق خارجية، بشرط توفر كافة الظروف الملائمة للطلب على الإنتاج عالميا، والسعي أيضا لزيادة الدخل الوطني، اعتمادا على الدخل المتحقق من التجارة الدولية ، وذلك بهدف رفع مستوى المعيشة محليا ، وتحقيق الرفاه الاقتصادي.
- اختلاف الميول والأذواق الناتج عن التفاضل النوعي للسلعة ذات المواصفات الإنتاجية المتميزة، حيث أن المستهلكين في كل دولة سيعود للحصول على السلعة ذات المواصفات العالمية من الجودة لتحقيق أقصى منفعة ممكنة منها.
- الأسباب الاستراتيجية والسياسية المتعلقة في تحقيق النفوذ السياسي من خلال الندرة النسبية للسلعة والمتاجر بها عالميا.

## 2 العوامل المؤثرة في التجارة الخارجية

<sup>1</sup>جامع احمد، اقتصاديات التجارة الخارجية، دار الميسرة، عمان، الأردن، ط 1، 2002 ، ص 16-17.

هناك عدة عوامل من شأنها التأثير على التجارة الدولية سواء كان في الدول المتقدمة أو النامية، ومن أهم هذه العوامل نميز<sup>1</sup>:

### (1) انتقال الأيدي العاملة

تعد الأيدي العاملة عنصراً حيوياً للنمو الاقتصادي والتنمية في أي دولة، فهيتسهم في إنتاج السلع والخدمات، وتساهم في تطوير البنية التحتية والتكنولوجيا، كما تدعم قطاعات الصناعة والزراعة والخدمات المختلفة. بالإضافة لذلك، تسهم الأيدي العاملة في زيادة الإنتاجية وتحقيق الابتكار والنمو الاقتصادي، ولكن هناك عدة عوامل تؤدي إلى انتقال الأيدي العاملة نذكر منها ما يلي:

- تفاوت الأجور من دولة إلى أخرى : والذي يرجع إلى تفاوت المستوى الاقتصادي بين الدول النادرة النسبية والندرة المطلقة للعمالة.

- اختلاف درجة المهارة على المستوى العالمي بالنسبة للأيدي العاملة.

- تفاوت مستوى المعيشة والحضارة مثلاً هجرة الفلاحين من أجل تحقيق أموال.

- درجة التقدم الاقتصادي: ففي حالة الرواج يزيد الطلب على الأيدي العاملة.

- تأثير الحروب على العمالة مما يجبر تحويلات النقود وتأثر القدرة الشرائية.

### (2) رأس المال

- سعر الفائدة الحقيقي: انتقال الأموال يكون تبعاً لمعدل الفائدة المرتفع.

- سعر الخصم: إذا كانت نسبة الخصم منخفضة فإنها تكون مشجعة لانتقال رؤوس الأموال.

- سعر الصرف: رأس المال الذي ترتفع فيه قيمة عملته عالمياً يكثر عليه الطلب من الدول الأخرى ويزيد التبادل، والحوافز على الاستثمار في هذه البلدان.

### (3) التكنولوجيات

<sup>1</sup> يوسف مسعداوي، دراسات في التجارة الدولية، دار هومة للطباعة والنشر و التوزيع، الجزائر، 2010، ص11.

إن اختراع آلات جديدة تساهم في الإنتاج والتغلب على مشاكل نقص الأيدي العاملة ويوفر الجهد. التكاليف. الوقت والجودة مما يؤثر على التبادل التجاري ، إضافة إلى هذه العوامل نجد أن ظهور الدول الحديثة، التجمعات الجهوية والمنظمات الدولية، الانفتاح الاقتصادي، كلها عوامل أثرت على التجارة الدولية<sup>1</sup>

### 3. سياسات التجارة الخارجية

سياسات التجارة الخارجية و يقصد بها تلك السياسات التي تتبعها الدولة في مجال التجارة بغرض التأثير على الصادرات والواردات ، و تعرف بأنها تلك القوانين أو الإجراءات التي تضعها الدولة بغرض التأثير على حجم ونوعية التجارة الخارجية ، و يمكن تقسيم السياسات التجارية إلى قسمين سياسة حرية التجارة وسياسات الحماية<sup>2</sup>.

#### 1 سياسة حرية التجارة

سياسة حرية التجارة هي التي ترى عدم رفض قيود على حركة التجارة الدولية مما يعود بالنفع على أطراف المبادلات الدولية، ولقد اتسعت رقعة الدول التي تبني هذا الإتجاه مع تزايد نفوذ الدول الرأسمالية على ساحة الإقتصاد العالمي بعد انهيار دول النظام الإشتراكي وما يتبع ذلك من إنشاء منظمة التجارة العالمية التي تفرض اتفاقياتها مبدأ تحرير التجارة الدولية والنظر إلى سياسات الحماية<sup>3</sup>.

#### حجج أنصار حرية التجارة

لما كان هدف أية سياسة اقتصادية أو تجارية، هو تحقيق الرفاهية الإقتصادية فإن اتباع حرية التجارة من شأنه . تعظيم الدخل القومي للدول أطراف التبادل التجاري بما يكفل وبالتالي تحقيق تلك الرفاهية لكل منها ويعتمد أنصار هذا المذهب على عدة حجج من أهمها:

منافع التخصص الدولي وهي تخصص كل دولة في إنتاج السلعة التي تتمتع فيها بميزة نسبية، ولما كان مدى التخصص إنما يتوقف على نطاق السوق الذي يتم فيه التبادل، فإن اتساع نطاق التجارة

<sup>2</sup> جامع أحمد، مرجع سبق ذكره، ص 21.

<sup>3</sup> الدكتور محمد صفوت قابل، نظريات وسياسات التجارة الدولية، الطبعة الأولى، 2010، ص 312.

الدولية شرط لازم لاتساع مدى التخصص الدولي وتقسيم العمل، وفي هذا التخصص ما يزيد من حجم الكلي للسلع.

منافع المنافسة فمناخ المنافسة الذي تكفله حرية التجارة يساعد على الارتفاع بمستوى الإنتاجية فضلا على خفض الألمان في صالح المستهلكين، فمن ناحية مستوى الإنتاجية تؤدي الحرية إلى تنافس المنتجين في استخدام وسائل الإنتاج والأكثر تطورا وفعالية سعيا وراء زيادة الناتج وخفض النفقة و من ناحية المستهلكين، تحويل المنافسة دون قيام الإحتكارات ويعتمد التوسع في حجم المشروعات على اتساع الصورة ينبغي ألا تتوسع فيه كافة الدول وإلا انقلب أثره الإضرار بمستوى العمالة والتشغيل فيها جميعا، والواقع أنه توجد أساليب أخرى وفعالة تغني عن اللجوء إلى الحماية التجارية والحد من الواردات وهي مختلف أساليب السياسات الاقتصادية والمالية والنقدية المعروفة في الكساد<sup>1</sup>

## 2 سياسات الحماية

يقصد بسياسات الحماية تلك الإجراءات التي تستخدمها السلطات المختصة لحماية الإنتاج المحلي من منافسة مثله ويقصد سياسة حماية التجارة الخارجية أن تقوم الدولة بوضع مجموعة من القوانين والسياسات بقصد حماية سلعها أو سوقها المحلية من المنافسة الأجنبية، وذلك من خلال فترة زمنية معينة مما يوفر نوعا من الحماية للأنشطة المحلية منافسة المنتجات الأجنبية وهناك مجموعة أخرى من الإجراءات غيرالجمركية التي تحقق نفس الهدف.<sup>2</sup>

حجج أنصار حماية التجارة الخارجية:

يستند أنصار الحماية التجارية إلى مجموعة من الحجج أهمها:

-إتباع هذه السياسة سوف يؤدي إلى تقييد الواردات مما يؤدي إلى زيادة الطلب على السلع المحلية المثيلة فيظل عدم وجود منافس أجنبي لها مما يحقق صالح منتج هذه السلع وضمان استمرار إنتاجها وبالتالي عدم تأثر من العمالة التي تعمل في هذه السلع.

<sup>1</sup>الدكتورة زينب حسن عوض الله، العلاقات الاقتصادية الدولية، الدار الجامعية مصر دون ذكر سنة النشر، ص 200.  
<sup>2</sup>الدكتور محمد صفوت قابل، المرجع السابق، ص 318.



-توفير موارد مالية للدولة تمكنها من الصرف على النفقات العامة وخاصة في الدول النامية التي تعتمد علىحصيلة الرسوم الجمركية كمورد أساسي للميزانية العامة.

-مواجهة سياسة الأغراق والتي تغير بيع المنتجات الأجنبية في الأسواق المحلية بأسعار أقل من الأسعار التي تباعها في سوق الدولة الأم، وذلك بفرض رسم جمركي على الواردات يساوي الفرق بين سعر البيع في السوق المحلي وسعر البيع في الدولة الأم.

## 2 أدوات السياسة التجارية<sup>1</sup>

تتمثل أدوات السياسة التجارية في الوسائل التي يمكن بها التأثير على التجارة الخارجية للبلد سواء بطريق مباشر أو غير مباشر وأهم أدوات السياسة التجارية هي كما أسلفنا الرسوم الجمركية والخطر أو المنع أو حصصالإستيراد وتشجيعي الصادرات.

### (1) الرسوم الجمركية

الرسم الجمركي هو ضريبة تفرضها الدولة على السلع عندما تجتاز حدودها سواء كانت صادرات أو مستوردات، فالرسم إذن هو ضريبة على إنتقال السلع من الدولة أو إليها وينقسم الرسم الجمركي إلى رسمعلى الصادرات ورسم على المستوردات.

### (2) طرق تحديد الرسوم الجمركية

أ -**الرسوم القيمية:** يفرض الرسم القيمي بنسبة مئوية معينة من قيمة السلعة فيكفي إطلاع مواطن الجمارك على الفواتير وبواليص الشحن لتحديد القيمة حسب قواعد التقييم المعتمدة من قبل منظمة التجارة الدولية وثمانية قيمة الرسم المطلق.

ب **الرسوم النوعية:** يفرض الرسم النوعي مبلغ محدد عن كل وحدة من وحدات السلعة بعض النظر عن قيمتها، قد تتبع بعض الدول الطريقتين معاً، فنفرض على بعض السلع رسوم قيمية ونوعية معاً، مالي من وراء تجارتها الخارجية، فكل رسم من هذه الناحية يؤدي في العادة إلى إرادة الدولة.

ت **الأثر الحمائي:** من الطبيعي أن تحم الدولة صناعاتها من السلع المماثلة التي تعرض في أسواقها الداخلية وكيف يتم الحماية عن طريق الرسوم الجمركية ؟ فالرسوم الجمركية تؤدي إلى رفع الأسعار

<sup>1</sup>الدكتور خالد محمد السواعي، كتابالتجارة والتنمية، عمان، دار المناهج، 2005، ص 202-208.

السلع التي ترفض عليها أو من هنا يرتفع من السلع في البلد الذي فرضنا الرسوم عن ثمنها في الخارج مقدار الرسوم المفروضة ونفقات النقل ومن الطبيعي أن ارتفاع الثمن للحد من الطلب، فيكون على المستهلكين أن يدفعوا لمن أكثر في الوحدة وأن ينشروا أقل من بينما يرفع المستورد من الثمن وبييعوا أقل.

**ث الخطر أو المنع:** يقصد به أن تخطر الدولة التعامل التجاري مع الخارج على بعض الدول، و هو يعتبر نظاما لإلغاء التبادل المالي و هو على أنواع:

**الخطر الكلي:** هو أن تمنع الدولة كل تبادل تجاري بينها وبين الخارج ويعرف هذا باسم سياسة الإكتفاء الذاتي، أو تثبيت التجارب فضل هذه السياسة وهي مثلها مثل مطالبة شخص أن ينتج كل ما يلزم الاتباع حاجاته وهذا أمر مستحيل.

**الخطر الجزئي:** فمعناه أن الدولة تمنع تبادل التجاري لبعض الدول أن بعض السلع وذلك لأسباب صحية ومالية.

**ج حصص الإستيراد:** نظام يتم بمقتضاء تحديد كميات التي يمكن استيرادها من سلعة خلال مدة معينة بحيث لا يسمح باستيراد تلك السلعة إلا في حدود كمية المحددة من الدولة أو هناك يعتبر نظام حصص الإستيراد نوعا من القيود المروضة على المستوردات على كمياتها وقيمتها.

**ح تشجيع التصدير:** تعتمد سياسة تشجيع الصادرات على نوعين من الأنظمة هما نظام الإعانات ونظام من الإغراق بحيث نظاما لإعانات يتمثل في تقديم الدولة مزايا نقدية أو عينة للمصدرين حتى يتمكنوا من تصدير سلع معينة، وهو محاولة لكسب الأسواق الخارجية عن طريق تمكين المنتجين أو المصدرين المحليين من البيع في الخارج بتمن لا يحقق لهم الربح على أن تقدم الدولة من جانبها منحاً أو إعانات تعوضهم عن هذا، أما نظام الإغراق يشير إلى ممارسة تجارية تتمثل في بيع سلع أو منتجات في السوق الخارجية بأسعار أقل من تكلفتها الفعلية أو قيمتها العادلة. يهدف الإغراق إلى زيادة حصة السوق للشركة أو الصناعة في البلد الأجنبي عن طريق تخفيض الأسعار بشكل غير عادل، مما يسبب تشويهاً في المنافسة وتأثيراً سلبياً على الصناعات المحلية.

**خ التعريفية الجمركية:** وهي قائمة تتضمن بيان السلع المختلفة والرسوم المقدرة عليها من أنواع التعريفية الجمركية

-التعريفة الوحيدة: نضع الدولة تعريفية واحدة للسلعة الواحدة بغض النظر عن مصدرها أو وجهتها، أي بغض عن البلد الذي وردت منه أو صدرت إليه.

-التعريفة المزدوجة: تتمثل في أن تضع الدولة تعريفتين للسلعة الواحدة قصوى ودنيا، حسب البلد الذي تستورد منه و تصدر اليه، و ذلك لتمييز سلع بعض الدول التي ترتبط معها الدولة باتفاقية ثنائية مع الدول الأخرى.

كما توجد حالات تعفي من الرسوم الجمركية نذكر منها ما يلي

-البضائع العابرة تعفى من الرسوم الجمركية تلك السلع التي تدخل في إعداد التجارة العابرة transit أي التي تدخل البلد وهي تزعم الخروج منه مباشرة

-التصنيع والتصدير يتم تعليق الرسوم الجمركية عن السلع التي تدخل البلاد الذي بقصد التصنيع أو إجراء بعض التغيير عليها تمهيد لتصديرها خلال مدة معينة.

-المناطق والموانئ الحرة هي مناطق غير مشمولة بنقاد قانون الجمارك عليها وتصبح حرة من كل قيد جمركي فتدخل إليها السلع وتخرج من غير أن تدفع أي رسم وأهمية هذه المناطق والموانئ أنها تشجع أعمال النقل والتفريغ والشحن ويمكن أن تقام فيها مخازن للسلع تودع بها حتى يعاد تصديرها كما يمكن أن ينشأ فيها مصانع كاملة مهمتها إدخال نوع من التغيير على شكل السلع.

آثار الرسوم الجمركية:

-الأثر المالي: كل رسم جمركي يفرض يعبر عن رغبة الدولة في تحصيل إيراد مالي من وراء تجارتها الخارجية فكل رسم من هذه الناحية يؤدي بقي العادة إلى إيراد الريح المفقود، وبهذا تحتول الدولة لهم من جانبها منحا أو إعانات تعويضهم عن هذا الريح المفقود، وهذا تحاول الدولة أن تحمل المنتجين أو المصدرين على التخلي عن هذا الريح السوقي، والحصول على ربح حكومي في صورة اعانة، فلإعانة هي عكس الرسم، وقد تكون مباشرة أو غير مباشرة أما المباشرة فتكون في صورة مبلغ معين عن كل قيمة إعفاءات ضريبية، غير أن الإعانات قد تؤدي إلى رد فعل مضاد لأثرها في البلد المستورد فقد يفرض عليها رسوما جمركية إضافية مساويا لمقدار الإعانة على السلعة التي منحت إعانة التصدير.

-نظام الإغراق: نظام الإغراق يتمثل في بيع السلعة المنتجة محلياً في الأسواق الخارجية بثمن يقل عن نفقة إنتاجها، أو يقل عن أمان السلع المماثلة أو البديلة في تلك الأسواق أو يقل عن الثمن الذي تباع فيه السوق الداخلي إن نظام البيع يثمنين أحدهما مرتفع في السوق الداخلي حيث تنتج السلعة والآخر منخفض في السوق الخارجي والعرض هو كسب الأسواق الخارجية بالقضاء على منافسة محتملة وتقابل الدول هذا الإجراء برد فعل مضاد فهي تفرض الرسوم الجمركية إضافية التي تزيل أثر الإغراق.

#### 4. مستندات التجارة الخارجية

مستندات التجارة الخارجية هي المستندات والوثائق التي تستخدم في عمليات التجارة بين الدول. تلعب هذه المستندات دوراً حاسماً في تنظيم وتسهيل عمليات التجارة الدولية وتوفير الحماية القانونية والتأكد من الالتزامات المالية والتجارية بين الأطراف المعنية. بعض المستندات الأساسية في التجارة الخارجية تشمل:

- فاتورة التجارة: (Commercial Invoice) وثيقة تفصيلية تحدد البضائع المباعة وتوضح الأسعار والشروط المالية وتوجه إلى المشتري لتحديد قيمة البضائع والتحويل المالي.
- قائمة التعبئة: (Packing List) وثيقة تحتوي على تفاصيل الشحنة وطريقة التعبئة والتغليف والوزن وحجم الشحنة، وتساعد في تسهيل عمليات التخليص الجمركي وتنظيم عمليات التفريغ والتحميل.
- شهادة المنشأ: (Certificate of Origin) وثيقة توضح بلد المنشأ للبضائع وتثبت مصدرها، وهي مهمة لتطبيق الرسوم الجمركية وتفضيلات التجارة الدولية.

- بوليصة الشحن: (Bill of Lading) وثيقة تثبت تسليم البضائع من قبل الشاحن إلى شركة الشحن وتوضح تفاصيل الشحنة وشروط التسليم والمسؤولية عن البضائع.
- شهادة التأمين: (Certificate of Insurance) وثيقة توضح تغطية التأمين للشحنة وتحدد المخاطر المؤمنة ضد خسارة أو تلف البضائع أثناء النقل.

الوثائق المالية: (Financial Documents) تتضمن فاتورة تحصيل (Proforma Invoice) ، ووثائق الدفع (Payment Documents) ، ووثائق الاعتماد المستندي (Documentary Letter of Credit) ، وغيرها من الوثائق المالية التي تنظم عمليات الدفع والتسوية المالية بين الأطراف.

وتتفاوت المستندات المطلوبة حسب نوع الصناعة والبلدان المعنية والشروط التجارية المتفق عليها بين الأطراف. يجب على الأطراف المشاركة في التجارة الخارجية الالتزام بالتشريعات والقوانين الدولية والمحلية ذات الصلة وتلبية المتطلبات الضرورية للمستندات المطلوبة.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup>الموقع الإلكتروني للذكاء الاصطناعي، chat.openai.com

## خاتمة الفصل الأول

مما سبق فإن النقل البحري و التجارة الخارجية يمثلان

أحد العوامل الحيوية والأساسية في اقتصاد العالم، ويولعبان دوراً أساسياً في تموين السلع والمواد الأساسية للبلدان وتحقيق التجارة لعالمية.

بحيث ان النقل البحري يوفر وسائل نقل آمنة وموثوقة مثل السفن والقوارب البحرية، وتعتمد صناعته

على تقنيات وتكنولوجيا حديثة لتحسين كفاءتها وتقليل الأثر البيئي السلبية، إلا أن ذلك لا يعنى عدم وجود صعوبات

تواجه النقل البحري صناعة هذا الأخير تواجه تحديات مستمرة، مثل زيادة تكاليف الوقود والضغط البيئي و الحال نفسها

بالنسبة للتجارة الخارجية بحيث تتعدد الأسباب و الدوافع لقيامها، فكل دولة تتوفر على موارد طبيعية و

ثقافات وتكنولوجيا وبنية تحتية مختلفة،

وذلك يعزز التخصص والمزايا النسبية لتبادل المنتجات والخدمات بين الدول، حيث تستفيد كل دولة من قدراتها التنافسية الفريدة فيصنعا

عالمية، كما

تساهم التجارة الخارجية في توسيع فرص السوق للشركات والمشاريع الصغيرة والمتوسطة وتعزيز النمو الاقتصادي،

بالإضافة إلى تحقيق رفاهية أوسع للمجتمعات،

ومعد ذلك تواجه التجارة الخارجية تحديات مثل الحمائية التجارية والتوترات السياسية والتغيرات الاقتصادية العالمية.

باختصار تعتبر التجارة الخارجية النقل البحري ركيزتين أساسيتين في اقتصاد العالم و

عمليتان أساسيتان للتنمية الاقتصادية والازدهار العالمي،

بحيث يعزز التبادل الاقتصادي والثقافي بين الدول، ويوفر فرصاً للتجارة والتعاون الدولي، ويسهمان

في ربط الأمم وتحقيق التنمية الاقتصادية والتنمية المستدامة في جميع أنحاء العالم.

## مقدمة الفصل الثاني

إن صناعة النقل البحري تعد من المحاور الأساسية لعملية نمو التجارة الخارجية، حيث تمارس تكلفة النقل البحري تأثيرها المباشر على قيمة السلعة في كل من جانبي الطلب والعرض.

فمن المعروف أن زيادة أو انخفاض متوسط تكلفة خدمة نقل السلعة إلى المستهلك من شأنها رفع أو خفض أسعارها النهائية باعتبارها جزء من التكلفة الإجمالية، الأمر الذي ينعكس على حجم الطلب عليها ومن حيث تأثير خدمات النقل البحري على جانب عرض السلعة فيتضح في تعدد أنواع السلع المعروضة في الأسواق وزيادة كمياتها عن طريق النقل البحري بأحجام كبيرة وأسعار منخفضة، وهو ما يؤثر في تخفيض تكاليف الإنتاج والتداول ويدعم هذا التأثير قدرة نشاط النقل البحري على توسيع نطاق السوق لنفس المنتجات ومن هنا تتجلى لنا العلاقة الوثيقة بين النقل البحري وحجم التجارة المنقولة بحرا، ولتحقيق النتائج المرجوة من إقامة صناعة النقل البحري، تختلف الدول النامية من حيث انتهاجها للسياسات البحرية تبعا لظروفها كما أنها تواجه بعض النقائص والتحديات في موانئها.

وللتفصيل في هذا الموضوع تم تخصيص هذا الفصل لمعرفة سياسة الحماية البحرية وآثارها على التجارة الخارجية إضافة إلى الإحاطة بالتحديات والعقبات التي تواجه موانئ الدول النامية والطرق التي يمكن من رفع كفاءة موانئها، وبالتالي تنمية التجارة الخارجية.

## المبحث الأول: سياسة الحماية البحرية

يمكن تعريف سياسة الحماية بأنها أي مساعدة أو إعانة تعطى إلى صناعة النقل البحري الوطنية بواسطة الحكومة والتي تؤثر على قدرتها التنافسية في أسواق الملاحة البحرية العالمية.

## 1. أنواع الإعانات

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

## 1 إعانات التشغيل

قد تعتبر إعانات التشغيل إما منخفضة للتكاليف أو زائدة للإيراد، وهذا ما يتوقف على كيفية تقديم الإعانة، فإذا حسبت على أساس سد الفجوة بين التكاليف والإيراد فيعتبر الهدف منها زيادة الإيراد، وهذه الإعانة تؤدي إلى القضاء على أي دافع إلى تحسين القوة التنافسية للشركة، أما إذا حسبت على أساس تعويض زيادة التكاليف الوطنية عن التكاليف الدولية على أن تترك السفينة بعد ذلك تخفيضا للتكاليف، وتبدو أهمية هذه التفرقة في أنه في الحالة الثانية فإن الدعم محدود بحدود معينة بغض النظر عن النتيجة النهائية للتشغيل<sup>1</sup>.

## 2 إعانات البناء

تمنح هذه الإعانة عادة بغرض مساعدة صناعة بناء السفن في دولة معينة ويمكن أن تدفع على شكل مقدار محدد يمثل نسبة مئوية من التكلفة الإجمالية للبناء، وفي بعض الحالات يمكن للدولة أن تقدم هذه الإعانة إلى شركاتها الوطنية الملاحية من أجل بناء سفن حديثة التكنولوجيا حتى ولو ترسانات بناء سفن أجنبية، ولما كان من الصعب حاليا على الشراكة الملاحية أن تقوم بتمويل بناء سفن (أجنبية حديثة، فإن

(1) الدكتور أحمد عبد المنصف محمود، النقل البحري، مكتبة الإشعاع مصر، ص 137.



الحكومات قد تعتمد إلى المساعدة في دفع جزء من التكاليف أما إعانات ترسانات بناء السفن فهي تزداد في فترات كساد صناعة بناء السفن.

وهناك نوع من آخر من إعانات بناء السفن وهي منح القروض الميسرة بتسهيلات مغرية من أجل بناء سفن جديدة وتخريد السفن القديمة تبعاً لخطة لتحديث الأسطول الوطني.

### 3 الإعانات الضريبية

وذلك يمنع تخفيضات ضريبية للشركات الملاحية وقد تكون على شكل إهلاك سريع للسفن بخم من ضرائب إيراد الشركة ويلاحظ أن معظم الدول تمنع سفنها إعفاء ضريبي.

### 4 الإعانات الإجتماعية

تقوم هذه الإعانات بدعم تعليم وتدريب الطقم السفن وكذلك العناية الصحية بهم وغير ذلك من تغطية التكاليف المرتبطة بالضمان الاجتماعي والرعاية الاجتماعية لأسرهم.

### 5 الإعانات السياسية للأسطول البحري

وتحت هذا النوع من الإعانة يمكن أن نضع سياسة عصر الملاحة الساحلية للدولة فيما بين موانئها في نشاط الأسطول الوطني فقط.<sup>1</sup>

### 6 تفضيل العلم وسياسة

التفضيل التجاري ويتضمن ذلك النوع من الدعم جميع الوسائل التي تتبعها الحكومة من أجل تخصيص حجم معين من تجارتها الخارجية لتتنقل على سفنها الوطنية والأنواع الرئيسية هذا النوع من التفصيل: منح تراخيص استيراد للتجار بشرط استخدام السفن الوطنية.

التمييز في الرسوم حيث يتم تخفيض الرسوم الجمركية ورسوم الموانئ عند نقل البضاعة بواسطة السفن الوطنية.

استخدام الضغط الحكومي من أجل جعل الشاحنين يستخدمون السفن الوطنية.

إصدار تشريعات الإلزام الشاحنين على استخدام السفن الوطنية.

<sup>1</sup>الدكتور أحمد عبد المنصف محمود، نفس المرجع السابق، ص 149.

استخدام الرقابة على النقد كوسيلة للضغط على الشاحنين.

عقد الاتفاقيات التجارية الثنائية بين دولتين لحجز التجارة بينهما لنقلها على سفن الدولتين مناصفة أو تبع نسب محددة.

العادات التجارية القائمة على البيع سيف والشراء فوب.

## 2. آثار الإعانات المتزايدة على تجارة العالم

إن الطلب على النقل البحري ينبع من الطلب إلى البضائع ذاتها وقد قيل بأن الدولة بتقديمها إعلانات لشركاتها الملاحية من أجل مساعدة تجارتها الخارجية إنما تعونها ولتوضيح ذلك التدهور في التجارة العالمية وفي التجارة الوطنية للدولة تقدم هذه الإعانات نفترض ما يلي:

- المنافسة الكاملة في كال من السوق العالمي والسوق الوطني.

- غياب نقل بحري دولي بين دولتين (أ) و (ب).

- فئات أجور الشحن كانت أعلى في الدولة (أ) عن الدولة (ب).

عند بدأ القيام بالنقل البحري سيؤثر الإخفاض في سعر النقل البحري في الدولة ب على العرض في سوق الدولة أ، ويمكن للدولة ب أن تصدر إلى الدولة أ النقل البحري بما يرضي جزءا من إحتياجات النقل في الدولة أ.

إن الطلب على خدمات الملاحة في الدولة (أ) سيتناقص بينما يتزايد في الدولة (ب) وطالما أن تصدير البضائع يتبع الطلب، وبتخفيض فئات أجور النقل فإن تكاليف النقل البحري تصبح أرخص في الدولة ب وتستطيع عندئذ الدولة (أ) أن تصدر كميات من التجارة وذلك تطبيق قانون التكاليف النسبية لفائدة جميع الدول المشتركة في التجارة.

أما نصيب الدولة في حملة تجارة الدولة (أ) فيقل فيحتل التوازن الدولي القديم في السعر وينخفض لكن مقدار أقل من مقدار الإعانة ويحدث توزيع بالنسبة للإعانة، بمعنى أن جزء يذهب إلى الغير من دون الصناعة الوطنية للنقل البحري المطلوب إعانتها أصلا.

كما أن شركات الملاحة الوطنية لن تحتفظ بصافي الإعانة كاملة بل تضطر إلى تحويل جزء منها إلى الطلب و النتائج المستخلصة هي:

- جزء من الإعانة المدفوعة بواسطة الحكومة إلى شركاتها الملاحية سوف يتحول إلى المستهلكين الأجانب.

- الإعانة التي تدفعها الدولة إلى صناعة النقل البحري الوطنية كي تساوي بين تكاليف الأسطولين (الأسطول المعاد والأسطول غير المعاد ليس بالضرورة أن تكون قادرة على التغلب على هذه الفروق.

- نتيجة للحقيقة التالية: في التجارة الخارجية يدفع ثمن السلع والخدمات فقط في المدد الطويل، بواسطة سلع و خدمات من الدولة الأخرى.

- كذلك بما كانت الإعانة المدفوعة للنشاط البحري سوف تكون على حساب أنشطة إقتصادية أخرى في الدولة الدافعة للإعانة، فسوف تتأثر هذه الأنشطة بالنسبة لكائناتها بما سوف سيئ أكثر إلى صناعة التصدير عموماً، أما الدولة الأخرى التي لا تدفع الإعانة فتمتع بأسعار نقل منخفضة دون الإضرار بمصادرها الوطنية.

- وستضطر الدولة التي لا تدفع إعانات إلى الحد من الإستعمال الأمثل لمصادرها عندما تضطر إلى الحد من استعمال جزء من سفنها الأكثر كفاءة على هذه الطرق الملاحية، بينما يكون على الدولة الدافعة للإعانة أن تتحمل في ذات الوقت أعباء سفنها القليلة الكفاءة المدفوع لها إعانات.

- النشاط البحري هو صناعة كثيفة رأسمال، ولذلك فالدول جميعها ستقابل سياسات الإعانات في الدول المنافسة بإعانات مضاد لها.

### 3. آثار الإعانات على الدورة الملاحية

لأسعار النقل البحري دورة حادة التقلب من مستوى عال جداً، إلى أدنى مستوى، مما يعطي لمهنة ملاك السفن صفة المخاطرة وعدم الاستقرار، وذلك العاملين اثنين<sup>1</sup>

-لما كانت الملاحة صناعة دولية، فإن أي محاولة للسيطرة على كمية حمولة السفن مالت إلى الفشل. إن الطلب إلى الفراغات بالسفن يكون دائماً معرضاً لتقلبات فجائية غير متنبأ بها، أما توسعها أو انكماش مثل فشل المحصول الزراعي في منطقة ما، أو نقص الوقود أرجمود إقتصادي، أو دورات تجارية، أو حروب وأزمات سياسية إلا أن مرونة العرض تتأثر بالزمن القصير، شهراً أو اثنين مثلاً يكون العرض أقل مرونة كثير من الزمن البعيد لأكثر من عام.

وفي الجهة الأخرى فإن النقص في السفن سوف يستمر حتى إتمام تنفيذ طلبات بناء السفن الجديدة تبعاً لحالات الرفاء مما يأخذ فترة من 12-17 شهراً تنزل جميعها بكميات عظيمة إلى السوق آتية من جميع ترسانات بناء السفن في العالم ومن الناحية النظرية يميل جهاز الأسعار عندما تعمل خلال الأزمات إلى تقليل العرض، ذلك أن السفينة ستواصل العمل في المدى القصير لطالما كانت تكاليفها المتغيرة مطروحة منها تكاليف رباطها أقل من سعر النقل.

وباستمرار هبوط أسعار النقل، فإن السفن الأقدم ذات التكاليف الأكثر ارتفاعاً سوف تبدأ أولاً في الرباط أو قد تخرد بالتدريج، تاركة السفن الأكثر كفاءة واقتصاداً تعمل ما فيه من فائدة تجارية للعالم. وهكذا فإن جهاز الأسعار يعمل على إحلال السفن الجديدة، الأقل تكلفة والأكثر كفاءة، وربما الأسرع بدلاً للسفن القديمة ذات التكاليف العالية والكفاءة المنخفضة، ومرونة نظام رباط السفن هام جداً عند دخول وخروج السفن من الرباط تبعاً لحالات السوق، ولكن المعانات تؤثر تأثيراً عكسياً لأثر جهاز الأسعار بالرغم من النزول المستمر في الأسعار بمساعدة هذه الإعانات، وستبطل حركة إخراج السفن الزائدة من السوق لسببين، بما يساعد على نزول أكثر من أسعار النقل.<sup>2</sup>

**الأول:** وجود سفن معانة تقبل أسعار أقل من نفقات تشغيلها، مطروحة منها نفقات الرباط.

**الثاني:** تباع السفن القديمة ذات تكاليف الإصلاح المرتفعة التي يصبح تشغيلها غير مريح بالنسبة للدول ذات الأجور العالية بدلاً من رباطها أو تحديدها إلى ملاك في الدول ذات الأجور المنخفضة. وهؤلاء الملاك بمساعدة الإعانات سيحاولون تشغيلها وبذلك يستمر انخفاض أسعار النقل أكثر بما يضطر السفن

<sup>1</sup>الدكتور أحمد عبد المنصف محمود، المرجع السابق، ص 147 148.

<sup>2</sup>الدكتور أحمد عبد المنصف محمود، المرجع السابق، ص 149.

غير المعانة والتي في حالة أحسن وأكثر كفاءة بالتوقف بالرباط، بينما السفن الأقل كفاءة وأقدم عمرا من وذات التكاليف الأعلى تستمر في التشغيل في غير صالح تجارة العالم.

وتعمل الإعانات كذلك على تخفيض الأسعار وإطالة مدة الكساد، فإن السفن المعانة سوف تزداد خسارتها وعلى الحكومات كذلك أن تزيد من إعاناتها والخسارات ستثمر بالتالي في الزيادة مما يؤدي إلى سلسلة من الإعانات...

### المبحث الثاني: تأثير الموانئ على التجارة الخارجية

الموانئ تلعب دورًا حاسمًا في التجارة الخارجية عن طريق تسهيل حركة البضائع والبضائع بين البلدان، بشكل عام الموانئ الفعالة والمجهزة تلعب دورًا حيويًا في تعزيز التجارة الخارجية وتحفيز النمو الاقتصادي للبلدان

#### 1. التحليل الاستراتيجي لخدمات الموانئ التجارية

تعتبر عملية المسح الكامل للبيئة الداخلية والخارجية للميناء من أهم عمليات التخطيط الاستراتيجي العام للميناء ويقدم تحليل نقاط القوة والضعف بالإضافة إلى القرص والتهديدات \*\* (SWOT) معلومات هامة جدا تساعد على خلق نوع من التوافق فيما بين المصادر والقدرات المتوفرة والفرص المتاحة والمتواجدة ضمن السوق الذي تتعامل فيه هذه الموانئ، فلكل ميناء نقاط قوة وضعف بالإضافة إلى فرص وتهديدات تواجهه وتؤثر على قدراته التنافسية في السوق الذي يعمل فيه أو الذي يرغب العمل فيه، فتحديد المقومات التنافسية للموانئ من أجل وضع وصياغة الاستراتيجيات المناسبة، يكمن في تحديد العناصر التالية<sup>1</sup>:

#### 1 عناصر القوة والضعف للموانئ التجارية

<sup>1</sup>أيمن النحراوي، الموانئ البحرية، موانئ التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2009، ص 280-288.

نقاط قوة أي شركة هي عبارة عن مصادرها وقدرتها المتوافرة والتي يمكن استخدامها لإيجاد ميزات تنافسية، كما أن الغياب الفعلي لنقاط القوة ما هو إلا نقاط ضعف تواجهها الشركة ويمكن حصر نقاط القوة والضعف بالنسبة للموانئ التجارية في العوامل التالية:

-الموقع الجغرافي قد يمثل الموقع الجغرافي نقطة قوة أو ضعف بالنسبة للميناء وذلك على أساس الاعتبارات التالية:

- أ -قرب الميناء من الخطوط الرئيسية للملاحة ومراكز الإنتاج والاستهلاك.
- ب طول وعمق قناة الاقتراب للميناء وعمق مدخله
- ت الأراضي المتاحة لتوسيع رقعة الميناء
- ث الأحوال الجيومائية السائدة بمنطقة الميناء ومدى تأثيرها على دخول ومغادرة السفن من وإلى الميناء مع سلامة السفن الموجودة بالميناء وكذا استمرارية عمليات شحن وتفريغ السفن الموجودة بالميناء بدون توقف<sup>1</sup>

-توفر وسائل النقل المختلفة بالميناء: وتتمثل في مدى توفر شبكات النقل المختلفة من خطوط ملاحية منتظمة للسفن النقل البري السكك الحديدية والنقل البري ومدى كفاءة ومعدلات تردد وسائطها على الميناء.

-توفر خدمات الميناء وكفاءتها وتتجلى هذه الخدمات في القدرات والإمكانيات المتوفرة بالميناء من حيث تعدد نوعياتها وتوفر المعدات المتخصصة لهذه النوعيات وكذلك الأرصفة والمخازن المخصصة لها. وطاقتها السنوية بالإضافة إلى الإمكانية والخبرة في التعامل مع الأحجام المختلفة للسفن والنوعيات المختلفة للبضائع والسلع والنوعيات المختلفة لأشكال البضائع كالحاويات الصب الجاف. الصب السائل وغيرها كما تكمن نقاط قوة أو ضعف الميناء في مستوى أداء وإنتاجية محطات الشحن والأرصفة والمعدات وكذا توفر وكفاءة الخدمات التكميلية والمساعدة للسفن والبضائع والخدمات المساعدة الأخرى.

-أسعار خدمات الميناء يمكن أن يحدد مستوى قيمة الرسوم والتعريفات المختلفة ومدى استقرار قيمتها وكذا سياسة استراتيجية التسعير بالميناء جانبا من نقاط القوة أو الضعف بالميناء.

<sup>1</sup>أيمن النحراوي، مرجع سابق، ص 325-329.

-قوة العمالة بالميناء: ويندرج ضمن هذا الإطار مستوى حرفية ومهارة العمالة وكذا حجم العمالة الفعلية بالميناء بالنسبة لحجم العمالة المطلوبة، بالإضافة إلى المناخ الاجتماع (المشاكل الاجتماعية) والدوافع المحفزة للعمالة ومستوى العلاقات العمالية.

-الإدارة بالميناء وتتمثل في مدى سيطرة هيئة الميناء على أنشطة وخدمات الميناء المختلفة ومستوى التوجيه والإدارة به، وكذا مستوى علاقة الإدارة بعملاء الميناء ومدى سيولة ومستويات صناعة القرار وسهولة الإجراءات وبساطة دور المستندات بالميناء

-الاتصالات السلوكية واللاسلكية: يتجلى هذا الجانب في مدى توفر وكفاءة شبكات الاتصالات السلوكية واللاسلكية والتمثلة في الفاكس والهاتف الدولي المباشر وأنظمة تبادل البيانات الكترونيا.

-الموقف المالي ويتمثل في مدى توفر التمويل المالي لتنفيذ مشروعات التطوير والتحديث بالميناء. بالإضافة إلى المؤشرات المالية الأخرى مثل الفائض والعجز في الميزانية

## 2. أهمية الموانئ و دورها في تنمية التجارة الخارجية<sup>1</sup>

تعتبر الموانئ البحرية حلقة هامة في سلسلة النقل المتكامل والنقل المتعدد الوسائل حيث تربط الموانئ بين التجارة الخارجية المنقولة بحرا والتجارة المنقولة برا بمعنى أن يتم نقل البضائع والركاب من السفن البحرية من طريق الميناء إلى وسائل النقل البرية والعكس.

### 1 أهمية الموانئ

تعتبر الموانئ هي المنفذ الرئيسي للتجارة الخارجية، وبناء على ذلك فيجب التخطيط لهذه المنافذ تخطيطا بعيد المدى حتى يتوفر فيها جميع التسهيلات الملائمة حيث أنها تمثل حلقة الوصل التي تربط بين الأرض والبحر ويتطلب إدارة تشغيل مثل هذه المنافذ مستوى عالي من الإدارة حتى تتمكن من الإسراع في عمليات تداول البضائع بطريقة مبسطة واقتصادية.

وتلعب الموانئ دورا هاما وحيويا في تنمية اقتصاد الدول حيث تعتبر كبوابات تمر من خلالها التجارة الخارجية مثل استيراد المواد الخام الخشب المعادن الخام (البترول) وتصنيعها ثم تصدر بعد تصنيعها. وللموانئ ذات الكفاءة العالية والأداء المتميز بدور نشط في التنمية الاقتصادية ويترتب على هذا الدور. بعض الايجابيات التي يمكن تلخيصها فيما يلي:

<sup>1</sup>الدكتور محمد الصريفي، كتاب الاستراتيجيات التنموية للموانئ وشركات النقل البحري، الطبعة الأولى، 2009 ص 10.

- تساعد على دعم وتأكد الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدولة.
- خفض تكاليف الواردات والسلع الاستهلاكية والمواد الخام
- تزيد من القدرة التنافسية الصادرات الدولة.
- تطوير وتنمية المناطق المجاورة للميناء (زراعية، صناعية تجارية)
- تعتبر مورد ومصدر للحصول على العملة الصعبة اللازمة لتحويل برامج التنمية.
- تشجيع قيام بعض الصناعات وتشجيع قيام تجارات جديدة.
- مورد من موارد الخزنة 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 شركات التأمين تموين
- السفن إصلاح السفن تخزين نقل الخ...

## 2 - دور الميناء في تنمية الاقتصاد<sup>1</sup>

تلعب الموانئ دورا هاما وحيويا ومن المجالات المساعدة في تقديم خدمات وتسهيلات للمبادلات التجارية والدولية وأسباب التوسع للاستثمارات الاقتصادية الدولية في مجالات الإنتاج وفي ميادين التجارة الدولية على حد سواء في خاضعة للميول والخيارات التي تفضلها خطوط النقل التجاري البحري العالمية العملاقة والتي تحدها طبيعة وحجم الأنشطة التجارية لهذه الموانئ أو بمعنى آخر هي التي تحدد أحجام الطلب الفعلي من تجارة الحاويات العابرة في مواجهة العرض المتاح في الموانئ المحورية .

كما تسعى الموانئ للبحث عن أسواق دائمة لإنتاجها من الخدمات عن طرق بناء علاقات اقتصادية أشد وثيقة مع أساطيل السفن والشركات المالكة لها والموانئ الأخرى.

<sup>1</sup>الدكتور أيمن النحراوي، مرجع سبق ذكره، ص 291-307.



كما تعتبر منتجة للخدمات اللوجستية وفي ذات الوقت فإنها مستلمة لها، ومحطة للتعامل اللوجستي الموفر للنفقات المالية والتكلفة الزمنية ، والوقود، خدمة المجال الجغرافي الاقتصادي، أي أن الاستثمارات الإنتاجية تسير في خطوط متوازنة مع حجم الطلب العالمي، كما تعتبر مورد ومصدر للحصول على العملة الصعبة اللازمة لتحويل برامج التنمية تساعد على دعم وتأكيد الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدولة، تزيد من القدرة التنافسية الصادرات الدولة.

### 3. التحديات التي تواجه الموانئ و طرق تحسينها

لقد أصبح نظام الموانئ اليوم مبالاً لها وظيفتها تطابع تجاريًا إذ أصبحت عبارة عن منشآت تجارية شأنها المنشآت الصناعية الأخرى ونظرًا لتجارة النقل العالمي بينهما جزء من سوق شديدة المنافسة، فإن جميع الموانئ بلا استثناء توجد في الخطوط الأولى للمنافسة الدولية، وتشير التوقعات أن موانئ الحاويات في جميع أنحاء العالم سوف تستقبل أعدادًا متزايدة من الحاويات، حيث توجد حركة التجارة البحرية بالحاويات لها نتائج إيجابية كبيرة على الاقتصاد والتجارة البحرية الدولية.

#### 1 التحديات التي تواجه الموانئ

وقد برزت أهمية النقل بالحاويات مقارنة بوسائل النقل التقليدية الأخرى (البضائع العامة) كما تشير إلى ذلك معدلات النمو العالية للنقل بالحاويات، الأمر الذي جعل الموانئ تسعى إلى استحداث محطات جديدة متخصصة المناولة الحاويات أو تقوم بتطوير وتوسيعه محطات الحاويات القائمة بها.

وتجدر الإشارة إلى إن موانئ بعض الدول مازالت تواجه بعض التحديات أهمها<sup>1</sup>:

- الارتفاع النسبي في رسوم و أجور خدمات الموانئ.
- عدم قدرة قواعد و تعليمات الموانئ على مواكبة التطورات التي حدثت في صناعة النقل البحري، والذي يجعلها بحاجة ماسة إلى التحديث والتطوير يير لمواكبة تلك المتغيرات.
- ارتفاع أجور الأراضي والمستودعات في الموانئ والتي تحد من أعمال النشاطات المرتبطة بأعمال الاستيراد والتصدير. وتقلل من فرض استغلال طاقات الموانئ

<sup>1</sup> مركز الدراسات والبحوث، الغرفة الشرقية، تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية المملكة العربية السعودية ونوايا الإشارة إلى السنة، ص 16.

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

-معاملات الحاويات الفارغة كأنها بضائع مستوردة

-انخفاض عدد ساعات التشغيل، حيث أن عمال الجمارك مقيد بساعات محددة. ويتم إغلاق بواباتالميناء جزئيا أو كليا بعد فترة الدوام الرسمي وخلال عطل الأسبوع والأعياد.

-ارتفاع حجم القيود المرفوضة على البضائع المنافسة والترانزيت.

-طول إجراءات فسح ركاب السفن والذي يستغرق عدة ساعات.

-عدم كفاية مختبرات الجودة والتنوعية بالموالي

-لتجاوز هذه التحديات يجب على الدول النامية العمل على تحسين خدماتها. وهذا ما سنتطرق اليه في المطلبالموالي.

## 2 طرق تحسين خدمات الموانئ

ينبغي العمل على تحسين خدمات الموانئ من خلال القيام بما يلي<sup>1</sup>:

-تخفيض رسوم وأجور خدمات الموانئ لتكون قادرة على منافسة الدول المحاورة.

-تحديث قواعد وتعليمات الموانئ لتواكب التطورات التي تحدث في صناعة النقل البحري، حيث أن ذلكيعتبر عامل مهم في تطوير عمل الموانئ.

-تخفيض أجور الأراضي والمستودعات في الموانئ بما يساهم في تشجيع القطاع الخاص للاستثمار فيالموانئ والذي سوف ينعكس إيجابا على أعمال النشاطات المرتبطة بأعمال الاستيراد والتصدير ويعظمالاستفادة من طاقات الموانئ بالشكل الأمثل.

-تحسين طرق تفتيش الحاويات الواردة إجراءات خاصة بشأن السلع القابلة للتلف لتجنب الموردينالخسائر المرتبطة بتلف البضائع الواردة.

-ضرورة تسهيل إجراءات التفتيش على الحاويات الفارغة وعدم معاملتها على أنها مستوردة.

<sup>1</sup> عليعبدالله، ادارة وتشغيلالمواني، الجامعةالبحريةالدولية،السويد، 2000،ص12.

-تمديد ساعات عمل الموانئ وعدم إقفال بوابات الميناء بعد فترة الدوام الرسمي. وخلال عطل الأسبوع والأعياد.

-ضرورة زيادة مختبرات الجودة والنوعية بالموانئ لتكون قادرة على استيعاب الحجم الكبير للواردات.  
-تسهيل الإجراءات المفروضة على بضائع المسافة والتراخيص.

#### 4. 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<sup>1</sup>:

-رفع كفاءة المرافق بالموانئ والخدمات المقدمة للسفن القادمة والمغادرة كالخدمات المقدمة للسفن القادمة والمغادرة كالخدمات الملاحية والتموين بالتموين بالوقود والمياه لجذب خدمات التراخيص وإعادة التصدير  
-زيادة الإيرادات المحصلة عن طريق زيادة معدلات الإنتاجية وإدخال خدمات جديدة والتوسع في لخدمات القائمة.

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

-تدعيم الأنشطة المكملة لصناعة النقل البحري مثل إنشاء موانئ جديدة وتجديد الموانئ القائمة على نحو يتلاءم مع حركة التجارة الخارجية من شأنه المساهمة في تخفيض تكاليف نقل الصادرات والواردات، والتي تتمثل في غرامات تأخير التي تتحملها الدولة نتيجة لتعطيل السفن في الموانئ فعلة سبيل المثال: بلغ متوسط أيام التعاطل في 75 ميناء من موانئ الدول النامية حوالي 12 يوماً وذلك سنة 1977، وإذا افترضنا أن تكلفة تأخير السفينة الواحدة في أحد هذه الموانئ تبلغ 4000 دولار في اليوم الواحد، فيمكن تصور ضخامة الخسائر اليومية التي تتكبدها هذه الدول في شكل غرامات التأخير والتي تصل الى 3.6 مليون دولار (4000 دولار 12 يوم "75" ميناء) كما تبلغ تلك الخسائر سنوياً في تلك الموانئ 3.1 مليار دولار.

<sup>1</sup>علي عبداللله، نفس لمرجع السابق، ص 10.

## 1 تنمية الصادرات الصناعية الوطنية في الموانئ عن طريق

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

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

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

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

- توفير فرص عمل جديدة للأيدي العاملة.

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

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

## خاتمة الفصل الثاني

يعد عرض وجهي النظر السابقتين الخصوص اختيار السياسة الأنسب نجد أن سياسة الحماية البحرية في إطلاقتها ضرر كبير ، فتكون الحماية على أشدها عندما تكون الكفاية في أقل مستوياتها، ثم تحيل الحماية إلى النقصان بزيادة الكفاءة في أسطول معين، كذلك نجد أن تكاليف النقل تزداد كلما ازدادت إجراءات الحماية ما يضر بعملية تنمية التجارة الخارجية.

إن الدول النامية ستواجه في مراحل الصناعة البحرية الأولى سوق من المنافسة الشديدة ما لم تمنح أنواعا مناسبة من الحماية إلى أساطيلها، فسيكون من العسير على هذه الأساطيل أن تتجح في الوقوف على قدميها خلال سنوات نشأتها الأولى، إلا أنه يجب أن تناقص هذه الحماية خلال فترة زمنية محددة مسبقا.

أما فيما يخص دول موانئ الدول النامية والتي لها تأثير بالغ الأهمية على تنمية التجارة الخارجية، فهي في معظم هذه الدول في حاجة إلى عمل على رفع كفاية المرافقها، وتحسين الخدمات المقدمة المسقن القادمة والمغادرة إضافة إلى العمل على زيادة الإيرادات المحصلة عن طريق زيادة معدلات إنتاجية، وإدخال خدمات جديدة والتوسع في الخدمات القائمة بدلا من رفع أجور الشحن وغيرها من الرسوم.

## مقدمة

يعتبر ميناء مستغانم منصة حقيقية للتنمية الاقتصادية للتجارة الخارجية ، وكأداة لتنظيم التجارة ونظام التقييم للإقتصاد الوطني . لعبور حركة المرور السلع في مستوى منطقة الميناء يمثل نحو ثلث المتبادلات الوطنية ، فمؤسسة ميناء مستغانم EPM كمشروع تجاري ومع أنشطتها التقليدية تمكنت من ملء مهام السلطة العامة لتنفيذ سياسة إعادة تصميم منظمة ميناء إعادة تركيز الهياكل الداخلية في حين التكيف مع الأهداف ساعد الأداء والأعمال التخصص الأساسية لوضع آليات الإدارة وتشغيل. فالتحولات الجديدة للإقتصاد الدولي أدت إلى زيادة الطلب على خدمات المنشآت المينائية من طرف مختلف المتعاملين لمعالجة السفن وعبور البضائع في أفضل الشروط الاقتصادية والأمنية وهذا يتطلب إعادة النظر في هيكلته وطرق تسييره ، وإدخال متعاملين سواء كانوا محليين أو أجانب وهذا يتطلب تعديل القوانين المنظمة للنشاطات المينائية وكذلك العقود المبرمة بين مختلف الأطراف مع ضرورة مراعاة شروط المنافسة بين مختلف الفروع والهيئات المينائية. وهذا يتطلب تحكّم كبير في مختلف تغييرات الداخلية والخارجية. ويسلط هذا الفصل الضوء على الجانب الميداني. وقد تم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين وهما:

المبحث الأول: تقديم مؤسسة ميناء مستغانم

المبحث الثاني : دراسة الحركة التجارية و الملاحية لميناء مستغانم

**المبحث الأول: تقديم مؤسسة ميناء مستغانم**

يعد ميناء مستغانم جزء أساسي من البنية التحتية الخاصة بالنقل، فهو ضروري للعديد من الصناعات الكبرى التي تشارك في التجارة الدولية من خلال تقديم العديد من الخدمات كالخدمات التجارية وخدمات الصيد البحري، سوف يتم التطرق من خلال هذا المبحث إلى لمحة تاريخية حول مؤسسة ميناء مستغانم، وأهداف وخصائص مؤسسة ميناء مستغانم/ والهيكلة التنظيمية العام لهذه المؤسسة.

**1. لمحة تاريخية حول مؤسسة ميناء مستغانم**

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

**1 نشأة الميناء**

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

في سنة 1848، أنشئ أول رصيف للميناء بطول 80 متر ليصل امتداده إلى 325 متر بحلول سنة 1881، انطلق أول مشروع لتهيئة الميناء في سنة 1882 وبعد 3 سنوات من ذلك أعلن عنه مشروعا ذا منفعة عامة.

-تلت ذلك أعمال تهيئة ضخمة بين 1890 و 1904 انتهت بميلاد أول حوض الميناء.

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

**2 -نشأة مؤسسة ميناء مستغانم**

يقدم ميناء مستغانم نوعين من الخدمات: الخدمات التجارية وخدمات الصيد البحري، وتشرف على تسييره مؤسسة ميناء مستغانم وهي مؤسسة عمومي، شركة ذات أسهم EPE/ EPM /SPA أنشأت في إطار إصلاح النظام المينائي الجزائري بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 82-87 الصادر بتاريخ 14 أوت 1982 في 29 فيفري 1989 شقت مؤسسة ميناء مستغانم طريقها نحو الاستقلالية على غرار المؤسسات التي كشفت عن استقرار في وضعيتها المالية، حيث تم تحويلها بموجب عقد موثق من شركة عمومية ذات طابع اجتماعي إلى شركة عمومية اقتصادية / شركة ذات أسهم رأس مالها 25.000.000 دج تحت الحيابة الكاملة لشركة تسيير مساهمات الدولة "الموانئ"، تحمل السجل التجاري رقم 01-88-88 وتخضع للقانون التجاري والمدني طبقا لأحكام القوانين 01-88، 03-88، 04-88 الصادرة بتاريخ 12 جانفي 1988 والمتضمنة للنصوص التنظيمية لاستقلالية المؤسسات وطبقا للمرسوم 101-88 الصادر بتاريخ 12 جانفي 1988 والمرسوم 119-88 الصادر بتاريخ 16 ماي 1988 والمرسوم 177-88 الصادر بتاريخ 28 سبتمبر 1988.

## 2. مهام وأهداف مؤسسة ميناء مستغانم

سننتظر من خلال هذا المطلب الى تبيان امهام و الاهداف التي تسعى المؤسسة املينائية الى تحقيقها من

خالل نشاطاتها وذلك على النحو التالي:

### 1 مهام مؤسسة ميناء مستغانم

تتمثل أهم مهام المؤسسة الى النقاط التالية:

إلإستثمار وتطوير امليناء.

استغلال آالات واملنشآت املينائية.

إنجاز اعمال الصيانة والتهيئة وتحديث البنى املينائية الفوقية.

إعداد برامج بناء وصيانة وتهيئة البنى التحتية املينائية بالتعاون مع شركاء آخرين.

مباشرة عملية الشحن والتفريغ املينائية.



مزاولة عمليات القطر، القيادة والإرشاد وغيرها.

تسهر على حماية البضائع من التلثف والسرقة وذلك بوضعها باملستودعات، والعمل على حراستها النغاية تسليمها.

التأكد من مدى مطابقة البضائع للمواصفات الأمانية.

كراء مختلف المخازن والأماكن المخصصة للتخزين للقيام بكل العمليات التجارية، املاية والصناعية والعقارية ذات الصلة المباشرة و الغير المباشرة بموضوع مؤسسة ميناء مستغانم.

## 2 أهداف مؤسسة ميناء مستغانم

تسعى المؤسسة الى العمل على تحقيق مجموعة من الأاهداف أهمها:

تأمين وتوفير أحسن الظروف لعبور البضائع من حيث املدة الزمنية، النوعية الحماية والسعر.

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

تسيير أملاك الدولة.

تسيير إستثمار وتطوير الميناء.

العمل على تحقيق أكبر ربح ممكن.

الزيادة في حجم التعاملات.

إستثمار المؤسسة في نشاطها وذلك بتحسين الخدمات المقدمة وفق المقاييس العلمية والدولية الم عملها.

تخفيض مدة الإنتظار داخل الميناء وخارجه.

زيادة الدخل القومي.

توفير العملة الصعبة.

إستغلال الوسائل والتجهيزات المينائية.

تنفيذ أشغال الصيانة والتهيئة وخلق بنايات مينائية بالتنسيق مع متعاملين آخرين متخصصين.

تنفيذ عملية الشحن والتفريغ المينائية.

تنفيذ عملية القطر، الإرشاد والرسو...الخ.

تنفيذ كل العمليات التجارية، املاية، الصناعية والعقارية المرتبطة بصفة مباشرة وغير مباشرة بالهدف للاجتماعي.

### 3. الخدمات بميناء مستغانم

تقسم الى نوعين البنية التحتية و الفوقية للميناء

#### 1 البنية التحتية لميناء مستغانم

سنقوم من خلال هذا المطلب بعرض مختلف المرافق والتجهيزات والمنشآت القاعدية التي يحوز عليها الميناء، وذلك وفق التقسيم الآتي:

#### 1 البنية التحتية الأساسية للميناء

يحتوي ميناء مستغانم بنية تحتية أساسية يمكن تقسيمها الى :

المنشآت الخارجية: وتتمثل في

ممر الدخول الرئيسي: ويتمثل في مدخل بحري شمالي غربي بعض 222 م وعمق 24 م .

الأحواض: ويشمل الميناء على حوضين رئيسيين، الحوض الأول بساحة مائة تقدر بـ 22 هكتار وعمق يتراوح بين 7.22م و 8.17م، يحتوي على ستة محطات رسو، بينما يتميز الحوض الثاني بمساحة مائة تقدر بـ 27 هكتار وعمق يتراوح بين 7.80م و 9.34م، يحتوي على أربع محطات رسو.

المنشآت الداخلية: وتتمثل في:

حواجز الحماية: اميناء محمي من جهتين على النحو التالي:

- من الجهة الشمالية الشرقية بكاسر أمواج ممتد على طول 2932م .

- من الجهة الجنوبية الغربية بحائط واقى من الأمواج على طول 042م.

ألأرصفة والمراسي: يحتوياً مليناء على 22 محطاً ترسو بوطول كلي قدره 2487 مقسمة كما يلي:

الرصيفالشماليالشرق: 222 مترخطي (المحطة 2.0).

رصيفالمغربالغربي 224 مترخطي (المحطة 23،24،22).

الرصيفالجديد 422 مترخطي (المحطة الجديدة 2،4).

رصيفالاستقلال 422 مترخطي (المحطة 2،0).

الرصيفالجنوبيالغربي: 492 مترخطي (المحطة 2،7)

كما تتميز محطات الرسو ببعض الخصائص التجارية تبينها في الجدول أدناه.

الجدول رقم (01) بينا الخصائص البحرية والتجارية لمحطات الرسو.

Appellations des Quais أسماء الأرصفة	Bassins الأحواض	Postes à Quai محطات الرسو	Longueur des Postes(m) طول محطات الرسو (متر)	Tirant d'Eau (m) عمق محطات الرسو (متر)	Spécialisation التخصص
Quai Nord - Est الرصيف الشمالي الشرقي	1er Bassin	Y	80	4.50	سفن خدمة المرافئ
		O	117	6.77	زفت + بضائع مختلفة
Quai du Maghreb رصيف المغرب		1	139	7.62	سكر أصهب + بضائع مختلفة
		2	139	7.62	بضائع مختلفة
		3	134	7.62	بضائع مختلفة
Môle de l'Indépendance رصيف الاستقلال		4	135	7.62	حيوب + بضائع مختلفة
		5	135	8.17	حيوب + بضائع مختلفة
	X	80	5.00	سفن خدمة المرافئ	
Nouveau Quai الرصيف الجديد	2ème Bassin	NP 1	108	7.98	سفن الإداء + بضائع مختلفة
		NP 2	109	7.18	بضائع مختلفة
Rampe Ro/Ro رصيف سفن الإداء		NP	69	6.20	سفن الإداء
Quai Sud - Ouest الرصيف الجنوبي الغربي		6	140	6.95	خمر غير موزَّب + بضائع مختلفة
		7	140	8.22	بضائع مختلفة
Quai de Pêche رصيف الصيد		En Activité	430	4.50	سفن الصيد

المصدر: معلومات مستقاة من إدارة المؤسسة

قيمة الصفة	المعايير المتفق عليها	مساحة التخزين الحالية	قيمة النقص	المعايير المتفق عليها	طول الأرصفة	عدد محطات الرسو
---------------	-----------------------------	-----------------------------	------------	-----------------------------	----------------	-----------------------

10	1.296 متر	1.500	204 - متر	74950 م <sup>2</sup>	200.000 م <sup>2</sup>	125050 م <sup>2</sup>
----	-----------	-------	-----------	----------------------	------------------------	-----------------------

جدول رقم (02) يوضح المعايير المتفق عليها بالمحطات الرسو والتخزين

المصدر : معلومات من داخل المؤسسة

من خلال الجدول رقم نلاحظ أن ميناء مستغانم لا يتماشى مع المعايير المتفق عليها دولياً بخصوص النقايا المسجلة على كل من طول الأرصفة والتشهدت تقصده 204 متر وهي مساحة معتبرة، النقص المسجل في مساحات التخزين والمقدر بـ 125050 م<sup>2</sup>.

## 2 البنية الفوقية لميناء مستغانم

و تحتوي على جميع الهياكل المبنية داخل و تشمل العناصر التالية:

### (1) المباني الإدارية

وتضم جميع العمارات الإدارية، مقر الجمارك و شرطة الحدود، الحماية املدنية، حرس السواحل، عمارة قيادة امليناء، مقر الصحة بامليناء الخ.

- محطة بحرية.

- محطة توليد الكهرباء .

- املستودعات: وعددها 27 مخزن بمساحة 9802 م<sup>2</sup>، توظف 0802 م<sup>2</sup> للخدمات التجارية .

### (2) مساحات التخزين

وتتكون من جميع املساحات املهئية إستقبال السلع وهي كالتالي:

أرضية التخزين غير مغطاة : بمساحة كلية تقدر بـ 78222 م<sup>2</sup> منها 70222 م<sup>2</sup> مخصصة للخدمات التجارية.

مرآب السيارات: بمساحة 72222 م<sup>2</sup>، وقدرة أستيعاب تصل الى 7222 سيارة مع إمكانية تمديدتها الى 24222 سيارة.

مرآبالحاويات: بمساحة 20222 م<sup>2</sup>، وقدرة معالجة تصل إلى 20222 حاوية سنويا.

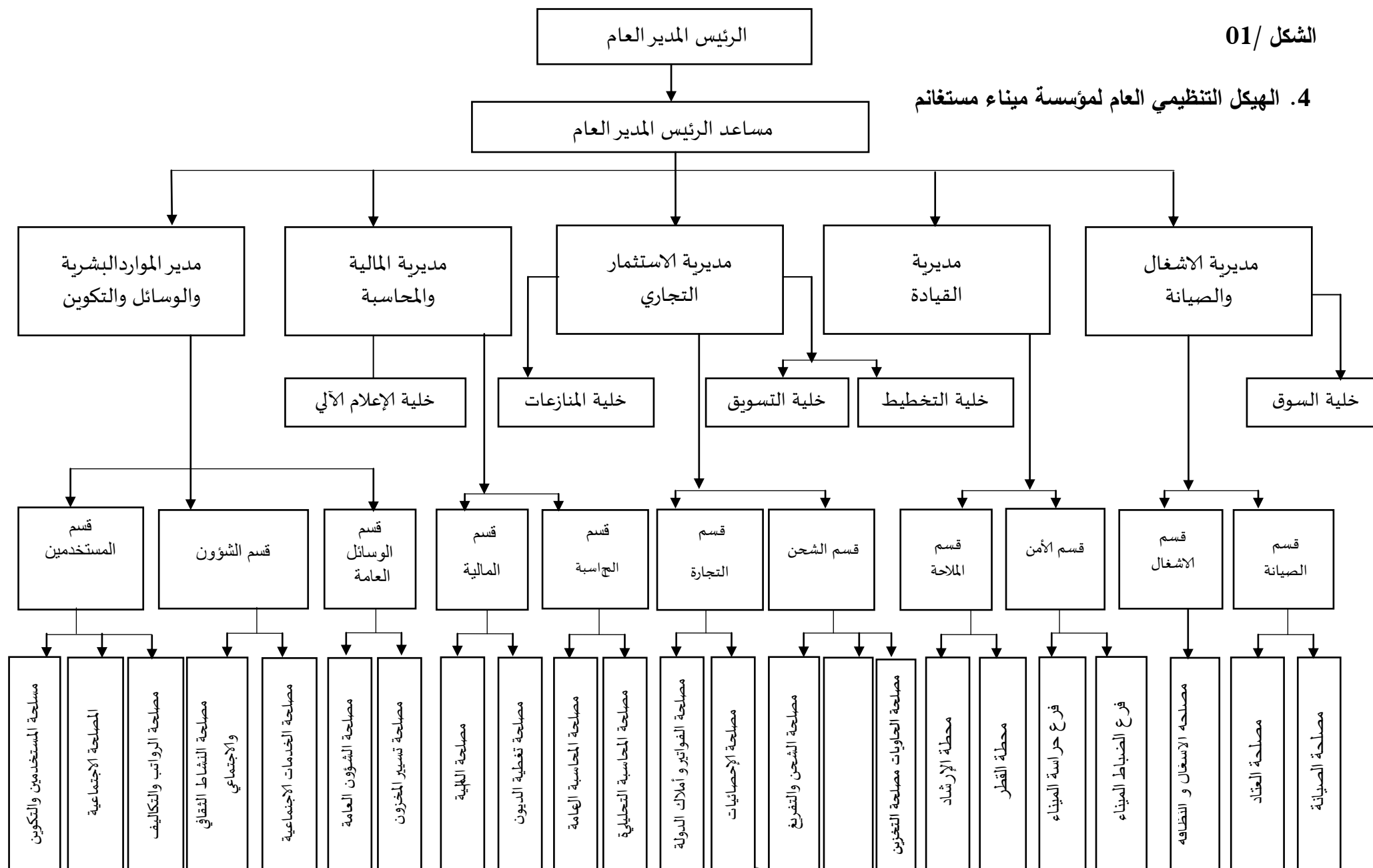
الطرق والمواصلات: وتشمل على:

الطريقاً لارضي: ويصل طولها إلى 5680 متر خطي.

السكة الحديدية: بطول 3747 متر خطي (كل الأرصفة مجهزة بخطوط سكة حديدية تستخدم مؤقتاً لنقل

الحبوب، الأنابيب المعدنية...)

## 4. الهيكل التنظيمي العام لمؤسسة ميناء مستغانم



## شرح الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء مستغانم

**1 المديرية العامة**

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

**1 1 - رئيس مدير عام:** هو الممثل الوحيد القانوني للمؤسسة والمسؤول الأول في شكل الهرم القانوني للمؤسسة حيث يشرف على جميع الأعمال التي تقوم بها المؤسسة بمشاركة المدراء المنفذين والذين يصغرونه درجة في هيكل المؤسسة.

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

**1 3 - مساعد الأمن الداخلي:** وهو الشخص المخول قانونا بحفظ الأمن والسلامة داخل الحرم المؤسساتي ومعانية يشرفون على الحفظ من الأخطار المادية والبشرية وتصدي لكل الأخطار المحتملة.

**1 4 - مكتب التنسيق العام:** وهو الذي يتولى جميع الأعمال التي يصدرها المدير العام إليه، والمتمثلة في تبليغ المراسلات الداخلية مع جميع المديريات والحفاظ على التسيير الحسن والسكينة للمديرية ومنع دخول الأجانب.

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

**2 - مديرية الموارد البشرية**

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

**2 1 - 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:



- 2-1-1-1- مصلحة المستخدمين والتكوين :** تهتم هذه المصلحة بإعداد القرارات المتعلقة بتسيير المستخدمين، كما تسهر على تطبيق إجراءات التوظيف، وتصنيف المستخدمين، وتقوم بإعداد وتنظيم برامج التكوين والسهر على تطبيقها.
- 2-1-2- مصلحة الأجور والتكاليف:** وهي المصلحة التي تشرف على دفع الأجور للمستخدمين وتكاليف العمل من منح ومكافآت نظير العمل التي يقوم به العامل خلال الشهر الواحد وطوال مدة تواجده في المؤسسة، والاستفادة كذلك من باقي الأرباح التي تحققها المؤسسة.
- 2-1-3- المصلحة :** تهتم هذه المصلحة بملفات حوادث العمل، التوقف عن العمل بسبب المرض، تعويضات الطبية وطب العمل.
- 2 2 - قسم الوسائل العامة:** يهتم قسم الوسائل العامة بتسيير الوسائل العامة، ويتكون من مصلحتين.
- 2-2-1- مصلحة الوسائل العامة :** وهي المصلحة التي تشرف على جميع العمليات التي تدخل في تنفيذ العمل داخل المؤسسة من شراء التجهيزات الضرورية كالعتاد والآلات المساعدة على تنفيذ العمل وقطاع غيار مختلف المركبات وقطاع الغيار الخاص بالقاطرة ومختلف العتاد من (كومبيوتر، آلات النسخ، مكاتب، كراسي) بالإضافة إلى مستلزمات المكتب من أقلام وأوراق... إلخ. كما تشرف مباشرة على جميع المهام التي يقوم بها أعوان المؤسسة أثناء تنفيذ أعمالهم في المهام الخاصة بداخل وخارج الوطن.
- 2-2-2- مصلحة تسيير المخزون:** تقوم مصلحة تسيير المخزون بتسيير المخزون، وتقوم بعملية جرد لهذه المخزونات.
- 2 3 - قسم الشؤون الاجتماعية:** يهتم قسم الشؤون الاجتماعية بتسيير الأنشطة الاجتماعية والثقافية في المؤسسة ويتكون من مصلحتين:
- 2-3-1- مصلحة الخدمات الاجتماعية:** وهي المصلحة التي تشرف وتعالج الجانب الاجتماعي للعامل من خلال القيام بتأمينه لدى مصالح الضمان الاجتماعي لكي يتمكن من القيام بمهامه وهو مؤمن من كل الأخطار التي قد تصيبه سواء كانت حوادث عمل أو أمراض مهنية واستفادته من منح وتعويضات أثناء كامل مدة العجز أو المرض ومن جميع التأمينات الاجتماعية مثل المنح المدرسية، فترة الأمومة بالنسبة للنساء... إلخ.

**2-3-2- مصلحة النشاط الرياضي والثقافي :** وهي المصلحة التي تشرف مباشرة على جميع الأنشطة الرياضية والترفيهية التي تتم في برمجة رحلات سياحية خلال الأعياد الموسمية والموسم \*\*\*\*\* أما الأنشطة الرياضية فتتمثل في برمجة لقاءات في كرة القدم بين عمال الشركة والعمال التابعين لمختلف القطاعات الاقتصادية الأخرى لتوحيد العمال وإشعارهم بروح التضامن والإخاء فيما بينهم.

### 3- قسم الوسائل العامة

ينقسم هذا القسم إلى قسمين:

3 1- مصلحة الشؤون العامة.

3 2- مصلحة تسيير المخزون.

### 4-1- قسم الشحن

**4-1-1- مصلحة الشحن والتفريغ :** هي المصلحة المختصة والمشرفة على جميع عمليات الشحن والتفريغ للسفن الراسية بمرافئ الميناء أو التي تنتظر دورها للرسو، وتتطلب عملية الشحن والتفريغ يد العاملة مؤهلة وغير مؤهلة، كما تتطلب آلات ورافعات لتنفيذ العمل المنشود، وعملية الشحن والتفريغ هي أهم عملية في مفهوم النشاط التجاري في كونها تمثل مجموعة السلع والبضائع التي يتطلب شحنها وتفريغها يدل على الكثير من العناية والصرامة والاحتراس أثناء العملية، كما تتميز مصدرها كونها بضاعة خطيرة أو سرية التلف أو باهضة الثمن.

**4-1-2- مصلحة التخزين:** تأخذ على عاتقها البضائع المفرغة من البواخر وكذلك تلك المعدة للتسليم، كما شهر على الاستخدام العقلاني للمساحات المعدة للتخزين، وتراقب وترسل مستندات التخزين إلى مصلحة القوانين.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**5-1-2- 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.

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

**5-2-1- قسم ضابط الميناء:** ويشرف مباشرة على العملية التي تسبق دخول الباخرة 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).

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

**6- مديرية الأشغال والصيانة:** وهي المديرية المختصة بالأشغال والصيانة ويقصد بالأشغال كل الأعمال التي من شأنها توفير الإجراءات الملائمة للسير الحسن للعمل والمتمثلة في توفير الإنارة، 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:

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

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

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

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

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

## المبحث الثاني: الحركة التجارية بميناء مستغانم 2010-2020

للتعرف على حالة ميناء مستغانم يجب عرض إحصائيات الميناء و هي تدرج كالتالي

### 1. تعريف الإحصاء ودوره في ميناء مستغانم

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

### 2. الحركة التجارية بميناء مستغانم

#### 1 أولاً التجارة حسب نوع البضاعة

سنوضح ذلك من خلال إجراء مقارنة بين الصادرات و الواردات.

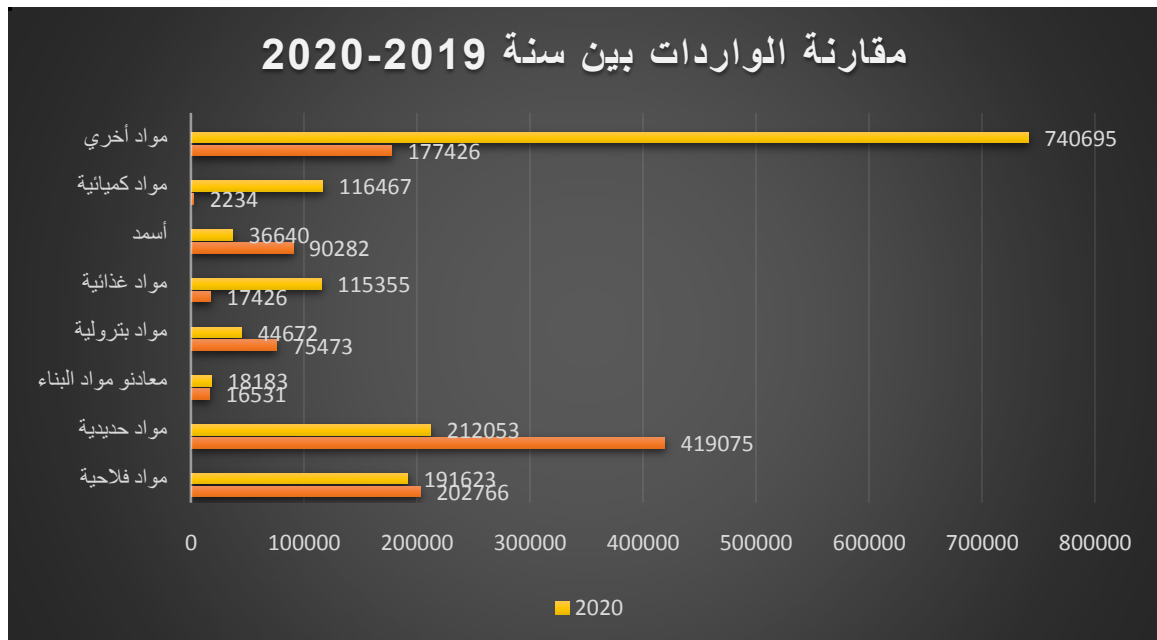
مقارنة بين الصادرات و الواردات بالميناء بين سنتي 2019-2020

جدول رقم 03 يبين مقارنة بين الصادرات و الواردات بالميناء بين سنتي 2019-2020

الصادرات			الواردات			
التغير	2020	2019	التغير	2020	2019	نوع البضاعة
%35.79 -	1046	1629	%5.50	191623	202766	مواد فلاحية
%1.80 -	86148	87727	%49.40 -	212053	419075	مواد حديدية
-	-	-	%9.99	18183	16531	معادن ومواد البناء
-	-	-	%40.81 -	44672	75473	مواد بترولية
-	-	-	%67.28 -	5702	17426	مواد غذائية
			%27.77	115355	90282	أسمدة
%53.80 -	5713	12365	%1540.11	36640	2234	مواد كيميائية
%66.68 -	22170	66535	%34.36 -	116467	177426	مواد أخرى
	115077	168256		740695	1001213	المجموع

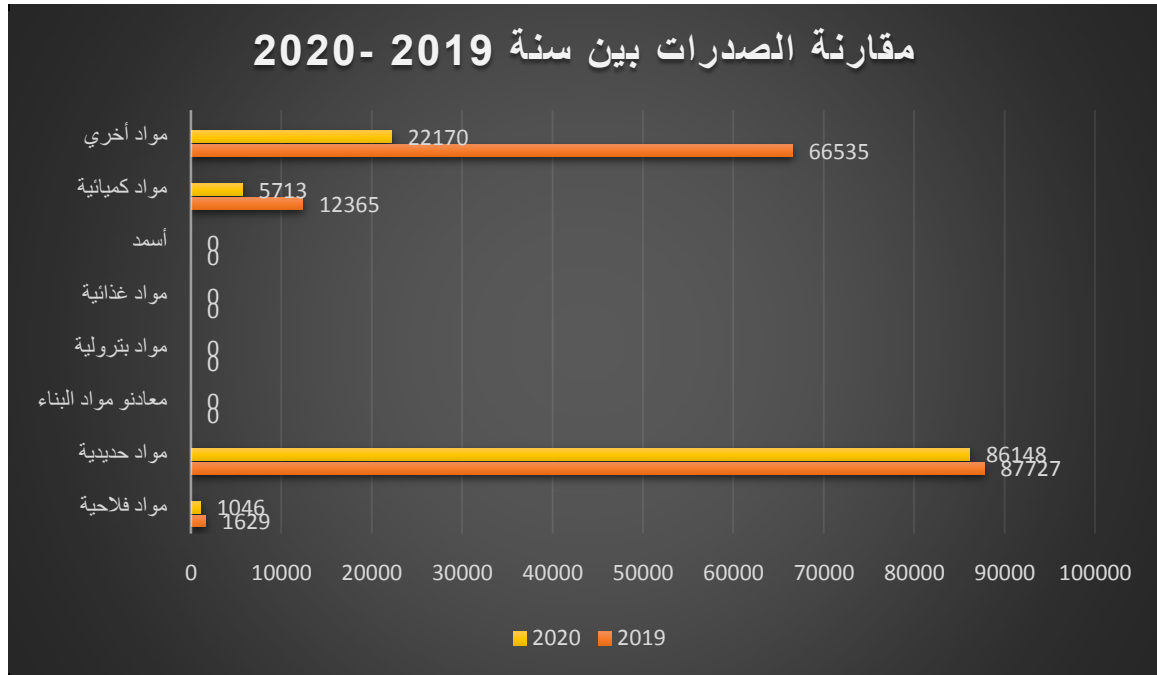
المصدر من معطيات المؤسسة

الشكل رقم 02 يمثل مقارنة الواردات بين سنة 2019 و 2020



المصدر من أعداد الطالب بناء على معطيات المؤسسة

الشكل رقم 03 يمثل مقارنة الصادرات بين سنة 2019 و 2020



المصدر من أعداد الطالب بناء على معطيات المؤسسة

يلاحظ من خلال المنحنيات أن المواد الحديدية هي المستحوذة على عمليتي التصدير و الإستيراد في ميناء مستغانم، و أن إستيراد هذه المادة أكثر من تصديرها، وذلك راجع الى الشراكة التي أبرمتها الجزائر مع الشريك التركي و المتمثلة في مصنع الحديد و الصلب طوسيال بوهران و التي تقوم بإستيراد المادة الأولية و المتمثلة في لفائف الحديد، حيث يقوم المصنع بإعادة تكرير هذه المادة ثم تصديرها من جديد و هو ما جعل من صادراتها ترتفع.

وتأتي المواد الفلاحية في المرتبة الثانية من ناحية الإستيراد مع قلة صادراتها، يرجع ذلك إلى إزدياد في حجم أستيراد مادة بذور البطاطا وذلك بسبب توجه الدولة الى دعم هذا القطاع، تأتي بعدها المواد الأخرى والتي تتمثل في المعدات والآلات الخاصة بمختلف المشاريع الإستثمارية الأجنبية، التي يتم إعادة تصديرها بعد الإنتهاء من إنجاز المشاريع.

أما المواد الأخرى كالمعادن و مواد البناء و الأسمدة و المواد الكيميائية ( مادة الهليوم ) شهدت تذبذبا في مجال الواردات، بالإضافة الى إنعدام تصدير بعض المواد الأخرى بسبب إنعدام المنشآت الخاصة بتخزين مثل هاتها المواد على مستوى الميناء.

## 2 تجارة بذور البطاطا

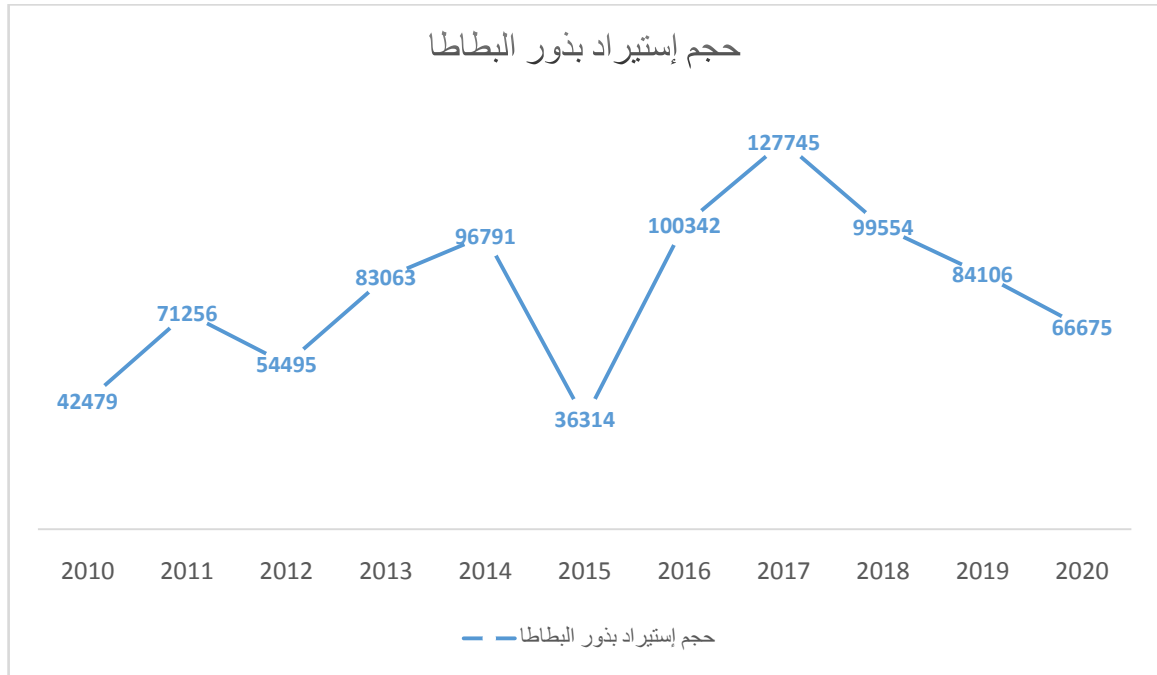


السنوات	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
حجم الواردات	42479	71256	54495	83063	96791	36314	100342	127745	99554	84106	66675

الجدول رقم 04 يوضح تجارة بذور البطاطا بين سنة 2010- 2020

المصدر وثائق المؤسسة

الشكل رقم 04 يمثل حجم أستيراد بذور البطاطا بين سنة 2010- 2020



المصدر من إعداد الطالب بناء على معطيات المؤسسة

من خلال التمثيل البياني يتبين لنا وجود تذبذب في إستيراد بذور البطاطا من سنة 2010 الى سنة 2015، ليتم تسجيل تزايد في استيراد هاته المادة ليصل الذروة في سنة 2017 ليبدأ بعدها في الإنخفاض وذلك بسبب السياسة المنهجية من طرف الدولة في إنتاج بذور البطاطا محليا حيث يعتبر ميناء مستغانم ميناء متخصص في إستيراد بذور البطاطا وتغطية إحتياجات الجهة الغربية والجنوبية بهاته المادة، كما أن الطبيعة الولاية الفلاحي وقربها من الولايات الفلاحية الأخرى على غرار ولاية معسكر ، غليزان والشلف إلخ...

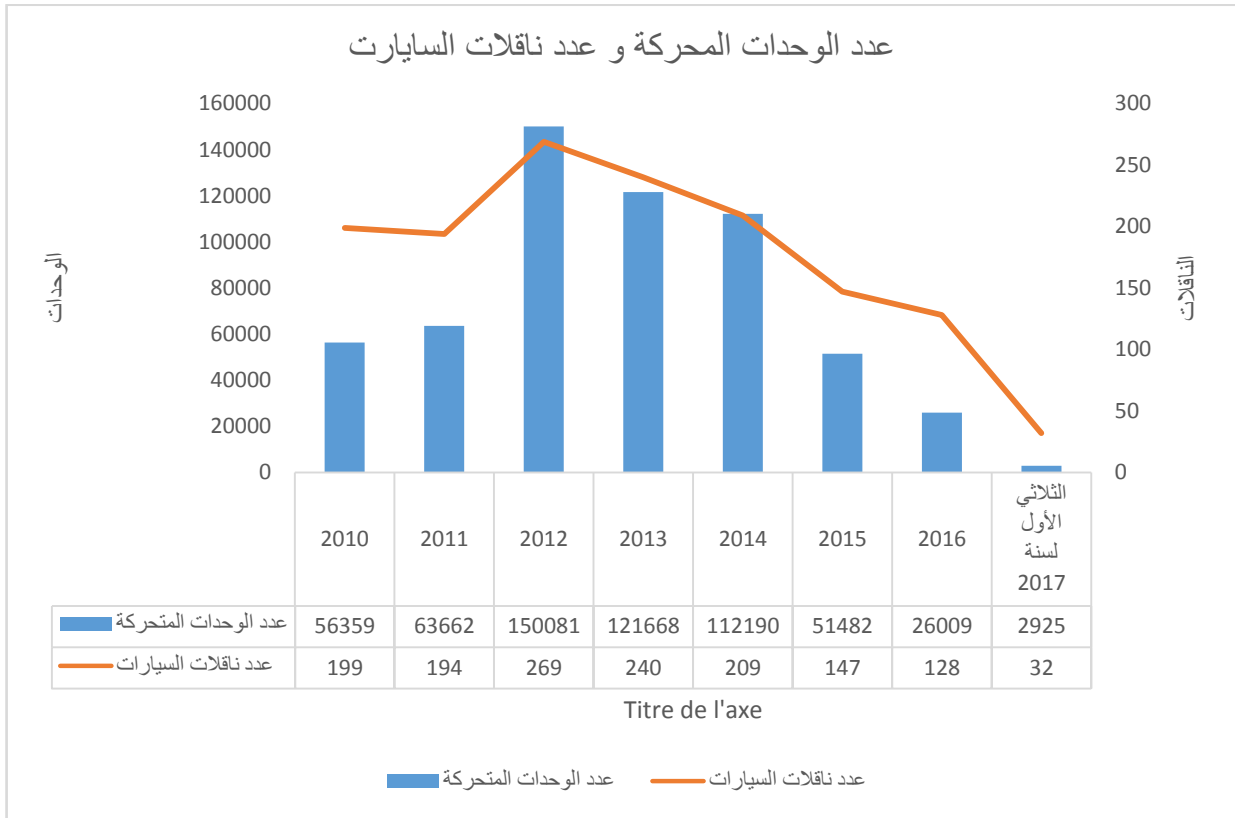
### 3 حركة تجارة السيارات

#### جدول رقم 05 يوضح تجارة السيارات من سنة 2010 إلى 2017

السنة	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	الثلاثي الأول من سنة 2017
عدد ناقلات السيارات	199	194	269	240	209	147	128	32
عدد الوحدات المتحركة	56359	63662	150081	121668	112190	51482	26009	2925

المصدر المعلومات من وثائق المؤسسة

الشكل رقم يوضح عدد الوحدات المتحركة و عدد ناقلات السيارات



المصدر من إعداد الطالب بناء على معلومات المؤسسة

ما يجدر الإشارة إليه في هذا الجانب أنه تم تخصيص ثلاثة موانئ على المستوى الوطني لإستيراد السيارات إنطلاقاً من سنة 2009، يتعلق الأمر بكل من ميناء سكيكدة ، مستغانم والغزوات . من خلال المنحنى والمدرج تبين لنا أن عملية إستيراد السيارات بلغ ذروته سنة 2012 ليبدأ في التناقص الى غايي الثلاثي الأول من سنة 2017 أين تم توقف إستيراد السيارات وهذا بسبب توجه الدولة نحو التخفيض من إستيراد السيارات والعمل على إنشاء مصانع لتركيب السيارات محلياً.

#### 4 تجارة الحاويات

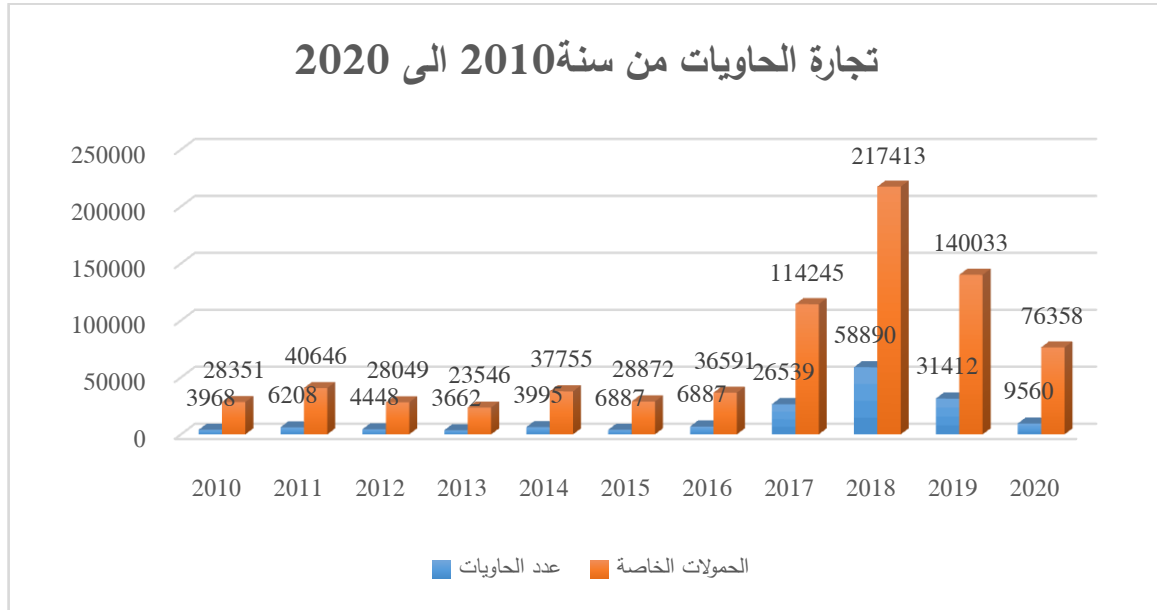
السنوات	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
عدد الحاويات	3986	6208	4448	3662	6345	6887	3995	26539	58890	31412	9560
الحمولة	28351	40646	28049	23546	37755	28872	36591	114245	214413	140033	76358

											الخاصة
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--------

جدول 06 يوضح تجارة الحاويات بين سنة 2010- 2020

المصدر معلومات من داخل المؤسسة

الشكل رقم 06 يوضح تجارة الحاويات من سنة 2010- 2020



المصدر من إعداد الطالب بناء على معلومات المؤسسة

نظرا للتطورات التي شهدتها المؤسسة خاصة في مجال إستعمال الحاويات وإقتناء معدات خاصة

برفع الحاويات بالإضافة الى الإستقرار الذي شهدته المؤسسة في مجال التسيير الإداري والذي إنعكس بالإيجاب على النتائج المسجلة، حيث أنه من خلال المنحنى شهدت حركة الحاويات إستقرار خلال الفترة من 2010 إلى غاية 2015، لتبدأ في الصعود وتصل الى الذروة في سنة 2018، وهذا الصعود يرجع الى إزدياد إستعمال الحاويات في نقل البضائع وهو مؤشر يدل على التطور الحاصل في المؤسسة المينائية ومواكبة التطور التكنولوجي، أما الإنخفاض فكان بسبب الظروف الصحية التي شهدها العالم مع نهاية سنة 2019 وبداية سنة 2020 وباء كورونا.

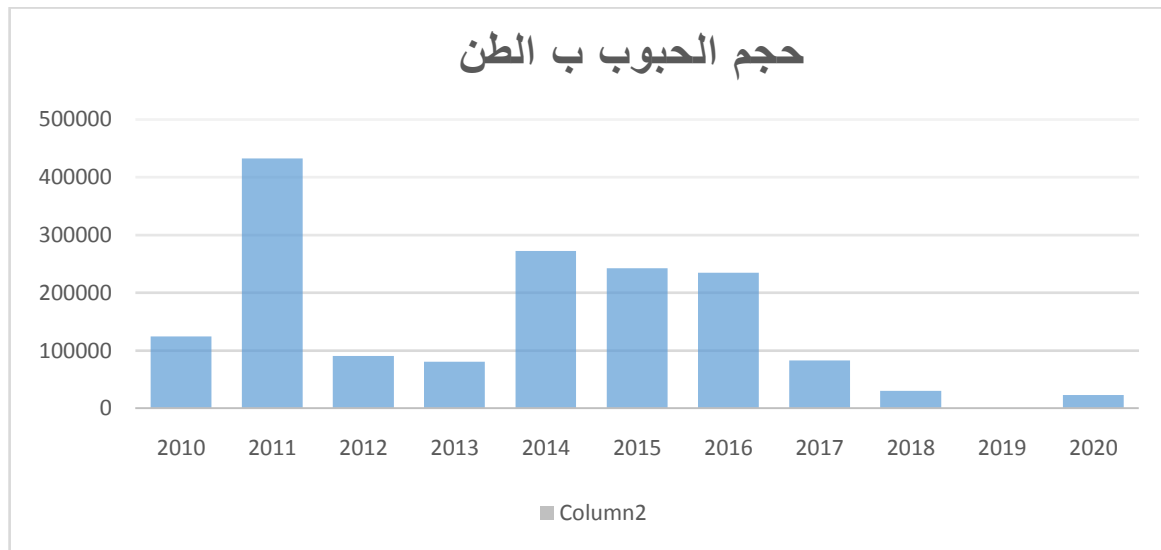
## 5 تجارة الحبوب

الجدول رقم 07 يمثل الحجم الكلي للحبوب من سنة 2010- 2020

السنة	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
حجم الحبوب بطن	124100	432279	90626	80622	167277	124100	432270	90626	18693	0	11691

المصدر معلومات من داخل المؤسسة

الشكل رقم 07 حجم الحبوب بالطن من سنة 2010 - 2020



المصدر من إعداد الطالب بناء على معلومات المؤسسة

من خلال المدرج يتبين لنا إرتفاع في حجم استيراد الحبوب في سنة 2011 وسنة 2016، ليبدأ في الإنخفاض وذلك راجع الى إهتمام الدولة بالجانب الفلاحي وخاصة الفلاحة الصحراوية التي سحلت أرقاما هامة في إنتاج الحبوب ولاية الواد غرداية أدرار، كما أن الميناء يحتوي على صومعة لتخزين الحبوب بسعة 30000 ألف طن والتي تعتبر ضئيلة، بالإضافة الى وجود معدات خاصة بضح الحبوب.

## 6 تداول البضائع

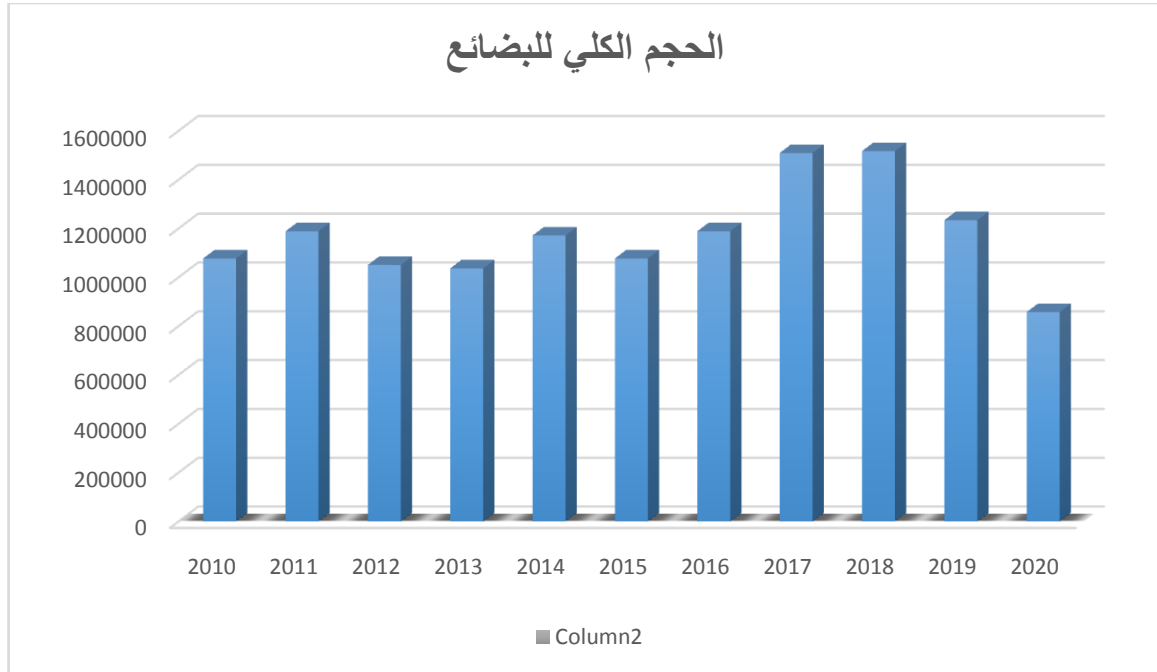
جدول رقم 08 يوضح تداول البضائع من سنة 2010 - 2020

السنة	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
الحجم الكلي	1077481	1188987	1050936	1036829	1171439	1077481	1188987	150936	1517171	1234237	857798

											للبيانات
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	----------

المصدر معلومات من داخل المؤسسة

الشكل رقم 08 الحجم الكلي للبيانات من سنة 2010 - 2020



المصدر من إعداد الطالب بناء على وثائق المؤسسة

يلاحظ من خلال المدرج التكراري أن الحجم الكلي للبيانات على مستوى الميناء عرف تذبذبات من سنة إلى أخرى، حيث نلاحظ أنه من سنة 2010 إلى غاية 2016 شهد ثبات نسبي وذلك راجع إلى إستيراد وتصدير الميناء لنفس الكمية من المنتجات خلال هاته الفترة، كما سجلنا إنخفاض ملحوظ في سنة 2017 وذلك بسبب توقف الميناء عن إستيراد السيارات وكذا تراجع حجم إستيراد الحبوب، ليصل إلى الذروة في سنة 2018 وذلك راجع إلى:

-الزيادة في حجم الحاويات

-الزيادة في حجم إستيراد بذور البطاطا.

-الإشتغال الإداري الذي عرفته المؤسسة

أما التناقص الذي عقب هذا الصعود فيفسر بالإضرابات التي شهدتها المؤسسة في سنة 2019 الذي أدى الى تغيير المدير العام للمؤسسة من جهة ومن جهة أخرى الأسباب الصحية العالمية (جائحة كورونا).

### 3. حركة الملاحة بميناء مستغانم

#### 1 عدد السفن الوافدة: الجدول رقم 09 حركة السفن من سنة 2010-2020

السنة	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
عدد السفن	548	511	533	563	613	548	511	553	563	454	290

المصدر من وثائق المؤسسة

#### الشكل رقم 09 عدد السفن من سنة 2010-2020



المصدر من إعداد الطالب عبر وثائق المؤسسة

## 2 مستوى إنتظار السفن في الرصيف

الجدول رقم 10 متوسط الإنتظار في المرسى و الرصيف من 2010-2020

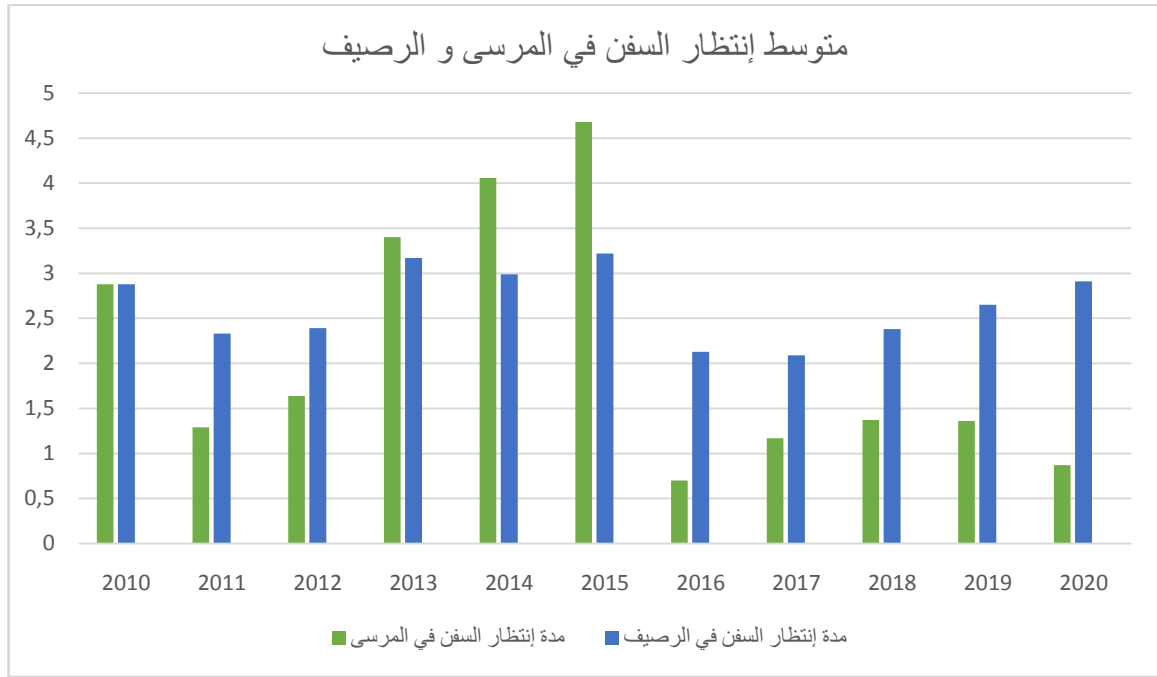
السنة	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
مدة الإنتظار في المرسى	2.88	1.29	1.64	3.4	1.06	4.68	0.70	1.17	1.37	1.36	0.87
مدة الإنتظار في الرصيف	2.88	2.33	2.39	3.17	2.99	3.22	2.13	2.09	2.38	2.65	2.91

المصدر وثائق المؤسسة

من خلال الجدول نلاحظ تقلص مدة انتظار السفن على مستوى الرصيف دليل على المعالجة السريعة للبضائع ما يعني وجود معدات وآلات وتجهيزات للمناولة والعكس صحيح وهو ما يظهر جليا من خلال التناقص المستمر لمدة الإنتظار في الرصيف إنطلاقا من سنة 2016، أما طول الإنتظار في المرسى (RADE) يمكن إرجاعه الإستقرار البنى التحتية (نفس طول الأرصفة والأعماق والأحواض)، بالإضافة الى أنه تم تزويد الميناء بسفينة قطر سنة 2018 التي قللت من مدة إنتظار السفن في المرسى.

التمثيل البياني: الشكل رقم يمثل متوسط انتظار السفن في المرسى و الرصيف





من إعداد الطالب من خلال وثائق المؤسسة

#### 4. مشاكل ميناء مستغانم والمشاريع المستقبلية الخاصة به

من خلال الدراسة يمكن إستخلاص بعض المشاكل والصعوبات التي تواجه الميناء بالإضافة الى الآفاق المستقبلية التي يطمح اليها الميناء وذلك على النحو التالي:

##### 1 الصعوبات التي تواجه الميناء

-نقص في التجهيزات والآليات حيث يعاني الميناء من نقص كبير في الآليات الثقيلة على غرار الرافعات ذاتية الحركة.

-التأخر في عملية تداول الحاويات، إذ يحاول ميناء مستغانم تطوير هذه العملية وذلك من خلال العمل على تهيئة مساحات خاصة باستقبال الحاويات.

-إنخفاض معدل أداء الميناء، يبرز ذلك من خلال توقف الأنشطة ليلا خاصة المتعلقة بمناولة السلع والبضائع.

طول الإجراءات الإدارية والتي تتمثل في الإجراءات الجمركية وكذا الإجراءات الخاصة بتفريغ البضائع وما

يتبعها من إجراءات.

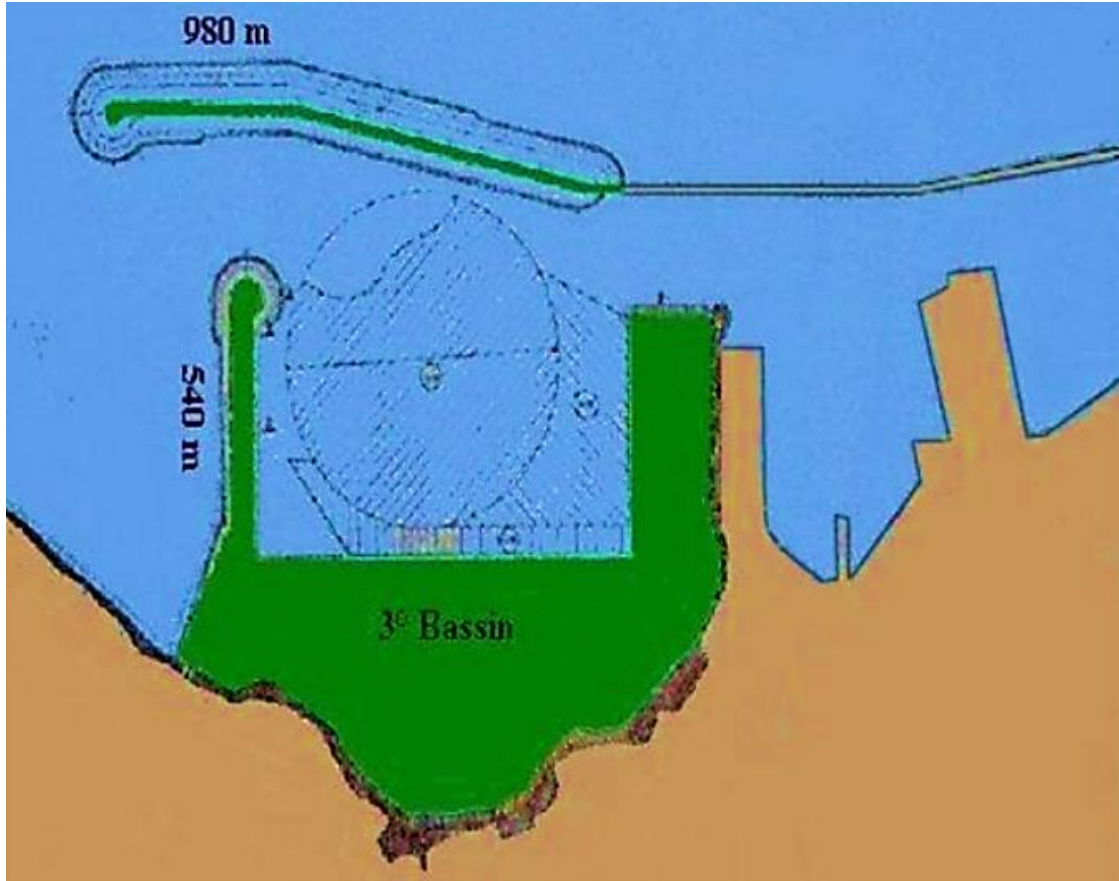
-تواجد الميناء داخل الحيز الحضري مما يجعله غير قابل للتوسع للجهة الخلفية للميناء والتي يمكن أن تستغل.

## 2 المشاريع المستقبلية

### مشروع إنجاز الحوض الثالث

وذلك من أجل التغلب على النقائص المسجلة في الأرصفة وعمق الأحواض ونظرا للنمو المتسارع للتبادل التجاري على مستوى الميناء فقد أصبحت تنمية الميناء وتطويره بإنشاء حوض ثالث واقعا حتميا من أجل مواجهة هذا العجز ورفع من القدرات المينائية في المستقبل.

الشكل رقم 11 مخطط مشروع إنجاز الحوض الثالث



المصدر وثائق المؤسسة

مشروع مرأب الحريق

و هو عبارة عن مركز لعبور المواد الخطيرة يسمح بمعالجة كل المواد التالية ( مواد سائلة و صلبة قابلة للإلهاب، مواد محرقة ملهبة، مواد خطيرة أخرى...).

المراقبة عن بعد

ويتمثل في وضع نظام متكامل لمراقبة وتأمين الحيز المينائي وحماية مداخل الميناء والمنشآت والمناطق الحساسة المتواجدة بالميناء، وقد تم الإنطلاق في هذا المشروع خلال سنة 2021 وذلك بوضع كاميرات مراقبة على مستوى مداخل الميناء وكذا على مستوى المناطق الخاصة بالميناء.

تهيئة باقي الأرضية الخاصة بالحاويات والمقدرة بـ 07 هكتار.

تعمل المؤسسة على إعداد برنامج خاص يسمى JESPORT والذي يعمل على التنسيق بين مختلف الوسطاء البحريين والمؤسسة المينائية من يوم شحن البضاعة من البلد المصدر الى غاية وصولها الى الميناء، وهو ما يعزز من خدمات الميناء وتعتبر زيادة معتبرة في مجال البنية التحتية المرنة.

- ربط الميناء بخلفية من الطرق البرية وذلك في إطار مخطط الإنعاش الإقتصادي (2020-2024)، حيث ينطلق هذا الطريق من الميناء مرورا بالمنطقة الصناعية سيدي خطاب ولاية غلزان الى غاية الدخول في الطريق السيار شرق غرب.

من بين المشاريع المستقبلية الضخمة الخاصة بالبنى التحتية للموانئ الجزائرية والتي تتماشى والمعايير الدولية، والذي سيساهم في تفعيل الخدمات اللوجيستية بميناء مستغانم وزيادة نشاطه، تذكر مشروع " ميناء الحمداية" بمنطقة شرشال ولاية تيبازة، ذو الشراكة الجزائرية الصينية والذي يحتوي على 23 رصيف بعمق 20 متر، سيسمح بمعالجة 6.5 مليون حاوية و 25.7 مليون طن من البضائع سنويا، كما سيلهب هذا الميناء دورا محوريا في النشاط التجاري الدولي بالمنطقة وكذا منطقة شمال ووسط وغر بإفريقيا بفضل المنشآت القاعدية التي سوف يتدعم بها، كما أنه سيتم أنجاز طريق سيار خاص بالميناء مربوط بالطريق السيار شرق - غرب، ومن ثم الطريق العابر للصحراء، إلى جانب ربطه بشبكة من السكة الحديدية.

سيخصص هذا الميناء للشحن العابر و إعادة الشحن و ذلك من خلال تدعيمه بمناطق لوجيستية و مناطق صناعية تتربع على مساحة 2000 هكتار، مما يؤهله مستقبلا في نقل السلع إلى إفريقيا.

## خاتمة الفصل الثالث

تستخلص من خلالى الدراسة الميدانية لمؤسسة ميناء مستغانم انه يتميز بعدة خصائص تتنوع من أنشطة و خدمات كما يقوم بعدة مهام كما تعرفنا على حركة البضائع و السفن و نوعية البضائع و حجمها و رغم ذلك فهناك عوائق يجب العمل بجد من أجل تجاوز التحديات والعقبات التي تحول دون تنمية التجارة الخارجية به، والتي تعددت بين محدودية عمق الأرصفة، عدم كفاية طول الأرصفة ومساحة العبور والتخزين، غياب مرأب الحريق المخصص لمعالجة المواد الخطيرة مسجل في المخطط التنموي ، مشكل التزاوج بين النشاط التجاري والصيد البحري 157 زورق صيد حيث 43 منها من خارج الولاية مما أدى إلى تعطيل أربعة (04) محطات إرساء من جملة عشرة كون ميناء مستغانم ميناء من الجيل الأول، نقص في التجهيزات والآليات ، التأخر في عملية تداول الحاويات انخفاض معدل أداء الميناء، طول الإجراءات الإدارية، واختناق الميناء.

## الخاتمة العامة

يعتبر نشاط النقل البحري أحد المحاور الرئيسية التي تعتمد عليها التجارة الخارجية في أي دولة نظرا لخصائصه المميزة من جانب العرض، ولقدرته على نقل آلاف الأطنان من البضائع المصدرة والمستوردة بواسطة السفن خلال الرحلة الواحدة. مثال ذلك ناقلات البترول التي تنقل مئات الآلاف من الأطنان في الرحلة الواحدة، وهنا تبرز الأهمية البالغة لقطاع النقل البحري في التجارة الدولية.

فتوافر خدمات النقل البحري يعد من الشروط الضرورية لتسهيل حركة التجارة الخارجية للدولة سواء كان ذلك من جانب الصادرات أو الواردات، ذلك أن وجود سفن مملوكة للدولة على خط ملاحى معين يعمل على تشجيع وتنمية صادراتها، فنشاط التصدير لا يتوقف على تقديم منتج جيد فقط بل يتعداه إلى وفرته وبسعر مقبول، أضف إلى ذلك أن تأمين حركة الصادرات والواردات أثناء الحروب يعتمد بدرجة كبيرة على توفير خدمات النقل البحري والدليل على ذلك أنه في الحربين العالميتين تم تخصيص جانب كبير من الأسطول التجاري البحري لعمليات إمداد الجيوش المشتركة. مما ترتب عنه نقص عدد السفن التي تقدم خدماتها لتجارة الدول الصغيرة وارتفاع تكاليف النقل البحري وتزايد مخاطر التشغيل.

ومن هنا تتضح أهمية قطاع النقل البحري لدى الدولة في تنمية تجارتها الخارجية، الأمر الذي يبرر اهتمام حكومات الدول بتنمية ودعم صناعة النقل البحري من خلال تخصيص قدر أكبر من الاستثمارات لتطوير هذا نشاط هذا القطاع حتى تخفض من اعتمادها في نقل الصادرات والواردات على خدمات النقل الأجنبي، وتحمل تكلفة نقل عالية تعيق قدرة الدولة على تصدير منتجاتها والاحتفاظ بمركز تنافسي في الأسواق الخارجية.

### نتائج إختبار الفرضيات

عند إختبار الفرضيات المقترحة في بداية البحث توصلت الى تحليل موضوعنا دور النقل البحري في التجارة الخارجية.

1 الفرضية الاولى: توفر خدمات النقل البحري على مستوى عال تعد أحد الشروط الضرورية لانسياب حركة التجارة الخارجية

فد بينت الدراسة أنها محققة، فالنقل البحري بتطورات تكنولوجية هائلة خاصة في مجال الموانئ و بناء السفن و تعدد انواعها اضافة الى تعدد الحاويات و انواعها ساعدت على نقل أكبر كمية من البضائع في الرحلة الواحدة.

## 2 الفرضية الثانية: ان انتهاج سياسة حمائية مطلقة يضر بالتجارة الخارجية

و قد بينت الدراسة أنها محققة، فمن خلال الدراسة وجدنا بان اطلاق السياسة الحمائية البحرية ضرر، فالنقل البحري يعد صناعة كثيفة لرأس المال، و لذلك فالدول جميعها ستقابل سياسات الاعانات في الدول المنافسة باعانات مضادة و سؤدي استعمال سياسات الاعانات الى الى سلسلة تؤدي بالخسارة الى الحكومات.

## نتائج البحث

من بين النتائج المتوصل إليها في هذا البحث ما يلي:

-للنقل البحري دور بالغ الأهمية في تعزيز التجارة الخارجية والتنمية الاقتصادية وأهم ميزة للنقل البحري تتمثل في كونه أكثر أنماط النقل الأخرى ملائمة، من حيث الكلفة لنقل الشحنات الكبيرة إلى مسافات بعيدة. كما يتميز بوجود خطوط ملاحية بصورة طبيعية وال تحتاج إلى استثمارات لإنشائها أو إلى صيانتها. هذه الميزات جعلت هذا النمط من النقل يضطلع بنقل ما نسبته 80% من إجمالي التجارة العالمية. فالنقل البحري يعتبر أهم حلقات منظومة النقل الحديث متعدد الوسائط، وقد ساهم استخدام التقنيات الحديثة وتكنولوجيا المعلومات في كل من السفن والموانئ في جعل هذا النمط أكثر اندماجاً وانسجاماً مع هذه المنظومة الجديدة.

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

## التوصيات:

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

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

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

## آفاق البحث

انطلاقاً من نتائج هذا البحث ارتأينا أن نفتح آفاقاً جديدة له والتي تتمثل في:

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



### المصادر والمراجع

1. مصطفى احمد حمد، اقتصاديات النقل في السودان، جامعة السودان للعلوم و التكنولوجيا، 2008، ص24، ص120.
2. مختار السويقي، اقتصاديات النقل البحري. الطبعة الثالثة. مصر الدار المصرية اللبنانية للطباعة (2001). ص3.
3. محمد سليمان هدى. اقتصاديات النقل البحري. مصر. دار الجامعات المصرية (1998)، ص21.
4. مصطفى احمد محمد اقتصاديات النقل في السودان، جامعة السودان للعلوم و التكنولوجيا، 2008، ص7.
5. عثمان إبراهيم السيد 'قضايا النقل في السودان، مركز دراسات الشرق الأوسط و افريقيا، (2004)، ص24.
6. سميرة ابراهيم محمد أيوب، إقتصاديات النقل، مصر، دار الجامعية، ص37.
7. حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية، دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر L'EPAL، أطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الدكتوراة، علوم، اقتصادية، الجزائر العاصمة، 2008/2007، ص35.
8. مصدر الانترنت. مركز دراسات و بحوث الغرفة الشرقية. النقل البحري في اطار منظمة التجارة العالمية. أكتوبر 2009. الموقع الالكتروني
9. حملاوي ربيعة مردودية المؤسسات المينائية، دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر L'EPAL، أطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الدكتوراة، علوم، اقتصادية، الجزائر العاصمة، 2008/2007، ص37.
10. مصدر الانترنت، مركز دراسات و بحوث الغرفة الشرقية، نفس المصدر، ص11.
11. مصدر الانترنت، مركز دراسات و بحوث الغرفة الشرقية، نفس المصدر، ص13.
12. حملاوي ربيعة، مصدر سبق ذكره، ص42.
13. مصطفى احمد حمد، مصدر سابق، ص35.

14. محسن جابر عبدو , الأثر الاقتصادي للنقل البحري , عمان , دار و جيدو للنشر , (2002), ص 110.
15. عبد الواحد عثمان اقتصاديات الموانئ البحرية , كلية الاقتصاد , جامعة القران الكريم , ص 319.
16. سامي عفيف حاتم, قضايا معاصرة في التجارة الدولية. الدار المصرية اللبنانية، ط 2004. ص 133.
17. فيروز سلطاني، دور السياسات التجارية في تفعيل الاتفاقيات التجارية الاقليمية والدولية، مذكرة ماجستير , جامعة بسكرة. 2013 ص 3.
18. السيد محمد السريقي , اقتصاديات التجارة الخارجية مؤسسة الرؤية للطباعة والنشر والتوزيع جامعة الاسكندرية، 2009، ط 1، ص 8.
19. يوسف مسعداوي، دراسات في التجارة الدولية، دار قومة للطباعة والنشر و التوزيع ،الجزائر الجزائر، 2010، ص 11.
20. نبيل حشاد، العولمة ومستقبل العالم العربي، دار ابجي للنشر ، مصر، ط 2006، 1، ص 107،
21. سامي عفيف، مرجع سبق ذكره، ص 42.
22. جامع احمد، اقتصاديات التجارة الخارجية، دار الميسرة، عمان، الأردن، ط 2002، 1، ص 16-17.
23. يوسف مسعداوي، دراسات في التجارة الدولية، دار هومة للطباعة و النشر و التوزيع، الجزائر، 2010، ص 11.
24. جامع أحمد، مرجع سبق ذكره، ص 21.
25. الدكتور محمد صفوت قابل، نظريات وسياسات التجارة الدولية، الطبعة الأولى، 2010، ص 312.
26. الدكتورة زينب حسن عوض الله ، العلاقات الاقتصادية الدولية ، الدار الجامعية مصر دون ذكر سنة النشر، ص 200.
27. الدكتور محمد صفوت قابل، المرجع السابق، ص 318.
28. الدكتور خالد محمد السواعي، كتاباالتجارة والتنمية، عمان، دار المناهج، 2005، ص 202-208.

29. الموقع الالكتروني للذكاء الاصطناعي، chat.openai.com
30. الدكتور أحمد عبد المنصف محمود، النقل البحري، مكتبة الإشعاع مصر، ص 137.
31. الدكتور أحمد عبد المنصف محمود، نفس المرجع السابق، ص 149.
32. الدكتور أحمد عبد المنصف محمود، المرجع السابق، ص 147 148.
33. الدكتور أحمد عبد المنصف محمود، المرجع السابق، ص 149.
34. أيمن النحراوي، الموانئ البحرية، موانئ التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2009، ص 280-288.
35. أيمن النحراوي، مرجع سابق، ص 325-329.
36. الدكتور محمد الصريفي، كتابا لاستراتيجيات التسويقية للموانئ وشركات النقل البحري، الطبعة الأولى، 2009 ص 10.
37. الدكتور أيمن النحراوي، مرجع سابق، ص 291-307.
38. مركز الدراسات والبحوث، الغرفة الشرقية، تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية المملكة العربية السعودية ونا لإشارة بالسنة، ص 16.
39. علي عبد الله، ادارة وتشغيل الموانئ، الجامعة البحرية الدولية، السويد، 2000، ص 12.
40. علي عبد الله، نفس لمرجع السابق، ص 10.

### المراجع باللغة الفرنسية:

41. Chibani Rebah, le vade mecun, de l'import-export, edition ENAG, 1997, p43.

الملاحق

## الملحق رقم 01

بعض الآلات المستعملة في المناولة

### Front-end Loader



Use container top anchor points.  
Handle most containers. Can reach stacks up to 3 in height.

### Reach Stacker



Flexible side loaders. Can reach stacks up to 3 full or 5 empty containers in height. 500 TEU per hectare.

# الملحق رقم 02



الجزيرة الاقتصادية هي مجلة اقتصادية وبيروقراطية تصدرها وزارة الاقتصاد والمالية الجزائرية. تأسست في 1987. وهي من المجلات الاقتصادية التي تصدر في الجزائر.

الجزيرة الاقتصادية هي مجلة اقتصادية وبيروقراطية تصدرها وزارة الاقتصاد والمالية الجزائرية. تأسست في 1987. وهي من المجلات الاقتصادية التي تصدر في الجزائر.



## اقتصاد

### الاقتصاد اللبناني في نفق مقلق بانتظار تشكيل حكومة جديدة

التقاطعات السياسية تهدد بتفجير الأزمات الاقتصادية المزمنة • مضاربات الأسواق تؤكد أن الدولة اللبنانية على حافة الإفلاس



التقاطعات السياسية تهدد بتفجير الأزمات الاقتصادية المزمنة

لا يزال لبنان في نفق الأزمات الاقتصادية العالمية وبحول المصير على أعتاب انهيار اقتصادي جديد. رغم أنها من البلدان التي شككت فيها مؤخرا للقطاعات الاقتصادية الأزمات في ظل تراجع صادراتها الأوسع من دولة لبنان إلى حافة الإفلاس في وقت الأزمات الاقتصادية التي تشهدها المنطقة.

في ظل غياب حكومة جديدة، تتدهور الأوضاع الاقتصادية في لبنان. وتواجه الدولة اللبنانية أزمة مالية كبيرة، حيث تعاني من نقص في السيولة النقدية. وتواجه الشركات اللبنانية صعوبات في الحصول على الائتمانات البنكية، مما يؤدي إلى إغلاق عدد من المؤسسات الاقتصادية.

كما تعاني الدولة اللبنانية من ارتفاع نسبة البطالة، مما يؤدي إلى تدهور الأوضاع المعيشية للسكان. وتواجه الدولة اللبنانية أيضا أزمة في قطاع التعليم، حيث تعاني من نقص في الميزانية المخصصة لهذا القطاع.

**35** ساعة في سوق الأوراق المالية في بيروت

تحت إشراف وزارة الاقتصاد والمالية، تم تعليق تداول الأوراق المالية في سوق الأوراق المالية في بيروت لمدة 35 ساعة. وذلك في إطار تدابير الطوارئ الاقتصادية التي تتخذها الحكومة لمواجهة الأزمة المالية.

وتتضمن التدابير الاقتصادية التي تتخذها الحكومة، خفض الإنفاق الحكومي، وتجميد الرواتب، وتجميد الأسعار، وتجميد الأجور، وتجميد الأسعار، وتجميد الأجور، وتجميد الأسعار، وتجميد الأجور.

وتتضمن التدابير الاقتصادية التي تتخذها الحكومة، خفض الإنفاق الحكومي، وتجميد الرواتب، وتجميد الأسعار، وتجميد الأجور، وتجميد الأسعار، وتجميد الأجور.

وتتضمن التدابير الاقتصادية التي تتخذها الحكومة، خفض الإنفاق الحكومي، وتجميد الرواتب، وتجميد الأسعار، وتجميد الأجور، وتجميد الأسعار، وتجميد الأجور.

### انحدار الخدمات يفرض إعادة هيكلة القطاع اللوجستي الجزائري

● مليارات دولار خسائر سنوية للدولة جراء تخلف القطاع ● الموانئ الجزائرية ثروة تبدها السياسات الحكومية الفاشلة

أكثر مليارات دولار خسائر سنوية في القطاع اللوجستي الجزائري

تتعرض الجزائر لخسائر سنوية تقدر بمليارات دولار جراء تخلف القطاع اللوجستي. وذلك في إطار السياسات الحكومية الفاشلة التي تتخذها الحكومة تجاه الموانئ الجزائرية.

وتتضمن الخسائر السنوية، خسائر في الإيرادات، وخسائر في التكاليف، وخسائر في الأرباح، وخسائر في المبيعات، وخسائر في الخدمات، وخسائر في الجودة، وخسائر في الكفاءة، وخسائر في الإنتاجية، وخسائر في التنافسية، وخسائر في المصداقية، وخسائر في السمعة، وخسائر في العلاقات، وخسائر في الشراكة، وخسائر في التعاون، وخسائر في الحوار، وخسائر في التفاهل، وخسائر في التواضع، وخسائر في التواضع، وخسائر في التواضع.

وتتضمن الخسائر السنوية، خسائر في الإيرادات، وخسائر في التكاليف، وخسائر في الأرباح، وخسائر في المبيعات، وخسائر في الخدمات، وخسائر في الجودة، وخسائر في الكفاءة، وخسائر في الإنتاجية، وخسائر في التنافسية، وخسائر في المصداقية، وخسائر في السمعة، وخسائر في العلاقات، وخسائر في الشراكة، وخسائر في التعاون، وخسائر في الحوار، وخسائر في التفاهل، وخسائر في التواضع، وخسائر في التواضع، وخسائر في التواضع.

وتتضمن الخسائر السنوية، خسائر في الإيرادات، وخسائر في التكاليف، وخسائر في الأرباح، وخسائر في المبيعات، وخسائر في الخدمات، وخسائر في الجودة، وخسائر في الكفاءة، وخسائر في الإنتاجية، وخسائر في التنافسية، وخسائر في المصداقية، وخسائر في السمعة، وخسائر في العلاقات، وخسائر في الشراكة، وخسائر في التعاون، وخسائر في الحوار، وخسائر في التفاهل، وخسائر في التواضع، وخسائر في التواضع، وخسائر في التواضع.

وتتضمن الخسائر السنوية، خسائر في الإيرادات، وخسائر في التكاليف، وخسائر في الأرباح، وخسائر في المبيعات، وخسائر في الخدمات، وخسائر في الجودة، وخسائر في الكفاءة، وخسائر في الإنتاجية، وخسائر في التنافسية، وخسائر في المصداقية، وخسائر في السمعة، وخسائر في العلاقات، وخسائر في الشراكة، وخسائر في التعاون، وخسائر في الحوار، وخسائر في التفاهل، وخسائر في التواضع، وخسائر في التواضع، وخسائر في التواضع.



موانئ بحرية نشطة في الجزائر

## الملحق رقم 03

### زورق السحب



## ملخص

تعتبر الحركة التجارية للموانئ البحرية من الدعامات الاقتصادية المهمة، يبرز ذلك من أهميته الكبير للقطاع الاقتصادي للدولة، من خلال تمويلها لمشاريع ضخمة ذات صلة بالنقل البحري تطويرها، وهذا لأهميتها في الاقتصاد الوطني، إذ تعد التجارة الخارجية مورد أساسي من إيرادات الدولة، بالإضافة الى كونه عنصر يحفز العلاقات الدولية عن طريق الإتفاقيات والمعاهدات، حيث تطرقنا من خلال هذه الدراسة الى علاقة النقل البحري والتجارة الخارجية، من خلال دراسة حالة ميناء مستغانم في فترة 2010-2020.

توصلت الدراسة الى وجود تأثير وعلاقة طردية بين تطور التجارة الخارجية تزامنا مع بيانات النقل البحري عن طريق ميناء مستغانم، حيث عرف هذا الأخير بعض التطورات في الأونة الأخيرة، إلا أنها ما زالت تعاني من عدة عوائق التي يتوقع تحسينها في السنوات القادمة.

**الكلمات المفتاحية:** النقل البحري - التجارة الدولية - الموانئ البحرية - ميناء مستغانم - مؤسسة ميناء مستغانم - الخدمات اللوجستية.



## Résumé

Le mouvement commercial des ports maritimes est considéré comme l'un des piliers économiques importants, ce qui est mis en évidence par sa grande importance pour le secteur économique de l'État, à travers son financement et le développement de grands projets liés au transport maritime, et cela est dû à son importance dans l'économie, car le commerce extérieur est une source essentielle de revenus de l'État, en plus d'être un élément qui stimule les relations internationales par le biais d'accords et de traités, comme nous l'avons abordé à travers cette étude sur la relation entre le transport maritime et le commerce extérieur, à travers une étude de cas de la port de Mostaganem sur la période 2010-2020.

L'étude a conclu qu'il existe un effet et une relation positive entre le développement du commerce extérieur coïncidant avec les données du transport maritime par le port de Mostaganem, où ce dernier a connu quelques développements récemment, mais il souffre encore de plusieurs obstacles qui sont attendus à améliorer dans les années à venir.

**Mots clés :** transport maritime - commerce international - ports maritimes - Port de Mostaganem - Société du port de Mostaganem - services logistiques.