



تمهيد:

يرتبط قطاع النقل البحري بالتجارة الدولية منذ القدم ارتباطا وثيقا، نظرا لأهميته في المقدره العاليه على نقل آلاف الأطنان من البضائع خلال الرحلة الواحدة وبذلك توزع التكاليف على عدد كبير من الوحدات المنقولة مما يؤدي إلى انخفاض تكلفة الوحدة الواحدة. إذ تصل تقديرات مساهمة النقل البحري في تجارة البضائع إلى حوالي 80 ٪ أو أكثر، وعلى هذا يمكن القول بأن النقل البحري هو الذي يقود حركة التدفق السلعي في التجارة الخارجية. سنعرض في هذا الفصل التعريف بكل من النقل البحري، والتجارة الخارجية، وطريقة قيام التجارة المنقولة بحرا.

## المبحث الأول: ماهية قطاع النقل البحري.

يؤدي النقل البحري دورا رئيسيا في التجارة الخارجية، وهو يتميز بجملة من الخصائص ويشمل عدة عناصر. وستتناول في هذا المبحث النقاط السابقة للإحاطة بمفهوم قطاع النقل البحري.

## المطلب الأول: النقل البحري و خصائصه.

1- تعريف: يعرف نشاط النقل البحري بأنه نشاط إنتاجي من حيث ما يضيفه من منفعة اقتصادية (مكانية وزمنية) وذلك بنقلها من مكان لآخر، كما يعد نشاطا توزيعيا نظرا لدوره الأساسي في عملية التبادل والتوزيع محليا وإقليميا وعالميا.<sup>1</sup>

كما يمكن التوسع في تعريف صناعة النقل البحري لكي تشمل كافة الهيئات والمؤسسات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات النقل البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة.

## 2- خصائص أنشطة النقل البحري:

تتلخص خصائص أنشطة النقل البحري فيما يلي:<sup>2</sup>

- 1- ارتفاع الكثافة الرأسمالية لمشروعات صناعة النقل البحري والتي تظهر فيما يلي:
  - أ- ارتفاع التكلفة الرأسمالية لبناء الترسنة البحرية الخاصة ببناء وإصلاح السفن؛
  - ب- ارتفاع التكلفة الرأسمالية لإنشاء المراسي الخاصة بسفن البضائع الموحدة والمجزأة، وكذلك الحاويات؛

ج- ارتفاع التكاليف الرأسمالية لبعض عناصر إنشاءات الموانئ.

- 2- صناعة النقل البحري صناعة دولية تخضع لسيطرة بعض الدول والشركات الملاحية العالمية؛
- 3- تعاظم استخدام التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري؛
- 4- طول العمر الافتراضي لمشروعات صناعة النقل البحري، إذ يتراوح العمر الافتراضي للسفن في المتوسط بين 25 إلى 30 سنة، كما تصل فترة العمر الإنتاجي للموانئ البحرية والممرات الملاحية إلى مئة عام؛
- 5- تعاظم أهمية اختصار الزمن وقيمة توافر المعلومات في صناعة النقل البحري:
  - أ- اختصار عنصر الزمن:

إذ تحتل قضية اختصار عنصر الزمن أهمية كبيرة في رفع أداء خدمات النقل البحري وزيادة إنتاجيتها؛

ب- توافر المعلومات في صناعة النقل البحري:

يتم تبادل هذه المعلومات إلكترونيا من خلال نظم اتصالات متقدمة تعمل على نقلها بين المحطات الأرضية والسفن والجمارك... الخ.

وتتبلور أهمية توافر تلك المعلومات فيما يلي:<sup>3</sup>

- ج- إنجاز أنشطة النقل البحري بأقل وقت وجهد وتكلفة؛
- ح- زيادة المعروض من خدمات النقل البحري دون تكبد تكاليف استثمارية إضافية، وذلك من خلال تخفيض دورة السفينة، وبالتالي ارتفاع معدل تكرار رحلات السفينة الواحدة؛

<sup>1</sup>بسميرة ابراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، الدار الجامعية الجديدة، مصر، 2002، ص39

<sup>2</sup>: نفس المرجع السابق، ص 47-48

<sup>3</sup>: نفس المرجع السابق، ص 70

خ- رفع كفاءة الموانئ البحرية من خلال تعظم إمكانية استقبال وخدمة عدد أكبر من السفن خلال نفس الفترة الزمنية.

المطلب الثاني: دعائم النقل البحري.

لكي تكون خدمة النقل البحري متكاملة لا بد من اكتمال عناصر النقل البحري أو ما يسمى بمنظومة النقل البحري، والتي تتمثل مكوناتها في<sup>1</sup>:

1- البضائع : مجموعة من السلع والخدمات التي ترضي رغبات وحاجيات المستهلك وهي بدورها تنقسم إلى:

البضائع السائلة: وهي الخام الغير المعبأ والتي تتكون من:

- تعبئة مشتقات البترول والزيوت النباتية: وهي المواد السائلة التي تعبأ في براميل وهناك بعض الباخرات التي هي في حد ذاتها ناقلة للسوائل مثل ناقلة الزفت bitume وهو مشتق بترولي وكذلك البترول الخام، منتجات البترول، المواد الكيميائية السائلة، الزيوت النباتية.

- البضائع المسكوبة الخمس الكبرى:

والتي تنقل على حاملات الصب التقليدي أو على السفن ذات السطح الأوسط الوحيد وهي تشمل: خامات الحديد، الحبوب، الفحم، الفوسفات، اليوكسايت.

- البضائع المسكوبة الصغرى:

وهي تغطي العديد من بضائع الصب الأخرى التي تنقل في حمولات سفن كاملة مثل منتجات الصلب، الإسمنت، الجبس، الخامات المعدنية المختلفة، السكر، الملح، الكبريت، منتجات الغابات، ألواح الخشب، والكيماويات.

د- البضائع المسكوبة المتخصصة:

وتتضمن كل من بضائع الصب التي تحتاج إلى وسائل خاصة ومعقدة في التداول أو في التسليم مثل السيارات، البضائع المجمدة، ألواح الصلب، أو مصانع الإسمنت، المباني سابقة التجهيز... الخ، وتنقل بواسطة سفن خاصة<sup>2</sup>.

أ- البضائع العامة:

تقوم بنقل هذا الصنف من البضائع سفن الخطوط المنتظمة، وهي تشمل:

- بضائع غير متجانسة مختلفة التغليف ( الصب المجزأ):

- بضائع محواة؛

- بضائع مستفة على الطبالي؛

- بضائع سابقة التصبين؛

- سوائيل معبأة في صهاريج عميقة أو في حاويات سوائيل أو في براميل؛

- البضائع المجمدة أو المبردة والتي يجب شحنها في عنابر خاصة أو في حاويات ثلاجات؛

- البضائع المثقلات والتي تحتاج إلى تجهيزات خاصة وموانئ شحن وتفريغ متخصصة.

<sup>1</sup>: أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة الإشعاع، مصر، ص 65.

<sup>2</sup>: د. سميرة ابراهيم أيوب، مرجع سبق ذكره، ص 70.

## 2- السفن:

أ – السفن الخطية: هي التي تتبع مسار واحد أثناء نقل البضائع أو الحاويات من أهم خصائصها:

- تقوم بالإبحار بصفة منتظمة؛
- لها مشغلون شائعون؛
- البضائع ذات قيمة عالية، عادة ما تكون غير متجانس ولذلك تسمى بضائع عامة أو بضائع مغلقة؛
- تصدر شركة خدمات الخطوط عقد شحن نمطي موحد لكل شاحن على حدة، وشروط عقد الشحن غير قابلة للمساومة، ولكن تفرض من طرف واحد هو شركة النقل؛
- نسب النوالين متزنة وعالية؛

إذ أن فئات النولون بالسفن الخطية تعتبر مستقرة بفرض سعر موحد لكل نوعية من السلع المشحونة، وقد تتغير فئات النولون بين رحلة و أخرى، ولكن يجب الإعلان عن الزيادات بفترة كافية قبل تنفيذها، وتصنف فئات النولون في قوائم تسمى "تعريف النولون"، والتي تعطي للشاحنين عند طلبهم الإطلاع عليها، وعادة ما يشكل خطين أو أكثر يخدمان طريق ملاحي معين تجمع يسمى المؤتمر الملاحي، بهدف تحقيق قدر من الاستقرار لفئات النولون، وتعمل المؤتمرات على تنظيم المنافسة بينها، ويطبق جميع أعضاء المؤتمر فئات التعريف الموضوعية، وهذه الفئات خاضعة للمراجعة ( خاصة في الولايات المتحدة )، وهي موضع مفاوضات مع اتحادات الشاحنين<sup>1</sup>.

- ترددات الإبحار إلى الموانئ ثابتة؛
- السفن تصمم على حسب البضائع؛
- تحتاج شركات الخطوط المنتظمة إلى جهاز اداري كبير على البر، ولها عادة ورش وتجهيزات وقواعد بالموانئ التي تدخلها، ولذلك فإن التكلفة الثابتة تعتبر مرتفعة؛
- عادة لا يمكن نقل الركاب.

ب- السفن الجواله: هي التي تتبع عدة مسارات أثناء نقل البضائع أو الحاويات، تتصف بجمله من

الخصائص:

- الإبحار يعتمد على وجود بضاعة؛
- مشغلو السفن بعقود؛
- البضائع المنقولة عادة ما تكون في شكل صب؛
- يقوم مالك السفينة الجواله بعمل عقد خاص منفصل لكل مرة يؤجر فيها سفينة؛
- تتغير فئات النولون تبعاً لحالتي العرض والطلب للسفن؛
- تتحدد الفئات والخدمات عن طريق التفاوض بين ملاك السفن الجواله والمستأجرين؛
- تعمل معظم السفن الجواله منتقلة بين أنحاء العالم، وعادة ما تكون أحجامها متوسطة، كما أنها تتميز بأن تصميماتها أكثر بساطة وأقل تكلفة في البناء؛

<sup>1</sup>: أحمد عبد المنصف محمود، مرجع سبق ذكره، ص 70.

- عادة ما يكون الجهاز الاداري لشركات السفن الجواله صغير للغاية مع قلة الادارات التي تقتسم العمل، ولا توجد إدارة للحركة مثلا، ويتم التفاوض بالنسبة لمشارطات الإيجار بواسطة الهاتف أو بالفاكس، ونادرا ما يتم التفاوض وجها لوجه، لان الوكلاء الذين يقومون بخدمة السفن في الموانئ التي تدخلها سفن الشركة الجواله عادة ما يتقاضون أجورهم على اساس رسوم محددة لكل عمل يقومون به، فليست هناك حاجة إلى وجود إدارة لتشغيل السفن بالموانئ المختلفة. وإذا كان حجم أسطول الشركة يتطلب ذلك، فإن مكتب الشركة الرئيسي قد يتضمن متخصصين لضمان الأداء المرضي للسفن. ونادرا ما تكون أعمال الشحن والتفريغ من مسؤولية شركة السفن الجواله، ولذلك لا يوجد عادة في تنظيم الشركة إدارة خاصة بعمليات الموانئ<sup>1</sup>؛

- يتم الحصول على البضائع عن طريق سماسرة يمثلون شركة السفن الجواله في عملية التفاوض مع سماسرة آخرين يمثلون ملاك البضائع المطلوب نقلها؛

- لا يوجد ركاب على ظهر السفينة.

### ج- ناقلات النفط:

تقوم هذه السفن بنقل الأنواع المختلفة من الزيوت، كما تحمل البضائع السائلة مثل: زيت الكريوزوت والمولاس، والإسفلت، والمياه العذبة، إذ ان نقل البضائع السائلة في براميل أو في صناديق من الصفيح بواسطة سفن البضائع الجافة بما فيها السفن الجواله كان مكلفا وغير آمن<sup>2</sup>.

ويختلف بناء الناقلات عن سفن البضائع في أن وسائل الشحن والتفريغ تتكون من شفاطات وأنايب بدلا من الروافع، وكذلك توضع الماكينات في الجزء الخلفي من الناقله وليس في منتصفها كما في سفن البضائع الجافة. ولعل أهم صفة لسفن الناقلات هي زيادة متوسط حجمها، فقد بينت الخبرة العملية الطويلة أنه حتى نقطة معينة فإن السفن الاكبر المستخدمة في نقل البضائع سواء كانت سائلة او جافة أقل في التكلفة بالنسبة للطن/ميل، ولقد كان أصحاب الناقلات هم أول من استفاد من ذلك على مدى واسع جدا خلال الخمسينات وفي الستينات، حيث زاد متوسط أحجام الناقلات زيادة كبرى.

### 3- الموانئ البحرية:

تمثل الموانئ البحرية أحد أهم عناصر النقل البحري، إذ أنها تعد بوابات مجهزة لتقديم التسهيلات البحرية للسفن من جهة البحر والتسهيلات البرية لوسائل النقل الأخرى من جانب البر. ويتعدد تمييز الموانئ البحرية إلى أنواع رئيسية من حيث طبيعتها الجغرافية أو الملكية او الوظائف، فمن حيث الطبيعة الجغرافية يمكن التمييز بين الموانئ ذات المرافئ الطبيعية وشبه الطبيعية وبين الموانئ الصناعية، والتي تتميز من مجموعها عن الموانئ الجافة حيث لا تعطي الاخيرة تسهيلات بحرية للسفن، ومن ثم يمكن إقامتها بعيدا عن الشواطئ البحرية.

<sup>1</sup>: أحمد عبد المنصف محمود، مرجع سبق ذكره، ص68.

<sup>2</sup>: سميرة أيوب، مرجع سبق ذكره، ص99.

كذلك تتنوع الموانئ من حيث الملكية فهناك موانئ تخضع لملكية الحكومة باعتبارها مظهرا للسيادة الوطنية، ومصدرا للإيرادات السيادية، وقد تكون ملكية الميناء تابعة للبلديات اي للسلطة المحلية، أو الجمارك أو للقطاع الخاص، وقد يكون الميناء تحت إدارة شركة دولية متخصصة في إدارة وتشغيل الموانئ. ومن جهة أخرى يمكن تمييز الموانئ من حيث الوظائف إلى أنواع رئيسية هي: الموانئ الحربية وموانئ الصيد ثم الموانئ التجارية، ويزداد التخصص الوظيفي داخل الموانئ التجارية إلى موانئ بترولية وموانئ عبور وموانئ ملاحية سفن وموانئ تخزين إلى غير ذلك من الموانئ التجارية المتخصصة<sup>1</sup>.

### المطلب الثالث: الخدمات الملاحية التي تحتاجها السفن والبضائع:

إن الخدمات الملاحية التي تؤدي للسفن والبضائع من الأنشطة الأساسية المهمة والضرورية في تحقيق أفضل اقتصاديات لنشاط النقل البحري في خدمة التجارة الخارجية للدولة بصفة عامة، ومن هذا الواقع فإنه من المناسب والمهم أن نولي هذه الخدمات نظرة تتلاءم مع آثارها الاقتصادية، ويمكن تقسيم هذه الخدمات إلى:

#### 1- نشاط الشحن والتفريغ:

تزاوّل هذا النشاط شركات الشحن والتفريغ، إذ تقوم بعدة مهام تتمثل فيما يلي:<sup>2</sup>

- أ- القيام بشحن وتفريغ البضائع المختلفة من الصادرات والواردات؛
- ب- نقل البضائع من المخازن خارج المنطقة الجمركية الى الارصفة تمهيدا لشحنها، وبالعكس اي النقل من داخل المناطق الجمركية الى الساحات المختلفة خارج المنطقة الجمركية، و تشوينها حتى الانتهاء من الاجراءات الجمركية؛
- ج- استخدام اللنشآت المملوكة للحكومة للقيام بعمليات قطر السفن و سحب الصنادل داخل الميناء أو خارجه؛
- د- تقديم كافة التسهيلات المرتبطة بعملية الشحن و التفريغ مثل تأجير الوحدات البحرية للغير وكذلك تأجير معدات للشحن و التفريغ للسفن.

#### 2- نشاط التخزين:

يعتبر نشاط التخزين الجمركي أحد الأنشطة الأساسية في خدمة البضائع الصادرة و الواردة من خلال الموانئ المختلفة، و ترجع أهميته الى ضرورة تخزين البضائع الواردة لحين اتمام أصحابها لكافة الاجراءات اللازمة للإفراج عنها جمركيا، و ما يتطلبه ذلك من إجراءات تتعلق بالتصريح بدخولها من السلطات المختلفة وفقا للإجراءات القانونية المتبعة مع توفير الوقت لأصحاب الشأن في تجهيز رسائلهم لنقل هذه البضائع من الموانئ مع مراعاة عدم تكديس الارصفة بالبضائع والتي يمكن أن تؤثر على حركة الشحن و التفريغ. كذلك يتطلب الأمر توفير مخازن ايداع للبضائع المصدرة لتوفير الشحنات اللازمة لشحن السفن دون توقف نتيجة لعدم تدفق البضائع بما يتناسب مع ظروف و طاقات التشغيل نتيجة لأي توقفات، مما يحقق في النهاية زيادة طاقات الارصفة و انخفاض مدة بقاء السفن بالموانئ.<sup>3</sup>

<sup>1</sup>:حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الاسكندرية، لكتاب مصر، 1998، ص 417 ، ص 418.

<sup>2</sup>:سميرة أيوب، مرجع سبق ذكره، ص 44

<sup>3</sup>: مركز الدراسات والأبحاث/الغرفة الشرقية، تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، العربية السعودية، دون الإشارة إلى السنة، ص 6

و من الطبيعي أن هذا النشاط يتطلب توفير المساحات من المخازن تتناسب مع حجم البضائع المتداولة بالموانئ باختلاف نوعياتها، و ما يتناسب معها من المخازن، و بالأساليب السليمة لتخزينها وفقا لمل تتطلبه طبيعتها و بما يحقق الحفاظ عليها من التلف اذا تم تخزينها بغير الأسلوب السليم للتخزين.

### 3- نشاط تموين السفن:

يعتبر نشاط تموين السفن بالموانئ أحد الأنشطة المهمة، حيث انها توفر للسفن احتياجاتها من المعدات المتخصصة لاستخدامات السفن بالنسبة لاحتياجات السطح و الماكينات، كما يدخل في اطار ذلك تموينها بالأغذية.

### 4- نشاط اصلاح السفن :

إن الكثير من السفن تخطط لإجراء بعض الاصلاحات اللازمة و الصيانة الدورية لها اثناء توقفها في الموانئ لإجراء عمليات الشحن و التفريغ، و توفير الوقت و التكلفة اذا ما توجهت الى اماكن مخصصة للإصلاح فقط. و نظرا لتطور صناعة السفن فقد اصبحت عملية اصلاح السفن تمتد بالإضافة الى اصلاحات البدن و الآلات الميكانيكية الى اصلاح العديد من الاجهزة الحساسة المستخدمة حاليا في اجهزة الرادار و اللاسلكي المتطور و مختلف اجهزة القيادة، و ما يستلزمه من منشآت متخصصة اصبحت من الضروريات التي يجب ان تتوفر في الموانئ و بالقدرات و بالإمكانات المطلوبة لمواجهة احتياجات السفن الحالية.

### 5- نشاط الوكالات المحلية:

أ- تعريف الوكيل: الوكيل هو الشخص الذي منح او حصل على تفويض واضح و صريح او ضمني لكي يقوم بالعمل عن شخص آخر (مانح التفويض)، وهذا الشخص يسمى المعني بالأمر.

ب- الوكالة: هي العلاقة بين الاصيل و وكيله، و هي عموما تتم عن طريق عقد بين الطرفين (الأصيل و الوكيل)

ج- سلطات الوكيل: الوكيل مفوض ضمنيا لعمل كل ما هو ضروري لإنجاز التفويض الممنوح له فعليا، و لا يجب ان يتعدى الوكيل حدود سلطات الاصيل، فالوكيل المفوض – طبقا لعقد الوكالة – للعمل حسب العرف و العادات في المكان الذي يعمل فيه، طالما كان ذلك يعبر عن طبيعة عمل الوكالة.<sup>1</sup>

د- واجبات الوكيل قبل الاصيل : يجب على كل وكيل ان يقوم بواجباته المنصوص عليها في عقد الوكالة، و ان ينفذ تعليمات الاصيل – طالما كانت في الاطار القانوني – المتعلقة ببعض الاعمال الادارية و القانونية و التجارية في الموانئ الاجنبية، و تمثيل السفينة امام السلطات المختلفة و نظير ذلك يتقاضى الوكيل اجرا.

هـ- واجبات الوكيل الملاحي:

تتلخص واجبات الوكيل الملاحي فيما يلي<sup>2</sup>:

- الاتصال بالسلطات المحلية المختلفة للعمل على ربط السفينة عند وصولها، كذلك عند وجود التعليمات الصريحة او في غيابها فان الوكيل يعمل طبقا للعرف و العادات :

<sup>1</sup>: شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري، الدار الجامعية، مصر، 2006، ص 92

<sup>2</sup>: نفس المرجع السابق، ص 93



- وعلى الوكيل ان يجتهد و ات يبذل العناية و المهارة الكافية لأداء عمله بطريقة لا تتعارض مع طبيعة عقد الوكالة؛
- عند رسو السفن في الموان الاصبيلة، فان مالك السفينة و ربانها يحتاجان لمن يقوم نيابة عنهما بإجراءات سفرهما ؛
- تجهيز عمليات الشحن و التفريغ و التعاقد مع مقاولي الشحن و التفريغ نيابة عن المالك؛
- تخزين البضائع و تسليمها لأصحابها؛
- حجز فراغات السفينة و تسويقها و شحن البضائع؛
- تحصيل قيمة النوالين المستحقة؛
- تسهيل اجراءات تمويل السفينة بالمؤن و الوقودالمياه العذبة و اي متطلبات أخرى؛
- تقديم كافة أنواع الخدمات اللازمة للسفينة و الطاقم، مثل استقبال الطاقم الجديد و تسفير الطاقم القديم، و توفير الخدمات الطبية؛
- ترتيب عمليات الاصلاح اللازمة للسفينة اذا كان ذلك ضروريا.

#### المبحث الثاني : ماهية التجارة الخارجية

تمثل التجارة الخارجية جانبا مهما في اقتصاديات الدول، و سنحاول في هذا المبحث التعريف بالتجارة الخارجية، سياسة حماية التجارة الخارجية، كما سنتطرق الى الاطراف المتداخلة في التجارة الخارجية.

#### المطلب الاول : تعريف التجارة الخارجية

هناك عدة تعاريف للتجارة الخارجية منها ما يلي <sup>1</sup>:

- كلا من الصادرات و الواردات المنظورة و غير المنظورة .
- المعاملات التجارية الدولية في صورها الثلاثة المتمثلة في انتقال السلع و الافراد ورؤوس الاموال تنشأ بين أفراد يقيمون في وحدات سياسية مختلفة او بين حكومات و منظمات اقتصادية تقطن وحدات سياسية مختلفة .
- عملية التبادل التجاري في السلع و الخدمات و غيرها من عناصر الانتاج المختلفة بين عدة دول، بهدف تحقيق منافع متبادلة لأطراف التبادل.<sup>2</sup>
- من التعاريف السابقة نستنتج ان التجارة الخارجية عبارة عن مختلف عمليات التبادل التجاري الخارجي سواء في صور سلع او افراد او رؤوس اموال بين افراد يقطنون وحدات سياسية مختلفة بهدف اشباع اكبر حاجات ممكنة. و تتكون التجارة الخارجية من عنصرين اساسيين هما: الصادرات و الواردات بصورتهمما المنظورة و غير المنظورة.

<sup>1</sup>: رشاد العصار وآخرون، التجارة الخارجية، الطبعة الأولى، دار المسيرة، الأردن، ص12

<sup>2</sup>: حمدي عبد العظيم، اقتصاديات التجارة الدولية، مكتبة زهراء للشرق، دون ذكر بلد النشر، 1996، ص18

## المطلب الثاني : سياسات التجارة الخارجية

تتبع الدول في مجال تجارتها الخارجية عددا من السياسات التجارية التي يمكن ان تتنوع من دولة لأخرى حسب ظروفها و توجهاتها السياسية و الاقتصادية و طبيعة الاقتصاد السائد فيها.

## 1- تعريف سياسة التجارة الخارجية:

تعرف سياسة التجارة الخارجية على انها<sup>1</sup>:

-مجموعة الإجراءات التي تطبقها الدولة في مجال التجارة الخارجية بغرض تحقيق بعض الاهداف.

-اختيار الدولة وجهة معينة و محددة في علاقاتها التجارية مع الخارج (حرية ام حماية).

-و تعبر عن ذلك بإصدار تشريعات و اتخاذ القرارات و الاجراءات التي تضعها موضع التطبيق.<sup>2</sup>

- مجموعة الوسائل التي تلجأ اليها الدولة للتدخل في تجارتها الخارجية بقصد تحقيق بعض الأهداف.

## 2- سياسة حماية التجارة الخارجية:

تعرف سياسة حماية التجارة الخارجية بأنها<sup>3</sup>:

-تبني الدولة لمجموعة من القوانين والتشريعات و اتخاذ الاجراءات المنقذة لها قصد حماية سلعها أو

سوقها المحلية من المنافسة الأجنبية .

-قيام الحكومة بتقييد حرية التجارة مع الدول الأخرى باتباع بعض الأساليب كفرض رسوم جمركية على

الواردات أو وضع حد أقصى لحصة للواردات خلال فترة زمنية معينة، مما يوفر نوعا من الحماية للأنشطة

المحلية من منافسة المنتجات الأجنبية.<sup>4</sup>

## 3- سياسة حرية التجارة الخارجية :

تعرف سياسة حرية التجارة الخارجية بأنها السياسة التي تتبعها الدول و الحكومات عندما لا تتدخل في

التجارة بين الدول من خلال التعريفات الجمركية و الحصص و الوسائل الأخرى.<sup>5</sup>

و من هنا نستنتج أن سياسة الحرية تركز على ضرورة ازالة كل العقبات او القيود المفروضة على تدفق

السلع عبر الحدود سواء كانت صادرات او واردات .

## المطلب الثالث : الاطراف المتداخلة في التجارة الخارجية

أ-المصدر:هو الذي يقوم بشراء أو انتاج البضاعة لبيعها في الخارج بغض النظر عن نوع البضاعة التي يتعامل

بها، و قد يكون المصدرون أفرادا مستقلين أو قد يظهرون على شكل شركات، كما قد تكون الدولة هي

المصدرة و ذلك عندما تكلف احدى مؤسساتها بهذا العمل .

ب-المستورد: هو الذي يقوم بشراء البضائع من الخارج لبيعها في الأسواق الداخلية، ولهذا فهو يختلف عن

التاجر والمستورد المؤقت الذي ستورد قصد التصدير.

## ج-البنوك التجارية:

<sup>1</sup>: زينب حسين عوض الله، العلاقات الاقتصادية الدولية، الدار الجامعية، مصر، دون ذكر سنة النشر، ص200

<sup>2</sup>: أحمد عبد الخالق، الاقتصاد الدولي والسياسات الاقتصادية الدولية، دون ذكر دار وبلد النشر، 1999، ص129

<sup>3</sup>: نفس المرجع السابق، ص 137

<sup>4</sup>: عبد النعيم محمد مبارك و محمد يونس، اقتصاديات النقود والصرفية والتجارة الدولية، الدار الجامعية، مصر، 1996، ص255

<sup>5</sup>: رعد حسن الصرف، أساسيات التجارة الدولية المعاصرة، الجزء الأول، الطبعة الأولى، دون ذكر دار وبلد النشر، 2000، ص286

يقصد بالبنوك التجارية تلك البنوك التي تقبل ودائع الأفراد، و يلتزم بدفعها عند الطلب و في الموعد المتفق عليه، و هي التي تمنح قروض قصيرة الأجل، و هي تقوم بوظيفتين هامتين : الأولى نقدية و الثانية تمويلية. تتمثل الوظيفة النقدية في تزويد الأشخاص الطبيعيين و المعنويين بالنقود و تنظيم تداولها ابتداء من قبول الودائع إلى منح القروض من هذه الودائع، في حين أن الوظيفة التمويلية للبنوك تتمثل في تزويد المشروعات بالأموال اللازمة، فهي تمثل دور الوسيط بين المدخر و المستثمر.<sup>1</sup>

كما تعتبر تسوية عمليات التجارة الخارجية من أهم الأعمال التي يقوم بها البنك التجاري، إذ أصبحت في الوقت الحالي معقدة بسبب التنظيمات التي تضعها الدول بخصوص النقد الأجنبي، و قد اقتضت هذه التنظيمات ظهور أعباء جديدة على البنوك التجارية، إذ أن عليها الإشراف على تنفيذ الرقابة، و القيام بإجراءات حصول المستورد على العملات الأجنبية من السلطات التنفيذية.

و تقوم البنوك بتقديم العديد من الخدمات في مجال المعاملات الدولية، من أبرزها الخدمات التي تقدم للمصدرين و المستوردين. و من أهم هذه الخدمات:<sup>2</sup>

#### - تقديم المعلومات و المنشورات:

من خلال نشرات دورية تشرح حالة الأسواق الدولية من النواحي الاقتصادية، و إمكانية عقد صفقات مع أي منهما حيث أن قواعد الرقابة على القرض و النقد و الحصص و الرسوم الجمركية و المخاطر المحتملة التي يمكن أن تصادف المصدرين في التعامل مع الدول المختلفة، كذلك المستندات و وسائل الشحن المرغوبة من طرف هذه الدول، كما تقوم البنوك بتقديم أسماء للوكلاء و المشترين في بلدان العالم لمختلف السلع و الدول، إضافة إلى قيامها بتقديم و تحديد أسعار الصرف للعملاء في مختلف بلدان العالم.

#### - إنهاء المعاملات المالية الخاصة بالتصدير و الاستيراد:

من خلال فروع البنوك في الخارج أو المراسلين المنتشرين في كافة أنحاء العالم، و ذلك باستخدام أنواع مختلفة من السائل مثل الاعتماد و الكمبيالات المستندية، و هذا في ظل قواعد تبادل العملات التي تحقق أقصى ربح للمصدرين.

#### - تمويل عمليات التبادل :

تمول الحسابات الخارجية المدينة من خلال القروض و قبول الكمبيالات المستندية، و ضمان إتمام المعاملات بشكل مرضي للأطراف المختلفة.

#### - إجراء التأمين :

تقوم بإجراء التأمين المطلوب خلال حركة السلع حتى تصل إلى المستثمرين. و تقديم تسهيلات السفر و التعامل مع المستوردين في الخارج، و تقديم المصدرين للمؤسسات المالية في الخارج، و تسهيل تعاملهم مع الوكلاء.

#### - إجراءات عمليات التحصيل المستندي للمبيعات الدولية :

تتجلى أهمية التمويل المصرفي للتجارة الخارجية فيما يلي :

<sup>1</sup>:مجدي محمود شهاب، الاقتصاد النقدي، جامعة الاسكندرية وبيروت العربية، دون ذكر السنة، ص ص 191-194

<sup>2</sup>: طلعت أسعد عبد الحميد، الإدارة الفعالة لخدمات البنوك الشاملة، جامعة المنصورة، مصر، 1998، ص 189

- التقليل من مشاكل المسافات بين المصدرين والمستوردين ،
- التغلب على اختلاف و تباين نظم النقد في الاستيراد و التصدير بين الدول
- التغلب على التباين بين العملات في العالم،
- حماية المصدرين من المخاطر السياسية و التجارية....الخ، عن طريق ما يسمى بضمانات القروض الأجنبية بغرض تجنب المخاطر السياسية و حالات عجز المدين عن الوفاء، و عدم قابلية عملات بعض المستوردين للتحويل،
- تسهيل على المصدرين الحصول على قيم سلعمهم فوراً أو دون تجميد أموالهم لمدة طويلة. و ذلك عن طريق الإقراض بضمان مستندات الشحن أو خصم الكمبيالات المسحوبة على المستوردين في الخارج.
- عدم الاقتصار على تمويل عمليات الاستيراد و التصدير فحسب، و إنما القيام بتمويل نشاط المصدرين في مراحلهم المختلفة حتى يصل الإنتاج إلى مرحلة التصدير النهائية.

## 2- الأطراف غير المباشرة في التجارة الخارجية :

تصنف الأطراف غير المباشرة إلى ما يلي:<sup>1</sup>

### أ- الناقل :

تلعب عملية النقل دوراً لا يستهان به في عمليات التجارة الخارجية، و تظهر أهميتها أكثر في تأثيرها على سعر البيع النهائي. و نظراً لتكلفتها الكبيرة وكون المؤسسات لا تتوفر على الإمكانيات المادية و المالية الضرورية لتنظيم عمليات النقل الدولي، فإنها توكل المهمة في اغلب الأحيان لمؤسسات نقل خاصة، ولا يبقى عليها سوى اختيار وسيلة النقل المناسبة مع طبيعة البضاعة المنقولة كما يجب مراعاة عدة معايير عند اختيار وسيلة النقل تتمثل فيما يلي:

- التكلفة: قبل اختيار وسيلة النقل يجب مراعاة تكلفة النقل، حيث يعرض الناقلون خدماتهم بأسعارهم حسب نوعية ووزن و حجم البضاعة.
- سرعة وسيلة النقل: يجب مراعاة سرعة وسيلة النقل عند اختيار الوسيلة، لأن السرعة تؤثر على الوقت المستغرق في النقل لإتمام استلام السلعة في الوقت المحدد.
- التغليف: تضاف تكلفة التغليف إلى تكلفة النقل على العموم، و نجد أن التغليف في النقل البحري أكثر تكلفة بالنسبة للنقل الجوي بأربعة أضعاف.
- تأمين النقل: نظراً إلى الظروف الأمنية، وكثرة المخاطر في نقل السلع والبضائع، لا بد من تأمين هذه الأخيرة، وقسط التأمين في النقل الجوي أقل منه في الوسائل الأخرى.
- مصاريف التخزين: في النقل البحري نجد مصاريف التخزين أكثر مقارنة بالنقل الجوي، لأنه يتطلب مسافات تخزين كبيرة.
- التناسب: مدى تناسب و ملائمة وسيلة النقل المستعملة مع طبيعة السلع والبضائع المشحونة.

<sup>1</sup> : Sylvie Grauman, Guide pratique du commerce international, France, troisième édition, 1992, p137

## ب- التأمين:

نظرا لضخامة عمليات التجارة الخارجية يستحيل تحمل أخطار نقل البضاعة من طرف المستورد أو المصدر، وعليه تتكفل شركة التأمين بتحمل الأخطار التي يحتمل وقوعها، إذ أن التأمين هو العملية التي بمقتضاها يتحصل أحد الطرفين وهو المؤمن له مقابل دفع قسط التأمين على تعهد كتابي لصالحه. يعتبر التأمين ضمان للأخطار التي تتعرض لها البضائع عبر الطرق البرية والجوية والبحرية والسكك الحديدية، كما يغطي أيضا الأضرار والخسائر المادية اللاحقة للبضائع أثناء نقلها وفي بعض الأحيان أثناء عملية الشحن والتوزيع.

وتمر عملية التأمين بعدة مراحل وهي<sup>1</sup>:

## -الحصول على الوثائق :

تعتبر أول خطوة للقيام بعملية التأمين على البضائع حيث ان الفاتورة التجارية و سند النقل كافيان لإبرام عقد التأمين على البضاعة في شركة التأمين .

إبرام عقد التأمين: هو تعهد شركة التأمين على البضاعة كتابيا مقابل دفع قسط التأمين من طرف المؤمن له، وفقا للشروط المتفق عليها في العقد، وهو بمثابة حماية للأخطار التي يتعرض لها المؤمن له.

ج-القائم على العبور : يعتبر القائم بالعبور على أنه أساس وساطة عمليات النقل، إذ يتدخل في عمق سلسلة المنتج، ويمكن أن يكون وكيل معتمد لدى الجمارك مكلف بخدمات التأمين في إطار وثائق بوليصة التأمين لمختلف الشاحنين، أو ناقل و مراقب بحري، فهو يؤمن عملية العبور كمهندس أو مقاول للنقل. فيعتبر بذلك متعهد عمليات الترانزيت وكيلا لقاء أجره، و يعمل لحساب موكله باستلام البضائع من الناقل البحري، و بإتمام المعاملات الجمركية ، و بإجراء عقود التأمين، و إذا لزم الأمر التعاقد على نقل البضائع مجددا بواسطة ناقل آخر عن طريق البحر أو البر أو الجو لإيصالها إلى المكان المعين، و يختلف هذه المهام القانونية يمكن أن يكون القائم بالعبور.<sup>2</sup>

- وكيل النقل :وكيل النقل تاجر يقوم مقابل سعر جزافي بنقل بضاعة ما من نقطة ليسلمها في نقطة أخرى تحت مسؤوليته الكاملة، و يبادر بتنظيم و تحقيق البداية إلى النهاية لكل العمليات المتتالية بالوسائل التي يراها ملائمة، و هذا لنقل البضائع و تحمل الأخطار المتعرض لها.

أو : وكيل النقل هو شخص مادي أو معنوي يلتزم تحت مسؤوليته و باسمه الخاص بنقل بضاعة لفائدة زبونه، و هذا في إطار احترام الشروط في القانون التجاري.<sup>3</sup>

- وكيل معتمد لدى الجمارك :هو شخص طبيعي أو معنوي يزاول نشاطه باعتماد من إدارة الجمارك، حيث يقوم بإجراءات الاستيراد و التصدير لفائدة زبون معين مقابل وثائق معينة للقيام بعملية وضع البضائع تحت مراقبة الجمارك و مختلف المهام لوضع ضمان أمام إدارة الجمارك لصالح السمسار البحري.

كما يعرف بأنه : الشخص الطبيعي او المعنوي الذي يقوم لحساب الغير بالإجراءات الجمركية المتعلقة بالتصريح المفصل للبضائع سواء مارس هذه المهمة ممارسة رئيسية أو كانت تكملة لنشاط رئيسي، وعلى

<sup>1</sup> : الجريدة الرسمية، المادة 155، العدد 13، الجزائر، 1995، ص11

<sup>2</sup> : Kamel El Khalifa, Guide de transport international des marchandises, édition Dahleb, Algérie, 1994, p90

<sup>3</sup> : المادة 14 من المرسوم التنفيذي رقم 231/915 المؤرخ في 27 جويلية 1997، الجزائر

العموم يشترط في الوكيل المعتمد لدى الجمارك شموله معرفة علمية من مدارس مختلفة، إضافة إلى تجربة ميدانية على مستوى التجارة الدولية و الملاحة البحرية.<sup>1</sup>

- وكيل بالحمولة: يتمثل عمله في التوزيع، الشحن، و تفريغ السلع، و هو غير مسؤول عن نقل بضاعة ما بوسيلة أخرى، و من الجهة القانونية لا يحاسب إلا عن أخطائه الفعلية التطبيقية في عمله، و يمكن أن يكون أيضا كمكلف بالعبور في الميناء، إذ يقوم باستقبال البضائع على عاتقه لوضعها على ظهر السفينة أو تسليمها لأصحابها بعد عملية التفريغ.<sup>2</sup>

• **العبور الدولي:** في هذا النوع من العبور نجد مكتبين للجمارك، مكتب داخلي و مكتب خارجي، حيث أنه في حالة الاستيراد يتم انتقال البضاعة من مكتب جمركي إلى آخر، و هذا بوسائل نقل متعددة سواء كانت جوية أو بحرية كمرور البضائع من المغرب إلى تونس و تكون الجزائر كنقطة عبور.

• **العبور الإقليمي:** هذا النوع من العبور يكون بين التكتلات الاقتصادية او التجارية مثل: اتحاد المغرب العربي، و المجموعة الاقتصادية الأوروبية، هذا النوع من العبور يسمح بمرور السلع المنقولة بين البلدان دون أن تخضع لعملية الجمركة من قبل مصالح الجمارك.

• **العبور الوطني:** هو انتقال البضاعة من مكتب جمركي إلى آخر داخل التراب الوطني، تحت رقابة أعوان الجمارك و أداء مختلف الإجراءات اللازمة من جمركة، تخزين، نقل.....الخ.<sup>3</sup>

المبحث الثالث: مستندات التجارة الخارجية.

تعتمد التجارة الخارجية على عدة خطوات أساسية متسلسلة يصعب الاستغناء عنها، و بإتمام تلك الخطوات تتم حركة التجارة الخارجية بنجاح.

المطلب الأول: خطوات قيام التجارة الخارجية.

تمر حركة التجارة الخارجية بعدة خطوات :

1- إجراء مناقشات الاتفاق التجاري بين كل من المصدر و المستورد: و بناء على هذه المناقشات يتم تحديد عقد الشراء، و من أشهر أنظمة العقد المتعارف عليها في العالم:

أ- F.O.B: و تعني أن المصدر مسؤولا عن البضاعة حتى تصل السفينة.

ب- C.I.F: تعني أن المصدر مسؤولا عن تكلفة البضاعة و التأمين و النولون.

و في كلتا الحالتين المستورد هو المسؤول عن العبء المالي، بعد الاتفاق على ذلك في العقد.

2- إعداد وثائق إثبات السعر:

تتمثل في مختلف أنواع الفواتير المنصوص عليها من طرف بنك الجزائر، وفقا للمادة 7 من القانون 91 - 12 الصادر بتاريخ 14/08/1991 و التي تتضمن:

- الإشارة إلى أطراف العقد؛

- عنوان ورقم التسجيل في السجل التجاري؛

- البلد الأصلي للمنتوج؛

<sup>1</sup>: المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 53/94، سنة 1994

<sup>2</sup>: Bournat Montabord, Commerce international, édition Mothan, 1995, p11

<sup>3</sup>: Kamel El Khalifa, op.cit, p9

- طبيعة البضاعة أو الخدمة المقدمة؛

- الكمية، السعر الوحدوي الإجمالي؛

- قيمة الفاتورة؛

- تاريخ تحرير الفاتورة و تاريخ التسليم؛

- شروط البيع و التسليم؛

- تاريخ و طرق التسديد.

و نميز بين مختلف الفواتير التالية :<sup>1</sup>

أ- الفاتورة التجارية: تعتبر الفاتورة التجارية الوثيقة المحاسبية الأكثر أهمية في عمليات التبادل الدولي، ليس فقط لإثبات الديون، وإنما للسماح للمصالح الجمركية بمراقبة البيانات المتعلقة بالبضاعة المشحونة.

يجب أن ترفق هذه الفاتورة بالبضاعة المعنية، حيث يبين آجال الشحن كما يقوم المصدر بتحرير السعر الوحدوي المتفق عليه للبضاعة و وجهتها، إضافة إلى وجوب مطابقتها مع باقي المستندات و خاصة بوليصة الشحن من كافة النواحي من حيث : اسم المستورد، قيمة الاعتماد، البضاعة (كميتها و مواصفاتها).

ب- الفاتورة الشكلية: تعتبر الفاتورة الشكلية فاتورة مبدئية مستعملة في عمليات التجارة الخارجية، إذ تحرر من طرف المصدر لصالح المستورد، و هذا قبل الاتفاق النهائي على الصفقة التجارية.

تحتوي هذه الفاتورة على معلومات خاصة بالبضاعة : المبلغ الإجمالي، ثمن الوحدة، الوزن، الكمية، شروط البيع، فهي عموماً لصالح المستورد إذ تسهل عليه الإجراءات الإدارية مثل الحصول على تأشيرة الاستيراد، كما تعتبر جزءاً من مستندات الاعتماد المستندي في حالة اختياره كوسيلة دفع.

ج- الفاتورة المؤقتة: وهي الفاتورة التي تستعمل عندما لا تتوفر لدى المورد كل العناصر الضرورية، و التي تسمح له بتحرير فاتورة تجارية أو عندما تتعلق بالبضاعة التي تتعرض للنقصان أثناء الطريق، و بذلك يتم تحويل السعر، و هذه الأخيرة تكون متبوعة إجبارياً بفاتورة نهائية (الفاتورة التجارية).

د- الفاتورة القنصلية: هي فاتورة تجارية تحتوي على تأشيرة قنصلية بلد المستورد الموجودة في بلد المصدر، و هذه التأشيرة هدفها الرئيسي هو إعطاء طابع رسمي للبيانات المذكورة فيها مثل: المصدر، البضاعة و قيمتها.

هـ- الفاتورة الجمركية: هي فاتورة محررة و مؤقتة من طرف المصدر حسب الإجراءات المنصوص عليها من طرف مصلحة الجمارك، إذ يصرح بها لدى الجمارك فقط.

3- و بناء على فاتورة الشراء التي يتحصل عليها المستورد من المصدر، يقوم المستورد بفتح خطاب الاعتماد لصالح المصدر، و يتطلب تحصيل قيمة خطاب الاعتماد أن يقدم المصدر العديد من المستندات أهمها ما يلي :

أ- فاتورة الشراء الأصلية.

ب- سند شحن نظيف: تسمى هذه الوثيقة بسند الشحن لأنها ليست حجة للإرسال الفعلي للبضائع، لكن حضورها يكون فقط من أجل التعليمات المتعلقة بالنقل.

<sup>1</sup> : Chibani Rabah, le Vade Mecum de l'import-export ; édition ENAG, 1997, p43

يقوم الناقل بواسطة سند الشحن بإثبات هوية الأطراف و البضائع الواجب نقلها، و أجرة الحمولة الواجب دفعها، و ذكر مبلغ التعويضات، مثلا بسبب هلاك البضاعة ا تلفها أو ذكر إعفاء الناقل من بعض الأضرار، فالوثيقة ذا هي وسيلة إثبات، حيث ان التزامات الناقل تبدأ من وقت تسليم البضاعة لحين تسليمها.

#### - أشكال سند الشحن:

يمكن أن يصدر سند الشحن على شكل:

#### • سند شحن لحامله:

يعطي حق ملكية البضاعة لحامل السند، ولكن خطر الضياع أو السرقة يجعل هذا الشكل قليل الاستعمال.

#### • سند شحن مسمى:

يبين عليه اسم المرسل إليه، وهو الوحيد الذي لديه القدرة على حيازة البضاعة.

#### • سند شحن غير مسمى:

هو صادر لأمر المستورد أو لبنكه (بنك الإصدار)، فهو يسمح بانتقال ملكية البضاعة عن طريق التظهير.

#### -أنواع سند الشحن:

#### • مستند متسلم للشحن :

في هذه الحالة البضاعة تكون تحت تصرف شركة الملاحة، ولكنها لم تشحن بعد على ظهر السفينة عند تحرير هذا المستند، فهي إذا من الممكن أن تشحن على ظهر سفينة غير التي حددت من قبل.

#### • مستند شحن على الظهر:

هذا المستند يبين أن البضاعة قد شحنت على ظهر السفينة.

#### • سند الشحن المباشر:

هو سند شحن من نوع تقليدي يحرر من قبل شركة النقل البحري، و يغطي وسائل نقل مختلفة فهو يحدد ميناء الإقلاع، و في هذه الحالة تشحن البضاعة على ظهر سفينة غير مسماة

#### ج- وثائق التأمين:

يتعلق الأمر بالبضائع المعرضة للإخطار التي تستوجب الحماية عن طريق التأمين، ولتجنب هذه الإخطار فإنه تستعمل الوثائق التالية:

#### -مستندات التأمين:

هي عقد محرر بين المؤمن و المؤمن له، يبين الشروط العامة المتفق عليها بين الطرفين، وكذا حقوق و واجبات كل منهما. و يجب ان تكون مؤرخة بنفس تاريخ سند النقل، إذا مستندات التأمين تتمثل في التأمين على البضاعة المرسله ضد المخاطر التي قد تنجم عن عملية النقل، و لها أهمية كبيرة بالنسبة للبنك لأن البضاعة تعد بمثابة ضمان في حالة تخلف المستورد عن دفع قيمتها.



## -الملاحق :

هي وثائق تحرر عند إجراء تعديلات أو تغييرات في نصوص مستندات التأمين، لأن التعديلات تتضمن تسميات مستفيدين جدد، وتدعى ملحق التوكيل.

## -الشهادة :

هي عبارة عن وثيقة صادرة عن المؤمن تثبت صحة وجود مستندات التأمين.

وثائق التأمين تبين:

- تاريخ الاكتتاب؛
- وصف السلعة؛
- تعليمات الناقل؛
- الأخطار المحمية؛
- التزامات المؤمن له؛
- اسم المؤمن له؛
- عدد النماذج المحررة؛
- طرق إثبات الضرر.

## د- شهادة المصدر:

تحرر من طرف السلطات المعنية بعملية الاستيراد والتصدير، كالغرفة التجارية، حيث يثبت فيها مصدر السلع والبضائع أي في أي بلد أنشئت هذه الأخيرة ويجب أن تكون: <sup>1</sup>

-محرر من طرف المنتج أو المصدر؛

-أن يذكرها اسم و عنوان المصنع المنتج للبضاعة و مصدرها؛

-أن يكون موضح عليها منشأ الخدمات الداخلة في إنتاج البضاعة.

## هـ- شهادة صلاحية البضائع و نوعيتها :

هي وثيقة إدارية تصدرها السلطات أو المصالح الإدارية المكلفة بمعرفة صلاحية البضائع، حيث انه ملزم على جميع المنتجين للمواد الاستهلاكية ان يقوموا بتحديد تاريخ الإنتاج و نهاية الصلاحية على الغلاف الخارجي أو الداخلي لها، و هذا لكي تسهل الرقابة على البضائع على المستوى الوطني، و ذلك لضمان صحة المستهلك و عدم تصدير بضاعة فاسدة. و في حالة التصدير تقوم مصلحة الجمارك بطلب وثيقة أو شهادة الصلاحية للسماح بعبور البضاعة إلى الخارج و نفس الشيء في حالة استيرادها، إذ تأخذ عينة من هذا المنتج و تحلل، هذا الفحص تقوم به مصلحة التحليل و المراقبة المتواجدة في بلد المستورد أو المصدر.

و تحتوي شهادة الصلاحية على معلومات خاصة بالبضاعة :

-طبيعة و نوعية البضاعة،

-يوم وصول البضاعة،

-وسيلة النقل،

<sup>1</sup>.محمد القيومي، نظم المعلومات المحاسبية، الدار الجامعية، مصر، 1990، ص580

-رقم الحاويات،

-اسم المستورد و المصدر،

-تصريح عن تلك المواد و مدة صلاحيتها ابتداء من تاريخ إصدار شهادة الصحة و النوعية.

وتكمن أهمية الشهادة الصحية في أنها تحمي المستهلك بضمنان وصول السلع الاستهلاكية إليه في وقتها

المحدد، و قبل انتهاء صلاحيتها حتى لا يتعرض للضرر عليه. و هي ضرورية عند عبور السلع من بلد إلى آخر.

و- شهادة المطابقة :

هي وثيقة إدارية تحتوي على مجموعة من المقاييس التي تخضع لها البضاعة، فالمستورد عندما يقوم بطلب السلعة أو البضاعة يجب أن يتأكد من أنها هي نفسها، و تطابق نفس المواصفات المطلوبة، من حيث الكمية و النوعية، تحرر هذه الشهادة من طرف أجهزة الرقابة المخصصة لذلك، و تحتوي هذه الشهادة على معلومات خاصة بالبضاعة منها :

-اسم البضاعة؛

-نوع البضاعة؛

-كمية البضاعة؛

-اسم المصدر و عنوانه (صاحب البضاعة).

تطهر أهمية شهادة المطابقة في أنها تمنع دخول المواد المهربة أو الممنوعة داخل التراب الوطني.

ز- الوثائق الجمركية:

-التصريح الجمركي:

تخضع كل بضاعة تدخل التراب الوطني أو تخرج منه الى عملية جمركية، إذ أن أهم التزام للمستورد أو المصدر هو إعداد و تقديم وثيقة تعرف بالتصريح الجمركي، و هذا الأخير يضم كل المعلومات الخاصة بالبضاعة.

إذا التصريح الجمركي هو وثيقة محررة وفقا للأشكال المنصوص عليها في أحكام القانون، يبين فيها المصريح العناصر المطلوبة لاحتساب الحقوق و الرسوم. و بمجرد قبول و تسجيل التصريح من طرف الجمارك فإنه يصبح عقدا حقيقيا و رسميا، و هو ورقة إثبات تودع لدى مصالح الجمارك في مدة أقصاها 21 يوما و تحرر في أربع نسخ، يحتفظ المصريح بواحدة، الثانية تودع لدى البنك، الثالثة لدى نيابة مديرية المحاسبة، أما النسخة الرابعة فلدى مصلحة الجمارك.

-دفتر ATA :

هو عبارة عن وثائق جمركية دولية تسمح بالتصدير المؤقت للمنتجات المحلية دون التعرض للإجراءات المؤقتة.

الرمز ATA يقصد به : القبول المؤقت<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> -chibani rabah ,op.cit,p51

دفتر ATA متوفر لدى المؤسسات المستفيدة من طرف الغرفة التجارية و الصناعية التي تبنت الاتفاقيات الدولية : اتفاقية بروكسل الدولية في :1961/12/06 و اتفاقية اسطنبول 1990/06/26 ، و ذلك لتسهيل الإجراءات و العمليات الجمركية.

دفاتر ATA تسمح بالقبول المؤقت كما يلي:

- عينات تجارية،
  - منتوجات موجهة للمعارض و التظاهرات التجارية .
- ولا يسمح باستعماله فيما يخص المواد الاستهلاكية و المنتوجات الموجهة للتحويل أو التصليح، و يسمح باستعماله لمدة سنة فقط، أما فيما يخص الميزات التي يمنحها فهي :
- تخفيض التكاليف للمصدرين بإلغاء الرسوم على القيمة المضافة،
  - البلدان المتبينة لدفتر ATA غير ملزمة بتقديم ضمانات للجمارك،
- يسهل عبور الحدود، و يسمح للمصدرين والمستوردين باستعمال وثيقة واحدة لجميع الإجراءات الجمركية اللازمة.

بواسطة دفتر ATA فإن رجال الأعمال اللاجئين للخارج يستطيعون القيام بالإجراءات الجمركية وذلك بتكاليف محددة، وكذلك الرجوع إلى البلد الأصلي بالمنتوج بدون أي مشكل.

إضافة إلى مستندات أخرى يتم الإتفاق عليها بين البائع والمشتري مثل بعض التأشيرات من القنصليات؛

4- يقوم المصدر بالحصول على ترخيص التصدير؛

5- يقوم المصدر بطلب حجز فراغات داخل عنابر السفينة؛

6- شحن البضائع والحصول على إيصال الضابط الأول، والذي يؤكد فيه شحن البضاعة. ويوضح فيه ما

إذا كانت البضاعة سليمة أو فيها عيوب؛<sup>1</sup>

7- إصدار سند الشحن طبقا لنوع التعاقد : والتي هي عبارة عن وثيقة تعتبر كوصل تسلّم البضاعة،

ومستند يؤكد ملكية البضاعة المذكورة فيها للجهة التي حرر لأمرها، حيث تعطى نسخة من سند الشحن للشاحن بعد أن يتم شحن البضاعة.

ترسل نسخة من هذه البوليصة للمرسل ويمكن أن يظهرها في حالة بيع البضاعة، أو يظهرها لوكيل

العبور لتخليص البضاعة من حوزة الجمارك، وتبقى نسخة منها لدى ريان السفينة ليرجع بها بعد عملية

تفريغ السلع المشحونة. يقوم المصدر بإرسال نسخة للمستورد، وبطريقتين مختلفتين، وذلك لضمان وصول إحدهما إليه.

وأهم البيانات التي تحتويها بوليصة الشحن هي :

- إسم ريان السفينة الذي يقودها أثناء الرحلة؛

- عدد الطرود أو الصناديق المشحونة ووزنها؛

- إسم الميناء المرسل إليه البضائع؛

- إسم المستورد كاملا وعنوانه؛

<sup>1</sup> - شريف محمد ماهر، مرجع سبق ذكره، ص104

- رقم وتاريخ السند والتوقيع؛

ويذكر على هامشها عدد الطرود وعلامتها وأرقامها ومحتوياتها وأجرة الشحن. كما يكتب في السند إما: النولون المستحق يدفع في ميناء الوصول، وهي تعني أن العقد من النوع F.O.B. أو دفع النولون مقدما أي في ميناء الشحن، وهذا يعني أن العقد من النوع C.I.F.

ويلاحظ في سند الشحن المتداولة أنه لا يتم كتابة إسم المستورد عليها، وذلك في حالة عدم وجود ثقة متبادلة بين كل من المصدر والمستورد، أو في حالة ما إذا كان التعامل لأول مرة، أو حتى يتسنى للمستورد أيضا بيع هذه البضاعة لأي شخص آخر. كما يقوم الشاحن للهروب من سند الشحن غير النظيفة بكتابة خطاب لشركة الملاحه يسمى بخطاب الضمان لكي يتحمل به أي مردودات على الشركة من المستورد؛<sup>1</sup>

8- يقوم المستورد بتقديم سند الشحن للوكيل الملاحي، والحصول منه على إذن التسليم؛

9- التخليص جمركيا على رسائل البضائع، وسداد المستحق للجمارك، والشحن والتفريغ داخل المستودعات؛

10- النقل الداخلي للمخازن داخل البلاد، سواء كان خروجاً مباشراً أو خروجاً غير مباشر (المخازن).

المطلب الثاني: وظائف سندات الشحن.

من المراحل السابقة تتضح أهمية سند الشحن، وما تتضمنه من وظائف نذكرها فيما يلي:

1- وصل استلام البضائع: فهي في مرحلة الشحن، وبعد الإنتهاء منه تقوم مقام الإيصال الذي يشير فيه الريان أنه تسلم البضاعة طبقاً لما هو وارد في سند الشحن من حيث الكمية، النوع، الوزن، القياس؛ وبناء عليه يصدر سند شحن نظيف أو غير نظيف.

2- أداة لإثبات عقد النقل بين ناقل وشاحن البضاعة:

يكتسب سند الشحن هذه الوظيفة طوال الرحلة من بداية الشحن حتى نهاية الرحلة، حيث يطبع على ظهرها جميع بنود عقد النقل، وهنا تظهر أهمية أن يسجل عليها ما إذا كان تم دفع النولون مسبقاً، أو سيدفع في ميناء الوصول وهل هناك أي غرامات مستحقة أم لا؟<sup>2</sup>

3- كمستند لحيازة البضائع (سند ملكية):

وتأتي هذه الوظيفة في نهاية الرحلة، فالحيازة على سند الشحن تكون من حق صاحب البضاعة. أما في حالة غياب إسم المستلم أو أن يتم إصدارها لأمر فإنه من يملك البوليصة الأصلية يعتبر مالكا للبضاعة.

4- مستند تفاوضي أو قابل للتحويل:

حيث يتم نقل ملكية هذه البضاعة بناء على المشتري الأصلي لهذا السند الأخر جديد، أو أن يقدمها إلى أحد البنوك من أجل الحصول على قرض، وهنا تقوم السندات مقام الشيك، ويمكن تحويلها للغير بالتوقيع على ظهرها من المتسلم الأصلي.

<sup>1</sup>- شريف محمد ماهر، مرجع سبق ذكره، ص104

<sup>2</sup>- نفس المرجع السابق، ص107

## المطلب الثالث: سندات الشحن متعددة المراحل

هناك نوع آخر من سندات الشحن يسمى سند الشحن متعدد المراحل هذه البوليصا لا تستخدم إلا في حالتين<sup>1</sup>:

- 1- في حالة عدم وجود خط ملاحي مباشر بين كل من الدولة المصدرة و الدولة المستوردة، حيث تنقل البضاعة عبر ميناء العبور لذي يربط بينهما،
- 2- أو في حالة نقل البضائع في أكثر من وسيلة نقل واحدة، و في هذه الحالة فان المسؤول عن المرحلة الأولى مهما كانت طبيعته هو الذي يقوم بإصدار بوليصة الشحن المتعدد المراحل، و التي تغطي جميع مراحل نقل البضاعة. أما الناقلون الآخرون ( المراحل الموالية) فان التزامهم يكون أمام المسؤول عن النقل الأولي، كما تستعمل هذه البوليصا في نقل الحاويات، و إن كان للحاويات حاليا بوليصات شحن خاصة و ذلك بعد ظهور النقل الذي ينقل البضائع بمختلف الطرق، و قد كان لتطور الحاويات دور كبير في تغيير الوثائق التقليدية المعمول بها في الخطوط المنتظمة، هذا ما يفرض تواجد وثائق أخرى من اجل تسهيل حركة الحاويات من حيث مناولة الحاوية، وإجراءات الجمارك، و ذلك للحصول على اكبر استفادة من نظام الحاوية و تسليم البضائع من مسؤول الى مسؤول آخر.

قديمًا قبل استخدام الحاويات كانت المناقشات التجارية تدور حول البضاعة و مواصفاتها، و السعر الخاص بها، أما اليوم فأصبحت النقطة الأساسية للمناقشات هي شرح الوثائق المستخدمة في الحاويات من عدة جوانب<sup>2</sup>:

1-التجارة الدولية و النقل البحري،

2-طبيعة وثائق الحاويات،

3-إجراءات الجمارك،

4-الوثائق المستخدمة في ميناء الوصول.

كما تغيرت اهتمامات الشاحنين، حيث كانت تنصب على السفينة، و ذلك في حالة نقل البضائع العامة التقليدية أما اليوم (ومع استخدام الحاويات) فان الاهتمام تحول الى الشركة الناقلة، التي تأخذ على عاتقها مسؤولية نقل البضائع من نقطة إلى أخرى، اي اصبح الاهتمام ليس موجها للنقل البحري فحسب، بل للنقل البري او الجوي المصاحبة لهذا النقل ايضا، و عليه فقد طهرت عدة عقود جديدة خاصة بالحاويات و هي:

1- من مخزن الى مخزن اخر،

2- من المخزن الى الرصيف ( مجموعة من محطات الرسو) او من الرصيف الى المخزن،

3- من الرصيف الى الرصيف،

و بناء على الاتفاق بين المصدر و المستورد على طريقة العقد، يتم إصدار بوليصة الشحن التي تغطي كل الرحلة لتحديد العلاقة بين الناقل و الشاحن.

-مستندات النقل بالحاويات

و هي المستندات المطلوبة في حالة نقل البضائع بحرا في الحاويات.

<sup>1</sup> - محمد القوي، نظم المعلومات المحاسبية، الدار الجامعية، مصر، 1990، ص580

<sup>2</sup> - شريف محمد ماهر، مرجع سبق ذكره، ص108

1- أشكال الوثائق المستخدمة في نقل الحاويات:<sup>1</sup>

أ- مستند المنظمة العالمية لوكلاء الشحن،

ب- مستندات غرفة التجارة الدولية،

ج- الوثيقة المتعددة النقل،

أما بالنسبة لعوائق الجمارك فهناك عدد من الاتفاقيات الدولية لتسهيل حركة الحاويات خلال الجمركة.

## 2- مستندات الحاويات المستخدمة في الميناء:

قبل وصول السفينة الى الميناء، فان الخط الملاحي يقوم بإرسال المستندات للوكيل و تتضمن الوثائق التالية :

أ- خطة التنظيم،

ب- مانيفست (سندات الشحن) البضاعة: وهي وثيقة تتضمن جميع سندات الشحن الموجودة في هذه

المرحلة،

ج- بيان حول البضاعة الخطيرة ،

د- بيان حول حاويات الثلجة .

ملاحظة: تسمى خطة تنظيم الحاويات بخطة baye.

من اجل ان تترك الحاوية الميناء يجب إكمال ما يلي:<sup>2</sup>

أ- اذن الجمارك،

ب- اذن من محطة تعبئة الحاويات

ج- الافراج الجمركي.

بعد الانتهاء من نقل السفينة الناقلة للحاويات يتم تقديم الوثائق التالية:

أ- بيان بحمولة السفينة متضمنة الحاويات المشحونة و الفارغة،

ب- تقرير عن عملية التفريغ

ج- وصل مناولة الحاويات

د- وصل التوكيل

<sup>1</sup> شريف محمد ماهر، مرجع سبق ذكره، ص 109<sup>2</sup> نفس المرجع السابق، ص 110

## خلاصة :

يتكون نشاط النقل البحري من عدة عناصر تتمثل في البضائع، السفن و الموانئ. كما أن الخدمات الملاحية التي تحتاجها السفن تتعدد بين: نشاط الشحن و التفريغ، نشاط التخزين، نشاط تموين السفن، نشاط إصلاح السفن و نشاط الوكالات الملاحية.

أما فيما يخص التجارة الخارجية فنميز بين سياستين: سياسة حماية التجارة الخارجية، و سياسة حرية التجارة الخارجية. ولقيام التجارة الخارجية يتدخل عدة أطراف يمكن إيجازهم في أطراف مباشرة في التجارة الخارجية و يتعلق الأمر بالمصدر، المستورد و البنوك التجارية، أما الأطراف الغير مباشرة في التجارة الخارجية فهي: الناقل للبضاعة ، شركة التامين و القائم على العبور.

ولكي تتم عملية نقل البضائع بحرا، يجب توفر مجموعة من المستندات نلخصها فيما يلي: وثائق إثبات السعر و هي تشمل الفاتورة التجارية، الفاتورة الشكلية، الفاتورة المؤقتة، الفاتورة القنصلية، الفاتورة الجمركية.

و بناء على فاتورة الشراء التي يتحصل عليها المستورد من المصدر، يقوم المستورد بفتح وثيقة الاعتماد لصالح المصدر. ويتطلب تحصيل قيمة الوثيقة أن يقدم المصدر العديد من المستندات أهمها ما يلي : فاتورة الشراء الأصلية ، سند شحن نظيف ، وثائق التامين، شهادة المصدر، شهادة الصلاحية و النوعية ، شهادة المطابقة... الخ. إضافة إلى مستندات أخرى يتم الاتفاق عليها بين المصدر و المستورد مثل بعض التأشيرات من القنصليات.

## تمهيد

سنتطرق في هذا الفصل إلى التعريف بمؤسسة ميناء مستغانم من حيث النشأة الجغرافية، أهدافه، مميزاته، الخصائص البحرية والتجارية لمحطات الرسو والمنشآت المتخصصة به. كما سنحاول التطرق إلى استقبال السفينة والتسهيلات المينائية، الحركة التجارية بميناء مستغانم و كل من الصادرات والواردات. إضافة إلى الإحاطة بالتحديات التي تواجه الميناء والتي تحد من تنمية التجارة الخارجية به، انعكاساتها السلبية ومشاكل الميناء والمشاريع المستقبلية.



## المبحث الاول : ماهية مؤسسة ميناء مستغانم

سنتطرق في المبحث إلى التعريف بميناء مستغانم مميزاته و خصائه و امتيازاته، قدرات الاستقبال و المعالجة به، و منشاته المتخصصة.

## المطلب الاول : التعريف بمؤسسة ميناء مستغانم

سنتطرق في هذا المطلب إلى : نشأة الميناء، نشأة مؤسسة ميناء مستغانم، التعريف بالمؤسسة، مهام المؤسسة و الهيكل التنظيمي لها.

## 1 - النشأة الجغرافية للميناء:

- لأنه كان خليجا صخريا حادا يمتد بين الرأس البحري لصلمندر، و الرأس البحري لخروبة استخدمه القراصنة لاقتسام الغنائم، سمي ميناء مستغانم قبل 1883 م ب " مرسى الغنائم " و منها سميت المدينة " مستغانم ".

- في سنة 1848، انشا أول رصيف للميناء بطول 80 م ليصل امتداده إلى 325 م بحلول سنة 1881.

- انطلق أول مشروع لتهيئة الميناء في سنة 1882 م انتهت بميلاد أول حوض للميناء.

بعد بناء كاسرة الأمواج الجنوبية الغربية للميناء سنة 1941 م، تم إنشاء الحوض الثاني برصيف طوله 430 م نهاية 1955 و بداية 1959 م منذ ذلك الحين يتم تطوير الميناء بما يتماشى مع متطلبات المنطقة، حيث أصبح يشكل اليوم جزءا أساسيا من البنية التحتية الخاصة بالنقل البحري في المنطقة و هو ضروري بالنسبة للعديد من الصناعات الكبرى التي تشارك في التجارة الدولية.

إذ أنه يشجع استحداث مجموعة من الخدمات المقربة من المستلمين النهائيين غير أروقة نقل متعددة الانماط.

## 2 - نشأة مؤسسة ميناء مستغانم :

يقدم ميناء مستغانم نوعين من الخدمات التجارية و خدمات الصيد البحري و تشرف على تسييره مؤسسة ميناء مستغانم و هي مؤسسة عمومية اقتصادية، شركة ذات أسهم EPA/EPM/SPA انشأت في إطار إصلاح النظام المينائي الجزائري بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 82-82 الصادر بتاريخ 14 اوت 1982.

ورثت مؤسسة الميناء ابتداء من شهر نوفمبر 1982 الخدمات و التجهيزات الخاصة بالديوان الوطني للموانئ المنحل (OPM)، وكذلك تلك الخاصة بالشركة الوطنية للشحن و التفريغ المنحلة أيضا (SONAMA).

كما أسندت إليها من جهة أخرى مهام القطر الموكولة فيما قبل للشركة الوطنية للملاحة (CNAN) فأصبح دورها منوطا بما يلي :

1- تسيير أملاك الدولة المينائية و الإنشاءات الخاصة و استغلال و تنمية الميناء.

2- احتكار خدمات الشحن و التفريغ.

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

جانفي 1988، و المرسوم 88- 119 الصادر بتاريخ 16 ماي 1988، و المرسوم 88- 177 الصادر بتاريخ 28 سبتمبر 1988.

### 3- التعريف بالمؤسسة :

يمكن ايجاز تعريف ميناء مؤسسة مستغانم في النقاط التالية :

- 1- اسم المؤسسة: مؤسسة ميناء مستغانم.
- 2- النظام القانوني للمؤسسة، مؤسسة عمومية اقتصادية، شركة ذات أسهم.
- 3- رأس المال الاجتماعي 500000000 دج تحت الحيازة الكاملة لشركة تسيير مساهمات الدولة " الموانئ "SOGE PORTS".

4- تاريخ التأسيس : 14 أوت 1982 .

5- تاريخ استقلالية المؤسسة : 29 فيفري 1988 م.

6- المقر الاجتماعي : على الطريق الرئيسي إلى صلمندرب : 131 مستغانم 27000.

7- اسم ولقب المدير العام: مولاي محمد.

8- الهاتف : 045 33.01.11 /12.

9- فاكس : 045.33.01.15.

10- الموقع على الانترنت : [Www.Port.Mostaganem.Dz](http://Www.Port.Mostaganem.Dz)

11- الموقع الجغرافي : يقع ميناء مستغانم في الجهة الشرقية لخليج ارزويو بين خطي عرض 35° و 56° شمالا و خطي طول 00° و 05° شرقا.

### 4- أهداف ميناء مستغانم :

- تأمين أحسن الظروف لعبور البضائع من حيث المدة الزمنية، النوعية، الحماية و السعر.  
- تقديم تسهيلات حقيقية (وسائل عبور و معالجة و تخزين ذات كفاءة عالية).

- أن يكون الاذان الصاغية لاهتمامات المتعاملين الاقتصاديين.

### 5- مميزات ميناء مستغانم :

- موقع جيو استراتيجي هام.
- وفرة طرق مواصلات نحو منطقة خلفية تتألف من 12 ولاية.
- محطات رسو خصصت لسفن الاداء لتأمين الخطوط البحرية المنتظمة.
- إنشاءات متخصصة لناقلات الحبوب، السكر، الخمر، و ناقلات الزيت.
- قدرات تخزين مغطاة و غير مغطاة.
- حماية جيدة للبضائع .
- تنوع طرق تسليم البضائع (السكة الحديدية، الطريق الأرضي، .....الخ)
- بنية فوقية و تجهيزات وفق طموح المتعاملين الاقتصاديين.
- إ طارات و عمال مهيوون و مدربون على عمليات الشحن و التفريغ.
- ساعات عمل متواصلة 24 سا و 07 ايام.

المطلب الثاني : الخصائص البحرية و التجارية لمحطات الرسو :

الجدول 1-3: الخصائص البحرية و التجارية لمحطات الرسو (سنة 2014)

اسماء الارصفة	الاحواض	محطات الرسو	طول محطات الرسو (متر)	عمق محطات الرسو (متر)	التخصص	
الرصيف الشمالي الشرقي	البحر 01	Y	80	4.50	سفن خدمة المرافئ	
		0	117	6.77	زفت + بضائع مختلفة	
رصيف المغرب		1	139	7.62	سكر القصب+ بضائع مختلفة	
		2	139	7.62	بضائع مختلفة	
		3	134	7.62	بضائع مختلفة	
رصيف الاستقلال		4	135	7.62	حبوب +بضائع مختلفة	
		5	135	8.17	حبوب +بضائع مختلفة	
		X	80	5.00	حبوب +بضائع مختلفة	
الرصيف الجديد		البحر 02	NP1	108	7.98	سفن الاداء +بضائع مختلفة
			NP1	109	7.18	مختلفة
رصيف سفن الاداء	NP		69	6.20	سفن الاداء	
الرصيف الجنوبي الغربي	6		140	6.95	خمر غير موزب +بضائع مختلفة	
	7		140	8.22	مختلفة	
رصيف الصيد	En activité		430	4.50	سفن الصيد	

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

- ✓ ارضية التخزين : بمساحة كلية تقدر بـ 44430 م<sup>2</sup> ذات الاستخدام التجاري.
- ✓ مراب السيارات : بمساحة 60000 م<sup>2</sup> وقدرة استيعاب تصل الى 6000 سيارة مع امكانية تمديدتها الى 12000 سيارة.
- ✓ مراب الحاويات: بمساحة 1500 م<sup>2</sup> وقدرة معالجة 15000 حاوية سنويا.
- ✓ المخازن: عددها 16 مخزن بمساحة 8950 م<sup>3</sup>، توظف 950 م<sup>2</sup> للخدمات التجارية.
- ✓ طرق المواصلات :
- الطريق الارضي : 4885 متر خطي

-السكة الحديدية : 3747 متر خطي لكل الارصفة مجهزة بخطوط سكة حديدية متجددة تستخدم مؤقتا لنقل الحبوب.

- الأنابيب المعدنية: نقل قصب السكر.....الخ.

المطلب الثالث: المنشآت المتخصصة:

➤ وحدات استقبال وعبور الزفت:

NAFTAL: مجهزة بثلاث أوعية (أحواض) ذات سعة إجمالية تقدر بـ 4200 طن.

SARL BITAMS OUEST: مجهزة بثلاث أوعية (أحواض) ذات سعة إجمالية تقدر بـ 5000 طن.

SARL HA.CE: مجهزة بوعائين (حوضين) ذات سعة إجمالية تقدر بـ 5000 طن.

وحدات استقبال وعبور السكر الاحمر:

SPA SORA SUCRE: سعة استقبال تقدر بـ 1600 طن من السكر غير الموضب و قدرة العبور تصل إلى

150000 طن سنويا.

المبحث الثاني : التجارة البحرية على مستوى ميناء مستغانم:

سنتطرق في هذا المبحث إلى استقبال السفينة و التسهيلات المينائية، الحركة التجارية لميناء مستغانم

و صادراته و وارداته.

المطلب الاول : استقبال السفينة و التسهيلات المينائية

تتمثل إجراءات استقبال السفينة و التسهيلات المينائية المقدمة فيما يلي :

1 – استقبال السفينة:

يقوم مجهزة السفينة أو ممثله أي الربان بتقديم المعلومات التقنية الخاصة في 72 ساعة على الاكثر أي 3 أيام قبل وصول السفينة إلى الميناء، عن طريق الفاكس أو الراديو لضمان استقبال السفينة في أحسن الظروف و في حالة عدم تقديم كل المعلومات حول السفينة و محتوياتها، فلا يسمح لها بدخول الميناء حتى و إن كانت في عرض البحر.

تتمثل المعلومات التقنية الخاصة بالسفينة و البضاعة فيما يلي :

أ - طول، عمق، عرض و زاوية السفينة.

ب - طبيعة البضاعة، الوزن الصافي و الإجمالي، و ميناء الشحن، و هذا لغرض تحديد الحقوق مقابل

الخدمة التي تقدمها مديرية القيادة للسفينة.

2 – شروط رسو السفينة :

تتلخص شروط رسو السفينة فيما يلي :

أ- يجب على كل سفينة أن تكون مرفقة بجهاز تامين السفينة، يعرف بجهاز الحماية، وهي مكلفة بالتعويضات نتيجة لإحداث ضرر بمرافق الميناء.

ب - يجب إحضار الوثائق الضرورية للسفينة منها :

- بطاقة تعريف السفينة تحتوي على اسم السفينة، رقمها التسلسلي، اسم صاحب السفينة أو

وكيله، حمولة السفينة.....الخ

-الفاتورة التجارية التي تنص على قيمة البضاعة و كميتها.....الخ.

-وثيقة تسمى:connaissance تنص على كل البضاعة الموجودة على متن السفينة ( نسخة أصلية).  
 - وثيقة corcomanifest: هي وثيقة خاصة بالبضاعة تسمح لوكيل السفينة بتمريرها الى الجمارك لتمكينها من الاستفادة من رخصة تفرغ البضاعة في الميناء المنصوص عليه في العقد.  
 -وثيقةcarcoplan: وهي وثيقة شحن خاصة بالبضاعة تستعمل من طرف مستخدمين مؤهلين للتفرغ، تنص على حجم البضاعة، كيفية وضعها على متن السفينة.  
 وثيقةmats receipt:تنص هذه الوثيقة على الخسائر الناتجة عن عملية الشحن، أو وجود امتياز أي أن البضاعة لم تتضرر، وهي جاهزة للتفرغ.  
 على أساس المعلومات المقدمة يقوم الوسيط البحري بإعداد الفاتورة المبدئية، و التي تتضمن اسعار ومصارييف العمليات المقدمة من طرف مديرية القيادة زرقى ارساء.  
 قطر السفن :تقطر السفن التجارية ليلا نهارا باستخدام قاطرة 2 ISERE ذات قوة 1700 حصان.

#### المطلب الثاني : الحركة التجارية بميناء مستغانم :

ابتداء من 2002 تراوح استيراد الحبوب عن طريق ميناء مستغانم بين 40000 طن سنويا، و التي عولجت في مراكز متخصصة عبر تجهيزات مخازن الجيوب، أو بمركز عادي للاستقبال يمثل ما بين 05 الى 55 بالمائة من النشاط العام ويمكن أن يصل إلى أكثر من 60000 طن سنويا.  
 يحتل ميناء مستغانم المرتبة السادسة فيما يخص استيراد الحبوب من بين عشرة موانئ جزائرية وهذا راجع إلى تعامله مع تركيبة من الزبائن المتخصصين في استيراد المادة و من أهمهم :

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

أما فيما يخص المنتوجات الحديدية فهي تمثل من 10 إلى 12 بالمائة من الحركة التجارية العامة، و تتكون بصفة رئيسية من أنابيب الحديد المستدير، الاسمنت المساح، الماكينات .....الخ.  
 يتعامل ميناء مستغانم مع العديد من المستوردين للمنتجات الحديدية و من أهمهم :

- مجمع بوتلجة مستغانم.
- مؤسسة EDIMCO.
- شركة HYDRO AMENAGEMENT بومرداس - الجزائر.
- شركة COSIDER الجزائر.

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

- و يتعامل ميناء مستغانم في هذا المجال مع كل من :
- شركة استيراد الحليب الجاف الجزائر- وهران.
- منشآت انثيرال مستغانم.
- ش . د . م . م دقوق لاستيراد الموز.



## الجدول رقم 2.3: عدد السفن الراسية بالميناء خلال الخمس سنوات الاخيرة

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

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

## ب- المكوث في الميناء:

متوسط المكوث في الميناء (لكل انواع السفن).

## الجدول رقم 3.3: زمن مكوث السفن بالميناء

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

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

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

## ج- تحليل تجارة البضائع:

## الجدول رقم 4.3: حجم البضائع بالطن خلال الخمس سنوات الأخيرة

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

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

خلال سنة 2014 بلغ حجم المبادلات التجارية بميناء مستغانم مع مختلف المناطق الجغرافية في العالم استيرادا وتصديرا 1525152 طنا مسجلا بذلك ارتفاعا قدره 18 بالمائة مقارنة بالفترة التي تسبقه أي بزيادة قدرها 232.81 طن وذلك يعود الى الطلب المتزايد على السلع وانفتاح الجزائر على السوق الخارجية، لكن توجه الدولة إلى تقليص فاتورة الواردات أدى إلى انخفاضها في السنوات الأخيرة وهذا ما يتجلى في الجدول السابق حيث انخفض حجم المبادلات التجارية سنة 2016 مقارنة بسنة 2015 بـ 449045 طن مسجلا بذلك انخفاضا قدره 30.86 بالمائة.

## د- التجارة بحسب عائلات المواد سنة 2016:

الجدول رقم 5.3: حجم الواردات و حجم الصادرات خلال سنة 2016:

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

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

## ه- تجارة بذور البطاطا (يشار إلى أن حصة ميناء مستغانم من الاستيراد الوطني من بذور

البطاطا تقدر ب 80 بالمائة):

الجدول رقم 6.3: تجارة بذور البطاطا خلال العشر سنوات الأخيرة:

السنة	عدد السفن	حجم الواردات
2003	30	58788
2004	32	54923
2005	23	52479
2006	30	71256
2007	25	54295
2008	34	830.63
2009	37	967.91
2010	36	963.14
2011	37	1003.42
2012	44	1277.45
2013	39	1277.45
2014	33	100693
2015	35	106623
2016	25	55179

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم



## و- تجارة السيارات :

تم بنهاية 2016 استيراد 106375 وحدة مسجلا انخفاضا قدره 21168 وحدة أي بنسبة 16.60 بالمائة و ذلك نظرا لفرض رخص استيراد السيارات وتقليص الواردات.

## الجدول رقم 7.3: تجارة بذور البطاطا خلال العشر سنوات الأخيرة:

السنة	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
عدد الوحدات	17437	56359	63662	15081	121668	112190	127543	106375

للتذكير عملية الاستيراد بدأت في أكتوبر من سنة 2009

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

## و- تجارة الحاويات:

## الجدول رقم 8.3: عدد الحاويات (معادلة 20 قدما) و حمولتها الخام

السنة	2011	2012	2013	2014	2015	2016
عدد الحاويات (معادلة 20 قدما)	6208	4448	3662	6345	6887	6299
الحمولة الخام (طن)	40646	28049	23546	73755	44863	45055

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

## ح- التجارة بحسب المنشآت المتخصصة :

- NAFTAL: أنشأت في سنة 1929 على الرصيف الشمالي الشرقي على مساحة 2524م<sup>2</sup> وهي مجهزة ب ثلاثة أحواض ذات سعة إجمالية تقدر ب 4200 طن .

## الجدول رقم 9.3: حجم الزيت المستورد خلال خمس سنوات الأخيرة

السنة	2012	2013	2014	2015	2016
حجم الزيت المستورد	21059	13714	/	100864	81166

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

-UCAO.A.I.C: أنشأت في سنة 1986 على مساحة 4640م<sup>2</sup>، سعتها 30000 طن، وهي مجهزة بمضختين متحركتين بمعدل ضخ 300 طن من الحبوب لكل منهما.

## الجدول رقم 10.3: الحجم الكلي لاستيراد الحبوب

السنة	2012	2013	2014	2015	2016
الحجم الكلي	90626	80622	119561	217169	55287

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

- صومعة السكر: انشأت سنة 1971 من طرف شركة التسيير والتوزيع الغذائي SOFIDIA وأصبحت فيما بعد تسمى شركة تكرير السكر SORA SUCRE، تصل سعة الاستقبال بها 16000 طن من السكر غير الموضب وقدرة العبور 150000 طن سنويا.
- يشار إلى ان هذه المنشآت متوقفة عن النشاط منذ سنة 2006 م.
- التجارة بحسب المنشآت المتخصصة (عقود الامتياز).
- وحدات استقبال وعبور الزيت:
- SARL BITUME Qu'est : بدأت نشاطها في جوان 2008م، حققت في سنة 2013 حجما مقداره 9467 طن من الزيت.
- Saniha.c.e : بدأت نشاطها في جويلية 2011م، وحققت في سنة 2014م حجما قدره 30819 طن من الحبوب.

## المبحث الثالث : المشاكل، التحديات والمشاريع المستقبلية بميناء مستغانم:

ركزت الجزائر استثماراتها في الموانئ النفطية، وهي موانئ متخصصة لا تخدم لإقطاعا محدد من اقتصاد الدولة، أما باقي الموانئ التجارية، بما فيها ميناء مستغانم بقيت تشكو من تأخر كبير، وتعاني من مشاكل وتحديات.

## المطلب الاول : التحديات التي تواجه الميناء وانعكاساتها السلبية:

- 1- تتلخص تحديات الميناء وانعكاساتها السلبية فيما يلي :
  - محدودية عمق الارصفة بـ 8.22 م.
  - عدم كفاية طول الأرصفة ومساحة العبور والتخزين.

عدد محطات الارساء	طول الارصفة	المعايير المتفق عليها	قيمة النقص	مساحة التخزين الحالية	المعايير المتفق عليها	قيمة النقص
10	1296م	1500م	204م	44430م <sup>2</sup>	200000م <sup>2</sup>	155570م <sup>2</sup>

-غياب مرأب الحريق المخصص لمعالجة المواد الخطيرة (مسجل في المخطط التنموي).

## 2-انعكاساتها السلبية:

- طول المكوث المؤدي أحيانا إلى مهام إضافية للشحن والتفريغ.
- تخفيف حمولة السفن الضخمة في الموانئ الأخرى مما يؤدي إلى تعريفات شحن (surcout) إضافية.

- صعوبات على مستوى التخزين تؤدي إلى توليد تعريفات إضافية للشحن و النقل.  
المطلب الثاني : مشاكل ميناء مستغانم:

تتمثل مشاكل ميناء مستغانم فيما يلي :

#### 1- ميناء من الجيل الاول :

إن ميناء مستغانم قديم من الجيل الاول، و بالتالي فهو لا يمثل إلا انقطاع الحمولة، تنتهي عند حمولة المواد المعدة للشحن او التفريغ .

و لقد اكتفت السلطات العمومية في الجزائر بتسيير هذا الارث الذي يعود إلى الفترة الاستعمارية، دون إدخال أية تعديلات عليها، أو على بنيتها التي تتكون بشكل عام من أحواض صغيرة و ضيقة، ومخازن قريبة من بعضها، و أرصفة تفصل بينها حواجز ضيقة.

#### 2- نقص في التجهيزات و الاليات :

يعاني الميناء من جهة أخرى من نقص كبير في الاليات 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، إذ تستورد ما يقارب 6 مليون طن سنويا، فإن ميناء الجزائر العاصمة هو الوحيد الذي يشمل على أكبر مركز خاص بالحبوب سعته 30000 طن، و الذي يعتبر غير كاف، و هذا ما يضطر السفن الناقلة للحبوب إلى الانتظار مدة تتعدى المقاييس المعمول بها دوليا (تفوق مدة التوقف في الميناء 15 يوما). و يفرض من جهة أخرى على المكلفين بالنقل تعبئة الحبوب في أكياس.

#### 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 لا زال يسجل تأخرا واضحا في هذا المجال، على اعتبار أن المعدل العالمي لتداول الحاويات يصل إلى 62 بالمائة ويتم العمل في هذا المجال على توفير مساحات إضافية تستعمل كمحطات للحاويات.

#### 4- انخفاض معدل أداء الميناء:

و الذي يساهم فيه بشكل كبير توقف بعض الأنشطة ليلا، و خاصة بم يتعلق بمناولة السلع و البضائع.

#### 5- طول الإجراءات الادارية :

و التي تتمثل في الإجراءات المتعلقة بتفريغ البضائع تحديدا، و ما يتبعها من إجراءات الحجز الزراعي، فالحجز البيطري، ثم إجراءات الرسوم الجمركية .....الخ.

#### 6- اختناق الميناء:

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

## المطلب الثالث: المشاريع المستقبلية للميناء:

تتمثل المشاريع المستقبلية لمؤسسة ميناء مستغانم فيما يلي :

## 1- مشروع انشاء الحوض الثالث :

من أجل مواجهة معوقات الميناء من جهة ونظرا للنمو المتسارع للتبادل التجاري على مستوى الميناء من جهة أخرى، أصبحت تنمية الميناء وتطويره بإنشاء الحوض الثالث واقعا حتميا من أجل مواجهة العجز المتوقع للقدرات المينائية في المستقبل القريب. انجزت أول دراسة للمشروع في سنة 1998 من طرف مخبر الدراسات البحرية LEM وتم تحيينها في سنة 2011 من قبل مكتب الدراسات SOGREAH ALGERIA.

يسمح هذا المشروع بما يلي :

تجارة البضائع المختلفة : أكثر من 900 الف طن سنويا.

تجارة الحبوب اكثر من مليون طن سنويا.

تجارة الحاويات :حوالي 400 الف حاوية سنويا.

نقل المسافرين: عددا مهما من المسافرين.

كما سيسمح هذا المشروع بتوفير عدد مهم من مناصب الشغل المباشرة وغير المباشرة.

## 2- تحسين وزيادة خطوط النقل البحري:

بعد إنشاء المحطة البحرية لنقل المسافرين و دخولها حيز الخدمة سنة 2016 بلغ عدد المسافرين المغادرين 40523 و عدد القادمين 42690 بالرغم من وجود خط واحد يربط بين مستغانم و فالنسيا، مما استدعى التفكير في فتح خطوط بحرية جديدة من اجل التكفل بالطلبات المتزايدة للحجز و التعاقد مع شركات جديدة لتحسين الخدمة.

## 3- مشروع مرآب الحريق :

هو مركز لعبور المواد الخطيرة يسمح بمعالجة:

-المواد السائلة القابلة للالتهاب،

-المواد الصلبة القابلة للالتهاب،

-المواد المحرقة (المهبة)،

-المواد السامة،

-المواد المذيبة (الاكلة)،

-مواد خطيرة أخرى.

## 4-المراقبة عن بعد(Télésurveillance VTMISS):

هو وضع نظام متكامل لمراقبة و تأمين الحركة البحرية كما يساعد على تبادل المعلومات المرقمنة و حماية مداخل الميناء و المنشآت و المناطق الحساسة عن طريق مراقبتها عن بعد.

## 5-الميناء الجاف:

نظرا لتزايد المبادلات التجارية بشكل كبير و من أجل منع تكدس الميناء،تقدمت مؤسسة ميناء مستغانم بطلب إلى السلطات المحلية بغية الحصول على قطعة أرض تصلح كبنية أساسية لإنشاء ميناء جاف. يشار إلى أن الميناء الجاف هو عبارة عن محطة لتخزين البضائع متصلة مباشرة مع الطرق أو السكة الحديدية الواصلة إلى الميناء البحري و يستخدم كمركز لتجميع البضائع القادمة من الموانئ استعدادا لتوزيعها إلى

الجهات الموردة. ويحوي الميناء الجاف كذلك مراكز تخزين وتفريغ البضائع و مراكز الصيانة للمقطورات و الشاحنات و خدمات التخليص و التفتيش الجمركي وهدفه تخفيف الضغط على الطاقة التخزينية و المساحة الجمركية التي تكتظ بها الموانئ البحرية.

يجدر بالذكر أن السلطات الولائية أعطت موافقتها المبدئية على برمجة منح ميناء مستغانم قطعة أرض مساحتها 20 هكتار بمنطقة البرجية بدائرة عين النويصي لإنشاء الميناء الجاف مع العلم بأن المنطقة المذكورة يجري تحويلها إلى منطقة صناعية و قد تمت الموافقة على تشييد العديد من الصانع بها.

## خلاصة

نستخلص من خلال الدراسة الميدانية لمؤسسة ميناء مستغانم أنه يجب العمل بجد من أجل رفع التحدي وتجاوز العقبات التي تحول دون تنمية التجارة به، والتي تعددت بين : محدودية عمق الأرصفة، عدم كفاية طول الأرصفة ومساحة العبور والتخزين، غياب المرأب المخصص لمعالجة المواد الخطيرة، مشكل التزاوج بين النشاط التجاري والصيد البحري. كذلك كون ميناء مستغانم من الجيل الأول، نسجل نقصا في التجهيزات والليات، التأخر في عملية تداول الحاويات، انخفاض معدل أداء الميناء، طول الاجراءات الإدارية، و اختناق الميناء.

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي  
جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم  
كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير  
قسم العلوم التجارية



مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي  
الشعبة: علوم تجارية التخصص: تجارة ولوجستيك أورو متوسطي

دور الموانئ البحرية في تنشيط التجارة الخارجية  
دراسة حالة ميناء مستغانم

تحت إشراف الأستاذ:  
يسعد عبد الرحمن

مقدمة من طرف الطالب:  
حمودي عثمان

أعضاء لجنة المناقشة :

الصفة	الاسم و اللقب	الرتبة	عن الجامعة
رئيسا	بوظراف الجيلالي	أستاذ محاضراً	جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم
مقررا	يسعد عبد الرحمن	أستاذ محاضر ب	جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم
مناقشا	مكاوي محمد الأمين	أستاذ مساعد أ	جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم

الفصل الثاني

دور النقل البحري في تنشيط  
التجارة الخارجية



تمهيد:

تعتبر صناعة النقل البحري من المحاور الأساسية لعملية نمو التجارة الخارجية حيث تمارس تكلفة النقل البحري تأثيرها المباشر على قيمة السلعة في كل من جانبي الطلب والعرض. فمن حيث تأثيرها على جانب الطلب على السلعة فهو لا يقتصر على خلق وزيادة المنفعة المكانية والزمنية للسلعة، فمن المعروف إن زيادة وانخفاض متوسط تكلفة خدمة نقل السلعة إلى المستهلك من شأنها رفع أو خفض أسعارها النهائية باعتبارها جزء من التكلفة الإجمالية، الأمر الذي ينعكس على حجم الطلب عليها. ومن حيث تأثير خدمات النقل البحري على جانب عرض السلعة، فيتضح في تعدد أنواع السلع المعروضة في الأسواق وزيادة كمياتها عن طريق النقل بأحجام كبيرة وأسعار منخفضة، وهو ما يؤثر في تخفيض تكاليف الإنتاج والتداول. ويدعم هذا التأثير قدرة نشاط النقل البحري على توسيع نطاق السوق لنفس المنتجات. ومن هنا تتجلى العلاقة بين النقل البحري وحجم التجارة المنقولة بحرا.

و للتفصيل في هذا الموضوع تم تخصيص هذا الفصل لمعرفة كل من سياسة الحرية وسياسة الحماية البحرية و أثارها على التجارة الخارجية، إضافة إلى الإحاطة بالتحديات والعقبات التي تواجه موانئ الدول النامية، والطرق التي تمكن هذه الدول من رفع كفاءة موانئها وبالتالي تنمية تجارتها الخارجية.

## المبحث الأول: السياسات التجارية البحرية

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

## المطلب الأول: أنواع الإعانات.

هناك إعانات مباشرة مخصصة لبناء و شراء السفن، أو لمواجهة تكاليف التشغيل المرتفعة قد تكون هذه الإعانات مالية لمواجهة الزيادة في أجور الطاقم أو تكاليف الوقود أو لاستخدام آلات حديثة أو وقود منخفض القيمة، وفي الحالة الأخيرة لا يمكن تقديم الإعانة إلا بتمويل السفينة في موانئ الدولة المانحة للدعم.

كما ان هناك غير مباشرة وتشمل القروض بسعر فائدة منخفض او الاعفاء او الخصم الضريبي او التخفيض او اعفاء رسوم الموانئ و الارشاد و القطر او تعويض الخسارة من طرف الحكومة.<sup>1</sup>

1-اعانات التشغيل: قد تعتبر اعانات التشغيل إما مخفضة للتكاليف أو زائدة للإيراد، و هذا يتوقف على كيفية تقديم الإعانة، فإذا حسبت على اساس سد الفجوة بين التكاليف و الإيراد فيعتبر الهدف منها زيادة الإيراد، وهذه الإعانة تؤدي الى القضاء على اي دافع الى تحسين القوة التنافسية للشركة، اما اذا حسبت على أساس تعويض زيادة التكاليف الوطنية عن التكاليف الدولية على ان تترك السفينة بعد ذلك لربح او تخسر تبعاً لحالة السوق و مدى كفاءة تشغيلها فيعتبر الدعم هنالك تخفيضاً للتكاليف. و تبدو أهمية هذه التفرقة في أنه في الحالة الثانية فان الدعم محدود بحدود معينة بغض النظر عن النتيجة النهائية للتشغيل.

2-اعانات البناء: يمكن ان تدفع هذه الاعانات على شكل مقدار يمثل نسبة مئوية من التكلفة الاجمالية للبناء. و لما كان من الصعب حالياً على الشركة الملاحية أن تقوم بتمويل بناء سفن حديثة، فان الحكومات قد تعتمد على المساعدة في دفع جزء من التكاليف. اما عن الاعانات الموجهة لترسانات بناء السفن فهي تزايد في فترات كساد صناعة بناء السفن. إذ تقوم الحكومة بدفع اعانات للترسانات لكل من عملية البناء الجديدة، و أعمال الإصلاح بغض النظر عما اذا كانت السفن أجنبية التسجيل او سفن ترفع العلم الوطني. و هذه الانواع من الاعانات ذات طبيعة سياسية.

و هناك برامج تسمى برامج التخريد و البناء، هذه البرامج تعمل على إغراء الشركات الملاحية على تخريد سفنها التي لم تدخل بعد في سن التخريد، و شراء سفن جديدة بدلاً من الأولى المخردة. و هناك نوع آخر من إعانات بناء السفن هو منح القروض الميسرة بتسهيلات مغرية من اجل بناء سفن جديدة و تخريد السفن القديمة تبعاً لخطة تحديث الأسطول الوطني.

3. الاعانات الضريبية: و ذلك بمنح تخفيضات ضريبية للشركات الوطنية الملاحية، و قد تكون على شكل اهلاك سريع للسفن بخصم من ضرائب إيراد الشركة، و يلاحظ أن معظم الدول تمنح اعفاء ضريبياً.

<sup>1</sup> - أحمد عبد المنصف محمود، مرجع سبق ذكره، ص 137

4. الإعانات الاجتماعية: تدعم هذه الإعانات تدريب و تعليم أطقم السفن ، و كذلك الرعاية الصحية و غير ذلك من التكاليف المرتبطة بالضمان الاجتماعي و الرعاية الاجتماعية لأسرهم.

5. الإعانات السياسية للأسطول البحري :

تحت هذا النوع من الإعانة يمكن ان نضع سياسة حصر الملاحة الساحلية للدولة فيما بين موانئها في نشاط الاسطول الوطني فقط.<sup>1</sup>

6. تفضيل العلم وسياسة التفضيل التجاري:

و يتضمن هذا النوع من الدعم جميع الوسائل التي تتبعها الحكومة من أجل تخصيص حجم معين من تجارتها الخارجية لتنقل على سفنها الوطنية. و الأنواع الرئيسة لهذا النوع من التفضيل هي: أ. منح تراخيص استيراد للتجار بشرط استخدام السفن.

ب . التمييز في الرسوم حيث يتم تخفيض الرسوم الجمركية و رسوم الموانئ عند نقل البضاعة بواسطة السفن الوطنية.

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

د . اصدار تشريعات لإجبار الشاحنين على استخدام السفن الوطنية.

هـ . استخدام الرقابة على النقد كوسيلة للضغط على الشاحنين.

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

ز . العادات التجارية القائمة على البيع سيف و الشراء فوب.

7. ملكية الدولة للأسطول التجاري مع الاعفاء الكامل من الضرائب.

المطلب الثاني : آثار الإعانات المتزايدة على تجارة الدولية.

لقد قيل بأن الدولة بتقديمها إعانات لشركاتها الملاحية من أجل مساعدة تجارتها الخارجية إنما تعوقها ، و لتوضيح ذلك التدهور في التجارة العالمية، و في التجارة الوطنية لدولة تقدم هذه الإعانات نفترض ما يلي :

. المنافسة كاملة في كلا من السوق العالمي و السوق الوطني.

. غياب نقل بحري دولي بين الدولتين أ و ب.

. فئات اجور الشحن أعلى في الدولة أ عنها في الدولة ب بسبب التكاليف.

عند بدء القيام بالنقل البحري سيؤثر انخفاض في سعر النقل البحري في الدولة ب على العرض في سوق الدولة أ، و يمكن للدولة ب أن تصدر إلى الدولة أ النقل البحري بما يرضي جزءاً من احتياجات النقل في الدولة أ. إن الطلب على خدمات الملاحة في الدولة أ سيتناقص بينما يتزايد في الدولة ب.

<sup>1</sup> - أحمد عبد المنصف محمود، مرجع سبق ذكره، ص 142

وطالما ان تصدير البضائع يتبع الطلب، وبتخفيض فئات اجور النقل فإن تكاليف النقل البحري تصبح أرخص في الدولة أ، و أعلى في الدولة ب، وتستطيع عندئذ الدولة أ أن تصدر كميات أكبر من التجارة، وذلك بتطبيق قانون التكاليف النسبية لفائدة جميع الدول المشتركة في التجارة. عند تقديم الإعانة في الدولة أ ينخفض السعر ويزيد العرض في الدول أ. أما نصيب الدولة ب في جملة التجارة الدولية أ فيقل و يختل التوازن الدولي القديم وينخفض ولكن بمقدار أقل من مقدار الإعانة. و يحدث توزيع بالنسبة للإعانة، بمعنى أن جزء منها يذهب إلى الغير من دون الصناعة الوطنية للنقل البحري المطلوب اعانتها أصلا.

كما أن شركات الملاحة الوطنية لم تحتفظ بصافي الاعانة كاملة ، بل تضطر إلى تحويل جزء منها إلى الطلب و النتائج المستخلصة هي:<sup>1</sup>

1. جزء من الاعانة المدفوعة بواسطة الحكومة إلى شركاتها الملاحية سوف يتحول الى المستهلكين الاجانب،
2. الاعانة التي تدفعها الدولة إلى صناعة النقل البحري الوطنية كي تساوي بين التكاليف الأسطولين ( الاسطول المعان و الاسطول غير المعان) ليس بالضرورة أن تكون قادرة على التغلب على هذه الفروق،
3. نتيجة للحقيقة التالية: في التجارة الخارجية يدفع ثمن السلع والخدمات فقط في المدى الطويل، بواسطة سلع وخدمات من الدولة الاخرى. و بالنسبة للدولة التي تعطي اعانات لشركاتها الملاحية فهي بذلك تستطيع ان تصدر طاقات في النقل البحري أكثر، بينما الدولة الاخرى التي لا تعطي اعانة فتصدر أقل. و التوازن يحدث فقط بتأثير عكسي بالنسبة للبضائع المتبادلة، او بالنسبة للخدمات. و بذلك فان الدولة الأخيرة سوف يكون لها نصيب اوفر في الزيادة الناتجة في حجم التجارة نتيجة لزيادة صادراتها بينما تقلل الدولة التي تدفع الاعانة من صادراتها نسبيا.
4. كذلك لما كانت الاعانة المدفوعة للنشاط البحري سوف تكون على حساب أنشطة اقتصادية اخرى في الدولة الدافعة للإعانة، فسوف تتأثر هذه الأنشطة بالنسبة لكفاءتها بما سوف يسيء أكثر إلى صناعة التصدير عموما. أما الدولة الاخرى التي لا تدفع الاعانة فتتمتع بأسعار نقل منخفضة دون الاضرار بمصادرهما الوطنية.
5. و ستضطر الدولة التي لا تدفع اعانات إلى الحد من الاستعمال الامثل لمصادرهما عندما تضطر الى الحد مناستعمال جزء من سفنها الأكثر كفاءة على هذا الطرق الملاحية، بينما يكون على الدولة الدافعة للإعانة أن تتحمل في ذات الوقت أعباء سفنها القليلة الكفاءة المدفوعة لها اعانات.
6. النشاط البحري هو صناعة كثيفة الرأسمال و لذلك فالدول جميعها ستقابل سياسات الاعانات في الدول المنافسة بإعانات مضادة لها، و بذلك تتكون سلسلة من الاعانات المضادة مما يؤدي الى نزول أكثر في أسعار النقل و على الدول أن تزيد من اعاناتها مرات اخرى متتالية.

<sup>1</sup> - أحمد عبد المنصف محمود، مرجع سبق ذكره، ص 143

## المطلب الثالث: آثار الإعانات على الدورة الملاحية.

ان لمهنة ملاك السفن صفة المخاطرة وعدم الاستقرار وذلك لعاملين اثنين<sup>1</sup>:  
الاول: لما كانت الملاحة صناعة دولية، فان اي محاولة للسيطرة على كمية حمولة السفن مألها الى  
الفشل.

الثاني: ان الطلب على الفراغات بالسفن يكون دائما معرضا لتقلبات فجائية غير متنبأ بها، اما  
توسعا أو انكماشاً، مثل فشل المحصول الزراعي في منطقة ما، او نقص الوقود، او جمود  
اقتصادي، أو دوريات تجارية، او حروب و ازمات سياسية. إلا ان مرونة العرض تتأثر بالزمن في  
الزمن القصير. شهرا أو اثنين مثلاً. يكون العرض أقل مرونة كثيراً من الزمن البعيد لأكثر من عام.  
في الحالة الاولى: قد لا ترتفع نسب اسعار النقل كثيراً لدرجة تدفع ملاك السفن الى انزال السفن  
المربوطة إلى السوق.

. وفي الحالة الثانية : يستمر النقص في السفن حتى اتمام بناء السفن الجديدة تبعاً لحالات الرخاء  
مما يتطلب فترة من 12 . 18 شهراً تنزل جميعها بكميات معتبرة إلى السوق آتية من جميع ترسانات  
بناء السفن في العالم.

و من الناحية النظرية يميل جهاز الاسعار خلال فترة الازمات الى تقليل العرض، ذلك أن السفينة  
ستواصل العمل في المدى القصير طالما أن التكاليف المتغيرة مطروح منها تكاليف رباطها أقل من  
سعر النقل.

عند استمرار أسعار النقل في الهبوط ، فان السفن ذات التكاليف المرتفعة تبدأ في الرباط او قد  
تخرد بالتدرج فاسحة المجال أمام السفن الأكثر كفاءة و اقتصاداً.

وهكذا فان جهاز الاسعار يعمل على احلال السفن الجديدة التي تتميز بتكاليف أقل و كفاءة  
عالية بدلاً من السفن القديمة ذات التكاليف المرتفعة و الكفاءة المتدنية. و مرونة نظام رباط  
السفن هام جداً عند دخول و خروج السفن من الرباط تبعاً لحالات السوق.

في حالة تقديم الاعانات نجد ان عدد كبير من السفن ذات الكفاءة المتدنية من العمل بالرغم  
من النزول المستمر في الاسعار بمساعدة هذه الاعانات.

و ستتباطأ حركة اخراج السفن الزائدة من السوق لسببين ، بما يساعد على نزول أكثر في أسعار  
النقل:

. الاول: وجود سفن معانة تقبل اسعار أقل من نفقات تشغيلها مطروحا منها نفقات الرباط.  
. الثاني: تباع السفن القديمة ذات تكاليف الاصلاح المرتفعة التي يصبح تشغيلها غير مربح بالنسبة  
للدول ذات الاجور العالية. بدلاً من رباطها أو بيعها . إلى ملاك في دول ذات الاجور المنخفضة ، و  
هؤلاء الملوك بمساعدة الاعانات سيحاولون تشغيلها ، و بذلك يستمر في انخفاض اسعار النقل أكبر  
بما يضطر السفن غير المعانة، و التي هي في حالة أحسن و أكثر كفاءة بالتفوق بالرباط ، بينما السفن  
الأقل كفاءة و أقدم عمراً ، و ذات تكاليف أعلى ، تستمر في التشغيل في غير صالح تجارة العالم.

<sup>1</sup> - أحمد عبد المنصف محمود، مرجع سبق ذكره، ص 143

تؤدي الاعانات كذلك إلى زيادة عدد رحلات الصبورة و عدد سفن الخطوط التي تشغل جزء فقط من حمولتها مما يزيد من نفقات تشغيل السفن و ذلك من خلال زيادة عرض السفن على الطلب، بينما يظل سعر النقل منخفضا.

كما أن الاعانات تعمل على تخفيض الاسعار و اطالة مدة الكساد ، فان خسارة السفن المعانة ستزيد ، مما يستدعي إلى تقديم اعانات اضافية للسفن ، و التي بدورها تنتهي بخسارة اخرى ، و هكذا تتفاقم الآثار الضارة للاعانات.

#### المطلب الرابع:العناصر المؤدية لسياسة الحماية.

إن آراء انصار الحماية لتبرير فرض الحماية على النشاط الملاحي تدفع إلى طرح التساؤل التالي :  
ماهي الدوافع الاقتصادية لإقامة نشاط ملاحي محمي؟

نجد الاجابة على هذا السؤال فيما يلي:

#### 1.عدم تحقق حرية المنافسة:

ترى الدول التي بدأت الاستثمار في النقل البحري مؤخرا أنه من الصعب عليها تسيير سفنها على أساس المنافسة الحرة، في سوق عالمي يمتاز بمنافسة حادة. و الأسباب الرئيسية لذلك هي:<sup>1</sup>

أ. رأس المال الضخم و المقدررة الادارية العالية المطلوبة،

ب. المساعدة التي تمنحها الدول البحرية المتقدمة لأساطيلها،

ج. دور المؤتمرات الملاحية في تقليل المنافسة،

د. استعمال سفن أعلام الملائمة.

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

أ. هذه السفن معفاة من الضرائب،

ب. تستطيع هذه الاساطيل شراء معظم مدخلات التشغيل من أرخص الاسواق في العالم دون أي عوائق وطنية،

ج. تقلل من الاعباء الاجتماعية للعمال،

د. تحرص على أقل عدد ممكن من الاطقم،

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

و تعتبر أساطيل الملائمة، و التي تكون جزءا هاما من اساطيل العالم عاملا هاما في التأثير على أحوال المنافسة في العالم.

2. العوائق التجارية:تعتبر العوائق التجارية في العالم هي القاعدة و أن التجارة الحرة هي الاستثناء.<sup>2</sup> و تعتبر حاليا العوائق التجارية الغير عادلة التي تفرضها الدول الصناعية على اسواقها أحد أسباب انحراف الاقتصاد العالمي عن الوضع الامثل.

<sup>1</sup> - احمد عبد المنصف محمود، رجع سبق ذكره، ص 146

<sup>2</sup> - نفس المرجع السابق، ص 144

3. حجة الصناعة الناشئة: يبرر الاقتصاديون سياسة حماية الصناعات الناشئة لمساعدة الصناعات الوليدة على النمو نموًا صحيًا خلال سنوات حياتها الأولى. وكما هو معروف فإن شركة الملاحة تحتاج إلى رأسمال ضخم حتى تصل إلى المستوى الذي يسمح لها بأن تقدم عائداً متزايداً تبعاً للاقتصاديات الحجم، و سيستغرق هذا فترة من الزمن، و خلال هذه الفترة لن تكون الشركة في الوضع المناسب للمنافسة، و ستصبح المساعدة حينئذ ضرورية في الدولة النامية. و مثال على ذلك المنح التي منحتها الحكومة اليابانية عام 1880 و التي ساعدت في توسع الاسطول الياباني عند بدأ استخدام البخار، و كانت كل اعانة عند صدورهما تحتوي على نص فيه بيان عن تخفيضها سنويًا، و قد كان نمو الاسطول التجاري الياباني مصاحباً لنمو التجارة اليابانية و مساعداً له . و قد بررت المساعدة التي منحت لهذا الاسطول في البداية على اساس الخدمة المطلوبة منه في سبيل توسع التجارة في ذلك الوقت.

#### 4. الاستقلال الاقتصادي:

و يعتبر الاستقلال الاقتصادي واحداً من اهم الاسباب الرئيسية التي تدفع الدول النامية الى انشاء اسطول نقل بحري. حتى ولو كان ذلك على حساب التخلي عن مبدأ التكاليف النسبية، إذ ترى هذه الدول أن تقسيم العمل الحالي في العالم ما هو الا نتيجة لخلفية تاريخية. أضف إلى ذلك أن تأمين حركة الصادرات و الواردات أثناء الحروب يعتمد بدرجة كبيرة على توافر خدمات النقل البحري و الدليل على ذلك انه خلال فترتي الحربين العالميتين تم تخصيص جانب كبير من الاسطول التجاري البحري - لدى الدول التي تمتلك بحرية تجارية كبيرة- لعمليات امداد الجيوش المشتركة في الحرب، الامر الذي ترتب عليه تناقص المعروض من السفن التي تقدم خدماتها لتجارة الدول الصغيرة. و هو ما أثر سلباً على اقتصادياتها خاصة قطاع التجارة الخارجية، و ذلك بسبب ارتفاع تكاليف النقل البحري (النولون البحري) و تزايد مخاطر التشغيل، فكانت المحصلة هي انكماش و تضؤل حجم تجارتها الخارجية.<sup>1</sup>

ولعل خير مثال على ذلك هو أن الأرجنتين و هي دولة نامية لم تكن ضمن الدول المشاركة في الحرب، فقد تأثرت تجارتها الخارجية نتيجة لإحجام السفن الأجنبية عن نقل بضائعها، مما أدى إلى انكماش حجم تجارتها الخارجية بنسبة 60 بالمئة، مع ما ترتب عن ذلك من تأثير على سياسات و برامج التصنيع فيها خلال الفترة من 1939 إلى 1943.<sup>2</sup>

5. تنوع الصناعات: تعتمد الدول النامية أساساً على تصدير المواد الأولية ، اذ نجد عدداً قليلاً جداً من السلع تكون الجزء الرئيسي من صادراتها. و لكي تنوع من صادراتها رأت أن التصنيع حتمي، إذ يمثل النشاط الملاحي في بعض هذه الدول وسيلة مغرية لقيام التصنيع، إذ أن الاشتغال في خط ملاحي يعتبر أهل نسبياً و اسرع مقارنة بالصعوبة التي واجهتها هذه الدول في مجالات أخرى للتصنيع. إذ يمكن للدول النامية بإنشائها لصناعة نقل بحراً أن تضيف قيمة لتجارتها المصدرة بسهولة و التي تصبح مكسباً لمعدل التجارة الدولي لهذه الدول.

<sup>1</sup>- احمد عبد المنصف محمود، مرجع سبق ذكره، ص 144

<sup>2</sup>- احمد عبد المنصف محمود، مرجع سبق ذكره، ص 146

إذا اعتبرنا السفينة ذات رأسمال كثيف بالنسبة للعمالة، فإن النشاط الملاحي يخلق أنشطة مساعدة أخرى متصلة به، والتي يمكن اعتبارها واحدة من المتطلبات الأساسية لبناء مجتمع صناعي.

6. الاندماج: يحتاج قيام الصناعة إلى توزيع الصناعات المكتملة لبعضها البعض داخل الأسواق الإقليمية، مما يستدعي ضرورة وجود أساطيل تجارية إقليمية خاصة إذا كانت طرق المواصلات الداخلية غير كافية أو كان الإقليم منفصلاً جغرافياً.

7. التوسع في التجارة الوطنية: تتردد الخطوط الملاحية الأجنبية في أن تتركس رأسمال جديد، أو أن تنقل سفنها من التجارة الثابتة القدم إلى نواحي التجارات الجديدة التي تكون فيها كمية التجارة المنقولة غير كافية، والتي تحتاج إلى تشجيعها بتخفيض سعر النولون، ولذلك تعتمد الدولة على استخدام أسطولها في هذا الاتجاه.

ولكن يجب أن لا ننسى أن الأسطول الوطني إذا كانت تنقصه الكفاءة وغير قادر على المنافسة لارتفاع تكاليفه - بينما تكون السفن الأجنبية ذات كفاءة وانخفاض في التكاليف - سيكون عبثاً على توسع التجارة الوطنية.

المبحث الثاني: السياسة التجارية للبحرية البحرية.

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

المطلب الأول: التخصيص ومبدأ التكاليف النسبية.

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

1. العامل التاريخي:

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

2. استخدام أحسن نسبة من عوامل الإنتاج:

بالاعتماد على الفروض التي قامت عليها نظرية هيكشر- أولين، التي تنص على أن الدولة تصدر السلعة التي يتطلب إنتاجها الكثيف لعنصر الإنتاج النادر نسبياً والذي سعره مرتفع نسبياً في البلد المستورد.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> أحمد عبد المنصف محمود، مرجع سبق ذكره، ص 147



إن صناعة النقل البحري تعتبر صناعة رأسمالية كثيفة، و تزداد كثافة، و قد استخدمت الدول البحرية بنجاح أحسن تناسب بين تكاليف رأسمال و العمالة ، و الكفاءة بين العمالة و الادارة في اقامة صناعتها البحرية.

### 3. الاستفادة من ميزة التكاليف النسبية تبعا لمبدأ الزيادة في العائد:

فقد تمكنت هذه الدول باستخدامها سفن أكبر و زيادة حجم اساطيلها من زيادة العائد نتيجة الاقتصاديات الحجم الداخلية و الخارجية مما ساعد على زيادة تخصصها.<sup>1</sup>

### 1.ازدياد الفجوة التكنولوجية:

منذ ثلاثين سنة الماضية شهدت الاساطيل التجارية للدول الصناعية الغنية انقلابا تكنولوجيا سريعا، مما يزيد اتساع الفجوة بينها وبين باقي الدول النامية.

### المطلب الثاني: الاستخدام غير الامثل للموارد و تكلفة الفرصة البديلة.

تعد عدم كفاية الموارد الضرورية للتنمية من أصعب المشاكل التي تواجه الدول النامية، و لذلك فان التوجيه غير الصائب لهذه الموارد نحو قطاع معين يعني أن مصادر أقل ستتوفر للقطاعات الضرورية الأخرى، مما يؤثر على الإيراد القومي و يبطئ من عملية التنمية. و يستلزم مبدأ تكلفة الفرصة البديلة حتى يحقق التوزيع الأمثل للموارد توفر ظروف المنافسة الحرة، إذ أن اي نوع من الحماية أو الاعانات التي تفرض بواسطة الدول ستؤدي الى فارق اقتصادي كبير.

و عادة ما ينتج عن صناعة النقل البحري عائدا منخفضا في المتوسط بالنسبة لرأسمال و لباقي عوامل الانتاج المستخدمة في هذه الصناعة، و من الاقوال الشائعة التي ترددها عادة الشركات الملاحية أن الإيرادات غير كافية لتسديد أقساط الاستهلاك و الفائدة، و ربح رأسمال في وقت واحد. و لذلك فإن السعر الحقيقي لعناصر الانتاج المستخدمة في صناعة النقل البحري أكبر من سعرها الواقعي تبعا لظروف الطلب. أو بمعنى آخر فان قيمة المنتجات البديلة التي لم ينتجها المجتمع نتيجة لتوجيه مصادره لصناعة النقل البحري تعتبر أكبر من القيمة المكتسبة من هذا النشاط المستخدم أخيرا.

و على الدول غير الملاحية لكي تستخدم مبدأ الفرصة البديلة، سواء في شروطها المطلقة أو في تعقيدات ميزان المدفوعات أن تحسب العائد الأعظم من الانشطة الاقتصادية البديلة، بما فيها الانشطة الملاحية، و الانشطة غير الملاحية لتقرر النشاط ذي القيمة الصافية الحالية الانسب، و في معظم الاحيان ستكون النتيجة في غير صالح الانشطة الملاحية.<sup>2</sup>

### المطلب الثالث: عامل الكفاءة و التكاليف المنخفضة.

يؤدي نظام المنافسة الدولية بين ملاك السفن الى حرية الشاحنين في اختيار الخدمات الملاحية و ميلهم الى الخدمات ذات الكفاءة العالية، مما يعتبر مطلبا لتوسيع التجارة الخارجية.

<sup>1</sup> - احمد عبد المنصف محمود، مرجع سبق ذكره، ص 147

<sup>2</sup> - نفس المرجع السابق، ص 147

و اي اجراءات تتخذها الدولة للحد من المنافسة سيؤدي إلى نتائج عكسية، اذ ان الشركات الملاحية ستعود على الربح دون الحاجة إلى تحسين خدماتها، و مثل هذه الاساطيل المحمية ستميل إلى السقوط في حلقة مفرغة من الادارة البيروقراطية المؤدية الى فقدان صفة تحول المخاطر، هذه الصفة الضرورية لتسيير مثل هذا النوع من النشاط.

و هكذا تتجه التكاليف الى الزيادة، و تشعر الاساطيل المحمية بانها في موقف احتكاري في الاسواق المحمية، و تميل الى زيادة اسعارها.

المطلب الرابع: ضآلة مكاسب ميزان المدفوعات.

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

و بالرغم من أن العجز المشار اليه هو عجز ناجم عن الاختلال القائم بين حجم و تبادل الطلب الكلي من ناحية، و حجم الجهاز الانتاجي و مرونته من ناحية اخرى، الا أن أحد مقومات هذا العجز يتمثل في التغيرات التي تطرأ على هيكل و اتجاه العلاقات الدولية القائمة و التي تمثل حركة التبادل التجاري الدولي أحد مكوناتها. الامر الذي يتأثر بدوره بتكاليف نقل الصادرات و الواردات فيما بين الدول النامية من جهة و بقية دول العالم من جهة أخرى، و من هنا فان تأثير نشاط النقل البحري على ميزان المدفوعات يكتسب أهمية خاصة في اقتصاديات تلك الدول.

و تجدر الاشارة الى أن هناك اعتقاد خاطئ لدى كثير من الدول غير البحرية مفاده انه بمد نشاطها الى قطاع النقل البحري سوف تحسن وضع ميزان مدفوعاتها و ذلك بالنقد الاجنبي الذي تحصل عليه سفنها الوطنية، غير أنها لو حسبت صافي التغير في ميزان المدفوعات الذي تسببه الانشطة الملاحية الجديدة، فان اعتقادها سوف يتغير، و ذلك لأن صناعة النقل البحري ليس لها تأثير خاص على ميزان المدفوعات بمقارنتها بأنشطة اخرى تستخدم نفس الموارد، اذ يجب ان تضع في الحسبان الاعتبارات الآتية:

1. اليراد الاجمالي من النولون المتحصل عليه كسب لميزان المدفوعات:

و ذلك سواء عملت في التجارات المباشرة أو المتقاطعة.

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

و في الحالة الثانية: النقل المتقاطع، فسيعتبر كل نولون متحصل عليه مكسبا جديدا من النقد الاجنبي.

يجب ان يوضع في الاعتبار أنه نتيجة للحماية، فان خدمات السفن الوطنية سيرتفع، غير ان هذا الارتفاع بالنسبة لميزان المدفوعات لا يمكن نسبه حينذاك الى الملاحة الوطنية، انما يجب أن تحسب فقط القيمة المنخفضة التي كانت ستدفع في حالة وجود منافسة حرة في ميدان النقل البحري. ففي

حالة الاستيراد يعتبر ما يدفعه الشاحن زيادة في الاجرة، خسارة عليه وعلى المستهلك وليس مكسبا لميزان المدفوعات بالمقارنة بأجور الشحن المدفوعة سابقا بالنقد الأجنبي الى سفن أجنبية، وفي حالة التصدير فان اثر اجور الشحن العالية التي يدفعها الشاحنون الاجانب على ميزان المدفوعات سيضيع نتيجة لخسارة مقابلة في التجارة المنظورة.<sup>1</sup>

### 2- المنصرف في الخارج:

تقوم السفن اثناء نقلها للتجارة خارج موانئها الوطنية بإنفاق مبالغ كبيرة من النقد الاجنبي، و هذه المبالغ المنصرفة يمكن ذكرها فيما يلي:<sup>2</sup>

- أ - تكاليف تداول البضائع لعمليات الشحن والتفريغ.
  - ب - عوائد ورسوم الموانئ و المرور في القنوات الملاحية ورسوم الارشاد و ما يستحقه الوكلاء ، و يعتبر البندان السابقان حوالي 50 بالمائة من قيمة الايرادات الكلية.
  - ج - تكاليف الوقود المشتري من المحطات الاجنبية، بل و يعتبر عند شرائه من الموانئ الوطنية منصرفا بالنقد الاجنبي، مالم تكن الدولة منتجة كلية للبتترول مع تكريره، و ذلك بالنسبة لميزان المدفوعات، و تشمل تكاليف الوقود حوالي 10 بالمائة.
  - د - المطلوب لمخازن السطح و الماكينات بالسفن من ادوات.
  - هـ - تزويد السفن بالإمدادات بما فيها الغذاء، و يمثل البندان السابقان حوالي 4 إلى 5 بالمائة.
  - و - تكاليف الادارة سواء تركزت في دولة العالم او خارجها، و مكاتب الشركة الملاحية بالخارج، و هذه التكاليف تأخذ حوالي من 4 إلى 5 بالمائة.
  - ز - الأجور: عندما تطعم السفن جميعها بالأيدي الوطنية، فان حوالي 30 بالمائة من الاجور سيصرفها أفراد الطاقم في الموانئ الاجنبية، و ستدفع لهم حوالي 70 بالمائة من الاجور بالعملية الوطنية، و الاجور عادة ماتكون 10 بالمائة من اجمالي التولون.
  - ح - التامين و نوادي الحماية : ستدفع بالعملية الاجنبية في أسواق متخصصة بالخارج.
  - ط . ستختلف نفقات اصلاح السفن كثيرا لو انها تمت في الوطن أو في الخارج.
  - ي - رأسمال: اذا اشترت السفينة من دولة اجنبية، و دفع ثمنها بالكامل بالنقد الاجنبي، فان تدفق العملة الأجنبية الى الخارج سيكون عظيما، و اذا اشترت بالأجل فان قسط الفائدة يجب ان يدفع سنويا.
- و إذا بنيت السفينة في الوطن، فان القدر الضائع من العملة الصعبة سيتوقف على مدى تقدم صناعة بناء السفن في هذه الدولة و على حجم المكونات المستوردة بالعملية الاجنبية من الخارج.

### 3- المنصرف الى الوطن:

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

<sup>1</sup> - احمد عبد المنصف محمود، مرجع سبق ذكره، ص 153  
<sup>2</sup> نفس المرجع السابق، ص 153

4- ما تنفقه السفن الوطنية في التجارة المتقاطعة:

إن ما تنفقه السفن بالنقد الاجنبي سيكون الضعف، بمقارنته بنفقات السفن المستخدمة في التجارة المباشرة، حيث ان وقتها ستمضيه بين الموانئ الاجنبية، في حين أنها لن تدخل الموانئ الوطنية.<sup>1</sup>

5- من الملاحظ ان نفقات كل سفينة تختلف كثيرا تبعا للنوع والعمر والنشاط الذي تقوم به: و تظهر الاختلافات بوضوح في : استهلاك الوقود، الاصلاحات، تطقيم السفن، المدى الواسع لخدمات التوكيلات الأجنبية للخطوط المنتظمة بمقارنتها بالسفن الجواله، الكثافة الرأس مالية، طريقة شراء السفن ....الخ.

المبحث الثالث: دور الموانئ في تنمية التجارة الخارجية وطرق تطويرها.

تلعب الموانئ دورا رئيسا في تنمية اقتصاد الدول ، و تنمية التجارة الخارجية بها ، و يلاحظ في موانئ الدول النامية أنها تواجه جملة من التحديات، كما أن عليها اجراء مجموعة من التعديلات، و تطوير مرافقها لتنمية تجارتها الخارجية.

المطلب الأول: دور الموانئ في تنمية التجارة الخارجية.

للموانئ ذات الكفاءة العالية و الاداء المتميز دور نشط في التنمية الاقتصادية، و يترتب على هذا الدور بعض الايجابيات التي يمكن تلخيصها فيما يلي:<sup>2</sup>

- 1- تساعد على دعم و تأكيد الاستقلال الاقتصادي و السياسي للدولة.
  - 2- خفض تكاليف الواردات و السلع الاستهلاكية و المواد الخام.
  - 3- تزيد من القدرة التنافسية لصادرات الدولة.
  - 4- تطوير و تنمية المناطق المجاورة للميناء (زراعية ، صناعية ، تجارية)
  - 5- تعتبر مورد و مصدر للحصول على العملة الصعبة اللازمة لتحويل برامج التنمية.
  - 6- تشجيع قيام بعض الصناعات، و تشجيع قيام تجارات جديدة.
  - 7- مورد من موارد الخزانة العامة عن طريق تحصيل الرسوم الجمركية
  - 8- قطاع للاستثمار البشري و توفير فرص العمل.
  - 9- المساهمة في تكوين كوادر فنية في قطاعات الادارة و التشغيل.
  - 10- قيام أنشطة متعددة تخدم قطاع النقل البحري مثل التوكيلات الملاحية، شركة التأمين، تموين السفن، اصلاح السفن، تخزين، نقل.....الخ.
- يتضح مما سبق الاهمية البالغة للموانئ و دورها في تنمية التجارة الخارجية للدول و تنمية اقتصادياتها.

<sup>1</sup> - احمد عبد المنصف محمود، مرجع سبق ذكره، ص 155

<sup>2</sup> - علي عبد الله، إدارة و تشغيل الموانئ، الجامعة البحرية الدولية، السويد، 2000، ص 12

### المطلب الثاني: التحديات التي تواجه الموانئ

لقد أصبح ينظر الى الموانئ اليوم بان لها وظيفة ذات طابع تجاري، اذ اصبحت عبارة عن منشآت تجارية شأنها شأن المنشآت الصناعية الاخرى، و نظرا لأن التجارة و النقل العالميين هما جزء من سوق شديدة المنافسة، فان جميع الموانئ بلا استثناء توجد في الخطوط الاولى للمنافسة الدولية. وتشير التوقعات أن موانئ الحاويات في جميع انحاء العالم سوف تستقبل أعداد متزايدة من الحاويات، حيث وجد أن حركة التجارة البحرية بالحاويات لها نتائج ايجابية كبيرة على الاقتصاد و التجارة البحرية الدولية.

و قد برزت أهمية النقل بالحاويات مقارنة بوسائل النقل التقليدية الاخرى (البضائع العامة)، كما تشير الى ذلك معدلات النمو العالية للنقل بالحاويات، الامر الذي جعل الموانئ تسعى الى استحداث محطات جديدة متخصصة لمناولة الحاويات، أو تقوم بتطوير و توسعة محطات الحاويات القائمة بها.

و تجدر الاشارة إلى ان موانئ بعض الدول مازالت تواجه بعض التحديات اهمها:

- 1- الارتفاع النسبي في رسوم و اجور خدمات الموانئ.
  - 2- عدم قدرة قواعد و تعليمات الموانئ على مواكبة التطورات التي حدثت في صناعة النقل البحري، والذي يجعلها بحاجة ماسة الى التحديث و التطوير لمواكبة تلك التغيرات.
  - 3- ارتفاع اجور الاراضي و المستودعات في الموانئ و التي تحد من أعمال النشاطات المرتبطة بأعمال الاستيراد و التصدير، و تقلل من فرص استغلال طاقات الموانئ.<sup>1</sup>
  - 4- خضوع الحاويات الواردة للموانئ لعمليات التفتيش، و التي قد تؤدي في بعض الاحيان الى تلف المنتج المستورد بداخلها.
  - 5- معاملات الحاويات الفارغة كأنها بضائع مستوردة.
  - 6- انخفاض عدد ساعات التشغيل، حيث ان عمل الجمارك مقيد بساعات محددة، و يتم اغلاق بوابات الميناء جزئيا او كليا بعد فترة الدوام الرسمي، و خلال عطل الأسبوع و الأعياد.
  - 7- ارتفاع حجم القيود المفروضة على البضائع المسافنة و الترانزيت.
  - 8- طول اجراءات فسح ركاب السفن و الذي يستغرق عدة ساعات.
  - 9- عدم كفاية مختبرات الجودة و النوعية بالموانئ.<sup>2</sup>
- لتجاوز هذه التحديات يجب على الدول النامية على تحسين خدماتها، و هذا ما سنتطرق اليه في المطلب الموالي.

### المطلب الثالث: طرق تحسين خدمات الموانئ

ينبغي العمل على تحسين خدمات الموانئ من خلال القيام بما يلي:<sup>3</sup>

- 1- تخفيض رسوم و أجور خدمات الموانئ لتكون قادرة على منافسة موانئ الدول المجاورة.

<sup>1</sup> - مركز الدراسات و البحوث/ الغرفة الشرقية، مرجع سبق ذكره، ص16

<sup>2</sup> - نفس المرجع السابق، ص17

<sup>3</sup> - نفس المرجع السابق، ص25

- 2- تحديث قواعد وتعليمات الموانئ لتواكب التطورات التي تحدث في صناعة النقل البحري، حيث ان ذلك يعتبر عامل مهم في تطوير عمل الموانئ.
  - 3- تخفيض اجور الاراضي والمستودعات في الموانئ بما يساهم في تشجيع القطاع الخاص للاستثمار في الموانئ، و الذي سوف ينعكس ايجابا على أعمال النشاطات المرتبطة بأعمال الاستيراد والتصدير و يعظم الاستفادة من طاقات الموانئ بالشكل الأمثل.
  - 4- تحسين طرق تفتيش الحاويات الواردة و وضع إجراءات خاصة بشأن السلع القابلة للتلف، لتجنب الموردين الخسائر المرتبطة بتلف البضائع الواردة.
  - 5- ضرورة تسهيل اجراءات التفتيش على الحاويات الفارغة و عدم معاملتها على انها بضائع مستوردة.
  - 6- تمديد ساعات عمل الموانئ و عدم اقفال بوابات الميناء بعد فترة الدوام الرسمي، و خلال عطل الاسبوع والاعیاد.
  - 7- ضرورة زيادة مختبرات الجودة و النوعية بالموانئ لتكون قادرة على استيعاب الحجم الكبير للواردات.
  - 8- تسهيل الاجراءات المفروضة على بضائع المسافنة و الترانزيت.
- المطلب الرابع: سبل رفع كفاءة الموانئ و تنمية الصادرات.
- يجب اجراء مجموعة من التعديلات من أجل تنمية كفاءة الموانئ بالدول لنامية، و بالتالي تنمية تجارتها الخارجية و التي تتمثل فيما يلي:
- 1- رفع كفاءة المرافق بالموانئ و الخدمات المقدمة للسفن القادمة و المغادرة كالخدمات الملاحية و التموين بالوقود و المياه لجذب خدمات الترانزيت و اعادة التصدير.
  - 2- زيادة الايرادات المحصل عليها عن طريق زيادة معدلات الانتاجية و ادخال خدمات جديدة، و التوسع في الخدمات القائمة<sup>1</sup>.
  - 3- ضخ الاستثمارات الجديدة في الموانئ ، و التي تتمثل في تحديث المعدات و التجهيزات و ادخال معدات و تجهيزات جديدة، و تعميق الارصفة، و ذلك لاستقبال الجيل الحديث من السفن، و ما يتوقع من انتاجية من السفن العملاقة خلال السنوات القادمة.
  - 4- تدعيم الأنشطة المكملة لصناعة النقل البحري مثل انشاء موانئ جديدة أو تجديد الموانئ القائمة على نحو يتلاءم و حركة التجارة الخارجية، من شأنه المساهمة في تخفيض تكاليف نقل الصادرات و الواردات، و التي تتمثل في غرامات التأخير التي تتحملها الدولة نتيجة لتعطيل السفن في لموانئ ، فعلى سبيل المثال: بلغ متوسط ايام التعطل في 75 ميناء من موانئ الدول النامية حوالي 12 يوما و ذلك سنة 1977 ، و اذا افترضنا أن تكلفة تأخير السفينة الواحدة في احد هذه الموانئ تبلغ 4000 دولار في اليوم الواحد ، فيمكن تصور مدى ضخامة الخسائر اليومية التي تتكبدها هذه الدول

<sup>1</sup> - مركز الدراسات و البحوث/ الغرفة الشرقية، مرجع سبق ذكره، ص10

في شكل غرامات التأخير والتي تصل الى 3,6 مليون دولار (4000 دولار في 12 يوم في 75 ميناء) كما تبلغ تلك الخسائر سنويا في تلك الموانئ 3,1 مليار دولار.

5. تنمية الصادرات الصناعية الوطنية في الموانئ عن طريق:<sup>1</sup>

أ. تخفيض أجور الشحن وتقديم خدمات جيدة و ميسرة لاستقطاب المزيد من الخطوط الملاحية الجديدة، وزيادة أعداد السفن بالموانئ.

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

ج. ملائمة الالتزامات التعاقدية لمتطلبات الرحلة المقبلة خاصة فيما يتعلق بأداء جميع التجهيزات و المعدات و مطابقتها للمواصفات المحددة بالعقد بما يكفل لها مستوى أداء متميز خلال سنوات العقد.

د. الارتقاء بمستوى الخدمات التي تقدمها الشركات المتخصصة التي تم اسناد العقود اليها للخطوط الملاحية بعد دراسة واقعية للأسواق العالمية و الموانئ الخارجية المحيطة بها بما تقدمه هذه الخطوط العالمية لاستقطاب هذه الخطوط و ذلك بتقديم الخدمات الافضل، ولا بد ان تتناسب مع الاهداف المرجوة من تنشيط الموانئ مع تفعيل دورها داخليا و خارجيا، و ذلك عن طريق اصدار كتيبات و نشرات و مجلات تشغيل، اضافة الى تخصيص مواقع على الانترنت و نشرها على المستفيدين من خدمات الموانئ.

هـ. توفير فرص عمل جديدة للأيدي العاملة.

و. فتح آفاق جديدة لتنمية القطاعات الاقتصادية الاخرى كالبنوك و النقل و التأمين و الاسكان و الخدمات المساندة و الاتصالات وغيرها.

و بالنظر الى طبيعة العمل في الموانئ يتضح ان اللوائح المنظمة لعمليات التشغيل متعددة نظرا لتعدد الجهات الحكومية العاملة بالميناء، و التي لها تأثير مباشر على اساليب العمل و الاجراءات المتبعة في الموانئ، و تبعا لذلك فانه ينبغي ان تسهم تلك الجهات في تطوير انظمتها جنبا الى جنب مع الموانئ بهدف جذب التجارة، و انسياب البضائع و السفن بالموانئ.

#### اولا. نشاطات الموانئ الجزائرية

1. المبادلات التجارية: يتحدد دور التجارة الخارجية الهام في التنمية الاقتصادية و الاجتماعية، من خلال كونه المصدر الرئيس للدخل و العملات الاجنبية، و العامل المنشط للعلاقات الاقتصادية مع العالم الخارجي. ويستدل من خلال الجدول (1) على حجم المبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية.

<sup>1</sup> - مركز الدراسات و البحوث/ الغرفة الشرقية، مرجع سبق ذكره، ص10

جدول (1-2): المبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية سنة 2007 (الوحدة مليون طن)

الميناء	الواردات	النسبة	الصادرات	النسبة	المجموع
ارزيو	1.00	1.49	66.04	98.51	67.04
سكيكدة	3.11	12.80	21.18	87.20	27.29
بجاية	6.30	42.57	8.5	57.43	14.80
الجزائر	9.24	82.21	2.00	17,79	11,24
عنابة	3.12	56.22	2.43	43.78	5.55
وهران	3.69	93.42	0.26	6.58	3.95
جنجن	1.23	90.44	0.13	9.56	1.36
مستغانم	0.85	91.40	0.08	8.60	0.93
الغزوات	0.63	88.73	0.08	11.27	0
تنس	0.27	64.29	0.15	35.71	0.42
المجموع	29.44	22.60	100.85	77.40	130.29

المصدر: وزارة النقل 2007 الدليل الاحصائي.

تتميز المبادلات التجارية المعتمدة على النقل البحري، بعدم التوازن بين الواردات (29/المليون طن) و الصادرات 101 مليون / طن و التي تقتصر على المحروقات التي تمثل 96 من حجم صادرات الجزائر، و تستأثر بها الموانئ النفطية المتخصصة (ارزيو ، سكيكدة ، بجاية).

أما باقي الموانئ فهي موانئ استيرادية بالدرجة الأولى، إذ تمثل الواردات نسبة مرتفعة تتراوح بين 80 بالمئة و 93 بالمئة من مجمل مبادلاتها، وتمثل المواد الغذائية و المنتوجات الفلاحية ما يقارب نصف حجم الواردات ( 45.76 بالمئة ) ، أما النسبة الباقية فهي عبارة عن مواد مصنعة أو نصف مصنعة (منتوجات معدنية عتاد، آلات ، منتوجات بترولية).<sup>1</sup>

وهذا يشير من جهة الى قصور القاعدة الانتاجية ، و من جهة ثانية الى الاختلال في هيكل الاقتصاد الوطني الذي يعتمد على قطاع انتاج تصديري واحد ، و هو المحروقات. مع كل ما يترتب على ذلك من نتائج تنعكس على تكلفة النقل البحري . و اعتبارا من ان الوجهة التصديرية تتمثل في دول اوروبا بشكل خاص، فان انعدام التكافؤ الذي يميز المبادلات شمال جنوب ، يحول دون تحسين مردودية الاسطول البحري الوطني .

2. نقل المسافرين: يعتبر التطور المضطرد و الملحوظ في عدد المسافرين بحرا، عاملا مشجعا للنقل البحري، و ذلك رغم تخفيض عدد التأشيرات الممنوحة 400 ألف مسافر سنويا، و كذلك الاجراءات

<sup>1</sup> - فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية ترميني، الموانئ الجزائرية وتحول صغيفتي سبيريها، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا، العدد السابع، 2009، ص 169



الأخيرة المتخذة من طرف الدولة، و القاضية بمنع استيراد السيارات القديمة التي عمرها أقل من ثلاث سنوات و الذي كان معمولا به قبل.

جدول (2-2): حركة النقل البحري للمسافرين 2008، 2009، 2010، 2011

السنة	عدد المسافرين القادمين و المغادرين
2008	443800
2009	467264
2010	463561
2011	447323

المصدر: موقع الديوان الوطني للإحصائيات [www.ones.dz](http://www.ones.dz) تاريخ الاطلاع : 2017-03-03.

ثم ان عددا كبيرا من المسافرين باتجاه اوربا يستعملون الطائرة ذهابا و الباخرة اياها مما يفسر عدد القادمين قياسا على عدد المغادرين بحرا (لأنه في أغلب الاحيان يشترون سيارات من اوربا) و تعتبر عملية النقل البحري للمسافرين و التي تعرف نشاطا مكثفا في فصل الصيف منافسا قويا للنقل الجوي، و يعود ذلك بالدرجة الاولى الى تكاليف النقل المنخفضة، و قدرة الاستيعاب الكبيرة بالنسبة للباخرة، اذ بفضل المسافرين صيفا و تحديدا المغتربون العائدون الى الوطن الدخول بالسيارات و الامتعة، خاصة بعد غلق الحدود مع المغرب، و يستأثر الميناء لوحده بنسبة 70 بالمئة من نشاط نقل المسافرين، بسبب عدد الرحلات التي يؤمنها في اليوم.

3. توفير مناصب العمل: توفر الموانئ الجزائرية 14 ألف منصب عمل مباشر " يمثل العمال المنفذين و هذا بالنسبة لمجموع الموانئ الجزائرية، و يستأثر ميناء الجزائر الذي يعتبر اهم الموانئ لوحده ب 8 آلاف منصب شغل و توظف الايدي العاملة التي تستقطبها الموانئ في أنشطة المرافقة لنشاط النقل البحري اصحاب السفن، العاملون بالمخازن و المستودعات و مكاتب العبور، عمال الارصفة الجمالون و كذا العاملين بإدارة الميناء. و اعتبارا لعدم وجود ورشات بحرية لبناء السفن، فلا توجد يد عاملة في هذا المجال. و اذا كانت الموانئ اقطابا تحرض على خلق وظائف، الا انها وظائف وثيقة في الارتباط بنشاط الميناء نفسه، أي بحجم وقيمة المبادلات التي يقوم بها، فالموانئ البترولية مثلا" ارزيو سكيكدة بجاية" لا توفر سوى عددا محدودا من مناصب العمل و مما يلاحظ بالنسبة لمدن الموانئ، أن تركز الوحدات الصناعية الجزائرية بالسواحل، جعل منها اقطاب تنمية حقيقية، و كرس بالتالي القطبية الساحلية الموروثة عن عهد الاستعمار، الا أن الدولة لم تعمل على تطوير السياحة في هذه المدن الساحلية " سياحة الشواطئ" و لم تولي الاهمية اللازمة لهذا القطاع الذي عانى من الاهمال، و الذي يشكل مصدرا خلاقا لمناصب الشغل.

ثانيا: مشاكل الموانئ الجزائرية ركزت الجزائر استثماراتها في الموانئ النفطية و هي موانئ متخصصة، لا تخدم الا قطاعا محددا من اقتصاد الدولة، اما باق الموانئ التجارية فبقيت تشكو من تأخر كبير، وتعاني من مشاكل عدة:

1. موانئ من الجيل الاول: الموانئ الجزائرية قديمة من الجيل الأول، وهي بالتالي لا تمثل سوى نقاط انقطاع بالحمولة تنتهي عندها حمولة المواد المعدة للشحن أو التفريغ.

ولقد اكتفت السلطات العمومية في الجزائر، بتسيير هذا الارث الذي يعود الى الفترة الاستعمارية دون ادخال اي تعديلات عليها أو على بنيتها التي تتكون من احواض صغيرة وضيقة و سقائف و مخازن قريبة من بعضها، و ارضفة تفصل بينها حواجز ضيقة ، و اذا لم تكن هذه المواصفات تطرح اية مشاكل في الماضي بالنسبة لخدمة المبادلات عندما كانت السفن اصغر و طريقة شحن البضائع ابسط فإنها اليوم لم تعد تتماشى و المتطلبات المستجدة و الناجمة عن التطور الكبير الذي شهده مجال النقل البحري ، فالسفن اصبحت أكبر و بمواصفات عالمية محددة، وهذا ما حتم على المتعاملين مع الموانئ الجزائرية استخدام السفن الصغيرة 60 بالمائة منها تتراوح حمولتها بين 2000 و عشر آلاف طن وزن ثقيل. و هي بالتالي سفن غير اقتصادية، إذ انها تحول دون استفادة المصدرين الجزائريين من الفرص التي تقدمها موانئ الشحن حيث تفرض عليهم اسعار شحن مرتفعة، أما بالنسبة للعمق النظري ، فانه يتقلص باستمرار بسبب تكديس الطمي و الرمال نتيجة لعدم التطهير و الكسح منذ 20 سنة، مما يؤثر على عملية رسو السفن بها. و قد تضطر السفن الكبيرة الحمولة إلى أن تحول وجهتها نحو موانئ اخرى ، حيث تفرغ جزءا من حمولتها لتخفيف الوزن قبل ان تعود الى الميناء الأصلي.

2. نقص في التجهيزات و الآليات: و تعاني الموانئ من جهة اخرى من نقص في الآليات الثقيلة ، و بناء الجزائر هو الوحيد الذي يتوفر على رافعة ذاتية الحركة فوتمها 300 طن.

و مع أن الجزائر تصنف ضمن أكبر الدول المستوردة للحبوب ، الخامسة عالميا ، فان ميناء الجزائر العاصمة هو الوحيد الذي يشمل على أكبر مركز خاص بالحبوب 30 ألف طن و يعتبر غير كافي و هذا مما يضطر من جهة السفن ناقلات الحبوب الى الانتظار لمدة تتعدى المقاييس المعمول بها و يفرض من جهة أخرى على المكلفين بالنقل تعبئة الحبوب في أكياس و هي عملية مكلفة. أما ميناء وهران فان سعة صومعة الحبوب لا تتجاوز 3000 طن مع استعمال وسائل تقليدية في عملية التخزين.

3. ارتفاع في عدد العمال: و تعرف الموانئ الجزائرية فائضا في عدد العمال، مما يقتضي اتخاذ إجراءات ترمي الى تحويل جزء منهم نحو وظائف أخرى، أو منحهم التقاعد المسبق أو دفع تعويضات لهم ، و تبقى هذه المشكلة شائكة بالنسبة لدولة في الطريق النمو تستفحل فيها البطالة.

## خلاصة:

بعد عرض وجهتي النظر السابقتين بخصوص اختيار السياسة الانسب نجد أن كل من سياسة حرية المنافسة ، و سياسة الحماية في اطلاقهما ضرر كبير.

فتكون الحماية على اشدّها عندما تكون الكفاءة في اقل مستوياتها، ثم تميل الحماية الى النقصان بزيادة الكفاءة في اسطول معين. كذلك نجد ان تكاليف النقل تزداد كلما ازداد اجراءات الحماية بما يضر بعملية تنمية التجارة الخارجية.

و ما لم تصبح الدول النامية تبعا لعناصر الانتاج المتوفرة لديها قادرة على نقل تجارتها بتكلفة اقل نسبيا و خدمات احسن من الخدمات الاجنبية المتوفرة لدى هذه الدول، فلا شك انه من الأنسب لها اقتصاديا ان تترك هذا الميدان و تركز على أوجه النشاط الاقتصادي الأخرى المتميزة بتكاليف نسبية منخفضة.

و تجدر الاشارة الى أن كل دولة نامية تختلف عن الاخرى باختلاف ظروفها. فهناك بعض من هذه الدول لديها ظروف مناسبة لإنشاء أسطولها الخاص، و تحقيق ميزة تكاليف نسبية منخفضة في المدى الطويل، بما يمكنها من التخصص في النقل البحري.

و هذه الدول ستواجه بمراحل الصناعة البحرية الاولى سوقا من المنافسة الشديدة مالم تمنح انواعا مناسبة من الحماية الى اساطيلها، فسيكون من العسير على هذه الاساطيل أن تنجح في الوقوف على قدميها خلال سنوات نشأتها الأولى، إلا أنه يجب أن تتناقص هذه الحماية خلال فترة زمنية محددة مسبقا.

أما فيما يخص موانئ الدول النامية و التي لها تأثير بالغ الأهمية على تنمية التجارة الخارجية، فهي في معظم هذه الدول في حاجة الى العمل على رفع كفاءة المرافق بها، و تحسين الخدمات للسفن، إضافة إلى العمل على زيادة الإيرادات المحصلة عن طريق زيادة معدلات الإنتاجية. و إدخال خدمات جديدة، و التوسع في الخدمات القائمة بدلا من رفع اجور الشحن و غيرها من الرسوم.

# فهرس المحتويات

العنوان	الصفحة
كلمة شكر.....	I.....
الاهداء.....	II.....
قائمة الجداول .....	II .....
مقدمة .....	أ .....
<b>الفصل الأول: عموميات حول النقل البحري و السياسات التجارية 01</b>	
تمهيد.....	02.....
المبحث الأول: ماهية قطاع النقل البحري.....	03 .....
المطلب الأول: النقل البحري و خصائصه .....	03 .....
المطلب الثاني: دعائم النقل البحري .....	04.....
المطلب الثالث: الخدمات الملاحية التي تحتاجها السفن و البضائع.....	07.....
المبحث الثاني: ماهية التجارة الخارجية.....	09.....
المطلب الأول: تعريف التجارة الخارجية .....	09.....
المطلب الثاني: سياسات التجارة الخارجية .....	10.....
المطلب الثالث: الأطراف المتداخلة في التجارة الخارجية .....	10.....
المبحث الثالث: مستندات التجارة الخارجية.....	14.....
المطلب الأول : خطوات قيام التجارة الخارجية .....	14.....
المطلب الثاني: وطائف سندات الشحن.....	20.....
المطلب الثالث:سندات الشحن متعددة المراحل و مستندات النقل بالحاويات.....	21.....
خلاصة.....	.23.....

24	الفصل الثاني: دور النقل البحري في تنشيط التجارة الخارجية
25.....	تمهيد.....
26.....	المبحث الأول: السياسات التجارية البحرية.....
26.....	المطلب الأول : أنواع الإعانات.....
	المطلب الثاني: أثار الإعانات المتزايدة على التجارة الدولية
27.....	المطلب الثالث: أثار الإعانات على الدورة الملاحية.....
30.....	المطلب الرابع: العناصر المؤدية لسياسة الحماية .....
32.....	المبحث الثاني: السياسة التجارية للحرية البحرية.....
32.....	المطلب الأول : التخصيص و مبدأ التكاليف النسبية.....
33.....	المطلب الثاني: الاستخدام غير الأمثل للموارد و تكلفة الفرصة البديلة.....
33.....	المطلب الثالث: عامل الكفاءة و التكاليف المنخفضة.....
34.....	المطلب الرابع: ضآلة مكاسب ميزان المدفوعات.....
	المبحث الثالث: دور الموانئ في تنمية التجارة الخارجية و طرق
36.....	تطويرها.....
36.....	المطلب الأول: دور الموانئ في التجارة الخارجية.....
37.....	المطلب الثاني: التحديات التي تواجه الموانئ.....
37.....	المطلب الثالث: طرق تحسين خدمات الموانئ.....
38.....	المطلب الرابع: سبل رفع كفاءة الموانئ و تنمية الصادرات.....
43.....	خلاصة.....

## 44 الفصل الثالث: دور ميناء مستغانم في تنشيط التجارة الخارجية

45.....	تمهيد
46.....	المبحث الأول: ماهية مؤسسة ميناء مستغانم.....
46 .....	المطلب الأول: التعريف بمؤسسة ميناء مستغانم.....
48.....	المطلب الثاني: الخصائص البحرية و التجارية لمحطات الرسو.....
49.....	المطلب الثالث: المنشآت المتخصصة.....
49.....	المبحث الثاني: التجارة البحرية على مستوى ميناء مستغانم.....
49.....	المطلب الأول : استقبال السفينة و التسهيلات المينائية.....
50.....	المطلب الثاني: الحركة التجارية بميناء مستغانم.....
51.....	المطلب الثالث: صادرات و واردات ميناء مستغانم .....
55.....	المبحث الثالث: المشاكل، التحديات و المشاريع المستقبلية بميناء مستغانم.....
55.....	المطلب الأول: التحديات التي تواجه الميناء و انعكاساتها السلبية:.....
56.....	المطلب الثاني: مشاكل ميناء مستغانم.....
57.....	المطلب الثالث: المشاريع المستقبلية للميناء.....
59.....	خلاصة.....
60.....	خاتمة.....

قائمة المصادر والمراجع

الملاحق

# قائمة المصادر والمراجع

## أولا: المصادر والمراجع باللغة العربية

### 1- الكتب باللغة العربية:

- أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة الإشعاع، مصر، دون ذكر سنة النشر
- أحمد عبد الخالق، الاقتصاد الدولي والسياسات الاقتصادية الدولية، دون ذكر دار وبلد النشر، 1999
- السيد عبد المولى، الوجيز في التشريعات الاقتصادية، الطبعة الثالثة، دار النهضة العربية، مصر، 1999
- زينب حسين عوض الله، العلاقات الاقتصادية الدولية، الدار الجامعية، مصر، دون ذكر سنة النشر
- حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 1998
- حمدي عبد العظيم، اقتصاديات التجارة الدولية، مكتبة زهراء للشرق، دون ذكر بلد النشر، 1996
- طلعت أسعد عبد الحميد، الإدارة الفعالة لخدمات البنوك الشاملة، جامعة المنصورة، مصر، 1998
- مجدي محمود شهاب، الاقتصاد النقدي، جامعة الإسكندرية وبيروت العربية، دون ذكر السنة
- محمد القيومي، نظم المعلومات المحاسبية، الدار الجامعية، مصر، 1990
- سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، الدار الجامعية الجديدة، مصر، 2002.
- عبد النعيم محمد مبارك ومحمد يونس، اقتصاديات النقود والصرفية والتجارة الدولية، الدار الجامعية، مصر، 1996
- علي عبد الله، إدارة وتشغيل الموانئ، الجامعة البحرية الدولية، السويد، 2000
- رعد حسن الصرف، أساسيات التجارة الدولية المعاصرة، الجزء الأول، الطبعة الأولى، دون ذكر دار وبلد النشر، 2000
- رشاد العصار وآخرون، التجارة الخارجية، الطبعة الأولى، دار المسيرة، الأردن
- شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري، الدار الجامعية، مصر، 2006

## 2- التقارير:

- مركز الدراسات والأبحاث/الغرفة الشرقية، تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، المملكة العربية السعودية، دون الإشارة إلى السنة

## 3- القوانين و المراسيم

- المرسوم التنفيذي رقم 231/915 المؤرخ في 27 جويلية 1997، الجزائر  
- المرسوم التنفيذي رقم 53/94، سنة 1994، الجزائر

## 4- الجرائد :

-الجريدة الرسمية، المادة 155، العدد 13، الجزائر،

## 5- المجلات:

- فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد السابع، 2009

## ثانيا : المراجع باللغة الأجنبية:

### 1- Les livres

- 1- Bournat Montabord, Commerce international, édition Mothan, 1995
- 2- Chibani Rabah, le Vade Mecun de l'import-export ; édition ENAG, 1997
- 3- Kamel El Khalifa, Guide de transport international des marchandises, édition Dahleb, Algérie, 1994
- 4- Sylvie Grauman, Guide pratique du commerce international, France, troisième édition, 1992.



الملاحق

# إهداء

الى من قال فيهما ربك " و قل ربي ارحمهما كما ربياني صغيرا" ،امي  
اطال الله في عمرها و رزقها الصحة و العافية و أبقاها دعما و عوننا، إلى  
الذي أكرمني بحمل اسمه،والذي العزيز رحمه الله .

كما أهدي هذا العمل المتواضع إلى جميع العائلة بما فيهم إخوتي و  
الزوجة الكريمة و ابنتي الكتوتين "ايمان" و "اسماء" حفظهم الله  
جميعا بإذنه ورحمهم.

الى جميع الاصدقاء و الزملاء في العمل و الدراسة.

عنان

# تشكرات

قال رسول الله صلى الله عليه وسلم: "من لا يشكر الناس لا يشكر الله".

صدق رسول الله صلى الله عليه وسلم.

أول ما نبدأ به الحمد والشكر لله عز وجل الذي أنار دربنا ويسر لنا السبيل لإنجاز هذا العمل المتواضع ونتوجه بجزيل شكرنا وامتناننا للذي لم يبخل بذكائه ومعلوماته، الأستاذ:

يسعد محمد الرحمن، أعانه الله في كل درج سلكه ويسر الله طريقه،

إلى كل يد كريمة أمدتنا بالعون وكل من ساهم من قريب أو بعيد لرفع معنوياتنا وكل

من لم يبخل علينا بالنصيحة والتوجيه.

كما نتقدم بشكرنا إلى كل الأصدقاء الأعزاء والأوفياء لنا لمن أرادوا أن نذكرهم ولو

بكلمة، أن يوفقهم الله إلى ما يحبه ويرضاه، ويبقى ذكرهم في القلب أجمل هدية.

## خاتمة :

نظرا لارتفاع نسبة البضائع المنقولة بحرا، و التي بلغت مستوا قياسيا من اجمالي تجارة البضائع، فإن للاستثمار في هذا القطاع أثر بالغ الأهمية في تنمية التجارة الخارجية.

## توصيات البحث:

- تخفيض رسوم و أجور خدمات الموانئ لتكون قادرة على منافسة موانئ الدول المجاورة؛
- تحديث قواعد و تعليمات الموانئ لتواكب التطورات التي تحدث في صناعة النقل البحري، حيث أن ذلك يعتبر عامل مهم في تطوير عمل الموانئ؛
- تحسين طرق تفتيش الحاويات الواردة و وضع إجراءات خاصة بشأن السلع القابلة للتلف، لتجنب الموردين الخسائر المرتبطة بتلف البضائع الواردة، وبالتالي تشجيع التجارة الخارجية؛
- زيادة الإيرادات المحصلة عن طريق زيادة معدلات الإنتاجية، و إدخال خدمات جديدة، و التوسع في الخدمات القائمة؛
- تخفيض أجور الشحن، و تقديم خدمات جيدة و ميسرة لاستقطاب المزيد من الخطوط الملاحية الجديدة، و زيادة أعداد السفن بالموانئ؛
- رفع معدلات الأداء لعمليات المناولة باستخدام أحدث الآلات و المعدات، و استحداث شبكة متكاملة من الأنظمة المالية الحديثة، و التي تربط القطاعات العاملة و ذات العلاقة، مما يوفر خدمات ممتازة و بإجراءات ميسرة و بتكلفة منافسة؛
- ملائمة الالتزامات التعاقدية لمتطلبات الرحلة المقبلة خاصة فيما يتعلق بأداء جميع التجهيزات و المعدات و مطابقتها للمواصفات المحددة بالعقد بما يكفل لها مستوى أداء متميز خلال سنوات العقد؛
- فتح آفاق جديدة لتنمية القطاعات الاقتصادية الأخرى كالبنوك و النقل و التأمين و الإسكان و الخدمات المساندة و الاتصالات وغيرها.

## اختبار الفرضيات:

- الفرضية الأولى تبين من الفرضية الأولى أن توفر خدمات النقل البحري من الشروط الضرورية لانسياب حركة التجارة الخارجية للدولة وهو ما أكدته النظريات في الجانب النظري للمذكورة.
- الفرضية الثانية : أما الفرضية الثانية فإن الاستثمار في قطاع النقل البحري لم نلاحظ تأثير كبير على صادرات و واردات الجزائر.
- الفرضية الثالثة: أما الفرضية الثالثة فإن انتهاج سياسة حماية بحرية فبدأت النتائج تظهر على مستوى الكميات والأسعار في التجارة الخارجية.

أفاق البحث: من خلال البحث يمكن رصد أفاق للبحث من خلال ما يلي:

- الارتقاء بمستوى الخدمات التي تقدمها الشركات المتخصصة، التي تم إسناد العقود إليها للخطوط الملاحية بعد دراسة واقعية للأسواق العالمية و الموانئ الخارجية المحيطة بها، بما تقدمه لاستقطاب هذه الخطوط وذلك بتقديم الخدمات الأفضل ؛ و لا بد أن تتناسب مع الأهداف المرجوة من تنشيط

الموائى مع تفعلل دورها داخللا و خارللا؁ و ذلك عن طرلق إصءار كءلبلال و نشرال و مءلال  
تشعلل؁ إءالفة إلى ءلصبلص موالع على الأءرءل و نشرها على المسءفلءلءل من ءءمال الموائى؛  
- ءوفر فرص عمل ءءلءة للألءل العاملة؛

## قائمة الجداول

الصفحة	الجدول
40	المبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية سنة 2007 (الوحدة مليون طن)
41	حركة النقل البحري للمسافرين 2008، 2009، 2010، 2011
48	الخصائص البحرية والتجارية لمحطات الرسو
52	عدد السفن الراسية بالميناء خلال الخمس سنوات الاخيرة
52	زمن مكوث السفن بالميناء
52	حجم البضائع بالطن خلال الخمس سنوات الأخيرة
53	حجم الواردات و حجم الصادرات خلال سنة 2016
53	تجارة بذور البطاطا خلال العشر سنوات الأخيرة
54	تجارة بذور البطاطا خلال العشر سنوات الأخيرة
54	عدد الحاويات (معادلة 20 قدما) و حمولتها الخام
54	حجم الزيت المستورد خلال خمس سنوات الأخيرة
55	الحجم الكلي لاستيراد الحبوب

## مقدمة

يعد نشاط النقل البحري مقارنة بأنشطة النقل الأخرى، احد المحاور الرئيسية التي تعتمد عليها التجارة الخارجية لأي دولة، ويرجع ذلك إلى ما يتمتع به هذا النشاط من خصائص مميزة في جانب عرض السلع، تتمثل في قدرته على نقل آلاف الأطنان من البضائع المصدرة أو المستوردة بواسطة السفن خلال الرحلة الواحدة. ولاشك أن ارتفاع نسبة البضائع المنقولة بحرا، تؤكد مدى أهمية النقل البحري مقارنة بطرق النقل الأخرى.

تعتبر الاستثمارات في النقل البحري سواء الأجنبية أو المحلية ذات مكانة هامة ضمن إستراتيجية الدول للنهوض بالاقتصاد الوطني، وهنا يكمن دور الجانب اللوجستيكي لاستقطاب المعدات والأجهزة لمواكبة هذه الاستثمارات.

كما تستدعي وجود هياكل تساهم في تفعيلها ونذكر منها الموانئ ودورها في مواكبة إستراتيجية الدول إذ تعتبر الموانئ الجزائرية كغيرها من الموانئ انها تلعب دورا هاما في تنشيط حركة الاقتصاد الوطني انطلاقا من كونها محطة استيراد وتصدير مختلف البضائع والسلع والخدمات...الخ، من خلال القيام بالعديد من الأدوار وتقديم جملة من الوظائف في مختلف القطاعات الاقتصادية، التجارة، الاستثمار...الخ وانتهاج جملة من الاستراتيجيات خاصة تلك المتعلقة بتنشيط التجارة الخارجية والاستثمارات التي تأخذ الحيز الأكبر لدى صانعي السياسات المينائية سواء مستوردين أو مصدريين.

## 1- الإشكالية:

وعلى هذا الأساس يمكن طرح السؤال التالي: ما مدى أهمية الموانئ لتحقيق إستراتيجية الدول بصفة عامة و ميناء مستغانم بصفة خاصة؟

## 2- الفرضيات:

- أ- توفر خدمات النقل البحري من الشروط الضرورية لانسياب حركة التجارة الخارجية للدولة.
- ب- للاستثمار في قطاع النقل البحري أثر على صادرات و واردات الدولة.
- ج- انتهاج سياسة حماية بحرية مطلقة يضر بالتجارة الخارجية.

## 3- دوافع اختيار الموضوع:

إن اختيار هذا الموضوع نابع من الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري، وأثره على تنشيط التجارة الخارجية في عصر انفتاح الأسواق الدولية، وانتشار ظاهرة العولمة.

## 4- أهداف الدراسة:

إبراز التحديات والعقبات التي تواجه الموانئ واقتراح طرق لتنمية كفاءة الموانئ، وبالتالي تنشيط التجارة الخارجية. إضافة إلى الإحاطة بكل من سياسة الحرية البحرية وسياسة الحماية البحرية.

## 5- منهج البحث:

تم إتباع المنهج الوصفي التحليلي مدعم بمنهج إحصائي.

## 6- خطة وهيكل البحث:

للإجابة على الإشكالية المطروحة، تم تقسيم البحث، إلى ثلاثة فصول، سنتناول من خلالهم ما يلي الفصل الأول مفاهيم عامة حول النقل البحري والتجارة الخارجية تطرقنا في المبحث الأول إلى ماهية قطاع النقل البحري ثم تناولنا في المبحث الثاني ماهية التجارة الخارجية و يليه المبحث الثالث والذي درسنا فيه مستندات التجارة الخارجية أما الفصل الثاني العلاقة بين قطاع النقل البحري والتجارة الخارجية بحيث سنتطرق من خلاله في المبحث الأول إلى سياسة الحماية البحرية وسنقدم في المبحث الثاني سياسة الحرية البحرية ليعقبه المبحث الثالث الذي تطرقنا فيه إلى دور الموانئ في تنمية التجارة الخارجية وطرق تطويرها.

ثم يأتي الفصل الثالث الذي سنقدم من خلاله في المبحث الأول ماهية مؤسسة ميناء مستغانم و المبحث الثاني التجارة البحرية على مستوى ميناء مستغانم أما المبحث الثالث فسنناول فيه المشاكل، التحديات و المشاريع المستقبلية بميناء مستغانم.



## الفصل الثالث

دور ميناء مستغانم في تنشيط التجارة  
الخارجية