

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة عبد الحميد ابن باديس - مستغانم -



مذكرة مقدمة استكمالاً لمتطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي

في العلوم التجارية تخصص: مالية وتجارة دولية

أهمية النقل البحري في التجارة الخارجية

- دراسة حالة ميناء مستغانم -

اشراف الاستاذة: مقيدش فاطمة الزهراء

اعداد الطالب : بغالية شمس الدين

أعضاء اللجنة :

أستاذ محاضر أ

مقيدش فاطمة الزهراء

أستاذة مساعدة ب

بورحلة زهرة

أستاذ محاضر ب

زبشي نوال

السنة الجامعية : 2024/2023

الاهداء

أحمد الله عز وجل على منه وكونه لإتمام هذا البحث. إلى الذي وهبني كل ما يملك حتى أحقق له آماله، إلى من كان يدفعني قدما نحو الأمام لنيل المبتغى ، إلى الإنسان الذي إمتلك الإنسانية بكل قوة إلى الذي سهر على تعليمي ، إلى مدرستي الأولى في الحياة.

ابي الغالي على قلبي أطال الله في عمره.

إلى التي وهبت فلذة كبدها كل العطاء والحنان، إلى التي صبرت على كل شيء، التي رعنتني حق الرعاية و كانت سندي في الشدائد، و كانت دعواها لي بالتوفيق، تتبعني خطوة خطوة في عملي، إلى من إرتحت كلما تذكرت إبتسامتها في وجهي نبع الحنان أُمي أعز ملاك على

القلب والعين جزاها الله عني خير الجزاء في الدارين: إليهما أهدي هذا العمل المتواضع فيه أدخل على قلبهما شيئا من السعادة إلى إختوتي وأختواتي الذين تقاسموا معي عبء الحياة

كما أهدي ثمرة جهدي لأستاذتي الكريمة : التي كلما تظلمت الطريق

أمامي لجأت إليها فأنارها لي و كلما دب اليأس في نفسي زرعت فيا الأمل لأسير قدما و كلما

سألت عن معرفة زودنتي بها و كلما طلبت كمية من وقتها الثمين وفرتة لي بالرغم من مسؤولياتها المتعددة؛ إلى كل أساتذة قسم العلوم التجارية و إلى كل من يؤمن بأن بذور نجاح التغيير هي في ذواتنا و في أنفسنا قبل أن تكون في أشياء أخرى....

قال الله تعالى " : إن الله لا يغير ما بقوم حتى يغيروا ما بأنفسهم الآية 11 من سورة الرعد إلى كل هؤلاء أهدي هذا العمل

الطالب: بغالية شمس الدين

الشكر والعرفان

قال رسول الله صلى الله عليه و سلم

" من لم يشكر الناس لم يشكر الله "

صدق رسول الله صلى الله عليه و سلم

الحمد لله على إحسانه و الشكر له على توفيقه و امتنانه و نشهد أن لا إله إلا الله
وحده لا شريك له تعظيماً لشأنه و نشهد أن سيدنا و نبينا محمد عبده و رسوله
الداعي إلى رضوانه

صلى الله عليه و على آله و أصحابه و أتباعه و سلم.

بعد شكر الله سبحانه و تعالى على توفيقه لنا لإتمام هذا البحث المتواضع أتقدم
بجزيل الشكر إلى الوالدين العزيزين الذين أعانوني و شجعوني على الإستمرار في

مسيرة العلم و النجاح، و إكمال الدراسة الجامعية و البحث كما أتوجه بالشكر
الجزيل إلى من

شرفني بإشرافه على مذكرة بحثي الأستاذة " " الذي لن تكفي حروف هذه
المذكرة لإيفانه حقه بصيره الكبير علي، ولتوجيهاته العلمية التي لا تقدر بثمن؛ و
التي

ساهمت بشكل كبير في إتمام و إستكمال هذا العمل إلى كل أساتذة قسم العلوم
الإقتصادية و علوم التسيير: كما أتوجه بخالص شكري و تقديري إلى كل من
ساعدني من قريب أو من

بعيد على إنجاز و إتمام هذا العمل.

رب أوزعني أن أشكر نعمتك التي أنعمت علي و على والدي و أن أعمل صالحاً
ترضاه

و أدخلني برحمتك في عبادك الصالحين"

الملخص:

تهدف هذه الدراسة الى إبراز أهمية قطاع النقل والشحن البحري في تعزيز التجارة الخارجية الجزائرية، من خلال الوقوف على أهم المشاكل التي يعاني منها القطاع ومحاولة الاستفادة من تجارب دولية رائدة في هذا المجال. وحاولنا من خلال الدراسة الميدانية إبراز أثر النقل البحري في ميناء مستغانم على التجارة الخارجية، وخلصت الدراسة إلى أن هذا الأخير له أهمية كبيرة في بعض قطاعات الميناء كان له بعض الأثر الإيجابي في حجم النشاط الإجمالي له .

الكلمات المفتاحية: التجارة الخارجية ، قطاع النقل والشحن البحري، الصادرات، الواردات.

Abstract :

This study aims to highlight the importance of the transport and maritime shipping sector in enhancing Algerian foreign trade, by identifying the most important problems that the sector suffers from and trying to benefit from pioneering international experiences in this field. Through the field study, we tried to highlight the impact of maritime transport in the port of Mostaganem on foreign trade, and the study concluded that the latter has great importance in some sectors of the port and had some positive impact on the volume of its total .activity

Keywords: foreign trade, transport and maritime shipping sector, exports, imports.

الصفحة	الفهرس
	الشكر
	الاهداء
01	المقدمة
07	الفصل الأول:مدخل نظري للتجارة الخارجية
07	تمهيد
08	المبحث الأول:عموميات حول التجارة الخارجية
08	المطلب الأول:تعريف التجارة الخارجية والفروقات بين التجارة الخارجية والداخلية
09	المطلب الثاني:أهمية التجارة الخارجية ودورها في الاقتصاد الدولي
10	المطلب الثالث:النظريات التي تفسر التجارة الخارجية
17	المبحث الثاني : سياسات التجارة الخارجية
18	المطلب الأول:مفهوم واهداف سياسة التجارة الخارجية
19	المطلب الثاني:أنواع سياسة التجارة الخارجية
21	المطلب الثالث:أدوات سياسة التجارة الخارجية
25	المبحث الثالث:مستندات التجارة الخارجية
25	المطلب الاول:خطوات قيام حركة التجارة الخارجية
27	المطلب الثاني:وظائف بوليصية الشحن
27	المطلب الثالث:بوليصية الشحن متعدد المراحل
30	خلاصة الفصل
32	الفصل الثاني : دور الموانئ والنقل البحري على التجارة الخارجية
32	تمهيد
33	المبحث الأول: ماهية النقل البحري
33	المطلب الأول: مفهوم أنشطة النقل البحري

34	المطلب الثاني: النقل البحري وتقييم عناصره
38	المطلب الثالث : خصائص النقل البحري
41	المبحث الثاني: قطاع الشحن البحري
41	المطلب الاول: ماهية الشحن البحري
42	المطلب الثاني: إجراءات الشحن والتفريغ والوسائل المستعملة
46	المبحث الثالث: الموانئ الجزائرية بين دورها التقليدي والمأمول منها في رفع كفاءة قطاع النقل والشحن البحري
46	المطلب الأول: الموانئ الجزائرية ودورها في نقل البضائع من وإلى الجزائر :
48	المطلب الثاني: مشاكل ومعوقات الموانئ الجزائرية
49	المطلب الثالث: استراتيجيات وآليات رفع كفاءتها وخدمة قطاع النقل البحري
50	خلاصة الفصل
52	الفصل الثالث: دراسة ميدانية لمؤسسة ميناء مستغانم
52	تمهيد
53	المبحث الأول: تقديم عام لميناء مستغانم
53	المطلب الأول: نشأة وتطور ميناء مستغانم
54	المطلب الثاني: اهداف ومميزات ميناء مستغانم.
57	المطلب الثالث: الهيكل التنظيمي لميناء مستغانم
59	المبحث الثاني : الحركة التجارية لميناء مستغانم
59	المطلب الأول : تطور حجم النشاط التجاري وحركة السفن والملاحة
64	المطلب الثاني : المؤشرات الرئيسية لنشاط ميناء مستغانم
68	المطلب الثالث : صادرات السلع والواردات لميناء مستغانم:
70	المبحث الثالث: المعضلات والتحديات والمشاريع المستقبلية في ميناء مستغانم
70	المطلب الأول: التحديات التي تواجه الميناء وتأثيره السلبي

71	المطلب الثاني: مشاكل ميناء مستغانم
72	المطلب الثالث: المشاريع المستقبلية.
74	خلاصة الفصل
76	الخاتمة
	قائمة المراجع

قائمة الجداول

الصفحة	عنوان الجدول	الرقم
05	مثال افتراضي لنظرية التكاليف المطلقة	الجدول 1-1
06	مثال توضيحي لنظرية التكاليف النسبية	الجدول 2-1
50	حجم الواردات والصادرات	الجدول 3-1
51	حركة الملاحة لميناء مستغانم	الجدول 3-2
51	زمن مكوث السفن بالميناء 2020-2021	الجدول 3-3
51	حجم البضائع (بالطن) 2020-2021	الجدول 3-4
52	التجارة بحسب عائلات المواد	الجدول 3-5
52	حركة الحاويات	الجدول 3-6
53	مؤشر حركة الركاب	الجدول 3-7
53	مؤشرات الانتاج	الجدول 3-8
54	مؤشرات الاستيراد	الجدول 3-9
55	مؤشرات التصدير	الجدول 3-10
57	عدد السفن الراسية بالميناء	الجدول 3-11
58	زمن مكوث السفينة بالميناء 2013-2014	الجدول 3-12
58	حجم البضائع (الطن) 2010-2014	الجدول 3-13

قائمة الأشكال

الصفحة	عنوان الجدول	الرقم
38	نسب النقل الدولي للبضائع بالجزائر 2017	الشكل 1-1
39	خريطة توزيع الموانئ التجارية الجزائرية	الشكل 1-2
45	رسم تخطيطي لميناء مستغانم	الشكل 3-1
47	الهيكل التنظيمي لميناء مستغانم	الشكل 3-2

المقدمة العامة:

تشهد الساحة الاقتصادية في الوقت الحالي حركية متسارعة، حيث أحدثت تغيرات جذرية في عدة مفاهيم اقتصادية ، هذا التطور أدى إلى زيادة الطلب على المنتجات والخدمات، وتحسين إمكانيات التبادل بين الدول استنادًا إلى نظرية المزايا النسبية لديفيد ريكاردو. عملية الشراء تتم من خلال اتخاذ قرار بالصفقة واستلام البضاعة، ويجب أن تتم بكفاءة لتحقيق الاقتصاد. النقل، سواء البري أو البحري أو الجوي، يعد جزءًا أساسيًا من الحياة الاقتصادية والاجتماعية، ويؤثر في تكلفة المنتج النهائي وفعالية التجارة العالمية. يُعتبر النقل البحري الأمثل لنقل البضائع عبر العالم، ويجب أن تركز الدراسات الاقتصادية على فهم وتحسين هذا القطاع.

الجزائر، بفضل موقعها الإستراتيجي على البحر الأبيض المتوسط، تسعى جاهدة لتطوير قطاع النقل البحري وتعزيزه، من خلال توفير مرافق ملاحية وزيادة حجم أسطولها البحري، بغية دعم التجارة الخارجية وتحسين مستوى المعيشة لمواطنيها. وبهذا، يجب على الحكومات والمسؤولين التنمويين تحديد التوجهات الإستراتيجية والسياسات الضرورية لتطوير وتحسين قطاع النقل، وضمان توجيهه لخدمة أهداف التنمية المحددة.

إن عملية الشراء من المنظور المحاسبي تتم عبر مرحلتين أساسيتين، الأولى تتمثل في اتخاذ القرار بإبرام الصفقة أو اقتناء البضاعة، والتي تقتضي فضلا عن المعطيات المتعلقة بالنوعية والكمية شروطا خاصة كإختيار الوقت المناسب أو السعر الأدنى الذي يمكن أن تصل إليه البضاعة محل الطلب وذلك من أجل تحقيق أكبر إقتصاد ممكن، أما الثانية فتتمثل في إستلام البضاعة، وهي الحلقة الأهم كونها تبرر الغاية من الشراء وهذا ما دفع بالحكومات والأفراد إلى التنافس فيما بينها لاختيار أفضل الطرق وأنجع السبل التي من خلالها تتم عملية نقل هذه البضائع، على إختلاف طبيعتها من المورد إلى المستهلك أو بتعبير عام وفق المسار الذي يربط كلا من الاستخراج، الإنتاج التوزيع، الاستهلاك، وذلك بشكل يهدف إلى تخفيض تكاليف العملية وتحقيق أكبر عائد ممكن يبعث على التنافسية. والنقل على اختلاف أنواعه البري، البحري والجوي يرتبط ارتباطا قويا بباقي القطاعات الأخرى إلى درجة أن البعض يعتبره عصب الحياة الاقتصادية والاجتماعية وركيزتها الأساسية، ويراه آخرون على أنه صناعة إستراتيجية هامة ومعيارا لتصنيف اقتصاديات الدول، ففضلا عن تنشيطه لحركة التجارة الخارجية وزيادة التعاملات فهو يخلق مناصب الشغل ويساهم في زيادة مستويات النمو والدخل الإجمالي، إلا أنه وفي المقابل يزيد من التكلفة الإجمالية للمنتوج النهائي، وفي هذا الصدد تشير بعض الدراسات التي أجريت أن تكاليف النقل تمثل في المتوسط ما قيمته 20 في المائة من التكلفة النهائية لأي منتج، كما أثبتت في الوقت نفسه أن النقل البحري يعتبر الوسيلة الأمثل والأنسب لعملية نقل البضائع عبر أنحاء العالم وخاصة بين الأقاليم التي تفصلها عن بعضها البحار والمحيطات، وهذا لما يوفره من مزايا تميزه عن غيره كالقدرة على نقله لأكبر كمية ممكنة وبمستوى عال من الأمان، وعلى هذا الأساس أصبحت مسألة دراسة اقتصاديات النقل لاسيما في مجال النقل البحري تحظى بمزيد من الإهتمام من قبل الاقتصاديين والمسيرين على وجه الخصوص، وذلك بغرض التحكم فيها وضبطها ومن ثم توجيهها لخدمة الأهداف المسطرة في برامج التنمية.

بفضل موقعها الاستراتيجي المطل على البحر الأبيض المتوسط وبشريطها الساحلي الذي يبلغ طوله 1644 كيلومترًا، تولى الجزائر اهتمامًا كبيرًا بتطوير قطاع النقل البحري، ضمن جهودها الرامية لتحقيق التنمية الاقتصادية وتحسين مستوى معيشة أفرادها.

تقدم الجزائر 13 ميناءً متخصصًا لتغطية مختلف العمليات المتعلقة بقطاع التجارة الخارجية، فضلاً عن نقل الأشخاص والمحروقات. وتستثمر الجزائر بشكل كبير في زيادة حجم أسطولها البحري وتفعيل نشاطه، من خلال تعزيز البنية التحتية وتحديث التقنيات وتوفير التمويل اللازم.

تسعى الجزائر أيضًا لتشجيع القطاع الخاص من خلال فتح المجال أمام الخواص لخلق مؤسسات اقتصادية متخصصة في مجال النقل البحري. كما تولى الحكومة اهتمامًا خاصًا بالجوانب القانونية والتقنية لتنظيم النشاط، من خلال سن التشريعات والقوانين التي تنظم حركة الملاحة البحرية وتسيير الموانئ.

تدرك الجزائر مدى أهمية النقل البحري في توفير العملة الصعبة وتعزيز القطاعات الاقتصادية المختلفة، ولهذا السبب تحدد التوجهات الاستراتيجية والسياسات الضرورية لتعزيز هذا القطاع ودعمه في سبيل تحقيق التنمية المستدامة.

أولاً: إشكالية البحث

منه وعلى ضوء ما تقدم ينصب محور إشغالنا في هذه الدراسة حول الإشكالية الرئيسية الآتية: كيف يساهم النقل البحري في تعزيز حركة التجارة الخارجية؟ وما هو دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية؟

ثانياً: الأسئلة الفرعية

يمكننا أيضاً مما تطرقنا إليه طرح التساؤلات الفرعية التالية:

- ماذا نعني بالنقل البحري للبضائع وسياساته؟ ما هي خصائصه وتكاليفه؟

- ما هي العلاقة التي تربط النقل البحري للبضائع بالتجارة الخارجية؟

- في ماذا يساهم ميناء مستغانم؟

ثالثاً: فرضيات البحث

لمعالجة إشكالية البحث والإجابة على الأسئلة المطروحة، يقوم بحثنا هذا على عدة فرضيات، وهي:

الفرضية الأولى: النقل البحري للبضائع لم يعرف تطوراً تكنولوجياً كبيراً كغيره من وسائل النقل الأخرى؛

الفرضية الثانية: توجد علاقة وطيدة بين النقل البحري للبضائع و التجارة الخارجية

الفرضية الثالثة: ميناء مستغانم يساهم في التنمية الاقتصادية والتجارة الخارجية.

رابعا : أهمية البحث

يحتل هذا البحث أهمية بالغة كونه يتناول واحدة من الوسائل المهمة التي تعنى بها الدولة عند إعدادها لسياسة التنمية الشاملة كونه يعتبر همزة وصل بين مختلف القطاعات كما تكمن أهمية هذا البحث في الإطلاع الميداني على شركة ميناء مستغانم ومحاوله معرفة مساهمته في إحداث التنمية الاقتصادية، وتزايد أهمية البحث من منطلق أن الاقتصاد الجزائري حوالي أكثر من 75 في المائة من تجارته الخارجية تتم عبر البحر، كونه العامل الأساسي للتنمية الاقتصادية والتجارة الخارجية وهذا ما نحاول إبرازه في هذا البحث.

خامسا: أهداف البحث

يهدف هذا البحث إلى إلقاء الضوء على قطاع خدماتي يكتسي أهمية كبيرة على الصعيدين الوطني والدولي كما تسعى هذه الدراسة إلى تحقيق الأهداف التالية:

1. إبراز مختلف تعاريف النقل والنقل البحري للبضائع وخصائصه
2. التعرف على تأثير نشاط النقل البحري للبضائع على بعض المؤشرات الاقتصادية
- 3 محاولة الوقوف على واقع شركة ميناء مستغانم.

سادسا :منهجية البحث

اعتمدنا في سبيل الوصول الى الإجابة عن الإشكالية المطروحة على المناهج التالية :
-المنهج الوصفي : كونه الأنسب لمعالجة عناصر هذا البحث من الناحية النظرية و شمل كل من:

- الفصل الأول:مدخل نظري للتجارة الخارجية
- الفصل الثاني : دور الموانئ والنقل البحري على التجارة الخارجية
- المنهج التحليلي: من خلال معالجة الموضوع من الناحية التطبيقية والتعرف على الواقع العملي لسير عملية النقل البحري في التجارة الخارجية وشمل :
- الفصل الثالث: دراسة ميدانية لمؤسسة ميناء مستغانم

سابعا: حدود البحث

تقتصر هذه الدراسة على النقل البحري للبضائع دون الركاب في الجزائر ودوره في التجارة الخارجية، ولهذا كانت حدود

الدراسة كما يلي:

الحدود المكانية: سيتم التركيز في هذه الدراسة على شركة ميناء مستغانم كونه الشركة الوطنية المخول له نقل بضائع التجارة الخارجية الجزائرية.

الحدود الزمنية: تم حصر المجال الزمني في الفترة الممتدة من 03 مارس 2024 إلى 03 أبريل 2024

ثامنا : أسباب اختيار الموضوع

إن مبررات اختيار هذا الموضوع تعود أساسا إلى أهميته التي تنبع من عدة اعتبارات علمية وذاتية،

حيث تركزت الاعتبارات العلمية لهذه الدراسة: تعتبر الدراسات المتعلقة بنشاط النقل البحري للبضائع جد مهمة لما تقدمه لباقي القطاعات الاقتصادية؛

- محاولة إتمام حلقة جديدة لسلسلة البحوث حول الإصلاحات المنتهجة لتفعيل دور قطاع النقل

البحري في التنمية ، وإكمال ما تطرق إليها الباحثون؛

- الرغبة في المساهمة في إثراء النقاشات الوطنية لتقديم الحلول للمشاكل التي يعاني منها الاقتصاد

الجزائري، وكثرة المنتقدين لعدم فعالية النقل البحري؛

- يعد الموضوع جديد نسبيا خاصة في شق النقل البحري للبضائع في الفترة الأخيرة والتي عرفت تطور

كبير لحجم التجارة الخارجية للجزائر ؛

أما بخصوص الاعتبار الذاتي لتناول هذا الموضوع:

- الميل الشخصي للمواضيع الاقتصادية خاصة المتعلقة بنشاط النقل البحري.

تاسعا: تقسيم الدراسة

من أجل الإلمام بجوانب الموضوع والإجابة على إشكالية الدراسة والإحاطة بتساؤلاتها الفرعية و اختبار الفروض المصاغة سابقا تم

تقسيم الدراسة إلى ثلاثة فصول حيث تناولنا في:

الفصل الأول مدخل نظري للتجارة الخارجية و تم دراسة ذلك من خلال ثلاث مباحث يستعرض الأول فيها عموميات حول التجارة الخارجية من خلال دراسة تطوره مروراً بتعريفه، أما المبحث الثاني يتناول سياسات التجارة الخارجية أما المبحث الثالث درسنا مستندات التجارة الخارجية.

أما الفصل الثاني يتناول دور الموانئ والنقل البحري على التجارة الخارجية وتم تقسيمه إلى ثلاث مباحث يدرس المبحث الأول ماهية النقل البحري، أما المبحث الثاني يتناول قطاع الشحن البحري و في الأخير تحدثنا عن الموانئ الجزائرية بين دورها التقليدي والممول منها في رفع كفاءة قطاع النقل البحري.

الفصل الثالث يتمثل في الدراسة الميدانية التي قمنا بها، ومقسمة إلى ثلاث مباحث يتناول المبحث الأول تعريف بالمؤسسة محل الدراسة أما المبحث الثاني يتناول دراسة لعملية النقل داخل المؤسسة، وأخيراً المبحث الثالث يدرس المشاكل والتحديات و المشاريع المستقبلية بميناء مستغانم.

عاشرا: دراسات سابقة

دراسة بن برنو عمر بعنوان دور الموانئ في تطوير التجارة الخارجية - دراسة حالة ميناء مستغانم، سنة 2021/2022، حيث تعد الموانئ التجارية من اهم المشاريع التي يجب على الدول الإستثمار فيه والعناية الجيدة بهذا القطاع لما يجتله من مكانة في التجارة الخارجية والإقتصاد، حيث يساهم هذا القطاع في تطور الدولة عن طريق ترشيد تفاعلاتها وتخفيض تكاليف النقل وزيادة الإستثمار فيه يولد زيادة الأرباح ومعدلات النمو في قطاع التجارة الخارجية. إن من الأكثر المحاور الإقتصادية تأثراً بتطورات السوق العالمية من الناحية العلمية هو قطاع التجارة الخارجية الذي يعتبر قطاع اقتصادي هام بالنسبة للاقتصادات الدولية إذ تعتبر الموانئ ركيزة أساسية يرتكز عاها الإقتصاد القومي، الذي يساهم في النمو والنشاط التجارة الخارجية وبما أن الموانئ تعتبر جزءاً من منظومة التجارة الخارجية، فإنه يتأثر بصورة مباشرة بالتطورات اللوجستية الحديثة التي سيطرة على الموانئ .

دراسة هشام بوريش بعنوان تحسين جودة خدمات الموانئ البحرية - دراسة تجرية ميناء عنابة، سنة 2013، وتهدف هذه الدراسة الى ابراز الوظائف التي يقوم بها الميناء البحري، خاصة تلك التي تقع في نطاق عمليات شحن تاقلات الحبوب وتفريجها ، اهتمت الدراسة في البداية بتحديد المرجعية النظرية المواصفات القياسية الدولية، ثم البحث في نورها وأهمها في النشاطات الاستقلالية للميناء، وفي الأخير تحديد نتائج الاستخدام السيئ لها. كما تهدف الدراية الى تحسين فعالية ميناء عنابة و ترشيد سلسلة تظل الحبوب الواردة على البحر، وذلك عن طريق توزيع مختلف المهام على وحدات الإستغلال المينائية بالشكل الذي يمكن نفلات الحبوب من الحصول على خلية ملائمة ومتجانسة تؤدي في النهاية الى خفض التكاليف في أدنى المستويات الممكنة مقارنة بمستوى الخدمة المقدمة .

دراسة سليمان صبرينة و حريز أسماء بعنوان دور الموانئ الجافة في تنشيط الموانئ البحرية وواقعها في المنظومة الجزائرية، سنة 2021، فظهور الحاويات أحدث تطورا هاما في صناعة السفن وتهيئة الموانئ ومعدات التداول، فكان من الضروري استحداث

مناطق محاربة من الميناء البحري قصد امتصاص عدد السلع والبضائع المتزايدة والقضاء على الاحتقان الذي تعرفه هذه الأخيرة، لاسيما في البلدان النامية، لإنشاء الموانئ الجافة وتطويرها من عناصر النهضة الحديثة للنقل البحري وذلك نتيجة زيادة الطلب على خدمات النقل، وقد تبين لنا من خلال الدراسة، الدور الفعال لهذه الموانئ في تقليل تكاليف الإنتاج، وتخفيف التكدس والازدحام وسرعة إنهاء الإجراءات الجمركية ودفع الضرائب والتفتيش إضافة لتسهيل عمليات التوزيع وتقديم الخدمات اللوجستية من خلال منظومة متكاملة، فخدمة التخزين التي تقدمها الموانئ الجافة تعمل على تفرغ السفن دون توقف، وهو الأمر الذي يخفف طاقة فعلية للأرصفة ويقلل من يقاء السفن في الميناء البحري، والجزائر بلورها حاولت مساندة مختلف هذه التطورات بإنشائها العديد من الموانئ الجافة على المستوى الوطني وان كانت فعاليتها قاصرة جدا بالنظر للأهداف المرجوة.

الفصل الأول: مدخل نظري للتجارة
الخارجية

تمهيد :

هناك آراء مختلفة حول معنى مصطلح "التجارة الخارجية" فيما يتعلق بمضمونه ومدى ما يشكله من صورة، وفي هذا الصدد يمكن التمييز بين "التجارة الخارجية" بالمعنى الضيق و"التجارة الخارجية" بالمعنى الواسع. يمكن التمييز بين "التجارة الخارجية" بالمعنى الواسع للمصطلح و"التجارة الخارجية" بالمعنى الضيق للمصطلح. تشمل التجارة الخارجية بالمعنى الضيق كلاً من الواردات والصادرات الملموسة وغير الملموسة. وتشمل التجارة الخارجية بالمعنى الواسع كلاهما:

- الصادرات والواردات الملموسة وغير الملموسة.
- الصادرات والواردات غير المنظورة.
- التحركات الدولية، أي تحركات السلع ورؤوس الأموال بين مختلف بلدان العالم.

المبحث الأول: عموميات حول التجارة الخارجية

المطلب الأول: تعريف التجارة الخارجية وأهميتها :

تعتبر التجارة الخارجية فرع من فروع علم الاقتصاد يختص بدراسة المعاملات الاقتصادية الدولية المتمثلة في حركة السلع والخدمات ورؤوس الأموال بين دول العالم المختلفة، والسياسات التجارية التي تطبقها دول العالم للتأثير على حركة هذه الحركة.

"عملية تبادل السلع والخدمات وعوامل الإنتاج الأخرى بين عدة دول بهدف تحقيق منافع متبادلة لأطراف التبادل".¹

المفهوم العام للتجارة الخارجية هو أن المعاملات التجارية الدولية تتم في ثلاثة أشكال هي حركة السلع والأشخاص ورؤوس الأموال التي تحدث بين الأفراد المقيمين في وحدات سياسية مختلفة.² بالإضافة إلى التعريف السابقة، فإن التجارة الدولية هي المبادلات التجارية الخارجية المختلفة بين الأفراد المقيمين في وحدات سياسية مختلفة بغض النظر عن شكل السلع أو الأشخاص أو رؤوس الأموال. وتهدف إلى تلبية أكبر قدر من الاحتياجات وتتكون من عنصرين أساسيين: أي الصادرات والواردات.

- الفروق بين التجارة الخارجية والداخلية:

على الرغم من أن تبادل السلع والخدمات بين الاقتصادات الوطنية المختلفة يشبه التبادل داخل الاقتصاد الوطني الواحد، إلا أن هناك بعض العناصر التي تميز العلاقات الاقتصادية الدولية عن العلاقات الاقتصادية المحلية، خاصة من حيث الأثر المشترك بينهما المتمثل في زيادة الإنتاج وبالتالي إشباع الحاجات. وهناك عدة عوامل تميز العلاقات الاقتصادية الدولية عن العلاقات الاقتصادية المحلية:

أ- الاختلافات في الأنظمة الاقتصادية والسياسية بين الدول:

فالعلاقات الاقتصادية المحلية تتم بين أفراد أو وحدات تربطها حدود سياسية وجغرافية واحدة، أي في ظل نظام واحد، بينما تتم التجارة الدولية بين أفراد أو وحدات في دول مختلفة ذات نظم اقتصادية واجتماعية وسياسية مختلفة. الأنظمة الاقتصادية والاجتماعية والسياسية ليست فقط القوانين التي تصدرها الحكومات والمؤسسات السياسية ولكن أيضًا مجموعة من المؤسسات والعادات التي تميز مجموعة من أفراد المجتمع الواحد. ويمكن أن تكون هذه القواعد ممارسات لها القدرة على رفعها إلى مرتبة أعلى من القوانين.³

¹ حمدي عبد العظيم ، اقتصاديات التجارة الدولية ، مكتبة زهراء الشرق، الطبعة الأولى، مصر، 1996، ص13.
² سبيير محمد السيد حسن ، تطور الفكر والوقائع الاقتصادية ، مؤسسة الشباب الجامعي، الاسكندرية، مصر، 2004، ص67
³ الفصل الأول، نظريات التجارة الخارجية واهمية السياسة التجارية لها ، متاح على الموقع : www.dspace.univ-msila.dz ، ص 07، تاريخ الاطلاع : 2024/02/15

ب- أنظمة عملات وأنظمة مصرفية مختلفة:

لكل دولة عملتها الخاصة التي تختلف عن عملات الدول الأخرى، فلا توجد عملة واحدة للتبادل التجاري بين الدول، كما هو الحال بالنسبة للعملات الوطنية، كما أن هناك اختلافات في النظام المصرفي، والذي يمكن أن يكون إما إيداعاً أو ائتمانياً.

إن اختلاف شروط الائتمان من بلد إلى آخر عامل مهم في التمييز بين التجارة على المستوى الدولي والتجارة على المستوى الإقليمي.

ج- الاختلافات في طبيعة الأسواق الدولية:

تعتبر الاختلافات في طبيعة الأسواق بين البلدان من أهم العوامل المؤثرة في طبيعة العلاقات الاقتصادية الدولية والتجارة الدولية. وبالتالي يعطي مبرراً لمعالجة مثل هذا التبادل بأسلوب خاص.¹

د- مدى قدرة عوامل الإنتاج التقنية على التنقل :

وهي من أهم العوامل المؤثرة في طبيعة العلاقات الاقتصادية الدولية والتجارة الدولية ومن أهم العوامل المؤثرة في طبيعة العلاقات الاقتصادية الدولية والتجارة الدولية، وهذا هو مبرر التعامل مع هجرة عوامل الإنتاج التكنولوجية، ويرجع هذا الجمود الذي يسبب اختلافات في أسعار السلع المختلفة وحتى في أسعار السلع نفسها من بلد إلى آخر، إلى أن عوامل الإنتاج لا يمكن أن تنتقل من بلد إلى آخر داخل حدود البلد الواحد بنفس الطريقة التي يمكن أن تنتقل بها من منطقة إلى أخرى

المطلب الثاني: أهمية التجارة الخارجية

تكمن أهمية التجارة الخارجية في أن التجارة الخارجية تلعب دوراً مهماً في معظم الاقتصادات الدولية. فمن خلال أنشطة الاستيراد، تزود الاقتصاد بالسلع والخدمات الضرورية غير المتوفرة محلياً، وفي الوقت نفسه تتخلص من فوائض السلع والخدمات المختلفة من خلال أنشطة التصدير. وتتأثر أنشطة الاستيراد والتصدير هذه بدورها على أسواق السلع المادية (الإنتاج والدخل والعمالة) والأسواق النقدية والمالية.

الأسواق النقدية والمالية (أسواق المال وأسواق الصرف الأجنبي).²

تتمثل أهمية التجارة الخارجية فيما يلي:

- تساعد على زيادة رفاهية البلد من خلال توسيع مجال الاستثمار والاستهلاك.

¹ www.dspace.univ-msila.dz ، مرجع سبق ذكره ، ص 09، تاريخ الاطلاع: 2024/02/15
² طالب محمد عوض ، التجارة الدولية نظريات وسياسات، دار وائل للنشر ، الاردن ، 2004، ص 14.

- تساعد على توسيع القدرة التسويقية من خلال فتح أسواق جديدة لمنتجات الدول المختلفة والربط بينها .
- تساعد على توسيع القدرات التسويقية .
- فهي حلقة وصل بين البلد والبلد والمجتمع والمجتمع، ووسيلة لتصريف فائض الإنتاج من السوق المحلية. كما أنها وسيلة لتصريف فائض الإنتاج من السوق المحلية.
- ويعتبر مؤشراً مهماً للقدرة الإنتاجية للبلد وقدرته التنافسية في السوق الدولية، حيث يرتبط بالقدرة الإنتاجية المتاحة، وقدرة البلد على التصدير، ومستوى الدخل، والقدرة على الاستيراد، وانعكاس ذلك على ميزان العملات الأجنبية، وتأثيره على السوق المحلية. وتأثيرها على الميزان التجاري¹.
- نقل التكنولوجيا الحديثة والمعلومات الأساسية للمساعدة في بناء اقتصاد قوي وتعزيز التنمية
- التنمية الشاملة وتفعيل التعاون والتكامل الاقتصادي.
- هناك علاقة بين التجارة الخارجية والتنمية الاقتصادية.
- وتؤثر التنمية الاقتصادية وما يصاحبها من ارتفاع في مستوى الدخل القومي على حجم التجارة الدولية ونمطها، كما تؤثر التغيرات التي تحدث في شروط التجارة الدولية. وتؤثر التجارة الدولية بشكل مباشر على تكوين ومستوى الدخل القومي.

المطلب الثالث: النظريات التي تفسر التجارة الخارجية

تختلف نظريات التجارة الخارجية فيما يتعلق بطبيعة وأساس الضوابط التي ينبغي أن تحكم التجارة الخارجية، وقد انقسمت النظريات إلى عدة مدارس فكرية، حيث طورت بعض النظريات الأفكار السابقة وأدخلت عليها بعض التحسينات. وقامت بعض النظريات بتطوير وتحسين الأفكار السابقة، بينما انتقد البعض الآخر النظريات السابقة.

1- النظرية الكلاسيكية للتجارة الدولية:

ظهرت النظرية الكلاسيكية في أواخر القرن الثامن عشر وأوائل القرن التاسع عشر وسعت إلى تحديد الأسباب الجذرية للتجارة الخارجية. وقد ظهرت كرد فعل ضد مذهب التاجر الثقيل الذي كان يرى ضرورة تقييد التجارة الخارجية من أجل الحصول على أكبر قدر ممكن من المعادن الثمينة، وضد مبدأ تحرير التجارة الذي تقوم عليه النظرية الكلاسيكية. دافعت النظرية الكلاسيكية عن مبدأ تحرير التجارة لأنها اعتبرت أن تحرير التجارة ضروري للتنمية الوطنية والنمو الاقتصادي. وتقوم نظرية المدرسة الكلاسيكية على الافتراضات التالية:

- العمل هو عامل الإنتاج الوحيد الذي يحدد تكلفة الإنتاج.
- الاقتصاد يعمل بكامل طاقته وتنافسيته.

¹ فراس الاشقر، المحاضرة الأولى، للتجارة الدولية طلبة السنة الثالثة، جامعة حماة، سوريا، 2017، ص 05

- حيادية النقود وحرية حركة عوامل الإنتاج ممكنة داخل الدولة ولكن ليس خارجها.

نظرية الميزة المطلقة" آدم سميث" (1722-1790)

كان أول اقتصادي حاول تفسير سبب إمكانية التجارة الخارجية بين الدول هو الاقتصادي الشهير "آدم سميث" الذي استخدم في كتابه الشهير "نظرية ثروة الأمم" الصادر عام 1776 مفهومًا يُعرف بالفرق المطلق في تكلفة الإنتاج بين الدول، أو الميزة المطلقة. وتعني الميزة المطلقة وجود فرق في تكلفة إنتاج سلعة معينة. دافع آدم سميث عن حرية التجارة، وأوضح أن هذه الحرية تجلب المزايا التالية لبلد ما:

- تقسيم العمل وزيادة حجم السوق
- الحصول على سلع أرخص من البلدان الأجنبية بسبب ارتفاع التكاليف في بلدانهم.

و لتلخيص النظرية، يتم وضع الافتراضات التالية¹:

هناك دولتان احدهما Xوالآخر بقية العالم Y .

.تنتج X القمح بكفاءة أكبر من Y وتنتج المنسوجات بكفاءة أقل من X.

-لا توجد تكاليف نقل.

-لا توجد قيود جمركية.

يمكن تلخيص هذا الافتراض في المثال التالي:

الجدول 01: مثال افتراضي لنظرية التكاليف المطلقة

البلد	X	بقية العالم
إنتاج ساعة واحدة من القمح	10	8
إنتاج ساعة عمل واحدة من النسيج	7	10

المصدر: هجير عدنان، الاقتصاد الدولي والتطبيقات، إثراء للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، العراق، 2010، ص 44.

من هذا المثال نلاحظ أن البلد X يتفوق على بقية العالم في إنتاج القمح، حيث أنه ينتج في ساعة عمل واحدة 10 وحدات في حين إنتاج بقية العالم من هذه السلعة في ساعة عمل واحدة هو 8 وحدات ومن ناحية أخرى، في حين أن بقية دول العالم تنتج 10 وحدات من المنسوجات لكل ساعة عمل، فإن البلد (X) لا يستطيع إنتاج أكثر من 7 وحدات من المنسوجات لكل ساعة عمل، مما يدل على أنه يتمتع بكفاءة مطلقة في إنتاج سلع المنسوجات مقارنة بالبلد (Y). وفي هذه

¹ هجير عدنان زكي امين ، الاقتصاد الدولي والتطبيقات ، اثراء للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، العراق، 2010، ص21

الحالة فان نظرية "آدم سميث" تقول: أن على البلد × التخصص في إنتاج القمح، ويقوم بتصديره إلى بقية العالم ويستورد النسيج من بقية العالم الذي يتخصص بإنتاج وتصدير النسيج، فاختلاف النفقات المطلقة هو أساس التخصص وتقسيم العمل الدولي والعمل الأساسي في تفسير التجارة الدولية.¹

انتقادات نظرية الميزة المطلقة :

لقد وجهت عدة انتقادات لنظرية التكاليف المطلقة منها :

- إن الدولة التي لا تتفوق في إنتاج أي سلعة لا تستطيع تصدير أي سلعة للعالم الخارجي، ومن ثم فهي لا تستطيع أن تستورد من الخارج لعدم مقدرتها على الدفع.
- ترى هذه النظرية أن التجارة الخارجية ما هي إلا امتداد لنظرية التجارة الداخلية في حين أن نوعي التجارة مختلفان من حيث الخصائص والنظريات.
- مفرطة في التبسيط، فهي تحصر التبادل بين دولتين وفي سلعتين فقط في حين أن المسألة أكثر تشعبا وتعقيدا.

ب - نظرية التكاليف النسبية ديفيد ريكاردو (1772-1823)

بالإضافة إلى الانتقادات المذكورة أعلاه لنظرية التكلفة المطلقة لآدم سميث، فإن هذه النظرية تفشل في تفسير الواقع. فلا تستطيع هذه النظرية تفسير واقع التبادل الدولي على النحو التالي:

- إذا كان بلد معين لا يتخصص في إنتاجه ، ولكن لديه ميزة مطلقة في إنتاج السلع .
- على الرغم من حالة التجارة بين البلدين ، لا يتمتع أحدهما بميزة مطلقة في إنتاج أي سلعة على الرغم من أن البلد الأخير لديه ميزة مطلقة في إنتاج كل من السلع .

إذا ترك تحليل آدم سميث دون إجابة السؤال حول أسباب ظهور التجارة بين الدول ، إذا كان لدى دولة واحدة ميزة مطلقة في إنتاج كلتا السلعتين ، في نهاية القرن 18 كانت إنجلترا الدولة الأكثر تطورا في العالم ولديها ميزة مطلقة في إنتاج كلتا السلعتين. ومع ذلك ، تم تداول معظم السلع هنا بكفاءة منخفضة. من خلال صياغة النظرية ، وفقا لهذه النظرية ، يؤكد ريكاردو أنه " لا يمكن لجميع البلدان أن تتمتع بميزة مطلقة في الإنتاج." قد لا يكون لديهم مزايا مطلقة في أي من سلعتهم ، ولا يمكن استخدام نظرية المزايا المطلقة في هذا لشرح إنشاء بورصات السلع ، ويعتقد ريكاردو أن السبب الرئيسي لإنشاء التجارة الخارجية هو الاختلاف في المزايا النسبية لإنتاج السلع من بلد إلى آخر². باستخدام الأمثلة الموضحة في الجدول أدناه ، طور ريكاردو نظرية التكاليف المطلقة في كتابه الشهير "مبادئ الاقتصاد السياسي والضرائب" في عام 1817.

¹ عز الدين علي، اثر التجارة الخارجية على النمو الاقتصادي في الجزائر خلال الفترة مابين : 2000-2012، مذكرة الماجستير ،جامعة الجزائر 2014،3،ص18

² Jamal naji ,commerce international : théories technique et application, Edition du renouveau pédagogique,2002,p06

جدول رقم 02: مثال توضيحي لنظرية التكاليف النسبية

البلد	الخمير	الأقمشة
البرتغال	80 ساعة عمل	90 ساعة عمل
انجلترا	120 ساعة عمل	100 ساعة عمل

المصدر: رشاد العصار، التجارة الخارجية، دار الميسرة للنشر والتوزيع، عمان، 2000، ص 26.

فرغم أن البرتغال تستطيع إنتاج القماش بـ 90 ساعة عمل فقط، إلا أنه من الأحسن أن تخصص انجلترا في إنتاج القماش باستعمال 100 ساعة بدلا من البرتغال، لأن البرتغال أكثر كفاءة في إنتاج الخمر.

انتقادات النظرية النسبية:

نظرية التكاليف النسبية سدت النقص الذي جاءت به نظرية التكاليف المطلقة ودافعت عن التخصص وتقسيم العمل الدوليين، ومع ذلك فإن النظرية قد تعرضت لبعض الانتقادات تمثلت في عجزها في بيان الكيفية التي يتحدد بها معدل التبادل الدولي، وما يترتب عليه من تحديد المكاسب لكل طرف من طرفي التبادل الدولي.

ج- النظرية الدولية للقيم: (1806-1878)

بعد انتقاد نظرية ريكاردو، ذهب جون ستيوارت ميل من خلال كتابه "مبادئ الاقتصاد السياسي" مع بعض التطبيقات على الفلسفة الاجتماعية (1848)، واتفق جون ستيوارت ميل مع ديفيد ريكاردو على أن السبب الرئيسي لتأسيس التجارة الدولية كان الاختلاف في الميزة النسبية في إنتاج السلع، وفي نظرية ديفيد ميل، حاول ديفيد ريكاردو في نظريته دراسة العوامل والقوى التي تحكم سرعة التبادل الدولي، والتي لم يكن ديفيد ريكاردو يستحقها. لم يذكر ديفيد ريكاردو بعض الافتراضات التحليلية حول عدم واقعيتها وبالتالي الفرق بين المزايا النسبية لإنتاج السلع تعتمد مساهمة "جون" في الافتراضات التحليلية التالية على:

- لا يوجد سوى دولتين .
- وجود فقط سلعتين.
- يتم تحديد قيمة السلع من خلال تكلفة إنتاج جميع عناصر الإنتاج
- العمالة ورأس المال والأرض والتنظيم.
- ثبات مستوى التقدم التكنولوجي.

يعتمد التبادل الدولي على الافتراضات التحليلية التالية ، مع تبادل الكميات بدلا من الوحدات استند تحليل جون إلى حقيقة أنهم لم يتأثروا بمبادئ التخصص وتقسيم العمل على المستوى الدولي.

يوضح الطاحونة أن القيمة الدولية للسلعة يتم تحديدها من خلال مستواها ، وليس من خلال تكلفة الإنتاج في ذلك ، يكون طلب كل بلد على سلع بعضهم البعض متساويا ، أي أنه يطلق عليه مستوى توازن الطلب المتبادل يتم بيع البضائع من قبل الدولتين.¹

انتقادات النظرية:

لم تستطع النظرية الاقتراب من الواقع عند افتراضها لتكافؤ أطراف المبادلة، ففي حالة تبادل دولي بين دول غير متكافئة فمن الممكن ألا يكون للطلب المتبادل دور في تحديد نسبة التبادل الدولي، فإمكان الدول الكبرى أن تملي شروطها على الدول الصغرى، بالإضافة إلى أن الفكرة المتعلقة بالتبادل غير المتكافئ بين الدول سيأتي بالنفع على الدول الصغيرة فيمكن أن يكون غير محقق، حيث يمكن أن يؤدي التبادل إلى عدم مرونة الطلب للبلد الصغير بسبب إشباع السوق نتيجة لضيق سوقه الداخلي. يمكن اعتبار أن نظرية القيم الدولية هي امتداد النظرية التكاليف النسبية" وبذلك تكون عناصر النظرية الكلاسيكية قد اكتملت.

2- النظرية النيوكلاسيكية:

أوضحت النظرية الكلاسيكية للتجارة الخارجية أن التبادل الدولي يحدث عندما تختلف التكاليف النسبية للإنتاج بين الدول، ولكنها لم تستطع أن تفسر سبب نشوء الاختلافات بين هذه الدول، فهي تحدد متى يحدث التبادل الدولي ولكنها لا تفسر سبب حدوث هذه التجارة. وقد أدى هذا الوضع إلى ظهور محاولات بحثية مختلفة لتفسير أسباب التأسيس. وكان من بين هذه المحاولات التعديلات التي أدخلها هابزبر على فرضية العمل القيمي، وهي كشر الذي جاء أولن بمبادئه وعممها، وساهمت هذه المحاولات مجتمعة في بناء نظرية لتفسير أسباب حدوث التجارة الخارجية.

أ - النظرية السويدية (هكشر أولين) - نظرية نسب عناصر الإنتاج:

شاعت نظرية عرض عوامل الإنتاج في التجارة الخارجية على يد الاقتصاديين السويديين ففي كتابه "الأثر التوزيعي للتجارة الخارجية"، الذي نُشر في عام 1919، لهيكشر وطور تلميذه أولين في كتابه "التجارة الإقليمية والدولية" المنشور عام 1933،² نظرية أستاذة بنقد الافتراضات التي استندت إليها النظرية الكلاسيكية للتجارة الخارجية.

تقوم النظرية الكلاسيكية للتجارة الخارجية على افتراضات أهمها:

¹ عبد الكامل بلحبيب، اثر التجارة الخارجية على التوازن التجاري دراسة حالة الجزائر ،مذكرة ماجستير،المركز الجامع غرداية،الجزائر 2010-2011،ص7

² فيروز سلطاني، دور السياسات التجارية في تفعيل الاتفاقات التجارية الإقليمية والدولية دراسة حالة الجزائر واتفاق الشراكة الأوروبية المتوسطية،رسالة نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير،جامعة محمد خيضر بسكرة،الجزائر،2012-2013،ص29

- المنافسة الحرة.
- الاستفادة الكاملة من عوامل الإنتاج.
- لا تعريفات جمركية، حرية التبادل.
- لا نقل دولي لعوامل الإنتاج.
- حرية حركة عوامل الإنتاج داخل البلد.
- التكنولوجيا المتاحة للمنتجين في نفس البلد لإنتاج نفس السلع.
- أفضليات المستهلكين .

تعزو هذه النظرية أسباب التجارة الخارجية إلى الاختلافات بين البلدان في وفرة عوامل الإنتاج المختلفة في كل بلد، مثل ما إذا كان لدى بلد ما قوة عاملة كفؤة أو وفرة في رأس المال. فبعض البلدان لديها قوة عاملة كفؤة أو وفرة في رأس المال مقارنة بعوامل أخرى. على سبيل المثال، تتخصص البلدان التي تتمتع بميزة نسبية في عوامل العمالة في إنتاج وتصدير هذه السلعة لأنها تصدر سلعا كثيفة العمالة وتستورد سلعا كثيفة رأس المال. وتتخصص في إنتاج وتصدير هذه السلعة.

-نقد نظرية هيكشر أولين:

- تفترض هذه النظرية أن دالة الإنتاج لنفس السلعة متشابهة في مختلف بلدان العالم، وبالتالي تستبعد تأثير البحث والتطوير نتيجة التقدم التكنولوجي.¹
- لا يمكن تحليل وتفسير تشكيل التجارة الخارجية في السلع غير الأولية لأن النظرية تفترض أن عوامل الإنتاج في العديد من البلدان لا يمكن أن تتحرك بين البلدان.
- في كثير من الحالات، يمنع ارتفاع تكاليف النقل تكوين التجارة الخارجية في بعض السلع.
- وفي كثير من الحالات، يحول ارتفاع تكاليف النقل دون تكوين التجارة الخارجية في بعض السلع، لكن النظرية تفترض عدم وجود تكاليف نقل.

ب- لغز ليو نتيف :

كانت هناك محاولات مختلفة لاختبار صحة نظرية هيكشر وأولين، وأبرزها تجربة ليونيتاف عام 1953 على الاقتصاد الأمريكي.² فوفقاً لنموذج هيكشر وأولين، يفترض أن الولايات المتحدة تنتج وتصدر سلعا كثيفة رأس المال وتستورد سلعا كثيفة العمالة بسبب الوفرة النسبية لعوامل رأس المال والندرة النسبية لعوامل العمالة. غير أن فريق العمل الموحد وجد أن صادرات الولايات المتحدة أكثر كثافة في العمالة من وارداتها، وهو ما يتناقض مع نتائج هيكشر وأولين،

¹ طيفور شريفة، واقع التجارة الخارجية في الجزائر دراسة حالة ميناء مستغانم، مذكرة تخرج ماستر اكاديمي، جامعة مستغانم، الجزائر، 2017-2018، ص15

² www.dspace.univ-msila.dz، مرجع سبق ذكره، ص19

وقد حاول الفريق إيجاد تبرير لذلك في ضوء نظرية هيكشر وأولين، أجبرت اختبارات ليونيداف الاقتصاديين على إعادة النظر في تفسيرهم للتجارة الدولية

وظهرت سلسلة من المبادرات المعروفة باسم نظرية التجارة الدولية الحديثة.¹

3- بعض النظريات الحديثة في التجارة الخارجية:

على الرغم من الجهود التي تبذلها النظريات الكلاسيكية لتفسير التجارة الخارجية، إلا أن الواقع يتناقض مع نتائجها. فجزء كبير من التجارة الخارجية يحدث بين البلدان الصناعية المتقدمة ذات الظروف المتشابهة، وعلاوة على ذلك، فإن جزءًا كبيرًا من التجارة الخارجية يتمثل في الواردات والصادرات من المنتجات المتشابهة. ووضع نموذج يمكن أن يفسر سبب حدوث التجارة الدولية.

أ - **نظرية الفجوة التكنولوجية** : "POSNER" ابتكار طرق جديدة في إنتاج سلع يمكن بعض الدول أن تكون مصدرة يُعتبر بوسنر مؤسس نظرية الفجوة التكنولوجية عندما لاحظ في عام 1961 أن البلدان ذات عوامل الإنتاج المتشابهة تتاجر مع بعضها البعض، تتعارض التجارة بين البلدان ذات عوامل الإنتاج المتشابهة مع نتائج هيكشر وأولين.² ويرجع ذلك إلى أن تتمتع البلدان المتقدمة النمو بميزة نسبية مكتسبة، وبالتالي تتمتع بميزة في العديد من السلع. ويرجع ذلك أساسًا إلى عاملين هما وجود تفاوت نسبي في الفن التكنولوجي المستخدم واكتساب حقوق إنتاج وشراء المخترعات الجديدة. وبما أنه لا يمكن لجميع الدول الوصول إلى مستوى متساوي من التكنولوجيا لذلك يظهر ما يسمى بالفجوات التكنولوجية، حيث تركز التكنولوجيا لدى عدد قليل من الدول، وكلما ركزت الدول الأكثر في إنتاج السلع ذات المستوى التكنولوجي المرتفع، فإن المزايا النسبية في السلع ذات تكنولوجيا المنخفضة تنتقل إلى الدول أكثر تخلفًا في عملية التنمية.³

إنتقادات النظرية:

- لم تتمكن نظرية الفجوة التكنولوجية من تحديد حجم الفجوة التكنولوجية أو الفترة الزمنية حتى تختفي الفجوة.
-النموذج لا يتسق مع الواقع حيث أن الأجور عامل محدد مهم لأنماط التجارة طويلة الأجل. وبما أن الأجور هي أحد المحددات المهمة لأنماط التجارة على المدى الطويل، فإن النموذج لا يتناسب مع الواقع.

- يفشل النموذج في الإجابة على سؤالين:

- ما الذي يدفع الابتكار والاختراع؟
- لماذا ظهرت التكنولوجيا في البلدان المتقدمة ولم تظهر في بلدان أخرى؟

¹ عز الدين علي، مرجع سبق ذكره، ص24

² منير خروف، مطبوعة دروس المالية والتجارة الدولية، جامعة 08 ماي 1945 قالمة، الجزائر، 2014-2015، ص14.

³ فيروز سلطاني، مرجع سبق ذكره، ص44

ب/ نظرية دورة حياة المنتج: فرنون VERNONE: تبدأ الدولة مصدرة وينتهي بها المطاف مستوردة

كانت نظرية دورة حياة المنتج لفيرنون (1966)، وهي امتداد لنظرية بوسنر، قادرة على الإجابة عن أسئلة لم يستطع نموذج الفجوة التكنولوجية الإجابة عنها، لأن النظرية استخدمت نفس مبادئ الفجوة التكنولوجية، لكنها حللت الأسباب المؤدية إلى الابتكارات والاختراعات وكيفية انتشارها. واستطاع الإجابة عن أسئلة لم يستطع نموذج الفجوة التكنولوجية الإجابة عنها. وتفترض نظريته أن التفوق التكنولوجي قد ترسخ باستمرار في الولايات المتحدة الأمريكية، الأمر الذي مكنها من لعب دور ريادي في التطور التكنولوجي. وبالتالي ستلعب دورًا رائدًا في تطوير وتصنيع منتجات جديدة.

ثم قسّم هذه المراحل إلى أربعة:

➤ مرحلة الإطلاق

➤ مرحلة النمو

➤ مرحلة النضج

➤ مرحلة الانحدار

إنتقادات نظرية دورة حياة المنتج:

- لا يمكن التعميم لأن الأحداث وقعت في وقت كانت الشركات الأمريكية تتمتع بميزة من حيث القدرة على خفض التكاليف.
- ركزت هذه النظرية على تفسير التوزيع الدولي للإنتاج لبعض السلع الاستهلاكية، مثل المنتجات الصناعية، وفشلت في تفسير التوزيع الدولي لسلع أخرى، مثل تلك التي تتطلب درجة عالية من التخصص وتكاليف إنتاج عالية، مثل المنتجات الصيدلانية، وكذلك تلك التي لها دورات حياة قصيرة. فنظرية دورة حياة المنتج لا تنطبق على هذه السلع.¹
- تتوخى هذه النظرية نقل الأنشطة الصناعية إلى البلدان النامية، مما يمكّنها من الاندماج بشكل أكبر في الأسواق الدولية. ومع ذلك، فهي لا تفسر سبب تهميش هذه البلدان اليوم.

المبحث الثاني: سياسات التجارة الخارجية

تعتمد التجارة الخارجية على عمليتين: الصادرات والواردات. وتبعًا لاختلاف الأنظمة والأهداف الاقتصادية، يمكن للبلدان أن تطبق قواعد التجارة الحرة وتفتح أسواقها، أو يمكنها تطبيق قواعد لحماية التجارة الدولية وتقييد التجارة الدولية والتحكم فيها وإغلاق حدودها.

¹ منير خروف، مرجع سبق ذكره، ص16

المطلب الأول: مفهوم وأهداف سياسة التجارة الخارجية

1- مفهوم سياسة التجارة الخارجية

سياسة التجارة الخارجية هي اختيار الدولة لاتجاه معين من التحرير أو الحماية في العلاقات التجارية الخارجية وتعبيرها عن ذلك بسن القوانين واتخاذ القرارات والإجراءات لوضعها موضع التنفيذ، وتشير إلى مجموعة من التدابير التي تتدخل بها الدولة في التجارة الخارجية لتحقيق أهداف معينة.

وتعرف أيضاً بأنها أداة إضافية لأدوات أخرى مثل التدابير النقدية وتدابير النقد الأجنبي التي تستخدمها الدولة لتحقيق أهداف معينة، ولا سيما التنمية الوطنية واستقرار سعر الصرف واستقرار ميزان المدفوعات.¹ وتُعرف أيضاً بأنها مجموعة من القوانين واللوائح الرسمية التي تستخدمها الحكومات لإدارة أنشطة التجارة الخارجية في مختلف دول العالم المتقدمة والنامية، والتي تعمل على تحرير أو تقييد أنشطة التجارة الخارجية. وهي تعمل على تحرير أو تقييد التجارة الخارجية بين مجموعة من الدول استجابةً للعوائق المختلفة التي تواجهها التجارة الخارجية على المستوى الدولي.²

2- أهداف السياسة التجارية:

تسعى الدول من خلال تطبيق سياسات التجارة الخارجية إلى تحقيق أهداف معينة، والتي يمكن تقسيمها إلى ثلاث مجموعات اجتماعية واقتصادية واستراتيجية

أ - الأهداف الاقتصادية:

- زيادة الموارد المالية للخزينة العامة لتمويل جميع أنواع النفقات العامة.
- تشجيع الاستثمار الموجه نحو التصدير وزيادة مستويات التوظيف والعمالة في الاقتصاد الوطني. حماية الصناعات الناشئة، أي الصناعات المحلية الناشئة التي تحتاج إلى توفير الظروف المواتية لها.
- وكذلك حماية الصناعة المحلية من المنافسة الأجنبية.
- حماية الاقتصاد الوطني من خطر الإغراق، أي التمييز في الأسعار في مجال التجارة الخارجية.

ب- الأهداف الاجتماعية والاستراتيجية

- إعادة توزيع الدخل القومي على الفئات والطبقات المختلفة.
- حماية مصالح فئات اجتماعية معينة، مثل منتجي السلع التي تعتبر ضرورية في البلاد.
- الحفاظ على الأمن القومي من الناحية الاقتصادية والغذائية والعسكرية.
- إنتاج الحد الأدنى من النفط وموارد الطاقة الأخرى.

¹ فليح حسن خلف، العلاقات الاقتصادية الدولية، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، الأردن، 2001، ص129
² محمد احمد السريتي، احمد الخضراوي، الاقتصاد الدولي، دار فاروق للنشر، الطبعة الأولى، السعودية، 2017، ص121

المطلب الثاني : أنواع سياسة التجارة الخارجية

أ - سياسة حماية التجارة الخارجية

السياسة الحمائية هي ممارسة الحكومات لتقييد التجارة الحرة مع البلدان الأخرى عن طريق فرض تعريفات جمركية على الواردات أو فرض حصص قصوى على الواردات خلال فترات معينة، وتوفر الحماية للأنشطة المحلية من منافسة المنتجات الأجنبية. وتوفر شكلاً من أشكال الحماية للأنشطة المحلية من المنافسة من المنتجات الأجنبية. وتُعرف الحماية بأنها سياسة تعتمدها الدولة لحماية الصناعة المحلية من خطر المنافسة من الواردات الأجنبية.¹

كما يمكن تعريف الحماية بأنها مجموعة من التدابير التي تتخذها الدولة لمنع دخول المنتجات الأجنبية من أجل تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية والسياسية.

مزاعم الحمائية في التجارة الخارجية

يعتمد أنصار الحمائية على حجج مختلفة، يمكن تقسيمها إلى حجج اقتصادية وغير اقتصادية.

يمكن تقسيم هذه الادعاءات إلى ادعاءات اقتصادية وغير اقتصادية:

المطالبات غير الاقتصادية:

تحقيق الدفاع والامن القومي²، تشعر الدولة أن أمنها على المحك فتحمي الصناعات التي تعتبرها استراتيجية لبقائها واستدامتها. وفي المقابل، تشعر الدولة أن هناك تهديدًا لأمنها وتفرض قيودًا على التجارة مع تلك الدولة.

الحجج الثقافية والدينية:

تشجع التجارة الحرة على انتشار العادات والتقاليد التي تتعارض مع الممارسات الوطنية وتؤدي إلى تآكل الهوية الوطنية. كما أن بعض السلع تتعارض مع القيم الدينية والأخلاقية، لذا يجب على الدول تقييد التجارة لحماية القيم الدينية.

الحجج الاقتصادية: بالإضافة إلى هذه الحجج غير الاقتصادية، هناك أيضًا حجج تستند إلى التحليل الاقتصادي. أهم الحجج الاقتصادية هي:³

• حماية الصناعات الناشئة:

¹ رعد حسن الصرن، اساسيات التجارة الدولية المعاصرة، الجزء الأول، دار الرضا للنشر والتوزيع
² حكيم مفتاح ، السياسات التجارية والاندماج في النظام التجاري العالمي الجديد ،مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر ،2003،ص34.
³ اشرف احمد العدلي، التجارة الدولية، التجارة الخارجية الصادرات والواردات ،التعريفات الجمركية السوق العربية المشتركة وظاهرة العولمة ،مؤسسة رؤية للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2006،ص103

يمكن تلخيص هذه الحجة على النحو التالي: تتكبد الصناعات الناشئة في مراحلها الأولى نفقات عالية بسبب التكاليف الأولية للمشروع، وينبغي حمايتها إلى أن تنخفض هذه النفقات، وهذه الحماية تصب في صالح الصناعة إلى الحد الذي يمكنها من الصمود أمام المنافسة الخارجية القوية.

وقد استُخدمت هذه الحجة في القرن التاسع عشر كذريعة لفرض قيود تجارية في أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية وغيرها.

• الحماية كمصدر للإيرادات الحكومية:

قد يكون هذا الأمر صحيحاً إذا كانت الزيادة في التعريفات الجمركية نتيجة لزيادة النشاط التجاري من خلال الواردات والصادرات، أما إذا كانت الزيادة في التعريفات الجمركية تهدف إلى زيادة الإيرادات الحكومية، فسيكون لها أثر عكسي يتمثل في خفض الواردات وبالتالي خفض إيرادات الضرائب الجمركية.

• اجتذاب رؤوس الأموال الأجنبية للاستثمار المباشر:

قد يكون الهدف من الحماية هو تشجيع الشركات الأجنبية على دخول السوق المحلية من خلال الاستثمار المباشر من أجل تجنب عبء التعريفات المفروضة. ولا يؤدي الاستثمار الأجنبي المباشر إلى زيادة الدخل القومي فحسب، بل يساعد أيضاً على تحسين تقنيات الإنتاج المحلي من خلال جذب التكنولوجيا الأجنبية.

• زيادة مستويات التوظيف:

يمكن أن يؤدي اعتماد سياسات الحماية بأشكال مختلفة إلى تشجيع الصناعات المحلية على توسيع الإنتاج بعيداً عن المنافسة الأجنبية، وخلق فرص عمل جديدة والمساعدة في زيادة فرص الاستثمار المحلي المربح؛ كما يمكن للحماية أن تخلق أنواعاً جديدة من الصناعات التي تستخدم المزيد من العمالة.

• مكافحة سياسات الإغراق:

هذه الحالة، يمكن للبلدان النامية أن تتصدى لسياسات الإغراق المصطنعة بفرض رسوم جمركية على الواردات من الشركات الأجنبية التي تتبع مثل هذه السياسات. وتقابل هذه الرسوم الفرق بين سعر البيع في السوق المحلية وسعر البيع في السوق المحلية. وقد استُخدمت هذه الحجة في أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية في القرن التاسع عشر ولا تزال تُستخدم في البلدان النامية.

• حجة تنوع الإنتاج المحلي :

إن تنوع الإنتاج هو ضمانة ضد خطر حدوث أزمة اقتصادية تزعزع استقرار مالية الدولة؛ ولهذا السبب يدعو الحمائيون إلى تنوع الإنتاج المحلي وتقوية هيكل الاقتصاد الوطني وعدم قصره على الإنتاج المتخصص في أنماط من الإنتاج .

• حجة تحسين الميزان التجاري :

بما أن الميزان التجاري هو الفرق بين الصادرات والواردات، فإن تخفيض الواردات سيقبل من عجز الميزان التجاري أو سيحوّله إلى فائض. ووفقاً لهذه الحجة، فإن فرض التعريفات الجمركية، بافتراض أن الصادرات ستبقى دون تغيير، سيؤدي إلى خفض الواردات من السلع، مما سيؤدي إلى تحسن.

ب - سياسة الحرية التجارية وحججها :

سياسة الحرية التجارية:

لا يعترض أنصار الحماية على ما لحرية التجارة من مزايا إلا أنه يرون أن ظروف معينة تقتضي تطبيق شكل من أشكال الحماية، على ذلك فأنصار الحماية لا يعترضون على سياسة حرية التجارة. وتعرف سياسة حرية التجارة بأنها جملة من الإجراءات والتدابير الهادفة إلى تحكيم نظام التجارة الخارجية تجاه الحياد.¹

-حجج أنصار الحرية : دافع أنصار الحرية عن مبدئهم بحجة أساسية تلخصت في أن قيام التجارة الدولية يكون نتيجة لاختلاف نفقات الإنتاج (النسبية) فيفضل حرية التجارة تستطيع الدول استغلال مواردها استغلالاً أمثل، بحيث تخصص في إنتاج وتصدير السلع الأقل كلفة بالنسبة لها، وتستورد باقي السلع من العالم الخارجي وبالتالي تزيد من رفاهية أفرادها. الآثار الحمائية السلبية: يذكر أنصار الحرية أن الرسوم الجمركية لها الكثير من النتائج الاقتصادية غير المرغوب فيها.

-التقدم التقني:

إن سياسة حرية التجارة تؤدي إلى زيادة المنافسة ويزداد تسابق المنتجين على الحصة السوقية، فيعمل كل منتج على تطوير وتحسين منجته، كذلك بالاهتمام بقسم البحث والتطوير واستعمال التكنولوجيا الحديثة وتدريب الأفراد لتخفيض التكاليف وكل هذا يصب في رفاهية المجتمع.

-الحد من نشوء الاحتكارات:

إن حرية التجارة من شأنها منع قيام وانتشار المنشآت والهيئات الاحتكارية أو على الأقل تجعل قيامها أكثر صعوبة لأن الاحتكار الوطني لا يقوم إلا في ظل الحماية.²

المطلب الثالث: أدوات سياسة التجارة الخارجية

تستعمل الدولة مجموعة من الإجراءات والوسائل لتحقيق أهداف سياسة التجارة الخارجية وتسمى أدوات

¹ عبد المجيد قدي، مدخل إلى السياسات الاقتصادية الكلية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2006، ص 24
² عبد الرحمان روابح، حركة التجارة الدولية في إطار التكامل الاقتصادي في ضوء التغيرات الاقتصادية الحديثة، رسالة نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، 2012-2013، ص 135-136.

سياسة التجارة الخارجية، وأهم هذه الأدوات نجد:

أ- الوسائل السعرية:

• الرسوم الجمركية:

تُفرض الرسوم الجمركية عادةً على السلع المستوردة، ولكن في حالات خاصة قد تُفرض أيضًا على السلع المصدرة. كما أنها تهدف إلى حماية الصناعات المحلية ومنع تدفق المواد الخام التي تحتاجها هذه الصناعات إلى الأسواق الخارجية.¹

• الإعانات:

الإعانة هي تدبير مالي تتخذه الحكومة في مشروع أو قطاع معين يضمن أن يكون صافي التكلفة الإجمالية للإنتاج أقل من التكلفة المتوقعة لإنتاج نفس الكمية من المنتج في غياب هذا التدبير. وقد تكون الإعانات في شكل إعانات مباشرة يحصل عليها المشتري أو إعانات غير مباشرة تمنحها الحكومة للبائع من أجل تعزيز المركز المالي للبائع؛ وقد تكون الإعانات قيمية، في شكل نسبة مئوية من السعر، أو نوعية، في شكل مبلغ ثابت يقدم على أساس كل وحدة.²

• الإغراق:

يختلف تعريف الإغراق من مؤلف لآخر، لكن التعريف العام هو بيع السلع في السوق الدولية بأقل من التكلفة، أو على الأقل محاولة بيع السلع دولياً بسعر أقل من السعر المحلي. وهناك ثلاثة أنواع من الإغراق الإغراق العارض (الذي يفسر بحالات طارئة استثنائية)؛ والإغراق القصير الأجل أو المؤقت (الذي ينتهي عندما يتحقق الغرض الذي وضع من أجله الإغراق)؛ والإغراق الدائم المرتبط بسياسة دائمة تستند إلى وجود احتكار يستفيد من الحماية في السوق المحلية.³

• تخفيض قيمة أسعار الصرف

الخفض المتعمد من قبل دولة ما لقيمة عملة ما معياراً عنها بالعملات الأجنبية، سواء أكان ذلك في شكل تقنين قانوني أو عملي للذهب أم لا. وبهذا المعنى، ينطوي تخفيض سعر الصرف على خفض السعر المحلي بالعملة الأجنبية ورفع السعر الأجنبي بالعملة الوطنية. وهناك أسباب مختلفة لتخفيض قيمة سعر الصرف، ولكنها تعمل في المقام الأول على معالجة الاختلالات في ميزان المدفوعات من خلال تشجيع الصادرات وتقييد الواردات، وتقييد الصادرات الرأس مالية إلى الخارج وتشجيع الواردات من الخارج.⁴

• الرقابة على الصرف الأجنبي:

¹سلي سعداوي، مرجع سبق ذكره، ص17
²وليد حفاف، إصلاحات إزالة القيود غير التعريفية واثارها على التجارة الخارجية في الجزائر، رسالة نيل شهادة الماجستير في علوم التسيير، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، الجزائر، 2009، ص10-16
³محمد سيد عابد، التجارة الدولية، مكتبة الإشعاع الفنية، الإسكندرية، 2000، ص247
⁴عبد الحميد حمشة، دور تحرير التجارة الخارجية في ترقية الصادرات خارج المحروحات في ظل التطورات الدولية الراهنة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، 2013، ص23

تشير ضوابط الصرف إلى تدخل الحكومة في سوق الصرف الأجنبي لتقييد حرية الأفراد في التصرف في النقد الأجنبي الذي يتلقونه أو في حيازة النقد الأجنبي الذي يحتاجون إليه أو الاحتفاظ به أو المتاجرة به.

وهي تقييد حرية الحصول على النقد الأجنبي والاحتفاظ به وتداوله.

• أغراض الرقابة على الصرف:

- عندما يكون هدف البلد هو زيادة أرصده من النقد الأجنبي، تكون ضوابط الصرف أكثر دقة وأقل تكلفة من دعم الصادرات.
- تستخدم أنظمة مراقبة الصرف للتعامل مع حالات الطوارئ مثل الحرب، حيث لا يوجد مجال للتأخير وتقوم الدول بتعبئة أرصدها من النقد الأجنبي لتلبية الاحتياجات الاستراتيجية.
- تعتبر أنظمة مراقبة الصرف أكثر قدرة على تمييز وتحديد العملات المختلفة من الأنظمة الأخرى.
- تعتبر أنظمة مراقبة الصرف أداة أكثر فعالية لترشيد وتخطيط التجارة الخارجية.¹

ب - الوسائل الكمية:

• الحصص:

يحدد نظام الحصص كمية سلعة معينة يمكن استيرادها خلال فترة زمنية معينة، بحيث تحدد الدولة الكمية التي لا يمكن استيراد أكثر منها وتسمح باستيراد تلك السلعة فقط في حدود الكمية المحددة. هو الأكثر شيوعًا. وفيما يلي الأسباب التي تجعل الدول تفضل أنظمة الحصص بدلاً من التعريفات الجمركية:

-الحماية من خلال نظام الحصص أبسط وأسهل من الحماية من خلال نظام التعريفات الجمركية، لأن الاستخدام الفعال للتعريفات الجمركية يتطلب معرفة حالة العرض والطلب على السلع المختلفة.

-تتم الموافقة على أنظمة الحصص بأمر تنفيذي من وزير المالية أو وزير الاقتصاد.

-يسمح نظام الحصص بالتنبؤ بالنتائج بدرجة عالية من الدقة، وهو أمر غير ممكن مع التعريفات الجمركية.

• تصاريح الاستيراد:

تصريح الاستيراد هو إذن أو ترخيص يُمنح لشخص أو مؤسسة لاستيراد سلع معينة من بلد أجنبي، وهو أحد أدوات الرقابة المباشرة على التجارة الخارجية. ويجوز للدولة أن تُخضع الواردات لنظام الترخيص، والذي بموجبه لا يجوز للتجار

¹زواوية سويح، اثر تكاليف النقل البحري على التجارة الخارجية في الجزائر، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في العلوم الاقتصادية، جامعة الدكتور طاهري مولاي، سعيدة، الجزائر، 2017، ص42

استيراد سلع من بلد أجنبي دون إذن مسبق من الجهة الرسمية التي تمنحهم الإذن. ويمكن استخدام هذا النظام أيضاً لحماية سوق بلد ما من خلال عدم السماح بواردات بلد ما إذا كانت غير مرغوب فيها.¹

ج- الأساليب التنظيمية:

• الاتفاقيات التجارية:

الاتفاقيات التجارية: تبرم الاتفاقيات التجارية بين الدول بغرض تنظيم العلاقات التجارية، خاصة فيما يتعلق بالمسائل ذات الطابع السياسي، مثل تحديد مركز ودور الرعايا الأجانب على الأراضي الوطنية، أو ذات الطابع الاقتصادي، مثل مسائل النقل. وأهم الاتفاقيات هي تلك التي تنظم الرسوم الجمركية في مجال التجارة الخارجية، وعادة ما تتضمن الاتفاقيات التجارية المبادئ الثلاثة التالية:

(1) مبدأ المساواة.

(2) مبدأ المعاملة بالمثل.

(3) مبدأ الدولة الأولى بالرعاية.²

• الاتفاقيات التجارية:

تختلف الاتفاقيات التجارية عن المعاهدات من حيث الشكل والمضمون. فالاتفاقيات التجارية أقصر مدة من المعاهدات، وتتناول قضايا محددة وتوقعها وزارة الاقتصاد أو وزارة التجارة، في حين أن المعاهدات عادة ما توقعها وزارة الخارجية.

تتضمن الاتفاقيات أنواع المنتجات التي تغطيها الاتفاقية، والتي يتم تسجيلها في قائمة استيراد/تصدير مرفقة بالاتفاقية. وقد تتضمن الاتفاقية أيضاً نصاً يحدد إجراءات تنفيذ أحكامها ومنح التراخيص. وتشير الحسابات الناشئة عن الروابط التجارية والمالية إلى طبيعة ومدة وطريقة تمديد العملة التي تتم بها المعاملات الضرورية المتعلقة بالواردات والصادرات، ولهذا الغرض يتم إنشاء لجنة مشتركة لتنفيذ أحكام الاتفاق. على سبيل المثال، توضح اتفاقية الدفع طريقة تسوية وتسجيل المعاملات الحسابية في البنك المركزي، وفترة الانتماء.

• الاتحاد الجمركي:

يتسق هذا الشكل مع منطقة التجارة الحرة من حيث تحرير التجارة بين الدول الأعضاء وإزالة كافة القيود الجمركية على الدول الأعضاء، ولكنه يختلف عن منطقة التجارة الحرة في أنه يجبر الدول الأعضاء على تبني سياسة جمركية موحدة تجاه الدول خارج الاتحاد. وأشهرها "اتحاد البنلوكس" الذي يضم بلجيكا وهولندا ولوكسمبورغ والذي تأسس في لندن عام 1944.

¹وليد حفاف، مرجع سبق ذكره، ص 18-19

²زواوية سويح، مرجع سبق ذكره، ص 46

• المناطق الحرة:

يعتبر هذا النظام من أبرز الاستثناءات لقاعدة تطبيق القيود الجمركية المختلفة على الاستثناءات الأخرى. والمناطق الحرة هي جزء من أراضي دولة ما، ولكنها تعتبر خارج الحدود الجمركية، على الرغم من أنها تقع داخل حدودها السياسية. وينطوي ذلك على حركة البضائع والسلع بحرية تامة. ويتم تنفيذ عمليات مختلفة في المنطقة الحرة، بما في ذلك تخزين بضائع الترانزيت والبضائع المعدة للتصدير إلى الخارج بعد سداد الرسوم الجمركية، والقيام بعمليات الخلط والوزن والفرز والتعبئة والتغليف وفق النماذج المطلوبة.¹

• القيود الإدارية:

التدابير الإدارية هي إجراءات إدارية أو عمليات معقدة تميل إلى زيادة القيود على الواردات والصادرات ولها تأثير سلبي على الواردات والصادرات. وتعتبر القيود الإدارية من التدابير غير الجمركية لأنها تدابير غير جمركية لأن الدولة تضعها للتأثير على التجارة الخارجية، سواء في الواردات أو الصادرات، من أجل تعزيز وتحقيق أهداف سياستها التجارية. ويمكن أن تكون هذه التدابير أخطر على التجارة الدولية من غيرها من الأدوات الأخرى، وأهم المجالات التي يمكن أن تطبق فيها القيود الإدارية هي التالية:

- التعسف في تطبيق التعريفات الجمركية.
- التعسف في تقدير قيمة الواردات.
- القصور في النواحي التشريعية.
- تعقيدات الإجراءات الجمركية.
- التعقيد وعدم البساطة في مجال التخليص الجمركي.
- الإفراط في عدد وثائق المطلوبة والبيانات المتعلقة بالتجارة والسلع.
- إتباع نظم وإجراءات عتيقة.
- تعدد الجهات الرقابية.²

المبحث الثالث : مستندات التجارة الخارجية

تعتمد التجارة الخارجية على عدة خطوات أساسية متسلسلة يصعب الاستغناء عنها، وبإتمام تلك الخطوات تتم حركة تجارة دولية ناجحة وتتطلب خطوات التجارة الخارجية في النقاط التالية:

المطلب الأول: خطوات قيام حركة التجارة الخارجية³

¹ حمشة عبد الحميد، مرجع سبق ذكره، ص 25-26

² وليد حفاف، مرجع سبق ذكره، ص 24

³ الدكتور شريف محمد ماهر، مرجع سبق ذكره، ص 102-103

1-1 إجراء مناقشات الإتفاق التجاري بين كل من المصدر والمستورد وبناء على هذه المناقشات يتم تحديد عقد الشراء ومن أشهر أنظمة العقد المتعارف عليها في العالم إما

Cif: cost insurance and fright أو **Fob: free on board**

Fob : تعني أن المصدر مسؤول عن البضاعة حتى تصل إلى ظهر السفينة

Cif: تعني أن المصدر مسؤول عن تكلفة البضاعة والتأمين النولون وفي الحالتين كليهما المستورد هو المسؤول عن العبئ المالي، وبعد الإتفاق على ذلك في العقد. وهناك العديد من أنظمة البيع في التجارة الدولية منها:

- ✓ البيع بشرط تسليم البضاعة في مكان إنتاجها ex works
- ✓ شرط التسليم على عربات السكك الحديدية (FREE ON RAIL) F.O.R
- ✓ شرط تسليم البضاعة بجانب السفينة (FREE ALONGSIDE .SHIP) F.A.S
- ✓ البيع بشرط دفع قيمة البضاعة مضافا إليها اجر النقل البحري الى ميناء الوصول (COST FERIGHT) C.G.F

1-2 يطلب من المستورد من المصدر ما يسمى بفاتورة الشراء والتي تضمن نوع البضاعة، القيمة، الوزن التغليف العلامات وظروف الدفع والإستلام.

1-3 وبناء هذه الفاتورة يقوم المستورد بفتح خطاب الإعتماد لصالح المصدر العديد من المستندات أهمها ما يلي:

- فاتورة الشراء الأصلية.
- سند شحن نظيف.
- وثيقة التأمين.
- شهادات الإجراءات الجمركية في بلد البائع (رخصة التصدير).
- أي مستندات أخرى تم الإتفاق عليها بين البائع والمشتري، مثل بعض التأشيرات من القنصليات.
- يقوم المصدر بالحصول على ترخيص التصدير export order
- ويقوم المصدر بطلب حجز فراغات داخل عناصر السفينة shiffing déclaration
- شحن البضاعة والحصول على إيصال الضابط الأول mates receipt ويوضع فيه ما إذا كانت البضاعة سليمة أو بها أي عيوب ويؤكد فيه شحن البضاعة.

المطلب الثاني: وظائف بوليصة الشحن

ومن هذه المراحل السابقة تتضح أهمية بوليصة الشحن وما تتضمنه من وظائف نذكر منها مايلي:

2-1- إيصال تسليم البضائع:

فهي في مرحلة الشحن وبعد الإنتهاء منه تقوم مقام الإيصال الذي يشير فيه الريان أنه تسلم البضاعة طبقا لما هو وارد في سند الشحن من حيث الكمية النوع؟، الوزن القياس، بناء عليه يصدر شحن نظيف أو غير نظيف.

2-2- أداة لإثبات عقد النقل بين الناقل والشاحن:

يكتب سند الشحن هذه الوظيفة طوال الرحلة من بداية الشحن وحتى نهاية الرحلة، حيث يطبع على ظهرها جميع بنود عقد النقل، وهنا تظهر أهمية أن يسجلب عليها ما إذا كان ثم دفع النولون مسبقا، أم سيدفع في ميناء الوصول، وهل هناك أي غرامات مستحقة أم لا؟

2-3- كمستند لحيازة البضائع :

سند ملكية وتأتي هذه الوظيفة في نهاية الرحلة، فالحيازة على سند الشحن تكون من حق صاحب البضاعة في حالة غياب اسم المستلم أو أن يتم إصدارها لأمر وهنا مكن يملك البوليصة الأصلية يعتبر مالك البضاعة.

2-4- مستند تفاوضي أو قابل للتحويل:

حيث يتم نقل ملكية هذه البضاعة بناء على تظهير المشتري الأصلي لهذه البوليصة لآخر جديد، أو أن يقدمها إلى أحد البنوك في سبيل الحصول على قرض، وهنا تقوم البوليصة مقام الشيك، يمكن تحويلها للغير بالتوقيع على ظهرها من المستلم الأصلي.

المطلب الثالث: بوليصة الشحن متعدد المراحل¹

وهناك نوع آخر من بوالص الشحن يسمى بوليصة الشحن المتعدد المراحل Through B/L. وهذه البوليصة لا تستخدم إلا في أحد الحالتين:

- في حالة عدم وجود خط ملاحي مباشر بين كل من الدولة المصدرة والدولة المستوردة حيث تنقل البضاعة عبر ميناء يربط بينهما.

- أو في حالة نقل بضائع على أكثر من وسيلة نقل، وفي هذه الحالة فإن الناقل الأول مهما كانت طبيعته فهو الذي يقوم بإصدار بوليصة الشحن المتعدد المراحل والتي تغطي جميع الرحلة أما الناقلون الآخرون، فإن التزامهم يكون إما الناقل

¹ Chibani rabah ,le vade mecum de limport – export,edition ENAG ,1997,p43

الأول وكما تستخدم هذه البوليصة في نقل الحاويات وإن كانت الحاويات حالياً أصبح لها بوالص شحن خاصة وذلك بعد ظهور النقل المتعدد الوسائط.

وقد كان لتطور الحاويات دور كبير في تغيير الوثائق التقليدية المعمول بها في الخطوط المنتظمة، كما أصبح هناك ضرورة ملحة لوثائق جديدة لتسهيل حركة الحاويات من حيث مناولة الحاويات، وإجراءات الجمارك وذلك للحصول على أكبر استفادة من نظام الحاوية وتسليم البضائع من الباب إلى الباب وقديماً قبل استخدام الحاويات كانت المنافسة التجارية تدور حول البضاعة ومواصفاتها أو السعر الخاص بها واليوم أصبح النقطة الأساسية للمناقشات هي شرح الوثائق المستخدمة في الحاويات من عدة جوانب:

- التجارة الدولية والنقل البحري.
- طبيعة وثائق الحاويات.
- إجراءات الجمارك.
- الوثائق المستخدمة في ميناء الوصول.

وكذلك تغيرت اهتمامات الشاحنين، حيث كانت تنصب على السفينة وذلك في حالة نقل البضائع العامة التقليدية.

أما اليوم ومع استخدام الحاويات فإن الاهتمام تحول إلى الشركة الناقلة التي تأخذ على عاتقها مسؤولية نقل البضائع من نقطة إلى أخرى أي أصبح الاهتمام ليس موجهاً للرحلة البحرية فحسب، بل الرحلة البرية أو الجوية المصاحبة لهذه الرحلة وعليه فقد ظهرت عدة عقود جديدة خاصة بالحاويات وهي:

- من المخزن إلى المخزن Hose to House.

- من المخزن إلى الرصيف، أو من الرصيف إلى المخزن.

- من الرصيف إلى الرصيف Pier to Pier.

وبناء على الاتفاقية بين المصدر والمستورد على طريقة العقد يتم إصدار بوليصة الشحن التي تغطي جميع الرحلة، تحديد العلاقة بين الناقل والشاحن.

- مستندات النقل بالحاويات المستخدمة في الميناء:

قبل وصول السفينة إلى الميناء، فإن الخط الملاحي يرسل للوكيل المستندات.

- خطة التستيف.
- وثيقة تتضمن جميع بوالص الشحن الموجودة على الوثيقة في هذه الرحلة.

- بيان بالبضاعة الخطرة.
- بيان بالحاويات الثلجة.

الملاحظة:

تسمى خطة تحميل الحاويات خطة bay plane من اجل مغادرة الحاوية يجب اكمال مايلي :

- + التصاريح الجمركية.
- + إذن من محطة خدمة الحاويات (لجنة الأمن الغذائي العالمي).
- + الإفراج الجمركي.
- + سيتم تقديمه بعد الانتهاء من مرحلة سفينة حاملة الحاويات:
- + بيان بشحنة السفينة ، بما في ذلك الحاوية المشحونة والحاوية الغارقة.
- + الإبلاغ عن عملية التفريغ.
- + وصل مناولة الحاويات.
- + وصل التوكل.

خلاصة الفصل:

حققت خدمات النقل البحري تطورا كبيرا ليس فقط للسفن كوحدات اقتصادية ، ولكن أيضا لجميع مكونات البحرية ، ممثلة بسفن الشحن والموانئ.

فيما يتعلق بالتجارة الخارجية ، يتم تمييز سياستين :

سياسة الحماية الخارجية وسياسة حرية التجارة الخارجية. من أجل إجراء عملية نقل التجارة البحرية ، يجب توفير مجموعة من المستندات ، ممثلة بخطوات إجراء مناقشة للاتفاقيات التجارية بين المصدر والمستورد ، وعلى أساس فاتورة الشراء ، يفتح المستورد خطاب اعتماد لصالح المصدر. لجمع قيمة الرسالة ، يجب على المصدر تقديم عدة مستندات:

فاتورة الشراء الأصلية ، بوليصة الشحن ، التأمين ، شهادة المنشأ ، شهادة الإجراءات الجمركية بدون تأشيرة من القنصلية في بلد البائع.

الفصل الثاني : دور الموانئ والنقل البحري على التجارة
الخارجية

تمهيد :

يعتبر النقل البحري وسيلة هامة من وسائل النقل بشكل عام والنقل الدولي بشكل خاص، وتتأكد أهميته في ضمان التدفق السلس للتجارة الدولية. ويعد النقل البحري من أرخص وسائل النقل الدولي لنقل البضائع والركاب على المستوى العالمي، وله أهمية خاصة في عمليات التنمية الاقتصادية للبلدان النامية والمتقدمة التي تتمتع بالموارد الطبيعية والاقتصادية اللازمة للنقل البحري. ويعتبر النقل البحري من أرخص الوسائل العالمية لنقل البضائع والركاب على الصعيد العالمي.

المبحث الأول: ماهية النقل البحري

المطلب الأول: مفهوم أنشطة النقل البحري

أ- التعريف:

يعرف النقل البحري بأنه نشاط إنتاجي من حيث أنه يجلب منافع اقتصادية إضافية للبضائع المنقولة عن طريق نقلها من مكان إلى آخر (في المكان والزمان). كما أنه نشاط توزيعي، حيث يلعب دوراً أساسياً في عملية التبادل والتوزيع المحلي والإقليمي والعالمي للبضائع¹ ويمكن تعريف أنشطة النقل البحري من خلال المحاور الرئيسية التي تساهم في تقديم خدمات النقل البحري، وتشمل هذه المحاور السفن وأحواض بنائها، والوسطاء العاملين في مجال تقديم خدمات النقل البحري والموانئ وشركات الشحن والشحن والتفريغ وأنشطة النقل والتخزين المرتبطة بها، وكذلك شركات التأمين البحري. وينطبق الأمر نفسه على شركات التأمين البحري. وتولي الدول المتقدمة بحرياً أهمية كبيرة للتجارة البحرية، إدراكاً منها للقيمة المضافة التي تجلبها لاقتصاداتها والعائد الاقتصادي المرتفع على الاستثمار. وتولي البلدان المتقدمة أهمية كبيرة للخدمات البحرية، إدراكاً منها للقيمة المضافة التي يجلبها هذا النشاط لاقتصاداتها والعائد الاقتصادي المرتفع على الاستثمار مقارنة بأنشطة النقل البحري الأخرى. وترتبط الخدمات البحرية ارتباطاً مباشراً وغير مباشر بالنقل البحري.²

ب- المصطلحات المتعلقة بالنقل البحري

1- تكاليف وسائط النقل :

1-1- نقل البضائع: خطوط الأنابيب هي أرخص وسائط نقل النفط والغاز الطبيعي، في حين أن النقل المائي هو أرخص وسائط نقل البضائع. ويكلف النقل بالشاحنات عشرة أضعاف النقل بالسكك الحديدية ويعتبر النقل الجوي أغلى أنواع النقل على الإطلاق.¹

¹الدكتورة سميرة إبراهيم أيوب، كتاب اقتصاديات النقل، طبعة 2002، الدار الجامعية الجديدة، ص 39.
²الدكتور محمود حامد محمد عبد الرزاق، كتاب اقتصاديات النقل الدولي البري والبحري، طبعة 5320 الدار الجامعية، الإسكندرية، ص: 231.

1-2- عقد النقل البحري: هو عقد يلزم طرفاً بنقل بضائع من ميناء إلى آخر.

ويتعهد الشخص المسمى الناقل البحري بنقل البضاعة المرسله بحراً لصالح الطرف المتعاقد المسمى الشاحن أو لصالح شخص آخر يسمى المرسل إليه. وذلك مقابل أجر، لصالح الطرف المتعاقد الذي يسمى الشاحن أو لصالح شخص آخر يسمى المرسل إليه.

1-3- الملاحة البحرية: هي في اللغة فن السفر، والسفر يعني قطع مسافة بوسائل مناسبة. والملاحة البحرية هي قطع

المسافات بوسائل أخرى غير البحر، وغالباً ما تكون بالسفن. أي نقل البضائع من مكان إلى آخر ومن بلد إلى آخر.

1-4- الشحن: هو نقل البضائع من مكان إلى آخر ومن دولة إلى أخرى إما عن طريق الشحن البحري عبر الموانئ

بواسطة السفن أو الشحن الجوي عبر المطارات بواسطة الطائرات أو الشحن البري بواسطة الشاحنات والقطارات.

ويعتبر الشحن البحري أقدم صورة للشحن تاريخياً عن طريق سفن الشحن التجارية العملاقة التي تدار بمحركات الديزل أو ثورين بخاري ونظراً لأهمية الشحن البحري منذ فجر التاريخ قامت كثير من الدول ببناء أساطيل سفن تجارية للتأكيد على حرية وسهولة حركة بضائعها على مستوى العالم.

1-5- السفينة والميناء :

السفينة هي كأداة تنفيذ النقل البحري الأكثر أماناً والأقل كلفة بين وسائل النقل الأخرى في نقل البضائع بين قارات العالم عبر البحار والمحيطات والميناء هو المنفذ والمرسى الذي يحتضن هذه السفينة حتى تبلغ أهدافها وهذا الترابط بين السفينة والميناء يجعل العلاقة بينهما متكاملة فبدون الفن الموانئ تفقد أهميتها والعكس.²

المطلب الثاني: النقل البحري وتقييم عناصره

1- عناصر النقل البحري:³

¹الدكتور هاني دويدار، كتاب النقل البحري والجوي، منشورات الجبلي الحقوقية، طبعة 2008، ص 123-127

²الدكتور هاني دويدار، مرجع سبق ذكره، ص 129

³الدكتور شريف محمد ماهر، كتاب إدارة النقل البحري (التجارة الخطية) الدار الجامعية الإسكندرية سنة 2006، ص 18-20

أ - البضائع المنقولة بحرا:

تعتبر طبيعة ونوعية البضائع المنقولة من العوامل التي تحدد إمكانيات التداول والتخزين 1 ، حيث تتأثر

تكاليف النقل باختلاف طبيعة هاته السلع، كما أنها تحدد نوع السفينة التي يتم نقلها بها .

ب- نوع وحجم السفينة:

تعتبر السفينة المحور الرئيسي لنشاط قطاع النقل البحري، كما أنها تعتبر الزبون الأساسي للموانئ البحرية، وقد

صنفت السفن قديما على أساس الوظيفة إلى سفن تجارية وسفن حربية، أما الآن فقد تعددت معايير التصنيف لتشمل

الحجم والسرعة ونوع البضائع المنقولة، وفيما يلي أهم انواعها :

- **سفن الحاويات:** تعد سفن الحاويات أكثر أنواع نقل البضائع شيوعا حاليا لما تحملها من مميزات الأمان والسرعة والتطور، وهي عبارة عن سفن متخصصة تقوم بتحميل كامل حمولتها داخل حاويات بمقاسات مختلفة.
- **سفن ناقلات النفط:** معروفة أيضا بناقلة البترول، تختص هذه السفن في نقل حمولة النفط ومشتقاته، وهي أكثر السفن أهمية من حيث حجم حمولاتها تصل سعتها حتى 550000 طن حمولة ساكنة حيث يوضع في خزانات تعتمد على نظام التسخين؛ وذلك لتسهيل عملية صب البترول خلال الفترات الباردة
- **سفن بضائع الصب الجاف:** ويُقصد بها السفن التي تنقل البضائع الخام الجافة مثل الحبوب، وتشبه في هيئتها الخارجية سفن الحاويات من حيث شكل السطح؛ فلا تحتوي على معدات مناولة البضائع، لكن لها منافذ شحن كبيرة.
- **السفن الصناعية:** هي سفن يتم على متنها عمليات صناعية في عرض البحر، كعملية التخلص من النفايات بالإضافة إلى صناعات السمك المصطاد وتحويله إلى معلبات.
- **سفن الخدمات:** عبارة عن سفن تؤدي خدمات تسهل العملية الملاحية في منطقة الميناء مثل القاطرات أو زوارق السحب الأوناش العائمة وغيرها ويتم الاعتماد عليها لدعم باقي السفن، وهي على الأغلب صغيرة الحجم، وتعمل هذه السفن في المرافئ أو المياه الإقليمية التابعة لدولة بعينها.

¹ ياسر محمود عبد الرحمان، مرجع سبق ذكره، ص 62

• سفن نقل السيارات: يتم نقل السيارات على متن سفن مخصصة لهذا الغرض، وتعرف بسفن الدرجة أو

1(RoRo) وتتميز بسرعتها، لذا تنتشر تجارة السيارات على مستوى العالم بواسطة النقل البحري.

ج - الموانئ البحرية: تعتبر من أهم الدعائم التي يقوم عليها النقل البحري وهي وحدة اقتصادية لها هدف خدمة التجارة والملاحة البحرية، حيث يحتاج تحقيق هذا الهدف إلى جملة من الاعتبارات المادية والاقتصادية للبيئة التي يعمل في ظلها

الميناء، والتي تختلف باختلاف التصنيفات التي يمكن أن يأخذها، وهناك عدة أنواع للموانئ البحرية فمن حيث طبيعتها

الجغرافية نجد: 2:

✓ موانئ طبيعية:

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

حاويات خورفكان

✓ موانئ شبه طبيعية

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

✓ الموانئ الصناعية

ويتطلب إقامة مثل هذه الموانئ توفير الحواجز الصناعية لتحديد المواقع الملائمة التي يتم اختيارها الإقامة الميناء الصناعي وتجهيزه لتأدية خدمات الملاحة البحرية مثل ميناء الملك فهد الصناعي.

✓ الموانئ التجارية وهي مجهزة بالتسهيلات اللازمة لعمليات المناولة والتخزين، وتستند إليها مهمة تقديم خدمات التحرك

الملاحي والتجاري للسفن التجارية، ومن ثم تقوم بمهمة شحن وتفريغ تلك السفن وتزويدها بحاجاتها وأحسن مثال ميناء

سنغافورة.

¹ Roll off-Roll on اختصار بالإنجليزية لـ

² بوخریصة بنت العربي واقع اللوجستيات داخل الموانئ، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر الأكاديمي،

2015، ص 41

الفصل الثاني : دور الموانئ والنقل البحري على التجارة الخارجية

- ✓ موانئ الخدمات: وتخدم عملية التحرك الملاحي البحري بشكل مباشر وتضمن تأمينه من خلال تقديم خدمات الصيانة اللازمة للسفن ولا يدخل في نطاق وظيفتها أعمال الشحن والتفريغ.
- ✓ موانئ التخزين: وتقوم بمهمة الوساطة التجارية بين الدول التي تشكل أطراف عملية التبادل التجاري الدولي حيث تختص بتجميع وتخزين أنواع معينة من البضائع ثم تعيد تصديرها إلى الأسواق العالمية.¹
- ✓ موانئ بضائع الصب الجاف: ويقصد بها خام الحديد الفحم، الحبوب الفوسفات، وتتميز هذه البضائع بحمولتها الضخمة ولذلك يتطلب نقلها بحرا بموصفات معينة في الموانئ التي يتم من خلالها عملية النقل سواء من حيث اختيار موقع الميناء أو التجهيزات اللازم توفرها في تلك الموانئ مثل ميناء السخنة المصري.
- ✓ موانئ البترول: وتختص بعمليات نقل البترول من خلال محطات التداول في البحار المفتوحة أو الموانئ وتتطلب هذه الموانئ مساحات واسعة وعمق مناسب للقنوات الملاحية المؤدية إلى منشآت تداول البترول مع مراعاة تواجدها بعيدا عن تسهيلات الميناء التجارية أو تخصيص حوض آمن وخاص للبترول في مكان منعزل عن بقية أرصفة الميناء مثل موانئ البترول في الخليج.

وحسب درجة تطورها يمكن تصنيفها الى:

✚ موانئ الجيل الأول: الموانئ التقليدية

وهي تلك الموانئ التقليدية الموجودة فيما قبل الستينات من القرن العشرين قبل ظهور الحاوية ولا تزال موجودة حتى الآن وتمثل أغلبية موانئ دول العالم الثالث وانحصر دور هذا الجيل على تداول البضائع المصدرة والمستوردة أي كمركز للنقل فقط²، ولا يتوفر في هذا الجيل من الموانئ إلا الحد الأدنى من الأنشطة، مثل الشحن والتفريغ وبعض الخدمات المينائية الملاحية وترتكز الاستثمارات على البنية الأساسية للأرصفة فقط.

✚ موانئ الجيل الثاني: الموانئ الصناعية

1 - صدام العايب صناعة الشحن البحري ودورها في تنمية قطاع التجارة الخارجية، ماستر أكاديمي، جامعة حمة لخضر الوادي 2016، ص 41
2 حياة رصاع دور اللوجيستيات في تطوير الموانئ البحرية، اطروحة للحصول على شهادة دكتوراه، جامعة وهران 2018-2019، ص 84

ظهرت موانئ هذا الجيل في الستينات مع تزايد كمية المواد الخام المستوردة من طرف الدول الصناعية، تتسم سياسة وإستراتيجية تطوير موانئ هذا الجيل بالتوسعية على أساس تصور عريض لدور الميناء وقدرته الإدارية، وأن الموانئ ليست مجرد مراكز نقل إنما هي مراكز صناعة وتجارة أيضا، فبالإضافة إلى الشحن والتفريغ والخدمات الملاحية توسعت الأنشطة لتشمل الخدمات التجارية للبضائع وأي خدمات مكمل ذات صلة بها مثل تعبئة وتحويل البضائع والخدمات الصناعية، مثل تجميع وتعبئة بضائع المنشأ داخل الميناء مما يؤدي إلى نمو واتساع في امتداد خلفي للموانئ الصناعية.¹

✚ موانئ الجيل الثالث: الموانئ اللوجستية

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

المطلب الثالث : خصائص النقل البحري²

أولاً- خصائص النقل البحري :

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

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

- ارتفاع التكلفة الرأسمالية لبناء الترسانة البحرية الخاصة ببناء وإصلاح السفن.
- ارتفاع التكلفة الرأسمالية لإنشاء المراسي الخاصة بسفن البضائع الموحدة والمجزأة وكذلك الحاويات.

¹ أيمن محمد خليل النحراري الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الإسكندرية، مصر، ص 274.
²الدكتورة سميرة إبراهيم أيوب، إقتصاديات النقل ودراسة تمهيدية كلية التجارة جامعة الإسكندرية 2002-2003، ص 47-48 10

• ارتفاع التكاليف الرأسمالية لبعض عناصر إنشاءات الموانئ.

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

- خضوع عمليات النقل البحري للقوانين الدولية.¹

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

ثانيا-سمات مشروعات صناعة النقل البحري :

السمة الأولى: ارتفاع الكثافة الرأسمالية لمشروعات صناعة النقل البحري:

تتصف مشروعات خدمات النقل البحري باعتمادها على فنون إنتاجية مكثفة لرأس المال بالمقارنة بصناعات النقل

الأخرى، فعلى سبيل المثال السفينة وهي المحور الأساسي لصناعة النقل البحري، لا بد أن تكون لها مواصفات قياسية

خاصة تمكنها من مواجهة عوامل تغير المادة المصنوعة منها نتيجة لتواجدها في المياه بصفة مستمرة فضلا عن ضرورة

توافر وسائل الإتصال وكشف ذات كفاءة عالية نظرا لبقاء السفينة بعيدا عن اليابس لفترات زمنية طويلة علاوة على أهمية

توافر وسائل إتصال وكشف ذات كفاءة عالية، نظرا لبقاء السفينة بعيدا عن اليابس لفترات زمنية طويلة، علاوة على أهمية

توافر أماكن ملائمة للإعاشة والتخزين. و جدير بالذكر أنه يمكن قياس الكثافة الرأسمالية لمشروعات النقل البحري ، من

خلال عدة مؤشرات مثل حساب أو قياس تكلفة بناء السفن والموانئ... الخ . إلا أن أهم هذه المشروعات المؤشرات يتمثل

فيما يعرف بالمعامل الحدي لرأس المال، الطن الوزني، ويقصد به الوحدات الإضافية من الإستثمارات اللازمة لزيادة الناتج

بوحدة واحدة، وتؤكد العديد من الإحصاءات إرتفاع تكلفة بناء السفن وقيمة معامل رأس المال للطن.²

-مظاهر إرتفاع الكثافة الرأسمالية في مشروعات صناعة النقل البحري:

1- ارتفاع التكلفة الرأسمالية لبناء الترسانة البحرية:

¹ياسر محمود عبد الرحمان، النقل البحري والتجارة البيئية، دار الإبتكار للنشر والتوزيع، جامعة القاهرة مصر، 2018،ص59
²الدكتورة سميرة إبراهيم أيوب، إقتصاديات النقل ودراسة تمهيدية كلية التجارة جامعة الإسكندرية 2002-2003، ص 47-48

من مظاهر كثافة رأس المال في مشروعات النقل البحري ضخامة الإستثمارات اللازمة، لإقامة الترسانات البحرية الخاصة ببناء وإصلاح السفن، خاصة في ظل تعدد وتنوع الأنشطة اللازمة والمكملة لعمل الترسانة البحرية، ولعل بعضا من هذه الأنشطة يتمثل فيما يلي:

- الورش الخاصة بالأعمال الكهربائية كالمحركات والأجهزة الملاحية واللاسلكية وأجهزة التحكم الآلي.

-الورش الخدمية مثل ورش الصيانة والجرارات والمخازن والأمن الصناعي.

-المباني الإدارية والخدمية والإستراحات.

2- ارتفاع التكلفة الرأسمالية لإنشاء المراسم الخاصة بالسفن البضائع الموحدة والمجزأة وكذلك الحاويات:

أكدت الإحصاءات الخاصة بتطور تكلفة إنشاء تلك المراسم التزايد المستمر في قيمتها ، فقد بلغت إجمالي تكاليف المراسم الخاصة بالبضائع المجزأة 241 مليون ألف دولار سنة 1970 إزدادت إلى 0.91000 مليون سنة 1970 بمعدل زيادة قدره 3003.7% كما بلغت تكلفة إنشاء المراسم الخاص بالحاويات 2.38 مليون دولار قفزت إلى 14.4 مليون دولار بمعدل زيادة بلغ 139 % فيما بين عامين 1970/1980

السمة 2: زيادة استخدام التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري¹

تعتمد صناعة النقل البحري على استخدام الفنون التكنولوجية الحديثة، ويتجلى ذلك في تطور أساليب بناء السفن وهيكلها وطرق بنائها ووسائل تشغيلها وإدارتها، بالإضافة إلى تطور أساليب الشحن والتفريغ في الموانئ، وجدير بالذكر وجود المال من جهة وأساليب التطور التكنولوجي المستخدمة من جهة أخرى. وتعتمد الطريقة الأخيرة على فنون الإنتاج المكثف للمال وتقلل من الاعتماد على الفنون كثيفة العمالة، وتعرض عناصرها لفهم أهمية التقدم التكنولوجي ودوره في زيادة كفاءة وإنتاجية صناعة النقل البحري.

¹الدكتورة زينب حسين عوض الله العلاقات الاقتصادية الدولية الدار الجامعية مصر دون ذكر سنة النشر، ص 200

المبحث الثاني: قطاع الشحن البحري

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

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

المطلب الاول: ماهية الشحن البحري

1- مفهوم عملية شحن البضائع

عملية شحن البضائع هي إحدى أهم عمليات النقل البحري، وهي عبارة عن عملية مادية تتمثل في رفع البضاعة من أرض الميناء ووضعها على متن السفينة¹، حيث يبدأ تنفيذ هذه الأخيرة باستلام الناقل للبضائع من الشاحن في ميناء الشحن، وبعدها تأتي عملية شحن البضائع على متن السفينة من أجل التكفل بها ونقلها بعناية تامة. وترتبط هذه الأخيرة بعملية أخرى وهي رص وتثبيت البضاعة، فلا يمكن أن تتم الأولى دون الأخرى وهما عمليتان متكاملتان بالرغم من اختلافهما.

-الرص "larrimage":

¹ مريم كريد الشحن البحري للبضائع والعمليات المرتبطة به طبقا للتشريع البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة الشريعة والاقتصاد، المجلد السابع، عدد 14 جامعة الإخوة منتوري قسنطينة، الجزائر، ديسمبر 2018، ص 384

هي عملية فنية تلي عملية الشحن وتتمثل في توزيع البضاعة ووضعها في الأماكن المخصصة لها في عابرة السفينة أو على سطحها والقيام بتسليمها بطريقة معينة حسب نوعيتها. وتتم عملية الشحن عبر عدة مراحل وهي¹:

- مرحلة تحضير البضاعة.
- مرحلة نقل البضاعة من المستودعات إلى ميناء الشحن.
- مرحلة إتمام المعاملات القانونية والجمركية حسب البضاعة وما تتطلبه سلطات الجمارك من مراقبة.
- مرحلة تحميل الشحنة على ظهر السفينة بواسطة معدات حسب نوع وطبيعة البضاعة وحساسيتها.

عقد الشحن والتفريغ

مع تنوع البضائع وتزايد حمولة السفن وتضاعف وزنها ولضمان سرعة تنفيذ عقد النقل البحري أصبح من الصعب على الناقل أو الشاحن أو المرسل إليه مباشرة عمليات الشحن والتفريغ بواسطة عمالهم ومعداتهم الخاصة، فأصبح اللجوء إلى مقاولين متخصصين في هذا المجال أمراً ضرورياً فظهر ما يعرف بمقاول الشحن والتفريغ، حيث أنه نيابة عن الناقل والشاحن أو المرسل إليه بعمليات الشحن والتفريغ بمعداته وعماله الخاصين المملوكين له أو المؤجرين من إدارة الميناء.² فمن الصعب أن يوفر الناقل تلك الإمكانيات المادية والبشرية في كل ميناء تنطلق منه السفينة أو تصل إليه حيث تكلف عملية شحن البضائع وتفريغها تكاليف باهظة بالإضافة إلى أن بقاء السفن مدة طويلة في موانئ الشحن والتفريغ يكبل الناقل خسارة جسيمة ونفقات وتكاليف باهظة جراء الإنتظار لإتمام مع الناقل أو المرسل إليه عملية الشحن والتفريغ، ومنه يعرف عقد الشحن والتفريغ بأنه - عقد يربط الشاحن يتعهد من خلاله بالقيام بعمليات شحن وتفريغ البضاعة.

المطلب الثاني: إجراءات الشحن والتفريغ والوسائل المستعملة

-إجراءات الشحن والوسائل المستعمل فيه

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

¹ مريم كريد، الالتزامات المادية لمقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري للبضائع، مجلة العلوم الإنسانية، عدد 50، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة، الجزائر، ديسمبر 2018، ص 395

² سعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع في القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة دكتوراه جامعة تلمسان، الجزائر السنة الجامعية 2011-2012، ص 37

- تبدأ العملية بتحرير الشاحن طلب بالشحن من خلال استمارة تقدم من طرف شركة الملاحة *déclaration d'embarquement* يبين فيه كل من نوع وطبيعة وكمية ووزن البضاعة.
- يحرر إذن بالشحن *permis de chargement* لوضع البضاعة على ظهر السفينة.¹
- بعد أن يتسلم الناقل أو وكيله البضاعة يسلم الشاحن إيصال مؤقت بما تم شحنه *reçu provision* توضع هذه الأوراق الثلاثة :

1. Déclaration D'embarquement

2. Permis De Chargement

3. Reçu Provision

في دفتر مطبوع يسمى تذكرة السطح *billet de bord-bill of loading* سند الشحن أو وثيقة الشحن . نصل إلى مرحلة التخليص الجمركي وتكون حسب نوع البضاعة وما تتطلبه سلطات الجمارك من مراقبة فنقدم موافقتها على الشحن بعد التأكد من تطابق البيانات الواردة في طلب الشحن وتدفع مصاريف الشحن، بعدها يحجز مكان للبضاعة على الرصيف أو المخازن.

تملاً بعدها استمارة أخرى *état d'embarquement* تدون فيها رقم طلب الشحن، اسم الشاحن تاريخ الموافقة، طبيعة البضاعة، الوزن، توقع من طرف العون ممثل المؤسسة المينائية وممثل السفينة، بعد الانتهاء من الإجراءات الإدارية تأتي عملية شحن البضاعة من الرصيف إلى سطح السفينة². أما الوسائل المستخدمة في عملية الشحن كثيرة سابقاً كانت البضائع تحمل على ظهور العمال ولهذا فقد كان لليد العاملة والقوة العضلية دوراً هاماً في عملية الشحن ومع مرور الوقت والتطور الصناعي والتكنولوجي ظهرت معدات وآلات أكثر حداثة وتطور، وأصبح البحث عن اليد العاملة الماهرة والمؤهلة وذات خبرة وليس مجرد عمال يعتمد على قوتهم العضلية، وتتنقسم الوسائل المادية إلى نوعين:

- وسائل خاصة تكون تابعة لأصحاب الشركات الخاصة

¹محمد كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، طبعة 2002، ص 26
²مريم كريد الالتزامات المادية لمقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري للبضائع، مرجع سبق ذكره، ص 396

- وسائل عمومية الآلات والأجهزة التابعة للمؤسسة المينائية.

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

✓ معدات الرصيف:

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

ب - معدات المناولة:

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

- الرافعات الشوكية ذات حمولة متنوعة وأخرى مجهزة لرفع الحاويات.
- رافعة الحبوب كما توجد تقنية الصب عن طريق خرطوم تصب مباشرة من المستودعات إلى صهاريج السفينة أو بواسطة أقماع لشحن الحبوب.
- شاحنات صغيرة الجرارات جرافات مقطورات نصفية، مركبات شوكية.
- معدات خاصة بالضح والشفت أنابيب بالنسبة للسوائل وأخرى خاصة بشحن الفحم وغيرها.
- آلات خاصة بشحن الوحدات المتحركة كالسيارات وتكون عن طريق الدحرجة.

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

إجراءات التفريغ والوسائل المستعملة فيه:¹

بعد دخول السفينة ورسوها على الرصيف المحدد لها من طرف إدارة الميناء يتم تثبيتها أو ربطها بالحبال وتبدأ

بعدها عملية التفريغ، وهذا بعد تخليص البضائع ومرورها على مصالح الجمارك ودفع الضرائب الجمركية وكافة

المصاريف.

¹مريم كريد الالتزامات المادية لمقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري للبضائع، مرجع سبق ذكره ، ص 400

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

✓ اسم وإمضاء الشخص المشرف على العملية.

✓ اسم وإمضاء رئيس المخزن.

كما يملأ الشاحن استمارات تسلّم من قبل المؤسسة المينائية la mise a quai بموجبها يتحصل

على إذن من قبل هذه الأخيرة لإدخال البضاعة. وبعدها تتم عملية استلام البضائع في المخازن ولا بد أن نشير إلى أن تفريغ البضائع أنواع:

- بضائع تفرغ على الرصيف منها ما يخزن في المخازن ومنها ما تسلّم إلى صاحبها.
- الحاويات تسلّم في ساحات خاصة تسمى بساحات الحاويات.
- بضائع تسلّم في الصنادل والمواعين وهي بضائع خطيرة يحظر تفريغها في الأرصفة.
- بضائع تفرغ في وسائل النقل للسحب المباشر او بضائع قابلة للتلف السريع.

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

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

المبحث الثالث: الموانئ الجزائرية بين دورها التقليدي والمأمول منها في رفع كفاءة قطاع النقل

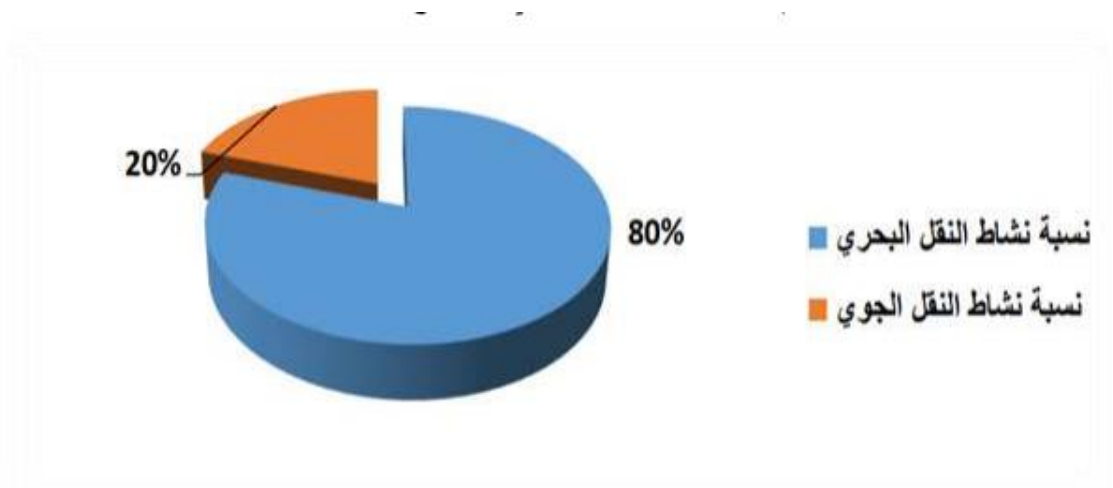
والشحن البحري

تحتل الموانئ مكانة هامة في إقتصاديات الدول باعتبارها رئة التجارة الخارجية والمنفذ الرئيسي والأساسي لها، وبما أن الجزائر تتموقع على شريط ساحلي يبلغ 1600 كم وتمتلك إحدى عشر ميناء مما يحتم عليها الإهتمام بموانئها وتطويرها كي تقوم بالعمل المناط بها على أحسن وجه.

المطلب الأول: الموانئ الجزائرية ودورها في نقل البضائع من وإلى الجزائر :

يستحوذ قطاع النقل البحري في الجزائر على النصيب الأكبر من نشاط الاستيراد والتصدير، مقارنة بالنقل الجوي والبري، لذلك اكتسبت الموانئ التجارية الأهمية البالغة في تطوير التجارة الخارجية، وتولي الجزائر بطابعها الجغرافي الاستراتيجي المطل على البحر الأبيض المتوسط بشريط ساحلي بطول يزيد عن 1600 كم، الأهمية الأكبر للنقل البحري في تجارتها الخارجية، وفق ما يوضحه الشكل التالي:

الشكل رقم 01 : نسب النقل الدولي للبضائع بالجزائر 2017



المصدر: لطيفة رجب، قطاع النقل البحري أو الذهب الأزرق واجهة محورية لتحقيق التنوع والتنمية الإقتصادية للدولة الجزائرية، مجلة الميادين الإقتصادية، العدد1، جامعة سوق اهراس، 2020، ص 46.

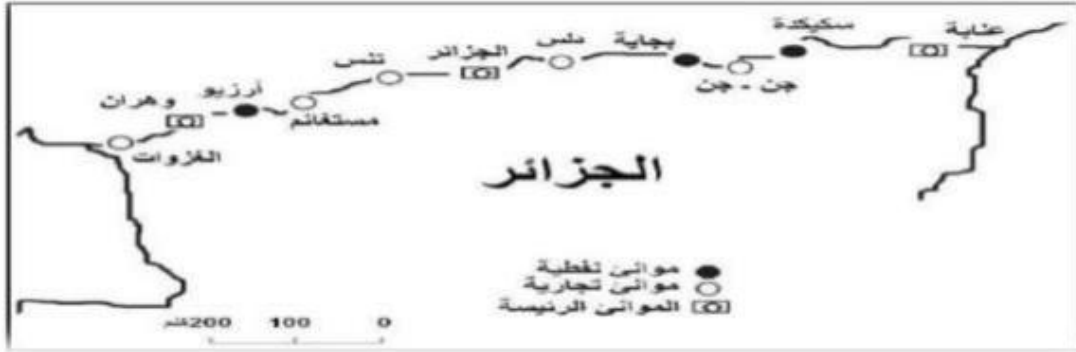
الفصل الثاني : دور الموانئ والنقل البحري على التجارة الخارجية

نلاحظ من الشكل أن النقل البري للبضائع لنشاط التجارة الدولية لم يأخذ بالحسبان لأنه لا زال لم يرقى إعماده في نقل البضاعة من وإلى الجزائر إلى النسب التي يجب أن يحظى بها، لذا فالمفاضلة القطاعية للنقل هنا تمت بين النقل البحري الذي فاقت نسبته 80% والنقل الجوي الذي حظي تقريبا بنسبة 20% فقط وبهدف تحسين وضعية ميزان المدفوعات بتخفيض فاتورة الاستيراد قدر الإمكان، اعتمدت الدولة الجزائرية على النقل البحري لأنه أحسن قطاع يفني بذلك.

موانئ الجزائر :

تمتلك الجزائر إحدى عشر ميناء موزعة حسب نشاطها وأحجامها إلى ثلاثة أصناف كما هو موضح في الشكل أدناه.

شكل رقم 02: خريطة توزيع الموانئ التجارية الجزائرية



المصدر: محمد الشريف فاطمة الزهراء، رمينني فوزية، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد السابع، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف- الجزائر، 2009، ص 167.

• الموانئ النفطية

والتي تستأثر بأعلى نسبة من صادرات الجزائر متمثلة بقطاع المحروقات الذي يفوق 97% وتتمثل في كل من ميناء أرزيو و بطيو و ميناء سكيكدة و ميناء بجاية.

• الموانئ التجارية الأخرى:

وهي عبارة عن موانئ استيرادية بالدرجة الأولى وتتمثل في كل من ميناء جن جن بجيجل، ميناء دلس بومرداس، ميناء تنس بالشلف ومستغانم وميناء الغزوات بتلمسان.

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

أسطول السفن البحرية بالجزائر¹: يضم الأسطول البحري الجزائري 47 سفينة بحرية ذات تخصصات نشاطية متنوعة

وموزعة عبر كافة موانئ الساحل الجزائري كما يلي:

- 17 ناقلات للبترول.
- 13 ناقلات للغاز السائل.
- 11 منها لنقل المواد الكيماوية والبترولية.
- 6 لنقل المسافرين من وإلى الجزائر وأوروبا وكذلك نقل البضائع.

المطلب الثاني: مشاكل ومعوقات الموانئ الجزائرية

ركزت الجزائر إستثماراتها في الموانئ النفطية، وهي موانئ متخصصة، لا تخدم إلا قطاعا محددا من اقتصاد

الدولة، أما باقي الموانئ التجارية فبقيت تشكو من تأخر كبير، وتعاني من مشاكل نذكر منها :

-استخدام تكنولوجيا محدودة جدا مقارنة بالتكنولوجيا المستخدمة في الموانئ العالمية ونقص في التجهيزات والآلات الحديثة.

- أحواض صغيرة وضيقة وأرصفت مينائية ذات حواجز ضيقة ذات غاطس لا يسمح بعملية رسو السفن التجارية الكبيرة به.

-انخفاض الطاقة الاستيعابية للموانئ التجارية.

-تواجد الموانئ داخل النسيج الحضري مما يجعل عملية الحركة والتنقل منها وإليها صعبة نوعا ما.

-تدني كفاءة الأسطول البحري التجاري وصغر أحجام السفن.

-نقص في التجهيزات والآليات الحديثة.²

- طول الإجراءات الإدارية تتمثل خاصة إجراءات الشحن والتفريغ، وإجراءات الرسوم والجمركة.

- احتكار ميناء الجزائر العاصمة لأكثر من 60% من المبادلات التجارية الخارجية.³

- احتكار الدولة لتسيير الموانئ، وما ترتب عنه من مشاكل عديدة، كبطء المعاملات وسيطرة الروتين.

¹- الموقع الإلكتروني : www.m.marefa.org 2020 تاريخ الاطلاع: 12/05/2021

²صدام العايب، مرجع سبق ذكره، ص 43

³محمد الشريف فاطمة الزهراء، مرجع سبق ذكره، ص 173.

فالموانئ الجزائرية تشكل إذن نقطة اختناق بسبب رداءة منشآتها، وضعف الاستثمارات العمومية بها، والفوضى والعشوائية التي تميزها.

المطلب الثالث : استراتيجيات وآليات رفع كفاءتها وخدمة قطاع النقل البحري

إعتمدت الجزائر خطة دعم النمو الاقتصادي منذ 2004 واتجهت بشكل خاص إلى قطاع النقل البحري

حيث حاولت إعطاء الأولوية لكل من البنى التحتية للموانئ والأسطول البحري على السواء، ومن أهم

الاستراتيجيات المعتمدة نذكر :

- (1) -تزويد قطاع الموانئ الوطنية بنظام جديد لإدارة السلامة البحرية وكذلك تبادل المعلومات.
- (2) -تطوير شبكة الموانئ الجزائري، وهذا من خلال ما يلي:
 - تطوير وتحديث البنية التحتية للنقل والتواصل بين الموانئ والمدن الداخلية.
 - تطوير للطرق والمحطات الداخلية، بالأخص تلك التي تعنى بحركة وطرق شحن الحاويات.
- (3) -إنشاء مناطق خارج الميناء والتي تمثل شبكة من المنصات اللوجستية في المدن الجزائرية بهدف شحن البضائع وفق مقاييس دولية.
- (4) -مراجعة نموذج تسيير وإدارة الموانئ.
- (5) -الاستثمار في إصلاح السفن
- (6) -توسيع الأسطول البحري وتجديده
- (7) -الرجوع إلى التجارب الدولية في تطوير وتحديث الموانئ الجزائرية.

خاتمة الفصل :

يستحوذ قطاع النقل البحري في الجزائر على النصيب الأكبر من نشاط الاستيراد والتصدير، مقارنة بالنقل الجوي والبري، لذلك اكتسبت الموانئ التجارية الأهمية البالغة في تطوير التجارة الخارجية، وتولي الجزائر بطابعها الجغرافي الاستراتيجي المطل على البحر الأبيض المتوسط وتطرقنا في هذا الفصل الى مفهوم نشاط النقل البحري واهميته وكذلك الخصائص التابعة له والعناصر التي يتكون منها إضافة الى دراسة قطاع الشحن البحري الذي يعتبر ركيزة أساسية في عملية النقل البحري و حددنا اجراءاته ومراحل وأساليب الشحن والتفريغ . فالموانئ الجزائرية تشكل إذن نقطة اختناق بسبب رداءة منشآتها، وضعف الاستثمارات العمومية بها، والفوضى والعشوائية التي تميزها

الفصل الثالث: دراسة ميدانية لمؤسسة ميناء

مستغانم

تمهيد:

يستعرض هذا الفصل ميناء مستغانم، بما في ذلك نشأته الجغرافية والغرض منه وخصائصه البحرية والتجارية ومحطات الرسوم والمرافق المتخصصة. كما يتناول استقبال السفن ومرافق الميناء والحركة التجارية (الصادرات والواردات) في ميناء مستغانم.

بالإضافة إلى ذلك، سيتم تناول التحديات التي يواجهها الميناء والتي تحد من تنمية التجارة الخارجية وآثارها السلبية والمشاكل التي يواجهها الميناء والمشاريع المستقبلية.

المبحث الأول: تقديم عام لميناء مستغانم

سنتطرق في هذا المبحث إلى دراسة ميدانية لمؤسسة مستغانم من حيث نشأتها وتطورها، هيكلها التنظيمي، مصالحها المعتمدة.

المطلب الأول: نشأة وتطور ميناء مستغانم

نشأة الميناء:

كان ميناء مستغانم خليجا صخريا حادا يمتد بين الراس البحري لسلامندر والراس البحري لخروبة استخدمه القراصنة لاقتسام الغنائم سمي ميناء مستغانم قبل 1833 بمرسى الغنائم ومن هنا سميت مدينة مستغانم.

- 1848 انشئ اول رصيف للميناء بطول 80 متر ليصل امتداده ل 325 متر بحلول سنة 1881.

- في سنة 1882 انطلق اول مشروع لتهيئه الميناء وبعد ثلاث سنوات أعلن عنه مشروعاً ذا منفعة عامه تلت التهيئة ضخمه بين 1890 و1904 انتهت بميلاد اول حوض للميناء

- بعد بناء كاسره الامواج الجنوبية الغربية للميناء سنة 1941 ثم انشاء الحوض الثاني بالرصيف طوله 430 متر فيما بين نهاية 1955 وبداية 1959.

نشأة ميناء مستغانم:

يقدم ميناء مستغانم نوعين من الخدمات: خدمات تجاريه وخدمات الصيد البحري ،تشرف على تسييره مؤسسه مستغانم وهي مؤسسه عموميه اقتصادية/ شركة ذات اسهم spa/Epm/Epe انشأت في اطار اصلاح النظام الميناء الجزائري بمقتضى مرسوم تنفيذي رقم 82- 287 الصادر بتاريخ 14 اوت 1982 كما اسند اليها مهام القاطر المحولة في ما قبل لشركة الوطنية sonama الخاص بالشركة الوطنية للشحن والتفريغ وفي 29 فيفري شقت المؤسسة طريقها نحو الاستقلالية على غرار المؤسسات التي كشفت عن استقرار في وضعيتها المالية حيث تم تحويلها بموجب عقد موثق من شركه عموميه ذات طابع اجتماعي الى الشركة عموميه اقتصاديه اسهم راس مالها 25000000 ذات الحيازة الكاملة لشركه تسيير مساهمات الدولة الموانئ تحمل السجل التجاري رقم B0188 وتخضع للقانون التجاري والمدني طبقاً

الاحكام القوانين 01-88 و 04-88 والمتضمنة للنصوص التنظيمية لاستقلالية المؤسسات وطبقا للمرسوم 88-101 و 119-88 و 117-88 .

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

المطلب الثاني: اهداف ومميزات ميناء مستغانم.

مهام مؤسسة ميناء مستغانم:

- ✓ استثمار وتطوير ميناء مستغانم
- ✓ انجاز اعمال الصيانة والتهيئة وتحديث للبنى البنائية الفوقية.
- ✓ مباشره عمليه الشحن والتفريغ الميناء .
- ✓ القيام بكل عمليه تجاريه المالية؛ الصناعية؛ والعقارية ذات صلة مباشره او غير مباشره بموضوع ميناء مستغانم.

الموقع الجغرافي:

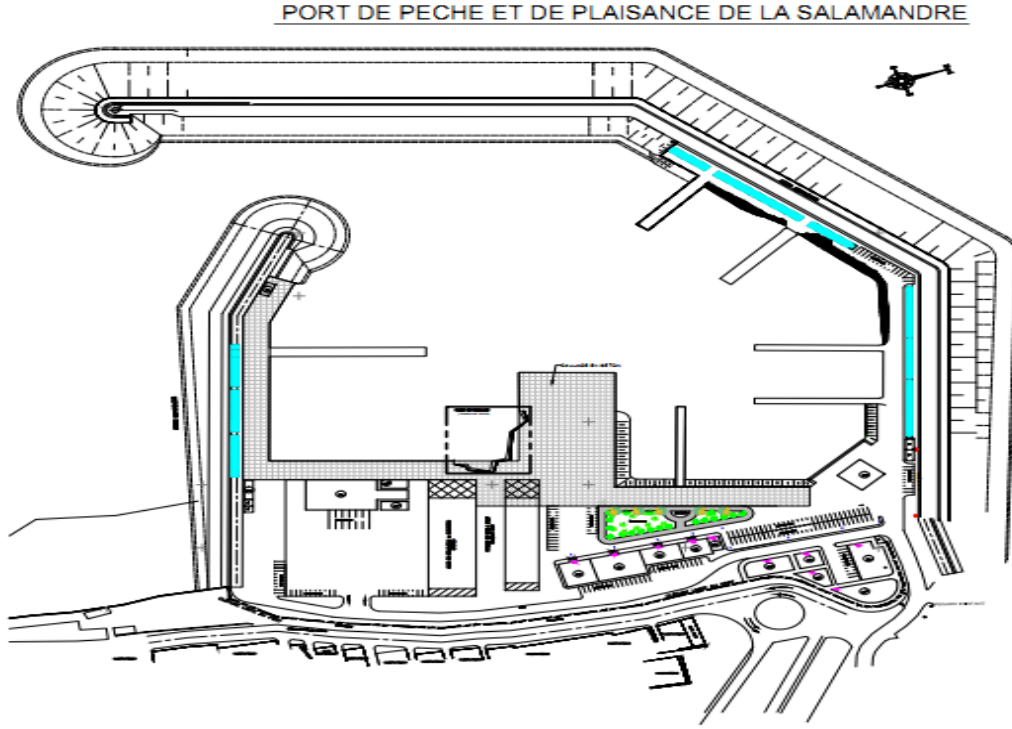
تقع في الجهة الشرقية لخليج ارزيو بين خط عرض 35° و 56° وخطي طول 00° و 05° شرقا يحتوي على:

- كاسرة امواج بطول 1830 متر.
- المدخل البحري للميناء شمالي غربي بعرض 100 متر وعمق 12م
- الاحواض يتكون من حوضين هما:
- الحوض الاول: مساحة مائتة تقدر ب 14 هكتار وعمق بين 6,77 م و 8,17 م.
- الحوض الثاني: مساحة تقدر ب 16 هكتار وعمق يتراوح بين انت عفاسي 6.95م و 8.22م.
- الأرصفة تحتوي على 10 محطات رسم بطول كليه يصل الى 1296 م خطي مقسم كما يلي:
- الرصيف الشمالي الشرقي 117 متر خطي (p0)
- الرصيف الجديد 217 متر خطي (المحطة الجديدة 8,9)
- الرصيف الجنوبي الغربي 280 متر خطي (p6، p7)

¹ وثائق داخلية ميناء مستغانم

- رصيف المغرب 412 متر خطي (p1,p2,p3)
- رصيف الاستقلال 702 متر خطي (p5,p4)
- ارضيه التخزين في مساحة 44,430 م.
- مراب السيارات 24000 م.
- مراب الحاويات 15000 وقدرة معالجه 15000 حاويه سنويا.
- المخازن عددها 16 مخزن بمساحه 7455 متر، تستخدم 8 مخازن لأغراض التجارية.
- طرق المواصلات تتكون من:
- الطريق الارضي 4885 متر خطي.
- السكة الحديدية 3747 متر خطي كل الأرصفة مجهزه بخطوط سكه حديديه متجدده تستخدم مؤقتا لنقل الحبوب؛
انابيب المعدنية.

شكل رقم 01: رسم تخطيطي لميناء مستغانم



2

المصدر : وثائق داخلية من مؤسسة ميناء مستغانم

التسهيلات المينائية: تتمثل في

- ارشاد السفن: تؤمنه مديرية قيادة الميناء ل 24/24.
- قطر السفينة: تُقَطَّر السفينة التجارية ليلا نهارا باستخدام قاطرة ISSER2 ذات قوة 3100 حصان.

الصعوبات المينائية:

- محدودية عمق الارتفاع ب 8.22 متر على الاكثر.

مميزات ميناء مستغانم:

- موقع جغرافي استراتيجي هام
- وفرة طرق مواصلات نحو منطقته خلفيه تتألف من 12 ولاية.
- محطات رسو متخصصة للسفن لأداء التأمين.
- قدرات التخزين مغطاة وغير مغطاة.
- ساعات عمل متواصلة 24/24، 7/7. [4]

² <https://port-mostaganem.com.dz/>

اهداف ميناء مستغانم:

- تأمين أحسن الظروف لعبور البضائع من حيث (المدة؛ النوعية والسعر).
- تسيير املاك الدولة وتطوير ميناء مستغانم.
- تنفيذ عمليات المناولة.
- تقديم تسهيلات حقيقه متمثلة في وسائل عبور؛ معالجه؛ تخزين ذو الكفاءة عالية.

الانشاءات المتخصصة:

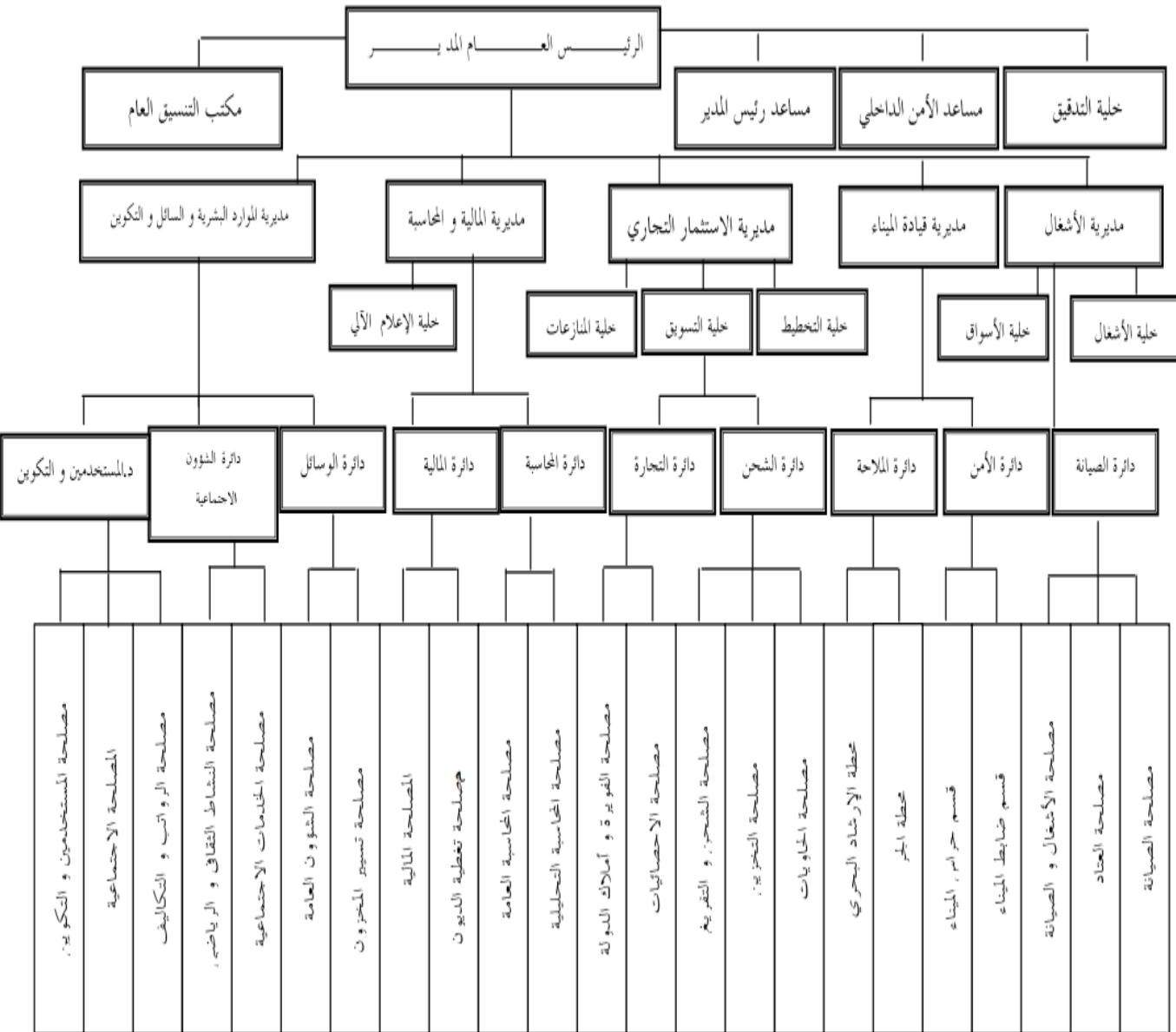
- محطه الزفت نفطال: أنشأت في 1929 بالرصيف الشمالي الشرقي على مساحة 2524 متر وهي مجهزه ب 03 احواض زيت السعه 4700 طن قدره معالجه 30000 طن سنويا من الزفت.
- صومعة الحبوب التابعة للديوان الجزائري المهني للحبوب: انشئت 1986 على مساحة 4640 متر سعتها 30000 طن مجهزه بمضختين متحركتين بمعدل ضخ 300 طن من الحبوب في الساعة لكل منهما.
- صومعة السكر: 1971 على مساحة 5697 م تصل سعة استقبالها الى 16000 طن من السكر الغير موظف وقدره عبور الى 150000 طن سنويا.

المطلب الثالث: الهيكل التنظيمي لميناء مستغانم

إن التقسيم الإداري والوظيفي للمديريات والدوائر والمصالح والخلايا يساعد في التواصل بينها ويؤدي أيضا إلي حسن سير العمل فالهيكل التنظيمي والوظيفي لأي مؤسسة يساعدنا في معرفة مدى الترابط والتكامل بين الوظائف والأقسام ويظهر لنا الإستراتيجية المتبعة في تسيير المؤسسة. ممثل في الشكل رقم (04) التالي:³

³ وثائق داخلية ميناء مستغانم

الشكل رقم 02:الهيكل التنظيمي لميناء مستغانم



المصدر:وثائق داخلية لمؤسسة ميناء مستغانم

الهيكل التنظيمي:

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

❖ أولاً: المديرية العامة:

وظيفةها التسيير؛ المراقبة؛ تنظيم كما انها ترتب وتراقب جميع مديريات المؤسسة وتفرض سلطتها عليهم تتكون

من:

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

المبحث الثاني : الحركة التجارية لميناء مستغانم

المطلب الأول : تطور حجم النشاط التجاري وحركة السفن والملاحة

عرفت مؤسسة ميناء مستغانم خلال سنة 2021 تطور ملحوظ في الحجم الإجمالي للنشاط التجاري حيث بلغ 1 مليون و 186 ألف طن في الصادرات والواردات من مختلف البضائع كما بلغ حجم صادرات خارج المحروقات 550 ألف طن من مختلف البضائع الغذائية والكيميائية والمنتجات الفلاحية والمواد الأولية والنهائية التي تم شحنها إلى وجهات مختلفة حيث عرف قطاع انتعاشا كبيرا ما سمح بمضاعفة حجم الصادرات عدة مرات (420 في المائة) مقارنة مع سنة 2020 التي تم خلالها تصدير 106 آلاف طن وتم تحقيق هذه الحصيلة الإيجابية بفضل عمليات التصدير التي قام بها مجمع الحديد والصلب طوسيالي بطبوة، ولاية وهران التي تجاوزت 417 ألف طن من حديد البناء ولغائف وسبائك ومشتقات الحديد حيث قام ميناء مستغانم بتخصيص رصيف لهذا المتعامل الذي صدر هذه المواد من خلال 45 باخرة نحو الوجهات المعتادة كالولايات المتحدة الأمريكية والمملكة المتحدة و بلجيكا وتركيا و باتجاه أسواق جديدة في ألمانيا وإيطاليا وإيرلندا و رومانيا وهولندا و موريتانيا و تونس و الصين (16) ألف طن من السبائك كما تم خلال ذات الفترة شحن 112 ألف طن

من مادة كلينكر للمتعامل "لافارج " عبر 15 باخرة باتجاه فرنسا و كرواتيا كما انخفضت صادرات مادة الهليوم بنسبة 13 في المائة مقارنة مع العام الماضي (5.932 طن) و بلغت صادرات المواد الغذائية و الفلاحية والتمور والبطاطس الاستهلاكي 500 طن نحو العديد من الأسواق الأوروبية والإفريقية والأمريكية. و تراجع ب 30 في المائة في صادرات البضائع المختلفة لا سيما العتاد بالموازاة مع انكماش طفيف لنشاط الحاويات (حيث تم خلال السنة تفرغ 3.058 حاوية بوزن صافي 37.469 طن وشحن 3.614 حاوية للخارج بوزن إجمالي قدره 13.167) و ارتفاع في استيراد المواد الفلاحية ولأسيما الحبوب من القمح والشعير التي تضاعفت عدة مرات والخشب وبذور البطاطس في مقابل تراجع استيراد اللحوم (94 في المائة) و مواد البناء والأسمدة والمواد الكيميائية. و لم يتم خلال ذات الفترة استيراد مادة الاسفلت والمواد الحديدية والإسمنت عرف ميناء مستغانم التجاري خلال السنة المنصرمة رسو 303 بواخر لنقل البضائع والمسافرين بارتفاع قدره 5 في المائة بالمقارنة مع 2020 و بمعدل توقف مقدر بثلاث أيام (رصيف) و مدة انتظار في عرض البحر في حدود يوم واحد.

استيراد الحبوب

بعد انقطاع دام ثلاث سنوات استقبلت مؤسسة ميناء مستغانم في ابريل 2021 اول سفينة حبوب قادمة من مقاطعات فرنسا محملة ب 9500 طن من الحبوب القمح اللين وذلك لفائدة الديوان الجزائري المهني للحبوب واتحادية التعاون الزراعية ولاية مستغانم حيث سوف يتكفل هذا الأخير بتوزيع هذا المنتج على 6 مطاحن بولاية مستغانم كما استقبلت في فترة جانفي - افريل 2021 اكثر من 21 طن من هاته المادة ويعود سبب هذا الانقطاع الى افتقار مؤسسة بناء مستغانم لأحواض وأرصفة دات عمق ماء كافي لاستقبال السفن التي يتجاوز وزنها 10000 طن فأقصى عمق يمكن ان تصل اليه احواض ميناء مستغانم هو 8.2 متر حيث تجاوز حجم التجاري لهذه المادة 430 الف طن في السنوات السابقة حوالي 40 ألف طن في السنة وتمت معالجة هذه المادة في المراكز المخصصة عبر تجهيزات مخازن معالجة الحبوب

-أهم المتعاملين في هذه المادة

- الديوان الوطني لاستيراد الحبوب.
- مؤسسة حبوب المغرب الجزائري.

-أما فيما يخص المنتجات الحديدية فقد تراجع حجم الواردات من المواد الحديدية ب 98 في المائة بمقابل زيادة حجم الصادرات حيث بلغت نسبة 75 بالمئة من حجم الصادرات أين تم تصدير 417 ألف طن من المواد الحديدية و ذلك لصالح المتعامل الاقتصادي مجمع الحديد والصلب طوسيالي من منتجات حديد البناء ولفائف و سبائك و مشتقات الحديد

-أما من ناحية المواد الغذائية وحول البقالة خفضت فاتورة الاستيراد ، الإنتاج المحلي للاستهلاك المحلي من خلال السياسات التي تشجع الواردات الغذائية بنسبة 97% ، و واردات اللحوم تنخفض بنسبة 94 % وهناك ، وخاصة في القطاعين

الزراعي والصناعي ، والمنتجات المحلية لحماية استراتيجية الدفاع الوقائي التي هي جزء من أرض منتجات حظر الاستيراد ، تطبق الرسوم الجمركية المرتفعة ، وتم تنفيذ 500 طن من مجموعة متنوعة من أكثر من 78 طن من الصادرات.

-أما بخصوص استيراد المواد الفلاحية فقد تم استيراد أكثر من 48000 طن من بذور البطاطس و ذلك خلال حملة استيراد بذور البطاطس من الفترة الممتدة من 2020/11/07 الى 2021/02/15 أين استقبل ميناء مستغانم 17 سفينة تنقل هذه المادة كما عرف نشاط استيراد بذور البطاطس تراجع عن الاعوام السابقة حيث سجلت حملة الاستيراد لعام 2019/2020 مقارنة بالعام 2018/2019 بنسبة 12.90% ، وبذلك انخفضت من 95.966 طنا إلى 93185 طن وذلك بسبب وضع استراتيجية خفض الواردات لصالح تعزيز الإنتاج المحلي اعتبارا من عام 2016 كجزء من قيود الاستيراد الشاملة

-أما فيما يخص النشاطات المختلفة، فإن ميناء مستغانم حقق حجم المنتجات والسلع المعالجة أدوات السيارات،مقطورات، آلات متحركة آلات ورق الزجاج الخ) تم استيراد و تصدير 10222 طن في سنة 2021 تشمل صادرات ميناء مستغانم ما يلي: آلات مستعملة سابقا. الهيليوم ينقل على شكل غاز معادن صلبة بعض تمرور و فواكه كلنكر مواد البناء و مواد كيميائية.

-أما عن واردات ميناء مستغانم، فهي تشمل الزيت الحبوب الآلات الفواكه الأنابيب (قنوات المياه) . مواد فلاحية مواد البناء . مواد بترولية مواد كيميائية الأسمدة مواد فلاحية و الغذائية

جدول 01: حجم الواردات وحجم الصادرات . الحصيلة السنوية المينائية

عائلات المواد	حجم الواردات (طن)	حجم الصادرات (طن)	الحجم الإجمالي (طن)
مواد فلاحية	579 903	-	349128
مواد غذائية	7037	578	7615
مواد حديدية	122 764	417000	422122
معادن و مواد بناء	11025	166256	177281
أسمدة	70163	-	70163

المصدر : من وثائق المؤسسة ميناء مستغانم

أ. حركة الملاحة:

بلغ عدد السفن التي رست خلال سنة 2021م في ميناء مستغانم 303 سفينة في مقابل رسو 563 خلال السنة 2020 أي بزيادة 45 سفينة.

جدول 02: حركة الملاحة في ميناء مستغانم

السنة	2020	2021
عدد السفن حسب الدخول	563	303

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

ب- المكوث في الميناء : متوسط المكوث في الميناء (كل أنواع السفن)

جدول 03: زمن مكوث السفن بالميناء

السنة	2020	2021
المرسى الانتظار خارج الميناء	0.96 يوم	0.74 يوم
المرفأ الإنتظار داخل الميناء	3.24 يوم	3.51 يوم

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم.

سجل تحسن ملحوظ في متوسط مكوث السفن التجارية في الميناء وهذا راجع أساس إلى تعميم العمل الليلي وتسريع عمليات الشحن والتفريغ.

ج- تحليل تجارة البضائع : حجم البضائع(الطن) خلال سنة 2021/2020

جدول 04: حجم البضائع (طن) خلال السنة

السنة	2020	2021
حجم البضائع (طن)	857798	1185332

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

خلال 2021 بلغ حجم المبادلات التجارية لميناء مستغانم مع مختلف المناطق الجغرافية في العالم من استيراد و تصدير 1185332 طن مقارنة بالنسبة للسنة الفارطة 857798 أي بزيادة قدرها 327534 طن

التجارة بحسب عائلات المواد :

جدول رقم 05: التجارة بحسب عائلات المواد

المؤشر	2020	2021
حجم البضائع (طن)	857798	1185332
مواد فلاحية وغذائية	209542	349128
حبوب وقمح الشوفان	11691	206022
بذور البطاطس	66675	75663
خشب	104280	59829
منتجات اخرى	26896	7615
فحم حجري	-	12503
مواد حديدية	289069	422122
لقائف حديد	101	-
حديد البناء	121197	312314
أخرى (سبائك ومشتقات الحديد)	167771	109808
المعادن ومواد البناء	18183	177281
اسمنت	-	-
كلينكر	13683	166256
اسمدة ومواد كيميائية	157927	70163
مواد بترولية	44655	51909
النشاطات المختلفة	138423	102226

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

مؤشر حركة الحاويات : حركة الحاويات (استرداد/تصدير)

جدول 06: حركة الحاويات (استرداد/تصدير)

السنوات	2020	2021
حركة الحاويات استرداد/تصدير (evp)	9703	8672
حمولة الحاويات استرداد/تصدير (طن)	76343	50636

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم صادرات و واردات ميناء مستغانم

- حركة الركاب:

جدول 07: مؤشر حركة الركاب

السنوات	2020	2021
عدد عبارات السيارات	29	6
عدد الركاب	10362	6099
عدد سيارات الركاب	5336	2329

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

وبخصوص حركة المسافرين والمركبات سجل ميناء مستغانم حركة مرور بلغت 6099 مسافر بعد توقف دام قرابة سنتين بسبب جائحة كورونا فيما بلغت حركة المركبات 2329 مركبة وذلك من خلال 6 عابرات سيارات من دول اسبانيا و فرنسا

المطلب الثاني : المؤشرات الرئيسية لنشاط ميناء مستغانم⁴

أ- المؤشرات:

شركة ميناء مستغانم

المؤشرات الرئيسية لنشاط الميناء

بيان مقارنة من 1 يناير إلى 31 ديسمبر 2022/2021

⁴ <https://port-mostaganem.com.dz/statistiques>

جدول 8: مؤشرات الإنتاج

الطن = الوحدة

المؤشرات	2021	2022	% القيمة المضافة
مؤشرات الانتاج			
الحركة الاجمالية (طن)	1 185 333	1 182 591	-0,23
حركة الاستراد - 1.1	634 472	811 016	27,83
حركة التصدير - 1.2	550 861	371 575	-32,55

2- حركة الاستراد: المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

جدول رقم 9: مؤشرات

الاستراد

حركة الاستراد الخاصة			
المنتجات الزراعية	346 876	575 802	66,00
الحبوب	206 022	399 330	93,83
شوفان	194 847	-	-
القمح اللين	11 175	399 330	3473,42
الخشب	59 829	61 213	2,31
بذور البطاطس	75 663	108 889	43,91
أخرى	5 362	6 370	18,79
الوقود والمعادن الصلبة	12 503	14 159	13,24
مواد غذائية	1 750	3 473	98,47
المنتجات البترولية	51 909	22 740	-56,19
المنتجات المعدنية	4 132	23 476	468,15
الخرسانة	-	-	-
الانابيب	-	-	-
منتجات حديدية اخرى	4 132	23 476	468,15
معادن ومواد بناء	65 170	24 324	-62,68
الاسمنت	-	-	-

الفصل الثالث : دراسة ميدانية لمؤسسة ميناء مستغانم

الباريت	11 025	-	-
أخرى (طين، غرانيت،....)	54 145	24 324	-55,08
منتجات كيميائية	5 154	323	-94
الاسمدة	59 882	30 975	-48,27
بضائع متنوعة تشمل	87 096	115 744	32,89
المركبات ومعدات النقل	22 392	39 143	74,81
مواد ومعدات	28 492	14 758	-48,20
الميلامين	34 891	44 785	28,36
المعاملات الخاصة	1 322	17 057	1190,25

المصدر: وثائق المؤسسة

3- حركة التصدير :

جدول رقم 10: مؤشرات التصدير

الطن = الوحدة

	2021	2022	% القيمة المضافة
حركة التصدير المحددة			
حركة التصدير : الطن	550 861	371 575	-32,55
منتجات غذائية	73	-	-
منتجات زراعية	429	2 108	391,36
تمر	403	2 108	423,06
البطاطس للاستهلاك	-	-	-
الفواكه	27	-	-
المنتجات المعدنية:	417 990	289 699	-30,69
القضبان	109 808	27 548	-74,91
الات الاسلاك	52 993	41 460	-21,76
الخرسانة المستديرة	255 189	218 200	-14,49
الرصاص	-	1 661	-
الانابيب	-	831	-
معادن ومواد بناء	112 111	45 075	-59,79
الكلنكر	112 111	41 132	-63,31
اسمنت ابيض	-	3 830	-

البتونيت	-	113	-
المواد الكيميائية	5 128	7 260	41,57
الهليوم	5 128	4 717	-8,02
PDGX	-	27	
الحمأة المجمعة	-	2 516	-
بضائع متنوعة تشمل :	15 130	27 434	81,32
حاويات فارغة	12 129	6 332	-47,80
معدات	671	392	-41,60
النظارات	1 066	6 164	478,26
عربات ومعدات النقل	1 264	14 546	1050,81

المصدر : وثائق المؤسسة

تحليل الجداول :

1- مؤشرات الإنتاج :

نلاحظ من خلال الجدول التحليلي السابق ان الحركة الإنتاجية الاجمالية قد شهدت تراجع بنسبة قيمة مضافة

بلغت 0.23 % أي حوالي 3000 طن وهذا راجع بالأساس الى الزيادة في كمية الاسترداد بقيمة مضافة بلغت

27.83 % في ما يقابلها انخفاض في عملية التصدير بنسبة قيمة مضافة بلغت 32.55 % ومنه نستنتج ان حركة

الإنتاج شهدت عجز مابين سنتي 2021-2022

2- مؤشر حركة الاسترداد :

في هذا الجزء شهدت عدة منتجات زيادة كبيرة نوعا ما لاسيما في المنتجات الزراعية المتمثلة في كل من

(الحبوب، الشوفان، القمح اللين، الخشب، بذور البطاطس،.... وغيرها) هنا نلاحظ زيادة كبيرة قدرت بـ 200000 طن اخذ

الحصة الأكبر منتج القمح اللين

ونلاحظ زيادة طفيفة على كل من (الوقود والمعادن الصلبة، المواد الغذائية، المنتجات البترولية والمعدنية)

واما في ما يخص كل من منتجات (المعادنوموادالبناء والمواد الكيميائية،الأسمدة،وبضائع أخرى كالمركبات ومعدات النقل ...) فقد شهد انخفاض في كمية الاستراد.

3- حركة التصدير :

بشكل عام شهدت عملية التصدير انخفاض ملحوظ بقيمة 200000 طن تقريبا في كل المنتوجات المتمثلة في (منتجات غذائية ،منتجات معدنية،وكذلك مواد البناء والمعادن) فيما هناك تحسن طفيف في تصدير كل من المنتجات الزراعية ،المواد الكيميائية،بضائع متنوعة تشمل حاويات فارغة وعربات ومعدات نقل (...)

المطلب الثالث :صادرات السلع والواردات لميناء مستغانم

الواردات	الصادرات
الزفت	زيت قصب السكر
الحبوب	الاسمنت الأبيض
السيارات والشاحنات	الخمير
الأنابيب (قنوات المياه)	آلات مستعملة سابقا
مواد فلاحية	الهليوم (ينقل على شكل غاز)
مواد بناء	مواد البناء
الأسمدة	مواد كيمياوية
مواد بترولية	
معادن صلبة	
مواد كيمياوية	

1- الحصيلة السنوية للنشاطات المينائية:

أ- تجارة السفن

بلغ عدد السفن التجارية التي رست خلال سنة 2014م في ميناء مستغانم 613 سفينة في مقابل رسو 563 خلال السنة الفارطة أي بزيادة 50 سفينة.

الجدول رقم 11: عدد السفن الراسية بالميناء خلال الخمس سنوات الأخيرة

السنة	2010	2011	2012	2013	2014
عدد السفن بحسب الدخول	548	511	533	563	613

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

ب- المكوث في الميناء :

-متوسط المكوث في الميناء (لكل أنواع السفن)

الجدول رقم 12: زمن مكوث السفن بالميناء

السنة	2013	2014
المرسى الانتظار خارج الميناء	3.44 يوم	4.06 يوم
المرفأ الانتظار داخل الميناء	3.17 يوم	2.99 يوم

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

سجل تحسن ملحوظ في متوسط مكوث السفن التجارية في الميناء ، وهذا راجع أساسا إلى تعميم العمل الليلي وتسريع عمليات الشحن والتفريغ.

ج- تحليل تجارة البضائع:

الجدول رقم 13 : حجم البضائع (طن) خلال الخمس سنوات الأخيرة

السنة	2010	2011	2012	2013	2014
حجم البضائع (طن)	1077481	1188987	1050936	1292342	1525152

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

خلال 2014 بلغ حجم المبادلات التجارية لميناء مستغانم مع مختلف المناطق الجغرافية في العالم استيرادا وتصديرا 1525152 طنا مسجلا بذلك ارتفاعا قدرة 18% مقارنة بالنسبة الفارطة أي بزيادة قدرها 232.81 طن

المبحث الثالث: المعضلات والتحديات والمشاريع المستقبلية في ميناء مستغانم

تركز الجزائر استثماراتها في موانئ النفط ، وهي موانئ متخصصة لا تخدم سوى قطاعات معينة من اقتصاد البلاد، ولا تزال الموانئ التجارية المتبقية ، بما فيها ميناء مستغانم ، تشكو من حالات تأخير كبيرة وتعاني من مشاكل وتحديات كثيرة.

المطلب الأول: التحديات التي تواجه الميناء وتأثيره السلبي

وتتلخص تحديات الميناء وتأثيره السلبي على النحو التالي:

1- التحديات التي تواجه الموانئ:

أ- يقتصر عمق الممشى على 8,22 م.

ب - عدم كفاية طول الأرصفة ومساحة العبور والتخزين.

ج- عدم وجود مرآب حريق مخصص لمعالجة البضائع الخطرة مسجل في خطة التنمية 2010.2014.

د- مشكلة التزاوج مع الأنشطة التجارية ومصايد الأسماك البحرية (157 قارب صيد ، 43 منها من خارج الولاية ، وتعطلت 4 من إجمالي 10 محطة لرسو السفن).

2- انعكاساتها السلبية

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

المطلب الثاني: مشاكل ميناء مستغانم

تتمثل مشاكل ميناء مستغانم فيما يلي:

1 - ميناء من الجيل الأول:

إن ميناء مستغانم قديم من الجيل الأول، و بالتالي فهو لا يمثل إلا نقاط انقطاع الحمولة، تنتهي عنده حمولة المواد المعدة للشحن أو التفريغ. و لقد اكتفت السلطات العمومية في الجزائر بتسيير هذا الإرث الذي يعود إلى الفترة الاستعمارية، دون إدخال أية تعديلات عليها، أو على بنيتها التي تتكون بشكل عام من أحواض صغيرة و ضيقة و مخازن قريبة من بعضها، و أرصفة تفصل بينها حواجز ضيقة، و إذا لم تكن هذه المواصفات تطرح أية مشاكل في الماضي بالنسبة لخدمة المبادلات عندما كانت السفن أصغر، و طريقة شحن البضائع أبسط، فإنها اليوم لم تعد تتماشى و المتطلبات المستجدة و الناجمة عن التطور الكبير الذي شهده مجال النقل البحري فالسفن أصبحت أكبر و بمواصفات عالمية محددة، و هذا ما حتم على المتعاملين مع الموانئ الجزائرية استخدام السفن الصغيرة (60% منها تتراوح حمولتها بين 2000 و 10000 طن وزن ثقيل). و هي بالتالي سفن غير اقتصادية، إذ أنها تحول دون استعادة المصدرين الجزائريين من الفرص التي تقدمها موانئ الشحن حيث تفرض عليهم أسعار شحن مرتفعة. أما بالنسبة للعمق النظري في ميناء مستغانم، فإنه يتقلص باستمرار بسبب تكس الطمي و الرمال نتيجة لعدم تعرضه لعمليات التطهير و الكسح لمدة طويلة، مما يؤثر على عملية رسو السفن به و قد تضطر السفن الكبيرة، و التي لا تتمكن من الرسو في ميناء مستغانم بسبب صغر الغاطس، إلى أن تحول وجهتها نحو موانئ أخرى، حيث تفرغ جزءا من حمولتها من أجل تخفيف الوزن قبل أن تعود إلى الميناء الأصلي. مع ما يترتب على ذلك من مشاكل (وقت و عمل و تكاليف إضافية).

2 - نقص في التجهيزات و الآليات:

يعاني الميناء من جهة أخرى من نقص كبير في الآليات الثقيلة، إذ أن ميناء الجزائر هو الوحيد الذي يتوفر على رافعة ذاتية الحركة قوتها 300 طن. و مع أن الجزائر تصنف ضمن أكبر الدول المستوردة للحبوب (الخامسة عالميا)، إذ تستورد ما يقارب 6 مليون طن سنويا، فإن ميناء الجزائر العاصمة هو الوحيد الذي يشمل أكبر مركز خاص بالحبوب سعته الذي يعتبر غير كاف و هذا ما يضطر السفن الناقلة للحبوب إلى الانتظار مدة تتعدى المقاييس المعمول بها دوليا تفوق مدة التوقف في الميناء 16 يوما، و يفرض من جهة أخرى على المكلفين بالنقل تعبئة الحبوب في أكياس، و هي عملية مكلفة إذا ما قورنت بترك الحبوب على شكل بضائع صب ناهيك عن استعمال وسائل تقليدية في عملية التخزين، وكذلك تفريغ الحبوب، مما يؤدي إلى ضياع كميات معتبرة منها.

3- التأخر في عملية تداول الحاويات

لقد أصبح التوجه لاستعمال الحاويات في نقل البضائع عاما، و ما فتئت معدلات النقل بالحاويات ترتفع بشكل كبير و متسارع و يحاول ميناء مستغانم تطوير هذه العملية و مع ذلك يمكن القول أن ميناء مستغانم لازال يسجل تأخرا واضحا في هذا المجال، على اعتبار أن المعدل العالمي لتداول الحاويات يصل إلى 62% و يتم العمل في هذا المحال على توفير مساحات إضافية تستعمل كمحطات الحاويات.

4-انخفاض معدل أداء الميناء:

و الذي يساهم فيه بشكل كبير توقف بعض أنشطته ليلا، وخاصة ما يتعلق بمناولة السلع والبضائع.

5-طول الإجراءات الإدارية: و التي تتمثل في الإجراءات المتعلقة بتفريغ البضائع تحديدا، وما يتبعها من إجراءات الحجز الزراعي، البيطري، ثم إجراءات الرسوم الجمركية ... إلخ.

6 -اختناق الميناء

لعل من بين الأسباب الرئيسية التي تزيد من حدة اختناق الميناء و تكدس البضائع به ما يلي: عدم وجود خطة منسقة لتوقيت الاستيراد لدى بعض الهيئات المستوردة، مما يؤدي إلى وصول كميات كبيرة من السلع والمعدات المستوردة من طرف هيئات مختلفة في وقت واحد. أو عندما يرتفع معدل استيراد مادة معينة بسبب انخفاض أسعارها في الأسواق العالمية مما يؤدي إلى بقاء السفن تنتظر دورها في عرض البحر لدخول الميناء، و الذي يكلف الخزينة العمومية ما بين 5000 20000 دولار في اليوم.

المطلب الثالث: المشاريع المستقبلية.

تتلخص المشاريع المستقبلية لمؤسسة ميناء مستغانم فيما يلي:

1-مشروع إنشاء الحوض الثالث:

من أجل مواجهة معوقات الميناء من جهة، و نظرا للنمو المتسارع للتبادل التجاري على مستوى الميناء من جهة

أخرى، أصبحت تنمية الميناء و تطويره بإنشاء الحوض الثالث واقعا حتميا من أجل مواجهة العجز المتوقع للقدرات

المينائية في المستقبل القريب. يسمح هذا المشروع بما يلي:

- تجارة البضائع المختلفة: أكثر من 900 ألف طن سنويا.
- تجارة الحبوب أكثر من مليون طن سنويا.
- تجارة الحاويات: حوالي 400 ألف حاوية سنويا.

- تجارة الوحدات المتحركة: 600 ألف وحدة سنويا.
- تجارة المسافرين عددا مهما من المسافرين و هذا في أعقاب إنشاء محطة بحرية للمسافرين.
- كما سيسمح هذا المشروع بتوفير عدد مهم من مناصب الشغل المباشرة و غير المباشرة.

2- مشروع محطة بحرية

أصبح إنشاء محطة بحرية للمسافرين من أهم انشغالات الميناء، وكذا السلطات المحلية و المركزية حيث أجريت عدة لقاءات و دراسات تناولت هذا الموضوع.

أنجزت أول دراسة للمشروع في سنة 2004 م من طرف مختبر الدراسات البحرية LEM ، و التي خلصت إلى إمكانية تجسيد فكرة المحطة البحرية.

عدة شركات نقل بحري للمسافرين أبدت اهتمامها بفتح خطوط بحرية بين ميناء مستغانم و جنوب إسبانيا و(أو) جنوب فرنسا، وسيشروع في إنجازه فور ترحيل قوارب الصيد البحري نحو مينائي الصيد صلامندر و سيدي الخضر.

3- مشروع مرأب الحريق

هو مركز العبور المواد الخطيرة يسمح بمعالجة:

- المواد السائلة القابلة للانتهاب.
- المواد الصلبة القابلة للانتهاب.
- المواد المحرقة (الملهية).
- المواد السامة.
- المواد المذيبة (الأكلة).
- مواد خطيرة أخرى.

خلاصة الفصل

تعتبر التجارة الخارجية من اهم معايير تطور الدول. ويرتبط تنظيمها بالسياسة التجارية للدولة كما ترتبط التجارة الخارجية العالمية ارتباطا وثيقا بخدمات النقل البحري فالموانئ التجارية وما يمكن ان تقدمه من خدمات بصفتها قاعدة لوجستية تلعب دورا هاما في تفعيل التجارة الخارجية و لتحديد دور الموانئ التجارية الجزائرية تناولنا في هذه الدراسة دور الموانئ التجارية في تنشيط التجارة الخارجية كما تناولنا دراسة حالة ميناء مستغانم التجاري مدى مساهمته في نقل التجارة الخارجية الجزائرية نظرا لارتفاع نسبة البضائع المنقولة بحرا و التي بلغت اكثر من 80% من اجمالي تجارة البضائع، فان للاستثمار في هذا القطاع أثر بالغ الأهمية في تنمية التجارة الخارجية، وذلك بعد تحديث قواعد الموانئ وتحسين طرق التفتيش الحاويات الواردة ووضع اجراءات خاصة بشأن السلع القابلة للتلف تجنبنا للخسائر الالتزامات التعاقدية لمتطلبات الرحلة المقبلة خاصة فيما يتعلق بأداء جميع تجهيزات و معدات متطابقة للمواصفات المحددة بالعقد بما يكفل لها مستوى أداء متميز خلال سنوات العقد اضافة الى ذلك تم دعم الميناء بأحدث التكنولوجيات والتجهيزات حديثة التطوير المتميزة بالجودة والسرعة وتم توسيع الأرصفة ومساحة العبور والتخزين ، و بناء مرأب المخصص لمعالجة المواد الخطيرة و الذي يسمح بمعالجة (المواد السائلة القابلة للالتهابات . المواد الصلبة . المواد السامة ومواد أخرى)

بعد تقديم التسهيلات و دخول التجهيزات والآليات وتفعيل الاجراءات الادارية استفاد الميناء من انشاء مشروع الحوض الثالث والذي هو في طور الانجاز والذي كان مقررا منذ 2014 مما يغير من مسار مسرى ميناء مستغانم الى ابعد التبادلات التجارية وتوسيع أكبر للمحطة البحرية للمسافرين.

الخاتمة العامة

الخاتمة :

في موضوع هذا البحث تم التركيز على دور عملية النقل في التجارة الخارجية و مدى مساهمتها في تطويره و تحسين القدرة التنافسية للمؤسسة في السوق لتحقيق فعالية أكبر لوظيفة النقل البحري، إن الاهتمام بعملية النقل من شأنه أن يرفع من جودة عمليات التجارة الخارجية و هذا على اعتبار أن النقل يدخل ضمن العديد من الأنشطة.

و قد استهدف الجزء التطبيقي من هذا البحث دراسة المؤسسة ميناء مستغانم باعتبارها تقدم واحد من أهم الأنشطة النقل البحري، وكذلك دورها في السوق الوطنية و احتكارها لعمليات النقل في العديد من المؤسسات التي تنشط في السوق المحلية. و قد كان التركيز على عملية النقل التي تقوم بها المؤسسة ومحاولة دراسة هذه الوظيفة وكيفية القيام بها باعتبارها تدخل ضمن سلسلة الإمداد للعديد من المؤسسات المتعاقدة معها.

تقييم فرضيات البحث :

-بالنسبة للفرضية الأولى " النقل البحري للبضائع لم يعرف تطورا تكنولوجيا كبيرا كغيره من وسائل النقل الأخرى " حيث انه لم يعرف تحسينات كبيرة او جذرية في أساليب النقل البحري او الوسائل المتبعة في نقل البضائع ومنه الفرضية الأولى صحيحة .

-بالنسبة للفرضية الثانية " توجد علاقة وطيدة بين النقل البحري للبضائع و التجارة الخارجية " مما تطرقنا اليه مسبقا تبين لنا ان النقل البحري جزء لا يتجزأ من التجارة الخارجية ويعتمد عليه بصفة كبيرة لرفع الاقتصاد الوطني ، ومنه الفرضية الثانية صحيحة

-بالنسبة للفرضية الثالثة " ميناء مستغانم يساهم في التنمية الاقتصادية والتجارة الخارجية " تطرقنا في الجانب التطبيقي الى أهمية ميناء مستغانم في تطور حجم النشاط التجاري وحركة السفن والملاحة وله دور كبير في اقتصاد البلاد كونه احد ابرز الموانئ ومنه الفرضية الثالثة صحيحة .

نتائج البحث:

بناءً على ارتفاع نسبة البضائع المنقولة بحراً ، يبرز أهمية الاستثمار في تقليص رسوم وأجور خدمات الموانئ لتعزيز قدرتها على المنافسة بفاعلية مع موانئ الدول المجاورة. يلعب هذا القطاع دوراً بالغ الأهمية في تعزيز التجارة الخارجية من خلال:

- تحديث قواعد وتعليمات الموانئ لمواكبة التقدم الذي يحدث في صناعة النقل البحري، مما يعزز التنمية المستدامة لعمل الموانئ.
- تحسين أساليب فحص الحاويات الواردة وتطوير إجراءات خاصة للسلع الهشة لتجنب الخسائر المترتبة عن تلف البضائع الواردة، وبالتالي تعزيز التجارة الخارجية.
- زيادة الإيرادات من خلال رفع مستوى الإنتاجية، وتقديم خدمات جديدة، وتوسيع الخدمات الحالية.
- تخفيض أجور الشحن وتقديم خدمات جديدة وميسرة لاستقطاب المزيد من خطوط الشحن البحري الجديدة.

الاقتراحات :

- من أجل مواجهة معوقات الميناء من جهة، و نظرا للنمو المتسارع للتبادل التجاري على مستوى الميناء من جهة أخرى، أصبحت تنمية الميناء و تطويره بإنشاء الحوض الثالث واقعا حتميا من أجل مواجهة العجز المتوقع للقدرات المينائية في المستقبل القريب.
- أصبح إنشاء محطة بحرية للمسافرين من أهم انشغالات الميناء، وكذا السلطات المحلية و المركزية حيث أجريت عدة لقاءات و دراسات تناولت هذا الموضوع.
- مشروع مرأب الحريق وهو مركز العبور المواد الخطيرة يسمح بمعالجة المواد.

قائمة المصادر والمراجع

مراجع باللغة العربية :

- حمدي عبد العظيم ، اقتصاديات التجارة الدولية ، مكتبة زهراء الشرق، الطبعة الاولى، مصر ، 1996
- سهير محمد السيد حسن ، تطور الفكر والوقائع الاقتصادية ، مؤسسة الشباب الجامعي، الاسكندرية، 2004
- طالب محمد عوض ، التجارة الدولية نظريات وسياسات، دار وائل للنشر ، الاردن ، 2004
- هجير عدنان زكي امين ، الاقتصاد الدولي والتطبيقات ، اثناء للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، العراق، 2010
- فليح حسن خلف ، العلاقات الاقتصادية الدولية، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، الأردن، 2001
- السيد محمد احمد السريتي ، احمد الخضراوي، الاقتصاد الدولي، دار فاروق للنشر، الطبعة الأولى، السعودية، 2017
- رعد حسن الصرن، اساسيات التجارة الدولية المعاصرة، الجزء الأول، دار الرضا للنشر والتوزيع
- اشرف احمد العدلي، التجارة الدولية، التجارة الخارجية الصادرات والواردات ، التعريف الجمركية السوق العربية المشتركة وظاهرة العولمة ، مؤسسة رؤية للنشر والتوزيع ، الإسكندرية، 2006
- عبد المجيد قدي ،مدخل الى السياسات الاقتصادية الكلية ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر، 2006
- محمد سيد عابد، التجارة الدولية، مكتبة الاشعاع الفنية، الإسكندرية، 2000
- سميرة إبراهيم أيوب ، كتاب اقتصاديات النقل، طبعة 2002، الدار الجامعية الجديدة ،ص 39.
- شريف محمد ماهر، كتاب إدارة النقل البحري (التجارة الخطية) الدار الجامعية الإسكندرية سنة 2006
- أيمن محمد خليل النحراوي الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الإسكندرية، مصر،
- منير خروف، مطبوعة دروس المالية والتجارة الدولية، جامعة 08 ماي 1945 قالمة، الجزائر
- محمد احمد السريتي ، احمد الخضراوي، الاقتصاد الدولي، دار فاروق للنشر، الطبعة الأولى، السعودية 2017
- بوخريصة بنت العربي واقع اللوجستيات داخل الموانئ، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر الأكاديمي، 2015

مراجع باللغة الأجنبية:

- Chibani Rabah ,le vade mecun de l'import export
- Jamal naji ,commerce international : théories technique et application, Edition du renouveau pédagogique

المواقع الالكترونية :

- www.dspace.univ-msila.dz ،
- www.port-mostaganem.com.dz/statistiques