

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي  
جامعة عبد الحميد ابن باديس  
كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير  
قسم العلوم التجارية



مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي  
الشعبة: علوم تجارية التخصّص: إمداد ونقل دولي

بعنوان:

## دور الموانئ التجارية في تنشيط التجارة الخارجية (دراسة حالة ميناء مستغانم)

تحت إشراف الأستاذ:  
- بن شني يوسف

مقدمة من طرف الطالبة:  
- ننوش هجيرة

### لجنة المناقشة

اسم ولقب الأستاذ	الدرجة العلمية	الصفة	الجامعة
بن شني عبد القادر	أستاذ محاضر-أ-	رئيسا	جامعة مستغانم
بن شني يوسف	أستاذ محاضر-أ-	مقرا	جامعة مستغانم
بسدات كريمة	أستاذة محاضرة-أ-	مناقشا	جامعة مستغانم

السنة الجامعية: 2017-2018

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

---

## إهداء

أدين لكثير من الناس، أقرباء كانوا أو أصدقاء بكثير من الخدمات، ولعل أصغر شيء يمكنني فعله من أجلهم هو شكرهم.

أولا اشكر المولى عز وجل الذي رزقني العقل وحسن التوكل عليه سبحانه وتعالى، وعلى نعمه الكثيرة التي رزقني إياها، فالحمد لله والشكر لله على كل حال.

إلى من أنار لي درب العلم والمعرفة.. وحرصا علي منذ الصغر، واجتهدا في تربيته والاعتناء بي، والداي الحبيبان الغاليان القريبان إلى قلبي...،

فلا شيء عندي أفخر به | أعظم

من دين أو من به ♥ !

وامرأة ، عظيمة قامت بتربيته ♥

وآب ، أفخر دائما عندما يختتم اسمي.. ب اسمه ♥

إلى أخواتي وإخوتي ♥

والى أساتذتي وأستاذاتي، وكل من أشرف على تعليمي منذ الصغر إلى الآن، أرجو من المولى عز وجل أن يجمعني وإياهم في جنانه الواسعة .... أمين

إلى صديقاتي الغاليات،

شكرا لكم جميعا ♥

أتقدم بالشكر الخاص إلى كل

الأستاذة الذين منوا علينا بمساعدتهم و توجيهاتهم القيمة و معلوماتهم النيرة

وإلى كل من ساعدني في إتمام

هذا العمل المتواضع ولو بكلمة طيبة وابتسامة صادقة

الصفحة	المحتوى
I	- قائمة الجداول
II	- قائمة الأشكال
III	- قائمة المختصرات
6 - 1	- مقدمة عامة
7	<b>الفصل الأول: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية</b>
7	- تمهيد
8	- المبحث الأول: تطور التجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال الفترة (1990-2010)
8	- المطلب الأول: تطور التجارة الخارجية الجزائرية خلال الفترة (1990-2010)
8	- أولا: تحليل الناتج المحلي الاجمالي و التجارة الخارجية
11	- ثانيا: بنية التجارة الخارجية الجزائرية
13	- ثالثا: التوزيع الجغرافي للمبادلات الخارجية الجزائرية
22	- المطلب الثاني: تطور التجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية الجزائرية ما بين (1990-2010)
22	- أولا: تطور حركة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية
26	- ثانيا: تطور حركة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية
29	- المبحث الثاني: اقتصاديات النقل و النقل البحري
29	- المطلب الأول: اقتصاديات النقل
29	- أولا: الآثار الاقتصادية للنقل
32	- ثانيا: المبادئ الأساسية في اقتصاديات النقل و تكاليفه
36	- ثالثا: اقتصاديات النقل البحري و تكاليفه
39	- المطلب الثاني: أقسام السوق الملاحي
40	- أولا: سوق مشارطات نقل البضائع الصب بالسفن الجواله
44	- ثانيا: سوق السفن الخطية
49	- المطلب الثالث: النقل البحري بين الحرية و الحماية
49	- أولا: سياسة حرية النقل البحري
50	- ثانيا: سياسة حماية النقل البحري
54	- المبحث الثالث: الموانئ التجارية كقاعدة للامداد و دورها في التجارة الخارجية
54	- المطلب الأول: مفهوم مراكز الامداد و موانئ الامداد

## الفهرس

54	- أولا: مفهوم مراكز الامداد و مبرراتها الاقتصادية
56	- ثانيا: مفهوم موانئ الامداد
57	- المطلب الثاني: التحليل الاستراتيجي لخدمات الموانئ التجارية
57	- أولا: عناصر القوة و الضعف للموانئ التجارية
58	- ثانيا: الفرص المتاحة و التهديدات التي تواجه الموانئ التجارية
59	- المطلب الثالث: دور موانئ الحاويات في نقل بضائع التجارة الخارجية
60	- أولا: مزايا منظومة النقل بالحاويات و أثرها على الاقتصاد الوطني
61	- ثانيا: أهمية التخطيط الاستراتيجي في دعم القدرة التنافسية لمحطات الحاويات
63	- خلاصة الفصل
67	
68	<b>الفصل التطبيقي: دور ميناء مستغانم في تنشيط التجارة الخارجية</b>
68	- تمهيد
69	- المبحث الأول: تقديم ميناء مستغانم
69	- المطلب الأول: التعريف بمؤسسة الميناء
72	- المطلب الثاني: مميزات ميناء مستغانم
73	- المطلب الثالث: قدرات الاستقبال و المنشآت المتخصصة
75	- المبحث الثاني: التجارة البحرية على مستوى ميناء مستغانم
75	- المطلب الأول: استقبال السفينة و التسهيلات المينائية
78	- المطلب الثاني: استقبال الحمولة و وظائف مؤسسة الشحن
79	- المطلب الثالث: الحركة التجارية بالميناء
86	- خلاصة الفصل
90-87	الخاتمة العامة
92-91	- قائمة المراجع
	- الملاحق
	- الملخص

قائمة الجداول

الرقم	عنوان الجدول	الصفحة
1-1	تطور التجارة الخارجية بالنسبة للنتائج المحلي الإجمالي (1990-2010)	10
2-1	تطور الميزان التجاري ونسبة تغطية الواردات (1990-2010)	11
3-1	تطور البنية السلعية للصادرات (1990-2010)	12
4-1	تطور البنية السلعية للواردات (1990-2010)	13
5-1	بنية التوزيع الجغرافي للصادرات (1990-1999)	14
6-1	بنية التوزيع الجغرافي للواردات (1990-1999)	15
7-1	بنية التوزيع الجغرافي للصادرات (2000-2010)	16
8-1	بنية التوزيع الجغرافي للواردات (2000-2010)	17
9-1	حركة البضائع المصدرة عبر الموانئ التجارية الجزائرية (1990-2010)	19
10-1	نسبة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية (1990-2010)	21
11-1	حركة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية (1990-2010)	23
1-11	عدد السفن الراسية بالميناء خلال الخمس سنوات الأخيرة	80
2-11	زمن مكوث السفن بالميناء	80
3-11	حجم البضائع (طن) خلال الخمس سنوات الأخيرة	81
4-11	حجم الواردات و حجم الصادرات خلال سنة 2011	81
5-11	تجارة بذور البطاطا من خلال العشر سنوات الأخيرة	82
6-11	استيراد السيارات خلال الثلاث سنوات الأخيرة	82
7-11	عدد الحاويات (معادلة 20 قدم) وحمولتها الخام	82
8-11	حجم الزيت المستورد خلال الخمس سنوات الأخيرة	83
9-11	حجم الكلي لإستيراد الحبوب	83

قائمة الأشكال

الرقم	عنوان الشكل	الصفحة
1-1	التمثيل البياني لحركة الصادرات عبر الموانئ التجارية (2010-1990)	20
2-1	التمثيل البياني لنسبة الصادرات عبر الموانئ التجارية (2010-1990)	22
3-1	التمثيل البياني لحركة الواردات عبر الموانئ التجارية (2010-1990)	24



قائمة المختصرات

اللغة العربية	اللغة الفرنسية/الانجليزية	المصطلح(الرمز)
وكالة دعم وترقية الاستثمار	Agence de promotion et de soutien de l'investissement	APSI
الغرفة الوطنية للتجارة و الصناعة	Chambre nationale de commerce et d'industrie	CAGEX
الدعم التفاضلي للبناء	Construction –differential subsidy	CDS
الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة	Compagnie nationale algerienne de navigation	CNAN
المركز الوطني للاعلام و الاحصائيات	Centre national d'information et de statistiques	CNIS
نظم تبادل البيانات الكترونيا	Echange de données informatisées	EDI
منظمة التعاون و التنمية الاقتصادية	Organisation de Coopération et de Développement Economiques	OCDE
الدعم التفاضلي للتشغيل	Operating-Differential Subsidy	ODS
الديوان الوطني لترقية التجارة الخارجية	Office Algerien de Promotion du Commerce Exterieur	PROMEX
شركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ	La Société de Gestion des participations des ports	SOGEPORIS
نقاط القوة و الضعف الفرص و التهديدات	Strength,Weakness,Opportunities and threats	SWOT

عرف الإنسان التجارة منذ القدم، ولما كانت حاجته لنقل السلع عبر مسافات طويلة، تطلب الأمر استحداث وسائل نقل برية، بحرية وجوية. ولأن من متطلبات التجارة الخارجية نقل السلع والخدمات خارج حدود الدولة الواحدة. ونظرا للفواصل البحرية بين الدول أو بين أقطار الدولة الواحدة، وابتعاش التجارة الخارجية التي أصبحت تعتمد بدرجة كبيرة على الموانئ بما توفره من مزايا اقتصادية، أصبح للموانئ التجارية دورا أساسيا في تفعيل وتنشيط التجارة الخارجية.

يرجع انتشار الموانئ عبر العالم إلى الأهمية التي يكتسبها النقل البحري عبر السفن بما توفره من اقتصاديات الحجم والتكلفة المنخفضة، وتختلف الموانئ عبر العالم من خلال حجمها، هياكلها القاعدية والتكنولوجية المستخدمة، مما أدى إلى تباين قدراتها على الاستيراد والتصدير. يضاف إلى هذه الفوارق تباين الإمكانيات الاقتصادية بين البلدان وكذا القوانين والتشريعات المنظمة للتجارة الخارجية ومدى تحريرها بالإضافة إلى القوانين المتحكمة في تسيير الموانئ. ويظهر هذا التباين جليا بين الدول الكبرى المتطورة والدول النامية. ولتقريب المسافات وتدنية التكاليف المتغيرة المتعلقة بحركة السلع والخدمات، ظهرت الموانئ التجارية تماشيا والمعطيات الجغرافية والاقتصادية لجهة تواجدها بما يدعم التجارة الخارجية.

فالجزائر وبحكم موقعها المطل على البحر الأبيض المتوسط واحدة من الدول التي تحظى بشريط ساحلي يقدر بـ 1200 كلم لها من الإمكانيات ما يعزز دور الموانئ في خدمة التجارة الخارجية وخاصة في منطقة المتوسط. وللوقوف على مدى مساهمة الموانئ التجارية الجزائرية في نقل البضائع ودورها في تنشيط التجارة الخارجية، تتجلى إشكالية بحثنا هذا. ويطرح التساؤل الرئيسي على النحو التالي:

### السؤال الرئيسي:

ما هو دور الموانئ التجارية في تفعيل التجارة الخارجية الجزائرية؟

ومن خلال السؤال الرئيسي تتجلى الأسئلة الفرعية التالية:

الأسئلة الفرعية:

- كيف تطورت التجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية الجزائرية في الفترة ما بين 1990-2010؟

- ماذا نعني باقتصاديات النقل والنقل البحري؟

- فيما يتجلى دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية ؟

وللإجابة على هذه التساؤلات نضع الفرضيات التالية:

الفرضيات:

- تطور وبنية التجارة الخارجية الجزائرية في الفترة الممتدة بين (1990-2010) تتمثل في تطور كل من الصادرات والواردات و علاقتهما بالنتائج المحلي الإجمالي.

- تتمثل اقتصاديات النقل والنقل البحري في نقل البضائع من مكان العرض إلى مكان الطلب عليهما.

- يتمثل دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية من خلال كافة العمليات اللوجستية الخاصة بإدارة المواد والمخزون وعمليات الشحن والتفريغ، النقل، التخزين والتوزيع المادي إضافة إلى التنسيق اللوجيستي.

ويكمن دورها في إعطاء ميزة تنافسية للرفع من مستوى أداء التجارة الخارجية في سلسلة متكاملة للنقل والتوزيع.

### أهمية الدراسة:

تتجلى أهمية الدراسة في كونها تتطرق إلى وسيلة مهمة من بين ثلاثة وسائل نقل ضرورية لقيام التجارة الخارجية (البري، البحري والجوي). كما أن دور الموانئ في حركة السلع والخدمات بما يخدم اقتصاديات الحجم والتكلفة المنخفضة من شأنه أن يعزز مكانتها في بناء وتدعيم الميزة التنافسية للوجستيات الشركات و كذا منطقة تواجد هذه الموانئ، من خلال إنعاشها اقتصاديا . يضاف إلى ذلك الحصة المهمة للمبادلات العالمية عبر الموانئ وأنشطة الظهير الخلفي.

كما تكمن أهمية هذه الدراسة في الإطلاع الميداني لميناء مستغانم التجاري كواحد من أهم وأقدم الموانئ التجارية بالجزائر بالنظر للإمكانيات التي يزخر بها والتي تؤهله للقيام بدور استراتيجي في المساهمة في تفعيل التجارة الخارجية.

### أهداف الدراسة:

تسعى هذه الدراسة إلى تحقيق الأهداف التالية:

- دراسة تطور التجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية الجزائرية في الفترة ما بين 1990-2010
- تحديد مفهوم اقتصاديات النقل والنقل البحري.
- دراسة خدمات الموانئ التجارية كقاعدة لوجستية ودورها في تنشيط التجارة الخارجية.

### أسباب اختيار الموضوع:

يعود السبب الرئيسي لاختيار الموضوع إلى محاولة دراسة الموانئ التجارية وما يمكن أن تلعبه من دور في الرفع من مستوى التجارة الخارجية. كما أن هناك أسباب أخرى نذكر منها: - لفت الانتباه إلى أهمية النقل البحري بصفة عامة والموانئ التجارية بصفة خاصة والدور الإستراتيجي الذي يمكن أن تقوم به لدعم التجارة الخارجية الجزائرية من خلال ما تزخر به الجزائر من إمكانيات وبحكم موقعها بشمال إفريقيا ومنطقة الحوض المتوسط. - لفت الانتباه إلى أهمية الاستثمار في الموانئ وعلاقة ذلك بمستوى التجارة الخارجية التي أصبحت من أهم معايير النهوض باقتصاديات البلدان لعلاقتها المباشرة بميزانها التجاري.

### حدود الدراسة:

تقتصر هذه الدراسة على الموانئ البحرية التجارية لنقل البضائع دون الركاب ودورها في تنشيط التجارة الخارجية. ومن الناحية المكانية سيتم التركيز على الجزائر وفي الجانب التطبيقي سيتم التركيز خاصة على ميناء

مستغانم التجاري. أما المجال الزمني فقد تم تحديده في السنوات الممتدة بين 1990 إلى 2010 نظرا لأهمية هذه المرحلة بالنسبة للاقتصاد الجزائري بصفة عامة والتجارة الخارجية الجزائرية بصفة خاصة.

### منهج الدراسة:

للإجابة على التساؤل المطروح وسعيا منا لاختبار مدى صحة الفرضيات الموضوعية سنعمد في دراستنا هذه على المنهج الاستنباطي وأداتية الوصف والتحليل بما يناسب توصيف الظاهرة المدروسة والمتمثلة في دور الموانئ التجارية في تنشيط التجارة الخارجية. كما أنه سيتم اعتماد أداة الإحصاء الوصفي التحليل المعطيات وكذا المؤشرات المتعلقة بنشاط التجارة الخارجية من خلال التصدير والاستيراد عبر الموانئ للوصول إلى مدى مساهمتها في تنشيط التجارة الخارجية. كما سنعمد على دراسة الحالة للوقوف على واقع التجارة الخارجية بميناء مستغانم التجاري.

### الدراسات السابقة:

الدراسة الأولى: رسالة ماجستير في العلوم الاقتصادية فرع التخطيط، بعنوان " دور النقل البحري في المبادلات الخارجية للجزائر في ظل الاصلاحات الاقتصادية ( 1987-1997 ) حالة الشركة الوطنية للنقل البحري ( CNAN - SNTM )"، للطالبة أمال خليفي، جامعة الجزائر لسنة 1999. وقد توصلت الباحثة للنتائج التالية:

- للنقل البحري دورا مهما في ترقية المبادلات الخارجية بتسهيل عملية نقل البضائع في وقت قصير وبأقل تكلفة بالإضافة إلى الخدمات المينائية.

- لاستقلالية تسيير الموانئ مزايا أكثر إيجابية عن تسييرها من طرف الدولة نظرا للإدارة الموحدة، كفاية الإطارات ومزايا الاستقلالية المالية، كما يضمن التسيير الحسن الأدوات التسيير المينائية الإدارية، الاقتصادية، المالية، التجارية، التقنية، الموارد البشرية) التسيير المحكم للموانئ.

- رغم الإصلاحات التي شهدتها النظام المينائي الجزائري وخاصة تلك الموصى بها من طرف المؤسسات المالية الدولية والتي كانت ترمي لإنعاش وترقية النشاط المينائي من خلال إدخال مفهوم المنافسة والفصل بين نشاطات الخدمة العمومية والنشاطات التجارية إلا أن الموانئ الجزائرية ظلت تعاني من مشاكل عدة من شأنها أن تكبح من تطورها وبالتالي من مساهمتها في ترقية قطاع النقل البحري وفي التنمية الاقتصادية.

- يعاني ميناء الجزائر من مشاكل ترجع أساسا إلى قدرات أسطوله المحدودة نظرا لقدم سفنه وتدهور طاقاتها التنافسية في عالم سريع التأثير بالتكنولوجيا الحديثة في مجال النقل البحري.

ونظرا لتاريخ إنجاز الدراسة 1997 وهي فترة غير كافية لتقييم ما جاءت به الإصلاحات الاقتصادية لتعزيز دور النقل البحري في المبادلات الخارجية الجزائرية، فإن دراستنا هذه ستأتي لتوسيع المجال الزمني ليمتد من سنة 1990 إلى غاية 2010، كما سيتم تطبيق هذه الدراسة من حيث الحدود المكانية على ميناء آخروهو ميناء مستغانم التجاري.

الدراسة الثانية: دراسة بعنوان " اقتصاديات النقل البحري (The economics of sea transport) دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري والتجارة الخارجية" من تأليف كارلين أولولين ( Carleen O ' loughlin)، ترجمة مختار السويفي، مطابع مذكور، الإسكندرية، 1979. وقد تناولت هذه الدراسة اقتصاديات المرافئ والموانئ إلى جانب العرض والطلب في الخدمات البحرية، بالإضافة إلى عموميات حول تسويق الخدمات المينائية مع محاولة إسقاطها على بعض الموانئ العالمية عن طريق تحليل الأرقام الإحصائية لبضائع التجارة الخارجية المنقولة بحرا.

وتعتبر هذه الدراسة ذات أهمية من حيث المفاهيم المتعلقة بالنقل البحري، إلا أنها تعتبر جد قديمة مقارنة بما وصلت إليه التكنولوجيا الحديثة في مجال تسيير الموانئ التجارية كقاعدة لوجيستية لنقل بضائع التجارة الخارجية.

الدراسة الثالثة: دراسة بعنوان " اقتصاديات النقل البحري" . من إعداد الأستاذ الدكتور أحمد عبد المنصف محمود، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مكتبة الإشعاع الفنية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2001. وتتناول هذه الدراسة مفاهيم حول اقتصاديات النقل بصفة عامة والنقل البحري بصفة خاصة بالإضافة إلى أقسام السوق الملاحي، واقتصاديات النقل البحري العربي في إطار النظام العالمي الجديد.

الدراسة الرابعة: دراسة بعنوان " الموانئ البحرية العربية"، للدكتور أيمن النحراوي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009. وتتناول هذه الدراسة أساسيات حول النقل والموانئ البحرية، بالإضافة إلى العولمة الاقتصادية والتطورات في التجارة الدولية، وكذلك ملامح تطور النقل البحري العالمي في ظل المتغيرات الراهنة. كما تتناول الإطار العام للمنافسة في الموانئ البحرية ومحطات الحاويات. أما الجانب التطبيقي من هذه الدراسة فيخص عرض تفصيلي لكل الموانئ العربية وذلك بالتطرق للطاقت والتسهيلات في الموانئ البحرية العربية.

ونظرا لحدثة هذه الدراسة 2009 فإنه أمكن التطرق لأحدث ما وصلت إليه تكنولوجيات تسيير الموانئ البحرية. ولهذا السبب يمكن اعتبار هذه الدراسة نقطة الانطلاق لدراستنا مع محاولة تطبيق ذلك على حالة التجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية الجزائرية.

### أقسام الدراسة:

للإحاطة بجميع جوانب الموضوع قمنا بتقسيم بحثنا هذا إلى فصلين اثنين، يتطرق الفصل الأول إلى دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية ، وينقسم إلى ثلاثة مباحث يتناول المبحث الأول تطور التجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين ( 1990-2010)، ويتناول المبحث الثاني اقتصاديات النقل والنقل البحري ، أما المبحث الثالث فيتناول خدمات الموانئ التجارية كقاعدة للإمداد، الإصلاحات في مجال تحرير التجارة الخارجية الجزائرية. ويتطرق الفصل الثاني إلى دراسة حالة ميناء مستغانم التجاري، وينقسم إلى مبحثين حيث يتناول المبحث الأول حركة التجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية الجزائرية، ويتناول المبحث الثاني دور ميناء مستغانم التجاري في نقل التجارة الخارجية الجزائرية.

تمهيد:

لنقل أثر بالغ الأهمية على اقتصاديات الدول وخاصة على تدفق تيارات التبادل التجاري بين الدول في عالم أصبحت فيه التجارة الدولية مؤشرا أكيدا على مدى تقدم الدول. ويعتبر النقل نشاطا إنتاجيا، فهو يخلق قيمة اقتصادية بنقله البضائع والأفراد. فهو يقوم بدور فعال في تبادل وتوزيع البضائع. وقد أدى تطور النقل البحري عبر الحاويات إلى زيادة حجم التجارة الخارجية المنقولة بحرا بخلق منفعة زمانية ومكانية تزيد من القدرة التنافسية للمؤسسات الاقتصادية.

سنتناول في هذا الفصل دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية حيث نقوم بدراسة تطور التجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية الجزائرية ، والتطرق لاقتصاديات النقل والنقل البحري ثم نتطرق إلى خدمات الموانئ التجارية كقاعدة للإمداد، وعليه ستكون مباحث هذا الفصل كالتالي:

المبحث الأول: تطور التجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية الجزائرية .

المبحث الثاني: إقتصاديات النقل و النقل البحري .

المبحث الثالث: الموانئ التجارية كقاعدة للإمداد و دورها في التجارة الخارجية .



المبحث الأول: تطور التجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية الجزائرية

سنتناول بالدراسة في هذا المبحث تطور وبنية التجارة الخارجية الجزائرية خلال الفترة الممتدة بين ( 1990 - 2010)، ثم نقوم بتحليل ودراسة أهمية التجارة الخارجية الجزائرية المنقولة عبر الموانئ التجارية من أجل إبراز دور الموانئ التجارية في نقل التجارة الخارجية الجزائرية.

المطلب الأول: تطور التجارة الخارجية الجزائرية خلال الفترة (1990- 2010)

سوف نتعرض في هذا المطلب إلى تحليل تطور النتائج الكلية للمبادلات التجارية الخارجية للجزائر، المتمثلة في تطور كل من الصادرات والواردات وعلاقتها بالنتائج المحلي الإجمالي، وذلك بتحليل تطور الميزان التجاري، والبنية السلعية للواردات والصادرات، ثم بنية التوزيع الجغرافي لهما ومعرفة الاتجاهات التي اتخذتها هذه البنية، وذلك خلال الفترة (1990- 2010).

أولاً: تحليل الناتج المحلي الإجمالي والتجارة الخارجية:

إن تحليل الناتج المحلي الإجمالي والتجارة الخارجية يستدعي النظر في تطور كل من الناتج المحلي الإجمالي والمؤشرات المتعلقة بالقدرة على التصدير ومعدل اختراق الواردات وكذا درجة انفتاح الاقتصاد الوطني، بالإضافة إلى تحليل الميزان التجاري بتتبع كل من الصادرات والواردات ومعدل نموها وكذا رصيد الميزان التجاري ومؤشر تغطية الواردات خلال الفترة الممتدة بين (1990-2010).

1- تطور العلاقة بين الناتج المحلي الإجمالي والتجارة الخارجية : سنقوم بتحليل تطور كل من الناتج المحلي الإجمالي والمؤشرات المتعلقة بالقدرة على التصدير ومعدل اختراق الواردات وكذا درجة انفتاح الاقتصاد الوطني اعتماداً على الجدول رقم (1-1).

أ- تطور الناتج المحلي الإجمالي: إن حجم الناتج المحلي الإجمالي قد عرف تطوراً متسارعاً، حيث بلغ 3.142 مليار دج في سنة 1999 بفارق 2.6053 مليار دج عن سنة 1990، وبلغ 4098 مليار دج سنة 2000 ليرتفع إلى 5149 مليار دج سنة 2003، ليقفز سنة 2010 إلى 11607 مليار دج، حيث كان معدل نموه في تذبذب من سنة لأخرى.

ب- مؤشر القدرة على التصدير:  $L'effort \text{ à } l'exportation$ : يتمثل في نمو الصادرات بالنسبة للناتج المحلي الإجمالي، ونلاحظ أن معدل القدرة على التصدير ارتفع إلى 28.32% في 1996 مقابل أدنى معدل له ب 18.87% في سنة 1990. وقد شهد أعلى قيمة له ب 80.82% في سنة 2008 لينخفض مجدداً سنة 2010 إلى 31.45%.

ج- معدل اختراق الواردات : Taux de pénétration à l'importation

يمكن قياس المنافسة من خلال السوق الداخلية، وذلك بمعرفة نسبة الطلب الداخلي المضمونة من السلع المستوردة والمنتجة محلياً. فمعدل اختراق السوق الداخلية هو نسبة الواردات إلى استهلاك السوق

## الفصل الأول: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية

الداخلي (الطلب الداخلي) كما يلي : معدل الاختراق = الواردات

الانتاج + الواردات-الصادرات

إن معدل الاختراق المقدر بـ 67.82% في 2008 يعتبر أكبر معدل خلال هذه الفترة، أي أن حركة متغيرات التجارة الدولية هي أكبر من حركة متغيرات الاقتصاد الوطني، الأمر الذي جعل معدل الاختراق يرتفع، حيث تميز هذا الارتفاع بحركته البطيئة في البلدان المتقدمة، وتذبذبه بالنسبة للدول النامية خاصة منها الدول المصدرة للبتروكيمياويات كالجزائر بسبب التذبذب الذي يحصل في أسعار صادرات البترول والتي تؤثر بالتالي على حركة الواردات. وقد ارتفع من 16.62% سنة 1990 إلى 25.77% سنة 1995، لينخفض إلى 19.81% في سنة 1997 لينخفض مجددا في سنة 2010 إلى 26.85%.

د- درجة انفتاح الاقتصاد الوطني: يدل هذا المؤشر أن الاقتصاد الجزائري مفتوح على العالم الخارجي، فأكبر درجة انفتاح بلغت 60.62% سنة 2008. بعدما انتقلت من 17.52% سنة 1990 إلى 25.46% سنة 1995، لكون الصادرات والواردات تشكل نسبة متزايدة من الناتج المحلي الإجمالي. ويرجع توقف تزايد درجة الانفتاح لكونها تابعة لعوامل خارجية، تتعلق بتغير أسعار النفط العالمية الغير مستقرة، وتغير أسعار الصرف المسعر بها كل من الصادرات والواردات، وهو ما يميز اقتصاديات البلدان النامية ذات تصدير منتج أولي وحيد، والتابعة لتكنولوجيا من حيث استيرادها لسلع التجهيز والمواد الاستهلاكية المصنعة، والتي لها تأثير على تغير حجم ونمو الناتج المحلي الإجمالي، عكس ما يحدث في الدول الصناعية المتقدمة كفرنسا، حيث درجة انفتاحها كالتالي: 11%، 12.5%، 18.10%، 18.30%، 18.30%، خلال 1960، 1970، 1980، 1990، 1996 على التوالي<sup>1</sup> وهي درجة تتميز بتزايد مستمر دون تراجع نتيجة الديناميكية الذاتية وليس الظرفية للاقتصاد الفرنسي.

ثانيا- تحليل الميزان التجاري: من الجدول (1-2) فإن الميزان التجاري سجل سنة 1991 فائضا يقدر بـ 80.134 مليار دج، بتغطية قدرها 157.54%. بالنسبة لسنة 1990، نجد أن هناك ارتفاعا هاما في الصادرات من 101.284 مليار في 1990 إلى 219.391 مليار دج في 1991 بمقدار أكثر من الضعف). كما ارتفعت الواردات من 86.769 مليار في 1990 إلى 139.257 مليار في 1991، بزيادة 70.49%. فنمو الصادرات بأسرع من نمو الواردات، أبقى على رصيد الميزان التجاري موجبا. وارتفعت الصادرات سنة 1994 نسبة 26.8% وارتفعت الواردات بنسبة 51.49% بالنسبة لـ 1993، مما جعل الرصيد سالبا بـ 37,228 مليار دج، ومعدل تغطية قدره 89.05%. وانخفض هذا العجز سنة 1995 إلى 24.932 مليار دج. وكان لزيادة الصادرات بعد 1995 بنسبة تفوق نسبة زيادة الواردات بسبب ارتفاع أسعار النفط، أثرا إيجابيا كبيرا على الفائض في رصيد الميزان التجاري ومن ثم معدل تغطية الواردات.

1- J. L. Muchilli, commerce extérieur de la France, Armand Colin, Paris 1999, P 23.

## الفصل الأول: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية

إن الانخفاض المسجل على مستوى الواردات في 1996 و1997 كان نتيجة تباطؤ الجهاز الإنتاجي بسبب حل المؤسسات العمومية ، غلق وحدات الإنتاج الخاصة بسبب المنافسة المفروضة من قبل المستوردين الناتج عند تحرير التجارة الخارجية ، شروط التمويل الصعبة التي فرضتها البنوك على المؤسسات العمومية والتي صعبت من نشاطها بالإضافة إلى قلة الاستثمار بالرغم من وجود قواعد مشجعة من أجل ترقية الاستثمار من قبل L'APSI<sup>1</sup> ويجمع انخفاض الصادرات في 1998 إلى انخفاض سعر البترول الذي وصل إلى أدنى مستوى له (أقل من 12 دولار)، كما كان على الجزائر أن تسدد 4.5 مليار \$ كديون عليها، مما جعل رصيد الميزان التجاري ينخفض إلى 47.544 مليار دج سنة 1998، بعدما كان 230.935 مليار دج سنة 1997 ، وأن الصادرات من غير المحروقات لم تتمكن أبدا من أن تتجاوز 5% من إجمالي الصادرات حيث قدرت في 1998 بـ 390 مليون \$ ، ان معدل نمو الواردات في 1999 بقي دون تغيير عما كان عليه في 1998 في حدود 10% ، بينما بلغ معدل نمو الصادرات ما يزيد عن 39% برصيد إيجابي قدره 224.157 مليار دج وبمعدل تغطية تجاوز 136% وقد سجل الميزان التجاري أكبر فائض سنه 2008 يقدر بـ 2570.6 مليار دج يتغطية قدرها 199.99%، وقد عرف الميزان التجاري انخفاضا كبيرا سنة 2010 حيث بلغ 730 مليار دج فقط رغم القيمة الهامة للصادرات التي بلغت 3650 مليار دج بسبب زيادة قيمة الواردات والتي بلغت 2920 مليار دج مع تذبذب في السنوات الأخيرة.

### ثانيا: بنية التجارة الخارجية الجزائرية:

ان تحليل بنية المبادلات الخارجية للجزائر مع العالم الخارجي تمكنا من تحديد طبيعة المنتجات في شكل مجموعات سلعية حيث يكون للجزائر ميزة تفوق نسبي فتقوم بتصديرها، وتلك التي يكون لها نذره نسبية فيها فتعمل على استيرادها، ومن ثم معرفة اتجاهات تطورها وطبيعة النشاط الاقتصادي المسيطر فيها. لتحليل بنية هذه المبادلات الخارجية سنقوم بتحليل البنية السلعية لكل من الصادرات والواردات خلال المرحلة (1990-2010).

1- تحليل البنية السلعية للصادرات الجزائرية: من خلال الجدول رقم (1-3)، نجد سيطرة المواد الأولية و نصف المصنعة على باقي الصادرات، حيث تراوحت نسبتها بين 97% و99% من إجمالي الصادرات، أما من حيث القيمة فنسجل تزايدا مستمرا من 99.528 مليار دج سنة 1990 الى 826.956 مليار دج سنة 1999 ، ومن 1650.7 مليار دج في 2000 الى 5128.3 مليار دج سنة 2008 لتتخفض سنة 2009 الى 3022.3 م دج نصيب

1 CNIS ,Rapport sur la conjoncture du second semestre ,1997,P53 .

وكالة دعم ترقية الاستثمار \*APSI: Agence de promotion et de soutien de l'investissement

## الفصل الأول: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية

المحروقات فيها مسيطر على باقي الصادرات وقد سجلت الصادرات تراجعاً سنة 1998 يتضح السبب من خلال سعر برميل النفط الذي انخفض الى 12.85 \$ بعدما سجل سعر 19.49 \$ للبرميل سنة 1997. ليأتي بعد ذلك في الترتيب السلع الاستهلاكية التي تراوحت نسبتها بين 1% و 2% ، أما سلع التجهيز فهي بنسبة وقيمة ضئيلتين جداً. القول أنه نظراً لعجز الجهاز الانتاجي في توفير عرض قابل للتصدير وجب البحث في حلول تخص اجراءات امامية في قطاع الانتاج الموجه للتصدير، كما يمكن تعزيز امكانية تنافسية المؤسسات الجزائرية لاخترق الأسواق الخارجية ، حيث أن سوء معرفة تقنيات التصدير وأسواق التجارة الخارجية يعد عائقاً كان لابد من تجاوزه، وذلك من خلال تكوين اطارات متخصصة في هذا المجال. وحتى تتمكن الهيئات التي تتكلف بتحفيرو وترقية الصادرات ، مثل \* (PROMEX) والغرفة الوطنية للتجارة والصناعة (CAGEX)\*\* من لعب دورها بصورة فعالة ، كان على السلطات العمومية أن توليها الرعاية الكافية. كما يمكن للقطاعات الدبلوماسية في الخارج أن تلعب دوراً مهماً وفعالاً على المستوى التجاري، و مواكبة متطلبات الاقتصاد الوطني لترقية المنتجات بنشر المعلومات الاقتصادية والتجارية والجمركية وعرضها على المتعاملين الأجانب من خلال مواقعها.

2- تحليل البنية السلعية للواردات الجزائرية: تتميز البنية السلعية للواردات بأنها ثابتة تقريباً، مما يبين مدى تبعية الاقتصاد الجزائري. وبالرغم من ذلك ، فإن الجزائر مرونة وقدرة على تقليص الواردات في حالة انخفاض مواردها من الصادرات. فمن الجدول (1-4)، نجد سيطرة سلع التجهيز على بنية الواردات الجزائرية ، حيث بلغت نسبتها 50% في كل من سنتي 1990 و 1999 لتتخفف نسبتها إلى 34, 4% سنة 2000 ثم تسجل ارتفاعاً مستمراً وصل في سنة 2006 إلى 40, 2%. فمعظم مواد التجهيز وجهت إلى قطاع المحروقات الذي واصل تطوره مقارنة بمخطط التنمية المقدر بـ 20 مليار \$، 50% منه بالعملة الصعبة وتمثل باقي التجهيزات في المعدات المتنقلة<sup>1</sup>. وتحتل السلع الاستهلاكية المرتبة الثانية حيث وصلت نسبتها 63, 43% سنة 1994 نصيب السلع الغذائية منها ( 30, 07%) وبنسبة 41, 51% سنة 2000 لتتخفف إلى 30.56% سنة 2009 مع تذبذبها في السنوات الأخرى. يليها المواد الأولية ونصف مصنعة التي بلغت نسبة ( 32.9%) سنة 1991 كأعلى قيمة لها لتبقى متذبذبة في السنوات الأخرى. فالواردات الجزائرية بقيت تتميز بنفس الاختلالات تقريباً في بنيتها السلعية كما عرف رصيد الميزان التجاري سنة 1994 عجزاً قدره 37228 مليون دج مقابل فائض بـ 30465 مليون دج سنة 1993.

1- المجلس الوطني الاقتصادي والاجتماعي، تقرير الظرف الاقتصادي السداسي 1 سنة 2001، ص 48.

\* PROMEX :Office algerien de promotion du commerce exterieur

\*\*CAGEX :Chalbre nationale de commerce et d'industrie

## الفصل الأول: دور خدمات الموائج التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية

مما أدى إلى زيادة في الواردات من المنتجات الغذائية بـ 5.26% لتغطية العجز المسجل في العرض الوطني المترتب عن الجفاف الذي ضرب قطاع الفلاحة، وتعويض جزء من العجز بانخفاض واردات سلع التجهيز بـ 3.32%.

إن التحسن الحاصل في إيرادات العملة الصعبة أدى إلى اعتماد أسلوب الدفع نقدا بالعملة الصعبة، بعد سيطرة خطوط القرض في تمويل الواردات. مما يجنب الخسارة في سعر الصرف وقاص الأعباء المالية لتأكيد كمبيالات القرض. ويرجع تقرير المجلس الوطني الاقتصادي والاجتماعي<sup>1</sup>، انخفاض واردات سنة 1997 بالنسبة لسنة 1996 لانخفاض واردات المواد الأولية ونصف المصنعة بسبب تباطؤ جهاز الإنتاج بل المؤسسات العمومية، غلق وحدات إنتاج القطاع الخاص نظرا للمنافسة المفروضة من المستوردين إثر تحرير التجارة الخارجية ومشكلة التمويل البنكي.

إن صدمة الانفتاح الاقتصادي التي تعرض لها جهاز الإنتاج الوطني الذي لم يكن مهياً لها، وعوائق المنافسة التي كانت في الغالب غير شرعية، جعلته يفقد جانبا هاما من أسواقه، مما أدى إلى تقهقر في نموه. فهو يتطلب إجراءات رفع مستوى التأهيل، التي يجب أن تكون مرفقة بتلك التي تم اتخاذها من أجل ضمان حمايته. فعلى مستوى الممارسات التجارية، تم تحرير التجارة الخارجية دون وجود هيكل مناسب لتأطيرها، مما خلق آثارا سلبية على نمو الاقتصاد الوطني بصورة عامة، وعلى قطاع التجارة الخارجية بصورة خاصة، بالرغم من الإجراءات المتخذة من أجل التخفيف من تلك الآثار السلبية. مما يبين عدم فعالية وكفاية سلسلة الإجراءات المتخذة والمرافقة لانفتاح السوق. فالممارسات الغير شرعية والغير شفافة على مستوى قطاع التجارة استمرت في طرح منتجات مستوردة مشكوك في نوعيتها، مما سهل عمليات الغش والتهرب الضريبي.

### ثالثا: التوزيع الجغرافي للمبادلات الخارجية الجزائرية:

تتمثل دراسة التوزيع الجغرافي للمبادلات الخارجية في تتبع وجهات الصادرات الجزائرية ومصادر وارداتها مما يمكننا من دراسة الفرص والتهديدات التي تواجه التجارة الخارجية وتمكننا من معرفة مدى تبعية واردات وصادرات الجزائر لدولة أو منطقة ما وإمكانية تدارك الوضع عن طريق تنوع المناطق الجغرافية للتقليل من مخاطر حدوث أزمات تموينية بحدوث اضطرابات أو سوء في العلاقات. ولتسهيل الدراسة سنقوم بتقسيم الفترة المدروسة إلى مرحلتين الأولى بين 1990-1999 والثانية بين 2000-2010.

1 CNIS ,conjoncture du second semestre 1997 ,p53

1-التوزيع الجغرافي للمبادلات الخارجية بين 1990-2000:

تميز التوزيع الجغرافي خلال هذه الفترة بسيطرة المتعاملين الرئيسيين مع الجزائر كما يلي:

أ- مجموعة دول الاتحاد الأوروبي: من الجدولين (1-5) و(1-6)، تسيطر هذه المجموعة على المبادلات التجارية الجزائرية بين 60% و70% للصادرات و بين 54% و62% للواردات. وارتفعت قيمتهما بشكل كبير، فارتفعت الصادرات من 67.824 مليار دج سنة 1990، إلى 530.704 مليار دج سنة 1999. وارتفعت الواردات من 54.493 مليار دج إلى 363.256 مليار دج. تحتل فرنسا المرتبة الأولى من حيث الواردات بنسبة بين 21% إلى 25 %، و المرتبة الأولى لإيطاليا من حيث الصادرات بنسبة بين 17 % إلى 23 %. مع استقرار هيكل المبادلات الخارجية وتركزه حول المجموعة الأوروبية، ويرجع التغير السنوي في الصادرات للتذبذب أسعار البترول.

ب- مجموعة دول أمريكا الشمالية: تحتل المرتبة الثانية حيث تراوحت الصادرات إليها بين 15% إلى 23%. أما الواردات فتراوحت بين 12% إلى 17%، تصدرها الولايات المتحدة الأمريكية ب امتصاصها للصادرات الجزائرية بنسبة من 14% إلى 20%، متمثلة أساسا في المنتجات البترولية.

ج- مجموعة دول أمريكا الجنوبية: تنحصر المبادلات التجارية الجزائرية مع هذه المجموعة خاصة في البرازيل والأرجنتين، بنسبة متوسطة في حدود 3% الواردات و بين 2% إلى 7% للصادرات.

د- مجموعة الدول العربية: إن المبادلات التجارية مع هذه المجموعة محدودة جدا (حوالي 2%) وذلك لتشابه وقلة حجم السلع العربية، مما يصعب تسويقها، كما تحد الحواجز الجمركية من جرها. والعامل الجغرافي دوره في المنافسة على الأسواق الخارجية، فعلى الدول العربية أن تقيم سياسات مبنية على التعاون التجاري لتحسين مستوى التبادل، بدراسة الأسواق الخارجية والتقرب منها لاقتناص الفرص.

أما دول المغرب العربي فمن النادر إيجاد مبادلات بهذه الضالة، في ظل التكتلات الاقتصادية والتجمعات الجهوية والإقليمية، مما يدل على الحشاشة الاقتصادية لهذه المنطقة، وعدم نجاعة الاتفاقات المبرمة في اتحاد المغرب العربي. أما باقي الدول كالدول الأوروبية الأخرى، والدول الإفريقية ودول آسيا، فلا تشكل سوى نسبة محدودة من المبادلات الخارجية.

جدول رقم (1-1): تطور التجارة الخارجية بالنسبة للناتج المحلي الإجمالي بين (1990-2010). (الوحدة : مليون دج)

معدل نمو التجارة الخارجية % X 0,5	الواردات M		الصادرات X		معدل إختراق الواردات	معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي السنوي %	الناتج المحلي الإجمالي (PIB)	السنة
	M/PIBx100 %	قيمة M	مؤشر % (X/PIBx100 القدرة على التصدير)	قيمة X				
17,52	16,17	86769	18,87	101284	16,62		536700	1990
22,42	17,41	139257	27,43	219391	19,35	49,02	799800	1991
19,62	17,14	180141	22,10	232237	18,04	31,4	1050900	1992
18,99	17,68	205463	20,30	235928	18,15	10,59	1162200	1993
21,85	23,12	340137	20,59	302909	22,55	26,6	1471400	1994
25,46	26,10	513193	24,83	488270	25,77	33,66	1966600	1995
23,80	19,27	498130	28,32	732103	21,19	31,43	2584800	1996
22,34	18,16	501582	26,52	732517	19,81	6,87	2762400	1997
20,71	19,86	552359	21,57	599903	20,2	0,7	2781600	1998
23,00	19,43	610527	26,57	834684	20,92	12,96	3142000	1999
28,65	16,83	689500	40,47	1658500	22,04	30,43	4098000	2000
26,48	18,10	767800	34,85	1478000	21,75	3,49	4241000	2001
27,58	21,48	957000	33,68	1500400	24,46	5,06	4455400	2002
28,66	20,60	1060900	36,73	1891000	24,56	15,57	5149000	2003
37,61	27,33	1319000	47,89	2311800	34,4	-6,25	4827000	2004
46,82	28,73	1493600	64,91	3374500	45,01	7,71	5199000	2005
49,63	28,00	1558500	71,26	3967000	49,34	7,08	5567000	2006
50,83	32,00	1916800	69,66	4172700	51,33	7,6	5990000	2007
60,62	40,42	2572000	80,82	5142600	67,82	6,23	6363000	2008
42,64	39,67	2691300	45,62	3095400	42,18	6,63	6785000	2009
28,30	25,16	2920000	31,45	3650000	26,85	71,07	11607000	2010

المصدر: المركز الوطني للإعلام والإحصائيات - للجمارك الجزائرية. (CNIS)

جدول رقم (2-1): تطور الميزان التجاري ونسبة تغطية الواردات خلال الفترة (1990-2010). (الوحدة : مليون دج)

مؤشر تغطية الواردات M/X x 100	رصيد الميزان التجاري X-M	الواردات		الصادرات X		السنة
		معدل النمو السنوي (%) M	قيمة M	معدل النمو السنوي (%) X	قيمة X	
116,73	14515	100	86769	100	101284	1990
157,54	80134	160,49	139257	216,61	219391	1991
128,92	52096	129,36	180141	105,86	232237	1992
114,83	30465	114,06	205463	101,59	235928	1993
89,05	-37228	165,55	340137	128,39	302909	1994
95,14	-24923	150,88	513193	161,19	488270	1995
146,97	233973	97,06	498130	149,94	732103	1996
146,04	230935	100,69	501582	100,06	732517	1997
108,61	47544	110,12	552359	81,90	599903	1998
136,72	224157	110,53	610527	139,14	834684	1999
240,54	969000	112,94	689500	198,70	1658500	2000
192,50	710200	111,36	767800	89,12	1478000	2001
156,78	543400	124,64	957000	101,52	1500400	2002
178,24	830100	110,86	1060900	126,03	1891000	2003
175,27	992800	124,33	1319000	122,25	2311800	2004
225,93	1880900	113,24	1493600	145,97	3374500	2005
254,54	2408500	104,35	1558500	117,56	3967000	2006
217,69	2255900	122,99	1916800	105,19	4172700	2007
199,95	2570600	134,18	2572000	123,24	5142600	2008
115,02	404100	104,64	2691300	60,19	3095400	2009
125,00	730000	105,5	2920000	117,92	3650000	2010

المصدر: المركز الوطني للإعلام والإحصائيات - للجمارك الجزائرية. (CNIS)



جدول رقم (3-1): تطور البنية السلعية للصادرات خلال الفترة (1990 - 2010). (الوحدة: مليون دج)

السنة	سلع استهلاكية		منها مواد غذائية		2- سلع التجهيز		3- م اولية ون مصنعة		منها الطاقة		مجموع قيمة الصادرات		ص.من غ المحروقات	
	%	القيمة	%	القيمة	%	القيمة	%	القيمة	%	القيمة	القيمة	%	القيمة	
1990	1,03	1048	0,44	448	0,7	708	98,3	99528	96,1	97350	101284	3,9	3934	
1991	0,8	1759	0,45	997	0,55	1197	98,7	216436	96,6	212592	219391	3,1	6799	
1992	1,14	2636	0,73	1693	0,63	1457	98,2	228144	95,9	222615	232237	4,1	9622	
1993	1,47	3479	0,98	2312	0,21	497	98,3	231952	95,2	224643	235928	4,8	11285	
1994	0,66	1998	0,4	1199	0,13	400	99,2	300512	96,6	292485	302909	3,4	10424	
1995	1,67	8174	1,08	5265	0,23	1099	98,1	478997	95	463972	488270	5	24298	
1996	2,18	15983	1,02	7444	0,37	2682	97,5	713438	93,4	683880	732103	6,6	48223	
1997	2,19	16012	1,02	7439	0,37	2688	97,5	713817	93,4	684242	732517	6,6	48275	
1998	0,41	2486	0,26	1567	0,16	930	99,4	596487	96,5	578898	599903	3,5	21005	
1999	0,35	2902	0,19	1567	0,58	4826	99,1	826956	96,5	805341	834684	3,5	29343	
2000	0,2	3388	0,15	2409	0,26	4366	99,5	1650746	97,2	1612428	1658500	2,8	46072	
2001	0,21	3090	0,15	2163	0,35	5176	99,4	1469734	96,6	1427940	1478000	3,4	50060	
2002	0,33	4942	0,19	2790	0,37	5579	99,3	1489879	96,1	1441898	1500400	3,9	58502	
2003	0,34	6377	0,2	3688	0,13	2382	99,5	1882241	97,3	1839292	1891000	2,7	51708	
2004	0,23	5260	0,18	4251	0,15	3387	99,6	2303153	97,6	2255824	2311800	2,4	56276	
2005	0,19	6309	0,15	4915	0,08	2641	99,7	3365550	98	3307965	3374500	2	66535	
2006	0,21	8426	0,13	5303	0,08	3269	99,7	3955305	97,8	3880996	3967000	2,2	86004	
2007	0,2	8531	0,15	6103	0,08	3260	99,7	4160909	97,8	4080317	4172700	2,2	92383	
2008	0,19	9793	0,15	7717	0,09	4410	99,7	5128398	97,6	5016983	5142600	2,4	125617	
2009	0,36	11096	0,25	7740	0,09	2877	99,6	3081428	97,6	3022388	3095400	2,4	73012	
2010	1,03	1048	0,44	448	0,7	708	98,3	99528	96,1	97350	101284	3,9	3934	

المصدر: المركز الوطني للإعلام والإحصائيات - للجمارك الجزائرية. (CNIS)

مجموع الواردات	منها الطاقة		3- م أولية ون مصنعة		2- سلع التجهيز		منها مواد غذائية		1- سلع إستهلاكية		السلع السنوات
	%	القيمة	%	القيمة	%	القيمة	%	القيمة	%	القيمة	
86769	1,49	1290	27,1	23538	50	43357	22,1	19174	33,93	29443	1990
139257	3,33	4641	32,9	45815	39,9	55532	25,23	35136	34,61	48190	1991
180141	1,43	2572	31,7	57111	42,8	77105	24,89	44832	38,6	69541	1992
205463	1,42	2922	31,8	65324	42,8	87955	24,77	50898	38,37	78837	1993
340137	0,6	2034	30,1	102350	39,5	134311	30,07	102277	43,63	148404	1994
513193	1,09	5608	30,5	156363	43,6	223584	25,58	131283	41,85	214785	1995
495885	1,21	6023	26,5	131185	44,8	222291	28,72	142409	40,18	199241	1996
501582	1,52	7630	25,3	126748	45,2	226739	29,28	146859	41,88	210046	1997
552359	1,34	7395	25,4	140287	47,2	260760	26,94	148781	40,96	226251	1998
610527	1,66	10122	24,4	148708	50	305010	25,17	153687	40,38	246547	1999
690463	1,41	9710	24,1	166500	34,4	237330	26,33	181780	41,51	286633	2000
767893	1,4	10738	25	192282	36,1	277337	24,09	185021	38,84	298274	2001
957196	1,21	11557	25,3	242547	38,1	364339	22,82	218396	36,6	350310	2002
1038338	0,84	8746	27	280798	37,6	390048	19,79	205458	35,39	367492	2003
1319283	0,94	12466	25,1	331622	39,9	526906	19,65	259202	34,92	460755	2004
1493381	1,04	15552	24,8	370539	42,3	631773	17,62	263141	32,88	491069	2005
1558531	1,14	17724	28,1	437356	40,2	626434	17,71	276026	31,74	494741	2006
916427	1,17	22472	31,7	607159	31,4	602026	17,93	343599	36,9	707242	2007
2560344	1,5	38523	30,4	778370	33,6	860408	19,79	506699	35,99	921566	2008
2691370	1,4	37603	30,3	816028	39,1	1052877	14,92	401575	30,56	822465	2009
/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	2010

المصدر: المركز الوطني للإعلام والإحصائيات - للجمارك الجزائرية. (CNIS)

## الفصل الأول: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية

الجدول رقم (5-1): بنية التوزيع الجغرافي للمصادرات خلال المرحلة 1999-1990: (الوحدة: م دج)

1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991	1990	السنة	
										الدول	
530704	390466	443851	436265	314286	205089	161795	164792	151790	67824	1 م, الأوروبية (CEE)	
63,58	65,09	60,59	59,59	64,37	67,71	68,58	70,96	69,19	66,96		
13732	9755	17636	18410	9137	21734	10305	11717	5572	2150	منها	المانيا
1,65	1,63	2,41	2,51	7,87	7,18	4,37	5,05	2,54	2,12		فرنسا
114559	98213	124746	97299	70451	49450	40059	45564	44249	17463		ايطاليا
13,72	16,37	17,03	13,29	14,43	16,33	16,98	19,62	20,17	17,24		بريطانيا
196065	129327	163337	147425	111738	65016	52659	53989	39203	19381		اسبانيا
23,49	21,56	22,3	20,14	22,88	21,46	22,32	23,25	17,87	19,14		
15030	15149	14385	17229	10871	5584	4564	8439	-	-		
1,8	2,53	1,96	2,35	2,23	1,84	1,93	3,63	-	-		
88563	56351	71073	56481	33326	23998	16114	19919	16015	6057		
10,61	9,39	9,7	7,71	6,83	7,92	6,83	8,58	7,3	5,98		
47865	41720	55611	84519	39831	14642	8599	12405	9792	3140	2, دول اوروبية أخرى	
5,73	6,95	7,59	11,54	8,16	4,83	3,64	5,34	4,46	3,1		
-	166	1230	31977	7053	1473	2997	28223	-	-	منها	روسيا
-	0,03	0,17	4,37	1,44	0,49	1,27	12,15	-	-		
143944	110336	153410	140564	94586	58089	41917	35474	43717	23944	4, مجموعة دول أ الشمالية	
17,25	18,39	20,94	19,2	19,37	19,18	17,77	15,27	19,93	23,64		
116957	89274	126615	113583	82838	51972	38164	34733	40717	20694	منها	الولايات المتحدة
14,01	14,88	17,28	15,51	16,97	17,16	16,18	14,96	18,56	20,43		كندا
26987	21080	26765	26981	11749	6116	3753	742	3000	3250		
3,23	3,51	3,65	3,69	2,41	2,02	1,59	0,32	1,37	3,21		
47523	42673	49537	40993	14136	8607	12334	8651	5682	2120	5, مجموعة دول أ الجنوبية	
5,69	7,11	6,76	5,6	2,9	2,84	5,23	3,73	2,59	2,09		
-	37134	42547	37769	11998	7225	10528	7848	-	-	منها	البرازيل
-	6,19	5,81	5,16	2,46	2,39	4,46	3,38	-	-		البراغواي
-	632	1697	1353	633	961	1121	499	-	-		
-	0,11	0,23	0,18	0,13	0,32	0,48	0,21	-	-		
11432	9301	13217	14863	12157	9199	4321	5274	4176	2260	8, مجموعة الدول العربية	
1,37	1,55	1,8	2,03	2,49	3,04	1,83	2,27	1,9	2,23		
11432	7980	11896	13997	11255	8940	3955	5226	3576	1999	منها: د المغرب العربي	
1,37	1,33	1,62	1,91	2,31	2,95	1,68	2,25	1,63	1,97		
547	261	953	742	907	633	278	267	723	635	8, مجموعة دول الافريقية	
0,07	0,04	0,13	0,1	0,19	0,21	0,12	0,11	0,33	0,63		
53216	5380	16888	14889	13274	7283	6962	5641	4234	1996	9, مجموعة الدول الاسيوية	
6,38	0,9	2,31	2,03	2,72	2,4	2,95	2,43	1,93	1,97		
4262	3409	4433	3936	3549	2770	1144	1791	1645	969	منها	اليابان
0,51	0,57	0,61	0,54	0,73	0,91	0,48	0,77	0,75	0,96		
-	27	3	10	-	-	-	-	-	-	باقي دول العالم	
834684	599903	732517	732103	488270	302909	235928	232237	219391	101284	اجمالي قيمة المصادرات	

المصدر: المركز الوطني للإعلام والإحصائيات - للجمارك الجزائرية (CNIS) \*إبتداء من 1995 صار الاتحاد الاوروبي يتكون من 15 دولة بإضافة

فنلندا , النمسا , السويد,

## الفصل الأول: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية

الجدول رقم (1-6): بنية التوزيع الجغرافي للواردات خلال المرحلة 1990-1999: (الوحدة: م دج)

السنة										الدول
1999	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991	1990	
363256	311387	271929	306012	300249	187222	119098	110150	87001	54493	1 م. الأوروبية CEE
5,59	37,56	21,54	71,61	51,58	04,55	97,57	15,61	48,62	8,62	
139018	131656	116010	121804	127813	84057	52267	45686	29895	20140	منها
22,77	23,84	23,13	24,56	24,91	24,71	25,44	25,36	21,47	23,21	
33824	32150	34851	61068	43927	31880	21606	18131	10763	4756	
5,54	5,82	6,95	12,31	8,56	9,37	10,52	10,06	7,73	5,48	
60468	49674	43336	45664	49610	33126	22310	27093	18171	10784	منها
9,9	8,99	8,64	9,21	9,67	9,74	10,86	15,04	13,05	12,43	
45227	37893	27861	32745	35171	18292	10943	16387	14161	9832	منها
7,41	6,86	5,55	6,6	6,85	5,38	5,33	9,1	10,17	11,33	
61622	54533	47052	34346	34149	32257	13642	14598	15177	9244	2, دول اوروبية أخرى
10,09	9,87	9,38	6,93	6,65	9,48	6,64	8,1	10,9	10,65	
-	7197	6401	3414	3603	1882	203	273	390	822	منها
-	1,3	1,28	0,69	0,7	0,55	0,1	0,15	0,28	0,95	
-	7197	6401	3414	3603	1882	203	273	390	822	منها
-	1,3	1,28	0,69	0,7	0,55	0,1	0,15	0,28	0,95	
-	577	954	543	1022	219	265	679	-	-	منها
-	0,1	0,19	0,11	0,2	0,06	0,13	0,38	-	-	
77003	88987	81407	70422	88984	62080	36377	24700	17033	12873	4, مجموعة دول أ الشمالية
12,61	16,11	16,23	14,2	17,34	18,25	17,7	13,71	12,23	14,84	
51291	58253	53172	50961	67452	48527	30591	20780	13311	10040	منها
8,4	10,55	10,6	10,28	13,14	14,27	14,89	11,54	9,56	11,57	
25712	30734	28235	19461	21532	13552	5785	3911	3722	2833	منها
4,21	5,56	5,63	3,92	4,2	3,98	2,82	2,17	2,67	3,26	
12423	10895	10962	19533	17562	7834	3729	4042	5013	2447	5, مجموعة دول أ الجنوبية
2,03	1,97	2,19	3,94	3,42	2,3	1,81	2,24	3,6	2,82	
-	3387	5027	9586	6469	4472	1852	894	-	-	منها
-	0,61	1	1,93	1,26	1,31	0,9	0,5	-	-	
-	5161	3052	5021	3172	1297	176	472	-	-	منها
-	0,93	0,61	1,01	0,62	0,38	0,09	0,26	-	-	
2383	16968	20882	14011	15795	13880	6878	7055	3764	1599	8, مجموعة الدول العربية
0,39	3,07	4,16	2,83	3,08	4,08	3,35	3,92	2,7	1,84	
2383	1413	1387	6809	9455	9346	4965	4857	3063	1219	منها د المغرب العربي
0,39	0,26	0,28	1,37	1,84	2,75	2,42	2,7	2,2	1,4	
17352	15555	19495	7202	6340	4534	1913	2198	701	380	8, مجموعة دول افريقية
2,84	2,82	3,89	1,45	1,24	1,33	0,93	1,22	0,5	0,44	
69914	49344	46318	40461	44890	29266	20828	16284	10568	5733	9, مجموعة الدول الاسيوية
11,45	8,93	9,23	8,16	8,75	8,6	10,14	9,04	7,59	6,61	
23767	12084	18389	13120	17403	8984	8768	8388	6823	4013	منها
3,89	2,19	3,67	2,65	3,39	2,64	4,27	4,66	4,9	4,62	
-	12437	9455	11103	12025	5534	2800	3422	-	-	منها
-	2,25	1,89	2,24	2,34	1,63	1,36	1,9	-	-	
6574	4690	3537	3898	5224	3064	2998	1114	-	-	باقي دول العالم
834684	599903	732517	732103	488270	302909	235928	232237	219391	101284	

المصدر: المركز الوطني للإعلام والإحصائيات - للجمارك الجزائرية (CNIS)

## الفصل الأول: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية

2- تطور التوزيع الجغرافي للمبادلات الخارجية بين 2000-2010: تميز التوزيع الجغرافي للمبادلات التجارية الجزائرية مع العالم الخارجي خلال هذه الفترة كذلك بسيطرة المتعاملين الرئيسيين مع الجزائر بالنسبة للواردات والصادرات كما يوضحه الجدولان (7-1) و (8-1).

أ - دول الاتحاد الأوروبي: تسيطر هذه المجموعة على أكثر من 50% من المبادلات التجارية الجزائرية حيث بلغت 64,52% سنة 2001.

ب- دول OCDE (دون UE): تحتل دول OCDE المرتبة الثانية بنسبة متزايدة من 26% سنة 2000 إلى 33,91% سنة 2009. وتأتي باقي دول أمريكا الجنوبية وآسيا وكذا الدول العربية بنسبة ضئيلة , هذا بالنسبة للصادرات , ونفس الشيء ينطبق على الواردات حيث تتصدر دول الاتحاد الأوروبي قائمة واردات الجزائر وتلها دول OCDE في المرتبة الثانية.

الجدول رقم (7-1): بنية التوزيع الجغرافي للصادرات خلال 2000-2009 (الوحدة: مليون دج)

السنة	الدول	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000
	الاتحاد الأوروبي	1588082	2674939	1861079	2088357	1877490	1253565	1112680	964450	953609	1038142
	EU	51,3	52,01	44,6	52,64	55,64	54,22	58,93	64,28	64,52	62,6
	دول OCDE	1049726	1855712	1760788	1492431	1097678	796557	585456	366810	351423	438455
	دول اوروبية	33,91	36,08	42,2	37,62	32,53	34,45	31,01	24,45	23,78	26,44
	دول اخرى	479	649	486	508	1100	6558	9437	10362	6721	13624
	امريكا الجنوبية	0,02	0,01	0,01	0,01	0,03	0,28	0,5	0,69	0,45	0,82
	دول اسيا	126096	186453	180053	174187	229175	137059	93599	75801	80111	125854
	دون د ع	4,07	3,63	4,31	4,39	6,79	5,93	4,96	5,05	5,42	7,59
	د عربية دون مع	227397	244173	277709	130168	89352	49434	38897	36346	36772	15807
	دول المغرب العربي	7,35	4,75	6,66	3,28	2,65	2,14	2,06	2,42	2,49	0,95
	باقي دول افريقيا	38630	51688	33222	42929	45556	37544	27236	19767	24335	4140
	باقي دول العالم	1,25	1,01	0,8	1,08	1,35	1,62	1,44	1,32	1,65	0,25
	مجموع الصادرات	58699	105451	52712	37409	30664	29329	19947	19927	21245	19119
		1,9	2,05	1,26	0,94	0,91	1,27	1,06	1,33	1,44	1,15
		6370	23671	2913	1017	3595	1874	997	3985	2009	3161
		0,21	0,46	0,07	0,03	0,11	0,08	0,05	0,27	0,14	0,19
		-	-	3815	-	-	-	-	3029	1777	-
		-	-	0,9	-	-	-	-	0,2	0,12	-
		3095400	5142736	4172777	3967006	3374610	2311920	1888249	1500477	1478002	1658302

المصدر: المركز الوطني للإعلام والإحصائيات - للجمارك الجزائرية (CNIS)

## الفصل الأول: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية

الجدول رقم (8-1): بنية التوزيع الجغرافي للواردات خلال 2009-2000 (الوحدة: مليون دج)

2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	السنة الدول
1422740	1360947	1000626	851977	825661	727595	610236	536585	456023	395626	الاتحاد الاوروبي
52.86	53.15	52.21	54.67	55.29	55.15	58.77	56.06	59.39	57.3	EU
440753	469862	371966	271523	257523	221298	172008	198071	164162	165145	دول OCD E
16.38	18.35	19.41	17.42	17.22	16.77	16.57	20.69	21.38	23.92	
49863	42738	49591	56440	77614	79050	65596	60338	49133	45389	دول اوروبية اخرى
1.85	1.67	2.59	3.62	5.2	5.99	6.32	6.3	6.4	6.57	
127808	141315	115966	93050	91626	84023	43501	30687	20781	10689	امريكا الجنوبية
4.75	5.52	6.05	5.97	6.14	6.37	4.19	3.21	2.71	1.55	
518767	488525	299487	221911	183839	140662	92525	75163	44729	45088	دول اسيا دون د ع
19.28	17.52	15.63	14.24	12.31	10.66	8.91	7.85	5.82	6.53	
74589	45722	43071	35811	28390	37832	32069	29173	13828	10839	د عربية دون مع
2.77	1.79	2.25	2.3	1.9	2.87	3.09	3.05	1.8	1.57	
32740	25617	19698	17070	15919	12187	9206	10123	5562	3914	دول المغرب العربي
1.22	1	1.03	1.1	1.07	0.92	0.89	1.06	0.72	0.57	
23973	25617	16022	10751	10857	12611	9590	6934	6566	8957	باقي دول افريقيا
0.89	1	0.84	0.69	0.73	0.96	0.92	0.72	0.86	1.3	
137	0	0	0	2274	4035	3606	10123	7107	4817	باقي دول العالم
0.01	0	0	0	0.15	0.31	0.35	1.06	0.93	0.7	
2691370	2560343	191642	1558533	1493378	1319284	1038337	957197	767891	690464	مجموع الواردات

المصدر: المركز الوطني للإعلام والإحصائيات - للجمارك الجزائرية (CNIS)

المطلب الثاني: تطور التجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية بين (1990-2010):

نظرا للمكانة التي تحتلها صادرات الجزائر وواردتها، وبحكم الموقع المطل على البحر الأبيض المتوسط، فإن الموانئ التجارية الجزائرية يمكنها أن تلعب دورا إيجابيا في حركة الملاحة وتنشيط التجارة الخارجية، و للوقوف على مدى مساهمة الموانئ التجارية الجزائرية في المبادلات التجارية الخارجية، سنحاول في هذا المطلب تتبع تطور حجم حركة الملاحة، وذلك بتحليل تطور كل من الصادرات والواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال المرحلة الممتدة بين (1990-2010).

أولا: تطور حركة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية

رغم الإصلاحات التي شهدتها النظام المينائي الجزائري، وخاصة تلك الموصى بها من طرف المؤسسات المالية الدولية، والتي كانت ترمي لإنعاش وترقية النشاط المينائي، إلا أن الموانئ الجزائرية ظلت تعاني من مشاكل عدة من شأنها أن تكبح من تطورها وبالتالي من مساهمتها في ترقية قطاع النقل البحري في التنمية الإقتصادية<sup>1</sup>. ويمكن قياس حركة الملاحة من عدة جوانب، إذ يمكن

قياسها من حيث عدد السفن التي تخرج من الموانئ التجارية باعتبارها حاملة للصادرات، كما يمكن قياسها بالنظر الى حجم البضائع التي تحملها هذه السفن او بقيمة هذه البضائع.

1- حركة الملاحة والبضائع عبر الموانئ التجارية الجزائرية: يمكن تحليل حركة الملاحة عبر الموانئ التجارية الجزائرية من خلال الجدول (9-1) والذي يمثل حركة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال المرحلة الممتدة بين (1990-2010).

<sup>1</sup> - أمال خليفي، دور النقل البحري في المبادلات الخارجية للجزائر في ظل الإصلاحات الاقتصادية (1987-1997) حالة الشركة الوطنية للنقل البحري (SNTM - CNAN)، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، 1999، ص 61 .

الفصل الأول: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية

الجدول رقم (9-1): حركة البضائع المصدرة عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال المرحلة الممتدة بين (2010-1990)

القيمة مليون دج	حجم البضائع (طن)	عدد السفن	السنوات
96200	65863063	7715	1990
208400	64927679	7827	1991
220600	65946693	7530	1992
224100	65692598	7236	1993
287700	63642128	7530	1994
463800	64506139	7380	1995
695400	68963918	7123	1996
695800	74345476	7827	1997
599900	75471474	7944	1998
792900	77883823	8353	1999
1575000	81771848	8764	2000
1404100	80536092	9002	2001
1420132	84598418	10169	2002
1796450	91866666	10210	2003
2196210	94120781	10128	2004
3205000	100634343	10241	2005
3768650	99973302	10157	2006
3964000	100838358	10032	2007
4885000	101210104	10245	2008
2940000	125021450	11027	2009
3467500	100929478	10136	2010
<b>34876842</b>	<b>1748743831</b>	<b>186576</b>	<b>المجموع</b>

المصدر: من اعداد الطالب بناء على معطيات دليل الإحصائيات للموانئ التجارية ، وزارة النقل ، الجزائر ، 2007 . و معطيات شركة تسيير

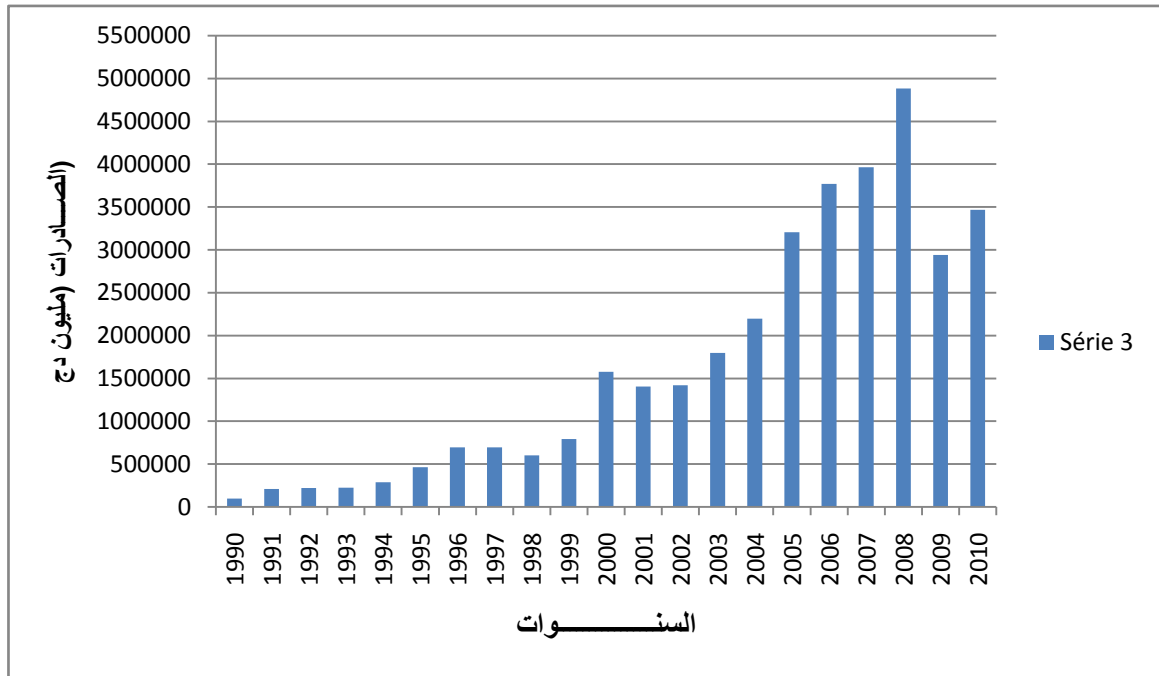
مساهمات الدولة SOGEPORIS



## الفصل الأول: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية

من خلال الجدول رقم (9-1) نلاحظ العلاقة الطردية بين عدد السفن التي تغادر الموانئ التجارية و حجم البضائع من جهة وقيمة هذه البضائع والتي تمثل في الاساس جزءا مهما من صادرات الجزائر. ويوضح التمثيل البياني في الشكل رقم (1-1)، مدى تسارع قيمة صادرات الجزائر عبر الموانئ التجارية والتي تتركز اساسا في المواد الاولية و النصف مصنعة و بالأخص المنتجات البترولية. كما نلاحظ تسارع وتيرة الصادرات ابتداء من سنة 2000 الى غاية 2010 و الذي يرجع اساسا الى الارتفاع الملحوظ في اسعار النفط خلال هذه الفترة من حيث قيمة البضائع المصدرة، و رفع الجزائر لحصتها من النفط نظرا لتداعيات ارتفاع اسعار النفط بالنظر الى حجم البضائع المصدرة عبر الموانئ التجارية.

الشكل رقم (1-1): التمثيل البياني لحركة الصادرات عبر الموانئ التجارية بين (1990-2010)



المصدر: تم اعداد الشكل بالاعتماد على معطيات الجدول (6-1)

2- نسبة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين (1990-2010): من خلال الجدول رقم (1-10) والذي يمثل نسبة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال المرحلة (1990-2010) بالنسبة الى اجمالي الصادرات الجزائرية، يبرز لنا دور الموانئ التجارية في نقل صادرات الجزائر ومن خلال التمثيل البياني لنسبة الصادرات عبر الموانئ التجارية (1990-2010) الموضح في الشكل (1-2)، تبدو جليا مكانة الموانئ التجارية ودورها في نقل التجارة الخارجية الجزائرية، حيث ان 95% من صادرات الجزائر تنقل بحرا عبر الموانئ التجارية وهي نسبة تعكسها طبيعة الدول المتعامل معها في التجارة الخارجية وضعف التبادل التجاري البري و الجوي خاصة معدل الجوار.

الفصل الأول: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية

الجدول رقم (10-1): نسبة الصادرات عبر الموانئ التجارية خلال المرحلة (1990 – 2010)

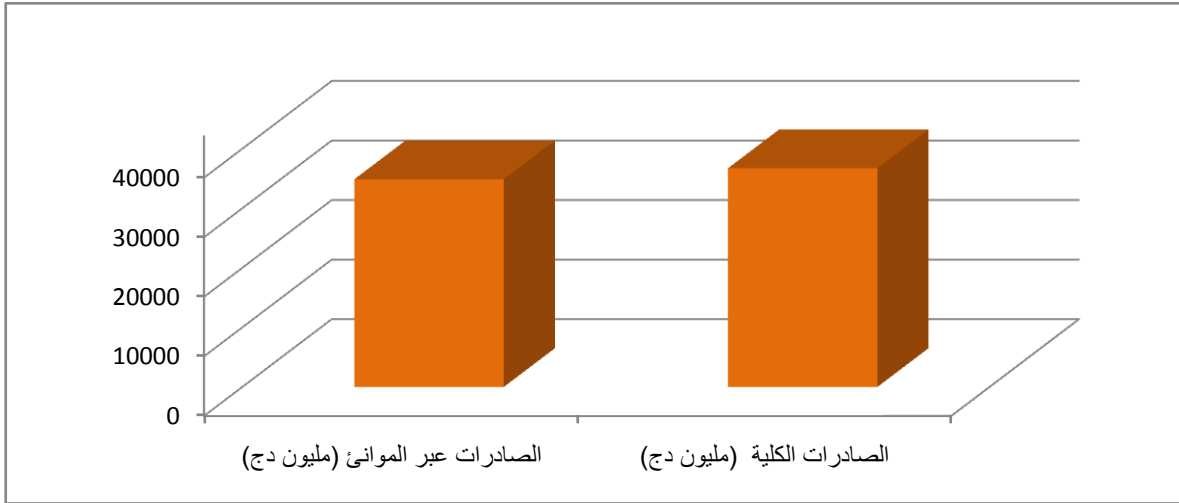
النسبة المئوية	الصادرات عبر الموانئ (مليون دج)	الصادرات الكلية (مليون دج)	السنوات
94,98%	96200	101284	1990
94,99%	208400	219391	1991
94,99%	220600	232237	1992
94,99%	224100	235928	1993
94,98%	287700	302909	1994
94,99%	463800	488270	1995
94,99%	695400	732103	1996
94,99%	695800	732517	1997
95,00%	569900	599903	1998
94,99%	792900	834684	1999
94,97%	1575000	1658500	2000
95,00%	1404100	1478000	2001
94,65%	1420132	1500400	2002
95,00%	1796450	1891000	2003
95,00%	2196210	2311800	2004
94,98%	3205000	3374500	2005
95,00%	3768650	3967000	2006
95,00%	3964000	4172700	2007
94,99%	4885000	5142600	2008
94,98%	2940000	3095400	2009
95,00%	3467500	3650000	2010
94,98%	34876842	36721126	المجموع

المصدر: تم إعداد الجدول بناء على معطيات دليل الإحصائيات للموانئ التجارية . وزارة النقل ، الجزائر ، 2007 . و معطيات شركة تسيير

مساهمات الدولة SOGEPORIS

## الفصل الأول: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية

الشكل رقم (1-2) التمثيل البياني لنسبة الصادرات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين (1990-2010)



### ثانيا - تطور حركة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية

على غرار الصادرات ، يمكن قياس حركة الملاحة و البضائع الواردة عبر الموانئ التجارية الجزائرية من حيث عدد السفن التي تدخل الموانئ التجارية باعتبارها حاملة للواردات ، كما يمكن قياسها بالنظر الى حجم البضائع التي تحملها هذه السفن او بقيمة هذه البضائع.

1 - حركة الملاحة و البضائع الواردة عبر الموانئ التجارية الجزائرية: يمكن تحليل حركة الملاحة عبر الموانئ التجارية الجزائرية من خلال الجدول (1-11) و الذي يمثل حركة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال المرحلة الممتدة بين (1990 - 2010).

## الفصل الأول: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية

الجدول رقم (11-1): حركة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية خلال المرحلة (1990-2010)

السنوات	عدد السفن	حجم البضائع (طن)	القيمة مليون دج
1990	7947	18291961	82400
1991	7816	17157574	132200
1992	7509	15245681	171100
1993	7227	15533134	195100
1994	7560	18578823	323100
1995	7356	16165440	487500
1996	7136	12783253	473200
1997	7812	15177983	476500
1998	7968	15960299	524700
1999	8352	16590572	580000
2000	8777	18528809	655000
2001	8987	19038582	729400
2002	10219	23473029	909100
2003	10210	23193369	1007800
2004	10149	24860045	1253000
2005	10255	26437488	1418900
2006	10172	27005032	1480500
2007	10039	29491194	1820900
2008	21576	78339590,8	2443400
2009	22577	81972183	2556700
2010	24496	88939193,3	2774000
<b>المجموع</b>	<b>224140</b>	<b>813763235,1</b>	<b>20494500</b>

المصدر: تم إعداد الجدول بناء على معطيات دليل الإحصائيات للموانئ التجارية . وزارة النقل ، الجزائر ، 2007 . و معطيات شركة تسيير

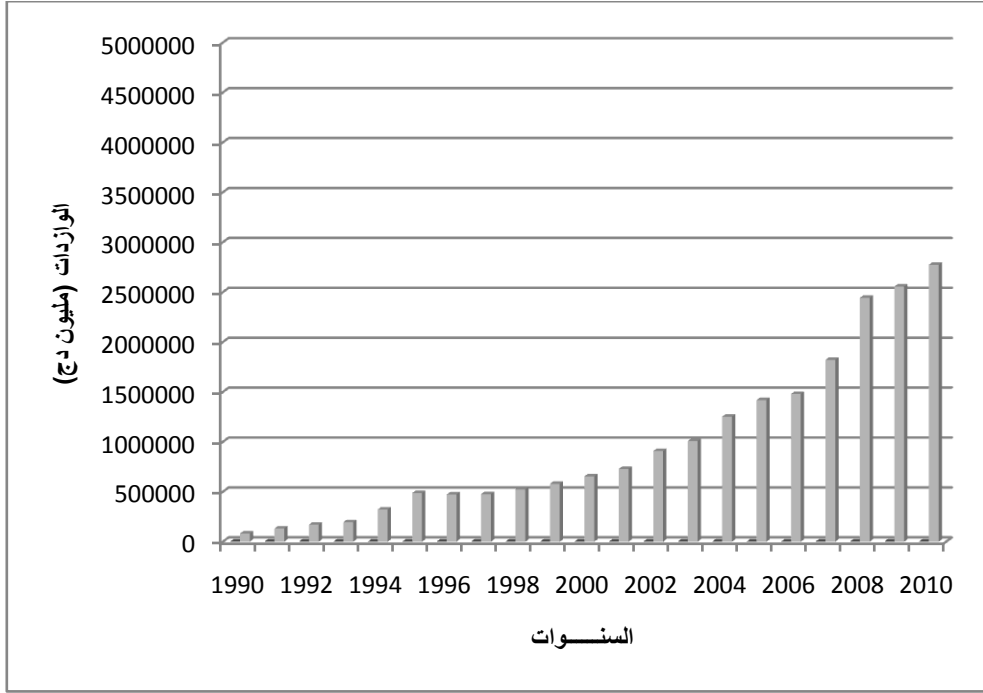
مساهمات الدولة SOGEPORIS

نلاحظ من خلال الجدول العلاقة الطردية كذلك بين عدد السفن التي تدخل الموانئ التجارية و حجم البضائع من جهة وقيمة هذه البضائع والتي تمثل في الأساس جزءا مهما من واردات الجزائر. ويوضح التمثيل البياني في الشكل رقم (1-3) مدى تسارع قيمة واردات الجزائر عبر الموانئ التجارية والتي تتركز أساسا في مواد التجهيز والمواد الاستهلاكية . كما نلاحظ تسارع وتيرة الصادرات ابتداء من سنة 2000 الى غاية 2010

## الفصل الأول: دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية

والذي يرجع أساسا الى استغلال إيرادات النفط في اقامة البنية التحتية التي شهدتها هذه الفترة على عكس فترة التسعينات من هذه المرحلة و التي شهدت ركودا نسبيا .

الشكل رقم (1-3): التمثيل البياني لحركة الواردات عبر الموانئ التجارية الجزائرية بين (1990-2010)



### المبحث الثاني: اقتصاديات النقل والنقل البحري

تعتبر مشروعات النقل بأنواعه المختلفة البرى، البحري، الجوى، وعبر الأنابيب أحد المقومات الرئيسية لأي دولة، وتلعب دورا إيجابيا وفعالا في اقتصاديات الدول، كما تعتبر عمليات النقل والنقل البحري بصفة خاصة من أهم الأبعاد الحضارية عبر التاريخ. فالنقل هو عصب التنمية وشريان الحياة للتبادل التجاري الدولي، وكلما انتعشت التجارة الدولية تزايد الطلب على خدمات النقل البحري باعتباره طلبا تكامليا للتجارة الخارجية الدولية.

### المطلب الأول: اقتصاديات النقل

تختلف ظواهر اقتصاديات وسائل النقل عن بعضها البعض، ولكل نوع من أنواع النقل خصائصه وملامحه الخاصة، حيث تميز دراسات العلوم الاقتصادية تمييزا واضحا بين اقتصاد النقل البحري، والنقل بالسكك الحديدية، والنقل بالطرق والنقل الجوي والنقل بخطوط الأنابيب. إلا أن هناك تشابه في المبادئ التي تحكم وسائل النقل بأكملها.

### أولاً: الآثار الاقتصادية للنقل

للنقل دور لا يستغنى عنه في اقتصاديات الدول، فهو يؤثر في الإنتاج والتوزيع كما له تأثير على العرض والطلب ويساهم أيضا في تحقيق مبدأ تقسيم العمل بالإضافة إلى تأثيره على الأسعار والمنافسة وسهولة الحصول على عناصر الإنتاج، ويمكن تفصيل هذه الآثار فيما يلي:

1- تأثير النقل على الإنتاج والتوزيع: يلعب النقل دورا مهما في الإنتاج والتوزيع ابتداء من مرحلة المادة وهي خام ثم انتقالها إلى مرحلة التكرير والتشكيل ثم التصنيع حتى وصولها إلى المستهلك النهائي عن طريق تجار الجملة وتجار التجزئة. وتكلفة النقل لها دور هام وحيوي في تحديد الموقع الأمثل لتوطن نشاط أو مشروع صناعي معين في مكان ما وتفضيله عن باقي الأماكن. كما تدخل خدمات النقل في كل عوامل الإنتاج ومراحله المختلفة<sup>1</sup>.

2- تأثير النقل على الطلب : يمكن دراسة تأثير النقل على الطلب من خلال دراسة المنفعة المكانية والمنفعة الزمنية.<sup>2</sup>

1- فتحي السيد التونسي، النقل متعدد الوسائط التطبيقات والفوائد والتحديات، الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية، القاهرة، ماي 2006، ص 13.

2- أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مطبعة الإشعاع الفنية، الطبعة الأولى، مصر، 2001، ص 8-10.

أ- المنفعة المكانية: ويقصد بها القيمة الاقتصادية للسلعة الناتجة عن نقلها من المكان الذي تكون قيمتها أو منفعتها فيه منخفضة أو منعدمة إلى المكان الذي يكون لها فيه قيمة أو منفعة أكبر، وتمثل قيمتها في الفرق بين القيمتين في مكاني الإنتاج والاستخدام.

ب- المنفعة الزمانية: يزيد النقل من قدرة السلعة على إشباع حاجات المستهلكين وذلك عن طريق عرضها ليس فقط في المكان المطلوبة فيه، ولكن كذلك في وقت الحاجة إليها وهذا ما ينتج عنه المنفعة الزمانية. ويخلق كلا من النقل والتخزين مجتمعين المنفعة الزمانية بتمكين الصناعات من الاستمرار في الإنتاج طوال السنة بالرغم من التغيير الموسمي في الإنتاج وفي الاستهلاك. ومن أشكالها الطلب على سرعة النقل وخاصة عند حدوث الأزمات والطوارئ لتجنب الخسارة المحتملة. وقد تنقل البضائع بقصد إطالة فترة النقل وذلك للتخلص من البضائع من المخازن عندما لا يرغب الزبون في استلامها فوراً. وقد يستخدم النقل البطيء عند انخفاض أسعار السلعة وينتظر أن ترتفع بعد فترة زمنية تستغرقها مدة النقل.

ج- خلق أو تنشيط الطلب على البضائع : تؤثر تكلفة النقل المنخفضة والمناسبة على الطلب الكلي على البضائع من مختلف الأنواع، كما قد تضعف من الطلب على البضائع المحلية التي قد تنافسها، ومع ذلك فهي تعمل على ارتفاع مستوى المعيشة بالعمل على تعدد البضائع المستهلكة عن طريق النقل بأحجام كبيرة وبأسعار منخفضة.

3- تأثير النقل على عرض البضائع : للنقل أثره العميق على عرض البضائع وعلى تكاليف إنتاجها، فالتطور الكبير في وسائل النقل أدى إلى تلاشي المسافات وزادت السرعة ومن أهم الآثار الاقتصادية لهذه التطورات، انخفاض تكاليف الإنتاج وأسعار البضائع، مع انخفاض فئات النولون وتعريفه النقل وزيادة مساحة السوق لنفس السلعة نتيجة تناقص زمنه. فالتحسينات المستمرة في النقل أمكن شحن البضائع الرخيصة بأحجام كبيرة وقيمة نقل منخفضة، حيث كانت البضائع الغالية فقط تستطيع تحمل تكاليف النقل إلى الأسواق البعيدة. كما يؤدي اتساع السوق المحلية والأسواق الوطنية والدولية إلى زيادة مستمرة في التخصص وفي ترشيد العمل بما يؤدي إلى زيادة في الإنتاجية والاتجاه إلى تكثيف الإنتاج والوصول إلى أعلى مستوياته. وتسمح سهولة حركة انتقال العمال ورأس المال والمواد الأولية بتحسين مستمر في عناصر الإنتاج.<sup>1</sup>

1- Todd Litman, Evaluating Transportation Economic Development Impacts, Victoria Transport Policy Institute, 18 August 2010, P07

4- النقل ومبدأ تقسيم العمل: من أهم الآثار الاقتصادية للنقل قيامه بتسهيل مبدأ تقسيم العمل الإقليمي فبدون النقل المناسب الكفاء لا اضطرت كل منطقة جغرافية إلى الاكتفاء الذاتي، أي إنتاج كل ما تحتاجه في معيشتها أو الاقتصاد على استهلاك السلع والخدمات التي يمكن إنتاجها محليا، مما يؤدي إلى انخفاض مستوى المعيشة وعدم الكفاءة الاقتصادية. ويمكن التعبير عن مبدأ تقسيم العمل بأنه يمكن تحقيق أكفأ استخدام لعناصر الإنتاج إذا قامت كل منطقة جغرافية بإنتاج البضائع التي يمكن إنتاجها أرخص من منطقة أخرى، وتنتج كل منطقة السلع التي يكون لها أكبر ميزة أو أقل تكاليف مقارنة في إنتاجها، تم تبادل السلع المنتجة عن طريق

وسائل التسويق وخدمات النقل ذات التكاليف التي لا تضيع المكاسب الناتجة عن التخصص الاقتصادي.<sup>1</sup>

5- آثار اقتصادية أخرى: بالإضافة إلى الآثار السابقة يمكن إضافة آثار أخرى تتمثل في:

أ- النقل وحجم الإنتاج والتوزيع: يعتبر النقل أحد العوامل التي تحدد حجم الصناعة سواء الحجم الصغير، المتوسط أو الكبير. فكثير من المصانع الصغيرة تتوطن حيث يمكنها أن تحصل على ما تحتاجه من مواد خام و مواد وسيطة بكميات كبيرة من مسافات بعيدة جدا. ويمكن تسويق إنتاجها في الأسواق الوطنية أو الدولية.

ب- المنافسة: يعمل النقل الكفاء على زيادة المنافسة وبالتالي تخفيض الأسعار، فالمنافسة الناتجة عن تحسن النقل تؤدي إلى زيادة المنافسة في السوق نتيجة زيادة العرض بسبب تعدد مصادره. كما تؤدي إلى المنافسة في النقل ذاته نتيجة زيادة عدد الناقلين عن طريق معين مما يخفض سعر النقل ويؤثر ذلك على تكلفة الإنتاج وبالتالي على أسعار السلع في حالة المنافسة التامة.

ج- النقل واستخدام الأرض: تؤدي سهولة النقل لمسافات طويلة بكفاءة إلى تمكين المنتجين البعيدين عن السوق إلى الوصول إليه بتكاليف منخفضة مما يؤدي إلى زيادة الكمية الإجمالية من الأرض المتوفرة لإنتاج مختلف السلع الممكن أن تناسب هذه الأرض، وتؤدي كذلك إلى نقص القيمة الأراضي الواقعة قريبا من الأسواق.

د- تساوي الأسعار واستقرارها: عندما تنتج وفرة في المحصول أو الإنتاج الصناعي دون توفر نقل مناسب ورخيص فإن العرض المحلي لهذه السلع سوف يزيد عن طلبها مسببا انخفاضها في الأسعار وتلف المنتجات غير المشتراة. وعند توفر نقل مناسب يمكن نقل المنتجات الزائدة إلى مناطق أخرى.

وتستمر هذه السلع في الانتقال من المناطق ذات الوفرة النسبية منها إلى المناطق ذات النقص النسبي في المعروض منها إلى أن تتساوى الأسعار في كلتا المنطقتين فيما عدا تكاليف النقل والضرائب.

1- أحمد عبد المنصف محمود، مرجع سابق، ص 19-21.



### ثانياً: المبادئ الأساسية في اقتصاديات النقل وتكاليفه

يهدف تحليل تكاليف النقل، سنقوم بدراسة المبادئ الأساسية التي تقوم عليها اقتصاديات النقل ثم نقوم بدراسة أنواع هذه التكاليف.

1- تناقص التكلفة وتزايد الغلة : تتميز عادة صناعات النقل، وخاصة السكك الحديدية وخطوط الأنابيب، باحتياجها لاستثمارات ثابتة مرتفعة في المنشآت بالمقارنة بحجم حركة النقل بحيث تتكون تكاليفها من جزئين ثابتة ومتغيرة. ففي المدى القصير، تميل منشآت النقل إلى إظهار تناقص في التكلفة على درجات متفاوتة عند زيادة حجم الحركة وذلك تبعاً لنوع النقل، ومدى العلاقة بين التكاليف الثابتة والتكاليف المتغيرة. ففي هذه الظروف لا تزيد وحدة إجمالي التكاليف بنفس نسبة تزايد متوسط الغلة بالنسبة لوحدة النقل وتتكون تكاليف خدمات النقل من جزئين، أحدهما غير مرتبط بحجم الخدمة والتي تقاس بأي وحدة تتعلق بحجم الخدمة مثل ميل / الطن. والآخر ناتج مباشرة عن حجم الإنتاج. وقد ينتج مبدأً تناقص التكاليف أو تزايد الغلة عن مصدرين<sup>1</sup>.

أ- يتمثل المصدر الأول في الكفاءة الناتجة من الزيادة في استخدام معدات المنشأة، بما يمكن الناقل من توزيع التكلفة الثابتة على عدد أكبر من الوحدات في المدى القصير في الإنتاج)، كزيادة حجم الحركة التي تنتجها منشأة للنقل مثلاً. وبذلك تقل تكلفة التشغيل بالنسبة لوحدة حركة النقل (كخطوط السكة الحديدية ومحطاتها ومعداتهما) كلما زاد حجم الحركة.

ب- المصدر الثاني يمكن توضيحه بواسطة التكاليف الأقل نسبياً للوحدة الناتجة من منشأة نقل تبلغ استثماراتها في المعدات ضعفين أو ثلاثة أضعاف المنشأة الأولى أو الأصلية، وتكون قد صممت بحيث يمكن تعديل المنشأة تبعاً للطلب على معدات افتراض نوع معين من الفن الإنتاجي المستخدم في لحظة زمنية معينة. وتعتبر فترة المدى القصير أكثر أهمية بالنسبة لمعظم المشاكل. ويعني تطبيق مبدأً تناقص التكلفة أن العائد من عملية النقل يتذبذب بشدة مع التغير في حجم حركة النقل.

وتظل تكلفة الوحدة المنتجة مرتفعة حتى النقطة التي عندها تغطي العائدات من حجم حركة النقل التكاليف الثابتة وبعد أن تزيد حركة النقل عن هذه النقطة، تغطي العائدات كلا من التكاليف الثابتة والمتغير وتساهم أكثر فأكثر في صافي العائد كلما زادت حركة النقل. وتعمل الزيادات المتتالية في حركة النقل زيادة على زيادة تكاليف التشغيل ولكن بدرجة طفيفة مقارنة بالزيادة في العائد الناتج عن الحركة الإضافية. ويتزايد صافي العائد بنسبة أكبر من نسبة حجم النقل. وبنفس الطريقة يتسبب النقص في كل من حجم حركة النقل وبالتالي في إجمالي العائد، في انخفاض العائد بنسبة أسرع من الوفرة في التكاليف بسبب حركة النقل

1-Ely Dahan and V.Srinivasan, The Profite Saddle, Sloan School of Management, Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, P4.

الأقل مما يسبب النقص السريع لصافي عائدات النقل والتحول السريع من صافي ربحية التشغيل إلى صافي خسارة في التشغيل

2- أنواع تكاليف النقل: تشمل تكاليف تشغيل خدمات النقل أنواعا متعددة تتمثل<sup>1</sup>:

أ- تكاليف تشغيل خدمات معينة، والتي تتضمن كل مصاريف التشغيل وتكاليف الإدارة والإشراف والأعباء الثابتة وما يوزع على مالكي المشروع كريح أو عائد للاستثمار.

ب- التكاليف التي تغطي كل مصاريف التشغيل بما فيها تكاليف الإشراف ولكنها لا تتضمن أي مساهمة في المصاريف العامة والأعباء الثابتة والعائد.

ج- التكاليف التي تتضمن كل مصاريف التشغيل ولكنها لا تشمل المصاريف العامة للإشراف.

د- التكاليف التي تغطي كل المصاريف الإضافية الناتجة بسبب عملية نقل كمية معينة من البضائع (وما كانت تنفق هذه التكاليف لو لم يتم نقل هذه الكمية) وتسمى هذه التكاليف بالتكاليف الإضافية، وهي التكاليف الخاصة باستخدام سيارات أو عربات إضافية أو أي معدات مطلوبة لنقل أي كمية محددة من البضائع.

ويجب على الناقل لكي يقرر تكاليف التشغيل المتغيرة أن يعرف مقدار الوفرة في التكاليف لو لم يتم تداول هذه الكمية من البضائع، حتى يستطيع أن يضع فئات أجرة النقل التي ستنتقل كما البضائع، أو أن يمتنع عن القيام بالنقل إذا كان الإيراد الإضافي الناتج من النقل لا يعوض تكاليف خدمة النقل.

3- التكاليف المشتركة في النقل: تعتبر التكاليف المشتركة إحدى الخصائص الاقتصادية لصناعات النقل ذات الأهمية الكبيرة على تسعير خدماتها، وتظهر هذه الصفة على أشكال مختلفة في صناعات النقل المختلفة ولكنها توجد في جميع أنواعها. ففي معظم الحالات يقوم الناقل بخدمتي نقل الأشخاص والبضائع كما يقوم بعدد من الخدمات الإضافية الأخرى بما فيها نقل البريد والحقائب والنقل السريع وغير ذلك من الخدمات التي تضيف إيرادا له. فمثلا تقوم السكك الحديدية خلال تشغيل خدماتها لنقل الركاب والبضائع بخدمات ينتج عنها خلق أو إضافة للمنفعة المكانية والزمنية، فتتخفف بعض التكاليف ببعض السلع أو الخدمات، بينما يشترك البعض الآخر من التكاليف ببعض السلع أو الخدمات، في حين يشترك البعض الآخر من التكاليف في كل السلع المنقولة. ويلزم لتحديد سعر الخدمات، توزيع التكاليف الكلية، والتي لا يمكن نسبتها لأي من السلع المنقولة أو الخدمات، على مختلف السلع، والأوزان والمسافات على أساس تحكيمي.

1- أحمد عبد المنصف محمود، مرجع سابق، ص 25-26.

كما يلزم توزيع التكاليف الإجمالية الناتجة عن تشغيل وسيلة النقل التي تنقل مختلف السلع في عملية واحدة من عمليات النقل، تبعاً لمقدرة السلعة على تحمل التكاليف تبعاً للوزن والمسافة والقيمة.<sup>1</sup>

4- تكلفة الفرصة البديلة: تعتبر فكرة الفرصة البديلة هامة جداً في علم الاقتصاد، وهي طريقة لقياس تكلفة السلعة أو الخدمة معيار الاستعلامات البديلة التي ضاعت نتيجة استخدام عناصر الإنتاج في إنتاج هذه السلعة أو الخدمة بدلاً من الاستعلامات البديلة الأخرى.<sup>2</sup>

وتعتبر النظرية الاقتصادية أن عملية ميكانيكية الأسعار تكفل الاستخدام الأمثل لعناصر الإنتاج بما يؤدي إلى أقصى إشباع وبما لا يقل عن أحسن استخدام بديل تال. كما يمكن الأخذ في الاعتبار التكاليف الاجتماعية بنفس ميزان التكاليف الاقتصادية عند تقرير العلاقة بين الاستخدامات البديلة للعناصر، فالوفر في تكاليف الطاقم عند رباط السفينة مثلاً قد ينعكس أثره بتزايد التكلفة الاجتماعية نتيجة البطالة إذا كان الأشخاص المستغني عنهم لا يجدون عملاً آخر. فإذا انتقلنا من الاقتصاد الكلي إلى الاقتصاد الجزئي، يظهر أمامنا مثال مالك السفينة الجوال الذي عليه أن يختار بين استخدامات متعددة لسفينة. ومن الناحية النظرية تكون أقل فئة نولون لتأجير السفينة هي التي يكون فيها العائد مساوياً للتكاليف المتغيرة للإيجار، مطروحاً منها تكلفة الرباط، وبذلك عن الحد الأدنى لفئات النولون المعروضة لإيجار السفينة يمكن للوفر الناتج من رباط السفينة أن يقدم بديلاً وسيكون أعلى ربح صافي هو الذي يدفع للمالك كي يقبل عرضاً بإيجار معين دون عرض آخر. والربح الصافي المقارن بين الاستخدامات البديلة تقديره من ميزانية توضع على أساس فئات النولون المقدمة وعلى التكاليف اليومية وعدد الأيام والتكاليف المباشرة للرحلة. ويجب أن نضع في الاعتبار كذلك احتمال الحصول على إيجار الرحلة لرحلة العودة من مكان إعادة تسليم السفينة ومسافة رحلة التسليم، واحتمالات تقديم فترة الرحلة بأقل أو أكثر من الواقع وفئات التأجير وكسب الوقت. ونلاحظ بأن لفكرة تكلفة الفرصة البديلة أهمية خاصة بالنسبة للنقل بالسفن لأنه خلافاً للأصول الرأسمالية الأخرى، فإن السفينة تنفق مصاريف بدرجة عالية طوال اليوم، والزمن يعتبر واحداً من أهم أبعاد هيكل تكاليفها، ويعتبر الاستخدام الاقتصادي للوقت والاستخدامات البديلة لوقتها عامل أساسي في كل التقديرات الاقتصادية.

وبالرغم من أن التكلفة الحدية قد تستخدم في حالة اليأس عندما يكون البديل هو التعلق بأمل تحسن السوق في المستقبل، فمن الواضح أن التكلفة الكلية هي طريقة التكاليف الوحيدة المرضية بالنسبة لتشغيل السفن في المدى البعيد. وقد تتخذ شركات الخطوط قراراتها على أساس فكرة التكاليف في اليوم، مضافاً إليها التكاليف المباشرة، ومقارنة ذلك بالعائد المقابل. ويمكن تقدير الاستخدامات البديلة لوقت السفينة بحساب

1- أحمد عبد المنصف محمود، مرجع سابق، ص 26-27.

2. Nicolas Million, Micro - économie, les Coats de production, P02.

العلاقة بين النولون المتحصل عليه والتكلفة المباشرة بالنسبة لهذه الاستخدامات البديلة. ويعتبر هذا كمثال لمبدأ التكلفة الكلية المستخدمة في أخذ القرارات للمدى الطويل لاستخدام سفينة معينة على جدول إيجار معين، مع استخدام مبدأ التكلفة الحدية في القرارات للمدى القصير من أجل مد جدول الإبحار لخدمة ميناء معين أو بضاعة معينة<sup>1</sup>.

5- المنافسة القاتلة في النقل: يضطر الكثير من الناقلين بسبب ميل خدمات النقل إلى تناقص التكاليف بها أو زيادة غلتها كلما زاد حجم الحركة في المدى القصير، وتحت حالات اقتصاديات الحجم في المدى الطويل، إلى زيادة حجم حركة النقل عن طريق تخفيض أجورهم ويستمر هذا الاتجاه حتى يثبت أن هذا التخفيض في الأجرة لا يجذب الإيراد الكافي لتغطية التكاليف الإضافية أو تكاليف التشغيل المتغيرة نتيجة للقيام بهذه الخدمة، أو كان حجم الحركة الإضافية يتطلب استثمارات إضافية أو يتطلب زيادات في إجمالي التكاليف مما يتطلب حالات تزايد تكاليف نقل الوحدة أو تناقص الغلة منها. ويلجأ الناقلون أحيانا بسبب زيادة المنافسة بينهم إلى إنقاص أجور النقل إلى أقل من المصاريف الإضافية، من أجل زيادة حركة النقل فينتج عنه عدم قدرة الناقل على تغطية التكاليف الكلية والثابتة ومما يؤدي إلى إفلاس المؤسسة، ويحدث ذلك خاصة في وقت الانكماش الاقتصادي عندما يكون الحجم الكلي لحركة النقل لجميع الناقلين غير كاف لاستعمال طاقتهم ومعداتهم بكفاءة. ويؤدي التنافس للحصول على حجم الحركة المعروضة إلى انخفاض نفقات أجرة النقل إلى مستويات منخفضة مدمرة وذلك للمستوى أو أقل من مستوى التكاليف الإضافية وتسبب هذه الفئات المنخفضة (حرب الأسعار في إفلاس العديد من شركات النقل).

ويظهر الميل إلى تخفيض الفئات إلى نقط أقل من التكاليف الإضافية في أوقات زيادة حركة النقل عندما يعتمد ناقلون جدد على تخفيض أجرة الناقلين للحصول على كمية من حركة النقل كافية بما يسبب تحويلها من الناقلين الآخرين من نفس وسيلة النقل أو من وسائل أخرى إليهم. ويأمل هؤلاء الناقلون الجدد إلى تخفيض تكاليفهم في نقل الوحدة عن طريق مبدأ التكاليف المتناقصة والغلة المتزايدة، بدون زيادة فئاتهم أو يأملون في زيادة أجورهم بمجرد رسوخ قدمهم بما يعرضهم عن أي خسارة حالية. ومن مبررات تدخل السلطات العامة لتنظيم صناعة النقل هو تلافي هذا التنافس الاقتصادي بين الناقلين، فقد تؤدي المنافسة الحرة إذا أدت إلى حرب في الأسعار إلى فاقد اقتصادي كبير لا يكون مدمرا للناقلين المتنافسين فقط ولكن ضارا كذلك بالنسبة للشاحنين وللمستهلكين، فهؤلاء يعتمدون على قيام خدمات نقل مناسبة ذات أجور نقل عادية وبما يضمن استمرار خدمات النقل وانتظامها، ولا يمكن تحقيق ذلك إلا بتوفر سعر محز معقول للنقل.

1- Nicolas Million, Op cit, P03.

كذلك يجب حماية مصالح الجمهور بمنع فئات أجور نقل غير عادلة أو فئات تميز فئة من الشاحنين على حساب الفئات الأخرى.<sup>1</sup>

ويمكن اعتبار المنافسة الزائدة بين صناعات النقل على مختلف أنواعها هي المبرر إلى ضرورة تنظيمها بواسطة الدولة من أجل المعاملات الغير عادلة والمدمرة لكي تعمل على تشجيع المنافسة المفيدة في حدود معينة ويجب أن تعمل هذه التنظيمات على منع الأسعار التي تقل عن التكاليف المتغيرة أو التي تزيد عن تحقيق صافي عائد معقول وتعمل كذلك على توفير المنافسة بين الناقلين مع نفس النوع والمنافسة فيما بين الناقلين من أنواع مختلفة بشرط أن تكون عادلة وبناءة.

### ثالثا: اقتصاديات النقل البحري وتكاليفه

يشارك النقل البحري مع باقي وسائل النقل الأخرى في المبادئ الاقتصادية السابقة مع تميزه بمميزات خاصة، فطريق النقل عموما مفتوح للجميع في النقل البحري نتيجة لمبدأ حرية البحار، والقاعدة السائدة به هي حرية المنافسة.

1- عناصر النقل البحري الرئيسية: يمكن بتحليل تكلفة النقل البحري إلى عناصرها الرئيسية أن نصل إلى تأثيرها على حجم التجارة المنقولة بحرا، وتتوقف تكلفة أي عملية نقل بالسفن على خمسة عناصر تمثل التكلفة الحقيقية بالإضافة إلى عنصر سادس يرتبط بالمركز التنافسي للنقل بالسفن المحتمل في المستقبل، وتتمثل هذه العناصر فيما يلي:

أ- طبيعة البضائع المنقولة: تحدد طبيعة البضائع المنقولة إمكانات التداول والتخزين بمعنى أن السلعة تميز بوزنها وحجمها، حيث تتأثر تكاليف نقل البضائع باختلاف صفات السلع، فمثلا قد ترتفع كثيرا تكاليف نقل البضائع ذات الحجم الكبير إذا تم نقلها وحدها دون أن تصاحبها كميات من البضائع المكملة لها ذات الحجم الصغير.

وتحتاج بعض السلع مثل اللحوم والفواكه إلى معدات خاصة ليتم نقلها في حالة جيدة كما قد تعرض بعض السلع السفينة للخطر حيث يلزم وضعها في مكان منعزل عن باقي السلع المنقولة ومثل هذه العوامل تؤدي إلى زيادة تكاليف نقل البضائع. كما يمكن تغيير طبيعة الكثير من البضائع من أجل تسهيل عملية النقل ويلعب التغليف دورا مهما في تغيير طبيعة البضائع ويمكن النظر إلى الحاويات كثورة في التغليف مثلما هي ثورة في النقل. فقدرة التحكم في تغيير طبيعة البضائع لها آثار مهمة على الإمكانات التجارية في العالم، فمثلا يعتمد استخدام حاملات الصب لنقل خامات الحديد أساسا على ابتكار الوسائل الكفيلة يجعل خام الحديد

1- أحمد عبد المنصف محمود، مرجع سابق، ص 29-31.

يتصف بصفات مشابهة للنفط أو الحبوب مغايرا لصفاته الأصلية ككتل جامدة بإمكانية تداوله في شكل طين مغمور في الماء أصبح من السهل ضخه بواسطة المضخات مما أدى إلى نقله بطريقة اقتصادية.<sup>1</sup>

ب- نوع وحجم السفينة: للسفن الكبيرة الحجم المتخصصة في نقل أنواع معينة من البضائع مزايا اقتصادية كبيرة إلا أن لها بعض المساوئ، فمن الصعب مثلا توفر الكثير من الموانئ التي يمكن للسفن الكبيرة الحجم والغطاس أن تدخلها كما يصعب إيجاد استخداما مستمرا وحمولات كبيرة كافية لملأ فراغاتها مقارنة بالسفن الأصغر حجما والأقل تخصصا. كما يلزم للسفينة المتخصصة أن تبحر خالية من البضائع في إحدى اتجاهي الرحلة كما قد تضطر هذه السفن إلى دخول الكثير من الموانئ للحصول على حمولات كافية للتشغيل الاقتصادي، وهذه الزيارات الكثيرة للموانئ تؤدي إلى زيادة تكديس الموانئ وإطالة زمن وصول البضائع، كما تزيد من تكاليف التشغيل. فاستخدام سفن خطية أصغر قادرة على الحصول على بضائع كافية مع قلة الموانئ التي تدخلها يعمل على تقليل تكاليف النولون رغم أن السفن الصغيرة أقل اقتصادا من السفن الكبيرة الحجم أما بالنسبة لنوع السفينة، فيجدربنا أن ننظر إلى وسائل الشحن والتفريغ في السفن المجزأة الحمولة يجري شحن البضائع رأسيا عن طريق إنزالها من خلال فتحات العنبر، ثم يجري بعد ذلك تحريكها جانبا لتستيفها في العنبر دون استخدامها الوسائل الميكانيكية، أما السفن ذات فتحات العنابر الواسعة جدا يمكنها الاستغناء عن تكاليف التستيف الجاني طالما يمكن إنزال البضائع رأسيا بواسطة ذراع الشحنة مباشرة في المكان المطلوب تستيفها فيه وهذا هو أساس فكرة الخلايا في سفن الحاويات، كما يمكن استخدام أبواب جانبية تسمح باستعمال المعدات الميكانيكية للتداول في الأسطح الوسطى عند الشحن والتفريغ مما يحقق الكثير من الوفرة وفي زيادة كفاءة تداول البضائع وزيادة سرعة التداول، بما يمكن من تناقص فترات بقاء السفن في الموانئ رغم زيادة حجمها.<sup>1</sup>

ج- كفاءة الموانئ: زيادة كفاءة الموانئ تعني تقليل فترة دوران السفينة بالميناء فزيادة الكثافة الرأسالية للسفن تؤدي إلى شدة الحاجة إلى زيادة كفاءة الموانئ

وكفاءة الموانئ تنصب بصفة رئيسية على البضائع الجافة العامة لأن البضائع الصب تسيطر عليها منظمات ضخمة قادرة على تخطيط جميع وسائل نقل البضائع بما يضمن الكفاءة في عمليات تداولها ونقلها. أما بالنسبة للبضائع العامة، فإن ضعف كفاءة الموانئ يؤدي إلى تحميل التجارة العالمية في مجموعها تكاليف زائدة ويجعل للمنتجات القريبة من السوق قوة تنافسية أكبر مما | للمنتجات البديلة البعيدة عن السوق

1- Alejandro Micco and Natalia Pérez, Determinants of Maritime Transport Costs, InterAmerican Development Bank, April 2002, P07,09.

رغم قلة تكلفتها ورغم أن تكاليف النقل عبر البحار أرخص من تكاليف النقل بالسكك الحديدية أو سيارات النقل والنقل الجوي. ويؤدي عامل نقص كفاءة الموانئ إلى زيادة عدد السفن المستخدمة على عكس زيادة كفاءة الموانئ التي تؤدي إلى زيادة إنتاجية السفن وإلى نقص عدد السفن في العالم.<sup>3</sup>

د- تنظيمات الخدمات الملاحية: تؤدي تنظيمات الخدمات الملاحية عالية الكفاءة إلى نقص في تكاليف نقل البضائع، ففي حالة السفن الجواله تؤدي شدة المنافسة مع عدم وجود التنظيمات إلى قلة النوالين لفترات طويلة نسبيا. أما في حالة السفن الخطية فإن المنافسة بينها ضعيفة بسبب المؤتمرات الملاحية، وقد تقدم شركة خطية حسنة التنظيم خدمات ضعيفة الكفاءة بسبب وجود عدد كبير من السفن على الطريق الملاحي مما يسبب قيام السفن وكما فراغات كثيرة خاوية، مما يضطرها للدخول إلى موانئ عديدة ويؤدي ذلك إلى زيادة تكاليفها مما يؤثر على الشاحنين الذين يتحملون هذه التكاليف أكثر منه على ملاك السفن.

هـ- تنظيمات الخدمات التجارية: يتوقف تحديد نوع الخدمات الملاحية على الطريقة التي يقدم كما التجار بضائعهم فإذا قدمت البضائع بطيئة ينتج عنها زيادة تكاليف الخدمات الملاحية فإن جزءا كبيرا من الخطأ يقع على الشاحنين حيث توجد العديد من التجارات التي يمكن تحقيق وفرا كبيرا في تكاليف نقلها إذا أعيد دراسة العادات التجارية الشائعة المتبعة فيها كتركيز معظم الشحنات كل شهر مما يسبب تكديسات بالميناء لعدة أيام. وطالما أن التجار يقدمون بضائعهم في شحنات صغيرة فليس هناك بديل عن استعمال خدمات السفن الخطية والتي تعتبر أكثر تكلفة من السفن المستأجرة، وعلى ذلك بعد أن تحقيق الخفض في التكاليف يقع بين أيدي التجار ذاتهم.

و- الاستخدام الأمثل للموارد: أدى ارتفاع تكاليف الأيدي العاملة بالنسبة إلى تكلفة رأس المال في الدول المتقدمة البحرية إلى الاستعاضة برأس المال عن العمال في عمليات النقل البحري كما حدث في ناقلات البترول وحاملات الصب ونظام الحاويات أما بالنسبة للدول النامية، يمكن استخدام الأنظمة الأقل استخداما لرأس المال كنظام الطباي (المنصات) مثلا.

1-N. F. Gentle and Mr R. J. Perkins, An Estimate of Operating Costs for Bulk, Ro-ro and Container Ships, Bureau of Transport Economics Canberra, September 1982, P35.

2-N. F. Gentle and Mr R. J. Perkins, Op Cit , P13.

3- Ximena Clark, David Dollar, and Alejandro Micco, Maritime Transport Costs and Port Efficiency, World Bank, February 2001, P 19.



2- تكاليف النقل البحري: يمكن تقسيم تكاليف تشغيل السفينة بتقسيم التكاليف الإجمالية إلى ثلاثة أقسام<sup>1</sup>:

- أ- أعباء المنشأة الإضافية: وهي أعباء لا تتوقف على حجم التجارة المنقولة أو على تشغيل السفينة. ويمكن تصنيفها إلى تكاليف المنشأة الثابتة وهي لا تتأثر بكمية البضائع المنقولة أو بأيام رباط السفينة، وتكاليف السفينة الثابتة وهي لا تتغير بتغير كميات البضائع المحمولة، ولكنها قد تتأثر بأيام الرباط.
- ب- تكاليف الرحلة: وهي غالبا لا تعتمد على كمية التجارة المحمولة وتتكون من تكاليف الوقود وتكاليف الموانئ<sup>2</sup>.

ج- تكاليف البضائع المشحونة: وتتوقف على مقدار البضاعة المحمولة أو على عدد الركاب. **المطلب الثاني:**  
أقسام السوق الملاحي

يتكون السوق الملاحي من قوى العرض المتمثلة في فراغات السفن المستعدة للإبحار، وقوى الطلب المتمثلة في حجم البضائع المطلوب نقلها في زمن معين ولرحلة أو رحلات محددة تبعا لسعر يتحدد حسب ظروف العرض والطلب في هذا السوق. وبالرغم من أن السوق الملاحي يعتبر في إجماله سوق عالي واحد تحكمه ظروف تشريعية، تكنولوجية واجتماعية واحدة، إلا أنه ينقسم إلى سوقين رئيسيين هما سوق المشاركات، وسوق الخطوط المنتظمة، وكل منهما ينقسم إلى فروع أخرى حسب حجم السفن وأعمارها ونوعيتها، والتكنولوجية المستخدمة وحجم وحدة البضائع المطلوب نقلها في الرحلة الواحدة ونوعيتها وطريقة إعادتها للشحن ومسافة الإبحار والمنطقة الجغرافية المطلوب خدمتها.

أولا: سوق مشاركات نقل البضائع الصب بالسفن الجواله

تنقسم بضائع الصب إلى نوعين الصب الجاف كالحبوب، الفحم وغيرها والصب السائل كالبتترول الخام، المواد الكيميائية السائلة والزيوت. ويمكن تحليل هذه السوق في العناصر التالية:<sup>3</sup>

1- خدمات السفن الجواله: تتميز خدمات السفن الجواله الناقله للبضائع الصب بما يلي:<sup>4</sup>

- أ- تتوقف رحلات السفينة على الارتباط بنقل البضاعة حيث يتم تخطيط كل رحلة على حدة تبعا لمتطلبات البضائع والطريق الذي ستسير عليه، وغالبا لا يوجد تكرار لنفس الرحلة الواحدة .
- ب- غالبا ما يكون موضوع عقد المشاركة (تأجير السفينة بشحن السفينة كاملة بنوعية متجانسة واحدة من البضائع حتى وإن كان هناك أكثر من شاحن.

1- أحمد عبد المنصف محمود، مرجع سابق، ص 43-48.

2-N.F. Gentle and Mr R. J. Perkins, Op, P33.

3-4 أحمد عبد المنصف محمود، مرجع سابق، ص 66-68.



ج- تبدأ الرحلة من ميناء واحد محدد للشحن وتنتهي إلى ميناء واحد للتفريغ مع أقل تكاليف ممكنة للحفاظ على البضاعة أثناء الرحلة وعادة ما يدفع المستأجر تكاليف شحنها وتفريغها.

د- يرتبط مالك السفينة الجواله والمستأجر بعقد خاص منفصل لكل مرة تؤجر فيها السفينة وتختلف شروط عقد الإيجار من سفينة إلى سفينة حسب القدرة التفاوضية لكل من المالك والمستأجر وعلى الحالة العامة للسوق الملاحي.

هـ- تتأثر فئات النولون للسفن الجواله بحالتي العرض والطلب للسفن كما تتأثر بالأحداث الكبرى على المستوى العالمي.

و- تتحدد الفئات والخدمات عن طريق التفاوض بين ملاك السفن الجواله والمستأجرين ولا تعتبر الرحلات المنتظمة والمتكررة على نفس الطريق الملاحي جزءا من عمليات السفن الجواله.

ز- تعمل معظم السفن الجواله متنقلة بين أنحاء العالم، وعادة ما تكون أحجامها متوسطة وكذلك غاطسها. وتتميز السفن الجواله بساطة تصميماتها وتكلفة بناء أقل من السفن الخطية وبالرغم من أنها تستعمل عادة لنقل البضائع الصب، إلا أن بما معدات كافية لتداول البضائع وتملك سرعة تسمح لها كي تستأجرها شركات الخطوط المنتظمة لتستخدمها في التجارة الخطية مجزأة الحمولة.

ح- نادرا ما تكون أعمال الشحن والتفريغ من مسؤولية السفن الجواله، ولذلك عادة ما يفتقر تنظيم الشركة لإدارة خاصة بعمليات الموانئ إلا إذا كان حجم أسطولها يتطلب ذلك، مما يجعل من الجهاز الإداري لشركات السفن الجواله صغير للغاية مع قلة الإدارات التي تقتسم العمل.

ط- لا تحتاج شركات السفن الجواله إلى حملات إعلانية أو أنشطة ترويجية، لأن البضائع يتم الحصول عليها عن طريق سماسرة يمثلون شركة السفن الجواله في عملية التفاوض مع سماسرة آخرين يمثلون ملاك البضائع المطلوب نقلها. وتظهر عادة تحركات السفن الجواله في جرائد متخصصة تنشر بانتظام قوائم وصول ومغادرة السفن بالموانئ المختلفة.

ي- لا تنقل السفن الجواله ركاب ولا يوجد بها أي أماكن مخصصة لهم للمعيشة في بناء السفن.

2- قوى العرض والطلب في السوق الملاحي: يتوقف التوازن في سوق العرض والطلب على عشرة عناصر خمسة منها في جانب الطلب وخمسة في جانب العرض وهي كما يلي:

أ- جانب الطلب: تتكون قوى الطلب من خمسة عناصر تتمثل في<sup>1</sup>:

- الاقتصاد العالمي: تعتبر حالة الاقتصاد العالمي هي الحالقة للجانب الأعظم من الطلب على النقل البحري، من خلال استيراد المواد الخام للمصانع، أو المتاجرة في السلع المصنوعة. وهناك عدة عناصر قد تؤثر بطريقة غير مباشرة على تغير الطلب على النقل البحري، فانخفاض معدلات النمو الاقتصادي الناتج عن الزيادة التي تحدثها الدورات الاقتصادية (في الظروف العادية)، والتي تحدث تذبذبات تؤثر بالتالي على حجم التجارة المنقولة بحرا ارتفاعا وانخفاضا. وهناك حالات حيث يكون نمو التجارة المنقولة بحرا سابقا لمعدلات النمو الاقتصادي كما وأن هناك حالات يكون نموها تاليا لمعدلات النمو الاقتصادي، مثل حدوث أحداث سياسية وحروب أو هزات اقتصادية ارتفاع أسعار البترول، كما تؤثر التكنولوجيا المستخدمة في التصنيع في تغيير نمط استيراد المواد الخام ومناطق استيرادها. وقد يحدث أيضا تغير فجائي نسبيا في الطلب على خدمات السفن الصب نتيجة ما يسمى الطلب الحدي للسلع المنقولة بواسطة هذه السفن، فإذا كانت الدول المستوردة للسلع الصب، منتجة كذلك لهذه السلعة أو لسلعة بديلة لها وتم إشباع الطلب

الحدي جزئيا أو كليا عن طريق زيادة إنتاج هذه السلعة في هذه الدولة، نتج عن ذلك نقص الطلب على خدمات السفن الحوالة أو توقفه أما نقص الإنتاج فيؤدي إلى زيادة الطلب على خدمات السفن الصب.<sup>2</sup>

ك - التجارة المنقولة بحرا: تؤثر البضائع المنقولة بحرا على جانب الطلب على النقل البحري في المدى القصير أو المدى الطويل. فالمؤثرات في المدى القصير تكون نتيجة للمتغيرات الموسمية، أو البناء المخزون الاحتياطي الاستراتيجي. فالعديد من المنتجات الزراعية تتعرض لتقلبات في كميات المحاصيل بسبب التغيرات المناخية أو الآفات الزراعية أو هطول الأمطار كما تتعرض تجارة البترول الدورات تعكس التذبذبات الموسمية في استهلاك الطاقة في الدول الغربية. ويؤثر عامل المخزون الاحتياطي على السوق الملحي عندما يتناقص هذا المخزون بأكثر مما هو متوقع أو يسود شعور في السوق بقرب حدوث نقص في هذا المخزون مستقبلا لسبب ما. كما تؤثر بعض التطورات في نوعيات خاصة من السلع تأثيرا متوسط المدى على الطلب على خدمات السفن الصب. فقد يحدث تغير في الطلب على سلعة معينة نتيجة لتغيير في مصدر الحصول على هذه السلعة، أو نتيجة لتغيير في التكنولوجيا المستعملة في إنتاجها، أو نتيجة لإعادة توطين مراكز تحميل أو تكرير أو تصنيع المكونات الوسيطة للمنتج، أو تغيير في مراكز التوزيع والتخزين العالمية.<sup>3</sup>

1- أحمد عبد المنصف محمود، مرجع سابق، ص 76-80.

2-3 Developments in international seaborne trade, Report by the UNCTAD secretariat, Review of maritime transport, New York and Geneva, 2010, PP 02-03- 04

- متوسط مسافات النقل: تؤثر المسافة التي يراد نقل السلعة عبرها على الطلب على النقل البحري، ويقاس أثر متوسط مسافة رحلة الإبحار على عامل الطلب على النقل البحري بمعيار الطن الميمل والذي يحسب على أساس حمولة البضاعة المشحونة مضروبة في المسافة التي نقلت هذه الحمولة عبرها.

- تكاليف النقل: يعتبر تأثير تكاليف النقل على الطلب على النقل البحري تأثيراً طويلاً المدى، فكلما تناقصت تكاليف النقل بالطن الميمل كلما أصبحت أقل من الفرق في التكاليف الحدية للإنتاج بين الدول المتبادلة للتجارة الأكثر بعداً عن بعضها البعض بما يسبب زيادة الطلب وخاصة على الرحلات الأكثر طولاً وعلى هذا فإن هيكل السوق العالمي لإيجار السفن الحوالة الناقلة للصب يتأثر بالتناقص التدريجي المستمر في تكلفة النقل البحري الناتج عن استخدام سفن عملاقة وتكنولوجيا معقدة وتنظيمات إدارية فعالة ولوجيستيات عالية الكفاءة.

- الأحداث السياسية: نقصد بالأحداث السياسية الحروب المحلية والتشريعات المحلية والاتفاقات الدولية مثل تحرير التجارة، والاتجاه نحو الخصخصة. ويمكن القول أن هذه المؤثرات السياسية تأتي متلاحقة ومفاجئة في معظمها مما يسبب هزات اقتصادية تؤثر بقوة على عنصر الطلب على خدمات النقل البحري سواء كان بالزيادة أو بالنقصان.

ب- جانب العرض: تتكون قوى العرض من خمسة عناصر تتمثل في:

- الأسطول التجاري العالمي: يتكون الأسطول التجاري العالمي من تجميع للسفن الموجودة، ويحدد مقدار زيادة حجم هذا الأسطول بحجم كميات السفن الجديدة المسلمة من ترسانات بناء السفن مطروحا منها كميات السفن التي يتم تخريدها بترسانات التخريد، فالتغير تبعاً لهذا الفرق يظهر تأثيره على السوق على المدى الطويل لأن متوسط العمر الاقتصادي للسفن يبلغ حوالي عشرين سنة. ويلاحظ أن هناك علاقة بين دورة بناء السفن ودورة تخريدها، فعند انخفاض النولون تزداد معدلات التخريد وتنخفض أوامر بناء سفن جديدة والعكس صحيح. كما يمكن لنوعيات معينة من السفن أن تتنافس فيما بينها في جانب العرض، لذا تكون مرونة السفينة وقدرتها على دخول أسواق متعددة ضرورياً في سوق كثير التذبذب. وتعتبر شركة الملاحة الصغيرة نسبياً المستقلة هي المصدر الرئيسي للعرض في خدمات النقل بالسفن الجواله بالإضافة إلى الحكومات الوطنية التي تملك وتدير أساطيلها. وكل السفن الجواله وبدائلها والتي تعمل في نقل التجارة في فترة معينة تشكل "العرض الفعال"، وكل السفن التي لا تعمل في نقل التجارة في نفس هذه الفترة الزمنية، سواء بسبب حالة السوق (سفن الرباط) أو بسبب الإصلاحات، تشكل ما يعرف بالعرض المتيسر. كما يمكن، تحت ظروف معينة، أن تدخل سفن أخرى سوق سفن نولون السفن الجواله والتي تشكل العرض المؤثر، ومنها

حاملات الصب الكبيرة وناقلات البترول وحاملات الصب التي لا تعمل نتيجة سبب من الأسباب ولكن تستطيع العمل لفترة زمنية معينة.<sup>1</sup>

- إنتاج وإصلاح ترسانات السفن: تركز صناعة بناء وإصلاح السفن على عدة محاور وغياب أي محور من هذه المحاور الأساسية سوف يؤدي بالضرورة إلى خلل واضح في منظومة وكفاءة واستمرار هذه الصناعة بما يؤثر على جانب العرض. وتتمثل هذه المحاور في عمليات الهندسة المتخصصة المتعلقة بالسفينة، الإدارة المتميزة ذات الخبرة الطويلة في مجال صناعة بناء وإصلاح السفن، العمالة الفنية المؤهلة والمتدربة، وجود صناعات تكميلية تغذي صناعة بناء وإصلاح السفن وترسانة مناسبة من حيث الموقع والمساحة بالإضافة إلى سوق محلي وإقليمي وعالمي.<sup>2</sup>

- معدلات التخرید والسفن المفقودة: تؤثر عملية تغريد السفن بصورة ضعيفة نسبيا في غالب الأحيان على جانب العرض في النقل البحري، نظرا للضعف النسبي لعدد السفن المخردة مقارنة بحجم الأسطول العالمي وزيادة أوامر إنتاج السفن الجديدة. ونعني بتخريد السفن عملية تكسير أو تفكيك السفن بعد نهاية حياتها، أي التي لا تستجيب لمقاييس العمل الذي أنجزت لأجله وتتأثر عملية التخرید بعاملين أساسيين الأول اقتصادي يتعلق بحالة سوق المعادن وتكاليف البنية التحتية للتفكيك والتكاليف المتعلقة بالمواد الخطرة واليد العاملة<sup>3</sup> والعامل الثاني بيئي ويتجلى في احترام المبادئ التوجيهية لاتفاقية بازل التي تقدم بوجه خاص إرشادات بشأن عملية وقف تشغيل للتفكيك الكامل والجزئي للسفن\*، وهي وثيقة موجهة إلى البلدان التي لديها مرافق تعمل بتفكيك السفن.

السفينة من أجل التخلص من الملوثات المحتملة وتحديد أنواعها ومنع إطلاقها بالإضافة إلى الممارسات الجيدة المقترحة في تصميم وبناء وتشغيل مرافق تفكيك السفن، وكذلك مبادئ الإدارة السليمة بيئية وكيف يمكن تحقيقها في مرافق تفكيك السفن، بما في ذلك الجدول الزمني الموصى به للاشتراطات التي يتعين تنفيذها خلال فترة عام وخمسة أعوام وعشرة أعوام.<sup>4</sup>

1- أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مرجع سابق ص ص 80-85.

2- محمد عبد الفتاح شامه، مستقبل صناعة بناء وإصلاح السفن في مصر، محاضرة الجمعية البحرية، الإسكندرية، 28 سبتمبر 1997، ص 3-5.

3- Anne GALLAIS BOUCHET, La démolition navale: un outil polémique de régulation des flottes, Note de synthèse n°124, Institut Supérieur d'Economie Maritime (ISEMAR), Nantes, France, Avril 2010, PP 3-4

\*- قامت اتفاقية بازل في عام 2002 باعتماد "المبادئ التوجيهية التقنية من أجل الإدارة السليمة بيئية

4- تفكيك السفن، الفريق العامل المشترك بين منظمة العمل الدولية، والمنظمة البحرية الدولية واتفاقية بازل بشأن تخريد السفن والإدارة السليمة بيئية لتفكيك السفن، برنامج الأمم المتحدة للبيئة، الدورة الخامسة، جنيف، 3-7 أبريل 2006، ص 31، 32.

- بيئة التشغيل : وتتمثل في القوانين والتشريعات والاتفاقيات الدولية المتعلقة بسلامة وأمن النقل البحري والمتعلقة بحماية البيئة وحقوق الإنسان. ويكمن تأثير بيئة التشغيل على العرض في النقل البحري من حيث الحد من المعروض من السفن التي تعتبر تهديدا لسلامة النقل البحري والبيئة، ومن جهة أخرى تزيد منه وذلك بتشجيع بناء سفن جديدة ذات مقاييس متطورة وجودة عالية.<sup>1</sup>

ثانيا: سوق السفن الخطية : تتكون البضائع العامة التي تنقلها سفن خطوط منتظمة من بضائع غير متجانسة مختلفة التغليف (الصب المجزء )، بضائع محواه، بضائع مستفة على طبالي، بضائع سابقة التصبين، سوائل معبأة في صهاريج عميقة أو في حاويات للسوائل أو في براميل والبضائع المجمدة أو المبردة والتي يجب شحنها في عنابر خاصة أو في حاويات ثلاجات بالإضافة إلى البضائع المثقلات أو التي تحتاج إلى تجهيزات خاصة ومواني شحن وتفريغ متخصصة. ويمكن تحليل هذه السوق في العناصر التالية:

1- خدمات السفن الخطية: السفن الخطية تعمل بانتظام على خط إبحار ثابت، وتتردد على موانئ سابق تحديدها، وفي تواريخ ثابتة على فترات منتظمة تبعا لجدول إبحار ثابت معلن عنه مسبقا، وتقوم السفينة الخطية بنقل الركاب والبضائع، وقد تعمل من داخل المؤتمرات الملاحية التي تنظم المنافسة بينها في الطريق الواحد. وتتميز خدمات السفن الخطية بالملاح التالي:<sup>2</sup>

أ- الرحلات منتظمة ومتكررة من وإلى موانئ محددة، وتبعا لفترات زمنية متتالية تحدد تبعا لحجم ومتطلبات التجارة في المنطقة. وتتميز خدمات الخطوط المنتظمة بدقة ارتباطها بالمواعيد المحددة والمعلنة عن رحلاتها. والسفن المستخدمة في الخدمات الخطية قد تكون مملوكة أو مستأجرة.<sup>3</sup>

ب- تعتبر خدمات الخطوط المنتظمة خدمات عامة وهي تلتزم بقبول أي بضائع مقدمة لها دون تفرقة بين الشاحنين. وبعض الشركات الخطية تشترط حد أدن من حجم البضائع المطلوب نقلها بواسطة شاحن واحد. والبضائع عادة ما تكون غير متجانسة ولذلك تسمى بضائع عامة أو بضائع مغلقة. وبالنسبة للحاويات فكل الطرود ترص داخل الحاوية قبل شحنها داخل السفينة. وعادة ما يقوم متعهد النقل متعدد الوسائط بقبول طرود صغيرة وقليلة من كل شاحن على حدة ثم يعمل على تجميعها ورصها داخل الحاوية الواحدة حتى تمتلئ تماما ثم يقوم بشحنها على السفينة.

1-Étude sur les transports maritimes, Aperçu des Principales Tendances, Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Geneve, 2001, P2.

2- أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مرجع سابق ص 88-90.

3]E. Davies, Competition, contestability and the liner shipping industry, Journal of Transport, Economics and Policy, University of Bath, UK September 1986, PP 300,301

ج- عادة ما تكون بضائع السفن الخطية ذات قيمة مرتفعة بالمقارنة ببضائع السفن الصب ولذلك فإن فئات نولوما أكثر ارتفاعا. وتحتاج بضائع السفن الخطية بما في ذلك سفن الحاويات رعاية خاصة في التستيف وعادة ما تتضمن فئات نولون السفن الخطية تكاليف الشحن والتفريغ. ويتساوى جميع الشاحنين في المعاملة بالنسبة لدفع فئات النولون الخاصة بكل سلعة من السلع المنقولة على سفينة واحدة دون تفرقة بينهم.

د- تصدر شركة خدمات الخطوط عقد شحن نمطي موحد لكل شاحن على حدة وشروط عقد الشحن غير قابلة للمساومة ولكنها تفرض من طرف واحد هو شركة النقل. ولكن في حالات خاصة جدا يمكن للشركة الملاحية أن تغير في شروط عقد.<sup>1</sup>

و- ترددات السفن الخطية واختيار الموانئ وإمكانات السفن ذاتها كلها عوامل قابلة للتعديل تبعا للمتطلبات الشاحنين والتغيرات الموسمية والسياسية والتكنولوجية وتحافظ الشركات الخطية على توفير أكبر قدر من الثقة في الخدمة المقدمة وإمكان الاعتماد عليها من قبل الشاحنين.

ز- وتخص شركات الخطوط المنتظمة على تقديم خدمات تلي متطلبات التجارة المنقولة في الطريق الذي تخدمه بتوفير سفن خاصة مثل السفن الثلاثجات، والسفن الخاصة بنقل الأحمال الثقيلة، وسفن الدرجة، وسفن الحاويات، وسفن البضائع العامة التقليدية والسفن متعددة الأغراض.<sup>2</sup>

ح- تحتاج شركات الخطوط المنتظمة إلى جهاز إداري كبير على البر ولها عادة ورش وتجهيزات وقواعد بالموانئ التي تدخلها ولذلك فإن التكلفة الثابتة تعتبر مرتفعة، وتقع على عاتق الجهاز الإداري القيام بالتسويق للحصول على حمولات البضائع والاتصال الدائم بالشاحنين وإقامة علاقة دائمة بمصادر الطلب على خدمات السفن الخطية.

2-تنظيم المؤتمرات الملاحية: تتميز السفن الخطية بارتفاع تكاليفها الثابتة خاصة في حالة تشغيلها طبقا لجدول إبحار معلن وخلال رحلتها عند وجود فراغات خالية سيكون دائما من الأفيد لها أن تقبل حمولة إضافية من البضائع بأي سعر يزيد عن التكلفة المتغيرة (تكاليف تداول هذه الحمولة الإضافية) وفي التجارة

1- Peter C WONG, Europe liner tradeafter the abolishment of far eastfreightconference, Institute of Sea transport, Hong Kong, 2008, P01

2- J.E. Davies, Op, P 300.

التي تتميز بتدفق غير متزن من البضائع في اتجاهي الرحلة فسيكون من الضروري للسفينة الخطية أن تلجأ إلى المنافسة القاتلة بالنسبة لاتجاه الرحلة قليلة البضاعة، ولتلاقي ذلك فإن الخطوط العاملة على طريق ملاحي واحد تعتمد الى تكوين اتحاد أو ما يسمى بالمؤتمر الملاحي فيما بينها لمنع المنافسة الخارجية وتنظيم المنافسة فيما بينها غير أن قوة المؤتمر الاحتكارية وقف أساسا على مايلي<sup>1</sup>:

- المنافسة فيما بين الخطوط المنظمة للمؤتمر.
- المنافسة الفعلية من خطوط أخرى خارجة عن المؤتمر.
- الغرض من مصادر أخرى مثل النقل البري أو الساحلي أو طرق أخرى بديلة و موانئ أخرى ومؤتمرات في طرق بديلة.
- المنافسة الفعلية أو المنتظرة من السفن المتخصصة والسفن الجواله.
- مدى قوة المساومة لدى الشاحنين.
- مدى قوة التدخل الحكومي.
- تنظيمات اتحادات الشاحنين و كبار الشاحنين.
- وتختلف مدى أهمية هذه العوامل من طريق الى اخر ومن سلعة الى اخرى.
- تختلف تنظيمات المؤتمرات فيما بينها اختلافا كبيرا، ولكن الاختلاف الرئيسي يظهر فيما بين المؤتمرات المغلقة و المؤتمرات المفتوحة و الخطوط الخواج ويظهر ذلك فيما يلي:
- أ- المؤتمرات المقفولة: تتصف بأنها تقييد من الانضمام الى عضويتها، وتضع فئات النولون(تعريفه المؤتمر)، و غالبا ما تحدد أنصبة لكل عضو في المؤتمر من إجمالي البضاعة المنقولة في الطريق الملاحي، وهذا التحديد للأنصبة يساعد على تعديل حجم الحمولات المعروضة من السفن لما يقابلها من حجم الطلب و بذلك يمكن تفادي الزيادة في جانب العرض، و في بعض المؤتمرات تندمج خدمات خطوط الأعضاء بحيث تقسم كل من التكاليف و الدخل<sup>2</sup>.

1- د. أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مرجع سابق ص. ص 90-91.

ب-المؤتمرات المفتوحة: هي التي تضع فئات النولون للتعريف دون أن تقيد الانضمام للعضوية ويمكن لأي مالك سفينة أن ينضم للمؤتمر المفتوح ولذلك فلا توجد سيطرة على أحجام الخطوط العاملة في الطريق الملاحي وفي هذه الحالة يضمن المؤتمر عدم قيام حزب أسعار بين الخطوط العاملة على الطريق ولكن هذه المؤتمرات معرضة لزيادة الحمولات، وتلتزم المؤتمرات الملاحية في الولايات المتحدة الأمريكية اذ تكون مفتوحة، طبقا لقانون النقل البحري الأمريكي لعام 1943 والذي ينص على:<sup>1</sup>

- الحق في اتخاذ اجراء مستقل بالنسبة لفئات النولون بواسطة الأعضاء.

- استحداث عقود الخدمة فيما بين الخطوط أو المؤتمرات وبين الشاحنين .

- الحق في وضع فئات موحدة للنقل المتعدد الوسائط.

- الحرية في عقد اتفاقات مع الناقلين الاخرين.

ج- الخوارج: هم الشركات التي لها خدمات خطية عن طريق معين دون الانضمام للمؤتمر، ويلاحظ أن نصيب الخوارج أخذ يزداد قوة في منافسة المؤتمرات.<sup>2</sup>

3-تعريف معلنة مسبقا: تتميز تجارة السفن الخطية المنتظمة عن تجارة السفن الغير المنتظمة بأنها تسعر خدماتها التي تقدمها على أساس تعريف تصديرها وتنشرها قبل قيام رحلاتها بفترة طويلة، وهناك نوعان من جداول فئات النولون (التعريفية) يستخدمان بواسطة السفن الخطية سواء كانت تعمل داخل مؤتمر ملاحي او خارجه.

-النوع الاول من التعريفية هي التعريفية المصنفة في درجات والتي تحتوي على عدد من درجات فئات النولون قد تكون في أقلها ستة درجات وفي أكثرها تصل الى خمسين درجة وتلحق السلع والمنتجات المنقولة بوحدة من هذه الدرجات، وتنقل بحساب الفئة المحددة لهذه الدرجة.

-و النوع الثاني هو التعريفية المقسمة بحسب السلع وفيها تعطى كل سلعة منقولة فعلا نولون منفصل.

1-Peter C WONG,Ibid,p02.

2-د. أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مرجع سابق ص 92.



و تنقسم فئات النولون كذلك الى أقسام مختلفة، القسم الاول يحتوي على تلك السلع المحدد لها فئات، و لكل سلعة من هذه السلع توجد غالبا فئتين، فئة منخفضة للشاحنين المخلصين للمؤتمر، و فئة مرتفعة لباقي الشاحنين.

و هناك قسم ثان لفئات النولون الخاص بالمنتجات و السلع التي تنقل بفئات نولون غير محددة، و القسم الثالث هو فئة البضائع العامة، و هي تطبق على جميع السلع المتبقية، و بالنسبة للحاويات ففي بعض الشركات تحدد التعريف على أساس الحاوية نفسها بغض النظر عن محتوياتها.<sup>1</sup>

### المطلب الثالث: النقل البحري بين الحرية و الحماية

اذا كانت التجارة الدولية تؤثر على الحياة اليومية و على رخاء الأفراد في العالم، فان النقل البحري يعتبر شريان الحياة الذي يحمل احتياجات العالم الى كل بقعة في الأرض، و هو يستمد أهميته من عاملين رئيسيين ، هما تقسيم العمل و مبدأ التكاليف النسبية. و كلما كانت تكاليف النقل البحري أقل و كفاءته أكثر كلما كانت استفادة العالم من التجارة أكبر و يبدو هذا أشد أهمية بالنسبة للدول النامية التي يزداد احتياجها للتجارة العالمية في سبيل عملية التصنيع و هي تواجه دائما بندرة رأس المال و اختلال في ميزان مدفوعاتها و من هنا يظهر اتجاهان أحدهما ينادي بسياسة حرية النقل البحري و الآخر بسياسة حماية النقل البحري.

### أولاً: سياسة حرية النقل البحري

ظهرت سياسة حرية النقل البحري منذ أربعة قرون من هولندا نتيجة لفكرتين متعارضتين، الأولى نظرية حرية البحار التي نادى بها جروسيوس عام 1609، و آراء التجارين التي سادت أوروبا في ذلك الوقت. و ينادي مبدأ حرية البحار بأن تكون جميع طرق الملاحة في أعالي البحار حرة تماماً و غير مقيدة بالنسبة لجميع الدول أي أن البحار يجب أن تكون دائماً مفتوحة بالنسبة إلى كل السفن بغض النظر عن جنسيتها مما يعطي لصناعة النقل البحري صفة الصناعة الدولية.

1-د. أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مرجع سابق ص. 92.

وبالرغم من أن تأثير التجاربيين على الدول الأوروبية أدى إلى احتكار نقل التجارة من مناطق معينة (مثل المستعمرات) وقصر الطرق البحرية الموصولة إلى هذه المناطق على السفن الوطنية، إلا أن الهولنديين كانوا أول من اتبع سياسة حرية الملاحة والتي مكنتهم من تصدير خدماتهم الملاحية والاشترك في النقل المتقاطع (بين دول أخرى غير هولندا). وقد اعتمدوا على المنافسة وليس على الاحتكار كي يرجحوا ميزاهم التجاري. وقد أدت المنافسة إلى التخصص والكفاءة في مجال النقل البحري. وقد عمد الهولنديون إلى بناء السفن الخفيفة سهلة القيادة كي ينافسوا بها السفن الشراعية المعتادة في ذلك الوقت الثقيلة الوزن، البطيئة والمسوحة بالمدافع، ثم وحدوا تصميم السفن بتكاليف منخفضة وقلّة عدد طاقم السفينة كما حرصوا على استخدام بحارة من أي جنسية بأقل أجور ممكنة، وبذلك تمكنوا من ضغط نفقات تشغيل السفن على أقل مستوى، و بالتالي أصبحت أجور النقل على السفن الهولندية بالنسبة لأجور النقل على السفن المنافسة لهم تصل ما بين النصف والثلاثين حتى أصبح ما يقرب من نصف السفن الأوروبية مملوكة للهولنديين عند نهاية القرن السابع عشر. وأصبحت هولندا رائدة في بناء السفن.<sup>1</sup>

وفي عام 1849 أصدرت بريطانيا قوانين الملاحة الشهيرة والتي تعتبر بداية حرية التجارة العالمية والمواصلات البحرية فاعترفت بحرية البحار انتهاجا لآراء آدم سميث في حرية التجارة. وقد نشأ النقل البحري في الدول الأوروبية من خلال صفي العالمية والمنافسة الحرة، ويرجع تفوق هذه الدول في هذا الميدان للعوامل التالية:<sup>2</sup>

- 1- ساعدت حركة التصنيع على اكتساب الخبرة اللازمة التي أدت إلى البدء في بناء السفن الحديدية واستخدام الآلات البخارية بها والعمل على تحسينها.
- 2- هيأت المستعمرات الظروف المناسبة للاستخدام الواسع للأساطيل التجارية في نقل تجارة نشطة سريعة النمو وفي كميات متوازنة ذهابا وإيابا .
- 3- أمدت الهجرة الكثيفة من أوروبا إلى العالم الجديد سفن الركاب المنتظمة بحركة ضخمة من المسافرين.
- 4- التنظيمات البحرية التي أنشئت في جميع أنحاء العالم والتي لعبت فيها السفن دورا مهما للتوسع في تجارات جديدة حيث اهتمت الدول الأوروبية الصناعية بإقامة البنية الأساسية لصناعة النقل البحري (مثل الموانئ، وسائل المواصلات، الاتصالات وشبكة واسعة من النقل البري).
- 5- تركز الأسواق العالمية التجارية ومراكز التجارة في بعض بلدان أوروبا.

1- أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مرجع سابق ص 133-134.

6- اعتماد المجتمع الأوروبي في معيشته على النقل البحري، حيث نشأت تقاليد وخبرات وأخلاق ضرورية لنجاح هذه الصناعة.

### ثانياً: سياسة حماية النقل البحري

بعد الحرب العالمية الثانية واجهت معظم الدول، وبالأخص الدول النامية مشاكل التنمية وخاصة لتجارتهما الخارجية فاعتقد معظمها بأن امتلاك أساطيل وطنية يساعد على الإسراع في خطوات التنمية، ولأن معظم هذه الدول لا تملك خبرة صناعية أو بحرية وتعاني من نمو بطئ نسبياً في تجارتهما الخارجية، فقد صادفت مشاكل عديدة في تشغيل أساطيلها في ظل المنافسة الحرة من الأساطيل ذات الخبرة والعلاقات التجارية الراسخة في أسواق العالم. فكان على هذه الدول أن تتبنى سياسة الحماية من أجل مساعدة أساطيلها التجارية الحديثة.<sup>1</sup>

يمكن تعريف سياسة الحماية بأنها أي مساعدة أو إعانة تعطى إلى صناعة النقل البحري الوطنية بواسطة الحكومة والتي تؤثر على قدرتها التنافسية في أسواق الملاحة العالمية. فالإجراء الحمائي يهدف إلى خفض التكاليف المرتفعة أو زيادة الإيراد بحسب كيفية تقديم الإعانة فإن حسبت على أساس سد الفجوة بين التكاليف والإيراد فهي تهدف إلى زيادة الإيراد وقد تقضي هذه الإعانة على أي دافع إلى تحسين القوة التنافسية للشركة الملاحية. أما إذا حسبت على أساس تعويض زيادة التكاليف الوطنية عن التكاليف الدولية على أن تترك السفينة بعد ذلك لتربح أو تخسر تبعاً لحالة السوق، ومدى كفاءة تشغيلها، فهي تهدف إلى تخفيض التكاليف، فالدعم في هذه الحالة محدود بحدود معينة بغض النظر عن النتيجة النهائية للتشغيل. وقد تتدخل الحكومات لدعم أساطيلها الوطنية إما بدعم مباشر لتغطية خسائر مؤقتة كي تتمكن من مسايرة الأساطيل العالمية، أو بدعم غير مباشر وذلك بإعطاء السفن الوطنية حق الأولوية أو الأفضلية في النقل والمعاملة المميّزة في الموانئ. ويمكن حصر الإعانات في العناصر التالية:

1- إعانات التشغيل: وهذه الإعانات تمنح بموجبها الحكومة الدعم إلى الشركة المدعومة في شكل قدر من المال يزيد عن مصاريف سفنها مقارنة بمصاريف السفن الأجنبية المنافسة لها على طريق ملاحي معين. ومن خلال

1- كارلين أولولين (Carleen O' loughlin)، مرجع سابق، ص ص 295-296.

إعانات التشغيل لا تضمن الحكومة أي أرباح للشركة المدعومة، إذ تتوقف قدرة الشركة الملاحية على البقاء على إمكانياتهما في تحسين أدائها ومثال لتلك الإعانات تلك التي تمنحها الولايات المتحدة الأمريكية باسم ODS \* للسفن الأمريكية.<sup>1</sup>

2- إعانات البناء: تمنح هذه الإعانة عادة بغرض مساعدة صناعة بناء السفن في دولة معينة ويمكن أن تدفع على شكل نسبة مئوية من التكلفة الإجمالية للبناء. فنظرا لصعوبة تمويل بناء سفن حديثة من طرف شركات الملاحة فإنه بإمكان الدولة أن تقدم هذه الإعانة إلى شركاتها الوطنية الملاحية على شكل مساعدة في دفع جزء من التكاليف من أجل بناء سفن حديثة التكنولوجيا.

كما أن هناك برامج تسمى برامج التخريد والبناء وهذه البرامج تعمل على إغراء الشركات الملاحية على تخريد سفنها التي لم تدخل بعد في سن التخريد، وشراء سفن جديدة بدلا من الأولى المخردة ومثال لذلك الإعانات التي تمنحها الحكومة الأمريكية والمسماة CDS \* والتي بموجبها تمنح الحكومة الأمريكية إعانة تصل إلى مبلغ يساوي الفرق بين تكاليف بناء السفن في الترسانات الأمريكية والتكاليف المعقولة المقدره لبناء نفس السفن في ترسانة أجنبية بشرط أن لا تزيد الإعانة عن 55% من تكلفة البناء في الترسانة الوطنية. كما أن هناك نوع آخر من إعانات بناء السفن وهي منح القروض الميسرة بتسهيلات مغرية من أجل بناء سفن جديدة وتخريد السفن القديمة التحديث الأسطول الوطني.

3- إعانات ضرائبية: وذلك بمنح تخفيضات ضرائبية للشركات الوطنية الملاحية وقد تكون على شكل إهلاك سريع للسفن يخصم من ضرائب إيراد الشركة ويلاحظ أن معظم الدول تمنح سفنها إعفاء ضريبيا.<sup>2</sup>

4- الإعانات الاجتماعية: قد تقوم الحكومات بدعم تعليم وتدريب أطقم السفن وكذلك العناية الصحية بهم وغير ذلك من تغطية التكاليف المرتبطة بالضمان الاجتماعي والرعاية الاجتماعية لأسرهم

5- الإعانات السياسية للأسطول البحري : وفي هذا النوع من الإعانة يمكن إدراج سياسة حصر الملاحة الساحلية للدولة فيما بين موانئها في نشاط الأسطول الوطني فقط.

1. James J. Zok and John L. Mann, Jr, Maritime Administrative Order, US Department of Transportation, December 1, 1999, P1. -- James J. Zok and John L. Mann, Jr, ibid, P2.

\* ODS: Operating-DifferentialSubsidy

2- كارلينا أولولين (Carleen O' loughlin)، مرجع سابق، ص ص 296.

\* CDS: Construction-DifferentialSubsidy

6- تفضيل العلم وسياسة التفضيل التجاري : ويتضمن ذلك النوع من الدعم جميع الوسائل التي تتبعها الحكومة من أجل تخصيص حجم معين من تجارتها الخارجية على سفنها الوطنية. والأنواع الرئيسية لهذا النوع من التفاضيل هي:<sup>1</sup>

أ- منح تراخيص استيراد للتجار بشرط استخدام السفن الوطنية.

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

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

د- إصدار تشريعات لإجبار الشاحنين على استخدام السفن الوطنية.

هـ- استخدام الرقابة على النقد كوسيلة للضغط على الشاحنين.

و- عقد الاتفاقات التجارية الثنائية بين دولتين لحجز التجارة بينهما لنقلها على سفن الدولتين مناصفة أو تبع نسب محددة. و- العادات التجارية القائمة على البيع سيف والشراء فوب.

ويترتب على الإعانات السابقة الذكر آثار اقتصادية على السوق العالمي للنقل حيث تؤدي سياسة الإعانات إلى الاستخدام الأقل من الأمثل للموارد العالم الاقتصادية، إذ أن هذه السياسة تعطي انطبعا بأن متوسط تكاليف خدمات الملاحة ستكون أعلى مما لو تمكنت أعداد أكثر من السفن من المنافسة في دخول جميع أسواق التجارة البحرية. وتظهر آثار الإعانات من ناحية الآثار الى تجارة العالم إذ أن الطلب على النقل البحري ينبع من الطلب على البضائع ذاتها. كما أن الدولة بتقديمها إعانات لنشركتلها الملاحية من أجل مساعدة تجارتها الخارجية، إنما تعوقها. ومن ناحية الآثار على الدورة الملاحية حيث أن الأسعار النقل البحري دورة حادة التقلب من مستوى عال جدا، إلى أدنى مستوى، مما يعطي لهيئة ملاك السفن صفة المخاطرة وعدم الاستقرار.

1- كارلينأولولين (Carleen O' loughlin)، نفس المرجع السابق، ص ص 296-299.

### المبحث الثالث: الموانئ التجارية كقاعدة للإمداد ودورها في التجارة الخارجية

سنتطرق في هذا المبحث إلى مفهوم مراكز الإمداد و موانئ الإمداد ومبرراتها الاقتصادية . وللحديث عن الإمداد بمفهومه الحديث سنستخدم مصطلح اللوجستيك «logistique»\* أو مايسمى بفن السوقيات. كما سنتطرق إلى التحليل الإستراتيجي لخدمات الموانئ التجارية مبرزين بذلك عناصر القوة والضعف والفرص والتهديدات التي تواجه الموانئ التجارية. كما سنتطرق إلى دور موانئ الحاويات في نقل التجارة الخارجية من خلال إبراز مزايا منظومة النقل بالحاويات وأثرها على الاقتصاد الوطني وتبيان أهمية التخطيط الاستراتيجي في دعم القدرة التنافسية لمحطات الحاويات.

#### المطلب الأول: مفهوم مراكز الإمداد وموانئ الإمداد

لقد عمدت ثورة اللوجيستيات على تغيير نمط التجارة في الدول الصناعية نتيجة زيادة حدة المنافسة، مما تطلب خفض التكاليف الإجمالية للإنتاج وتقليل زمن مرور المواد والمنتجات باللجوء إلى اقتصاديات الحجم و استخدام التكنولوجيا لخلق ميزة تنافسية. وتعمل الثورة اللوجيستية في شبكة معقدة تشمل مراكز الإنتاج والاستهلاك والنقل والتخزين وتبادل المعلومات، في دورة متصلة تضم سلسلة الإمداد من أجل تقليص الفجوة المكانية .

#### أولاً: مفهوم مراكز الإمداد ومبرراتها الاقتصادية

1- مفهوم مراكز الإمداد: يستعمل مصطلح اللوجيستية كفن عسكري يتعلق بتموين الجيوش ونقلها وإيوائها وتأمين الاتصالات بين وحداتها. وحيث أن عملية تسويق المنتجات تحتاج إلى مراكز للتوزيع يتم نقل البضائع إليها بهدف التخزين بجانب الأسواق النهائية ثم إعادة توزيعها إلى أسواق المستهلك دون إجراء أي عمليات إضافية لها، فهذه المراكز تحقق مفهوم المنفعة الزمنية دون مفهوم القيمة المضافة ولتحديد مفهوم المراكز اللوجيستية يمكن تقسيم الأنشطة اللوجيستية إلى قسمين<sup>1</sup>:

1- أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2009، ص 47.

أ - العمليات اللوجيستية: ويقصد بها كافة العمليات المتعلقة بإدارة المواد والمخزون وعمليات النقل والتخزين والتوزيع المادي إلى الأسواق النهائية، حيث يمكن فصل هذه العمليات عن المنشأة الأساسية التي تقوم بإنتاج المنتج الأصلي وإسنادها إلى منشآت أكثر تخصصا لتحقيق نوع من الوفورات الاقتصادية. وتشمل أنشطتها مصادر المادة الخام، إدارة المواد، المخزون، التوزيع والسوق النهائي.

ب- التنسيق اللوجيستي: ويقصد بها أنشطة التنبؤ السوقي وأوامر الشراء وجدولة الإنتاج وخطط الطلبات والاحتياجات والتي لا يمكن فصلها عن المنشأة الأساسية حيث أنها ترتبط بظروف التشغيل جما. وتشمل أنشطتها القيود السوقية، جداول الإنتاج، طلبات الشراء وخطط الاحتياجات.

ويمكن تعريف مراكز اللوجيستيات بأنهما الموقع الذي يتم من خلاله تجميع السلع الوسيطة وتامة الصنع والمكونات بهدف إجراء بعض العمليات عليها من فرز، تعبئة وتغليف، معالجات صناعية ولصق العلامة التجارية، ثم إعادة شحنها إلى سوق المستهلك النهائي وهذا بهدف تخفيض التكاليف الكلية لتلك العمليات والاستفادة من التخصص وتقسيم العمل. فمفهوم المراكز اللوجيستيات أكثر اتساعا من مراكز التوزيع حيث تقدم كافة أنشطة التوزيع المادي مع إجراء عمليات إنتاجية بسيطة تزيد من قيمة المنتجات، أي أن المنتج يخرج من مركز اللوجيستيات أكثر اقترابا من المستهلك وذا قيمة مضافة.<sup>1</sup>

يتضح مما سبق أن كافة أنشطة مراكز التوزيع تندرج في أنشطة المراكز اللوجيستية فضلا عن وجود أنشطة لوجيستية، هي أنشطة القيمة المضافة التي تعطي المبرر الاقتصادي لقيام المراكز اللوجيستية.

2- المبررات الاقتصادية لمراكز الإمداد: هناك عدة مبررات اقتصادية لفصل الوظائف أو العمليات اللوجيستية عن المنشأة الأم وإسنادها إلى المراكز اللوجيستية ومن أهمها:<sup>2</sup>

أ- الوفورات الخارجية: مما سبق يمكن القول أن كافة الأنشطة التي تمارس في مراكز اللوجيستيات يمكن إنجازها على مستوى المنشأة، إلا أن ممارسة تلك العمليات على نطاق متسع في المراكز اللوجيستية يؤدي إلى تحقيق نوعا من اقتصاديات الحجم والتي تؤدي إلى انخفاض تكلفة تلك الأنشطة للوحدة الواحدة بشكل كبير عنها عند قيام المنشأة ما، كذلك فإن التخصص وتقسيم العمل يؤدي إلى انخفاض متوسط تكلفة الإنتاج، وهذا ما تستفيد منه المنشآت الصناعية من قيام مركز اللوجيستيات وهي وفورات في التكاليف لا تنشأ من الكفاءات الداخلية للشركة الأم لذا تعرف بالاقتصاديات الخارجية.

1- أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سابق، ص 48.

2- نفس المرجع، ص 48-50.

ب- القرب من السوق: في كثير من الصناعات يكون من المحدي اقتصاديا نقل أجزاء ومكونات المنتج وتجميعها بجانب أسواق المستهلك مثل صناعات السيارات، والأثاث وخاصة عندما يكون وزن أو حجم المادة الوسطية من أجزاء ومكونات أقل من المنتج النهائي، وهذا فإن نقل المكونات وتجميعها في أماكن قريبة من السوق يعتبر أكثر وفرا، فنقل أجزاء يترتب عليه تكاليف نقل أقل بشكل كبير عن نقلها كاملة، إذ أن حجمها يتضاعف.

ج- القيمة المضافة: تعد العمليات اللوجستية عمليات إنتاجية، إذ أنها تضيف إلى المنتج خصائص جديدة تجعله أكثر قيمة وجاذبية من وجهة نظر المستهلك، وهذا يدعو إلى الاستعانة بخدمات المراكز اللوجيستية.

ثانيا: مفهوم موانئ الإمداد : مع نهاية القرن العشرين حدث تطور كبير في دور الموانئ التجارية التقليدية التي كانت مجرد مراكز نقل لتتحول إلى مراكز خدمة تجارية وصناعية تضيف قيمة إضافية للبضائع التي تتداولها. فلم يعد نشاط الميناء مقتصرًا على حدود المرفأ، وإنما امتد هذا النشاط برا في كل المنطقة المحيطة بالميناء حيث أصبحت الموانئ قاعدة لوجيستية حقيقية. ويمكن تصنيف الموانئ إلى ثلاثة أجيال حسب ثلاث معايير تتمثل في السياسة الإستراتيجية التطويرية للميناء، نطاق ومدى أنشطة الميناء وتكامل تنظيم أنشطته. وتتمثل الأجيال الثلاثة في<sup>1</sup>

1 - موانئ الجيل الأول (الموانئ التقليدية): تعمل موانئ الجيل الأول والمتمثلة في الموانئ التقليدية كمراكز للنقل فقط، ويمثل هذا الجيل من الموانئ أغلبية موانئ الدول النامية، وتتسم إستراتيجية هذه الموانئ بأهمها إستراتيجية محافظة، تحصر مفهوم الميناء في دور ثابت محدود لا يتعدى نطاق ومدى أنشطة موانئ هذا الجيل عن أن الميناء بمجرد نقطة وصل بين النقل الداخلي (النقل البري والنهري للبضائع والنقل البحري. ولا يتوفر في هذا الجيل من الموانئ إلا الحد الأدنى للأنشطة المينائية مثل الشحن والتفريغ وبعض الخدمات المينائية والملاحية، وتركز الاستثمارات على البنية الأساسية للأرضية دون اهتمام لما يحدث للسفن والبضائع خارج منطقة الرصيف.

2- موانئ الجيل الثاني (الموانئ الصناعية): ظهرت موانئ هذا الجيل في ستينيات القرن الماضي مع تزايد كمية المواد الخام التي تستوردها الدول الصناعية، وتسمى عادة بالموانئ الصناعية. وتتسم سياسة وإستراتيجية واتجاه تطوير موانئ هذا الجيل بالتوسعية على أساس تصور عريض لدور الميناء وقدرته الإدارية، ويتم صياغة سياسات الميناء وإصدار تشريعاته على أساس أنها ليست مجرد مركز نقل إنما هي مراكز صناعية وتجارية أيضا. فبالإضافة لشحن وتفريغ البضائع والخدمات المينائية والملاحية، اتسع نطاق أنشطة موانئ هذا الجيل الأنشطة لتشمل الخدمات التجارية للبضائع أیخدمات أخرى مكملة ذات صلة بما مثل تعبئة وتحويل البضائع والخدمات

1-أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سابق، ص ص 274-278.



الصناعية مثل تصنيع البضائع، وتقام المنشآت الصناعية داخل الميناء مما يؤدي إلى نمو واتساع الميناء في امتداد خلفي. يختلف ويتسم التنظيم في موانئ الجيل الثاني خلافا عن موانئ الجيل الأول بما يلي:

أ- علاقات وثيقة مع شركائها في النقل والتجارة الذين شيّدوا منشآت لتصنيع بضائعهم في منطقة الميناء.

ب- علاقات وثيقة بين الميناء والإدارة المحلية التي يوجد في نطاقها لشدة اعتماد الميناء على المدينة المحيطة به فيما يتعلق بالأراضي والمرافق والقوى العاملة وكذلك شبكات الطرق الخاصة بالنقل البري.

ج- التكامل بين مختلف الأنشطة والخدمات بالميناء لمسيرة تزايد كمية البضائع وسرعة دورانها عبر الميناء.

3- موانئ الجيل الثالث (الموانئ اللوجيستية):<sup>1</sup> ظهرت موانئ هذا الجيل في ثمانينيات القرن الماضي، ويعود السبب في ظهورها أساسا إلى انتشار التحويلة وتعددية الوسائط على نطاق واسع في جميع أنحاء العالم إزاء احتياجات التجارة الدولية. وتتسم إستراتيجية واتجاه تطوير موانئ هذا الجيل وبالنسبة لنظم المعلومات ونظم تبادل البيانات إلكترونيا (EDI) \*، فقد أصبحت عنصرا من أهم العناصر الرئيسية للبنية الأساسية لموانئ الجيل الثالث.

#### المطلب الثاني: التحليل الإستراتيجي لخدمات الموانئ التجارية:

تعتبر عملية المسح الكامل للبيئة الداخلية والخارجية للميناء من أهم عمليات التخطيط الإستراتيجي العام للميناء. ويقدم تحليل نقاط القوة والضعف بالإضافة إلى الفرص والتهديدات (SWOT) \*\* معلومات هامة جدا تساعد على خلق نوع من التوافق فيما بين المصادر والقدرات المتوفرة والفرص المتاحة والمتواجدة ضمن السوق الذي تتعامل فيه هذه الموانئ. فلكل ميناء نقاط قوة وضعف بالإضافة إلى فرص وتمديدات تواجهه وتؤثر على قدراته التنافسية في السوق الذي يعمل فيه أو الذي يرغب العمل فيه. يكمن في تحديد العناصر التالية:<sup>2</sup>

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

1-Le marketing portuaire et la mission d'un port de troisième génération, Rapport de la CNUCED, 08/01/1992, P22-27

\*- EDI Echange de Données Informatisées

\*\*-Strength ,Weakness , Opportunities and Threats ( SWOT)

نظم تبادل البيانات إلكترونيا .

2- أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سابق، ص ص 280-282.

1- الموقع الجغرافي: قد يمثل الموقع الجغرافي نقطة قوة أو ضعف بالنسبة للميناء وذلك على أساس الاعتبارات التالية:<sup>1</sup>

أ- قرب الميناء من الخطوط الرئيسية للملاحة ومراكز الإنتاج والاستهلاك.

ب- طول وعمق قناة الاقتراب للميناء وعمق مدخله.

ج- الأراضي المتاحة لتوسيع رقعة الميناء.

د- الأحوال الجيومائية السائدة بمنطقة الميناء ومدى تأثيرها على دخول ومغادرة السفن من وإلى الميناء مع سلامة السفن الموجودة بالميناء وكذا استمرارية عمليات شحن وتفريغ السفن الموجودة بالميناء بدون توقف.<sup>2</sup>

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

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

4- أسعار خدمات الميناء: يمكن أن يحدد مستوى قيمة الرسوم والتعريفات المختلفة ومدى استقرار قيمتها و كذا سياسة إستراتيجية التسعير بالميناء جانبا من نقاط القوة أو الضعف بالميناء.

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

1- أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سابق، ص ص 280-282.

2- كارلينا أولولين (Carleen O' loughlin)، مرجع سابق، ص ص 325-329.

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

7- الاتصالات السلكية واللاسلكية: يتجلى هذا الجانب في مدى توفر وكفاءة شبكات الاتصالات السلكية واللاسلكية والمتمثلة في الفاكس والهاتف الدولي المباشر وأنظمة تبادل البيانات إلكترونياً.

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

ثانياً: الفرص المتاحة والتهديدات التي تواجه الموانئ التجارية

قد ينتج أحياناً عن تحليل البيئة الخارجية للشركة بعض الفرص التي يمكن استغلالها لزيادة الحصة السوقية وتحقيق الأرباح والنمو، كما أن أي تغييرات تنشأ في البيئة الخارجية قد ينتج عنها تمديدات تؤثر على الشركة وأدائها بشكل مباشر.

ويمكن حصر الفرص والتهديدات بالنسبة للموانئ التجارية في العوامل التالية:<sup>1</sup>

1 - الفرص المتاحة للموانئ التجارية: تتمثل الفرص المتاحة للميناء، والتي يمكن استغلالها لزيادة حصته

من السوق الذي يعمل فيه، أو الذي يرغب أن يعمل في العوامل التالية:

أ- الموانئ المنافسة: خروج أحد الموانئ المنافسة من النشاط أو المجال الذي يعمل فيه الميناء.

ب- أنظمة النقل المختلفة: إمكانية النقل من الميناء براً إلى مناطق داخلية بعيدة.

ج- الأنشطة التي يعمل فيها الميناء: وتتجلى في زيادة أو نمو النشاط الذي يعمل فيه الميناء، وكذا ظهور نشاط جديد يمكن أن يعمل فيه الميناء.

د- عملاء ومستخدمي الميناء: وتتمثل في ظهور عملاء جدد يرغبون في العمل في النشاط الذي يعمل فيه

الميناء أو عملاء لموانئ أخرى يرغبون في تغيير الموانئ التي يستخدمونها. هـ- الميناء: وتتمثل في تطوير أرصفة

في الميناء والسبق في وضع سياسات تسعيرية جاذبة EDI ومعدات الميناء، إدخال نظام البيانات إلكترونياً

جديدة.

1- أيمن النحرأوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سابق، ص 283-284.

2- التهديدات التي تواجه الموانئ التجارية: تتمثل التهديدات التي تواجه الميناء، والتي يمكن أن تؤثر على تخفيض حصته في السوق الذي يعمل به، ويتطلب اتخاذ الإجراءات اللازمة لمواجهتها والتغلب عليها في العوامل التالية:

- أ- الموانئ المنافسة: وتشمل الموانئ المنافسة حالياً والموانئ المحتمل تنافسها مع الميناء مستقبلاً.
- ب- أنظمة النقل المختلفة: أنظمة النقل المختلفة التي تنافس الميناء في نقل البضائع التي تنقلها سفن تتردد على الميناء.
- ج- الأنشطة التي يعمل فيها الميناء: تقلص أو انخفاض حجم النشاط الذي يعمل فيه الميناء.
- د- عملاء ومستخدمي الميناء: عدم رضا عملاء أو مستخدمي الميناء عن مستوى أداء أو أسعار الأنشطة والخدمات التي يقدمها الميناء.
- هـ - الميناء: تتمثل في سمعة الميناء، ظهور قواعد وتنظيمات صارمة لحماية البيئة وعدم توفر أراضي لتوسيع الميناء.

### المطلب الثالث: دور موانئ الحاويات في نقل التجارة الخارجية

أدى ظهور نظام الحاويات عبر الموانئ التجارية إلى توسع حركة النقل البحري وزيادة استثماراته مما أحدث ثورة على حركة التجارة الدولية، فكان لزاماً على الموانئ التجارية تطوير نفسها تنظيمياً وتكنولوجياً بما يتماشى مع التطورات المتلاحقة في صناعة النقل بالحاويات.

أولاً: مزايا منظومة النقل بالحاويات وأثرها على الاقتصاد الوطني

تعتبر منظومة النقل بالحاويات بمثابة شريان التجارة الدولية، وتعتبر الحاوية والسفينة والميناء المتخصص العناصر الثلاثة الرئيسية لنظام النقل بسفن الحاويات، وقد أدى ظهور أنواع من الحاويات مختلفة المواصفات والأبعاد إلى تطور سفن الحاويات وظهور أجيال وطرازات مختلفة منها، مما أوجب تطوير الموانئ بما يتواءم مع التطورات المتلاحقة في صناعة النقل بالحاويات. وظهرت بعض المفاهيم المتعلقة بهذه الصناعة يمكن إيجازها فيما يلي:

1- ماهية موانئ الحاويات ومحطات الحاويات: ميناء الحاويات هي مجموعة من محطات الحاويات، وتشمل المكونات الرئيسية لمحطة الحاويات على أرصفة تراكبي السفن، روافع الحاويات، ساحة التخزين ومعدات، بوابة الدخول إلى المحطة، محطات تعبئة الحاويات وتفريغها، بالإضافة إلى تسهيلات أخرى متنوعة مثل تطبيقات الحاسب الآلي، ميزان الحاويات، ورشة الصيانة ومكاتب الإدارة. أما محطة الحاويات فهي منظمة تقدم مجموعة من الأنشطة لتداول الحاويات والتحكم في حركة انسيابها من السفينة إلى مختلف وسائل النقل الأخرى أو العكس ما يحقق أفضل الخدمات للنقل البحري والبري بأقل تكلفة. وبالإضافة إلى موانئ الحاويات ومحطات الحاويات هناك مركز تحميل الحاويات وهو المحور البحري في نظام النقل متعدد الوسائط حيث تتوافر فيه الخدمات اللازمة لنقل الحاويات من الميناء إلى السوق الخلفية العريضة بتكلفة

مؤثرة وفعالة. ويقوم مركز عبور الحاويات بالوظائف الأساسية لمحطة الحاويات في تداول وتخزين الحاويات ذات المنشأ الأجنبي بالإضافة إلى خدمات أخرى مساعدة مثل إصلاح وفحص الحاويات بالإضافة إلى نقل الحاويات من الباب إلى الباب بهدف إفادة الاقتصاد الوطني.<sup>1</sup>

1 - مزايا نظام التحوية: يتمتع نظام التحوية بمزايا عديدة نذكر منها:<sup>2</sup>

أ- المحافظة على البضاعة ووقايتها من أي تلف أو كسر أو عبث أو فقد أو سرقة، ومن ثم تحقيق سلامة البضاعة المنقولة الصادرة والواردة وضمان تسليمها على حالتها. ومن ثم الاقتصاد في مصروفات تخزين البضائع وحراستها وحمايتها.

ب- يسمح ذلك النظام بتقديم خدمات النقل من الباب للباب، من موقع المصنع وحتى تاجر التجزئة والموزعين.

ج- لا توجد عمليات تداول وسيطة للبضائع المنقولة في محطات الحاويات الموانئ مما يتيح أمان أعلى بضائع للبضائع في مواجهة مخاطر الهلاك والتلف والمناولة.

د- إن الأمان النسبي الذي تتمتع به البضائع المنقولة داخل الحاويات، يتيح للشاحن الاستفادة من انخفاض أسعار التأمين عليها، توفير ما يقارب من 40% من مصروفات التأمين على البضائع مما يساهم في انخفاض التكلفة الكلية لعملية النقل.

هـ- عدم حاجة البضائع المنقولة داخل الحاوية إلى عمليات تعبئة وتغليف مثلما هو الحال في حالة البضائع العامة مما يتيح وفورات في التكلفة الكلية لعملية النقل. وعدم حاجة نظام التحوية إلى قدر كبير من الأيدي العاملة مما يتيح وفرا في تكلفة العمالة وتظهر هذه الميزة بوضوح في البلدان الصناعية ذات معدلات الأجور المرتفعة.

ز- سرعة تداول الحاوية في الموانئ، تتيح زيادة سرعة دورة السفينة وتقليل زمن بقاءها في الميناء ومن ثم خفض التكاليف التي تتحملها السفينة.

ح- إن تقليل زمن بقاء السفينة بالميناء وزيادة سرعة دورة السفينة يتيح تقليل زمن العبور لرحلة السفينة (Transit Time)، وزيادة عدد مرات تردد خدمة السفينة.

1- أيمن النجراوي، موانئ الحاويات الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2009، ص 25-27.

2- نفس المرجع السابق.

ط- أسفر نظام التحوية عن إحداث ترشيد في تشغيل السفن على الخطوط الملاحية المختلفة، فنظرا للتكلفة العالية لتشغيل سفن الحاويات، اتجهت الشركة الملاحية للنقل بسفن الحاويات نحو ترشيد عدد مرات تردد سفنها على الموانئ المختلفة، والعمل على اختيار موانئ رئيسية لتردد هذه السفن.

ك- يتيح النظام بوجه عام تقديم خدمة نقل ذات جودة شاملة.

ل- التقليل في تكلفة تغليف وتعبئة ومناولة البضائع.

3- أثر تجارة إعادة الشحن بالحاويات عبر الموانئ على الاقتصاد الوطني: مما لا شك فيه أن نمو حركة تجارة إعادة الشحن بالحاويات عبر الموانئ الوطنية، يؤدي بأثار ايجابية على الاقتصاد الوطني يمكن أن نحملها فيما يلي:<sup>1</sup>

أ- زيادة إيرادات هيئات الموانئ من الرسوم التي تدفعها السفن الحاملة لحاويات برسم إعادة الشحن مقابل الخدمات التي تحصل عليها السفينة، مثل رسوم الموانئ والمنائر والإرشاد والقطر.

ب- يمكن للموانئ أن تستفيد من اقتصاديات الحجم في الإدارة والتشغيل وذلك بالعمل على اجتذاب أعداد متزايدة من السفن التي تحمل حاويات برسم إعادة الشحن، من أجل الوصول إلى معدلات عالية للتشغيل تكلف الاستخدام والاستغلال الأمثل للطاقت المتاحة بالموانئ، مما يؤدي إلى تدنية التكاليف التي تتكبدها السفن بالموانئ، وتقليل حجم الطاقات العاطلة.

ج- زيادة إيرادات شركات الخدمات العاملة في الموانئ الوطنية، نظير الخدمات المقدمة إلى السفن التي تحمل حاويات برسم إعادة الشحن، مثل خدمات الصيانة والإصلاح، وكذلك الإيرادات المتولدة في مقابل التمرينات والتوريدات التي تحصل عليها هذه السفن.

د- إن توسيع حركة تجارة إعادة الشحن بالحاويات يعني زيادة إيرادات الدولة من النقد الأجنبي.

هـ- إن النمو الحادث في حركة تجارة إعادة الشحن يعني ازدهار الأنشطة والخدمات المرتبطة بحركة تداول الحاويات مما يعني مزيد من النمو والتطور لهذه القطاعات وبالتالي إمكانية خلق وظائف وفرص تشغيلية جديدة، بما يتمخض عنه من امتصاص أعداد من القوى العاملة العاطلة والمساهمة في الحد من مشكلة البطالة.

و- الوفورات الخارجية التي تحققها الأنشطة والخدمات ذات العلاقة بحركة تجارة إعادة الشحن بالحاويات من خلال علاقات التشابك والترابط مع الوحدات الاقتصادية الأخرى في الاقتصاد الوطني.

1- أيمن النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2009، ص 12-13.

ز- إن جذب أعداد كبيرة من السفن بوجه عام والسفن التي تحمل حاويات برسم إعادة الشحن خاصة يتيح الإطلاع على التقنيات والتطورات الحديثة في مجال بناء السفن وتداول البضائع وكذلك نوعيات وأنماط التجارة المتداولة والتي تتسم جميعها بالتغير والتطور المستمر.

ح- إن دخول الموانئ الوطنية المنافسة لغيرها من الموانئ الأجنبية، في مجال تجارة إعادة الشحن بالحاويات، الذي يتسم بالمنافسة الشديدة القائمة على تقديم خدمات عالية المستوى والجودة بسعر تنافسي، يجعل الموانئ الوطنية في تطور مستمر آخذة بالتكنولوجيا الحديثة في هذا المجال حتى تستطيع الاستمرار في تقديم هذه الخدمات بالجودة والكفاءة اللازمين للعمل على اجتذاب السفن بالموانئ الوطنية لتلقي هذه الخدمات .

ط- حاجة المناخ التنافسي الشديد لمجال تجارة إعادة الشحن بالحاويات الخدمة عالية الجودة والكفاءة يعني العمل على تحسين وتطوير مستويات العمالة والخبرات ودفعها إلى مستويات عالية من الأداء والإنتاجية.

ي- زيادة إيرادات قطاعات الخدمات العاملة في مجال تداول الحاويات بما ينعكس ايجابيا في ارتفاع مستوى دخل العاملين في هذا القطاع.

ك - إن تولد نتائج ايجابية من ازدهار حركة تجارة إعادة الشحن بالحاويات، وحدثت تطورات ايجابية ونمو الأنشطة والخدمات ذات العلاقة بها، قد يدفع الدولة إلى توجيه المزيد من الاستثمارات لتطوير إمكانيات وطاقات الموانئ وشركات الخدمات ودعم أنشطتها.

ل- وبوجه عام يمكن القول أن تردد السفن على الموانئ الوطنية يعني زيادة إيرادات الدولة ككل وهو ما يمكن التعبير عنه بإدراج عناصر هذه الإيرادات عامة والإيرادات المتولدة عن تجارة إعادة الشحن بالحاويات ضمن الجانب الدائن (المتحصلات) للميزان الملاحى.

ثانيا: أهمية التخطيط الاستراتيجي في دعم القدرة التنافسية لمحطات الحاويات

تمثل المنافسة مفهوما محوريا بالنسبة لعمل محطة الحاويات ونجاحها سواء على المستوى الوطني أو الإقليمي أو الدولي، فالغرض من التخطيط الإستراتيجي في مجال محطات الحاويات يتمثل في وضع الإستراتيجيات وتحديد الأهداف التي تتيح ميزة تنافسية تمكنها من تحقيق فعالية العملية التسويقية في مواجهة محطات الحاويات المنافسة.

1- الأبعاد المختلفة للإستراتيجية ودورها في دعم القدرة التنافسية لمحطات الحاويات: تمثل الإستراتيجية مفهوم متعدد الأبعاد وتتبلور أهم أبعادها فيما له تأثير على مسألة دعم القدرة التنافسية لمحطات الحاويات فيما يلي:<sup>1</sup>

1- أيمن النجراوي، موانئ الحاويات الدولية، مرجع سابق، ص 242-247.

أ- البعد الأول: الإستراتيجية كوسيلة لتحقيق غرض محطة الحاويات من خلال أهداف طويلة الأجل وبرامج للتصرف وأولويات تخصيص الموارد، ويشير هذا البعد إلى الإستراتيجية بأنها وسيلة التشكيل للأهداف طويلة الأجل وتحديد برامج التصرف الإستراتيجية المتوافقة معها، وعليه تعد مسألة تحقيق التوازن بين الأهداف الإستراتيجية لمحطة الحاويات والبرامج اللازمة لتنفيذها من جانب، وتخصيص الموارد البشرية والمالية والتكنولوجية والمادية من جانب آخر، يعد أحد المطالب لتحقيق الاتساق الإستراتيجي بين مجموعة هذه العناصر.

ب- البعد الثاني: الإستراتيجية كمنسق مترابط منطقيًا ومتكاملاً من القرارات، وبذلك فوفقاً لهذا البعد تعبر الإستراتيجية عن النمط الذي انتهجته إدارة محطة الحاويات من قرارات عبر تاريخها والذي قد يحدد أيضاً توجهها نحو المستقبل، تاريخها والتي يترتب عليها قيامها بإعادة تحديدها لموقعها أو توجيهها الإستراتيجي.

ج- البعد الثالث: الإستراتيجية كتعريف لميدان أو مجال تنافس محطة الحاويات، يعبر هذا البعد عن أحد المحاور الأساسية للإستراتيجية وهو ضرورة تعريف مجالات النشاط الحالية لمحطات الحاويات وكذلك مجالات النشاط التي تزمع الدخول فيها مستقبلاً، ويتم تحقيق هذا البعد من خلال تعريف قطاعات النشاط بشكل فعال، فمن المنظور الإستراتيجي أي منظور كل من تكوين وتنفيذ الإستراتيجيات .

هناك ضرورة للبدء بتحديد وحدة أو وحدات النشاط والتي تشير إلى قطاع معين من النشاط، أو أي مركز داخل محطة الحاويات يقوم بإنتاج وتسويق مجموعة محددة من المنتجات أو الخدمات لمجموعة معينة من العملاء والمزاحمة مع مجموعة معينة من المنافسين، بحيث يؤدي هذا البعد الإستراتيجية لكل منها، ولتخصيص الموارد لها وإدارة محفظتها من الأنشطة ومن ثم يؤدي على نطاق عام إلى بلورة مجال أو ميدان تنافس محطة الحاويات.

د- البعد الرابع: الإستراتيجية كاستجابة للفرص والتحديات الخارجية ولجوانب القوة والضعف الداخلية بغرض تحقيق التميز التنافسي، ووفقاً لهذا البعد فإن تحقيق ميزة تنافسية وطويلة الأجل على منافسي المحطة في كل مجال من مجالات نشاطها هو المحور والمحك الرئيسي للإستراتيجية بحيث يتم تحقيق الميزة التنافسية لمحطة الحاويات من خلال إحداث التوافق بين كل من العوامل الخارجية والداخلية التي تؤثر فيها، فمن حيث العوامل الخارجية يجب تحديد مدى جاذبية الصناعة واتجاهات التطور فيها وكذلك خصائص المنافسين الرئيسيين ويترتب على هذا التحليل إلقاء الضوء على الفرص والتحديات التي تواجه محطة الحاويات. أما من حيث العوامل الداخلية فهناك ضرورة التقدير الإمكانيات التنافسية والتي يترتب عليها التعرف على نقاط القوة والضعف المطلوب تطويرها وتصحيحها وعند هذه المرحلة تبرز أهمية الإستراتيجية كمطلب لتحقيق التوافق بين متغيرات البيئة الخارجية والإمكانيات الداخلية، بحيث يتمثل دور الإستراتيجية في الاستجابة للفرص والتعامل مع التحديات التي تفرضها البيئة الخارجية بالإضافة إلى تعديل وتطوير إمكانيات المحطة باستمرار وحيوية لمواجهة متطلبات البيئة المتغيرة، من أجل تنمية وتطوير مجموعة العناصر والأنشطة المتكاملة فيما بينها بهدف تحقيق والحفاظ على ميزة تنافسية أفضل تجاه غيرها من محطات الحاويات المنافسة



هـ- البعد الخامس الإستراتيجية كسبيل للتمييز بين المهام الإدارية في ظل مستويات محطة الحاويات ويركز هذا البعد على فكرة أساسية وهي أن المستويات التنظيمية داخل محطة الحاويات وما تفرضه من مهام ومسؤوليات إدارية إنما تختلف من حيث مدى إسهامها في تكوين وتنفيذ إستراتيجية محطة الحاويات، ففي ظل مستوى محطة الحاويات ككل تتمركز المهام التي تتطلب رؤية أوسع مثل تعريف رسالة محطة الحاويات ككل ودراسة الاستراتيجيات وتخصيص الموارد في ضوء أولويات إستراتيجية المحطة في مجال عمل الإدارة العليا، في حين أنه في ظل مستوى وحدة النشاط تتبلور المهام اللازمة لتعزيز الموقف التنافسي لكل وحدة نشاط داخل الصناعة التي تعمل كما ويتمثل الدور الإستراتيجي لهذا المستوى في ترجمة رسالة محطة الحاويات ككل وأهدافها العامة إلى استراتيجيات محددة لكل من وحدات النشاط المختلفة ويتكون هذا المستوى من رؤساء وحدات النشاط المختلفة داخل محطة الحاويات والهيئة الإدارية الداعمة لهم وفي ظل محطة الحاويات التي تعتبر شركة وحيدة الصناعة إذ أن نشاطها الرئيسي والوحيد هو تداول الحاويات، عندئذ يتطابق مستوى وحدة النشاط مع مستوى محطة الحاويات ككل ويمثل ان مستوى واحد، وأخيرا ففي ظل المستوى الوظيفي تبرز المجالات الوظيفية الضرورية الأداء وحدة النشاط لعملها ولاستمرارية ميزتها التنافسية وتشمل التمويل، الإنتاج، التسويق، المبيعات، الموارد البشرية، المشتريات، الهندسية والفنية ويتكون هذا المستوى من المديرين التنفيذيين الذين يتحملون مسؤولية تنفيذ المهام في المجالات الوظيفية السابقة، ويتضح مما سبق أن عملية التكامل والتناسق بين هذه المستويات الثلاث تمثل عنصر رئيسي للإستراتيجية التنافسية

و- البعد السادس: الإستراتيجية كتعريف لمدى الإسهام الاقتصادي وغير الاقتصادي الذي تقدمه محطة الحاويات للأطراف المستفيدة منها، ويقصد بالأطراف المستفيدة كل طرف أوجهه تحصل على منافع أو استفادة من نشاط أو خدمات محطة الحاويات سواء كانت الشركات الملاحية أو المصدرين أو المستوردين أو متعهدي الشحن أو متعهدي النقل الدولي متعدد الوسائط أو غيرهم من الأطراف بالإضافة إلى حملة الأسهم والمديرين والموظفين وغيرهم.

## 2- إستراتيجية التنافس ودورها في خلق الميزة التنافسية لمحطات الحاويات.

تعرف الإستراتيجية التنافسية بأنها هذه الإستراتيجية التي تهدف إلى تنمية وتطوير مجموعة من العناصر والأنشطة فيما بينها بهدف دحر المنشآت المنافسة ومن هذا المنطلق يعرف بورتر الميزة التنافسية بأنها قدرة المنشأة على انتهاز واختيار وتنفيذ إستراتيجية تنافسية تهدف إلى تحقيق والحفاظ على ميزة تنافسية أفضل تجاه غيرها من المنشآت، وبالتالي يمكن أن نقرر أن رسم وصياغة إستراتيجية تنافسية تهدف إلى خلق ميزة تنافسية متواصلة لمحطة الحاويات إنما يتضمن وجود مجموعة متكاملة من القرارات والأفعال تؤدي إلى تحقيق التميز المتواصل والمستمر على المنافسين وعليه يمكن الإشارة إلى ثلاث مكونات أساسية<sup>1</sup>:

أ - مجال التنافس: ويتضمن هذا النطاق بالنسبة لمحطة الحاويات تحديد المجال أو النطاق الجغرافي لعملياتها أو خدماتها والذي يعتبر عاملا هاما في تحديد إستراتيجيتها التنافسية.

ب - أسلوب التنافس: ويتضمن إستراتيجية تقديم خدمات محطات الحاويات، وهل تقتصر على عملية تداول الحاويات من / إلى السفينة والتي تعتبر الوظيفة الرئيسية التقليدية لمحطة الحاويات أم تتجاوز ذلك

إلى تقديم مجموعة متكاملة من خدمات التداول والتخزين والتخليص والنقل الداخلي والإقليمي إضافة إلى تقديم مفهوم متكامل لمجموعة الخدمات اللوجيستية التي يمكن أن تسهم بما محطة الحاويات لخدمة عملائها، ويضاف إلى ما سبق مجموعة من العوامل المرتبطة بأداء الخدمة والتي يأتي في مقدمتها تسعير هذه الخدمات ومستوى الجودة المقدمة به ومدى استجابتها لطلبات العميل، ويمكن الإشارة في هذا الشكل إلى ما يمكن أن تكون عليه إستراتيجية تقديم خدمات محطة حاويات نمطية بالنسبة لإحدى الشركات الملاحية العالمية للنقل بسفن الحاويات والتي يأتي في مقدمتها تحقيق معدل مرتفع لدوران السفينة بالمحطة بالإضافة إلى معدلات تداول حاويات مرتفعة مقارنة بغيرها من محطات الحاويات المنافسة مع إتاحة الفرصة لتقديم مجموعة من الخدمات المتكاملة مثل التسهيلات التخزينية والتخليص والنقل الداخلي، أو مجموعة الخدمات المرتبطة بنشاط إعادة الشحن مثل التخزين وإعادة الشحن على السفن الرافدية المترددة على محطة الحاويات من / إلى الوجهة النهائية للحاوية والتي قد تكون ميناء رئيسيا أو رافديا، مع العمل على أن يتم تقديم هذه الخدمة بسعر تنافسي يضمن المساعدة في تحقيق أهداف محطة الحاويات.

ج- أساس التنافس: يعبر أساس التنافس عن الأصول والطاقات والقدرات المتوافرة لدى محطة الحاويات والتي تعد أحد العوامل الرئيسية في تحقيق الميزة التنافسية المتواصلة.

### خلاصة الفصل:

يبين تطور التجارة الخارجية الجزائرية أن المبادلات التجارية تعتمد بصورة كبيرة على الصادرات من النفط و التي تستغل أساسا في تغطية الواردات، من معدات التجهيز والمواد الاستهلاكية الغذائية. ونظرا لعجز الساسة المتبعة في إطار ترقية الصادرات من غير المحروقات، فان الموانئ التجارية الجزائرية و ما تلعبه من دور بالنظر الى نسبة المبادلات التجارية التي تنقلها لاتزال عاجزة عن تنشيط التجارة الخارجية و ترقيتها إلى مستوى الطاقات و الموارد المتاحة و خاصة فيما يتعلق بتوزيع البنية السلعية و المناطق الجغرافية التي تعمل بها.

و للنقل دور بالغ الأهمية في تعزيز النجارة الخارجية، فهو يؤثر في الإنتاج و التوزيع، كما له تأثير على العرض و الطلب و يساهم أيضا في تحقيق مبدأ تقسيم العمل بالإضافة إلى تأثيره على المنافسة و سهولة الحصول على عناصر الإنتاج، و يؤثر النقل الكفاء على الأسعار، كما يعمل على زيادة المنافسة في السوق. و من المبادئ الأساسية في اقتصاديات النقل تناقص التكلفة و تزايد الغلة. و تتوقف تكلفة خدمات النقل البحري على طبيعة البضائع المنقولة، نوع و حجم السفينة، و كفاءة الموانئ، بالإضافة إلى تنظيمات الخدمات الملاحية و التجارية. و يتكون السوق الملاحي من قوى العرض المتمثلة في فراغات السفن المستعدة للإبحار، و قوى الطلب المتعلقة بحجم البضائع المطلوب نقلها حيث ينقسم إلى سوقين رئيسيين هما سوق مشارطات نقل البضائع الصب بالسفن الجواله و سوق الخطوط المنتظمة، و يهدف تنظيم النقل البحري هناك من يدعو إلى حمايته بمختلف الإعانات و هناك من يدعو إلى ضرورة تحريره.

و تعتبر خدمات الموانئ التجارية بصفتها كقاعدة لوجيستية ذات اهتمام و مشاركون نشيطة في عملية التجارة العالمية حيث تضيف قيمة إضافية للبضائع التي تتداولها، و يبين التحليل الاستراتيجي لخدمات الموانئ التجارية أن كل من الموقع الجغرافي، توفر وسائل النقل المختلفة، توفر خدمات الميناء و كفاءتها، أسعار الخدمات، قوة العمالة، الإدارة، الاتصالات و الموقف المالي يمكن أن تشكل عناصر قوة أو ضعف كما قد تشكل كل من الموانئ المنافسة، أنظمة النقل المختلفة، الأنشطة التي يعمل فيها الميناء، عملاء و مستخدمي الميناء فرص متاحة أو تهديدات تواجه الموانئ التجارية، و لنظام التحوية مزايا تلعب دورا بالغ الأهمية في نقل التجارة الخارجية، تتجلى في أثر تجارة إعادة الشحن بالحاويات عبر الموانئ على الاقتصاد الوطني، كما يلعب التخطيط الاستراتيجي من خلال الأبعاد المختلفة للإستراتيجية دورا مهما في دعم القدرة التنافسية لمحطات الحاويات.

تمهيد:

سنتطرق في هذا الفصل إلى التعريف بمؤسسة ميناء مستغانم، مميزاتة خصائص و امتيازاته، قدرات الاستقبال و المعالجة به، المنشأة المتخصصة.

كما سنحاول التطرق إلى استقبال السفينة و التسهيلات المينائية، استقبال الحمولة، أهم وظائف مؤسسة، الشحن و التفريغ عند وصول السفينة، الحركة التجارية بميناء مستغانم.

إضافة إلى الإحاطة بالتحديات التي تواجه الميناء و التي تحد من تنمية التجارة الخارجية به، انعكاساتها السلبية، و مشاكل ميناء مستغانم، و المشاريع المستقبلية.

## المبحث الأول: تقديم ميناء مستغانم

سنتطرق في هذا المبحث إلى التعريف بميناء مستغانم، مميزاته، خصائصه و امتيازاته، قدرات الاستقبال والمعالجة به، و منشأته المتخصصة.

## المطلب الأول: التعريف بمؤسسة ميناء مستغانم.

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

## 1-نشأة الميناء:

لأنه كان خليجا صخريا حادا يمتد بين الرأس البحري لصلامندر، والرأس البحري لخروبة إستخدمه القراصنة لإقتسام الغنائم، سمي ميناء مستغانم فيما قبل 1833م ب "مرسى الغنائم". ومن هنا سميت المدينة "مستغانم". في سنة 1848م، أنشئ أول رصيف للميناء بطول 80 متر ليصل إمتداده إلى 325 متر بحلول سنة 1881م. انطلق أول مشروع لهيئة الميناء في سنة 1882م، وبعد ثلاث سنوات من ذلك أعلن عنه مشروعاً ذا منفعة عامة . تلت ذلك أعمال تهيئة ضخمة بين 1890م و 1904م انتهت بميلاد أول حوض للميناء . بعد بناء كاسرة الأمواج الجنوبية الغربية للميناء سنة 1941م، تم إنشاء الحوض الثاني برصيف طوله 430 متر فيما بين نهاية 1955م وبداية 1959م.

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

## 2-نشأة مؤسسة ميناء مستغانم:

يقدم ميناء مستغانم نوعين من الخدمات: الخدمات التجارية وخدمات الصيد البحري، وتشرف على تسييره مؤسسة ميناء مستغانم وهي مؤسسة عمومية إقتصادية، شركة ذات أسهم EPE/ EPM/ Spa، أنشأت في إطار إصلاح النظام المينائي الجزائري بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 82-87 الصادر بتاريخ 14 أوت 1982م .

ورثت مؤسسة الميناء، ابتداء من شهر نوفمبر 1982م، الخدمات والتجهيزات الخاصة بالديوان الوطني للموانئ المنحل (ONP)، وكذلك تلك الخاصة بالشركة الوطنية للشحن والتفريغ المنحلة أيضا (SONAM) 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 والإنشاءات الخاصة واستغلال وتنمية الميناء؛

2- احتكار خدمات الشحن والتفريغ، القطر والإرساء.

في 29 فيفري 1989م شقت مؤسسة ميناء مستغانم طريقها نحو الاستقلالية على غرار المؤسسات التي كشفت عن إستقرار في وضعيتها المالية، حيث تم تحويلها بموجب عقد موثق من شركة عمومية ذات طابع إجتماعي إلى شركة عمومية اقتصادية، شركة ذات أسهم رأس مالها . 25.000.000 تحت الحيابة الكاملة لشركة تسيير مساهمات الدولة "الموانئ" SOGEPORTS "، تحمل للسجل التجاري رقم 88.B.01 وتخضع للقانونين التجاري والمدني طبقا لأحكام القوانين 01-88 و 03-88 و 04-88 الصادرة بتاريخ 12 جانفي 1988، والمتضمنة للنصوص التنظيمية الإستقلالية المؤسسات، وطبقا للمرسوم 101-88 الصادر بتاريخ 12 جانفي 1988م، والمرسوم 119-88 الصادر بتاريخ 16 ماي 1988م، والمرسوم 177-88 الصادر بتاريخ 28 سبتمبر 1988.

3-التعريف بالمؤسسة:

يمكن إيجاز تعريف مؤسسة ميناء مستغانم في النقاط التالية:

1-إسم المؤسسة: مؤسسة ميناء مستغانم.

2- النظام القانوني للمؤسسة: مؤسسة عمومية إقتصادية، شركة ذات أسهم.

3- رأس المال الإجتماعي: 500.000.000 دج تحت الحيابة الكاملة لشركة تسيير مساهمات الدولة "الموانئ"

.SOGEPORTS

4-تاريخ التأسيس: 14 أوت 1982م بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 82- 287 الصادر بتاريخ 14 أوت 1982 م.

5- تاريخ إستقلالية المؤسسة: 29 فيفري 1989 م .

6- المقر الإجتماعي: الطريق الرئيسي إلى صلامندرص ب: 131 مستغانم 27000.

7- اسم ولقب المدير العام: مولاي محمد.

8- الهاتف: 33.01.11/12 (045)

9- فاكس: . 33.01.15 (045)

10- الموقع على الإنترنت: www . port - mostaganem . dz

11- الموقع الجغرافي: يقع ميناء مستغانم في الجهة الشرقية الخليج أرزيو بين خطي عرض 35 و56° شمالا و خطي طول 00° و05° شرقا.

4 - مهام وأهداف المؤسسة:

أ- مهام مؤسسة ميناء مستغانم:

يمكن إيجاز مهام مؤسسة ميناء مستغانم في النقاط التالية:

- استثمار وتطوير ميناء مستغانم؛
- إستغلال الآلات والإنشاءات المينائية؛
- إنجاز أعمال صيانة وتهيئة وتحديث للبنى المينائية الفوقية؛
- إعداد برامج بناء وصيانة وتهيئة للبنى المينائية التحتية بالتعاون مع الشركاء الآخرين؛
- مباشرة عمليات الشحن والتفريغ المينائية؛ - مزاولة عمليات القطر، القيادة، الإرساء وغيرها؛
- القيام بكل العمليات التجارية، المالية، الصناعية، والعقارية ذات الصلة المباشرة أو غير المباشرة بموضوع مؤسسة ميناء مستغانم
- ب- أهداف مؤسسة ميناء مستغانم:

- يمكن إنجاز أهداف مؤسسة ميناء مستغانم في النقاط التالية:
- تأمين أحسن الظروف لعبور البضائع من حيث المدة الزمنية، النوعية، الحماية والسعر؛
- تقديم تسهيلات حقيقية (وسائل عبور ومعالجة وتخزين ذات كفاءة عالية)؛
- كون الأذان الصاغية لاهتمامات المتعاملين الاقتصاديين؛
- تسيير أملاك الدولة؛ - تسيير الاستثمار وتطوير ميناء مستغانم؛
- استغلال الوسائل والتجهيزات المينائية؛
- تنفيذ أشغال الصيانة والتهيئة وتجديد البنيات الفوقية للميناء؛
- إصدار برنامج أشغال الصيانة والتهيئة وخلق بنيات مينائية بالتنسيق مع متعاملين آخرين متخصصين؛
- تنفيذ عمليات الشحن والتفريغ والتشوين المينائية؛
- تنفيذ عمليات القطر والإرشاد والرسو.. الخ؛
- تنفيذ كل العمليات التجارية، المالية، الصناعية، والعقارية المرتبطة بصفة مباشرة وغير مباشرة بالهدف الاجتماعي.

##### 5-أهم المصالح المعتمدة من طرف المؤسسة وهيكلها:

- الإدارة العامة: يشرف على الإدارة العامة رئيس مدير عام الذي يعتبر المسير الأول للمؤسسة بالمساعدة مع مساعد المدير العام كما نلاحظ على مستوى الإدارة العامة وجود خليتين هما: خلية المراقبة تقوم بمراقبة كل شيء يحصل في المؤسسة و خلية الدراسات والحسابات.

ومن خلال المخطط العام للمؤسسة نلاحظ أنه مقسمة الى خمس مديريات وكل مديرية مقسمة الى دوائر التي تتفرع بدورها الى مصالح وهذه الأخيرة بدورها الى خلايا.

1-مديرية الموارد البشرية و التكوين و الوسائل

2-مديرية الاسنثمار و التجارة

3-مديرية الأشغال و الصيانة

4-مديرية قيادة الميناء

5-مديرية المالية و المحاسبة

-هيكل المؤسسة:

إن التقسيم الإداري والوظيفي للمد يرّيات والدوائر والمصالح والخلا يا سّاعد في التواصل بيّنها ويؤّدي أيضًا إلى حسن سيرّ العمل فالهيكلّ التنظيميّ والوظيفيّ لأيّ مؤسسة يساعدنا في معرفة مدى الترابط و التكامل بين الوظائف و الأقسام و يظهر لنا الاستراتيجية المتبعة في تسيير المؤسسة كما هو مبين في السكل المرفق.

**المطلب الثاني: مميزات ميناء مستغانم**

يمكن إيجاز مميزات وخصائص مؤسسة ميناء مستغانم في النقاط التالية:

1- موقع جيواستراتيجي هام؛

2- وفرة طرق مواصلات نحو منطقة خلفية تتألف من 12 ولاية؛

3- محطات رسو متخصصة لسفن الأداء لتأمين الخطوط البحرية المنتظمة؛

4- إنشاءات متخصصة لمعالجة ناقلات الحبوب، السكر، الخمر وناقلات الزيت؛ 5- قدرات تخزين مغطاة وغير مغطاة؛

6- حماية جيدة للبضائع؛

7- تنوع طرق تسليم البضائع السكة الحديدية، الطريق الأرضي والمساحلة الوطنية)؛

8- بني فوقية وتجهيزات وفق طموح المتعاملين الاقتصاديين؛

9- إطارات وعمال مهينون ومدربون على عمليات الشحن والتفريغ؛

10- ساعات عمل متواصلة: 24 سا/24 سا و 7 أيام / 7 أيام .

**أما عن إمتيازات الميناء في:**

-وجود ميناء مستغانم في منطقة فلاحية بين وهران، أرزيو والجزائر العاصمة، فهو يعتبر من جهة منفذا طبيعيا لعدة ولايات: مستغانم، شلف، غليزان، معسكر، تيارت، تيسمسيلت، سعيدة، ....، ومن جهة أخرى يعتبر ملتقى لأهم الطرق المؤدية إلى الجنوب الجزائري (الأغواط، غرداية، بشار، عين الصفراء،.....)

-كذلك فإن ميناء مستغانم يقع في محور تتقاطع فيه أهم شبكات المواصلات (طرق معبدة وسكك حديدية) من وإلى مختلف مناطق الوطن، والتي تعتبر شريانا حيويا لتنمية المشاريع الصناعية والتجارية فهو موصول بشبكة السكك



الحديدية عن طريق السكة الحديدية مستغانم - المحمدية (محطة الفرز)، كما أنه يوفر إمكانية الوصل بالشبكة الحديدية مع ولاية تيارت دون المرور بالمحمدية، بما يضعه في إتصال مباشر مع منطقتيه الخلفية (الجنوب والجنوب الغربي للجزائر إلى غاية تمنراست)، وهذا من أجل نقل مختلف السلع والتجهيزات الموجهة إلى الشركات الوطنية والأجنبية المتخصصة في التنقيب عن البترول التي تنشط في الجنوب الجزائري.

-ومن الإمتيازات الأخرى التي تميز ميناء مستغانم في وجود شبكة طريق بطول 4885 متر خطي داخل الميناء، تربطه مباشرة بالطرق الوطنية لشرق وغرب و جنوب الجزائر وهذا دون المرور بوسط مدينة مستغانم.

-الموقع الجيوستراتيجي لميناء مستغانم ، والشبكة الطرقية التي تربطه مع منطقتيه الخلفية المتكونة من 12 ولاية يعدان من أهم ما يقدمه الميناء للمتعاملين الإقتصاديين من إمتيازات، كما أنه يوفر لمستهمليه أحسن الخدمات بأقل تكلفة.

-الأداء الجيد والمتواصل للخدمات المينائية من حيث الإنتاجية، المردودية، معدلات الشحن والتفريغ، قصر مدة المكوث في الميناء، والمحافظة الجيدة للبضائع يفسر إختيار ميناء مستغانم من قبل عدد كبير من المتعاملين الإقتصاديين ومجهزي السفن من مختلف الجنسيات.

#### المطلب الثالث: قدرات الإستقبال والمعالجة والمنشآت المتخصصة.

تتلخص قدرات الإستقبال والمعالجة فيما يلي:

1-كاسرة الأمواج: بطول 1830م؛

2-المدخل البحري للميناء: شمالي غربي بعرض 100م وعمق 12م؛

3-الأحواض:

أ- الحوض الأول: بمساحة مائبة تقدر ب 14 هكتار وعمق يتراوح بين 6.77 م

و 8.17 (يحتوي على 06 محطات رسو)؛

ب- الحوض الثاني : بمساحة مائبة تقدر ب 16 هكتار وعمق يتراوح بين 6.85م و8.22م (يحتوي على 04محطات رسو).

4-الأرصفت: تحوي 10 محطات رسو بطول كلي يصل إلى 1296 متر خطي مقسمة كما يلي:

أ-الرصيف الشمالي الشرقي: 117 متر خطي (المحطة 0)؛

ب-رصيف المغرب: 412 متر خطي (المحطة 1، 2 و 3)؛

ج- الرصيف الجديد: 217 متر خطي (المحطة الجديدة 1 و 2)؛

د-رصيف الإستقلال: 270 متر خطي ( المحطة 4 و 5)؛

هـ- الرصيف الجنوبي الغربي: 280 متر خطي ( المحطة 6 و 7).

5-أرضية التخزين: بمساحة كلية تقدر بـ69000 م حيث 65000 م ذات الإستخدام التجاري.

6-مرأب السيارات: بمساحة 60 000 م<sup>2</sup> وقدرة إستيعاب تصل إلى

4500 سيارة.

7-مرأب الحاويات: بمساحة 15000 م<sup>2</sup> وقدرة معالجة 15000 حاوية سنويا.

8- المخازن: عددها 16 مخزن بمساحة 8950 م<sup>2</sup>، توظف 5950 م<sup>2</sup> للخدمات التجارية.

9-طرق المواصلات:

أ- الطريق الأرضي: 4885 متر خطي؛

ب-السكة الحديدية: 3747 متر خطي كل الأرصفة مجهزة بخطوط سكة حديدية متجددة تستخدم مؤقتا لنقل

الحبوب، الأنابيب المعدنية، ثفل قصب السكر...).

2- المنشآت المتخصصة.

يمكن إيجاز الوحدات المتخصصة فيما يلي:

1-وحدات إستقبال وعبور الزفت:

أ-NAFTAL: مجهزة بثلاث أوعية (أحواض ذات سعة إجمالية تقدر بـ4200طن؛

ب- SARL BITUMES OUEST : مجهزة بوعائين (حوضين) ذات سعة إجمالية تقدر بـ5000 طن؛

ج- SARL H . A . C . E : مجهزة بوعائين (حوضين) ذات سعة إجمالية تقدر

بـ5000 طن.

2-وحدات إستقبال وعبور الحبوب:

أ- UCA O . A . I . C : سعتها 30000 طن، وهي مجهزة بمضختين متحركتين بمعدل ضخ 300 طن من الحبوب/ساعة

لكل منهما؛

ب- SPA COMPTOIR DU MAGHREB : مجهزة بثلاث صوامع ذات سعة إجمالية تقدر بـ18000 طن.

3-إستقبال وعبور السكر الأحمر:

SPA SORASUCRE ( GROUPE OUEST IMPORT ) : سعة إستقبال تقدر بـ16000 طن من السكر غير الموضب وقدرة

تصل إلى 150000 طن سنويا.

المبحث الثاني: التجارة البحرية على مستوى ميناء مستغانم.

سنتطرق في هذا المبحث إلى استقبال السفينة والتسهيلات المينائية، استقبال الحمولة، أهم وظائف مؤسسة الشحن والتفريغ عند وصول السفينة، الحركة التجارية لميناء مستغانم وصادرات وواردات ميناء مستغانم

المطلب الأول: استقبال السفينة والتسهيلات المينائية.

تتمثل إجراءات استقبال السفينة والتسهيلات المينائية المقدمة فيما يلي:

#### 1- إستقبال السفينة:

يقوم مجهز السفينة أو ممثله أي الريان بتقديم المعلومات التقنية الخاصة بالسفينة والبضاعة للوسيط البحري في 72 ساعة على الأكثر، أي خلال 3 أيام قبل وصول السفينة إلى الميناء، عن طريق الفاكس أو الراديو لضمان أحسن استقبال للسفينة في أحسن الظروف.

وفي حالة عدم تقديم كل المعلومات حول السفينة ومحتوياتها، فلا يسمح لها بدخول الميناء حتى وإن كانت في عرض البحر.

وتتمثل المعلومات التقنية الخاصة بالسفينة والبضاعة فيما يلي:

أ- طول، عمق، عرض وراية السفينة؛

ب- طبيعة ووزن البضاعة، الوزن الإضافي والاجمالي، وميناء الشحن، وهذا 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 تأمين 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، رقم تسلسلها، اسم صاحب السفينة أو وكيله، حمولة السفينة... الخ

- الفاتورة التجارية التي تنص على قيمة البضاعة، نوع البضاعة وكميتها..... الخ

- وثيقة تسمى connaissance تنص على كل البضاعة الموجودة على متن السفينة (نسخة أصلية)؛

- وثيقة cargo manifeste: هي وثيقة خاصة بالبضاعة تسمح لوكيل السفينة بتمريرها إلى الجمارك لتمكنها من الاستفادة من رخصة تفريغ البضاعة في الميناء المنصوص عليه في العقد؛

- وثيقة cargo plan وهي وثيقة شحن تستعمل من طرف مستخدمين مؤهلين للتفريغ، تنص هذه الوثيقة على حجم البضاعة، كيفية وضعها على متن السفينة؛

- وثيقة mates receipt: تنص هذه الوثيقة على الخسائر الناتجة عن عملية الشحن، أو وجود امتياز أي أن البضاعة لم تتضرر وهي جاهزة للتفريغ.

على أساس المعلومات المقدمة يقوم الوسيط البحري بإعداد الفاتورة المبدئية، والتي تتضمن أسعار ومصاريف العمليات المقدمة من طرف مديرية القيادة والتي من أهمها:

1- القيادة والإرشاد:

أي قيادة السفينة من بوابة الميناء إلى الرصيف المخصص للسفينة، تؤتينه مديرية قيادة الميناء بثلاثة سفن قيادة وزورقي إرساء 24 سا / 24 سا.

2- القطر:

ويتمثل في دفع أو جر السفينة عن طريق سفن القطر، وهي ذات قوات مختلفة تتغير حسب وزن السفينة، وذلك من أجل توقيفها في مركز الرصيف.

3- الأسطوانات المطاطية:

وهي عبارة عن عجلات مطاطية تمنع السفينة من الاحتكاك بالرصيف.

4- ربط السفينة:

وهي عملية شد السفينة بحبال موصولة من السفينة إلى رصيف الميناء لمنع إرتجالها.

5- أتعاب التصريح بالحمولة.

6- حقوق الترففة.

7- مصاريف تأدية الخدمات:

والتي تتمثل في:

أ - الحمولات والتسبيقات التي تقدم للربان، وكذلك المصاريف الناتجة عن استعمال الهاتف أو الفاكس؛

ب - مصاريف تزود السفينة بالوقود والمياه الصالحة للشرب؛

ج- المصاريف الناتجة عن القيام بالفحوصات الطبية لطاقم السفينة.

8- الحراسة:

تكون حراسة السفينة إجبارية إذا كانت تحمل بضائع خطيرة، أما بالنسبة للسفن الأخرى فحراستها اختيارية، تكون بطلب من ربان ووكيل السفينة المجهز أو ممثله.

وفي إطار التعامل مع السفينة يقوم الوكيل البحري بإرسال عون إلى السفينة، وذلك لتلبية جميع طلبات الريان في إطار ما هو متفق عليه في العقود.

إن الفاتورة المبدئية مقدره بالعملة الصعبة (الدولار الأمريكي) وتكون غير نهائية، وقابلة لأن تكون موضوع التفاوض بين المجهز ومديرية قيادة الميناء. يسدد المجهزون الأجانب مبلغ الفاتورة في حالة قبولها بالدولار الأمريكي، وبالدينار الجزائري من طرف المجهزين الجزائريين، وذلك بعد تحويل قيمة الفاتورة طبقا لمعدل سعر الصرف (دولار/دينار) اليومي بإشعار من طرف البنك المركزي لمؤسسة ميناء مستغانم، وأجل التسديد لا يتجاوز 30 يوما التي تلي استقبال الفاتورة.

كما أن الفاتورة المبدئية ترسل إلى الريان، فإذا تمت الموافقة عليها من طرف المجهز أو الريان يتم إجراء اجتماع يجمع كل من الوسط البحري، الذي تم اختياره لتأدية الخدمة لصالح مجهز السفينة، ومقاول الشحن والتفريغ، أي مؤسسة ميناء مستغانم، ومديرية القيادة قصد التحضير الجيد لاستقبال السفينة في أحسن الظروف، ويتم تجديد الموافقة على الفاتورة المبدئية على أساس تقدير وقت الوصول الذي يبعثه الريان الوسيط.

ويضم هذا الاجتماع لجنة تنظيم السفن على مستوى مديرية القيادة كل يوم، واللجنة بدورها تضم

- ممثل عن مؤسسة الشحن والتفريغ يعمل على إعطاء رأيه حول تنظيم عملية التفريغ والوسائل المادية والبشرية المستعملة لهذا الغرض؛

- ممثل عن الجمارك؛

- ممثل عن شرطة الحدود؛

- ممثل عن الوسط البحري والذي يقوم بإحضار الوثيقة التي تحتوي على الخصائص التقنية للسفينة ونوعية وطبيعة ووزن البضاعة؛

- ممثل عن الدائرة التجارية مهمته إحضار وثائق تثبت حالة التوازن.

ويتم خلال هذا الاجتماع تحديد الرصيف الذي سوف ترسو فيه السفينة وذلك بمراعاة طول، عرض وعمق السفينة، وكذلك الآلات التي سوف تستخدم في عملية التفريغ وذلك تبعا لنوعية البضاعة وحجمها، وعدد السفن القاطرة التي سوف تستخدم في جر السفينة.

عند رسو السفينة بالميناء يجب على ريان السفينة أو ممثله القانوني، أي وكيل السفينة والحمولة أن يكون على استعداد لتقديم الوثائق التالية لإدارة الجمارك، وذلك لتمكينها من ممارسة مراقبتها:

- يومية السفينة؛

- بيان الحمولة؛ ويكون على شكل تصريح يتضمن البيانات الضرورية للتعرف على وزن الطرود وعددها وعلامتها وأرقامها ونوع البضاعة ووزنها الإجمالي ومكان شحنها، ويجب أن يكون بيان الحمولة موقعا من

طرف ربان السفينة، كما يجب على ربان السفينة أو على ممثله القانوني أن يقدم ما يلي إلى مكتب الجمارك خلال 24 ساعة التي تلي وصول السفينة إلى الميناء:

- بيان الحمولة من مؤمن السفينة وأمتعة البحارة وسلعهم؛
  - بيان الحمولة المعدة للتفريغ في الإقليم الجمركي؛
  - كل الوثائق الأخرى التي تطلب من طرف الإدارة والتي هي ضرورية لتنفيذ مهامها.
- للإشارة يجب تقديم الحمولة حتى وإن كانت السفينة فارغة، ويوزع هذا البيان على ثلاث متعاملين في الميناء هم:
- نسخة لمؤسسة الشحن والتفريغ؛
  - نسخة لوكيل السفينة أو الحمولة؛
  - نسخة لإدارة الجمارك.

#### المطلب الثاني: إستقبال الحمولة وظائف مؤسسة الشحن

##### أولاً: استقبال الحمولة

إن البضاعة المستوردة عند وصولها إلى الميناء يكون هناك أشخاص ينتظرون وصولها، ومثال عن ذلك بميناء مستغانم نجد المؤسسات الوكلاء الآتية:

MTA , GEMAL , NASHCO ، إذ يعتبرون بمثابة أمين الحمولة، ووكيل عن المرسل إليه، فيقومون بإجراءات التفريغ ودفع أجرة النقل، ثم تسليمها للمرسل إليه، بحيث يقوم الوكيل بتفقد البضاعة من حيث الشكل، وعدد الطرود، والوزن والكمية، وهذا ليرى إذا كانت مطابقة للبيانات الواردة في سند الشحن، كما أنه يقوم بالمحافظة على البضاعة بعد تفريغها، وحراستها حتى تدخل في حيازة المرسل إليه (الموكل)، فإذا إكتشف تلفاً أو عيباً في البضاعة عند تسليمها وجب عليه أن يشعر المرسل إليه بحالة البضاعة لرفع دعوى في الوقت والآجال المحددة قانونياً، ويستحق وكيل الحمولة أجراً عن وكالته، يكون هذا الأجر محددًا بنسبة مئوية من وزن وطبيعة البضاعة.

ثانياً: وظائف مؤسسة الشحن.

عند وصول السفينة ورسوها في الميناء يقوم الوسيط بإعداد سند التشغيل يبين فيه ما يلي: - اسم السفينة، اسم الرصيف، تاريخ وساعة دخول السفينة، طبيعة البضاعة المعدة للتفريغ، طلب فرق عمل.

بعد دراسة هذا السند من طرف مؤسسة التفريغ تضع هذه الأخيرة تحت التصرف:

- فرق العمل وهم عمال الموانئ؛ - رئيس المخزن ورئيس القطاع.

توزع الوسائل المستعملة في التفريغ وذلك حسب نوعية وطبيعة السلع.

وقبل البدء في عملية التفريغ يقوم رئيس المخزن بمراقبة البضائع المستوردة، ويتعرف على مدى مطابقتها للعقد

ومواصفات التصريح بالبضائع، أي يقوم بمقارنة البضاعة مع البيانات الموجودة على بيان الحمولة، يتم بعد ذلك التفريغ تحت رقابة جمركية مع مراعاة نوعية وحجم البضائع المنزلة، ويتم تفريغ البضاعة حسب 3 حالات:

#### الحالة الأولى:

وضع البضاعة على العربة الناقلة مثل عملية تفريغ السكر، ومختلف البضائع التي يمكن جمعها في أكياس.

#### الحالة الثانية:

وضع البضاعة على الرصيف مثل: المواد الحديدية، آلات التجهيز... الخ

#### الحالة الثالثة:

وضع البضاعة في المخازن مباشرة، وهذا يعتمد على وجود المنشآت المتخصصة، مثل مخزن الحبوب حيث يتم ضخ الحبوب مباشرة من السفينة، أما فيما يخص المواد سريعة التلف فلها الأفضلية في التوجه إلى نقاط التخزين، أو إلى نقاط بيعها خارج الميناء، وهذا لتفادي الخسائر التي يتحملها المستورد في إطار الإجراءات الجمركية، بينما بالنسبة للبضائع التي تتعرض للخسارة نتيجة لتواجدها في الميناء لمدة أطول، فإن المستورد هو الذي يتحمل الخسارة. أما فيما يخص عملية الشحن فإنها تتم بواسطة الصنادل بوضع البضائع عليها، ثم تحمل إلى جانب السفينة حيث تقوم روافع السفينة أو الروافع العائمة أو روافع الرصيف، أو بواسطة طرق أخرى تتناسب مع طبيعة البضاعة كاستعمال الأنايبب في حالة شحن البضائع السائلة، أو المصاعد في حالة شحن الفحم، أو صب البضاعة مباشرة بواسطة أقماع خاصة في حالة شحن الحبوب أو الدحرجة في حالة شحن الوحدات المتحركة كالصهاريج والثلاجات، وقد تطورت عملية الشحن مع تطور نظام النقل بالسفن، حيث أصبحت هناك سفن مجهزة للنقل بالحاويات لأنواع كثيرة من البضائع بهدف تخفيض نفقات النقل، بما في ذلك التغليف والشحن، وتقليص مدة الرحلة باختصار الوقت المخصص لعمليات الشحن والتفريغ وقد يتطلب ذلك تجهيز أرصفة مخصصة ومجهزة بأوناش لشحن الحاويات على ظهر السفينة.

أما فيما يخص الإجراءات المتبعة في عملية الشحن، فيقوم الشاحن بتقديم وثيقة تسمى بيان الشحن، يذكر فيها نوع البضاعة التي ستشحن وكميتها وذاتيتها، وبعد أن يطلع الناقل أو وكيله ويتأكد من تطابق البيانات مع البضاعة يسلم له إذنا بالشحن، والذي يسمح له بوضع البضاعة موضوع البيان على ظهر السفينة، وبعد ذلك يتسلم الشاحن من الناقل إيصالاً مؤقتاً بما شحن، ويستبدل قبل الإبحار بسند شحن مستوف للشروط القانونية (سند شحن اعتيادي أو سند شحن مشحون) بالإيصال المؤقت، ويلتزم الناقل بتسليم سند الشحن.

#### المطلب الثالث: الحركة التجارية بميناء مستغانم.

إبتداء من 2002 تراوح إستيراد الحبوب عن طريق ميناء مستغانم بين 40000 طن سنويا، والتي عولجت في مراكز متخصصة عبر تجهيزات مخازن الحبوب، أو بمركز عادي للإستقبال يمثل ما بين 50 إلى 55% من النشاط العام، ويمكن أن يصل إلى أكثر من 60000 طن سنويا مستقبلا.

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

- مجمع كنتوار المغرب غليزان \_ مستغانم؛

- ش.ف.م جديد مستغانم؛

- مؤسسة حبوب الغرب الجزائري؛

- ش.ذ.م.مسيم موزاية \_ الجزائر؛

- منشأة بلقرع \_ بشار؛

- الديوان الوطني لإستيراد الحبوب.

أما فيما يخص المنتوجات الحديدية في تمثل من 10 إلى 12% من الحركة التجارية العامة، وتتكون بصفة رئيسية من الأنابيب، الحديد، الحديد المستدير، الإسمنت المسلح، الماكينات..الخ.

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

- مجمع بوتلجة مستغانم؛

- مؤسسة Edimco ؛

- شركة Hydro aménagement بومرداس-الجزائر؛

- شركة Cosider الجزائر؛

- شركة CosiderCamital مستغانم.

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

ويتعامل ميناء مستغانم في هذا المجال مع كل من:

- شركة إستيراد الحليب الجاف الجزائر- وهران؛ - منشآت أنيثرال مستغانم؛ - ش.ذ.م.مدقوق لاستيراد الموز؛ -

ش.ذ.م.م. CATM بوفاريك- الجزائر.

أما فيما يخص النشاطات المختلفة، فإن ميناء مستغانم أصبح معروفا بها بفضل حجم المنتجات والسلع المعالجة سنويا ( أدوات السيارات، مقطورات، آلات متحركة، قطع غيار، طرود ثقيلة وخفيفة ، خاصة بالنسبة للشركات الأجنبية المتخصصة في التنقيب عن البترول بمناطق جنوب البلاد، وتمثل النشاطات المختلفة نسبة 8% من مجموع الحركة التجارية العامة.



اولا: صادرات و واردات ميناء مستغانم.

تشمل صادرات ميناء مستغانم ما يلي:

- زيت قصب السكر؛

- الاسمنت الأبيض؛

- الخمر؛

- آلات مستعملة سابقا؛

- الهليوم ( ينقل على شكل غاز)؛

- مواد البناء؛

- مواد كيمياوية.

أما عن واردات ميناء مستغانم في تشمل:

- الزيت؛

- الحبوب؛

-الآلات

- الفواكه؛

- السيارات والشاحنات؛

- الأنايب (قنوات المياه)؛

- مواد فلاحية؛

- مواد بناء؛

- مواد بترولية؛

- معادن صلبة؛

- مواد كيميائية؛

- الأسمدة؛

ثانيا- الحصيلة السنوية للنشاطات المينائية:

أ-تجارة السفن:

بلغ عدد السفن التجارية التي رست خلال سنة 2013 م في ميناء مستغانم 563 سفينة ، في مقابل رسو 602 سفينة خلال السنة الفارطة .

الجدول رقم II-1: عدد السفن الراسية بالميناء خلال الخمس سنوات الأخيرة.

السنة	2013	2014	2015	2016	2017
عدد السفن	563	613	522	560	602

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

ب-المكوث في الميناء

الجدول رقم II-2: زمن مكوث السفن بالميناء.

السنة	2016	2017
المرسى (rade)	2.88 يوم	1.29 يوم
المرفأ (quai)	2.88 يوم	1.33 يوم

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

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

ج- تجارة البضائع :

الجدول رقم II-3حجم البضائع (طن) خلال الخمس سنوات الأخيرة.

السنة	2013	2014	2015	2016	2017
حجم البضائع (طن)	1292342	1525152	1454939	1005894	1085757

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

د- التجارة بحسب عائدات المواد 2017:

الجدول رقم 4-11: حجم الواردات و حجم الصادرات خلال سنة 2017.

عائدات المواد	حجم الواردات (طن)	حجم الصادرات (طن)	الحجم الإجمالي (طن)
المواد الفلاحية	579903	-	579903
المواد الغذائية	9534	2703	12237
المواد الحديدية	122764	195	122959
معادن و مواد البناء	158325	7782	166106
مواد بترولية	39662	-	39662
مواد كيمياوية	26366	6816	33182
أسمدة	32899	-	32899
صفقات خاصة	181061	20978	202039
المجموع	1150514	38473	1188987

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

ه- تجارة بذور البطاطا:

الجدول رقم 5-11: تجارة بذور البطاطا من خلال العشر سنوات الأخيرة.

السنة	عدد السفن	حجم الواردات (طن)
2013	47	100479
2014	30	100693
2015	32	106623
2016	23	57179
2017	30	124838

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

و- تجارة السيارات :

تم بنهاية 2017، إستيراد 38991 وحدة متحركة على متن 54 سفينة ناقلة للسيارات.

الجدول رقم II-6: إستيراد السيارات خلال الخمس سنوات الأخيرة.

السنة	2013	2014	2015	2016	2017
عدد ناقلات السيارات	194	199	93	67	54
عدد الوحدات المتحركة	121668	112190	51482	26009	38991

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

ز- تجارة الحاويات :

الجدول رقم II-7: عدد الحاويات ( معادلة 20 قدم ) و حمولتها الخام .

السنة	2013	2014	2015	2016	2017
عدد الحاويات (معادلة 20 قدم)	3662	6345	6887	6299	15820
الحمولة الصافية	15609	37755	29704	31197	55871

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

ح- التجارة بحسب المنشآت المتخصصة :

NAFTAL: أنشأت في سنة 1929 م على الرصيف الشمالي الشرقي، على مساحة 2524 م<sup>2</sup> وهي مجهزة بثلاث أوعية (أحواض) ذات سعة إجمالية تقدر بـ 4200 طن .

الجدول رقم II-8: حجم الزيت المستورد خلال الخمس سنوات الأخيرة.

السنة	2013	2014	2015	2016	2017
حجم الزيت المستورد	67484	49667	100854	81166	69091

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

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

الجدول رقم II-9: حجم الكلي لإستيراد الحبوب

السنة	2013	2014	2015	2016	2017
الحجم الكلي	80662	150242	217169	55286	45611

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

- صومعة السكر:

أنشأت سنة 1971م على مساحة 5 697 م من طرف شركة التسيير والتوزيع الغذائي SOGEDIA (أصبحت تسمى فيما بعد شركة تكرير السكر SORASUCRE)، تصل سعة الإستقبال بها إلى 16000 طن من السكر غير الموضب وقدرة العبور إلى 150000 طن سنويا، يشار إلى أن هذه المنشأة متوقفة عن النشاط منذ سنة 2006م.

2- التجارة بحسب المنشآت المتخصصة (عقود الإمتياز):

أ- وحدات إستقبال وعبور الزيت:

- SARL BITUMES OUEST: بدأت نشاطها في جوان 2008م ، حققت في سنة 2011م حجما مقداره 6306 طن من الزيت .

- SARL H.A. C. E: بدأت نشاطها في سبتمبر 2009م ، حققت في سنة 2011م حجما مقداره 199

4 طن منالزفت.

ب- وحدات إستقبال وعبور الحبوب:

- SPA COMPTOIR DU MAGHREB: بدأت نشاطها في جويلية 2011م ، حققت في سنة 2011م حجما مقداره 15193 طن من الحبوب.

## خلاصة

نستخلص من خلال الدراسة الميدانية لمؤسسة ميناء مستغانم أنه يجب العمل بجد من أجل تجاوز التحديات و العقبات التي تحول دون تنمية التجارة الخارجية به، والتي تعددت بين: محدودية عمق الأرصفة، عدم كفاية طول الأرصفة ومساحة العبور والتخزين، غياب مرأب الحريق المخصص لمعالجة المواد الخطيرة (مسجل في المخطط التنموي 2010-2014)، مشكل التزاوج بين النشاط التجاري والصيد البحري رغم الاستفادة من ميناء مخصص للصيد البحري الى أن هناك بعض زوارق الصيد لم تغادر الميناء وواصلت مزاوله نشاطها بالميناء. كون ميناء مستغانم ميناء من الجيل الأول، نقص في التجهيزات والآليات، التأخر في عملية تداول الحاويات، إنخفاض معدل أداء الميناء، طول الإجراءات الإدارية، وإختناق الميناء.

تعتبر التجارة الخارجية من أهم معايير تطور الدول، ويرتبط تنظيمها بالسياسة التجارية للدولة. كما ترتبط التجارة الخارجية العالمية ارتباطا وثيقا بخدمات النقل البحري، فالموانئ التجارية وما يمكن أن تقدمه من خدمات بصفتها قاعدة لوجستية تلعب دورا هاما في تفعيل التجارة الخارجية. ولتحديد دور الموانئ التجارية الجزائرية، تناولنا في هذه الدراسة دور الموانئ التجارية في تنشيط التجارة الخارجية، كما تناولنا دراسة حالة ميناء مستغانم التجاري ومدى مساهمته في نقل التجارة الخارجية الجزائرية.

يبين تطور التجارة الخارجية الجزائرية أن المبادلات التجارية تعتمد بصورة كبيرة على الصادرات من النفط و التي تستغل أساسا في تغطية الواردات من معدات التجهيز والمواد الاستهلاكية الغذائية، ونظرا لعجز السياسة المتبعة في اطار ترقية الصادرات من غير المحروقات، فان الموانئ التجارية الجزائرية وما تلعبه من دور بالنظر الى نسبة المبادلات التجارية التي تنقلها لاتزال عاجزة عن تنشيط التجارة الخارجية وترقيتها الى مستوى الطاقات والموارد المتاحة .

كما تناولنا بالدراسة دور وأهمية النقل في تعزيز التجارة الخارجية، فهو يؤثر في الانتاج والتوزيع، كما له تأثير على العرض والطلب ويساهم أيضا في تحقيق مبدأ تقسيم العمل بالاضافة الى تأثيره على المنافسة وسهولة الحصول على عناصر الانتاج. وتتوقف تكلفة خدمات النقل البحري على طبيعة البضائع المنقولة، نوع وحجم السفينة وكفاءة الموانئ، بالاضافة الى تنظيمات الخدمات الملاحية والتجارية. ويتكون السوق الملاحي من قوى العرض المتمثلة في فراغات السفن المستعدة للابحار، وقوى الطلب المتعلقة بحجم البضائع المطلوب نقلها حيث ينقسم الى سوقين رئيسيين هما سوق مشارطات نقل البضائع الصب بالسفن الجواله وسوق الخطوط المنتظمة، ويهدف تنظيم النقل البحري هناك من يدعو الى حمايته بمختلف الاعانات وهناك من يدعو الى ضرورة تحريكه.

وتعتبر خدمات الموانئ التجارية بصفتها قاعدة لوجستية ذات اهتمام ومشاركة نشيطة في عملية التجارة العالمية حيث تضيف قيمة اضافية للبضائع التي تتداولها. وبيّن التحليل الاستراتيجي لخدمات الموانئ التجارية أن كل من الموقع الجغرافي، توفر وسائل النقل المختلفة، توفر خدمات الميناء وكفاءتها، أسعار الخدمات، قوة العمالة، الادارة،الاتصالات والموقف المالي يمكن أن تشكل عناصر قوة أو ضعف كما قد تشكل كل من الموانئ المنافسة، أنظمة النقل المختلفة، الأنشطة التي يعمل فيها الميناء، عملاء ومستخدمي الميناء، فرصا متاحة أو تهديدات تواجه الموانئ التجارية.

ولنظام التحوية مزايا تلعب دورا بالغ الأهمية في نقل التجارة الخارجية تتجلى في أثر تجارة اعادة الشحن بالحاويات عبر الموانئ على الاقتصاد الوطني. كما يلعب التخطيط الاستراتيجي من خلال الأبعاد المختلفة للاستراتيجية دورا مهما في دعم القدرة التنافسية لمحطات الحاويات.

كما تطرقنا في الفصل الثاني الى دراسة حالة ميناء مستغانم التجاري، حيث له من الامكانيات الجغرافية مايؤهله لأن يلعب دور ميناء محوري في منطقة البحر الأبيض المتوسط، الا أن السياسة العامة للتجارة الخارجية الجزائرية و المتمثلة في التبعية بالدرجة الأولى للدول الأوروبية و أمريكا الشمالية، تحد من امكانية استغلال الفرص المتاحة لتنويع البنية السلعية للبضائع التي يتداولها من جهة و تنويع مصادرها و وجهاتها من جهة اخرى، بالاضافة الى ذلك ميناء مستغانم ميناء من الجيل الأول، نقص في التجهيزات و الأليات، نقص البنى التحتية، التأخر في عملية تداول الحاويات، اختناق الميناء خاصة مع افتتاح المحطة البحرية لنقل المسافرين.

و قد توصلنا في دراستنا هذه الى النتائج التالية:

1- ان المبادلات التجارية الجزائرية تعتمد بصورة كبيرة على الصادرات من النفط و التي تستغل أساسا في تغطية الواردات من معدات التجهيز و المواد الاستهلاكية الغذائية، و نظرا لعجز السياسة المتبعة في اطار ترقية الصادرات من غير المحروقات، فان الموانئ التجارية الجزائرية و ما تلعبه من دور بالنظر الى نسبة المبادلات التجارية التي تنقلها لا تزال عاجزة عن تنشيط التجارة الخارجية و ترقيةها الى مستوى الطاقات و الموارد المتاحة و خاصة فيما يتعلق بتنويع البنية السلعية و المناطق الجغرافية التي تعمل بها.

2- للنقل دور بالغ الأهمية في تعزيز التجارة الخارجية، فهو يؤثر في الانتاج و التوزيع ، كما له تأثير على العرض و الطلب و يساهم في تحقيق مبدأ تقسيم العمل بالاضافة الى تأثيره على المنافسة و سهولة الحصول على عناصر الانتاج.

3- تتوقف تكلفة خدمات النقل البحري على طبيعة البضائع المنقولة، نوع و حجم السفينة و كفاءة الموانئ بالاضافة الى تنظيمات الخدمات الملاحية و التجارية.

4- خدمات الموانئ التجارية بصفتها قاعدة لوجستية ذات اهتمام و مشاركة نشيطة في عملية التجارة الخارجية فهي تضيف قيمة لضافية للبضائع التي تتداولها، كما لنظام التحوية مزايا تلعب دورا بالغ الأهمية في نقل التجارة الخارجية، تتجلى في أثر تجارة اعادة الشحن بالحاويات عبر الموانئ على الاقتصاد الوطني. و للتخطيط الاستراتيجي دورا مهما في دعم القدرة التنافسية لمحطات الحاويات من خلال الأبعاد المختلفة للاستراتيجية.

اختبار الفرضيات:

1- الفرضية الأولى فهي نسبية اذ رغم أن الموانئ التجارية الجزائرية تستحوذ على 95% من التجارة الخارجية الجزائرية، و رغم ما تملكه من مؤهلات تمكنها من الرفع من مستوى أداء التجارة الخارجية، الا أنها موانئ قديمة من الجيل الأول و لا زالت عاجزة في ظل اقتصاد تسيطر عليه المحروقات، أن تقوم بتنشيط التجارة الخارجية الجزائرية، و خاصة فيما يتعلق بالصادرات خارج المحروقات.



2- أما الفرضية الثانية فهي خاطئة فلا تقتصر اقتصاديات النقل و النقل البحري على نقل البضائع من مكان العرض الى مكان الطلب عليها فحسب، بل تتعداه الى التأثير في الانتاج و التوزيع، كما لها تأثير على العرض و الطلب و على المنافسة و سهولة الحصول على عناصر الانتاج، كما يعمل النقل الكفاء على خفض التكلفة و زيادة المنافسة في السوق. و تتمثل اقتصاديات الموانئ في انتاجية الميناء و كفاءته في استغلال السفن و ارتباطها بصناعة الميناء و لوجستياته.

3- أما الفرضية الثالثة فهي صحيحة فبالاضافة الى دور خدمات الموانئ التجارية في نقل بضائع التجارة الخارجية فهي تضيف قيمة اضافية للبضائع التي تتداولها من خلال كافة العمليات اللوجستية الخاصة بادارة الموارد و المخزون و عمليات الشحن و التفريغ، النقل، التخزين و التوزيع المادي اضافة الى التنسيق اللوجستي بهدف اعطاء ميزة تنافسية للرفع من مستوى أداء التجارة الخارجية.

• رغم المكانة المهمة لميناء مستغانم التجاري بين الموانئ التجارية الجزائرية، الا أنه لايزال عاجزا هو الأخر عن اعطاء دفع فعال للرفع من أداء التجارة الخارجية الجزائرية في ظل ما يشهده من نقائص على مستوى البنى التحتية و التجهيزات و انعدام استراتيجية تمكنه من استقطاب اهتمام كبريات السفن التجارية العالمية.

#### الاقتراحات (التوصيات):

- انطلاقا من نتائج هذا البحث يمكن تقديم الاقتراحات التالية:
- ضرورة العمل على تشجيع الصادرات خارج المحروقات من أجل تنشيط التجارة الخارجية لتفادي استنزاف الثروات الطبيعية المتمثلة أساسا في النفط و تفادي مخاطر تقلبات أسعاره على الميزان التجاري و تحقيق التنمية المستدامة.
  - ضرورة التنوع في التوزيع الجغرافي للمبادلات التجارية الخارجية بهدف التقليل من التبعية لمنطقة الاتحاد الأوروبي لتشمل مناطق أخرى من العالم.
  - اصلاح الهياكل الحالية و التجهيزات و الاليات الثقيلة بالموانئ التجارية و خاصة محطات الحاويات بما يواكب التطورات الحاصلة في مجال النقل البحري.
  - ادخال التكنولوجيا الحديثة في تسيير المبادلات التجارية مع ما يتطلب ذلك من توظيف اطارات مؤهلة في الميدان.
  - اعادة النظر في توزيع المهام بين الموانئ مما يساهم في التخفيف من اختناقها ، باعادة الاعتبار للموانئ الثانوية و عدم الاعتماد بشكل كبير على الموانئ الرئيسية.
  - تفعيل عملية المساحلة لتحريك النشاط التجاري بالموانئ الصغيرة بالاضافة الى تنشيط الدورة الاقتصادية الداخلية.

-العمل على استغلال شبكة السكك الحديدية الحالية مع استحداث شبكات جديدة لما توفره من مزايا  
نخص المنفعة الزمانية في تصريف و جلب البضائع من و الى الميناء.  
-اعادة النظر في طريقة تسيير ميناء مستغانم التجاري وذلك بالعمل على اعداد استراتيجية تسويقية واضحة  
فيما يخص الخدمات المينائية و القضاء على التعقيدات البيروقراطية و سوء التسيير لمرافق و منشآت هذا  
الميناء.  
-استحداث ميناء جاف خارج المدينة من شأنه تخفيف الضغط على الميناء الرئيسي و تصريف الحاويات و  
البضائع العالقة بالميناء منذ فترة طويلة.

#### أفاق البحث:

انطلاقا من نتائج هذا البحث ارتأينا أن نفتح أفاقا جديدة تتمثل في:  
-دراسة دور الموانئ التجارية الجزائرية في تشجيع الصادرات خارج المحروقات.  
-دراسة مدى مساهمة الخدمات المينائية في تعزيز القدرة التنافسية للموانئ التجارية الجزائرية.  
-دراسة دور محطات الحاويات الجزائرية في استقطاب الاستثمارات الاجنبية.  
-دور التكنولوجيا الحديثة في تعزيز مكانة الموانئ التجارية الجزائرية.  
-دور الموانئ الجافة في الرفع من كفاءة أداء الموانئ التجارية.

المراجع باللغة العربية:

الكتب:

- 1- أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة الاشعاع الفنية، الطبعة الأولى، الاسكندرية، 2001.
  - 2- أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2009.
  - 3- أيمن النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2009.
  - 4- أيمن النحراوي، موانئ الحاويات الدولية، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2009.
  - 5- كارلين أولين (Carleen O'loighlin)، اقتصاديات النقل البحري، دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري و التجارة الخارجية، ترجمة مختار السويفي، مطالع مذكور، الاسكندرية، 1979 .
- الأطروحات و الرسائل:
- 6- أمال خليفي، دور النقل البحري في المبادلات الخارجية للجزائر في ظل الاصلاحات الاقتصادية (1987-1997) حالة الشركة الوطنية للنقل البحري (SNTM CNAN)، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، 1999.
- المجلات و الدوريات:
- 7- فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، الموانئ الجزائرية: تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا، العدد السابع، جامعة الشلف، الجزائر، 2009.
- التقارير و الدراسات و الندوات:
- 8- المجلس الوطني الاقتصادي والاجتماعي، تقرير الظرف الاقتصادي السداسي سنة 2001،
  - 9- دليل الاحصائيات للموانئ التجارية، وزارة النقل، مديرية الموانئ، الجزائر، 2007.
  - 10- محمد عبد الفتاح شامة، مستقبل صناعة بناء و اصلاح السفن في مصر، محاضرة الجمعية البحرية، الاسكندرية، 28 سبتمبر 1997.

المراجع باللغة الأجنبية:

- 11-J .L.Muchilli, commerce extérieur de la France, Edition Armand Colin, Paris, 1999.
- 12-MYINT, International trade and developing countries, Samuelson P, edition ,International economics relations, London Macmillan,1969 ;
- 13-J.E.Davies,Comprtition,contestability and the liner shipping industry, journal of transport, economics and policy, university of bath, UK  
september 1986.
- 14-Peter C WONG ,Europ liner trade after the abolishment of far east freight conference, institute of sea transport, Hong Kong,2008.
- 15-Ximena Clark, David Dollar, and Alejzndro Micco, Maritim transport costs and port efficiency,world bank,February 2001.
- 16- James J.Zok and Joh, L.Mann,Jr,Mritime administrative order,US Departement of transportation,December,1999.
- 17-CNIS,Rapport sur la conjuncture du second semester,1997.
- 18- CNIS,Rapport sur la conjuncture du second semestre,1998 .

المواقع الالكترونية:

- 19- شركة تسيير مساهمات الدولة للموانئ: [www.sogeports.org](http://www.sogeports.org)

## الملخص:

ان المبادلات التجارية الجزائرية تعتمد بصورة كبيرة على الصادرات من النفط و التي تستغل أساسا في تغطية الواردات من معدات التجهيز و المواد الاستهلاكية الغذائية، و نظرا لعجز السياسة المتبعة في اطار ترقية الصادرات من غير المحروقات، فان الموانئ التجارية الجزائرية و ما تلعبه من دور بالنظر الى نسبة المبادلات التجارية التي تنقلها لا تزال عاجزة عن تنشيط التجارة الخارجية و ترفيتها الى مستوى الطاقات و الموارد المتاحة و خاصة فيما يتعلق بتنوع البنية السلعية و المناطق الجغرافية التي تعمل بها .

## الكلمات المفتاحية:

التجارة الخارجية، المبادلات التجارية، الموانئ التجارية

## Summary:

Algerian trade exchanges rely heavily on oil exports, which are mainly used to cover imports of processing equipment and food consumables. Due to the inability of the policy in the promotion of non-hydrocarbon exports, Algeria's commercial ports and their role in To the proportion of trade exchanges it carries still unable to stimulate foreign trade and upgrade it to the level of energies and resources available, especially with regard to the diversification of the commodity structure and geographical areas in which it operates.

## key words:

Foreign Trade, Trade Exchanges, Commercial Ports