

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



مذكرة مقدمة ضمن مناصبات نيل شهادة ماستر أكاديمي
الشعبة: علوم تجارية التخصص: مالية وتجارة دولية
بعنوان:

دور الموائى الجزائرية في التبادل التجاري دراسة حالة ميناء - مستغانم -

تحت إشراف الأستاذ (ة):
- العوتي بومدين بلعياشي.

مقدمة من طرف الطالبتين:

- رقيق لمياء.
- عبد اللاوي أميرة.

أعضاء لجنة المناقشة:

المنف	الاسم واللقب	الرتبة	من الجامعة
رئيسا	بوزيد سفيان	أستاذ محاضر - أ -	مستغانم
مشرفا و مقررا	بومدين عوتي بلعياشي	أستاذ محاضر - ب -	مستغانم
مناقشا	خالدي يحي	أستاذ محاضر - ب -	مستغانم

السنة الجامعية: 2020 - 2021

شكر وعرفان

قال رسول الله صلى الله عليه وسلم: " مَنْ لَا يَشْكُرُ النَّاسَ لَا يَشْكُرُ اللَّهَ ". صدق رسول الله صلى الله عليه وسلم.

أول ما نبدأ به الحمد والشكر لله عزّ وجلّ الذي أنار دربنا ويسر لنا السبيل لإنجاز هذا العمل المتواضع ونتوجه بجزيل الشكر والامتنان للذي لم يبخل علينا بنصائحه ومعلوماته الأستاذ: " الغوتي بومدين بلعياشي " .

أعانه الله في كل درب سلكه ويسر الله طريقه.

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

لرفع معنوياتنا وكل من لم يبخل علينا بالنصيحة والتوجيه.

الإمام

إلى من قال فيهما ربك: " وَقُلْ رَبِّي أَرْحَمُهُمَا كَمَا رَبَّيَانِي صَغِيرًا "

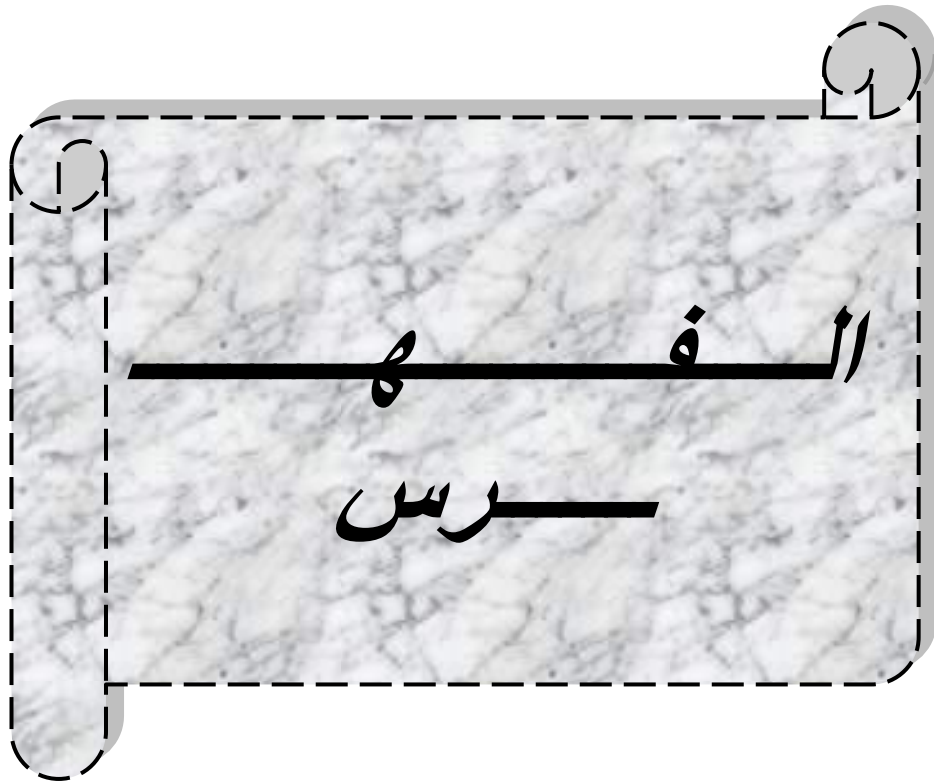
أمي وأبي أطال الله في عمرهما ورزقهما الله الصحة والعافية

وأبقاهما دعما وعونا.

وإلى جدِّي الذي طالما كان عوناً لي وسنداً في حياتي حفظه الله.

كما أهدي هذا العمل المتواضع إلى جميع العائلة بما فيهم إخوتي:

هشام، رهام، حفظهم الله جميعاً بإذنه ورعاهم.



الف

رس

الفهرس

رقم الصفحة

البيان

شكر وتقدير

إهداء

الفهرس

المقدمة العامة

أ

الفصل الأول: مدخل لدراسة الموانئ البحرية

02	تمهيد الفصل
03	المبحث الأول: ماهية الموانئ البحرية
03	1. تعريف الميناء البحري
06	2. خدمات الميناء البحري
09	3. وظائف الميناء البحري
11	المبحث الثاني: تنظيم الموانئ البحرية
11	1. الخصائص الواجب توافرها في الميناء
12	2. الهيكل التنظيمي لإدارة الموانئ
13	3. عناصر الهيكل التنظيمي
14	المبحث الثالث: الأهمية الإستراتيجية للموانئ
14	1. البيئة الاقتصادية للموانئ
14	2. تحليل بيئة الموانئ
18	3. أثر التغيير التكنولوجي على الميناء
19	خلاصة الفصل

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تنشيط التجارة الخارجية

21	تمهيد الفصل
22	المبحث الأول: السياسات التجارية البحرية
22	1. أنواع الإعانات
24	2. أثار الإعانات المتزايدة على التجارة الدولية

25	3. أثار الإعانات على الدورة الملاحية
27	4. العناصر المؤدية لسياسة الملاحية
30	المبحث الثاني: السياسة التجارية للحرية البحرية
30	1. التخصص ومبدأ التكاليف النسبية
31	2. الاستخدام غير الأمثل للموارد وتكلفة الفرصة البديلة
31	3. عامل الكفاءة والتكاليف المنخفضة
32	4. ضالة مكاسب ميزان المدفوعات
35	المبحث الثالث: دور الموانئ في تنمية التجارة الخارجية وطرق تطويرها
35	1. دور الموانئ في التجارة الخارجية
35	2. التحديات التي تواجه الميناء
37	3. طرق تحسين خدمات الموانئ
47	4. سبل رفع كفاءة الموانئ وتنمية الصادرات
43	خلاصة الفصل

الفصل الثالث: عموميات حول التبادل التجاري

45	تمهيد الفصل
46	المبحث الأول: نشأة التبادل التجاري وتطوره
46	1. مفهوم التبادل التجاري
48	2. تطور التبادل التجاري
50	3. وظائف التبادل التجاري
52	المبحث الثاني: ماهية الميناء في التبادل التجاري
52	1. أهمية التبادل التجاري في الميناء
52	2. علاقة التبادل التجاري بالميناء
53	خلاصة الفصل

الفصل الرابع: دور ميناء مستغانم في تنمية الاقتصاد الجزائري

55	خلاصة الفصل
56	المبحث الأول: تقديم ميناء مستغانم
56	1. نشأة ميناء مستغانم
57	2. الهياكل التحتية والفوقية لميناء مستغانم

60	3. الخصائص الهامة للميناء
62	المبحث الثاني: دراسة الحركة التجارية لميناء مستغانم

الرقم	اسم الجدول	الصفحة
62	1. دراسة حركة البضائع	
64	2. دراسة حركة السفن بالميناء	
66	3. حجم التبادل التجاري حسب المناطق الجغرافية في العالم وأهم المتعاملين الاقتصاديين	
69	المبحث الثالث: تقييم ميناء مستغانم	
69	1. امتيازات ميناء مستغانم	
69	2. معيقات الميناء وانعكاساته السلبية	
70	3. المشاريع المستقبلية للميناء	
72	خلاصة الفصل	
74	الخاتمة العامة	
77	قائمة المراجع	

قائمة الجداول:

39	المبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية سنة 2007 (الوحدة مليون طن)	01
40	حركة النقل البحري للمسافرين 2008, 2009, 2010, 2011	02
58	جدول الخصائص البحرية والتجارية لمحطات الرسو	03
59	حجم الزيت المستورد	04
59	الحجم الكلي للحبوب	05
62	تجارة البضائع والتجارة بحسب عائلات المواد	06
63	تجارة بذور البطاطا	07
63	تجارة السيارات	08
64	عدد السفن خلال الفترة: 2007-2011	09
64	أنواع السفن الداخلة للميناء في الفترة 2010-2012	10
65	المكوث في الميناء	11
65	تجارة الحاويات	12
66	حجم التبادل التجاري حسب المناطق الجغرافية في العالم	13
67	حجم التبادل التجاري حسب المناطق الجغرافية في العالم سنة 2008	14



المقدمة العامة:

تعتبر الاستثمارات في النقل البحري سواء الأجنبية أو المحلية ذات مكانة هامة ضمن إستراتيجية الدول للنهوض بالاقتصاد الوطني , و هنا يكمن دور الجانب اللوجستيكي لاستقطاب المعدات و الأجهزة لمواكبة هذه الاستثمارات.

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

الإشكالية:

وعلى هذا الأساس يمكن طرح السؤال التالي:

" ما مدى أهمية الموانئ لتحقيق إستراتيجية الدول بصفة عامة وميناء مستغانم بصفة خاصة؟ "

الفرضيات:

- توفر خدمات النقل البحري من الشروط الضرورية لانسياب حركة التجارة الخارجية للدولة.

- للاستثمار في قطاع النقل البحري اثر على صادرات و واردات الدولة.

دوافع اختيار الموضوع:

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

أهداف الدراسة:

- إبراز التحديات والعقبات التي تواجه الموانئ و اقتراح طرق لتنمية كفاءة الموانئ، وبالتالي تنشيط التجارة الخارجية.

- إضافة إلى الإحاطة بكل من سياسة الحرية البحرية وسياسة الحماية البحرية.

منهج البحث:

تم إتباع المنهج الوصفي التحليلي مدعم بمنهج إحصائي.

خطة و هيكل البحث:

للإجابة على الإشكالية المطروحة، تم تقسيم البحث إلى أربعة فصول، سنتناول من خلالهم ما يلي:

الفصل الأول: مدخل لدراسة الموانئ البحرية، تطرقنا في المبحث الأول إلى ماهية الموانئ البحرية ثم تناولنا في المبحث الثاني تنظيم الموانئ البحرية ويليه المبحث الثالث والذي درسنا فيه الأهمية الإستراتيجية للموانئ.

أما الفصل الثاني: دور النقل البحري في تنشيط التجارة الخارجية، بحيث سنتطرق من خلاله في المبحث الأول إلى السياسات التجارية البحرية وسنتقدم في المبحث الثاني السياسة التجارية للبحرية ليعقبه المبحث الثالث الذي تطرقنا فيه إلى دور الموانئ في تنمية التجارة الخارجية و طرق تطويرها.

أما بالنسبة للفصل الثالث: تطرقنا إلى عموميات حول التبادل التجاري والذي تناولنا فيه في المبحث الأول إلى نشأة التبادل التجاري و تطوره و في المبحث الثاني ماهية الميناء في التبادل التجاري.

ثم يأتي **الفصل الرابع** الذي سنقدم من خلاله في المبحث الأول تقديم ميناء مستغانم والمبحث الثاني دراسة الحركة التجارية لميناء مستغانم، أما المبحث الثالث فسنتناول فيه تقييم شامل لميناء مستغانم.

الفصل الأول:
مدخل لدراسة الموانئ
البحرية

تمهيد:

تمثل إدارة الميناء قوة للاتجاهات في ظل التعاملات الاقتصادية وذلك بتأثيرها المباشر في زيادة الفصل بين الاقتصاديات للدول و دعم الحواجز القائمة بينهما. كما هو معروف أن 71 بالمائة من العالم مياه، ولذلك معظم دول العالم على بحار أو محيطات وهو ما اعتمد عليه، فلا أحد يستطيع أن ينكر أهمية البوابة الرئيسية لعمليات التصدير و الاستيراد أو الشحن و التفريغ وهي الميناء.

للتعريف بمفهوم الميناء البحري فقد تم تقسيم هذا الفصل كما يلي:

المبحث الأول: ماهية الميناء البحري.

المبحث الثاني: تنظيم الموانئ البحرية.

المبحث الثالث: الأهمية الإستراتيجية للموانئ.

المبحث الأول: ماهية الميناء البحري

تعتبر الموانئ البحرية البوابة الرئيسية في كل المعاملات و التبادلات الخارجية نظرا للوظائف التي تؤديها، وتصنيفاتها كل حسب عمله.

1. تعريف الميناء البحري وأبرز تصنيفاته:

1.1 تعريف الميناء البحري:

الأصول التاريخية لمصطلح الميناء ترجع إلى الكلمة اللاتينية وتعني مدخل أو بوابة وهي نافذة تطل بها الدولة على العالم الخارجي.

الميناء نقطة من ساحل البحر يقع على حافة المحيطات أو الأنهار أو البحار. تذهب إليه السفن لشحن أو لتفريغ حمولتها كما يكون مهياً ومجهز لاستقبال السفن وإيوائها و تأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري.

مصادر الموانئ متكونة من تقديم خدمات ورسوم جبائية ومفهوم حكومي إلى جانب أهمية مصادر الموانئ متكونة من تقديم خدمات ورسوم جبائية و مفهوم الميناء هو مفهوم حكومي إلى جانب أهمية نشاطه في الاقتصاد الوطني عامة والجهوي خاصة. وتتعدد خصائصه بالنسبة للتشكيلات الاقتصادية ويظهر في التغيرات الشاذة ومتعددة التدخلات.¹

2.1 تصنيفات الميناء البحري:

تختلف الموانئ في العالم من حيث البيئة الاقتصادية، والطبيعة وكذا ظروف التشغيل، بصفة عامة فإنه يمكن أن تصنف الموانئ البحرية طبقاً لأربعة معايير أهمها ما يلي:

أولاً: بالنسبة للتوظيف: يمكن أن تصنف الموانئ البحرية طبقاً للتوظيف التي تؤذيها إلى موانئ عامة وأخرى متخصصة كما يلي:²

أ. موانئ عامة: هذه الموانئ لها القدرة على استقبال أنواع عديدة من السفن مثل سفن البضائع العامة، استقبال سفن الركاب، كما تقوم أيضاً بتقديم بعض الخدمات مثل إصلاح السفن، كما أنها تتصل بجميع وسائل النقل البري و من أمثل هذه الموانئ في حوض البحر الأبيض المتوسط: ميناء مرسيليا بفرنسا، ميناء نابولي بإيطاليا، ميناء الإسكندرية بمصر.

ب. موانئ متخصصة: تتميز هذه الموانئ بالتخصص في تقديم خدمات معينة و هناك العديد من هذه الموانئ أبرزها ما يلي:

1. الموانئ الصناعية: تختص هذه الموانئ في خدمة التجارة الخاصة أو الصناعية المعينة مثل موانئ تكرير البترول وتتوفر فيها معدات ذات كفاءة عالية.

2. موانئ العبارات: تتميز هذه الموانئ بخدمة حركة الركاب والمسافرين بواسطة العبارات التي يمكنها أيضاً نقل كميات بسيطة من البضائع.

3. الموانئ الحرة: تقوم هذه الموانئ بتقديم الخدمات الخاصة بالبضائع العابرة أي التي لا تدخل داخل البلاد ولا تدفع عليها رسوم جمركية.

1- أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2001، ص 25.

2- أيمن النحراوي، تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014، ص 35.

4. موانئ الصيد: تتميز هذه الموانئ بالحجم الصغير و تقوم بخدمة صناعة صيد الأسماك مثل الحفظ والتعليب، تقع هذه الموانئ بالقرب من مناطق الصيد في البحار و المحيطات.

5. الموانئ الحربية: هي موانئ حربية تقع في أماكن إستراتيجية مجهزة من الناحية الأمنية والعسكرية للدولة.

6. موانئ النزهة: هي موانئ صغيرة توجد بها اليخوت والسفن الخاصة بالنزهة وسفن الشراع والتجديف.¹

ثانيا: بالنسبة للموقع الجغرافي: يمكن تصنيف الموانئ طبقا للموقع الجغرافي إلى ما يلي:²

أ. الموانئ الساحلية: هي الموانئ التي تقع على الساحل الطبيعي أو الصناعي مباشرة تحتاج إلى إقامة حواجز للأمواج.

ب. موانئ مصبات الأنهار: تقع هذه الموانئ على مصبات الأنهار عند التقائها بمياه البحر مثل: ميناء دمياط بمصر .

ج. موانئ البحيرات: تقع على الشواطئ التي تتصل بالبحار أو المحيطات عن طريق الأنهار.

ثالثا: بالنسبة لأشكال الملكية والإدارة: إن معظم الموانئ العالمية القائمة حاليا هي نتيجة عملية نمو وتطور طويل المدى عبر عشرات السنين، ويرجع الفضل في ذلك كل العوامل الاقتصادية والسياسية وغيرها من العوامل لذا نجد عدة أشكال للملكية والإدارة بالنسبة للموانئ يمكن تلخيصها فيما يلي:

1. الموانئ الحكومية: من أهمها: الموانئ الأهلية، موانئ الإدارة المستقلة.

2. الموانئ الخاصة: هي تلك الموانئ التي يتم إنشائها بواسطة القطاع الخاص بغرض تحقيق الأرباح.

رابعا: بالنسبة للمعايير الأخرى: بالإضافة إلى مجموعة المعايير السابقة توجد معايير أخرى تصنف على أساسها الموانئ على حسب الآتي:

- حجم او كمية البضائع المتداولة.

- عدد البواخر المترددة على الموانئ.

- حجم اكبر سفن تدخل الميناء.³

3.1 أهداف الميناء البحري:

1- أيمن النحراوي، مرجع سبق ذكره، ص 38.

2- سامي زكي عوض، الموانئ الجافة تخطيط وإدارة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004، ص 55.

3- سامي زكي عوض، مرجع سبق ذكره، ص 56.

تسعى أي مؤسسة إلى تحقيق عدة أهداف تختلف حسب أصحاب المؤسسة، وطبيعتها وميدان نشاطها وتصنف كما يلي:¹

أولاً: أهداف اقتصادية:

- تحقيق الربح: وهو أهم معيار لصحة المؤسسة اقتصادياً والذي يعمل على رفع رأسمالها وبالتالي توسيع نشاطاتها.

- الاستجابة لمتطلبات المجتمع: من أجل تحقيق نتائج المؤسسة يجب أن تمر عبر عملية تصريف أو بيع إنتاجها المادي وكذا المعنوي وبهذا تكون قد غطت طلبات المجتمع محلياً أو دولياً.

- عقلنة الإنتاج: وهو الاستعمال الأحسن لعوامل الإنتاج والتخطيط الجيد والدقيق للإنتاج والتوزيع.

ثانياً: أهداف اجتماعية:

- تحسين مستوى المعيشة للعمال: أصبحت حاجات العمال إلى تلبية رغباتهم تتزايد باستمرار وهذا بسبب ظهور منتجات جديدة والتطور الحضري لهم ولتغيير أنماطهم.

- إقامة أنماط استهلاكية معينة: تعمل المؤسسات على التصرف في العادات الاستهلاكية لمختلف طبقات المجتمع.

- الدعوة إلى تماسك العمال: تسود داخل المؤسسة علاقات مهنية اجتماعية.

- ضمان مستوى مقبول الأجور: يعتبر العمال في المؤسسة من المستخدمين بين الأشخاص قد تختلف مستوياتهم العلمية و انتماءاتهم الاجتماعية والسياسية ولضمان الحركة المستمرة للمؤسسة وتحقيق أهدافها يجب أن يسود التفاهم و التماسك.

- توفير تأمينات ومرافق للعمال: كالتأمين الصحي، التأمين ضد الحوادث، التقاعد وهذا كله لتوفير محيط عملي جيد للعمال و الذي يدفعهم للمواظبة في أعمالهم.

- الوظائف و المهام التي تؤديها الموانئ البحرية تهدف إلى التسهيلات الملاحية البحرية.

- الأوائل في نشاطها حيث يتقاضون أجوراً مقابل عملهم، ويعتبر حقا مضمونا و

مشروعاً.²

2. خدمات الميناء البحري:

يقوم الميناء بتقديم لكل من السفن والبضائع، بالإضافة إلى خدمات أخرى مختلفة وأهم خدمات التي يقدمها الميناء للسفن تتمثل في القطر والإرشاد، أما أهم خدمات المقدمة للبضائع تتمثل في الشحن، التفريغ، التخزين، وبالتالي يشرح مضمون هذه الخدمة.

1.2 الخدمات المتعلقة بالسفن: تتمثل في النقاط التالية:³

¹ -سمية بدوي، اقتصاديات النقل البحري في العالم، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 2005، ص 75.

² -سمية بدوي، مرجع سبق ذكره، 76-77.

³ - محمد جلال خطاب، اقتصاديات الموانئ بين النظرية والتطبيق، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2015، ص 45.

الفصل الأول:

مدخل لدراسة الموانئ البحرية

- توجيه السفينة من المرسى إلى الرصيف: في بعض الحالات الخاصة قد لا يتم مباشرة توجيه السفينة إلى الرصيف فتبقى في حالة انتظار على مستوى منطقة المرسى حتى تحصل على تصريح من سلطة الميناء لتحصل على مكان في الرصيف.

- القطر: عملية يقصد بها سحب السفينة بواسطة قاطرات و هي تساعد في عملية التراكي على الرصيف والخروج من الرصيف ويتولى ذلك سلطة الميناء أو شركات متخصصة في ذلك التدخل في إعداد خدمات القطر.

✓ العمليات التي تتطلب سحب السفينة أو دفعها.

✓ مناورات الإرساء والانتقال أو إبحار السفينة.

✓ المراقبة أو المساعدة في تنفيذ مناورات أخرى للملاحة بالسفينة.

✓ يبدأ عقد القطر بمجرد وصول السفينة القاطرة إلى جوار السفينة المقطورة بما فيه الكفاية للقيام حالا بعمليات القطر الضرورية و تكون تحت النفوذ المباشر لحركات السفينة و الواجب قطرها.

✓ وينتهي عقد القطر عند انتهاء آخر عمليات القطر النهائية وابتعاد السفينة القاطرة بكفاية عن السفينة التي جرت عملية القطر عليها و لا تعود باقي تحت النفوذ المباشر لحركات هذه الأخيرة.

- الإرشاد: هو المساعدة التي تقدم إلى الزبائن من قبل مستخدمي الموانئ \ المرخص لهم من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول والخروج إلى الموانئ أو المياه الداخلية.

✓ تلتزم كل سفينة تجارية تدخل في المنطقة التي فيها الإرشاد إجباريا برفع إشارة النداء للمرشد أو الكفيفة المحددة للأنظمة الداخلية لمحطات الإرشاد وعند الخروج من المنطقة المذكورة يجب إعلام المحطة بذلك.

✓ يبدأ الإرشاد اعتبارا من وصول و تقديم المرشد نفسه في حدود المحطة و ينتهي عند وصول السفينة الى مكان الوصول أو بالرسو أو الرصيف أو حدود المحطة.

✓ يلتزم المرشد بمجرد صعوده إلى السفن بتقديمه خطة الرسو السفينة ويمكن لهذا الأخير تعديله.

• السفن التي تعفى من الإرشاد:

1- السفن الشرعية بحمولة اقل من 100 طن.

2- السفن ذات الدفع الآلي والمخصص فقط لتحسين وصيانة ومراقبة الموانئ ومداخلها كقاطرات والناقلات والجرافات.

يجب على المرشد أن يتحلى عن كل خدمة أخرى و يقدم أولى خدماته إلى السفينة التي هي في خطر حتى ولو لم يأتي دورها وذلك عندما يتأكد من الخطر المحدق بالسفينة أو عندما يخبر بذلك.

إرشاد نقصد به إرشاد السفينة أثناء قيامها بعملية القطر الى مكانها المناسب في الرصيف و الفرق بين الإرشاد وإرشاد هو أن الإرشاد يتم التحضير له عند اقتراب السفينة و يشرف عليه المرشد وبعض المساعدين.

يتم توقيف محركات السفينة ويتم سحبها بواسطة قاطرات وهنا تبدأ عملية القطر وعند اقترابها من الرصيف يتم إرشاد الذي يكون مقترنا بالقطر اي يتمان في وقت مشترك عكس الإرشاد يتم أولا ثم المراحل المتبقية.¹

2.2 الخدمات المتعلقة بالبضائع: تمثل أهمية الخدمات المتعلقة بالبضائع والتي يقدمها الميناء في الشحن والتفريغ و التخزين بالإضافة إلى خدمات مساعدة.

1.2.2 الشحن والتفريغ: تحدد قواعد و شروط ونوع العمليات الخاصة بالموانئ بموجب نظام الميناء الذي يصدر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

تتم خدمات الشحن و التفريغ بالموانئ بموجب عقد كتابي وتحدد طريقة إبرام هذا العقد والتوضيحات التي يجب أن تدرج فيه بموجب نظام الميناء. يمكن أن يتضمن عقد الشحن والتفريغ في الميناء شروط يتفق عليها بكل حرية شريطة أن لا تكون مخالفة للقانون والأعراف المحلية ولا يكون لها تأثير سلبي على عمليات الموانئ أو حقوق المرتفقين (أصحاب حق الاستعمال) الآخرين بالموانئ و المحددة في نظام الميناء.

إذا أصابت الأضرار والخسائر البضائع خلال عمليات الشحن والتفريغ والنقل باستعمال الزوارق الصغيرة لنقل البضائع أو استعمال وسائل أخرى بحرية أخرى يستطيع عامل الشحن والتفريغ تحديد مسؤوليته حسب القواعد المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري ولا يكون عامل الشحن والتفريغ مسؤولا عن الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضائع أو السفينة أو وسيلة أخرى للنقل إلا إذا ثبت مسبقا خطأ عامل الشحن والتفريغ.

2.2.2 التخزين: ينقسم الطلب على تسهيلات التخزين في الميناء الى نوعين رئيسيين هما:

- **التخزين قصير الأجل:** وهو خاص بالبضائع التي تقضي وقت قصير في الميناء.
- **التخزين طويل الأجل:** يتم للبضائع التي تقضي بعض الوقت في الميناء لأسباب مختلفة وهذا النوع من التخزين تقدم في الميناء بتسهيلات في أجزاء مختلفة من الرصيف لان احتياجاتها مختلفة.

فمثلا البضائع العابرة تمر على عملية التخزين بسرعة و سهولة في كل الأوقات أما بالنسبة للبضائع التي تحظى بوقت طويل في الميناء فإنها تخزن و تنظم في المخازن لعدة أسابيع و شهور.

وتخزن البضائع العابرة (التخزين قصير الأجل) في مكان قريب من الرصيف وذلك لتقليل مسافة النقل لأقل ما يمكن بينما في التخزين طويل الأجل فتخزن البضائع بعيدا عن طريق الرصيف أو بعيدا عن مركز الأنشطة التي على الرصيف (بالقرب من وسائل النقل البري).

¹ - محمد جلال خطاب، مرجع سبق ذكره، ص 46.

3.2.2 خدمات مختلفة: بالإضافة إلى الخدمات المتعلقة بالسفن والبضائع فهناك خدمات أخرى يقدمها الميناء منها¹.

• **أمن الموانئ:**

- ضمان سلامة التجهيزات والمنشآت وأعمال مساحات الماء التابعة لأملاك العمومية المينائية المحافظة على منطقة التوسع.
- التنظيم القانوني لحركة الملاحة في حدود البحرية للموانئ.
- تأمين نظافة وصحة مساحة الماء والسطوح الترايبية.
- التنظيم القانوني لدخول الأشخاص ومرور و توقف السيارات والعبارات داخل حصن الميناء.
- من إجراءات الوقاية والضمان على أسباب حوادث العمل المرتبطة بعملية المناوبة وغيرها من الخدمات المينائية.
- تحديد شروط إيداع وتكديس وحركة البضائع.
- من إجراءات وشروط مناولة ونقل و تخزين المواد الخطرة العابرة للموانئ بما يتطابق مع التشريع المعمول به.
- القضاء على أسباب اشتعال المنتجات البترولية وعند الاقتضاء مكافحة آثارها وتحديد مقاييس الرمي في مساحات الماء.

• **استغلال الموانئ:** نقصد به تطبيق القواعد الخاصة بـ :

- شروط تخصيص المناطق المينائية واستغلالها.
- كفاءات وشروط عبور الركاب والبضائع و شروط شحن وتفريغ السفن و تفريغها.
- شروط شحن البضائع و تفريغها وإيداعها و تحويلها.
- قواعد تسيير المنشآت المتخصصة.
- كفاءات استغلال الآلات والمنشآت المينائية.
- شروط تسيير المناطق الخارجة عن الموانئ و المناطق المتخصصة للصيد البحري و النزهة.

• **خدمات مساعدة:**

- خدمات نزع أو إزالة الأوساخ من السفن.
- تطهير أماكن الرصيف.
- وزن البضائع.
- تأجير القاطرات أو الزوارق من أجل تموين السفن.²

3. الوظائف الرئيسية للميناء:

¹- محمد جلال خطاب، مرجع سبق ذكره، ص 74.

²- محمد جلال خطاب، مرجع سبق ذكره، ص 47.

تقوم الموانئ البحرية بالعديد من الوظائف التي تخدم الاقتصاد القومي للبلد، والتي تساهم إلى حد كبير في ازدهار العلاقات التجارية بين الدول، ويمكن تلخيص الوظائف الرئيسية للميناء في النقاط التالية:¹

1.3 وظيفة التبادل التجاري: وجود موانئ ذات كفاءة عالية في الأداء و تسهيلات في الخدمات يزيد من حجم التجارة للدولة ويفتح منافذ مباشرة للأسواق العالمية بدون وسطاء تزيد من التكلفة، كما أنها تزيد من القدرة التنافسية للصادرات هذا ما يحسن مركز الدولة حيث تتيح لها الفرصة باستيراد احتياجاتها مباشرة من الدول المصدرة.

2.3 وظيفة النقل: يمثل الميناء حلقة الوصل بين البحر و الأرض و الميناء له دور كبير في شبكة النقل نظرا لترابطه بوسائل النقل البحري.

3.3 وظيفة العمالة: لاشك فيه أن الموانئ توفر فرص عمل كثيرة في مختلف الأنشطة، مما يخلق بمجالات التشغيل.

4.3 الوظيفة الصناعية: معظم الموانئ الآن تقوم بالصنيع أو بمعنى آخر أصبحت كأى مؤسسة تجارية، تقوم على بعض الصناعات ذات الطبيعة التصديرية أو التي تعتمد على المواد الخام التي تستورد من الخارج ومن أمثلها صناعة الحديد و الصلب.

5.3 وظيفة الموارد المالية: تعتبر الموانئ من أهم المصادر للحصول على العملات الصعبة التي تحتاجها الدولة ويتحقق هذا عن طريق الرسوم التي تحصل من السفن و الرسوم الجمركية التي يتم تحصيلها عن البضائع الواردة.

6.3 الوظيفة السياسية: للموانئ دور هام في تدعيم الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدولة، فالدولة التي تتمتع بموانئ بحرية على العالم الخارجي دون أي ضغوط لوقوع تجارتها الخارجية تحت سيطرة أي دولة مجاورة، لذا تستطيع تحقيق ذاتها و استقلالها الاقتصادي.²

1- محمد زغلول، إدارة الموانئ، المكتبة الحديثة، الإسكندرية، 2001، ص 88.

2- محمد زغلول، مرجع سبق ذكره، ص 89.

المبحث الثاني: تنظيم الموانئ البحرية

إن تعدد الأنشطة والخدمات التي يقدمها الميناء تؤدي إلى الكثير من التعقيدات في عمليات الإدارة فالمهام الرئيسية يجب أن تمارس من طرف هيئة تقوم بإدارة الميناء.

1. الخصائص الواجب توافرها في الميناء البحري:¹

1.1 كفاءة الميناء: زيادة كفاءة الميناء يعني تقليل فترة دوران السفينة بالميناء ذلك أن زيادة الكثافة الرأس مالية للسفن تؤدي إلى شدة الحاجة وإلى زيادة كفاءة الموانئ تنصب بصفة رئيسية على البضائع الجافة العامة لان البضائع الصب تسيطر عليها منظمات ضخمة قادرة على تخطيط جميع وسائل نقل البضائع بما يضمن الكفاءة في عمليات تداولها و نقلها.

أما بالنسبة للبضائع العامة فان ضعف كفاءة الموانئ تؤدي إلى تحميل تجارة العالم في مجموعها تكاليف زائدة و يجعل المنتجات القريبة من السوق قوة تنافسية أكبر للمنتجات البديلة البعيدة عن السوق رغم أن هذه الأخيرة أقل تكلفة ورغم أن التكاليف النقل عبر البحار أرخص من تكاليف النقل بالسكك الحديدية أو سيارات النقل أو النقل الجوي، ويؤدي عامل نقص الكفاءة للموانئ إلى زيادة عدد السفن المستخدمة وبالعكس تؤدي زيادة كفاءة الميناء إلى زيادة إنتاجية السفن و إلى نقص عدد السفن في العالم.

2.1 أهم السمات والملاح المطلوب توافرها في الموانئ الحديثة: تتمثل في النقاط التالية:

- توافر شبكة نقل داخلية متكاملة مع محاور النقل محليا إقليميا من خلال شبكات الطرق البرية و السكك الحديدية على أن تكون على درجة عالية من الكفاءة.
- توافر منظومة المعلومات المتطورة و التي تعتبر المحرك الرئيسي لمنظومة النقل الدولي المتعدد الوسائل.
- تلبية احتياجات و توقعات مستخدمي الميناء بكفاءة عالية.
- توافر أنشطة القيمة المضافة و الخدمات اللوجيستية.
- السرعة في أداء الخدمات و بتكلفة اقتصادية.

3.1 متطلبات الشركات الملاحية العالمية من الموانئ:

ترغب الشركات الملاحية في أن تكون الوقت الذي تقتضيه سفنها بالموانئ البحرية أقل ما يمكن إذ أن هذا الوقت بالنسبة لها هو الوقت غير منتج والسفينة عند دخولها الميناء تتكبد مصاريف طائلة تتمثل في رسوم دخول و رسوم إرشاد و رسوم قطر و رسوم رسوها ومصاريف شحن و تفريغ و رسوم نظافة... الخ.

وبالتالي فإذا لم يكن الإيراد ناتج عن التعامل مع هذا الميناء مبررا لتردد عليه فمن الأفضل إلغاء التعامل معه والإيراد ينتج من قيمة النولين وكميات البضائع فكلما ارتفعت قيمة النولين و قيمة البضائع يزداد الإيراد والعكس صحيح.

1- مصطفى عبد الحافظ، علي عبد الله، إدارة وتشغيل الموانئ، مطبعة الإشعاع، الإسكندرية، 2006، ص 65.

وتتطلع الشركات الملاحية العملاقة إلى أن تتوفر الموانئ مستقبلا المتطلبات التالية:

- لا تقل ساعات العمل الصافية في اليوم 21 ساعة.
- يكون عدد الأرصفة المتاحة بالمحطة ما بين 4 و 6 أرصفة ويفضل أن تكون 08 أرصفة.
- تكون ظروف العمل بالميناء عادية وطبيعية أيام الإجازات الإقليمية والعالمية مع توفر الاستقرار السياسي والأمني .
- بدا تشغيل السفينة بمجرد وصولها وأن تكون كافة إجراءات المغادرة جاهزة بمجرد انتهاء التشغيل مع السفينة.
- توافر مساحات تخزينية لا تقل عن 600 ألف متر مربع.

كما أن هناك متطلبات أخرى خاصة بالموانئ المحورية و التي يكون دوران السفن فيها سريع وهي عادة تختارها الشركات العالمية للملاحة للتردد عليها.¹

2. الهيكل التنظيمي لإدارة الموانئ:

لتبسيط العمل والسيطرة على كل هذه الأنشطة يجب تكوين هيئة مركزية أو ذاتية على مستوى عالي من الكفاءة ويتوفر لها السلطة والصلاحيات المناسبة لإدارة كافة الأنشطة بغرض الوصول إلى تحقيق أهداف الميناء.

ومما لا شك فيه أنه عند قيام هيئة بإدارة بعض التسهيلات فإنها تخضع للقوانين واللوائح التي تتضمن حماية الميناء والمجتمع من أي أضرار قد تنشأ , لذا يتوجب على هيئة الميناء مسؤولية الالتزام بالقواعد التي تصدر من الهيئة التشريعية للدولة.²

3- عناصر الهيكل التنظيمي:

لتشغيل الميناء بكفاءة عالية وأداء متميز لابد من إعداد خطة تنظيمية بواسطة السلطة المتخصصة بحيث تلائم احتياجات الميناء وهذه الخطة تحدد بوضوح المسؤوليات والسلطات لجميع المسؤولين، ولذا يجب أن تصمم هيكل تنظيمي يضم جهاز إداري بأقسام مختلفة على أن يتم التركيز على بعض الأعمال التالية:³

- الأعمال الهندسية سواء كانت مدنية أو ميكانيكية.
- العمليات التي تقوم بها السفن و المحطات المختلفة.
- الأعمال المالية التي تشمل الميزانية و المحاسبة.

1- مصطفى عبد الحافظ، علي عبد الله، مرجع سبق ذكره، ص 66-67.

2- محمد زغلول، إدارة الموانئ، المكتبة الحديثة، الإسكندرية، 2001، ص 120.

3- أيمن النحراوي، مرجع سبق ذكره، ص 123.

- العلاقات المالية و كذا العمالية.

على هذا الهيكل أن يتمتع بقدر من المرونة حتى يمكن أن يواجه الزيادة في حجم التشغيل لتقديم وظائف جديدة لابدأ أن يكون هناك هيكل تنظيمي خاص بالميناء، حيث أن الميناء يقوم بالاستثمار في المشروعات التي يمكن أن تواجه التطور التكنولوجي.

المبحث الثالث: الأهمية الإستراتيجية للموانئ

1. البيئة الاقتصادية للموانئ البحرية:

إن البيئة الاقتصادية لبني تعمل فيها الموانئ البحرية تتمثل في أطراف عديدة تجمعهم من العلاقات المباشرة وغير المباشرة، بحيث يشكل مجموع علاقات هذه الأطراف ما يمكن أن يطلق عليه البيئة الاقتصادية للميناء، ويتعاضد دور هذه العلاقات في ظل المتغيرات الاقتصادية والسياسية التي تعكسها مفاهيم النظام العالمي الجديد و التكتلات الاقتصادية وآليات الاقتصاد الحر , و هكذا يمكن تصور مفهوم قوامه أن تصبح البيئة الاقتصادية لميناء بحري تتمثل في نطاق جغرافي نطاقه الشامل هو العالم اجمع بقاراته, خاصة إذا كان الميناء واقعا في موقع جغرافي متميز.

إن البيئة الاقتصادية للميناء تشمل جميع الأطراف الذين ترتبط أنشطتهم ودخولهم بصورة مباشرة أو غير مباشرة بعمل الميناء بما في ذلك الشركات الملاحية والوكلاء ووسائل السحب الداخلي من شركات النقل البري والسكك الحديدية والمصدرين والمستوردين وغيرهم من الأطراف الذين تجمعهم علاقة ارتباطية مع الميناء.

يهدف الميناء وفق هذه العلاقة إلى تعظيم قيمة الأنشطة المقدمة إلى عملائها ومستخدميها، يمكن تعظيم قيمة أنشطة المستخدمين وتعظيم أرباحهم إذا ارتفعت إنتاجية الميناء وانخفضت تكلفة الخدمات المؤداة بها بما يمكنها من تحقيق تميز تنافسي من حيث الجودة والتكلفة.¹

2. تحليل بيئة الموانئ البحرية:

1.2 عناصر القوة والضعف للموانئ البحرية: تتمثل العوامل التالية وعناصرها مصادر القوة والضعف للموانئ، وتكون هذه العوامل وعناصرها مصدرا لقوة الميناء إذا كانت في صالحه أما إذا كانت في غير صالحه فإنها تعتبر مصدرا لضعف الميناء وتتمثل هذه العناصر فيما يلي:²

أولاً: الموقع الجغرافي:

- قرب الميناء من الخطوط الرئيسية للملاحة، مراكز الإنتاج أو الاستهلاك.
- طول و عمق قناة الاقتراب للميناء و عمق مدخله .
- الأراضي المتاحة لتوسيع رقعة الميناء.

الأحوال الجو مائية السائدة بمنطقة الميناء و مدى تأثيرها على ما يلي:

¹ - علي عبد، مصطفى عبد الحافظ، إدارة وتشغيل الموانئ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري،

2000، ص 85.

² - سامي زكي عوض، دور الموانئ الجافة في منظومة النقل متعدد الوسائط، منشأة المعارف، الإسكندرية،

1997، ص 130.

- دخول و مغادرة السفن الى ومن الميناء.
- سلامة السفن الموجودة بالميناء.
- استمرارية عمليات شحن و تفريغ السفن الموجودة بالميناء بدون توقف.

ثانيا: وسائل النقل المختلفة بالميناء:

- مدى توفر شبكات النقل المختلفة التالية و كفاءة و معدلات تردد وسائلها على الميناء.
- الخطوط الملاحية المنتظمة للسفن.
- النقل البري.
- السكك الحديدية.
- النقل النهري.
- أسعار لأنواع المختلفة للنقل، النقل البحري، النقل البري، النقل النهري.

ثالثا: خدمات الميناء توفرها و كفاءتها:

- القدرات والإمكانيات المتوفرة للميناء من حيث تعدد نوعيتها و توفر المعدات المتخصصة لهذه النوعيات وكذلك الأرصفة والمخازن المخصصة لها وطاقاتها السنوية.
- الامكانية والخبرة في التعامل مع الأحجام المختلفة للسفن والنوعيات المختلفة للبضائع والسلع والنوعية المختلفة لأشكال البضائع.
- مستوى أداء و إنتاجية محطات الشحن والأرصفة و المعدات.
- توفر و كفاءة الخدمات التكميلية والمساعدة للسفن و كذا الخدمات المساعدة الأخرى.

رابعا: أسعار خدمات الميناء:

- مستوى قيمة الرسوم و التعريفات المختلفة بالميناء.
- مدى استقرار قيمة الرسوم و التعريفات بالميناء.
- سياسة وإستراتيجية التسعير بالميناء.¹

خامسا: قوة العمالة بالميناء:

- مستوى حرفية و مهارة و مهارة العمالة بالميناء.
- حجم العمالة الفعلية بالميناء بالنسبة لحجم العمالة المطلوبة.
- المناخ الاجتماعي للعمالة.
- الدوافع المحفزة للعمالة.
- مستوى العلاقات العمالية.

سادسا: الإدارة بالميناء:

- مدى سيطرة هيئة الميناء على أنشطة وخدمات الميناء المختلفة.

¹ - سامي زكي عوض، مرجع سبق ذكره، ص 131.

- مستوى التوجيه و الإدارة بالميناء.
- مستوى علاقة الإدارة بعملاء الميناء.
- مدى سهولة صناعة القرار بالميناء.
- مدى سهولة الاجراءات بالميناء.

سابعاً: الاتصالات السلوكية و اللاسلوكية:

- توفر وكفاءة شبكات الاتصال السلوكية واللاسلوكية والتي تشمل على (الفاكس، أنظمة تبادل البيانات الكترونياً).

ثامناً: الموقف المالي:

- مدى توفر التمويل المالي لتنفيذ مشروعات التطوير و التحديث بالميناء.
- المؤشرات المالية الأخرى، مثل الفائض و العجز في الميزانية ... الخ.¹

2.2 مصادر الفرص المتاحة:

- تمثل العوامل التالية وعناصرها فرص متاحة للميناء، والتي يمكن استغلالها لزيادة حصته/ نصيبه من السوق الذي يعمل فيه أو الذي يرغب أن يعمل فيه .

أولاً: الموانئ المنافسة:

- خروج أحد الموانئ المنافسة من النشاط التنافسي أي من مجال تعامل الموانئ، فرصة بالنسبة للموانئ الأخرى.

ثانياً: النشاط/ الأنشطة التي يعمل فيه الميناء:

- زيادة و نمو النشاط الذي يعمل فيه الميناء.
- ظهور نشاط جديد يمكن ان يعمل فيه الميناء

ثالثاً: عملاء و مستخدمي الميناء:

- ظهور عملاء جدد يرغبون في العمل في النشاط الذي يعمل فيه الميناء.
- عملاء لموانئ اخرى يرغبون في تغيير الموانئ التي يستخدمونها.

رابعاً: الميناء:

- تطوير أروصفة ومعدات الميناء.
- إدخال نظام تبادل البيانات الكترونياً في الميناء.
- التسابق نحو وضع سياسات تسعيرية جاذبة جديدة.

3.2 مصادر التهديد التي تواجه الميناء:

¹ - سامي زكي عوض، مرجع سبق ذكره، ص 132.

تمثل العوامل التالية وعناصرها تهديدا يواجه الميناء، ويؤثر على تخفيض حصتها السوقية التي تعمل به، يتطلب ذلك اتخاذ إجراءات لازمة لمواجهةها و التغلب عليها.

أولاً: الموانئ التنافسية:

- الموانئ المنافسة حالياً.
- الموانئ المحتمل تنافسها مع الميناء مستقبلاً.

ثانياً: الأنشطة التي يعمل فيها الميناء:

- تقلص/ انخفاض حجم النشاط الذي يعمل فيه الميناء.

ثالثاً: عملاء و مستخدمي الميناء:

- عدم رضا العملاء/ مستخدمي الميناء عن الأداء/ أو أسعار الأنشطة والخدمات التي يقدمها الميناء.

رابعاً: الميناء:

- سمعة الميناء.
- ظهور قواعد و تنظيمات صارمة لحماية البيئة.
- عدم توفر أراضي لتوسع الميناء.¹

3. أثر التغيير التكنولوجي على الميناء:

إلى المرسل إليه وأصبح الميناء الحديث آخذاً في التحول ليكون مركزاً للخدمات، بمعنى القيام بتقديم مجموعة شاملة لخدمات النقل وخدمات التجارة، وذلك عن طريق أداء الخدمات اللازمة للسيطرة على سلسلة النقل بأكملها بما في ذلك التخزين، التوزيع بما يتيح دعمها لوجستياً أساسياً لصناعة التصدير والاستيراد وشركات النقل البحري بوصول البضائع عن طريق التبادل الإلكتروني للبيانات، وإعداد بيانات البضائع قبل وصول السفن، واستقبال المخزون ورصده، وإعداد تقارير عن الجوانب الكمية وعن مراقبة الجودة وإمكانية تجميع الشحنات الفردية وإصدار تقارير عن حركة البضائع بالميناء وتقارير الإجراءات الجمركية، كما أصبحت الموانئ مراكز للتصنيع والقيام بأنشطة القيمة المضافة والخدمات اللوجيستية.²

¹ - سامي زكي عوض، مرجع سبق ذكره، ص 132.

² - أحمد عبد المنصف محمود، مرجع سبق ذكره، ص 110.

الفصل الأول:
مدخل لدراسة الموائج البحرية

خلاصة الفصل

لقد أدت المؤسسة المينائية إلى تحسين وتطوير التعاملات الاقتصادية المحلية والدولية، وذلك بفضل الجهود الجبارة التي تبذلها المؤسسة، وهذا من أجل تقوية الاقتصاد الوطني وجعله يواكب التطور العالمي، خاصة في مجال نقل السلع والبضائع نتيجة لزيادة ارتفاع حجم التبادل التجاري الدولي، لذا تجد المؤسسة نفسها مضطرة على تحديث الهياكل وتكييف طرق عملها بما يتناسب مع متطلبات العصر.

الفصل الثاني:
دور النقل البحري في تنشيط
التجارة الخارجية

تمهيد:

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

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

المبحث الأول: السياسات التجارية البحرية

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

1. أنواع الإعانات:

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

كما أن هناك إعانات غير مباشرة وتشمل القروض بسعر فائدة منخفض أو الإعفاء أو الخصم الضريبي أو التخفيض أو إعفاء رسوم الموانئ و الإرشاد والقطر أو تعويض الخسارة من طرف الحكومة.

1.1 إعانات التشغيل: قد تعتبر إعانات التشغيل أما مخفضة للتكاليف أو زائدة للإيراد، وهذا يتوقف على كيفية تقديم الإعانة، فإذا حسبت على أساس سد الفجوة بين التكاليف والإيراد فيعتبر الهدف منها زيادة الإيراد، وهذه الإعانة تؤدي إلى القضاء على أي دافع تحسين القوة التنافسية للشركة 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 فيعتبر الدعامة أنداك تخفيضاً للتكاليف، وتبدو أهمية هذه التفرقة في انه في الحالة الثانية فان الدعم محدود بحدود معينة بغض النظر عن النتيجة النهائية للتشغيل.

2.1 إعانات البناء: يمكن أن تدفع هذه الإعانات على شكل مقدار يمثل نسبة مئوية من التكلفة الإجمالية للبناء، ولما كان من الصعب حالياً على الشركة الملاحية أن تقوم بتمويل بناء سفن حديثة، فان الحكومات قد تعتمد على المساعدة في دفع جزء من التكاليف، أما عن الإعانات الموجهة للترسانات لكل من عملية البناء الجديدة وأعمال الإصلاح بغض النظر عما إذا كانت السفن أجنبية التسجيل أو سفن ترفع العلم الوطني. وهذه الأنواع من الإعانات ذات طبيعة سياسية.

وهناك برامج تسمى برامج التخريد و البناء، هذه البرامج تعمل على إغراء الشركات الملاحية على تخريد سفنها التي لم تدخل بعد في سن التخريد وشراء سفن جديدة بدلا من الأولى المخردة.¹

وهناك نوع آخر من إعانات بناء السفن وهو منح القروض المسيرة بتسهيلات مغرية من أجل بناء سفن جديدة و تخريد السفن القديمة تبعاً لخطة تحديث الأسطول الوطني.

¹ شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري (التجارة الخطية)- فعاليات التطبيق- متطلبات الريادة، الدار الجامعية الإسكندرية، 2006، ص 35.

3.1 الإعانات الضريبية: وذلك بمنح تخفيضات ضريبية للشركات الوطنية الملاحية، وقد تكون على شكل إهلاك سريع للسفن بخضم من ضرائب إيراد الشركة، ويلاحظ أن معظم الدول تمنح إعفاء ضريبي.

4.1 الإعانات الاجتماعية: تدعم هذه الإعانات تدريب و تعليم أطقم السفن، وكذلك الرعاية الصحية وغير ذلك من التكاليف المرتبطة بالضمان الاجتماعي والرعاية الاجتماعية لأسرهم.

5.1 الإعانات السياسية للأسطول البحري: تحت هذا النوع من الإعانة يمكن أن نضع سياسة حصر الملاحة الساحلية للدولة فيما بين موانئها في نشاط الأسطول الوطني فقط.

6.1 تفضيل العلم و سياسة التفضيل التجاري: ويتضمن هذا النوع من الدعم جميع الوسائل التي تتبعها الحكومة من أجل تخصيص حجم معين من تجارتها الخارجية لتنتقل على سفنها الوطنية. والأنواع الرئيسية لهذا النوع من التفضيل هي.

أ- منح تراخيص استيراد للتجار بشرط استخدام السفن.
ب- التميز في الرسوم حيث يتم تخفيض الرسوم الجمركية ورسوم الموانئ عند نقل البضاعة بواسطة السفن الوطنية.

ج- استخدام الضغط الحكومي من أجل 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 الاتفاقيات التجارية الثنائية بين الدولتين لحجز التجارة بينهما لنقلها على سفن الدولتين مناصفة أو تبعا لنسب محددة.
ي- العادات التجارية القائمة على البيع سيف و الشراء فوب.

7.1 ملكية الدولة للأسطول التجاري مع الإعفاء الكامل من الضرائب.¹

2. آثار الإعانات المتزايدة على تجارة الدولية:

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

- المنافسة كاملة في كلا من السوق العالمي والسوق الوطني.
- غياب النقل بحري دولي بين الدولتين "أ" و "ب".
- فئات أجور الشحن أعلى في الدولة "أ" عنها في الدولة بسبب التكاليف.

¹ عبد القادر فتحي لاشين، النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والاندماجات العالمية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، 2008، ص 55.

عند بدء القيام بالنقل البحري سيؤثر انخفاض في سعر النقل البحري في الدولة ب على العرض في السوق الدولية "أ"، ويمكن للدولة "ب" أن تصدر إلى الدولة "أ" النقل البحري بما يرضي جزءا من احتياجات النقل في الدولة "أ"، إن الطلب على خدمات الملاحة في الدولة "أ" سيتناقص بينما يتزايد في الدولة "ب".

وطالما أن تصدير البضائع يتبع الطلب وبتخفيض فئات أجور النقل فإن تكاليف النقل البحري تصبح أرخص في الدولة "أ" وأعلى في الدولة "ب" وتستطيع الدولة "أ" عندئذ أن تصدر كميات أكبر من التجارة وذلك بتطبيق قانون التكاليف النسبية لفائدة جميع الدول المشتركة في التجارة.

عند تقديم الإعانة في الدولة "أ" ينخفض السعر ويزيد العرض في الدول "أ"، أما نصيب الدولة "ب" في جملة التجارة الدولية "أ"، فيقل ويختل التوازن الدولي القديم وينخفض ولكن بمقدار أقل من مقدار الإعانة، ويحدث توزيع بالنسبة للإعانة، بمعنى أن جزء منها يذهب إلى الغير من دون الصناعة الوطنية للنقل البحري المطلوب إعانتها أصلا.¹

كما أن شركات الملاحة الوطنية لم تحتفظ بصافي الإعانة كاملة، بل تضطر إلى تحويل جزء منها إلى الطلب والنتائج المستخلصة هي:

- جزء من الإعانة المدفوعة بواسطة الحكومة إلى شركاتها الملاحية سوف يتحول إلى المستهلكين الأجانب.
- الإعانة التي تدفعها الدولة إلى صناعة النقل البحري الوطنية كي تساوي بين التكاليف الأسطولين (الأسطول المعان و الأسطول غير المعان) ليس بالضرورة أن تكون قادرة على التغلب على هذه الفروق.
- نتيجة للحقيقة التالية في التجارة الخارجية يدفع ثمن السلع والخدمات فقط في المدى الطويل بواسطة سلع وخدمات من الدولة الأخرى، وبالنسبة للدولة التي تعطي إعانات لشركاتها الملاحية فهي بذلك تستطيع أن تصدر طاقات في النقل البحري أكثر ، بينما الدولة الأخرى التي لا تعطي إعانة فتصدر أقل، والتوازن يحدث فقط بتأثير عكسي بالنسبة للبضائع المتبادلة أو بالنسبة للخدمات وبذلك فإن الدولة الأخيرة سوف يكون لها نصيب أوفر في الزيادة الناتجة في حجم التجارة نتيجة لزيادة صادراتها بينهما تقلل الدولة التي تدفع الإعانة من صادراتها نسبيا.
- كذلك لما كانت الإعانة المدفوعة للنشاط البحري سوف تكون على حساب أنشطة اقتصادية أخرى في الدولة الدافعة للإعانة، فسوف تتأثر هذه الأنشطة بالنسبة لكفاءتها بما سوف يسيء أكثر إلى صناعة التصدير عموما، أما الدولة الأخرى التي لا تدفع الإعانة فتنتمتع بأسعار نقل منخفضة دون الأضرار بمصادرها الوطنية.

¹ - محمود حامد محمود عبد الرازق، اقتصاديات النقل الدولي (البري والبحري والجوي)، الدار الجامعية، 2013، ص

• وستضطر الدولة التي لا تدفع إعانات إلى الحد من الاستعمال الأمثل لمصادرهما عندما تضطر إلى الحد من الاستعمال جزء من سفنها الأكثر كفاءة على هذا الطريق الملاحية، بينما يكون على الدولة الدافعة للإعانة أن تتحمل في ذات الوقت أعباء سفنها القليلة الكفاءة المدفوعة لها إعانات.

• النشاط البحري هو صناعة كثيفة الرأسمال ولذلك فالدول جميعها ستقابل سياسات الإعانات في الدول المنافسة بإعانات مضادة لها، وبذلك تتكون سلسلة من الإعانات المضادة مما يؤدي إلى نزول أكثر في أسعار النقل وعلى الدول أن تزيد من إعاناتها مرات أخرى متتالية.¹

3. آثار الإعانات على الدورة الملاحية:

إنّ لمهنة ملاك السفن صفة المخطرة وعدم الاستقرار و ذلك لعاملين اثنين هما:²
الأول: لما كانت الملاحة صناعة دولية، فإن أي محاولة للسيطرة على كمية حمولة السفن مالها إلى الفشل.

الثاني: إن الطلب على الفراغات بالسفن يكون دائما معرضا لتقلبات فجائية غير متنبأ بها، إما توسعا أو انكماشاً، مثل فشل المحصول الزراعي في منطقة ما أو نقص الوقود، أو جمود اقتصادي، أو دوريات تجارية، أو حروب وأزمات سياسية إلا أن مرونة العرض تتأثر بالزمن في الزمن القصير، شهرا أو اثنين مثلا: يكون العرض أقل مرونة كثيرا من الزمن البعيد لأكثر من عام.

في الحالة الأولى: قد لا ترتفع نسب أسعار النقل كثيرا لدرجة تدفع ملاك السفن إلى إنزال السفن المربوطة إلى السوق.

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

ومن الناحية النظرية يميل جهاز الأسعار خلال فترة الأزمات إلى تقليل العرض، ذلك أن السفينة ستواصل العمل في المدى القصير طالما أن التكاليف المتغيرة مطروح منها تكاليف رباطها اقل من سعر النقل.

عند استمرار أسعار النقل في الهبوط، فإن السفن ذات التكاليف المرتفعة تبدأ في الرباط أو قد تخرج بالتدريج فاسحة المجال أمام السفن الأكثر كفاءة واقتصاد.

و هكذا فإن جهاز الأسعار يعمل على إحلال السفن الجديدة التي تتميز بتكاليف اقل و كفاءة عالية بدلا من السفن القديمة ذات التكاليف المرتفعة والكفاءة المتدنية، ومرونة نظام رباط السفن هام جدا عند دخول وخروج السفن من الرباط تبعا لحالات السوق.

1- شريف محمد ماهر، مرجع سبق ذكره، ص 88.

2- محمد سليمان هدى، اقتصاديات النقل البحري، دار الجامعات المصرية، الاسكندرية، ص110.

في حالة تقديم الإعانات نجد أن عدد كبير من السفن ذات الكفاءة المتدنية من العمل بالرغم من النزول المستمر في الأسعار بمساعدة هذه الإعانات. واستتباطا حركة إخراج السفن الزائدة من السوق لسببين بما يساعد على نزول أكثر في أسعار النقل هما:

-الأول: وجود سفن معانة تقبل اسعار اقل من لنفقات تشغيلها مطروحا منها نفقات الرباط.

-الثاني: تباع السفن القديمة ذات تكاليف الاصلاح المرتفعة التي يصبح تشغيلها غير مربح بالنسبة للدول ذات الأجور العالية بدلا من رباطها أو بيعها إلى ملاك في دول ذات الأجور المنخفضة، وهؤلاء الملوك بمساعدة الإعانات سيحاولون تشغيلها، وبذلك يستمر في انخفاض أسعار النقل أكبر بما يضطر السفن بغير المعانة والتي هي في حالة أحسن وأكثر كفاءة بالتفوق بالرباط، بينما السفن الأقل كفاءة وأقدم عمرا وذات تكاليف أعلى تستمر في التشغيل في غير صالح تجارة العالم.¹

تؤدي الإعانات كذلك إلى عدد رحلات الصبورة وعدد سفن الخطوط التي تشغل جزء فقط من حمولتها مما يزيد من نفقات تشغيل السفن وذلك من خلال زيادة عرض السفن على الطلب , بينما يظل النقل منخفضا. كما أن الإعانات تعمل على تخفيض الأسعار وإطالة مدة الكساد، فإن خسارة السفن المعانة ستزيد، مما يستدعي إلى تقديم إعانات إضافية للسفن، والتي بدورها تنتهي بخسارة أخرى وهكذا تتفاقم الآثار الضارة للإعانات.

4. العناصر المؤدية لسياسة الحماية:

إن آراء أنصار الحماية على النشاط الملاحي تدفع إلى طرح التساؤل التالي:

" ما هي الدوافع الاقتصادية لإقامة نشاط ملاحي محمي؟ "

نجد الإجابة على هذا السؤال فيما يلي:²

1.4 عدم تحقق حرية المنافسة: ترى الدول التي بدأت الاستثمار في النقل مؤخرا انه من الصعب عليها تسيير سفنها على أساس المنافسة الحرة في سوق عالمي يمتاز بمنافسة حادة والأسباب الرئيسية لذلك هي:

- أ- رأس المال الضخم و المقدررة الإدارية العالية المطلوبة.
- ب- المساعدة التي تمنحها الدول البحرية المتقدمة لأساطيلها.
- ج- دور المؤتمرات الملاحية في تقليل المنافسة.
- د- استعمال سفن أعلام الملائمة.

¹- محمد سليمان هدى، مرجع سبق ذكره، ص 111.

²- مختار السويفي، اقتصاديات النقل البحري، دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري والتجارة الخارجية، الدار المصرية اللبنانية، الطبعة الثالثة، القاهرة، 1996، ص 125.

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

- هذه السفن معفاة من الضرائب.
- تستطيع هذه الأساطيل شراء معظم مدخلات التشغيل من أرخص الأسواق في العالم دون أي عوائق وطنية.
- تقلل من الأعباء الاجتماعية للعمال.
- تحرص على أقل عدد ممكن من الأطقم.
- ليس من الضروري لها أن تستخدم آلات من مستوى عال.

2.4 العوائق التجارية:

تعتبر العوائق التجارية في العالم هي القاعدة وأن التجارة الحرة هي الاستثناء. كما تعتبر حاليا العوائق التجارية الغير عالية التي تفرضها الدول الصناعية على أسواقها أحد أسباب انحراف الاقتصاد العالمي عن الوضع الأمثل.

3.4 حجة الصناعة الناشئة:

يبرر الاقتصاديون سياسة حماية الصناعات الناشئة لمساعدة الصناعات الوليدة على النمو نموا صحيا خلال سنوات حياتها الأولى، وكما هو معروف فإن شركة الملاحة تحتاج إلى رأسمال ضخم حتى تصل إلى المستوى الذي يسمح لها بن تقدم عائدا متزايدا تبعا لاقتصاديات الحجم، وسيستغرق هذا فترة من الزمن، وخلال هذه الفترة لن تكون هذه الشركة في الوضع المناسب للمنافسة وستصبح المساعدة حينئذ ضرورية في الدولة النامية.

ومثال على ذلك المنح التي منحتها الحكومة اليابانية عام 1880 والتي ساعدت في توسع الأسطول الياباني عند بدأ استخدام البخار وكانت كل إعانة عند صدورها تحتوي على نص فيه بيان عن تخفيضها سنويا، وقد كان نمو الأسطول التجاري الياباني مصاحبا لنمو التجارة اليابانية ومساعد له. وقد بررت المساعدة التي منحت لهذا الأسطول في بداية على أساس الخدمة المطلوبة منه في سبيل توسع التجارة في ذلك الوقت.

4.4 الاستقلال الاقتصادي:

ويعتبر الاستقلال الاقتصادي واحدا من أهم الأسباب الرئيسية التي تدفع الدول النامية إلى إنشاء أسطول نقل بحري، حتى ولو كان ذلك على حساب التخلي عن مبدأ التكاليف النسبية، إذ ترى هذه الدول أن تقسيم العمل الحالي في العالم ما هو إلا نتيجة لخلفية تاريخية.

أضف إلى ذلك أن تأمين حركة الصادرات والواردات أثناء الحروب يعتمد بدرجة كبيرة على توافر خدمات النقل البحري والدليل على ذلك أن خلال فترتي الحربين العالميتين تم تخصيص جانب كبير من الأسطول التجاري البحري لدى الدول التي تمتلك بحرية تجارية كبيرة لعمليات إمداد الجيوش المشتركة في الحرب، الأمر الذي ترتب عليه تناقص المعروض من السفن التي تقدم خدماتها لتجارة الدول الصغيرة، وهو ما أثر سلبا على اقتصادياتها خاصة قطاع التجارة الخارجية، وذلك بسبب ارتفاع تكاليف النقل البحري (النولون البحري) وتزايد مخاطر التشغيل، فكانت المحصلة هي انكماش و تضؤل حجم تجارتها الخارجية.

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

5.4 تنوع الصناعات:

تعتمد الدول النامية أساسا على تصدير المواد الأولية، إذ نجد عددا قليلا جدا من السلع تكون الجزء الرئيسي من صادراتها. ولكي تنوع من صادراتها رأت أن التصنيع حتمي، إذ يمثل النشاط الملاحي في بعض هذه الدول وسيلة مغرية لقيام التصنيع، إذ أن الاشتغال في خط ملاحي يعتبر أهل نسبيا وأسرع مقارنة بالصعوبة التي واجهتها هذه الدول في مجالات أخرى للتصنيع، إذ يمكن للدول النامية بإنشائها لصناعة نقل بحر أن تضيف قيمة لتجارتها المصدرة بسهولة و التي تصبح مكسبا لمعدل التجارة الدولي لهذه الدول.

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

6.4 الإدماج:

يحتاج قيام الصناعة الى توزيع الصناعات المكملة لبعضها البعض داخل الأسواق الإقليمية، مما يستدعي ضرورة وجود أساطيل تجارية إقليمية خاصة إذا كانت طرق المواصلات الداخلية غير كافية أو كان الإقليم منفصلا جغرافيا.

7.4 التوسع في التجارة الوطنية:

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

ولكن يجب أن لا ننسى أن الأسطول الوطني إذا كانت تنقصه الكفاءة وغير قادر على المنافسة لارتفاع تكاليفه، بينما تكون السفن الأجنبية ذات كفاءة و انخفاض في التكاليف- سيكون عبثا على توسع التجارة الوطنية.¹

¹- مختار السويفي، مرجع سبق ذكره، ص 128.

المبحث الثاني: السياسة التجارية للحرية البحرية

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

1. التخصص ومبدأ التكاليف النسبية:

السؤال الذي يطرح نفسه في هذا الإطار هو: "لماذا تستمر صناعة النقل البحري في التمرکز في الدول البحرية التقليدية معطية أحسن تكاليف نسبية؟".

نجد الإجابة على هذا السؤال فيما يلي:

1.1 العامل التاريخي:

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

2.1 استخدام أحسن نسبة من عوامل الإنتاج:

بالاعتماد على الفروض التي قامت عليها نظرية "هيكشر- أولين" التي تنص على أن الدولة التي تصدر السلعة التي تتطلب إنتاجها الكثيف لعنصر الإنتاج النادر نسبيا والذي سعره نسبيا في البلد المستورد.

إن صناعة النقل البحري تعتبر صناعة رأسمالية كثيفة، وتزداد كثافة وقد استخدمت الدول البحرية بنجاح أحسن تناسب بين تكاليف رأسمال والعمالة، والكفاءة بين العمالة والإدارة في إقامة صناعتها البحرية.¹

3.1 الاستفادة من ميزة التكاليف النسبية تبعا لمبدأ الزيادة في العائد:

فقد تمكنت هذه الدول باستخدامها سفن أكبر و زيادة حجم أساطيلها من زيادة العائد نتيجة للاقتصاديات الحجم الداخلية و الخارجية مما ساعد على زيادة تخصصها.

4.1 ازدياد الفجوة التكنولوجية:

منذ ثلاثين سنة الماضية شهدت الأساطيل التجارية للدول الصناعية الغنية انقلابا تكنولوجيا سريعا مما يزيد اتساع الفجوة بينهما و بين باقي الدول النامية.

¹ - أحمد عبد المنصف محمود، مرجع سبق ذكره، ص 135.

2. الاستخدام غير الأمثل للموارد وتكلفة الفرصة البديلة:

تعد عدم كفاية الموارد الضرورية للتنمية مناصب المشاكل التي تواجه الدول النامية، ولذلك فإن التوجيه غير الصائب لهذه الموارد نحو قطاع معين يعني أن مصادر اقل ستتوفر للقطاعات الضرورية الأخرى، مما يؤثر على الإيراد القومي و يبطئ من عملية التنمية.

ويستلزم مبدأ تكلفة الفرصة البديلة حتى يحقق التوزيع الأمثل للموارد توفر ظروف المنافسة الحرة، إذ أن أي نوع من الحماية أو الإعانات التي تفرض بواسطة الدول ستؤدي إلى فارق اقتصادي كبير .

وعادة ما ينتج عن صناعة النقل البحري عائداً منخفضاً في المتوسط بالنسبة لرأسمال لباقي عوامل الإنتاج المستخدمة في هذه الصناعة، ومن الأقوال الشائعة التي ترددها عادة الشركات الملاحية أن الإيرادات غير كافية لتسديد أقساط الاستهلاك والفائدة وربح رأسمال في وقت واحد. و لذلك فإن السعر الحقيقي لعناصر الإنتاج المستخدمة في صناعة النقل البحري أكبر من سعرها الواقعي تبعاً لظروف الطلب، أو بمعنى آخر فإن قيمة المنتجات البديلة التي لم ينتجها المجتمع نتيجة لتوجيه مصادره لصناعة النقل البحري تعتبر أكبر من القيمة المكتسبة من هذا النشاط المستخدم أخيراً.

وعلى الدول غير الملاحية لكي تستخدم مبدأ الفرصة البديلة، سواء في شروطها المطلقة أو في تعقيبات ميزان المدفوعات أن تحسب العائد الأعظم من الأنشطة الاقتصادية البديلة، بما فيها الأنشطة الملاحية، والأنشطة غير الملاحية لتقرر النشاط ذي القيمة الصافية الحالية الأنسب وفي معظم الأحيان ستكون النتيجة في صالح الأنشطة الملاحية.¹

3. عامل الكفاءة والتكاليف المنخفضة:

يؤدي نظام المنافسة الدولية بين ملاك السفن إلى حرية الشاحنين في اختيار الخدمات الملاحية وميلهم إلى الخدمات ذات الكفاءة العالية ، مما يعتبر مطلباً لتوسيع التجارة الخارجية.

وأي إجراءات تتخذها الدولة للحد من المنافسة سيؤدي إلى نتائج عكسية، إذ أن الشركات الملاحية ستتعود على الربح دون الحاجة إلى تحسين خدماتها، ومثل هذه الأساطيل المحمية ستميل إلى السقوط في حلقة مفرغة من الإدارة البيروقراطية المؤدية إلى فقدان صفة تحول المخاطر، هذه الصفة الضرورية لتسيير مثل هذا النوع من النشاط.

وهكذا تتجه التكاليف إلى الزيادة وتشعر الأساطيل المحمية بأنها في موقف احتكاري في الأسواق المحمية وتميل إلى زيادة أسعارها.²

4. ضالة مكاسب ميزان المدفوعات:

1- شريف محمد ماهر، مرجع سبق ذكره، ص 115.

2- محمود حامد محمود عبد الرازق، مرجع سبق ذكره، ص 145.

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

وبالرغم من أن العجز المشار إليه هو عجز ناجم عن الاختلال القائم بين حجم وتبادل الطلب الكلي من ناحية، وحجم الجهاز الإنتاجي ومرونته من ناحية أخرى، إلا أن أحد مقومات هذا العجز يتمثل في التغيرات التي تطرأ على هيكل واتجاه العلاقات الدولية القائمة والتي تمثل حركة التبادل التجاري الدولي أحد مكوناتها. الأمر الذي يتأثر بدوره بتكاليف نقل الصادرات والواردات فيما بين الدول النامية من جهة وبقيّة دول العالم من جهة أخرى، ومن هنا فإن تأثير نشاط النقل البحري على ميزان المدفوعات يكتسب أهمية خاصة في اقتصاديات تلك الدول.

وتجدر الإشارة إلى أن هناك اعتقاد خاطئ لدى كثير من الدول غير البحرية مفاده أنه بمد نشاطها إلى قطاع النقل البحري سوف تحسن وضع ميزان مدفوعاتها وذلك بالنقد الأجنبي الذي تحصل عليه سفنها الوطنية، غير أنّها لو حبست صافي التغيير في ميزان المدفوعات الذي تسببه الأنشطة الملاحية الجديدة، فإن اعتقادها سوف يتغير وذلك لان صناعة النقل البحري ليس لها تأثير خاص على ميزان المدفوعات بمقارنتها بأنشطة أخرى تستخدم نفس الموارد، إذ يجب أن تضع في الحسبان الاعتبارات الآتية:

1.4 الإيراد الإجمالي من النولون المتحصل عليه كسب لميزان المدفوعات: وذلك سواء عملت في التجارات المباشرة أو المتقاطعة.¹

- **في الحالة الأولى:** ستوفر قيمة المدفوعات بالنقد الأجنبي التي كان يدفعها مواطنو الدولة سابقا إلى السفن الأجنبية ثمنا للواردات، إذ ستدفع الآن بالعملة الوطنية، كذلك سيكون دخل النولون المدفوع للسفن الوطنية بالنقد الأجنبي ثمنا لنق البضائع المصدرة إلى الدول الأجنبية مصدرا جيدا لميزان المدفوعات.
- **في الحالة الثانية:** النقل المتقاطع، فسيعتبر كل نولون متحصل عليه مكسبا جديدا من النقد الأجنبي.

يجب أن يوضع في الاعتبار انه نتيجة للحماية، فإن خدمات السفن الوطنية سيرتفع، غير أن هذا الارتفاع بالنسبة لميزان المدفوعات لا يمكن نسبة حينئذ كل الملاحه الوطنية، إنّما يجب أن تحسب فقط القيمة المنخفضة التي كانت ستدفع في حالة وجود منافسة حرة في ميدان النقل البحري. ففي حالة الاستيراد يعتبر ما يدفعه الشاحن زيادة في الأجرة، خسارة عليه وعليه وعلى المستهلك وليس مكسبا لميزان المدفوعات بالمقارنة بأجور الشحن المدفوعة سابقا بالنقد الأجنبي إلى سفن أجنبية، وفي حالة التصدير فإن أثر أجور الشحن العالية التي يدفعها الشاحنون الأجانب على ميزان المدفوعات سيضيع نتيجة لخسارة مقابلة في التجارة المنظورة.

¹ - محمد سليمان هدى، مرجع سبق ذكره، ص 103.

2.4 المنصرف في الخارج:

تقوم السفن أثناء نقلها للتجارة خارج موانئها الوطنية بإنفاق مبالغ كبيرة من النقد الأجنبي، وهذه المبالغ المنصرفة يمكن ذكرها فيما يلي:

- تكاليف تداول البضائع لعمليات الشحن و التفريغ.
- عوائد ورسوم الموانئ و المرور في القنوات الملاحية ورسوم الإرشاد وما يستحقه الوكلاء، ويعتبر البندان السابقان حوالي 50 بالمائة من قيمة الإيرادات الكلية.
- تكاليف الوقود المشتري من المحطات الأجنبية، بل ويعتبر عند شرائه من الموانئ الوطنية منصرفا بالنقد الأجنبي، ما لم تكن الدولة منتجة كلية للبتترول مع تكريره، وذلك بالنسبة لميزان المدفوعات وتشمل تكاليف الوقود حوالي 10 بالمائة.
- المطلوب لمخازن السطح و الماكينات بالسفن من أدوات.
- تزويد السفن بالإمدادات بما فيها الغذاء , و يمثل البندان السابقان حوالي 4 إلى 5 بالمئة.
- تكاليف الإدارة سواء تركزت في دولة العالم أو خارجها، ومكاتب الشركة الملاحية بالخارج وهذه التكاليف تأخذ حوالي من 4 إلى 5 بالمائة.¹
- الأجور، عندما تطعم السفن جميعها بالأيدي الوطنية، فان حوالي 30 بالمائة من الأجور سيصرفها أفراد الطاقم في الموانئ الأجنبية، وستدفع لهم حوالي 70 بالمائة من الأجور بالعملة الوطنية، والأجور عادة ما تكون 10 بالمائة من إجمالي النولون.
- التأمين و نوادي الحماية. ستدفع بالعملة الأجنبية في أسواق متخصصة بالخارج.
- ستختلف نفقات إصلاح السفن كثيرا لو أنها تمت في الوطن أو في الخارج.
- رأسمال، إذا اشترت السفينة من دولة أجنبية ودفع ثمنها بالكامل بالنقد الأجنبي، فإن تدفق العملة الأجنبية إلى الخارج سيكون عظيما، وإذا اشترت بالأجل فان قسط من الفائدة يجب أن يدفع سنويا.
- وإذا بنيت السفينة في الوطن، فان القدر الضائع من البضائع من العملة الصعبة سيتوقف على مدى تقدم صناعة بناء السفن في هذه الدولة وعلى هذه الدولة وعلى حجم هذه المكونات المستوردة بالعملة الأجنبية من الخارج.

3.4 المنصرف إلى الوطن:

إن المبالغ المنفقة بالعملات الوطنية من طرف السفن الوطنية في الموانئ الوطنية تمثل خسارة لميزان المدفوعات, و ذلك نتيجة لإحلال السفن الوطنية محل السفن الأجنبية التي كانت تنفق هذه النفقات بالنقد الأجنبي.

4.4 ما تنفقه السفن في التجارة المتقاطعة:

¹ - محمد سليمان هدى، مرجع سبق ذكره، ص 104.

إن ما تنفقه السفن بالنقد الأجنبي سيكون الضعف، بمقارنته بنفقات السفن المستخدمة في التجارة المباشرة، حيث أن وقتها ستمضيه بين الموانئ الأجنبية في حين أنها لن تدخل الموانئ الوطنية.

5.4 من الملاحظ أن نفقات كل سفينة تختلف كثيرا تبعا للنوع و العمر و النشاط الذي تقوم به:

وتظهر الاختلافات بوضوح في . استهلاك الوقود، الإصلاحات، تطعيم السفن، المدى الواسع لخدمات التوكيلات الأجنبية للخطوط المنتظمة بمقارنتها بالسفن الجواله، الكثافة الرأسمالية، طريقة شراء السفن..الخ.¹

¹ - محمد سليمان هدى، مرجع سبق ذكره، ص 105.

المبحث الثالث: دور الموانئ في تنمية التجارة الخارجية و طرق تطويرها

تلعب الموانئ دورا رئيسيا في تنمية اقتصاد الدول, و تنمية التجارة الخارجية بها, ويلاحظ في موانئ الدول النامية أنها تواجه جملة من التحديات، كما أن عليها إجراء مجموعة من التعديلات وتطوير مرافقها لتنمية تجارتها الخارجية.

1. دور الموانئ في تنمية التجارة الخارجية:

للموانئ ذات الكفاءة العالية والأداء المتميز دور نشط في التنمية الاقتصادية، ويترتب على هذا الدور بعض الايجابيات التي يمكن تلخيصها فيما يلي:

- تساعد على دعم وتأكيد الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدولة.
- خفض تكاليف الواردات و السلع الاستهلاكية والمواد الخام.
- تزيد من القدرة التنافسية لصادرات الدولة.
- تطوير و تنمية المناطق المجاورة للميناء (زراعية، صناعية، تجارية).
- تعتبر مورد و مصدر للحصول على العملة الصعبة اللازمة لتحويل برامج التنمية.
- تشجيع قيام بعض الصناعات , و تشجيع قيام تجارات جديدة.
- مورد من مواد الخزانة العامة عن طريق تحصيل الرسوم الجمركية.
- قطاع للاستثمار البشري و توفير فرص العمل.
- المساهمة في تكوين كوادر فنية في قطاعات الإدارة والتشغيل.
- قيام أنشطة متعددة تخدم قطاع النقل البحري مثل: التوكيلات الملاحية، شركة التامين، تموين السفن، إصلاح السفن، تخزين، نقل....الخ.

يتضح مما سبق الأهمية البالغة للموانئ ودورها في تنمية التجارة الخارجية للدول وتنمية اقتصادياتها.¹

2. التحديات التي تواجه الموانئ:

لقد أصبح ينظر إلى الموانئ اليوم بان لها وظيفة ذات طابع تجاري، إذا أصبحت عبارة عن منشآت تجارية شأنها شأن المنشآت الصناعية الأخرى، ونظرا لأن التجارة والنقل العالمين هما جزء من سوق شديدة المنافسة، فإن جميع الموانئ بلا استثناء توجد في الخطوط الأولى للمنافسة الدولية.

وتشير التوقعات أن موانئ الحاويات في جميع أنحاء العالم سوف تستقبل أعداد متزايدة من الحاويات، حيث وجد أن حركة التجارة البحرية بالحاويات لها نتائج ايجابية كبيرة على الاقتصاد والتجارة البحرية الدولية.

وقد برزت أهمية النقل بالحاويات مقارنة بوسائل النقل التقليدية الأخرى (البضائع

1- المرغني، الهادي مفتاح، دور الوعي البيئي في الأمان المهني لدى العاملين بالموانئ، الإسكندرية، ص 55.

(العامّة).

كما تشير إلى ذلك معدلات النمو العالية للنقل بالحاويات، الأمر الذي جعل الموانئ تسعى إلى استحداث محطات جديدة متخصصة لمناولة الحاويات، أو تقوم بتطوير و توسعة محطات الحاويات القائمة بها.

وتجدر الإشارة إلى أن موانئ بعض الدول مازالت تواجه بعض التحديات أهمها:

- الارتفاع النسبي في رسوم وأجور خدمات الموانئ.
 - عدم قدرة قواعد وتعليمات الموانئ على مواكبة التطورات التي حدثت في صناعة النقل البحري والذي يجعلها بحاجة ماسة إلى التحديث و التطوير لمواكبة تلك التغيرات.
 - ارتفاع أجور الأراضي والمستودعات في الموانئ و التي تحد من أعمال النشاطات المرتبطة بأعمال الاستيراد والتصدير . وتقلل من فرص استغلال طاقات الموانئ.
 - خضوع الحاويات الواردة للموانئ لعمليات التفتيش والتي قد تؤدي في بعض الأحيان إلى تلف المنتج المستورد بداخلها.
 - معاملات الحاويات الفارغة كأنها بضائع مستوردة.
 - انخفاض عدد ساعات التشغيل، حيث أن عمل الجمارك مقيد بساعات محددة، ويتم إغلاق بوابات الميناء جزئياً أو كلياً بعد فترة الدوام الرسمي وخلال عطل الأسبوع و الأعياد.
 - ارتفاع حجم القيود المفروضة على البضائع المسافة و الترانزيت.
 - طول إجراءات فسخ ركاب السفن والذي يستغرق عدة ساعات.
 - عدم كفاية مختبرات الجودة والنوعية ب الموانئ.
- لتجاوز هذه التحديات يجب على الدول النامية على تحسين خدماتها، و هذا ما سنتطرق إليه في العنصر الموالي.¹

3. طرق تحسين خدمات الموانئ: ينبغي العمل على تحسين خدمات الموانئ من خلال القيام بما يلي:

- تخفيض رسوم و أجور خدمات الموانئ لتكون قادرة على منافسة موانئ الدول المجاورة.
- تحديث قواعد وتعليمات الموانئ لتواكب التطورات التي تحدثت في صناعة النقل البحري، حيث أن ذلك يعتبر عامل مهم في تطوير عمل الموانئ.
- تخفيض أجور الأراضي والمستودعات في الموانئ بما يساهم في تشجيع القطاع الخاص للاستثمار في الموانئ، والذي سوف ينعكس إيجاباً على أعمال النشاطات المرتبطة

¹ بالوش سليمان أسعد، الاتجاهات الحديثة في إدارة الموانئ البحرية، دراسة حالة ميناء اللاذقية، الإسكندرية، ص 112.

- بأعمال الاستيراد والتصدير ويعظم الاستفادة من طاقات الموانئ بالشكل الأمثل.
- تحسين طرق تفتيش الحاويات الواردة ووضع إجراءات خاصة بشأن السلع القابلة للتلف لتجنب الموردين الخسائر المرتبطة بتلف البضائع الواردة.
 - ضرورة تسهيل إجراءات التفتيش على الحاويات الفارغة وعدم معاملتها على انها بضائع مستوردة.
 - تمديد ساعات عمل الموانئ وعدم إقفال بوابات الميناء بعد فترة الدوام الرسمي، وخلال عطل الأسبوع والأعياد.
 - ضرورة زيادة مختبرات الجودة والنوعية بالموانئ لتكون قادرة على استيعاب الحجم الكبير للواردات.
 - تسهيل الإجراءات المفروضة على بضائع المسافة و الترانزيت.¹

4. سبل رفع كفاءة الموانئ و تنمية الصادرات:

1.4 سبل رفع كفاءة الموانئ:

- يجب إجراء مجموعة من التعديلات من أجل تنمية كفاءة الموانئ بالدول النامية، وبالتالي تنمية تجارتها الخارجية و التي تتمثل فيما يلي:²
- رفع كفاءة الموانئ والخدمات المقدمة للسفن القادمة والمغادرة كالخدمات الملاحية والتموين بالوقود والمياه لجذب خدمات الترانزيت و إعادة التصدير .
 - زيادة الإيرادات المحصل عليها عن طريق زيادة معدلات الإنتاجية وإدخال خدمات جديدة والتوسع في الخدمات القائمة.
 - ضخ الاستثمارات الجديدة في الموانئ والتي تتمثل في تحديث المعدات و التجهيزات وإدخال معدات وتجهيزات جديدة وتعميق الأرصفة، وذلك لاستقبال الجبل الحديث من السفن وما يتوقع من إنتاجية من السفن العملاقة خلال السنوات القادمة.
 - تدعيم الأنشطة المكملة لصناعة النقل البحري مثل إنشاء موانئ جديدة أو تجديد الموانئ القائمة على نحو يتلاءم وحركة التجارة الخارجية، من شأنه المساهمة في تخفيض تكاليف نقل الصادرات والتي تتمثل في غرامات التأخير لتي تتحملها الدولة نتيجة لتعطيل السفن في لموانئ.
- فعلى سبيل المثال: بلغ متوسط أيام التعطل في 75 ميناء من موانئ الدول النامية حوالي 12 يوماً وذلك سنة 1997، وإذا افترضنا أن تكلفة تأخير السفينة الواحدة في أحد هذه الموانئ تبلغ 4000 دولار في اليوم الواحد، فيمكن تصور مدى ضخامة الخسائر اليومية التي تتكبدها هذه الدول في شكل غرامات التأخير والتي تصل إلى 3.6 مليون دولار (4000 دولار في 12 يوم في 75 ميناء) كما تبلغ تلك الخسائر سنوياً في تلك الموانئ 3.1 مليار دولار .

1- زيدان زيري حسن محمد، أثر الإدارة اللوجستية في تحقيق الميزة التنافسية للموانئ، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص 135.

2- السويدي محمد أحمد، أهمية التدريب في الموانئ وتأثيره على رفع كفاءة الأداء، الإسكندرية، ص 140.

2.4 تنمية الصادرات: يتم تنمية الصادرات الصناعية الوطنية في الموانئ عن طريق ما يلي:

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

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

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

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

- توفير فرص عمل جديدة للأيدي العاملة.

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

وبالنظر إلى طبيعة العمل في الموانئ يتضح أن اللوائح المنظمة لعمليات التشغيل متعددة نظرا لتعدد الجهات الحكومية العاملة بالميناء والتي لها تأثير على أساليب العمل والإجراءات المتبعة في الموانئ، وتبعاً لذلك فإنه ينبغي أن تسهم تلك الجهات في تطوير أنظمتها جنباً إلى جنب مع الموانئ بهدف جذب التجارة وانسياب البضائع و السفن بالموانئ.

3.4 نشاطات الموانئ الجزائرية:

● المبادلات التجارية: يتحدد دور التجارة الخارجية الهام في التنمية الاقتصادية و الاجتماعية من خلال كونه المصدر الرئيس للدخل و العملات الأجنبية والعامل المنشط للعلاقات الاقتصادية مع العالم الخارجي على حجم المبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية.

جدول 01: المبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية سنة 2007 (الوحدة مليون طن):

المجموع	النسبة	الصادرات	النسبة	الواردات	الميناء
67.04	98.51	66.04	1.49	1.00	ارزيو
27.29	87.20	21.18	12.80	3.11	سكيكدة
14.80	57.43	8.5	42.57	6.30	بجاية
11.24	17.94	2.00	82.21	9.24	الجزائر
5.55	43.78	2.43	56.22	3.12	عنابة

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

المصدر: وزارة النقل 2007 الدليل الإحصائي.

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

أما باقي الموانئ فهي موانئ استيرادية بالدرجة الأولى، إذ تمثل الواردات نسبا مرتفعة تتراوح بين 80 بالمئة و 93 بالمئة من مجمل مبادلاتها، وتمثل المواد الغذائية والمنتجات الفلاحية ما يقارب نصف حجم الواردات (45.72 بالمئة)، أما بالنسبة للبقية فهي عبارة عن مواد مصنعة أو نصف مصنعة (منتجات معدنية، عتاد، آلات، منتجات بترولية).

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

● نقل المسافرين.

يعتبر التطور المضطرد الملحوظ في عدد المسافرين بحرا، عاملا مشجعا للنقل البحري، و ذلك رغم تخفيض عدد التاشيرات الممنوحة 400 الف مسافر سنويا، وكذلك الاجراءات الاخيرة المتخذة من طرف الدولة، والقاضية بمنع استيراد السيارات القديمة التي عمرها اقل من ثلاث سنوات و الذي كان معمولا به من قبل.

جدول 02: حركة النقل البحري للمسافرين 2008- 2009- 2010- 2011.

عدد المسافرين القادمين والمغادرين	السنة
443800	2008
467264	2009

463561	2010
447323	2011

المصدر : موقع الديوان الوطني للإحصائيات.

ثم إن عددا كبيرا من المسافرين باتجاه أوروبا يستعملون الطائرة ذهابا و الباكخرة اياها مما يفسر عدد القادمين قياسا على عدد المغادرين بحرا (لأنه في أغلب الأحيان يشتركون سيارات من أوروبا) وتعتبر عملية النقل البحري للمسافرين و التي تعرف نشاطا مكثفا في فصل الصيف منافسا قويا للنقل الجوي، و يعود ذلك بالدرجة الأولى إلى تكاليف النقل المنخفضة وقدرة الاستيعاب الكبيرة بالنسبة للباخرة، إذ بفضل المسافرين صيفا و تحديدا المغتربون العائدون إلى الوطن الدخول بالسيارات والأمتعة، خاصة بعد غلق الحدود مع المغرب، وسيتأثر الميناء لوحده بنسبة 70 بالمائة من نشاط نقل المسافرين، بسبب عدد الرحلات التي يؤمنها في اليوم.

• توفير مناصب شغل:

توفر الموانئ الجزائرية 14 ألف منصب عمل مباشر يمثل العمال المنفذين وهذا بالنسبة لمجموع الموانئ الجزائرية، ويستأثر ميناء الجزائر الذي يعتبر أهم الموانئ لوحده بـ 8 آلاف منصب شغل وتوظف الأيدي العاملة التي تستقطبها الموانئ في أنشطة المرفقة لنشاط النقل البحري أصحاب السفن، العاملون بالمخازن والمستودعات ومكاتب العبور، عمال الأرصفة الحاملون وكذا العاملين بإدارة الميناء.

واعتبارا لعدم وجود ورشات بحرية لبناء السفن، فلا توجد يد عاملة في هذا المجال. وإذا كانت الموانئ أقطابا تحرص على خلق وظائف، إلا أنها وظائف وثيقة في الارتباط بنشاط الميناء نفسه، أي بحجم وقيمة المبادلات التي يقوم بها، فالموانئ البترولية مثلا: أرزيو، سكيكدة، بجاية، لا توفر سوى عددا محدودا من مناصب العمل.

ومما يلاحظ بالنسبة لمدن الموانئ، أن تركز الوحدات الصناعية الجزائرية بالسواحل جعل منها أقطاب تنموية حقيقية، وكرس بالتالي القطبية الساحلية الموروثة عن عهد الاستعمار ، إلا أن الدولة لم تعمل على تطوير السياحة في هذه المدن الساحلية "سياحة الشواطئ" ولم تولي الأهمية لهذا القطاع الذي عانى من الإهمال والذي يشكل مصدرا خلاقا لمناصب الشغل.

• مشاكل الموانئ الجزائرية:

ركزت الجزائر استثماراتها في الموانئ النفطية وهي موانئ متخصصة لا تخدم إلا قطاعا محددًا من اقتصاد الدولة، أما باق الموانئ التجارية فبقيت تشكو من تأخر كبير وتعاني من مشاكل عدة.

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

ولقد اكتفت السلطات العمومية في الجزائر , بتسيير هذا الإرث الذي يعود إلى الفترة الاستعمارية دون إدخال أي تعديلات عليها أو على بنيتها التي تتكون من أحواض صغيرة و ضيقة وسقائف ومخازن قريبة من بعضها، وأرصفة تقصل بينها حواجز ضيقة، وإذا لم تكن هذه المواصفات تطرح أية مشاكل في الماضي بالنسبة لخدمة المبادلة عندما كانت السفن أصغر وطريقة شحن البضائع ايسر فإنها اليوم لم تعد تتماشى والمتطلبات المستجدة و الناجمة عن التطور الكبير الذي شهده مجال النقل البحري.¹

فالسفن أصبحت أكبر وبمواصفات عالمية محددة، وهذا ما حتم على المتعاملين مع الموانئ الجزائرية استخدام السفن الصغيرة 60 بالمائة منها تتراوح حمولتها بين 2000 وعشر آلاف طن وزن ثقيل. وهي بالتالي سفن غير اقتصادية، إذ أنها تحول دون استفادة المصدرين الجزائريين من الفرص التي تقدمها موانئ الشحن حيث تفرض عليها أسعار شحن مرتفعة.

أما بالنسبة للعمق النظري , فانه يتقلص باستمرار بسبب تكديس الرمال نتيجة لعدم التطهير و الكسح منذ 20 سنة، مما يؤثر على عملية رسو السفن بها. وقد تضطر السفن الكبيرة الحمولة إلى أن تحول وجهتها نحو موانئ أخرى، حيث تفرغ جزءا من حمولتها لتخفيف الوزن قبل أن تعود إلى الميناء الأصلي.

2. نقص في التجهيزات والآليات: وتعاني الموانئ من جهة أخرى من نقص في الآليات الثقيلة، وميناء الجزائر هو الوحيد الذي يتوفر على رافعة ذاتية الحركة قوتها 300 طن.

ومع أن الجزائر تصنف ضمن اكبر الدول المستوردة للحبوب، الخامسة عالميا، فان ميناء الجزائر العاصمة هو الوحيد الذي يشمل على اكبر مركز خاص بالحبوب 30 ألف طن ويعتبر غير كافي و هذا مما يضطر من جهة السفن ناقلات الحبوب إلى الانتظار لمدة تتعدى المقاييس المعمول بها ويفرض من جهة أخرى على المكلفين بالنقل تعبئة الحبوب في أكياس و هي عملية مكلفة.

أما ميناء وهران فان سعة صومعة الحبوب لا تتجاوز 3000 طن مع استعمال وسائل تقليدية في عملية التخزين.

3. ارتفاع في عدد العمال: وتعرف الموانئ الجزائرية فائضا في عدد العمال، مما يقتضي اتخاذ إجراءات ترمي إلى تحويل جزء منهم وظائف أخرى أو منحهم التقاعد المسبق أو دفع تعويضات لهم، وتبقى هذه المشكلة شائكة بالنسبة لدولة في طريق النمو تستفحل فيها البطالة.

2

¹ عادل محمد، دور الموانئ في تقليص معدل البطالة في الجزائر، أطروحة دكتوراه تخصص تجارة دولية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، دفعة 2013، ص 122.

² عادل محمد، مرجع سبق ذكره، ص 123.


خلاصة الفصل:

بعض عرض وجهتي النظر السابقتين بخصوص اختيار السياسة الأنسب نجد أن كل من سياسة حرية المنافسة وسياسة الحماية في إطلاقهما ضرر كبير. فتكون الحماية على أشدها عندما تكون الكفاءة في أقل مستوياتها، ثم تميل الحماية إلى النقصان بزيادة الكفاءة في أسطول معين. كذلك نجد أن تكاليف النقل تزداد كلما ازداد إجراءات الحماية بما يضر بعملية تنمية التجارة الخارجية.

وما لم تصبح الدول النامية تبعا لعناصر الإنتاج المتوفرة لديها قادرة على نقل تجارتها بتكلفة أقل نسبيا وخدمات أحسن من الخدمات الأجنبية المتوفرة لدى هذه الدول، فلا شك أنه من الأنسب لها اقتصاديا أن تترك هذا الميدان و تركز على أوجه النشاط الاقتصادي الأخرى المتميزة بتكاليف نسبية منخفضة.

وتجدر الإشارة إلى أن كل دولة نامية تختلف عن الأخرى باختلاف ظروفها، فهناك بعض من هذه الدول ليدها ظروف مناسبة لإنشاء أسطولها الخاص و تحقيق ميزة التكاليف النسبية المنخفضة في الطويل بما يمكنها من التخصص في النقل البحري وهذه الدول ستواجه بمراحل الصناعة البحرية الأولى سوقا في المنافسة الشديدة ما لم تمنح أنواعا مناسبة من حماية إلى أساطيلها فسيكون من العسير على هذه الأساطير أن تتجح في الوقوف على قدميها خلال سنوات نشاطها الأولى، إلى أنه يجب أن تتناقص هذه الحماية خلال فترة زمنية محددة مسبقا.

أما في يخص موائى الدول النامية والتي لها تأثير بالغ الأهمية على تنمية التجارة الخارجية، في معظم هذه الدول في حاجة إلى العمل على رفع كفاءة المرافق بها، وتحسين الخدمات للسفن، إضافة إلى العمل إلى زيادة الإدارات المحصلة عن طريق زيادة معدلات الإنتاجية، وادخال خدمات جديدة والتوسع في الخدمات القائمة بدلا من رفع أجور الشحن و غيرها من الرسوم .



الفصل الثالث:
عموميات حول التبادل التجاري

تمهيد الفصل:

بالنظر إلى الوقت الراهن الذي تلعب فيه الشراكة والاستثمارات أهم المواضيع السائدة في العلاقات بين فواعله شركات متعددة الجنسيات، الدول... الخ، هذه الأخيرة التي تستدعي وجود هياكل تجسدها و تساهم في تفعيلها و نذكر منها علي سبيل المثال الموانئ.

الموانئ الجزائرية كغيرها من الموانئ تلعب دورا هاما في تنشيط حركة الاقتصاد الوطني انطلاقا من كونها محطة استيراد وتصدير لمختلف البضائع والسلع والخدمات... الخ. ومن خلال القيام بالعديد من الأدوار و تقديم جملة من الوظائف في مختلف القطاعات الاقتصادية: التجارة، الاستثمار ، ... الخ.

انتهاج جملة من الإستراتيجيات، خاصة تلك المتعلقة بجلب المستثمرين التي تأخذ الحيز الأكبر لدي صانعي السيارات المنائية ,سواء كانوا مستوردين أو مصدريين.

المبحث الأول: نشأة التبادل التجاري وتطوره

1. مفهوم التبادل التجاري:

يمارس الناس في حياتهم الاجتماعية عمليتين أساسيتين الأولى هي عملية الإنتاج والأخرى هي عملية التوزيع، فمن خلال عملية الإنتاج يتم تشكيل الطبيعة لتلائم رغبات الأفراد، ومن خلال عملية التوزيع تقسم مكاسبهم من الطبيعة إلى العناصر الأساسية التي شاركت في الإنتاج. ولا يقدم الناس على ممارسة عمليتي الإنتاج والتوزيع إلا لغاية واحدة هي إشباع حاجاتهم التي فطرهم الله عليها فلإنسان حاجة في المطعم والمشرب والملبس والمأوى والتعلم والترفيه وغيرها ولا بد له أن ينتج و يتبادل مع الآخرين ما يشبع به هذه الحاجات.

إن تعدد حاجات الإنسان و تنوعها جعلته غير قادر علي إشباعها بإنتاجه المباشر، فاهتدى إلي التخصص في فرع من فروع الإنتاج وزيادة إنتاجه بقدر يفيض عن استهلاكه، و(مبادلة) ذلك الفائض مع فوائض المنتجين الآخرين الذين تخصصوا في فروع أخرى، ومن ثم تمكن من إشباع بقية حاجاته عن طريق (المبادلة)، من هنا ظهرت المبادلة كوسيلة لإشباع حاجات الأفراد و لعبت دورها في أول الأمر كواسطة بين المنتجين و المنتجين ثم بين المنتجين والمستهلكين وعن طريقها أصبح في مقدور المنتج أن يجد دائما المستهلك الذي يحتاج إلي سلعته كما أصبح في مقدور المستهلك أن يجد المنتج الذي يحتاج لنقوده.

لقد تطور التبادل من الصلة المباشرة بين المنتجين والمنتجين إلى الصلة غير المباشرة بين المنتجين والمستهلكين بعد ظهور طرف ثالث يقوم بدور الوساطة، بينهما يشتري السلع من المنتجين لا لاستهلاكها لإشباع حاجته الخاصة إنما لإعدادها وجعلها في متناول المستهلكين ذلك هو التاجر الذي يقوم بالتبادل التجاري، ومن هنا نشأ التبادل التجاري كنشاط اقتصادي مهمته تحسس مطالب المستهلك من السلع والخدمات والحصول عليها من المنتجين ونقلها و تهيئتها لتكون في متناول المستهلك في الزمان و المكان الذين يرغبها.¹

تتم مبادلة السلعة والخدمات من خلال قناتين رئيسيتين هما: قناة التجارة الداخلية وقناة التجارة الخارجية، الشق الأكبر للتبادل التجاري وسميت بالتجارة الداخلية HOME TRADE، وتمثل التجارة الداخلية لأن ممارستها تتم داخل القطر الواحد وعادة ما تتم التجارة الداخلية من خلال قناتين هما تجارة الجملة و تجارة التجزئة فمن خلال تجارة الجملة يتم تداول المواد والسلع بكميات كبيرة فتاجر الجملة عادة ما يقوم بشراء كميات كبيرة من السلع من المنتج أو من المستورد ثم يقوم ببيعها لتاجر التجزئة بكميات أصغر نسبيا.

أما تجارة التجزئة فيتم من خلالها تبادل السلع بكميات أصغر إذ يقوم تاجر التجزئة بشراء كميات من السلع من تاجر الجملة وأحيانا من المنتج وتوزيعها على المستهلكين، وتضم تجارة الجملة صنفين من التجار: الصنف الأول يقوم بشراء السلع وحيازتها وتحمل

1- السيد عبد المولي، الوجيز في العلاقات الاقتصادية الدولية، مصر، بدون دار النشر، 2002، ص 45.

حول التبادل التجاري

مخاطرها قبل أن يتم بيعها، أما الصنف الثاني فيضم الوكلاء الذين يمارسون التجارة نيابة عن الغير غالباً المنتج دون أن تنتقل إليهم ملكية السلعة وعادة ما يتقاضون أتعابهم في صورة عمولات كنسبة مئوية من قيمة المبيعات ويضم هؤلاء الأشخاص والبيوتات التجارية التي تعمل في شراء وبيع السلع والمواد الخام، كما تضمن أعمال الدلالة و السمسرة. أما تجارة التجزئة فتضم تجارة البقالة العمومية والطوافين بالمنازل وآلات البيع والبيع بالبريد كما تضم الجمعيات التعاونية الإستهلاكية.¹

أما التجارة الخارجية فهي التي تتم بين الدول من خلال عمليات التصدير والاستيراد حيث يتم انتقال السلع والخدمات و الموارد المالية من دولة على أخرى وفق إجراءات إدارية ومالية سيتم الحديث عنها لاحقاً.

لقد أدى انتشار مبدأ التخصص وسهولة المواصلات والاتصالات إلى انتقال التبادل من المحيط المحلي إلى المحيط الخارجي فبرزت التجارة الدولية كحل لمعضلة عجز الدول عن القيام بمفردها بتحقيق الاكتفاء الذاتي من السلع والخدمات لعدم مقدرتها على إنتاج هذه السلع إما لأسباب تعود لطبيعة تلك السلع أو عدم توافر رؤوس الأموال أو التكنولوجيا أو الإدارة الحديثة لدى بعض الدول لإنتاجها بتكلفة أقل.

إن وجود مميزات لدى بعض الدول مثل وفرة رأس المال أو الثروات المعدنية أو خصوبة الأرض أو اعتدال المناخ أو توافر الأيدي العاملة المدربة من شأنه أن يزيد من كفاءة الإنتاج في تلك الدول ويؤدي إلى تقليل تكلفتها إلى ما دخلت هذه العناصر بكثافة في الإنتاج، وبالتالي يصبح من المفيد للتجارة الدولية أن تخصص الدول في إنتاج السلع والخدمات التي تتمتع بمميزات نسبية في إنتاجها وأن يتم التبادل التجاري بين الدول لإشباع حاجاتها التي تنتجها الدول الأخرى إلى جانب الدول الأخرى إلى جانب تحقيق زيادة في الدخل القومي.²

إن أهم ما يميز التبادل الدولي عن التبادل المحلي هو وجود الحدود الجغرافية التي تفصل بين الدول وتجعل من كل دولة كيانا مستقلاً له استقلاله السياسي وتطلعاته الذاتية وآماله الوطنية بالإضافة إلى أن لكل دولة قوانينها وأنظمتها الاقتصادية وعملتها الخاصة وترتب على ذلك أن تعرض التبادل للعديد من المشاكل مثل: مشكلة تحديد سعر الصرف وفرض القيود الإدارية والجمركية على حركة السلع والخدمات.

إن التبادل الدولي للسلع والخدمات يعتبر أحد الركائز الأساسية لتنمية اقتصاديات الدول وزيادة دخلها القومي ورفع المستوى المعيشي ومستوى الخدمات الاجتماعية بين المواطنين. وعن طريق التبادل الدولي تنتقل السلع والخدمات من دولة لأخرى كما تنتقل التكنولوجيا الحديثة والمعدات الرأسمالية و مستلزمات الإنتاج، فتعم الفائدة كافة الدول عن طريق

1- السيد عبد المولي، مرجع سبق ذكره، ص 46.

2- رانيا محمود عبد العزيز، تحرير التجارة الدولية وفق اتفاقية الجات في مجال الخدمات، ط1، دار الفكر الجامعي، مصر، 2002، ص 65.

حول التبادل التجاري

استغلال فوائض الإنتاج وانتقال الأموال وتلاقح الثقافات والتقارب بين الشعوب.

لقد ارتبطت التجارة الخارجية في الوقت الحاضر بالسياسة وفرضت نفسها كحلقة من حلقات المواجهة الدولية واستخدمت سلاحا استراتيجيا في أيادي الدول الكبرى أثرت به على سيادة بعض الدول، كما أدى التوسع غير المتكافئ في التجارة الخارجية إلى اختلالات في موازين مدفوعات الدول الفقيرة وأثر ذلك على توازنها الخارجي وبالتالي على التوازن الداخلي وانعكست معها مظاهر التضخم وعدم الثبات الاقتصادي مما من معاناة شعوب تلك الدول ومع ذلك ظل وجود التجارة الخارجية يشكل بريقا مغريا للدول النامية لنقل التقنيات والمعدات والآلات الحديثة كما ظل وجودها محفوزا ومدفوعا بحاجات الاقتصاد وإسهاماته في تكوين الناتج القومي.¹

2. تطور التبادل التجاري:

لم يعرف على وجه التحديد متى باشر الإنسان التبادل التجاري إلا أنه من الثابت أن القدماء البابليين والفينيقيين والإغريق والفراعنة والرومان كانوا يباشرون التجارة على نطاق واسع فكانت القوافل والسفن تغدو محملة بالحبوب والفخار والأخشاب والحريز من بلاد آسيا وشمال إفريقيا وتعود من جنوب القارة محملة بالعاج و الأبنوس و ريش النعام والبخور وعلى الرغم من أن هذا النشاط التجاري كان محددًا في عدد قليل من السلع، إلا أنه كان يتم وفق تنظيم دقيق.²

فقد وجد ضمن مخطوطات البابليين و الفينقيين بعض الأسس والضوابط التي تنظم حركة التبادل التجاري، كما ورد في قانون حمورابي الذي صدر في القرن العشرين قبل الميلاد بعض الإشارات عن تنظيم بعض أنواع المعاملات التجارية كالوديعة و الوكالة بالعمولة و القروض بفائدة، كما أن القدماء الفينقيين كانوا قد أسسوا نظاما لتعويضات خسائر النقل البحري عرفت باسم عمليات الرمي في البحر شكلت فيما بعد اساسا لنظرية الخسائر المشتركة المعروفة الآن في التأمين البحري.

إن العرب لم تقل إسهامهم التجارية عن إسهامات الأمم الأخرى، فكانت رحلات الشتاء والصيف تجوب قبل البعثة النبوية الشريفة أرجاء الجزيرة العربية وبلاد الشام واليمن لجلب أو استجلاب شتى عروض التجارة والمحاصيل، ثم جاء الإسلام فأقر مبدأ الاتجار فيما أحل الله و نزلت الآيات القرآنية لتنظيم لمعاملات التجارية في البيوع و المضاربة و الوكالة و الضمان و غيرها من أدوات و طرق التجارة ثم جاءت الأحاديث النبوية فحثت على ممارسة التجارة والتكسب منها لما أودع الله فيها من سعة الرزق إذ يقول الرسول عليه الصلاة والسلام وأزكى التسليم (تسع أعشار الرزق من التجارة).

لقد سار الخلفاء و الراشدون على نهج الرسول الكريم في تشجيع التجارة و الحث عليها فما هو سيدنا على رضي الله عنه يوصى وآليه على مصر مالك الاشر على الاهتمام بأمر

1- رانيا محمود عبد العزيز، مرجع سبق ذكره، ص 66.

2- سمير محمد عبد العزيز، التجارة العالمية والجات 94، مكتبة الإشعاع، الإسكندرية، 1997، ص 92.

حول التبادل التجاري

التجار إذ يقول (استوصى بالتجار و ذوي الصناعات وأوصى بهم خيرا المقيم منهم المضطرب بماله و المترفق ببذنه. فإنهم موارد المنافع وأسباب المرافق وجلابها من المبادع و المطروح في برك وبحرك وسهلك و جبلك، وحيث لا يلتئم الناس لمواضعها ولا يجترونها عليها فالتجارة كما يقول سيدنا على تخلق المنافع كما تخلقها الصناعة لهذا أوردتهما في صف واحد وقد استدل من هذا الاقتران أنهما ينتميان لأصل واحد هو الإنتاج.

فالتجارة في نظر الإسلام فرع من فروع الإنتاج وإن مكاسبها إنما تأتي في الأصل من كونها شعبة من شعب الإنتاج فالدور الذي يمارسه التاجر في نقل السلع إلى السوق و المحافظة عليها وإعدادها لتكون في متناول المستهلك متى أراد إنما هو ضرب من ضروب الإنتاج يستحق عليه عوض. وقد أطلق على هذا العوض اسم الأرباح فالأرباح في نظر الإسلام لا تحل للتاجر إلا إذا بذل في سبيلها عمل منتج. بيد أن الفكر الرأسمالي قد أوسع مفهوم الأرباح وأجاز تبريرها لمجرد نقل ملكية السلع وللمستهلك حتى و لو يسبق ذلك أي عمل إنتاجي فادى ذلك إلى ظهور الاحتكارات و المضاربات و تعدد الوسطاء بين المنتج و المستهلك، وأصبح في مقدور التاجر أن يحتكر السلع لبيعها بأثمان أكبر أو أن يعرضها دون تكلفتها بغرض إجبار المنافسين له للانسحاب من السوق، كما أصبح في مقدور عدد من التجار الوسطاء تداول السلع فيما بينهم لكي يحصل كل منهم على نصيب من الأرباح قبل أن تصل السلع إلى يد المستهلك.¹

لقد مرت المجتمعات الإنسانية بعدة مراحل تطويرية كان لها انعكاسات على شكل و حجم التبادل التجاري، ففي المجتمعات البدائية الأولى كان التبادل التجاري منهما الحصول على حاجته، وقد تتعد عملية المقايضة أكثر إذا اختلفت القيم أو كانت السلعة غير قابلة للتجزئة، فإن كان أحد الأشخاص يمتلك بقرة لا يستطيع عن طريقها الحصول على معزة لأنه لا يقبل بالطبع بمبادلة بقرته بمعزة لأن قيمة البقرة أكبر من قيمة المعزة و إن بقرته غير قابلة للتجزئة حتى لا يحصل على معزة نظير جزء من هذه البقرة.

• استخدام النقود في التبادل:

لقد اتضح من تزايد الراغبين في التبادل وتزايد السلع كنتيجة لزيادة الإنتاج وتطوره أن المقايضة أصبحت عاجزة عن دعم هذا التطور، فاهتدى الإنسان إلى النقود واستخدمها كقياس ومستودع للقيمة وكسلعة وسيطة للتبادل، فأصبح العارض لسلعته يتنازل عنها مقابل قدر معين من النقود لأنه يعلم أنه بإمكانه الحصول على السلعة التي يحتاج إليها في مقابل تنازله عن تلك النقود ومن ثم تزلت صعوبات عدم التوافق بين حاجات طرفي المقايضة فلم يعد من الضروري تقديم سلعة مقابل سلعة وإنما يكفي تقديم النقود، كما تزلت صعوبة عدم

¹ - سمير محمد عبد العزيز، مرجع سبق ذكره، ص 93-94.

حول التبادل التجاري

التوافق بين القيم لأن قيمة السلعة أصبحت تقدر بالنقود وهي قابلة للتجزئة، بالإضافة إلى ذلك وفر استخدام النقود بعضاً من النفقات التي كان يتحملها طرفي المقايضة نتيجة لنقل السلع و تخزينها و تعرضها للتلف أحياناً.

لقد أدى اكتشاف النقود واستخدامها كوسيط في التبادل إلى تغيير العلاقة المباشرة التي كانت قائمة بين المقايضين إلى علاقة غير مباشرة تكون النقود هي محورها، أي بعد أن كان الفاصل معدوماً بين طرفي المقايضة وضعت النقود حداً فاصلاً بينهما، فلم يعد الفرد يدفع بإحدى يديه سلعته بصفته بائعاً ليتسلم بيده الأخرى سلعة جديدة بصفته مشترياً فتتم عمليتي الشراء و البيع في آن واحد أما أصبح الفرد يقوم بمبادلتين منفصلتين يمثل أحدهما دور البائع ليحصل على النقود في مقابل سلعة يتنازل عنها ويقوم في الآخر بدور المشتري فيحصل على سلعة جديدة مقابل تنازله عن النقود التي حصل عليها من بيع السلعة القديمة.

3. وظائف التبادل التجاري:

إن مهمة التبادل التجاري تقديم كافة الخدمات اللازمة بغرض إشباع حاجات الأفراد وذلك عبر عدة وظائف أهمها ما يلي:¹

1.3 وظيفة الشراء والبيع: تمثل هذه الأخير لب التبادل التجاري حيث يتم من خلالها نقل ملكية السلع من البائعين إلى المشتريين، إما بصفة مباشرة أو عن طريق وسطاء.

فالغرض من عملية الشراء هو تحديد الحاجة المراد إشباعها والبحث عن مصدر إشباع تلك الحاجات، أما الغرض من عملية البيع فهو إعداد السلع و تجهيزها بالكيفية التي يرغبها المستهلك.

2.3 وظيفة النقل: يعتبر النقل من الوظائف التي يتم من خلالها تحريك السلع من مكان لآخر لخلق المنفعة المكانية فعن طريق النقل يتم توزيع السلع في كل أرجاء القطر عن طريق نقلها من منتجها إلى مستهلكها.

3.3 وظيفة التخزين: يعتبر النشاط التخزيني احد فروع الهامة في التبادل التجاري فعن طريقه يتحقق التوازن بين العرض والطلب، فطالما كان وقت إنتاج السلع لا يتناسب مع وقت استهلاكها كان لا بدّ من وجود وظيفة التخزين. لقد تطور في عصرنا الحاضر وسائل التخزين الحديثة وزادت أعدادها لتواكب التطور الذي حدث في الإنتاج.

4.3 وظيفة التمويل: كل النفقات التي يتطلبها التبادل التجاري كدفع العمولات ودفع التكاليف المشتريات، تكاليف النقل، وكذا تكاليف التخزين وغيرها ما كانت لتتم على وجه أحسن لولا وجود وظيفة التمويل وتزداد أهمية هذه الوظيفة كلما زاد حجم النشاط وتنوع وكلما بعدت المسافة بين مراكز الإنتاج ومراكز الاستهلاك.

1- عبد الهادي عبد القادر سويفي، التجارة الخارجية، مصر، بدون ذكر دار النشر، 2008، ص 88.

حول التبادل التجاري

تشهد هذه الوظيفة في الوقت الحالي توسعا عن طريق انتشار المؤسسات التمويلية كالبنوك، الوسطاء الماليون الذين يقومون بتجميع المدخرات من الأفراد و إقراضها للمستثمرين.¹

¹ - عبد الهادي عبد القادر سويفي، مرجع سبق ذكره، 89.

المبحث الثاني: ماهية الميناء في التبادل التجاري

1. أهمية التبادل التجاري في الميناء:

في الوقت الحالي أكثر من 80 بالمائة من حجم التجارة يتم نقلها بحرا وبعد الميناء البحري حلقة حيوية في سلسلة نقل البضائع لذا فهناك علاقة وطيدة بين كل من الميناء و التبادلات التجارية كما للميناء أهمية كبيرة في تفعيل حركة التبادل التجاري و تمكن فيما يلي:

- الميناء منفذ رئيسي للتجارة الداخلية و الخارجية، وله دور حيوي في عمليتي التصدير و الاستيراد.

- تقدم الموانئ حوافز لدخول السوق العالمية و إعطاء فرصة مباشرة للتبادل التجاري دون وسطاء.

- زيادة القدرة التنافسية لصادرات الدولة.

- يعتبر الميناء مورد و مصدر للحصول على العملة الصعبة.

- خلق فرص العمل و تنمية الاستثمار.

- استمرارية عجلة تفعيل حركة التبادل التجاري إذا كانت الموانئ ذات كفاءة عالية.

2. علاقة الميناء بالتبادل التجاري:

تعتبر التجارة الخارجية لأية دولة من العوامل الهامة لنموها حيث أن نمو و ازدهار التبادل التجاري يرتبط بتوفر وسائل نقل مناسبة ذات درجة عالية من الكفاءة والانتظام والتي هي مطلب أساسي لخدمة أهداف التبادل التجاري، على المستوى العالمي والمحلي على حد سواء.

تعد التبادلات التجارية الكثيفة هي مفتاح أساسي للحصول على التمويل الضخم لتحديث الأساطيل الوطنية و الموانئ و البنية الأساسية.

للموانئ دور كبير و أهمية بالغة في تفعيل حركة التبادل التجاري حيث كلما كان الميناء على المستوى من الجودة والكفاءة و ذو أداء فعال كلما كانت عجلة التبادل التجاري إلى الأمام.¹

1- المرغني، الهادي مفتاح، مرجع سبق ذكره، ص 143.

خلاصة الفصل:

وأخيرا حسب رأي الشخصي استنتج أن التبادل التجاري هو عامل مهم جدا للنمو والتطور الاقتصادي لجميع الدول على أن يتم بعد معرفة و دراسة الميزة التنافسية لكل دولة و بالتالي وضع خطط تسويقية لحماية المنتج المحلي و تشجيعه على الانتشار و عليه فإن التوسع غير المدروس في عملية التبادل التجاري سيكون حجر الأساس لخلق عبودية اقتصادية بين الدول.

الفصل الرابع:

دور ميناء مستغانم في تنمية الاقتصاد

الحزائى

تمهيد الفصل:

من الموانئ الجزائرية التي تقع في الغرب الجزائري ميناء مستغانم الذي يعتبر أحد الوسائل المهمة في تحريك المبادلات التجارية كغيره من الموانئ الأخرى في الجزائر.

والفصل التالي يبين خصائص هذا الميناء ودوره في تنمية المبادلات التجارية، فالمبحث الأول يعطي تقديم للميناء من حيث النشأة، ثم ننتقل إلى ذكر الهياكل الفوقية والتحتية المكونة للميناء، أما العنصر الثالث فنتناول فيه دراسة الحركة التجارية لميناء مستغانم ولدراستها لا بد من معرفة تداول البضاعة بالميناء، وهذا ما يشرحه العنصر الأول والثاني والثالث فيقدمان دراسة حركة البضائع والسفن داخل الميناء.

أما المبحث الثالث فيركز على تقييم ميناء مستغانم، العنصر الأول يوضح امتيازات الميناء والمبادلات التجارية الداخلية على مستوى ولايات الوطن أما العنصر الثاني فهوة يبين معيقات الميناء وانعكاساتها السلبية ونختم المبحث الثالث بمطلب يظهر لنا مشاريع الميناء المستقبلية.

المبحث الأول: تقديم ميناء مستغانم

1. نشأة وموقع ميناء مستغانم:

1.1 نشأة ميناء مستغانم:

كان خليجا صخريا حاداً يمتدّ بين الرأس البحري لسلامندر والرأس البحري لخروبة استخدمه القراصنة لاقتسام الغنائم، سُمّي ميناء مستغانم فيما قبل 1833م بـ "مرسى الغنائم". ومن هنا سمّيت المدينة "مستغانم".

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

انطلق أول مشروع لتهيئة 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، تمّ 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.

2.1 الموقع الجغرافي للميناء:

يقع ميناء مستغانم في الجهة الشرقية لخليج أرزيو بين خطي عرض 35° و 56° شمالا و خطي طول 00° و 05° شرقا.

3.1 تعريف مؤسسة ميناء مستغانم:

يقدم ميناء مستغانم نوعين من الخدمات: الخدمات التجارية وخدمات الصيد البحري، وتشرف على تسييره مؤسسة ميناء مستغانم وهي مؤسسة عمومية اقتصادية، شركة ذات أسهم EPE/ EPM/ Spa، أنشأت في إطار إصلاح النظام المينائي الجزائري بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 82-287 الصادر بتاريخ 14 أوت 1982م.

ورثت مؤسسة الميناء، ابتداء من شهر نوفمبر 1982م، الخدمات والتجهيزات الخاصة بالديوان الوطني للموانئ المنحلّ (ONP) وكذلك تلك الخاصة بالشركة الوطنية للشحن والتفريغ المنحلّة أيضا (SONAMA)، كما أسندت إليها من جهة أخرى مهام القطر الموكولة فيما قبل للشركة الوطنية للملاحة (CNAN) فأصبح دورها منوطا بما يلي:

- تسيير أملاك الدولة المينائية والإنشاءات الخاصة واستغلال وتنمية الميناء.

- احتكار خدمات الشحن والتفريغ، القطر والإرساء.

في 29 فيفري 1989م شقّت مؤسسة ميناء مستغانم طريقها نحو الاستقلالية على غرار المؤسسات التي كشفت عن استقرار في وضعيتها المالية، حيث تم تحويلها بموجب عقد موثق من شركة عمومية ذات طابع اجتماعي إلى شركة عمومية اقتصادية، شركة ذات أسهم رأس مالها 25.000.000 دج تحت الحيازة الكاملة لشركة تسيير مساهمات الدولة "الموانئ" 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 لاستقلالية المؤسسات وطبقا للمرسوم 88-101 الصادر بتاريخ 12 جانفي 1988م والمرسوم 88-119 الصادر بتاريخ 16 ماي 1988م والمرسوم 88-177 الصادر بتاريخ 28 سبتمبر 1988م.

2. الهياكل التحتية والفوقية لميناء مستغانم:

- كاسرة الأمواج: بطول 1830م.
- المدخل البحري للميناء: شمالي غربي بعرض 100م وعمق 12م.
- الأحواض:
- الحوض الأول: بمساحة مائبة تقدر بـ 14 هكتار وعمق يتراوح بين 6,77م و 8,17م (يحتوي على 06 محطات رسو).
- الحوض الثاني: بمساحة مائبة تقدر بـ 16 هكتار وعمق يتراوح بين 6,95م و 8,22م (يحتوي على 04 محطات رسو).
- الأرصفة: تحوي 10 محطات رسو بطول كلي يصل إلى 1 296 متر خطي مقسمة كما يلي:
- الرصيف الشمالي الشرقي: 117 متر خطي (المحطة 0).
- رصيف المغرب: 412 متر خطي (المحطة 1، 2 و 3).
- الرصيف الجديد: 217 متر خطي (المحطة الجديدة 1 و 2).
- رصيف الاستقلال: 270 متر خطي (المحطة 4 و 5).
- الرصيف الجنوبي الغربي: 280 متر خطي (المحطة 6 و 7).
- أرضية التخزين: بمساحة كلية تقدر بـ 44 430 م² ذات الاستخدام التجاري.
- مرآب السيارات: بمساحة 60 000 م² وقدرة استيعاب تصل إلى 6 000 سيارة.
- مرآب الحاويات: بمساحة 15 000 م² وقدرة معالجة 15 000 حاوية سنويا.
- المخازن: عددها 16 مخزن بمساحة 8 950 م²، توظف 5 950 م² للخدمات التجارية.

1.2 الخصائص البحرية والتجارية لمحطات الرسو:

الجدول رقم 03: الخصائص البحرية والتجارية لمحطات الرسو:

التخصص	عمق محطات الرسو	طول محطات الرسو	محطات الرسو	الأحواض	أسماء الأرصفة
--------	-----------------	-----------------	-------------	---------	---------------

			(متر)	(متر)		
الرصيف الشمالي الشرقي	الحوض الأول	Y	80	4.50	سفن خدمة المرافئ	
		O	117	6.77	زفت + بضائع مختلفة	
رصيف المغرب		1	139	7.62	سكر أصهب + بضائع مختلفة	
		2	139	7.62	بضائع مختلفة	
		3	134	7.62	بضائع مختلفة	
رصيف الاستقلال		4	135	7.62	حبوب + بضائع مختلفة	
		5	135	8.17	حبوب + بضائع مختلفة	
		X	80	5.00	سفن خدمة المرافئ	
الرصيف الجديد		الحوض الثاني	NP 1	108	7.98	سفن الأداء + بضائع مختلفة
			NP 2	109	7.18	بضائع مختلفة
رصيف سفن الأداء	NP		69	6.20	سفن الأداء	
	الرصيف الجنوبي الغربي		6	140	6.95	خمر غير موضب + بضائع مختلفة
7			140	8.22	بضائع مختلفة	
رصيف الصيد	En Activité		430	4.50	سفن الصيد	

المصدر: وثائق مقدمة من طرف مؤسسة ميناء مستغانم.

2.2 المنشآت المتخصصة:

• وحدات استقبال وعبور الزفت:

NAFTAL : أنشئت في سنة 1929 على الرصيف الشمالي الشرقي على مساحة 2524 م² وهي مجهزة بثلاث أوعية (أحواض) ذات سعة إجمالية تقدر بـ4200 طن.

الجدول رقم 04: حجم الزفت المستورد:

السنة	2007	2008	2009	2010	2011
حجم الزفت المستورد بالطن	6633	27765	13259	3544	14694

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم.

Sarl Bitumes Ouest: بدأ نشاطها في جوان 2008 حققت في سنة 2011 حجما مقداره 6306 كمن من الوفت، مجهزة بوعائين (حوضين) ذات سعة إجمالية تقدر بـ5 000 طن.

Sarl HA. C.E: بدأ نشاطها في سبتمبر 2009، حققت في سنة 2011 حجما مقداره 4199 طن من الزفت. مجهزة بوعائين (حوضين) ذات سعة إجمالية تقدر بـ5 000 طن.

• وحدات استقبال وعبور الحبوب

UCA O.A.I.C : أنشئت سنة 1986 على مساحة 4640 م² ، سعتها 30 000 طن، وهي مجهزة بمضختين متحركتين بمعدل ضخ 300 طن من الحبوب/ساعة لكل منهما.

الجدول رقم 05: الحجم الكلي للحبوب:

السنة	2007	2008	2009	2010	2011
حجم الكلي بالطن	172975	338572	167277	124100	432279

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم.

- **Spa Comptoir du Maghreb**: بدأ نشاطها في جويلية 2011، حققت في سنة 2011 ما مقداره 15193 طن من الحبوب. مجهز بثلاثة صوامع ذات سعة إجمالية تقدر بـ 18000 طن.

• وحدات استقبال وعبور السكر الأحمر:

- **Spa SORASUCRE (Groupe Ouest Import)**: سعة استقبال تقدر بـ 16 000 طن من السكر غير الموضب وقدرة العبور تصل إلى 150 000 طن سنويا. يشار إلى أن نشاط هذه المنشأة متوقف منذ سنة 2006.

- **صومعة السكر**: أنشئت سنة 1971 على مساحة 5697 م² من طرف شركة التسيير والتوزيع الغذائي SOGEDIA أصبحت تسمى فيما بعد شركة تكرير السكر.

3. الخصائص الهامة للميناء:

1.3 دور وأهداف الميناء:

- له دور كبير في عملية النمو الاقتصادي للدول النامية خاصة الجزائر تعتمد على تجارتها بحرا.

- دعم الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدولة.

- يعتبر الميناء موردا للحصول على العملة الصعبة.

- خلق فرص العمل.

- تنمية الاستثمار البشري.

- 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.

2.3 مميزات وخصائص الميناء:

- موقع جيو إستراتيجي هام.

- وفرة طرق مواصلات نحو منطقة خلفية تتألف من 12 ولاية.

- محطات رسو متخصصة لسفن الأداء لتأمين الخطوط البحرية المنتظمة.
- إنشاءات متخصصة لمعالجة ناقلات الحبوب، السكر، الخمر وناقلات الزيت.
- قدرات تخزين مغطاة وغير مغطاة.
- حماية جيدة للبضائع.
- تنوع طرق تسليم البضائع (السكة الحديدية، الطريق الأرضي والمساحة الوطنية).
- بنى فوقية وتجهيزات وفق طموح المتعاملين الاقتصاديين.
- إدارات وعمال مهنيون ومدربون على عمليات الشحن والتفريغ.
- ساعات عمل متواصلة: 24 سا/24 سا و 7 أيام/7 أيام.

3.3 التسهيلات المينائية ووسائل الرفع، الشحن والتفريغ: من بين أهم التسهيلات التي يقدمها ميناء مستغانم نجد:

- إرشاد السفن : تؤمّنه لـ 24 سا / 24 سا مديريّة قيادة الميناء بثلاثة سفن قيادة و زورقي إرساء.
- قطر السفن : تُقطر السفن التجارية ليلا و نهارا باستخدام قاطرة 2 ISSER ذات قوة 1 700 حصان.

كما يمتلك الميناء وسائل شحن وتفريغ متعددة منها:

- 1- Grue TEREX / DEMAG 250 Tonnes AC.
- 2- Grues LIEBHERR 50 Tonnes LTM 50-3-1.
- 2- Grues TEREX / DEMAG 50 Tonnes AC -1.
- 6- Super stackers 45 Tonnes PPM.
- 2- Grues électriques ENCC 8/15 Tonnes.
- 1- Pelle rétrochargeuse KOMATSU.
- 2- Pelle rétrochargeuse CASE.
- 54- Chariots élévateurs de 1,5 à 32 Tonnes.
- 1- Tracteur Ro/Ro 35 Tonnes SISU.
- 2- Tracteur Ro/Ro 45 Tonnes FERRARI.
- 1- Pompe à grains VIGAN 140 Tonnes/H.
- 1- Pompe à grains NEUERO 180 Tonnes/H.

المبحث الثاني: دراسة الحركة التجارية لميناء مستغانم

1. دراسة حركة البضائع بالميناء:

1.1 تحليل تجارة البضائع والتجارة بحسب عائلات المواد:

الجدول رقم 06: تجارة البضائع والتجارة بحسب عائلات المواد:

عائلات المواد	حجم الواردات	حجم الصادرات	الحجم الإجمالي
المواد الفلاحية	327 087	-	327 087
المواد الغذائية	5 122	29	5 151
المواد الحديدية	70 545	-	70 545
معادن ومواد البناء	209 555	3 270	212 826
مواد بترولية	63 544	-	63 544
مواد كيمياوية	11 634	7 575	19 210
أسمدة	45 807	-	45 807
صفقات خاصة	294 189	12 578	306 767
المجموع	1 027484	23 452	1 050 936

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم.

هناك تنوع في المواد المصدرة والمستوردة وهي تشمل مواد فلاحية، غذائية حديدية... الخ وقد بلغ مجموع الواردات من هذه السلع 1027484 طن تستحوذ المواد الفلاحية على أكبر كمية في الواردات والصفقات الخاصة في الصادرات.

2.1 بذور البطاطا:

الجدول رقم 07: تجارة بذور البطاطا:

السنة	عدد السفن	حجم الواردات (طن)
2002	47	87429

58788	30	2003
54923	32	2004
42479	23	2005
71256	30	2006
54295	25	2007
83063	34	2008
96 791	37	2009
96 314	36	2010
100 342	37	2011
127 745	44	2012

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم.

3.1 تجارة السيارات:

الجدول رقم 08: تجارة السيارات:

2012	2011	2010	2009	السنة
269	194	199	54	عدد ناقلات السيارات
150 081	63 662	56 359	17 437	عدد الوحدات المتحركة

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم.

تمّ بنهاية 2012، استيراد 150 081 وحدة متحركة على متن 269 سفينة ناقلة للسيارات أي زيادة 86419 وحدة مقارنة بالسنة الفارطة.

2. دراسة حركة السفن بالميناء:

لدراسة حركة السفن لا بد من معرفة أنواع السفن المساهمة في الحركة التجارية وعددها ومدّة مكوثها في المرسى لان له تأثير على أداء الميناء. والمطلب التالي يتعرض لهذه المعلومات.

1.2 عدد وأنواع السفن:

الجدول رقم 09: عدد السفن خلال الفترة: " 2007-2011:

السنة	2008	2009	2010	2011	2012
عدد السفن	348	419	548	511	533

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم.

بلغ عدد السفن التجارية التي رست خلال سنة 2012 م في ميناء مستغانم 533 سفينة في مقابل رسو 511 سفينة خلال السنة الفارطة. وهذا نظرا لزيادة التبادل التجاري في هذه السنة. كما نلاحظ تنوع للسفن (دخول/خروج) وهو ما يبينه الجدول التالي:

الجدول رقم 10: أنواع السفن الداخلة للميناء في الفترة 2010-2012 :

أنواع السفن -دخول-	عدد السفن -دخول-
ناقلات البضائع	204
ناقلات الحبوب	13
ناقلات المعادن	37
ناقلات الزيت	4
ناقلات ذات التجارة الأفقية	114
ناقلات السيارات	140
ناقلات أخرى	6

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم.

2.2 دخول السفينة ومكوئها في الميناء:

الجدول رقم 11: المكوئ في الميناء:

السنة	2011	2012
المرسى (rade)	1,29 يوم	1,64 يوم
المرفأ (quai)	1,33 يوم	2,36 يوم

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم.

سجل تحسن ملحوظ في متوسط مكوئ السفن التجارية في الميناء، وهذا راجع أساسا إلى تعميم العمل الليلي وتسريع عمليات الشحن والتفريغ. استعمال نظام النقل بالحاويات قد يكون سبب رئيسي في تسريع عملية الشحن والتفريغ وتقليل مكوئ السفن بالميناء ينعكس

على أداء الميناء أي كلما كانت مدة المكوث أقل كان أفضل للميناء حيث يتم تفريغ أو شحن السفينة في أقل وقت ممكن لترك المجال لسفن أخرى وبالتالي تزيد سرعة تداول البضائع وبالتالي تكون الحركة التجارية تدور في حلقة سريعة ونشيطة.

3.2 تجارة الحاويات:

الجدول التالي يبين تجارة الحاويات بميناء مستغانم:

الجدول رقم 12: تجارة الحاويات:

السنة	2009	2010	2011	2012
عدد الحاويات (معادلة 20 قدم)	3 067	3 995	6 208	4 448
الحمولة الخام	20 543	28 872	40 646	28 049

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم.

يلاحظ من الجدول أن عدد الحاويات في تزايد مع تزايد الحمولة الخام في الفترة الممتدة من سنة 2008-2012 وهذا مؤشر ايجابي على تقليل مدة مكوث السفن بالميناء. فمقارنة بسنة 2008 نلاحظ أن عدد الحاويات تضاعف ثلاث مرات تقريبا وهذا يدل على سعي الميناء للتقليل من كمدة المكوث قدر المستطاع.

3. حجم التبادل التجاري حسب المناطق الجغرافية في العالم وأهم المتعاملين الاقتصاديين:

يتعامل ميناء مستغانم مع عدة موانئ عالمية ضمن خطوط تجارية مختلفة، والمبحث التالي يتناول خصائص هذا التبادل انطلاقا من المناطق الجغرافية التي يتم التعامل معها، ونسبة التبادل في ذلك ثم خصائص التبادل التجاري الداخلي أي في الجزائر، ويختم المبحث بمطلب يلخص أهم مشاكل ميناء مستغانم ومشاريعه المستقبلية.

1.3 الفترة الممتدة من سنة 2009 إلى سنة 2012:

الجدول رقم 13: حجم التبادل التجاري حسب المناطق الجغرافية في العالم:

Zones géographiques	Part %
(entre les Ports Cabotage National Algériens)المساحة الوطنية	-
Pays Arabes	12%
Pays de l'U.M.A. بلدان الإتحاد المغاربي العربي	

Pays Arabes hors l'U.M.A.	
Afrique	-
Pays de l'Union Européen	62%
Pays Européens hors U.E	11%
Amérique du Nord	3%
Amérique du Sud	3%
Asie	9%
Amérique Centrale	-
Océanie	-
Autres	-
Total	100

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم.

La répartition du trafic marchandises par zones géographiques affiche un important volume d'échanges à **l'importation** avec les Pays Européens (73%), il est composé essentiellement de céréales (France), fruits et pomme de terre de semence (Pays Bas, Danemark, Espagne et France), bitume زفت (Italie et Espagne), tubes et fer (Turquie, Italie, Espagne, et Grèce) et trafic routier تجارة السيارات (véhicules, camions , bus) (Espagne, France, Slovénie et Turquie).

En deuxième position, viennent les pays arabes avec une proportion de 12% du trafic marchandises constituée principalement de baryte et kaolin en **provenance** إستيراد du Maroc, ciment blanc et clinker blanc **expédiés** تصدير vers le Maroc, la Syrie, Tunisie et la Libye.

2.3 سنة 2008:

الجدول رقم 14: حجم التبادل التجاري حسب المناطق الجغرافية في العالم سنة 2008:

Zones géographiques	Réalisation 2008	Part %
Cabotage National	2.088 *	-

Pays Arabes	195.751	19
Pays de l'U.M.A.	152.142	15
Pays Arabes hors l'U.M.A.	43.609	4
Afrique	-	-
Pays de l'Union Européen	654.307	63
Pays Européens hors U.E	123.511	12
Amérique du Nord	27.716	3
Amérique du Sud	25.226	2
Asie	7.707	1
Amérique Centrale	522	-
Océanie	-	-
Autres	-	-
Total	1.036.829	100

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم.

La répartition du trafic marchandises par zones géographiques affiche un important volume d'échanges à l'importation avec les Pays Européens (75%), il est composé essentiellement de céréales (France), pommes de Terre (Pays Bas, France), Ciment en big bags (Belgique et Allemagne), tubes et fer (Italie, Espagne, Belgique et Turquie) et divers produits (Belgique et Allemagne).

En deuxième position, viennent les pays arabes avec une proportion de 19% du trafic marchandises constituée principalement de baryte et kaolin en provenance du Maroc, ciment gris et blanc expédié vers le Maroc, la Syrie et la Libye. bitume importé du Port d'Arzew.

المبحث الثالث: تقييم ميناء مستغانم

1. امتيازات ميناء مستغانم:

الحديدية عن طريق السكة الحديدية مستغانم – المحمدية (محطة الفرز) كما أنه يوفر إمكانية الوصل بالشبكة الحديدية مع ولاية بوجود 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 تيارت دون المرور بالمحمدية بما يضعه في اتصال مباشر مع منطقتة 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 الامتيازات الأخرى التي تميز ميناء مستغانم هي وجود شبكة طريق بطول 4 885 متر خطي داخل الميناء تربطه مباشرة بالطرق الوطنية لشرق وغرب وجنوب الجزائر وهذا دون المرور بوسط مدينة مستغانم.

الموقع الجيو إستراتيجي لميناء مستغانم والشبكة الطرقية التي تربطه مع منطقتة الخلفية المتكونة من 12 ولاية يُعدّان من أهم ما يقدمه الميناء لمتعامليه الاقتصاديين من امتيازات كما أنه يوفر لمستعمليه أحسن الخدمات بأقل كلفة.

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

2. معيقات الميناء وانعكاساته السلبية: تتمثل في النقاط التالية:

- محدودية عمق الأرصفة بـ 8,22 م.
- 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 (157 زورق صيد حيث 43 منها من خارج الولاية)، مما أدى إلى تعطيل أربعة (04) محطات إرساء من جملة عشرة (10) وهذا يحلّ عند الاستلام النهائي لميناء الصيد والاستجمام لسلامندر بجميع مرافقه.

ما هي الانعكاسات السلبية؟

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

3. المشاريع المستقبلية للميناء:

1.3 شروع إنشاء الحوض الثالث:

من أجل مواجهة معوقات الميناء من جهة ونظرا للنمو المتسارع للتبادل التجاري على مستوى الميناء من جهة أخرى، أصبحت تنمية الميناء وتطويره بإنشاء الحوض الثالث واقعا حتميا من أجل مواجهة العجز المتوقع للقدرات المينائية في المستقبل القريب. يسمح هذا المشروع بما يلي:

- تجارة البضائع المختلفة: أكثر من 900 ألف طن سنويا
- تجارة الحبوب: أكثر من مليون طن سنويا
- تجارة الحاويات: حوالي 400 ألف حاوية سنويا
- تجارة الوحدات المتحركة: 600 ألف وحدة سنويا
- تجارة المسافرين: عددا مهما من المسافرين وهذا في أعقاب إنشاء محطة بحرية للمسافرين.
- كما سيسمح هذا المشروع بتوفير عدد مهم من مناصب الشغل المباشرة وغير المباشرة.

2.3 مشروع محطة بحرية:

أصبح إنشاء محطة بحرية للمسافرين من أهم انشغالات الميناء وكذا السلطات المحلية والمركزية حيث أجريت عدة لقاءات ودراسات تناولت هذا الموضوع. أنجزت أول دراسة للمشروع في سنة 2004 م من طرف مختبر الدراسات البحرية LEM والتي خلصت إلى إمكانية تجسيد فكرة المحطة البحرية. عدة شركات نقل بحري للمسافرين أبدت اهتمامها بفتح خطوط بحرية بين ميناء مستغانم وجنوب إسبانيا و(أو) جنوب فرنسا. وسيُشروع في إنجازه فور ترحيل قوارب الصيد البحري نحو مينائي الصيد: صلامندر وسيدي لخضر.

3.3 مشروع مرآب الحريق: هو مركز لعبور المواد الخطيرة يسمح بمعالجة:

- المواد السائلة القابلة للانتهاب

- المواد الصلبة القابلة للالتهاب
- المواد المحرقة (الملهبة)
- المواد السامة
- المواد المذيبة (الأكلة)
- مواد خطيرة أخرى

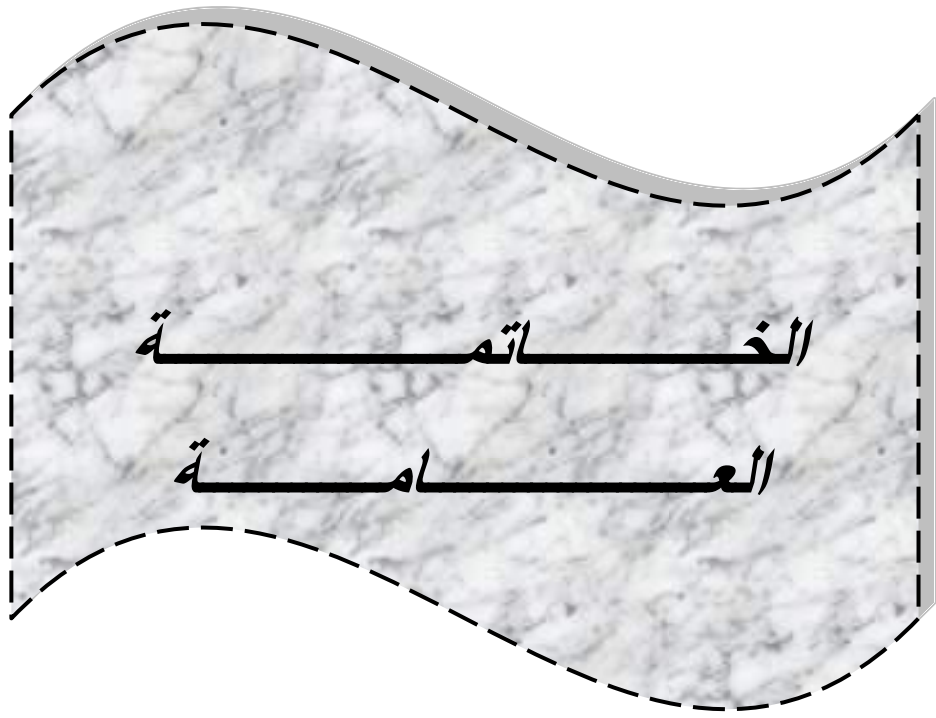
4.3 المراقبة عن بعد (télésurveillance VTMIS):

هو وضع نظام متكامل لمراقبة وتأمين الحركة البحرية كما يساعد على تبادل المعلومات المرقمة و حماية مداخل الميناء والمنشآت والمناطق الحساسة عن طريق مراقبتها عن بعد.

خلاصة الفصل:

يستنتج من هذا الفصل أن ميناء مستغانم له تاريخ عريق وقد عرف أعمال تهيئة ومشاريع ضخمة ولازالت إلى يومنا هذا يتكون من هياكل تحتية كالمدخل، حاجز الأمواج، الأحواض،...ومن هياكل فوقية كالمنارات والمخازن،...الخ.

ويتميز بعدة خصائص تتنوع من أنشطة وخدمات كما له أهداف و يقوم بعدة مهام. وتدور على مستوى الميناء حركة تجارية مكونة من حركة البضائع والسفن ويتم دراسة هذه الحركة بحسب نوعية البضائع وحجمها وبحسب سنوات التبادل. أما السفن فيتم التعرف على أنواع السفن وعددها، مدة مكوثها بالميناء ووصف حالتها. ورغم ذلك فهناك عوائق تحول دون أداء الميناء مهامه على أتم وجه، أهمها طول مدة المكوث بالميناء الذي سببه نقص في بعض الهياكل كالأرصفة، المخازن، المؤسسة المينائية تحاول وضع خطط ومشاريع قيد الانجاز لمكافحة هذه المشاكل ومحاولة الدفع بالميناء إلى مستوى أفضل.



الخدمات العامة

العامة

الخاتمة:

نظرا لنسبة البضائع المنقولة بحرا، والتي بلغت مستوا قياسيا من إجمالي تجارة البضائع، فإن للاستثمار في هذا القطاع أثر بالغ الأهمية في تنمية التجارة الخارجية.

توصيات البحث:

- تخفيض رسوم وأجور خدمات الموانئ لتكون قادرة على منافسة موانئ الدول المجاورة.
- تحديث قواعد و تعليمات الموانئ لتواكب التطورات التي تحدث في صناعة النقل البحري، حيث أن ذلك يعتبر عامل مهم في تطوير عمل الموانئ.
- تحسين طرق تفتيش الحاويات الواردة ووضع إجراءات خاصة بشأن السلع القابلة للتلف، لتجنيب الموردين الخسائر المرتبطة بتلف البضائع الواردة، وبالتالي تشجيع التجارة الخارجية.
- زيادة الإيرادات المحصلة عن طريق زيادة معدلات إنتاجية وإدخال خدمات جديدة والتوسع في الخدمات القائمة.
- فتح آفاق جديدة لتنمية القطاعات الاقتصادية الأخرى كالبنوك والنقل والتأمين والإسكان والخدمات المساندة والاتصالات وغيرها.

اختبار صحة الفرضيات:

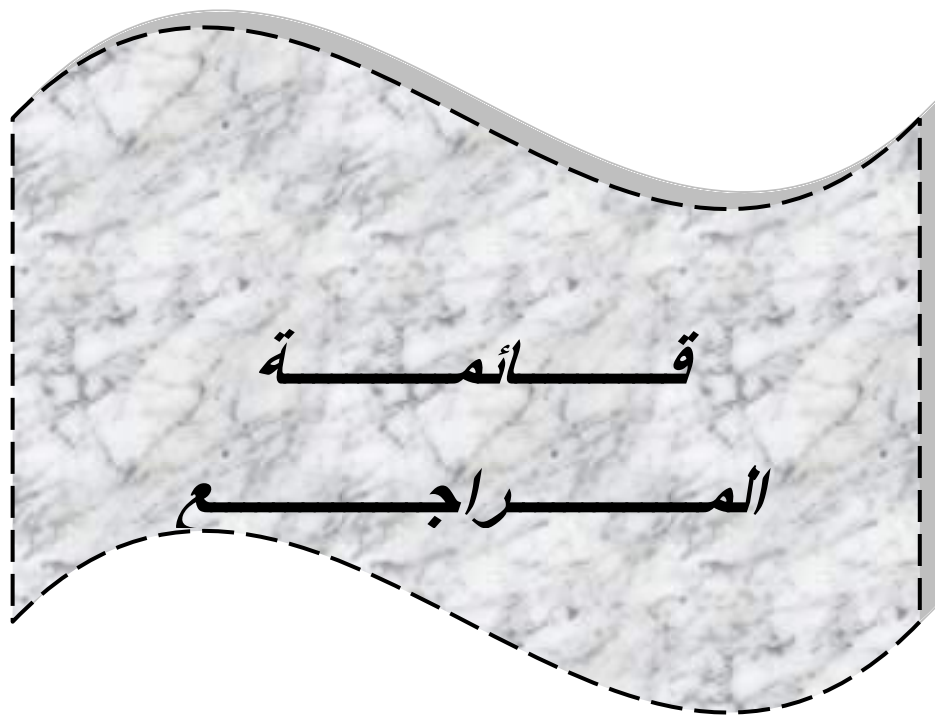
- **الفرضية الأولى:** تبين أن توفر خدمات النقل البحري من الشروط الضرورية لانسياب حركة التجارة الخارجية للدولة و هو ما أكدته النظريات في الجانب النظري للمذكرة.
- **الفرضية الثانية:** أما الفرضية الثانية فإن الاستثمار في قطاع النقل البحري لم نلاحظ تأثير كبير على صادرات وواردات الجزائر.
- **الفرضية الثالثة:**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

آفاق البحث:

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

- الارتقاء بمستوى الخدمات التي تقدمها الشركات المتخصصة التي تم الإسناد العقود إليها للخطوط الملاحية بعد دراسة واقعية للأسواق العالمية والموانئ الخارجية المحيطة بها بما تقدمه لاستقطاب هذه الخطوط وذلك بتقديم الخدمات الأفضل.
- لا بدّ أن تتناسب هذه الخدمات مع الأهداف المرجوة من تنشيط الموانئ مع تفعيل دورها داخليا وخارجيا، وذلك عن طريق إصدار كتيبات ونشرات ومجلات تشغيل.

- إضافة إلى تخصيص مواقع على الانترنت و نشرها على المستخدمين من خدمات الموانئ.
- توفير فرص عمل جديدة للأيدي العاملة.



قائمة

المراجع

قائمة المراجع

1. أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2001.
2. السويدي محمد أحمد، أهمية التدريب في الموانئ وتأثيره على رفع كفاءة الأداء: دراسة حالة سلطة موانئ دبي، الإسكندرية.
3. السيد عبد المولي، الوجيز في العلاقات الاقتصادية الدولية، مصر، بدون دار النشر، 2002.
4. أيمن النحراوي، تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014.
5. المرغني الهادي مفتاح، دور الوعي البيئي في الأمان المهني لدى العاملين بالموانئ، الإسكندرية.
6. بالوش، سليمان أسعد، الاتجاهات الحديثة في إدارة الموانئ البحرية، دراسة حالة ميناء اللاذقية، الإسكندرية.
7. حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 1998.
8. سامي زكي عوض، الموانئ الجافة تخطيط وإدارة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004.
9. سمير محمد عبد العزيز، التجارة العالمية والجات 94، مكتبة الإشعاع، الإسكندرية، 1997.
10. سامي زكي عوض، دور الموانئ الجافة في منظومة النقل متعدد الوسائط، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.
11. سمية بدوي، اقتصاديات النقل البحري في العالم، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، 2005.
12. شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري (التجارة الخطية)- فعاليات التطبيق- متطلبات الريادة، الدار الجامعية الإسكندرية، 2006.
13. علي عبد، مصطفى عبد الحافظ، إدارة وتشغيل الموانئ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، 2000.
14. عبد القادر فتحي لاشين، النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والاندماجات العالمية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، 2008.
15. عبد الهادي عبد القادر سويدي، التجارة الخارجية، مصر، بدون ذكر دار النشر، 2008.
16. رانيا محمود عبد العزيز، تحرير التجارة الدولية وفق اتفاقية الجات في مجال الخدمات، ط1، دار الفكر الجامعي، مصر، 2002.
17. زيدان زيري حسن محمد، أثر الإدارة اللوجستية في تحقيق الميزة التنافسية للموانئ، منشأة المعارف، الإسكندرية.

18. محمود حامد محمود عبد الرازق، اقتصاديات النقل الدولي (البري والبحري والجوي)،
الدار الجامعية، 2013.
19. محمد سليمان هدى، اقتصاديات النقل البحري، دار الجامعات المصرية، الإسكندرية.
20. مختار السويفي، اقتصاديات النقل البحري، دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري
والتجارة الخارجية، الدار المصرية اللبنانية، الطبعة الثالثة، القاهرة، 1996.
21. محمد جلال خطاب، اقتصاديات الموانئ بين النظرية والتطبيق، دار الجامعة الجديدة،
الإسكندرية، 2015.
22. مصطفى عبد الحافظ، علي عبد الله، إدارة وتشغيل الموانئ، مطبعة الإشعاع،
الإسكندرية، 2006.
23. محمد زغلول، إدارة الموانئ، المكتبة الحديثة، الإسكندرية، 2001.