

جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

قسم العلوم التجارية



UNIVERSITE
Abdelhamid Ibn Badis
MOSTAGANEM

مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي / مهني

التخصص: مالية وتجارة دولية

الشعبة: العلوم التجارية

الموضوع:

دور الموانئ الجزائرية في تعزيز التبادلات التجارية مع أوروبا
"دراسة حالة ميناء مستغانم"

تحت إشراف الأستاذ(ة):

مجدد عبد النور

مقدمة من طرف الطالبين :

ولدميلود ناصر

ميلودي بلال

لجنة المناقشة

الصفة	الإسم واللقب	الرتبة	عن الجامعة
رئيسا	بن شني يوسف	أستاذ التعليم العالي	جامعة مستغانم
مقرر الاول	مجدد عبد النور	أستاذ محاضر. أ	جامعة مستغانم
مقرر الثاني			جامعة مستغانم
مناقشا	مقراد عبد الله	أستاذ محاضر. أ	جامعة مستغانم

السنة الجامعية: 2025/2024

اهداء

أحمد الله عز وجل على منه وعونه لإتمام هذا البحث
إلى الذي وهبني كل ما يملك حتى أحقق له آماله، إلى من كان يدفعني قدما نحو الأمام لنيل
المبتغى إلى الإنسان الذي امتلك الإنسانية بكل قوة، إلى الذي سهر على تعليمي بتضحيات
جسام مترجمة في تقديمه للعلم، إلى مدرستي الأولى في الحياة
أبي الغالي على قلبي رحمه الله
إلى التي وهبت فلذة كبدها كل العطاء والحنان، إلى التي صبرت على كل شيء، التي
رعتني
حق الرعاية وكانت سندي في الشدائد، وكانت دعواها لي بالتوفيق، تتبطني خطوة
في عملي، إلى من ارتحت كلما تذكرت ابتسامتها في وجهي نبع الحنان أُمي أعز ملاك
على
القلب والعين جزاها الله عني خير الجزاء في الدارين؛
إليهما أهدي هذا العمل المتواضع لكي أدخل على قلبهما شيئاً من السعادة
إلى عائلتي العزيزة، أنتم الوطن الذي أعود إليه مهما ابتعدت، دعمكم كان الأمان الذي
حملني في رحلتي.
وإلى أصدقائي الأوفياء، أنتم الروح التي بثت في الشجاعة لأتجاوز كل عثرة، وجودكم
كان النعمة التي أحمد الله عليها.
هذا الإهداء لكم جميعاً، ليس فقط بمداد الحروف، بل بدمع الفرح الذي يرافق كلماتي،
وبكل الامتنان الذي يعجز التعبير عن وصفه.
شكراً لأنكم كنتم دائماً نور دربي وقلب حكايتي.

ناصر ولد ميلود

الشكر والتقدير

قال رسول الله صلى الله عليه وسلم

"من لم يشكر الناس لم يشكر الله"

صدق رسول الله صلى الله عليه وسلم

الحمد لله على إحسانه والشكر له على توفيقه وامتنانه ونشهد أن لا إله إلا الله وحده لا شريك له تعظيماً لشأنه ونشهد أن سيدنا ونبينا محمد عبده ورسوله الداعي إلى رضوانه صلى الله عليه وعلى آله وأصحابه وأتباعه وسلم

بعد شكر الله سبحانه و تعالى على توفيقه لنا لإتمام هذا البحث المتواضع أتقدم بجزيل الشكر إلى الوالدين العزيزين الذين أعانوني و شجعوني على الاستمرار في مسيرة العلم و النجاح إكمال الدراسة الجامعية و البحث؛ كما أتوجه بالشكر الجزيل إلى من شرفنا بإشرافه على مذكرة بحثي الأستاذ الدكتور "مجدد عبد النور" الذي لن تكفي حروف هذه المذكرة لإيفائه حقه بصبره الكبير علينا، ولتوجيهاته العلمية التي لا تقدر بثمن؛ و التي ساهمت بشكل كبير في إتمام و استكمال هذا العمل؛ إلى كل أساتذة قسم العلوم الاقتصادية و العلوم التجارية و علوم التسيير؛ كما أتوجه بخالص شكري و تقديري إلى كل من ساعدني من قريب أو من بعيد على إنجاز و إتمام هذا العمل.

وشكراً

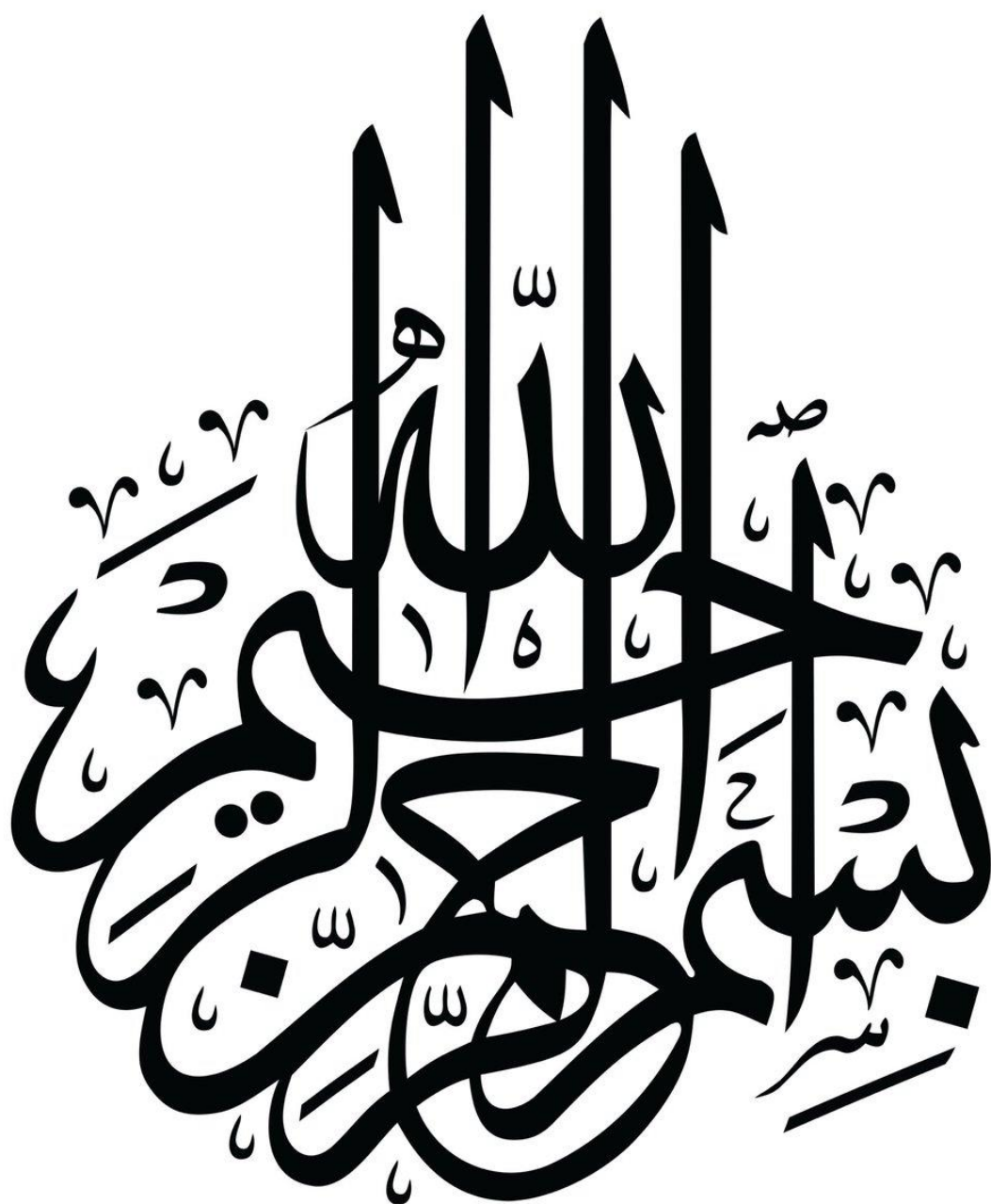
الفهرس

.....	اهداء
.....	الشكر والتقدير
.....	الفهرس
1.....	مقدمة
4.....	الفصل الأول: الإطار النظري للموانئ و التبادل التجاري
5.....	تمهيد
6.....	المبحث الأول: مفهوم الموانئ البحرية وأهميتها
6.....	المطلب الأول: مفهوم الموانئ البحرية وأصنافها
9.....	المطلب الثاني: تطور الموانئ البحرية
13.....	المطلب الثالث: أهمية الموانئ ووظائفها
15.....	المبحث الثاني: الموانئ البحرية والعناصر المساهمة في نشاطها
15.....	المطلب الأول: عناصر وخدمات الموانئ البحرية
17.....	المطلب الثاني: تنظيم الموانئ البحرية
19.....	المطلب الثالث: مؤشرات كفاءة الموانئ وادائها في ظل الفرص والتحديات
23.....	المبحث الثالث: مفهوم التبادل التجاري وتطوره
23.....	المطلب الأول: ماهية التبادل التجاري وتطوره
25.....	المطلب الثاني: وظائف التبادل التجاري
26.....	المطلب الثالث: أهمية وعلاقة التبادل التجاري بالميناء
28.....	خلاصة الفصل
29.....	الفصل الثاني: التأثير الإستراتيجي للنقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية
31.....	المبحث الأول: مدخل إلى عالم النقل البحري
31.....	المطلب الأول: نشأة وتطور ومفهوم النقل البحري
34.....	المطلب الثاني: أهمية النقل البحري
36.....	المطلب الثالث: خصائص ومكونات النقل البحري
40.....	المبحث الثاني: التجارة الخارجية وسياستها
41.....	المطلب الأول: مفهوم التجارة الخارجية
45.....	المطلب الثاني: أسباب ظهور التجارة الخارجية
46.....	المطلب الثالث: سياسات التجارة الخارجية
52.....	المبحث الثالث: دور الموانئ البحرية في تنشيط التجارة الخارجية
53.....	المطلب الأول: دور الموانئ في تنمية التجارة الخارجية
54.....	المطلب الثاني: التحديات والمشاكل التي تواجه الموانئ
56.....	المطلب الثالث: طرق تحسين خدمات الموانئ والرفع من كفاءتها
60.....	خلاصة الفصل
61.....	الفصل الثالث: دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم
63.....	المبحث الأول: تقديم عام لمؤسسة ميناء مستغانم
63.....	المطلب الأول: لحمة تاريخية حول مؤسسة ميناء مستغانم
70.....	المطلب الثاني: أهداف وخصائص مؤسسة ميناء مستغانم

72.....	المطلب الثالث: الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء مستغانم
79.....	المبحث الثاني: التجارة البحرية على مستوى ميناء مستغانم
79.....	المطلب الأول: الحركة التجارية بميناء مستغانم
80.....	المطلب الثاني: دراسة حركة البضائع بميناء مستغانم
87.....	المبحث الثالث: تقييم ميناء مستغانم
87.....	المطلب الأول: المشاكل و التحديات بميناء مستغانم
88.....	المطلب الثاني: المشاريع المستقبلية لميناء مستغانم
91.....	خلاصة الفصل
92.....	الخاتمة
98.....	قائمة المراجع

قائمة الجداول والأشكال

الرقم	عناوين الجداول و الأشكال	الصفحة
الجدول		
الجدول رقم 1	الخصائص البحرية والتجارية لمحطات الرسو	67
الجدول رقم 2	تجارة البضائع والتجارة بحسب عائلات المواد 2019-2020	80
الجدول رقم 3	الحركة حسب البلدان المستوردة و المصدرة	82
الجدول رقم 4	عدد السفن خلال الفترة: 2019-2020	83
الجدول رقم 5	المكوث المتوسط في المرفأ و الإنتظار في المرسى	84
الجدول رقم 6	حجم التبادل التجاري حسب المناطق الجغرافية في العالم سنة 2018	85
الأشكال		
الشكل رقم 1	الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء مستغانم	72
الشكل رقم 2	مخطط مشروع إنجاز الحوض الثالث	88





مقدمة عامة

مقدمة

تُعَدّ الموانئ محوراً أساسياً في منظومة التجارة العالمية، وتشكّل شرياناً حيوياً يربط دول العالم بعضها ببعض. بفضل هذا، قامت الموانئ عبر الزمن بدور محوري في تسهيل العمليات التجارية وتعزيز الروابط بين مختلف المجتمعات البشرية. لطالما كانت الموانئ قنوات ديناميكية تصل حضارات متعددة، مما أسهم في تحفيز عمليات التبادل الثقافي والاقتصادي، وساعد بشكل كبير في دفع عجلة التنمية الاقتصادية ونهضة الشعوب. في العصور القديمة، كانت الموانئ بمثابة المحاور الرئيسية للتجارة البحرية التي وظفتها الحضارات لدعم الأنشطة الاقتصادية. على سبيل المثال، استخدمت الحضارات الكبرى، مثل الفينيقيين والمصريين والرومان، تلك الموانئ وسائل لتصدير بضائعها واستيراد المنتجات التي تنقصها بغية تعزيز مستقبلها الاقتصادي والارتقاء بمستوياتها العامة. مدن مثل الإسكندرية، وصور، وقرطاج حظيت بأدوار أساسية كمراكز تجارية دولية بالنظر إلى اعتمادها الكبير على التجارة البحرية في ذلك الوقت.

مع تقدم العصور ودخول تقنيات جديدة حيز الوجود، تخصصت الموانئ وصولاً إلى تحسين أنماط التجارة الدولية. خلال العصور الوسطى، برزت كجسور بين القارات وباتت تشمل مواجهة احتياجات واسعة النطاق للأسواق العالمية المتغيرة. وشهد عصر الكشوف الجغرافية ذروة ذلك التحول النوعي الذي منح الموانئ أدواراً اقتصادية أكبر لتؤكد أهميتها ضمن الأحزمة الجغرافية والاقتصادية العالمية.

في العقود الحديثة، انعكس الاندماج التكنولوجي في أداء الموانئ، فباتت تمثل عصب الاقتصاد الذكي القائم على الابتكار وتكامل التكنولوجيا. أجريت عمليات التشغيل بصورة آلية متقنة، مما عزز كفاءتها وخفض التكاليف، لتغدو عناصرها المرنة والاستراتيجية متسقة تماماً مع الاحتياجات المتطورة للتجارة المعاصرة.

إشكالية الدراسة

لم يكن اختيارنا لهذا الموضوع محض صدفة، بل جاء نتيجة للأهمية الكبيرة التي تلعبها الموانئ التجارية في تعزيز الاقتصاد الوطني عبر عمليات التبادل التجاري. ومن خلال تسليط الضوء على ضرورة الحفاظ على هذا الدور الحيوي، يظهر بوضوح تأثير النقل البحري في دعم النمو الاقتصادي وتنشيطه بشكل ملحوظ. والتساؤل المطروح هو:

" إلى أي مدى تسهم الموانئ الجزائرية في تعزيز التبادلات التجارية مع أوروبا؟

ومن هذا التساؤل تصاغ الأسئلة الفرعية التالية:

- ما الذي يجعل الموانئ محوراً للتجارة الدولية؟
- كيف يمكن تحسين أداء الموانئ لزيادة التبادلات التجارية؟
- كيف تؤثر البنية التحتية للموانئ على حجم التبادلات التجارية؟

فرضيات الدراسة

للإجابة على التساؤلات المطروحة ولمعالجة الموضوع بصفة دقيقة تم صياغة الفرضيات التالية:

- تُعد الموانئ محورًا للتجارة الدولية بفضل موقعها وخدماتها اللوجستية
- تحسين الأداء يعتمد على تطوير البنية التحتية وتبني تقنيات حديثة في الإدارة والنقل.
- البنية التحتية المتطورة تعزز من سرعة وكفاءة عمليات التفريغ والشحن، مما يقلل التكاليف ويرفع تنافسية الموانئ.

أهمية الدراسة

تكتسب هذه الدراسة أهمية كبيرة في تسليط الضوء على دور الموانئ في تعزيز التجارة الخارجية ودعم الاقتصاد الوطني من خلال تطوير البنية التحتية للنقل البحري وتحسين كفاءته لمواكبة المتغيرات الاقتصادية العالمية. وبالنسبة للجزائر، فإن الدراسة تُبرز الدور الاستراتيجي لموانئها في تعزيز روابطها التجارية مع أوروبا وتنويع مصادر دخلها الوطني، بالإضافة إلى جذب الاستثمارات الأجنبية، مما يساهم في تحسين الأداء الاقتصادي العام وتلبية متطلبات الشركاء الأوروبيين وفقًا للمعايير الدولية.

أهداف الدراسة

- التعرف على الموانئ وأهميتها في تعزيز التجارة الوطنية والدولية.
- تقييم كفاءة الموانئ الجزائرية في التبادلات التجارية.
- إبراز مساهمة الموانئ في تنمية الاقتصاد الوطني وتحقيق التكامل بين مختلف القطاعات الاقتصادية.

أسباب اختيار الموضوع

- هناك عدة أسباب دفعتنا إلى اختيار الموضوع إضافة إلى الدوافع الشخصية، نوجزها في آلاي:
- تعتبر الموانئ الجزائرية نقاط حيوية للتجارة، حيث تلعب دورًا أساسيًا في تعزيز الاقتصاد الوطني.
 - الموقع جغرافي لولاية مستغانم متميز ويسهل الوصول إلى الأسواق الأوروبية، مما يعزز من فرص التبادل التجاري.
 - فهم كيف يمكن للموانئ أن تساهم في تنويع الاقتصاد الجزائري وتقليل الاعتماد على القطاعات التقليدية.

حدود الدراسة

إن السعي للإجابة عن الإشكالية المطروحة واختبار صحة الفرضيات يتطلب تحديد نطاق الدراسة. بالإضافة إلى الحدود الموضوعية التي تركز على دور الموانئ البحرية الجزائرية في تنشيط التبادل التجاري، تم تحديد الحدود التالية:

الحدود المكانية: تم إجراء الدراسة الميدانية في ميناء مستغانم، نظرًا لأهميته وموقعه الجغرافي الاستراتيجي الذي يساهم في تعزيز التبادل التجاري.

الحدود الزمانية: تم التطرق إلى فترة التربص التي كانت تاريخها: من 2025/03/09 إلى 2025/04/09

منهج الدراسة

يعتمد الأسلوب المستخدم في تحليل ومعالجة إشكالية الموضوع والإجابة على الفرضيات المطروحة، سواء كانت إيجابية أو سلبية، على المنهج الوصفي التحليلي. حيث يُستخدم المنهج الوصفي لاستكشاف الجوانب النظرية المتعلقة بالدراسة، بينما يُعتمد على المنهج التحليلي في تحليل البيانات المستخلصة من الدراسة الميدانية في الجانب التطبيقي.

هيكل الدراسة

استناداً إلى الإشكالية الرئيسية للدراسة والأسئلة الفرعية المترتبة عليها، تهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على أهمية الموانئ في تعزيز التجارة الدولية، مع التركيز بشكل خاص على دور الموانئ الجزائرية في التبادلات التجارية مع أوروبا، وذلك من خلال دراسة حالة ميناء مستغانم. ولضمان تحقيق الأهداف البحثية ضمن إطار منهجي وعلمي واضح، تم تقسيم الدراسة إلى ثلاثة فصول تتناول المحاور الرئيسية على النحو التالي:

تبدأ الدراسة بمقدمة تتناول الإطار النظري للموانئ ودورها في التجارة الدولية

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للموانئ البحرية والتبادل التجاري، تطرقنا في المبحث الأول إلى مفهوم الموانئ البحرية وأهميتها ثم تناولنا في المبحث الثاني الموانئ البحرية والعناصر المساهمة في نشاطها أما المبحث الثالث فكان لمفهوم التبادل التجاري وتطوره.

الفصل الثاني: يتناول هذا البحث دور النقل البحري في تعزيز وتنمية التجارة الخارجية. في المبحث الأول تطرقنا إلى ماهية النقل البحري وأهميته أما المبحث الثاني سنعرّف بمفهوم التجارة الخارجية ونستعرض السياسات والإستراتيجيات المتبعة فيها، أما في المبحث الثالث فسنبيّن كيف تساهم الموانئ الجزائرية في تنشيط حركة الصادرات والواردات ودعم النمو الاقتصادي.

الفصل الثالث: لدراسة حالة ميناء مستغانم، تطرقنا في المبحث الأول إلى تقديم عام لمؤسسة ميناء مستغانم مع إستعراض أهم أهدافه وخصائصه، المبحث الثاني خصص للتجارة البحرية على مستوى الميناء من خلال دراسة الحركة التجارية في الميناء أما المبحث الثالث فتم تخصيصه لتقييم مؤسسة ميناء مستغانم بإبراز المشاكل والتحديات و المشاريع المستقبلية بالميناء.

وتُختتم الدراسة بخلاصة لأهم النتائج والتوصيات، مما يساهم في فهم أعمق لدور الموانئ الجزائرية في تعزيز التجارة الدولية وتحقيق التكامل الاقتصادي.



الفصل الأول:

الإطار النظري للموائى والتبادل التجاري

تمهيد

منذ بدء أنشطة التجارة البحرية، لعبت الموانئ دوراً محورياً في التنمية الاقتصادية والاجتماعية للدول، حيث يتم نقل أكثر من 80 في المائة من تجارة السلع العالمية "من حيث الحجم" عبر الطرق البحرية. وهناك نسبة كبيرة ومتزايدة من هذا الحجم، تمثل نحو 35 في المائة من إجمالي الأحجام وأكثر من 60 في المائة من القيمة التجارية، يتم نقلها في حاويات. وتعد موانئ الحاويات نقاط ارتكاز أساسية في سلاسل الإمداد العالمية، وهي بالغة الأهمية لاستراتيجيات النمو في عديد من الاقتصادات الصاعدة. وغالبا ما كان تطوير البنية التحتية عالية الجودة للموانئ، التي تعمل بكفاءة، شرطا أساسيا لنجاح استراتيجيات النمو، ولا سيما تلك التي تعتمد على الصادرات. وعندما يتم ذلك بشكل صحيح، فإنه يعزز الثقة اللازمة لجذب الاستثمار في أنظمة الإنتاج والتوزيع، ومساندة نمو الصناعات التحويلية والخدمات اللوجستية، وإيجاد فرص العمل، وزيادة مستويات الدخل. وعلى النقيض من ذلك، فإن قصور أداء الميناء أو عدم كفاءته يمكن أن يعوق نمو التجارة، مع ما لذلك من تأثير عميق في الدول النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية. ويعد الميناء، إلى جانب البنية التحتية للوصول "مثل المجاري المائية الداخلية، أو السكك الحديدية، أو الطرق" إلى المناطق الداخلية، رابطاً حيويًا للسوق العالمية، ويحتاج إلى العمل بكفاءة. ويشمل الأداء المتميز بالكفاءة عدة عوامل، مثل كفاءة الميناء نفسه، وتوافر الغاطس، والأرصفة، وأحواض الرسو، وجودة وصلات الطرق والسكك الحديدية، والقدرة التنافسية لهذه الخدمات، وفعالية الإجراءات التي تستخدمها الهيئات العامة لتخليص الحاويات. وسيؤدي أي وجه من أوجه القصور أو الحواجز غير الجمركية إلى ارتفاع التكاليف، وانخفاض القدرة التنافسية، وانخفاض حجم التجارة. كما تم تحديد كفاءة البنية التحتية للموانئ باعتبارها من العوامل الرئيسية المساهمة في القدرة التنافسية الكلية للموانئ وتكاليف التجارة الدولية. ومما يؤسف له أن الموانئ والمحطات، خاصة محطات الحاويات، في الأغلب ما تكون مصادر رئيسة للتأخير في الشحن، وتعطل سلاسل الإمداد، والتكاليف الإضافية، وانخفاض القدرة التنافسية. والنتيجة في كثير من الأحيان هي أنه بدلا من أن يكون الميناء سببا في تسهيل التجارة، فإنه يؤدي إلى زيادة تكلفة الواردات والصادرات، وتقليل القدرة التنافسية، وإعاقة جهود النمو الاقتصادي والحد من الفقر، وقد يكون تأثير ذلك في بلد ما أو الدول التي يخدمها الميناء شديدا.

المبحث الأول: مفهوم الموانئ البحرية وأهميتها

يعتبر الميناء من أهم البنى التحتية التي تركز عليها منظومة التجارة الخارجية، إ يستوجب لبنائه تخطيط ودراسة معمقة تعنى بكافة الجوانب المادية، الجغرافية والسياسية.

المطلب الأول: مفهوم الموانئ البحرية وأصنافها

تعتبر الموانئ أول وآخر محطة للسفن ومأمنها الرئيسي تلجأ اليه أثناء العواصف والتقلبات الجوية أو اصلاح الأعطاب، كما يعد الميناء أيضا نقطة العديد من العمليات التي تمر بها البضاعة من شحن، تفريغ، تأمين، تخزين، مراقبة... الخ.

الفرع الأول: تعريف الميناء

يعتبر الميناء المنفذ الرئيسي والأساسي للتجارة الداخلية والخارجية، للدولة، حيث أنه يمثل حلقة الوصل بين البر والبحر، كما تتلقى به السفن جميع الخدمات التي تحتاجها من معدات وآلات لشحن وإنزال السلع والبضائع أو لأجل التزويد بالمواد التي تحتاجها للقيام برحلاتها البحرية، ويمثل الميناء الموطن الرئيسي للسفن كون أنه المكان الذي تسجل به وعامل أساسي في تحديد المقر الرئيسي لعمليتي الشحن والتفريغ الناجم عنها الآثار القانونية لعمليتي التسليم والتسلم بالنسبة للشاحنين والمرسل إليهم من جانب ولإلتقاء المستثمرين ورجال الأعمال من جانب آخر.

كلمة "Port" مستمدة لغة من الكلمة اللاتينية "Porta" وتعني مدخل أو بوابة¹، و يمكن تعريف الميناء بأنه مسطح مائي محمي من الرياح و غوائل البحر، تستطيع السفن أن تقوم فيه بعمليات الشحن والتفريغ. ويتم اختيار مواقع الموانئ طبقا لعوامل اقتصادية، سياسية وطبيعية كثيرة. كما يتم تجهيزها أيضا بمختلف الوسائل والإنشاءات والمعدات التي تكفل توفير وتسهيل الصلة بين السفن، باعتبارها وسائل نقل البضائع، وبين البر. و يعرف أيضا بأنه " مجموعة الوسائل و التجهيزات المهيأة و المستغلة بهدف ضمان نقل البضائع بين السفن و مختلف وسائل النقل البري : السكك الحديدية، الطرق، الملاحة الداخلية و القنوات المختلفة " ².و بالتالي فهو نقطة الوصل بين وسائل النقل البحري و وسائل النقل الداخلي من قنوات ملاحية و سكك حديدية و طرق. كما يعرفه آخرون على أنه " بوابة أو منفذ تنقل و تتدفق من خلاله البضائع و المسافرين فيما بين السفينة و الشاطئ³.

حسب المادة 888 من القانون البحري الجزائري المؤرخ في 25 جوان 1998 فإن الميناء هو نقطة

¹ هشام صلاح محسن، " الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري (ميناء أم قصر الواقع والآفاق المستقبلية) دراسة حالة"، مجلة كلية التربية الأساسية، الجامعة المستنصرية، العراق، 2012، العدد 73، ص 347.

² - Charles- Henri Fredouet, Frank Guerin, Management portuaire: les nouveaux enjeux, e-thèque, France, 2002, p8.

³ عبد القادر فتحي لاشين وآخرون، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، الطبعة الثانية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، 2009، ص 291.

من ساحل البحر، مهياة ومجهزة لاستقبال السفن وإيوائها وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري والنزهة¹.

لقد تعددت التعاريف الخاصة بالميناء، وإن كانت كلها لا تختلف عن بعضها، فتعرف الميناء بأنه "منفذ طبيعي أي من صنع الطبيعة أو صناعي أي منشأة تقيمها الدولة على الشاطئ تتخذ من السفينة مأوى لها لإفراغ البضائع أو شحنها أو انزال الركاب وحملهم"².

وعرفته اتفاقية جنيف الخاصة بالموانئ لعام 1976 بأن الموانئ: "هي الأماكن التي تترد عليها السفن البحرية عادة والتي تكون معدة لخدمة التجارة الخارجية للجماعة الدولية".

ومنه يعتبر الميناء وحدة إنتاجية تخدم الملاحة البحرية والتجارة الدولية بتزويدها بالخدمات والتسهيلات وتوفير الإمكانات والمعدات اللازمة لمناولة البضائع، كما أنها تساعد المسافرين بتمكينهم من الصعود والنزول من السفن وإليها.

ومنه يعتبر الميناء وحدة إنتاجية تخدم الملاحة البحرية والتجارة الدولية بتزويدها بالخدمات والتسهيلات وتوفير الإمكانات والمعدات اللازمة لمناولة البضائع، كما أنها تساعد المسافرين بتمكينهم من الصعود والنزول من السفن وإليها.

نلاحظ من خلال هذه التعاريف أنها حددت مفهوم الميناء من حيث أهميته في مجال التجارة الخارجية ومن حيث دوره الخدماتي للسفن.

الفرع الثاني: تصنيفاته

تأخذ الموانئ صوراً وأنواع متعددة تختلف حسب معايير خدمتية، جغرافية وآخر حسب النشاط الإداري وعلى أساس هذه المعايير يمكننا إدراك تخصص الميناء والوظيفة التي يقوم بتأديتها، وعليه يمكننا حصر أشكال الموانئ في الآتي:

❖ تصنيف الموانئ طبقاً للموقع الجغرافي:

و هي متنوعة كما يلي³:

1. **موانئ طبيعية (لمرافئ):** وتعرف بالموانئ التي تصلح لأعمال الملاحة البحرية دون الحاجة إلى إجراء تعديلات صناعية كبيرة، حيث تخضع في وجودها للعوامل الطبيعية التي تتعرض لها السواحل، وتقام هذه الموانئ على شواطئ البحار أو على مصبات الأنهار عند التقائها بمياه البحر مثل ميناء (Antwerpp) ببلجيكا.
2. **موانئ شبه طبيعية:** و هي موانئ تحتاج بطبيعتها إلى منشآت صناعية تكميلية متعددة، و ذلك حتى يتسنى لها القيام بالخدمات المطلوبة منها.

¹ - الجمهورية الجزائرية، قانون، القانون رقم 98-05 مرجع سابق، المادة رقم 888.

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

³ - د. هارون أحمد عثمان، الاقتصاد البحري مع إشارة خاصة لمشاكل الدول النامية، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1984، ص 245-246.

3. **موانئ صناعية:** هي موانئ يتم إنشائها على الساحل المكشوف، و بذلك هي بحاجة إلى مشاريع صناعية لحماية الساحة المائية أو إلى مشاريع داخل الأرض على أن ترتبط بالساحل بقناة بحرية.

❖ **تصنيف الموانئ طبقاً للوظيفة أو الغاية الموجودة منها:**

وفي هذا الصدد تتنوع الموانئ بين:

1. **الموانئ العسكرية:** هي حوض مائي تقام به ترسانة عسكرية لتموين البواخر بمختلف الوسائل الحربية وغير الحربية خدمة لأغراض الدولة. وهذه الموانئ تتطلب نظام رقابي وإداري خاص محكم لإنجاز مختلف العمليات التموينية، مثل ميناء (Brest) (بفرنسا) والذي مثل نموذجاً للميناء العسكري في القرن 19.

2. **الموانئ التجارية:** تصنف ضمن هذه الفئة، الموانئ الموجهة للقيام بجميع عمليات إركاب وإنزال الأشخاص والبضائع و الحيوانات الحية المتنقلين من وسائل النقل البحري إلى وسائل النقل البري العكس، و كذا كافة العمليات المرتبطة بالمالحة البحرية، وذلك في أحسن الظروف الاقتصادية الأمنية¹.

3. **الموانئ البترولية:** هي موانئ متخصصة في نقل هذا النوع من السوائل، و تتم عملية ضخ البترول من السفينة إلى الميناء أو من الميناء إلى داخل السفينة عبر قنوات الضخ. عند القيام بعملية الضخ تعزل الأحواض التي ترسو فيها السفن الناقلة للبترول الخام بحواجز لتفادي تلوث المياه أو أي حوادث أخرى.

4. **موانئ البضائع الجافة:** تتميز هذه الموانئ بحمولتها الكبيرة، لذلك يتطلب نقلها بحراً مواصفات معينة في الموانئ، سواء من حيث اختيار موقع الميناء أو التجهيزات اللازمة، مثل ضرورة توفر مساحات كبيرة بالميناء و كذلك إدخال نظام ميكنة المناولة المينائية للبضائع. وتتضح أهمية توفر مثل هذه الموانئ إذا ما علمنا أنه في سنة 2013 حوالي 69.6% من إجمالي التجارة المنقولة بحراً يتمثل في تجارة بضائع الصب الجافة.

5. **موانئ الركاب:** تتميز بخدمة حركة الركاب و المسافرين بواسطة العبارات التي يمكنها أيضاً نقل كميات بسيطة من البضائع، و من أمثلة هذه الموانئ ، ميناء (Dover) بإنجلترا.

6. **موانئ الخدمات:** تخدم هذه الموانئ حركة المالحة البحرية بشكل مباشر و تضمن تأمينها، من خلال تقديم خدمات الصيانة اللازمة للسفن² ، تزويدها بالوقود، المياه العذبة و الأغذية و وسائل الخدمة التي يحتاجها المسافرين، و التدخل في نطاق وظيفتها عمليات الشحن و التفريغ³.

7. **موانئ الصيد البحري:** تصنف ضمن هذه الفئة، الموانئ الموجهة لاستقبال السفن المجهزة للصيد البحري وتلبية حاجيات هذا النشاط وتطويره.

8. **موانئ النزهة:** وهي الموانئ المهيأة لتلبية حاجيات مألحة النزهة بقصد الترفيه وتطوير هذا النشاط، وتوجد بها اليخوت والسفن الخاصة بالنزهة وسفن الشراع والتجديف والرياضات المائية.

¹ - الجمهورية الجزائرية، القانون رقم 98-05، المادة رقم 889.

² - سميرة إبراهيم دحم أيوب، اقتصاديات النقل، دراسة تمهيدية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2008، ص 48.

³ - هشام صالح محسن، الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري (ميناء أم قصر الواقع و الأفاق المستقبلية) (دراسة حالة، مجلة كلية التربية الأساسية، الجامعة المستنصرية، العراق، 2012، العدد 73، ص 348).

9. **الموانئ متعددة الوظائف:** إضافة إلى ما سبق، قد يكون هنالك دمج في خدمات الموانئ إذ في الميناء الواحد وبسبب التطور التكنولوجي الحاصل من الممكن أن نجد أكثر من خدمة وظيفية في آن واحد.

❖ **تصنيف الموانئ حسب الملكية وأنظمة إدارتها:**

تختلف أنظمة إدارة الموانئ من دولة لأخرى حسب الاستراتيجيات الاقتصادية والسياسية المتبعة، فقد تحدد بعض الدول النظام الضروري للميناء بالتفصيل بينما نجد في دول أخرى أن قانونها ينص فقط على المبادئ العامة المتعلقة بالميناء، أما التفاصيل الأخرى فيتكلف بها مسؤولي الموانئ، وهذه السياسات تختلف حسب أهمية ومكانة قطاع الموانئ ضمن استراتيجياتها التنموية فيما يلي مختلف أنظمة إدارة الموانئ.

1. **الموانئ ذات التسيير المركزي (الموانئ الوطنية):** في هذا النظام تتم عملية الإشراف وإدارة الموانئ من قبل حكومات الدول حتى تتمكن من تطبيق استراتيجياتها التنموية وتحقيق أهدافها الاقتصادية. وفي هذا النظام إما أن يتم الإشراف والرقابة مباشرة عن طريق الحكومة المعنية أو عن طريق هيئة الميناء التي تكون جهازاً من أجهزة الدولة و تابعا لها¹ وهذه الموانئ يمكنها أن تتعاون مع المؤسسات الخاصة (النشاطات التجارية) باعتبارها تزود الموانئ بالتجهيزات أو آلات الشحن و التفريغ.

2. **الموانئ التي تدار محمياً:** تقوم بعض الدول بتكليف بعض الحكومات المحمية، أو البلديات بتسيير وإدارة الميناء الواقع ضمن منطقتها، وذلك لإضفاء طابع المرونة على العمليات المينائية.

3. **الموانئ ذات الإدارة الذاتية:** تبرز أهمية هذا النمط من التسيير في الجانب المالي، حيث تقوم الإدارة بطرح أسهم وسندات الميناء للاكتتاب العام بهدف تطوير الميناء، وتلجأ للاقتراض لتمويل العمليات الجارية. يتكون مجلس إدارة الميناء من المنتفعين به، والأجهزة الأخرى ذات الصلة بنشاط الميناء وأجهزة الدولة.

❖ **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 الميناء².

المطلب الثاني: تطور الموانئ البحرية

تطورت الموانئ بشكل كبير وهذا بمستوى تطور أسلوب التشغيل والإدارة وبمستوى تطور

التكنولوجيا المستخدمة، مما كان لها الأثر الكبير على مختلف الاقتصاديات العالمية ويمكن تمييز مراحل هذا التطور كما يلي³:

1 - هارون أحمد عثمان، مرجع سابق، ص 246.

2 - سامي زكي عوض، مرجع سبق ذكره، ص 56.

3 - أيمن النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009، ص 249-251.

1. موانئ الجيل الأول الموانئ التقليدية:

- الموانئ التي أنشئت قبل ظهور الحاويات في ستينيات القرن العشرين تُعرف بالموانئ التقليدية أو موانئ الجيل الأول. تتميز هذه الموانئ بالخصائص التالية :
- يُعتبر الميناء كياناً مستقلاً دون ارتباطات تجارية موسعة مع جهات أخرى؛
 - يعمل الميناء كنقطة تحويل للبضائع بين النقل البري والبحري، حيث يتم تغيير وسائط النقل؛
 - تُركز الاستثمارات بشكل رئيسي على تطوير الأرصفة والمرافق الأساسية دون توسع في الخدمات الإضافية؛
 - تعتمد العمليات على الشحن والتفريغ والتخزين بطرق تقليدية؛
 - تُستخدم القوى العاملة بشكل كثيف مع معدات وآلات ذات تقنيات بسيطة؛
 - تقتصر أنظمة المعلومات على الاستخدام الداخلي داخل الميناء دون تكامل مع أنظمة خارجية؛
 - تكون العلاقة بين الميناء والمستخدمين محدودة وتركز على العمليات الأساسية فقط؛
 - يحقق الميناء قيمة مضافة محدودة نظراً لاقتران خدماته على العمليات التقليدية .

2. موانئ الجيل الثاني (الموانئ الصناعية):

- ظهرت موانئ الجيل الثاني، المعروفة بالموانئ الصناعية، بعد عام 1960 مع انتشار استخدام الحاويات وسفن الحاويات المتخصصة التي تتطلب معدات متطورة للتعامل معها. تتميز هذه الموانئ بالخصائص التالية¹:
- تعمل الموانئ الصناعية كمراكز للنقل والتجارة والصناعة، بالإضافة إلى أداء الأنشطة التقليدية مثل الشحن والتفريغ والتخزين؛
 - تقدم هذه الموانئ خدمات التصنيع التحويلي للبضائع، بالإضافة إلى خدمات صناعية وتجارية مرتبطة بالسفن؛
 - تمتد مساحة الميناء إلى مناطق الظهر (Hinterland) لتلبية الاحتياجات المتزايدة، بما في ذلك إنشاء معامل التكرير؛
 - تعتمد هذه الموانئ بشكل أكبر على رأس المال، مع تقليل الاعتماد على اليد العاملة؛
 - تتمتع الموانئ الصناعية بعلاقات قوية مع مستخدميها والمنطقة المحيطة بها؛
 - يشمل التوسع إنشاء خدمات صناعية وتجارية لا تقتصر فقط على أنشطة الشحن والتفريغ التقليدية؛
 - تحقق هذه الموانئ قيمة مضافة أعلى مقارنة بموانئ الجيل الأول .

3. موانئ الجيل الثالث (الموانئ اللوجستية):

- ظهرت موانئ الجيل الثالث في أواخر الثمانينات من القرن العشرين، متأثرة بنمو حركة التجارة الدولية، وانتشار استخدام الحاويات، وتبني مفهوم النقل متعدد الوسائط الذي يهدف إلى تحقيق نقل البضائع من الباب

¹ - حملاوي ربيعة، الأنشطة اللوجستية والموانئ الوطنية، مجلة علوم الإقتصاد والتسيير والتجارة، ص182.

إلى الباب بكفاءة عالية وتكلفة منخفضة .

تتميز هذه الموانئ بالخصائص التالية¹:

- تعمل كمراكز لوجستية تدعم التجارة الدولية من خلال تقديم خدمات متكاملة؛
- تنفيذ عمليات الشحن والتفريغ والتخزين باستخدام معدات متطورة ذات إنتاجية عالية، مع الاعتماد على أرصفة مجهزة بأنظمة متقدمة؛
- تحولت الموانئ إلى مراكز لتوزيع البضائع والمعلومات، بالإضافة إلى تقديم خدمات لوجستية متنوعة؛
- أصبحت الموانئ جزءاً من سلسلة النقل متعدد الوسائط، مما يسهل حركة البضائع بين وسائط النقل المختلفة؛
- شهدت الموانئ توسعاً في التنظيم لتشمل مجموعة متنوعة من الخدمات والأنشطة؛
- تعززت العلاقات بين الموانئ ومستخدميها، وكذلك مع المجتمعات المحلية التي تقع فيها؛
- تقدم الموانئ خدمات أكثر تخصصاً وتنوعاً وتكاملاً لتلبية احتياجات التجارة الحديثة؛
- تتعاون الموانئ بشكل وثيق مع المراكز الصناعية والإنتاجية لتعزيز الكفاءة والفعالية؛
- أصبحت هذه الموانئ من أهم مصادر الدخل للدول، خاصةً الصناعية منها وبعض دول العالم الثالث.
- زيادة التكامل بين مختلف أنشطة وخدمات الميناء بشكل أكثر مما هو عليه في موانئ الجيل الثاني نظراً لارتباط مصالح جميع الأطراف العاملة بالميناء والمتعاملة معه بطريقة مباشرة أو غير مباشرة.

4. موانئ الجيل الرابع (موانئ تكنولوجيا المعلومات):

ظهرت موانئ الجيل الرابع في بدايات الألفينيات ومن أهم سمات وملامح هذا الجيل من الموانئ نجد ما يلي:

- توافر شبكة نقل داخلية متكاملة مع محاور النقل داخل الميناء، وذلك من خلال شبكات الطرق البرية، والسكك الحديدية على أن تكون على أعلى درجة من الكفاءة.
- تُستخدم تقنيات مثل التبادل الإلكتروني للبيانات (EDI) لضمان سلاسة وكفاءة عمليات النقل متعدد الوسائط .

- تسعى الموانئ لتوفير خدمات متقدمة تلبي احتياجات المستخدمين باستخدام أحدث التقنيات .
- تقدم الموانئ مجموعة من الخدمات الإضافية التي تزيد من قيمة العمليات اللوجستية .
- تُركز الموانئ على تقديم خدمات سريعة وفعالة من حيث التكلفة لجميع المتعاملين .
- الجمع بين صفة المحورية والرافدية، بمعنى ربط الموانئ المحورية التي تستقبل سفن الحاويات العملاقة بخطوط ملاحية رافدية منتظمة الترددات للموانئ المجاورة والقريبة، لتوصيل الحاويات الخاصة بها في التوقيتات المطلوبة.

¹ - نهال فريد مصطفى، جلال العبد - إدارة اللوجستيات، دار الجامعات الجديدة للنشر سنة 2003 ص120.

5. موانئ الجيل الخامس (التكامل الملاحي) :

ظهر دور الموانئ الذكية في هذا الجيل بدعم الاستدامة والعلاقات مع المتعاملين وتمتاز هذه المرحلة بما يلي¹:

برزت استراتيجيات جديدة تهدف إلى تحقيق تكامل بين الموانئ المحورية والرافدية، مما يعزز الكفاءة في سلاسل التوريد .

أدى التعاون بين القطاعين العام والخاص إلى نشوء شركات دولية متخصصة في إدارة الموانئ، تعمل عبر الحدود لتعزيز الكفاءة التشغيلية .

أصبح التركيز على إدارة المصالح المشتركة وتطوير مراكز تحقق الربحية من خلال التعاون بين الجهات المعنية .

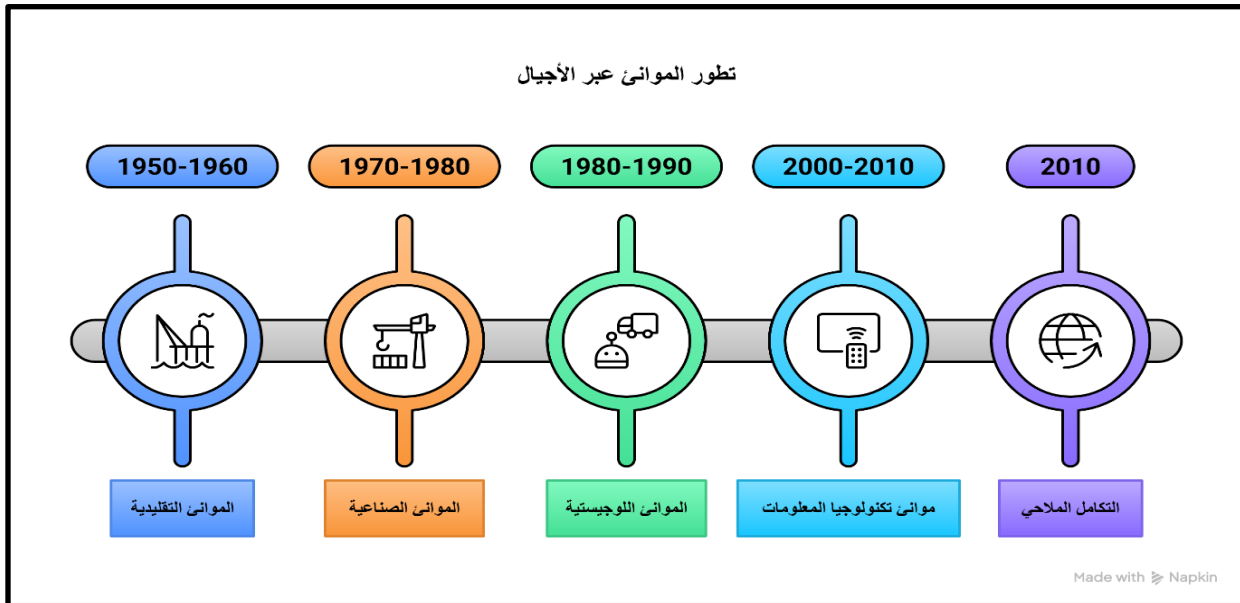
تزايد الاعتماد على نظم معلومات شفافة تسهل تدفق المعلومات بسلاسة بين جميع الأطراف المعنية .

عند تقييم الموانئ الحديثة يوضع في الاعتبار الأول تكنولوجيا المعلومات، فبينما كان التباين في موانئ الأجيال الثلاثة الأولى مرتبط بمخططات الميناء والأعماق والأنشطة والخدمات المقدمة إلا أن في الأجيال

المتقدمة (الجيل الرابع والخامس) كانت نظم المعلومات هي السمة المميزة.

وهو ما يلخصه الشكل الموالي:

الشكل 1-تطور أجيال الموانئ البحرية



المصدر: تم إعداد الشكل بالاعتماد على المصدر التالي: منى محمود حسين عليوة، شحنة أبو العزم، الأهمية الاقتصادية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الموانئ الذكية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، 13-15 مارس 2016، مصر.

¹ - منى محمود حسين عليوة، شحنة أبو العزم، الأهمية الاقتصادية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الموانئ الذكية، المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات مارلوج 5 نحو موانئ ذكية، بتاريخ 13-15 مارس 2016، القاهرة، ص 3 .

المطلب الثالث: أهمية الموانئ ووظائفها

أولاً: أهمية الموانئ

نتيجة للدور الهام الذي يلعبها ميناء في الهيكل الاقتصادي، حيث تتقل أكثر من 84% من البضائع عبر الموانئ فقد أعطت له الدول المتطورة أهمية كبرى ووفرت كل الشروط واللوازم لتطويره والحفاظ عليه من خلال خلق تنظيمات إدارية وتشريعات قانونية تسهر على السير الحسن لهذا المرفق وتتجلى هذه أهمية الميناء الاقتصادية في الآتي:

- جلب العملة الصعبة التي تساعد في بناء ودعم الاقتصاد الوطني؛
- الرفع من القدرة التنافسية في السوق العالمية من خلال تسهيل عملية نقل المنتج المحلي وتصديره نحو الخارج، بحيث يلعب الميناء في هذا الصدد نقطة محورية واستراتيجية؛
- يشكل الميناء محطة هامة للخدمات التجارية اللوجستية ومن ثم يعمل على استقبال السفن وتزويدها بكل المستلزمات التي تسمح لها مواصلة رحلاتها البحرية بكل أريحية وأمان؛
- يعتبر الميناء نقطة التقاء المستثمرين وكل الفاعلين الاقتصاديين بل ويعد مركز تبادل المعلومات بين الأطراف المعنيين بالنقل البحري من شاحنين، ناقلين ووكلاء؛
- خلق مناصب شغل بالقطاع أيضا يساهم في تكوين إطارات ومهنيين بحريين من خلال تزويدهم بالخبرات والتجارب الميدانية¹. إضافة إلى أنه يلعب دورا رئيسيا ومحوريا في تنمية النقل متعدد الوسائط باعتبار أنه نقطة لربط بين مختلف حلقات النقل المتعددة ومركزا للتصنيع وتجميع البضاعة وتعليبها أو تغليفها ومن ثم تسويقها نحو الدول الأجنبية².
- من خلال ما تقدم ذكره يلف انتباهنا إلى أن هذا القطاع جدير بالاهتمام والتطوير من قبل السلطات المعنية، كما يبرز لنا الدور الفعال الذي يلعبه الميناء في النهوض باقتصاديات الدول وتنشيط حركة التجارة الخارجية بل ويساعدها في فرض وبسط نفوذها الاقتصادي والارتقاء بين الأمم.

ثانياً: وظائف الموانئ البحرية

- 1- **وظيفة التبادل التجاري TRADE DE FUCNTION** : يزيد وجود موانئ ذات كفاءة عالية في الأداء وتسهيلات الخدمات من حجم التجارة للدولة ويفتح منافذ مباشرة للأسواق العالمية بدون زيادة في عدد الوسطاء التي تزيد من التكلفة النهائية للنقل، كما أنها تزيد من القدرة التنافسية للصادرات بالإضافة إلى أن وجود تسهيلات الميناء تؤدي إلى تحسن مركز الدولة حيث تتيح لها الفرصة باستيراد احتياجاتها مباشرة من الدول وعلى النحو الآخر تصدير منتجاتها إلى أنسب الأسواق التجارية، كما أنها تساعد على قيام العديد من الأنشطة

¹ - علي عبد الله، مصطفى عبد الحافظ، إدارة تشغيل الموانئ، الطبعة الأولى، مطبعة الإشعاع الفنية، 2000، ص13.

² - رصاع حياة، دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية" دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران"، أطروحة نيل شهادة، الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد بن أحمد وهران 2018-2019 ص83.

المختلفة التي تخدم صناعة النقل البحري مثل : التوكيلات الملاحية، التأمين، إصلاح السفن، تمويل السفن، مما يؤدي إلى تنشيط التجارة وتحقيق الرخاء الاقتصادي للدولة¹.

2- وظيفة النقل TRANSPORT FUNCTION : إن الميناء يمثل حلقة وصل بين البحر والأرض وله دور كبير في شبكة النقل المتكامل (المتعدد الوسائط) من الباب إلى الباب، فالميناء يوفر ويربط بين وسائل النقل البحري (السفن) والنقل البري وبالعكس، ويقدم جميع التسهيلات والخدمات التي تحقق الأمن ومستوى أداء بأقل التكاليف الممكنة.

3- وظيفة العمالة EMPLOYMENT FUNCTION : مما لا شك فيه أن الموانئ توفر فرص عمل كثيرة في مختلف الأنشطة وتساعد على خلق كوادر رئيسية في مجال الإدارة والتشغيل يمكن الاستفادة منها في تطوير صناعة الموانئ وفرص العمل التي توفرها الموانئ تعتمد على نوع الميناء ونوع النشاط الذي يقوم به.

4- الوظيفة الصناعية INDUSTRIAL FUNCTION: تقوم معظم الموانئ الآن بالتصنيع أو بمعنى آخر أصبحت كأي مؤسسة تجارية وتقوم على بعض الصناعات ذات الطبيعة التصديرية أو التي تعتمد على المواد الخام التي تستورد من الخارج ومن أمثلة هذه الصناعات الحديد والصلب صناعة السفن، تجميع السيارات، معامل تكرير البترول أو أصبحت كما يقال عنها اليوم مراكز لوجستية.

5- وظيفة الموارد المالية CURRENCY FUNCTION : تعتبر الموانئ من أهم المصادر للحصول على العملات الصعبة التي تحتاجها الدولة ويتحقق هذا عن طريق الرسوم التي تحصل من السفن، والرسوم الجمركية التي يتم تحصيلها عن البضائع الواردة ومن ناحية أخرى عن طريق العملة التي ينقلها أطقم السفن والركاب.

6- وظيفة سياسية PLITICAL FUNCTION : للموانئ دور هام في تدعيم الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدولة، حيث أن الدولة التي تتمتع بمنافذ موانئ بحرية على العالم الخارجي دون أي ضغوط لوقوع تجارتها الخارجية تحت سيطرة أي دولة مجاورة تتمتع بتلك الاستقلالية، أما في حالة استخدام الضغوط التي تمارسها دولة العبور فلا يمكن تحقيق ذاتها واستقلالها الاقتصادية.

7- الوظائف الاقتصادية للموانئ البحرية : لكي يكتسب أي ميناء بحري أهمية اقتصادية يتحتم أن يكون هناك طلبا على خدمات هذا الميناء، إذ أن العرض وحده لا يكفي إذ يوجد العديد من الموانئ لا توجد تجارة تستخدم هذه الموانئ الطبيعية الجيدة. فمن بين الوظائف الاقتصادية للموانئ البحرية ما يلي²:

- أماكن لنقل البضائع بين وسائط النقل المختلفة؛

- إصلاح السفن وتخزين السمك؛

- إعادة تغليف البضائع ومعالجتها؛

- مراكز صناعية وتجارية كبرى ومراكز لوجستية؛

¹ -شريف ماهر هيكل، اللوجستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير، مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الاولى، الاسكندرية، 2015.. ص. 23.21.

² -شريف ماهر هيكل، إدارة وسياسات الموانئ البحرية، مكتبة الحرية لمنشر والتوزيع، 2008 ، القاهرة، ص7 .

- إعدادات تحركات البضائع وإصدار التراخيص وجمع الضرائب.

المبحث الثاني: الموانئ البحرية والعناصر المساهمة في نشاطها

المطلب الأول: عناصر وخدمات الموانئ البحرية

أولا /عناصر الموانئ البحرية

يتكون الميناء البحري من ثلاثة عناصر وهي:

- مساحة مائية تتصل مباشرة بخطوط ملاحية بحرية ويتعين أن تكون هذه المساحة محمية من الأمور والظواهر الطبيعية المعاكسة¹.
- مساحة أرضية تتصل مباشرة بمرافق الدولة عن طريق وسائل النقل الداخلي المختلفة.
- واجهة بحرية تتضمن الأرصفة والمراسي وجميع المعدات والرافعات وهي نقطة التقاء وسائل النقل البحري والبري².

المرفأ: المسطح البحري العميق بالدرجة التي تؤهله لاستقبال السفن، والمحمي حماية إما طبيعية - في حوض خط الساحل- أو اصطناعية عن طريق مد لسان صناعي من الأرض صوب البحر، وتتسم مياه المرفأ بالهدوء التي تضمن دخول وخروج السفن في أمان³.

ثانيا: خدمات الموانئ البحرية

ويقصد بها كافة الخدمات: الممكن تقديمها للسفينة من لحظة دخولها الميناء وحتى خروجها، فضلا عما يقدمه الميناء من أنشطة ومستلزمات مساعدة خلال مدة الإرساء ولعل من أهم تلك الخدمات والمستلزمات المساعدة أي كالاتي⁴:

خدمة الإرشاد والقطر: الإرشاد وهي خدمة يقدمها المرشدين البحريين بتوجيه السفن أثناء مدة دخولها وخروجها من الميناء عبر الممرات الملاحية المؤدية إلى الميناء، وتوفر هذه الخدمة عملية إرشاد السفن خاصة ما قد يعترضها من صخور أو اجسام غارقة أخرى، اما القطر هو عملية مساعدة بحرية، وهو عقد تقوم بمقتضاه إحدى السفن بجر أو سحب سفينة أخرى مقابل الحصول على أجر، ويشترط في السفينة المقطورة أن تكون مملوكة لشخص آخر، وهو بوجه عام الاستعانة بقوة محرك خارجية لتغيير مكان شيء لا تتوافر له أو لم تعد تتوافر له الوسائل اللازمة لتحقيق الانتقال ذاتيا، وقد بينت المادة 860 من القانون البحري الجزائري وما يليها أحكامه: "يلتزم المجهز بموجب عقد القطر ومقابل مكافأة بخدمات القطر بواسطة سفينة⁵.

¹- هارون أحمد عثمان، الاقتصاد البحري مع إشارة خاصة لمشاكل الدول النامية، منشأ المعارف، الاسكندرية، 194، ص 60
²- أسعد مبارك حسين، منجد عباس محمد علي، دراسة استكشافية لتكاليف الخدمات المينائية لبعض الموانئ العربية، مجلة العلوم الاقتصادية، 2015، ص 160.

³- أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الاسكندرية، 2009، ص 25.
⁴- مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية، النقل البحري في إطار المنظمة التجارية العالمية، سلسلة بحوث ودراسات، الغرفة الشرقية السعودية، 2009، ص 6.

⁵- المادة 860 من القانون البحري الجزائري. والمواد من 94 و95 من المرسوم 01-02 .

2- **خدمة الشحن والتفريغ** : وتعتبر هذه الخدمة الأهم في مجال خدمات السفن والبضائع بالموانئ حيث أنو المختص بشحن وتفريغ البضائع وكلما ارتفعت معدلات الشحن والتفريغ كلما انخفضت مدد بقاء السفن بالميناء وهذا عامل مهم حيث ينعكس أثره على تحديد مستويات النوالين وزيادة الطاقة الاستيعابية للموانئ.

3- **خدمة التخزين** : هي خدمة تخزين البضائع المستوردة والمصدرة لحين إكمال الإجراءات الجمركية وفقاً للأنظمة والقوانين المتبعة في الميناء، وتعمل خدمة التخزين على تفريغ السفن دون توقف الأمر الذي يحقق طاقة فعلية للأرصفة ويقلل من بقاء السفينة في الميناء ويجعل من نظرية الأرتال (طابور الانتظار) أكثر إيجابية عند تطبيقها على أرصفة الميناء، وعليه لابد من أن تكون مساحات المخازن كافية لمستوى البضائع على تلك الخدمات شركة خاصة أو سلطة الميناء نفسها، علاوة على أثره على اقتصاديات تشغيل السفن . وحركتها في الميناء اذ تقسم المخازن إلى نوعين هما: مخازن مخصصة للبضائع العابرة (الترانزيت) (وتقع بالقرب من أرصفة الشحن والتفريغ وعادة ما تكون للتخزين ذو المدة القصيرة، فضلاً عن ان تلك المخازن غالباً ما تكون مغلقة لا مكشوفة حفاظاً على البضائع من السرقة أو التلف من العوامل الجوية غير المتوقعة . النوع الثاني فيسمى ب (المخازن الخلفية) وهي المخازن التي تستعمل للبضائع التي مخطط لها البقاء لمدة أطول قياساً بمخازن البضائع العابرة، وعادة ما تتولى مسؤولية مثل هكذا بضائع شركات خاصة في حين يترك التخزين القصير الأجل إلى إدارة الميناء فضلاً عن سلطات الجمارك والتي ينسب لها مراقبة حركة البضائع من وإلى المخازن وإجراءات التخليص الأخرى . أما عن الخدمات المساعدة والتي لابد من توفرها في الميناء فهي عديدة ولعل من أهم ما يجدر الإشارة إليه كالآتي:

أ- **خدمات إصلاح وصيانة السفن**: نشاط إصلاح السفن من النشاطات اللازمة والتي تحتاجها الموانئ العربية توفر شركات متخصصة في عمليات إصلاح السفن حيث أن الكثير من السفن قد يتعطل لأي سبب من الأسباب بالموانئ ويتطلب إجراء الإصلاحات اللازمة لها كما وأن الكثير من السفن تخطط لإجراء بعض الإصلاحات اللازمة والصيانة الدورية لها أثناء توقفها في الموانئ لإجراء عمليات الشحن والتفريغ وتوفيراً للوقت والتكلفة إذا ما توجهت إلى أماكن مخصصة للإصلاح فقط.

ب- **خدمات تموين السفن**: وهي خدمة معروفة مقدمة للسفينة عند كل ميناء إذ تم تموينها بالأغذية والمياه العذبة والوقود وغيرها، وغالباً ما تحصل المنافسة بين الموانئ في مجال التموين، لاسيما إذا ما عرفنا أن هناك شركات مساهمة متخصصة في ذلك، وبالتالي فإنها تؤدي دوراً كبيراً في جذب حركة التجارة والصناعات التصديرية، لكن وبالرغم من أهمية هذه الخدمة إلا أنها اقتصر على بعض الموانئ، ويعود سبب ذلك إلى التطور التقني الذي حصل على وسائل النقل البحري، إذ أصبح باستطاعة السفن المتطورة قطع الآلاف من الأميال دون الحاجة للتزود بالوقود لما تحويه من خزانات كبيرة تغطي حاجات السفينة¹.

¹ -الواسع صبرينة، بوختالة عبد اللطيف، دور الموانئ في تنشيط التجارة الخارجية " دراسة حالة المنطقة اللوجستية غير المرفئية تكستار بولاية برج بوعريريج» ، مذكرة لنيل شهادة الماستر في العموم التجارية، تخصص مالية وتجارة دولية، جامعة محمد البشير الابراهيمي، برج بوعريريج، 2021/2020، ص.ص.15، 16.

المطلب 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.

أولاً: الخصائص الواجب توافرها في الميناء البحري

1- كفاءة الميناء: زيادة كفاءة الميناء يعني تقليل فترة دوران السفينة بالميناء، إن زيادة الكثافة الرأس مالية للسفن تؤدي إلى شدة الحاجة وإلى زيادة كفاءة الموانئ تنصب بصفة رئيسية على البضائع الجافة العامة لأن بضائع الصب تسيطر عليها منظمات ضخمة قادرة على تخطيط جميع وسائل نقل البضائع بما يضمن الكفاءة في عمليات تداولها ونقلها¹.

أما بالنسبة للبضائع العامة فإن ضعف كفاءة الموانئ تؤدي إلى تحميل تجارة العالم في مجموعها تكاليف زائدة ويجعل المنتجات قريبة من السوق مما يخلق قوة تنافسية أكبر للمنتجات البديلة البعيدة عن السوق، رغم أن هذه الأخيرة أقل تكلفة ولأن تكاليف 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 وإلى نقص عدد السفن في العالم.

2- أهم السمات والملاحم المطلوب توافرها في الموانئ الحديثة تتمثل في النقاط التالية:

توافر شبكة نقل داخلية متكاملة مع محاور النقل محليا وإقليميا من خلال شبكات الطرق البرية والسكك 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 اللوجستية؛
- السرعة في أداء الخدمات و بتكلفة اقتصادية.

3-متطلبات الشركات الملاحية العالمية من الموانئ

ترغب الشركات الملاحية في أن تكون الوقت الذي تقضيه سفنها بالموانئ البحرية اقل ما يمكن إذ أن هذا الوقت بالنسبة لها هو الوقت غير منتج والسفينة عند دخولها الميناء تتكبد مصاريف طائلة تتمثل في رسوم دخول ورسوم إرشاد ورسوم قطر ورسوم رسوها ومصاريف شحن وتفريغ ورسوم نظافة... الخ².

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 وقيمة البضائع يزداد الإيراد والعكس صحيح.

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

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

وتتطلع الشركات الملاحية العملاقة إلى أن تتوفر الموانئ مستقبلاً 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 8 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 والتي يكون دوران السفن فيها سريع وهي التي عادة تختارها الشركات العالمية للملاحة للتردد عليها.

ثانياً: 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 للدولة¹ .

ثالثاً: عناصر الهيكل التنظيمي

- لتشغيل الميناء بكفاءة عالية وأداء متميز لابد من إعداد خطة تنظيمية بواسطة السلطة المختصة 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 التالية² :
- الأعمال الهندسية سواء كانت مدنية أو ميكانيكية.
- العمليات التي تقوم بها السفن و المحطات المختلفة.
- الأعمال المالية التي تشمل الميزانية و المحاسبة العلاقات المالية و كذا العمالية.
- على هذا الهيكل أن يتمتع بقدر من المرونة حتى يمكن أن يواجه الزيادة في حجم التشغيل لتقديم وظائف جديدة لابد أن يكون هناك هيكل تنظيمي خاص بالميناء، حيث أن الميناء يقوم بالاستثمار في المشروعات التي يمكن أن تواجه التطور التكنولوجي.

¹- أيمن النحراوي، تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014، ص123.

²- مصطفى عبد الحافظ، علي عبد الله، إدارة وتشغيل الموانئ، مطبعة الاشعاع، الإسكندرية 2006، ص67.

المطلب الثالث: مؤشرات كفاءة الموانئ وإدائها في ظل الفرص والتحديات

الفرع الأول: مفهوم كفاءة الموانئ:

خدمات الميناء متعددة وتقدم إلى أكثر من جهة، ولكل جهة مؤشر خاص بها في قياس الكفاءة، حيث يوجد مؤشر الباكزة الرصيف ومؤشر الساحة وغيرها، لذلك فإن مفهوم كفاءة الميناء يختلف بحسب المؤشر المستخدم للكفاءة، ولكن بشكل عام يعتبر الزمن العامل الفاصل والحاسم في تقييم كفاءة وجودة الميناء وبناء على ذلك يمكن القول إن كفاءة الميناء تحدد بالفترة الزمنية لبقاء السفينة على الرصيف، وبالفترة الزمنية لبقاء البضائع بالميناء، بالإضافة إلى كمية البضائع المتناولة عبر محطة الحاويات.

الفرع الثاني: مؤشرات الأداء في الموانئ:

يسعى أي ميناء إلى تقديم الخدمات بجودة عالية، وبكفاءة تقمل من المدة الزمنية لبقاء السفن والبضائع في الموانئ وبالتالي تقليل التكاليف، مع مراعاة استخدام موارد الميناء من معدات وآليات ومساحات ضمن الحد الأدنى، ولذلك يجب على الموانئ اعتماد مجموعة أدوات تساعد في اتخاذ القرارات السليمة في الوقت المناسب، وذلك لتحسين جودة الخدمات، وهذه الأدوات هي مؤشرات أداء الميناء¹.

يمكن تقسيم مؤشرات الأداء في الموانئ إلى أربعة مجموعات رئيسية يمكن أن تختصر إلى كلمة SOUP أ. الخدمة Service

ب. الإنجاز (الإنتاج Output)

ج. الاستخدام Utilisation

د. الإنتاجية productivity

وسنتناولها باختصار في الآتي:

أ. مؤشرات الخدمة:

توجد عدة مؤشرات لقياس جودة الخدمة المقدمة من طرف الميناء، وأهم هذه المؤشرات هو الذي يعتمد على عامل الزمن فالوقت في الميناء له أهمية بالغة سواء فيما يخص البواخر أو فيما يخص البضائع وأهم هذه المقاييس هو زمن إنجاز الخدمة، ويمكن تقسيمه إلى:

■ زمن الباكزة: يعد من المؤشرات المهمة جدا في تقييم مستوى أداء الخدمة التي يقدمها الميناء لملاك ووكلاء البواخر ويعكس حجم التكاليف والأرباح، ويقصد بزمن الباكزة الزمن الكمي الذي تقضيه السفينة في الميناء، ويقسم إلى:

■ زمن انتظار السفينة: هو الزمن بين وصول السفينة وبين رسوها على الرصيف.

¹- باسل ربيع ونوس، أثر البنية التحتية والتنظيمية على كفاءة الموانئ ومحطات الحاويات "دراسة تطبيقية على موانئ ومحطات حاويات البحر الأبيض المتوسط"، بحث مقدم للحصول على شهادة دكتوراه في إدارة الأعمال، جامعة تشرين، سوريا، 2015، ص88.

- **زمن الرصيف:** هو الزمن الكمي للسفينة على الرصيف.
- **زمن الحاويات أو البضائع:** يقصد به الزمن الذي تقضيه الحاوية في ساحات المرفأ، ويعكس كفاءة أداء المعدات الموجودة في الساحات ومدى التسهيلات الإدارية والجمركية المقدمة من قبل الجهات التي لها علاقة بالبضاعة أو الحاويات.
- ب. **مؤشرات الإنجاز:**

يقصد بالإنجاز في الموانئ كمية البضائع التي تم تناولها خلال فترة زمنية محددة، ويمكن تقسيمها إلى:

- **مؤشر إنجاز الباخرة:** وهو عبارة عن مؤشر يقيس معدل تداول البضائع من وإلى الباخرة إلى ومن الرصيف، وعادة يتم التعبير عن إنجاز الباخرة بالفترة الزمنية التي يتم خلالها قياس كمية البضائع التي يتم تناولها كما يلي:

- عدد الأطنان التي يتم تناولها للباخرة خلال ساعات العمل.
- عدد الأطنان التي يتم تناولها للباخرة خلال ساعة على الرصيف، ويتم حسابها بقسمة كمية البضائع المتداولة الكمية على إجمالي عدد الساعات الكمية على الرصيف سواء كانت ساعات عمل أو غير عمل.
- **مؤشر إنجاز الرصيف:** إن القياس المستخدم لعملية إنجاز الرصيف يسمى تيار المرور وهي عملية قياس كمية البضائع التي تم تناولها على الرصيف خلال فترة زمنية محددة وهي عادة سنة واحدة شحنها أو تفريغها من الباخرة على عدد ساعات العمل الفعلية فقط¹.

ج. مؤشرات الاستخدام:

تعتبر مؤشرات الاستخدام المقياس الحقيقي لكيفية استخدام الميناء لموارده، ويمكن أدرج أهم هذه المؤشرات فيما يلي:

- **مؤشر إشغال الرصيف:** ويعبر هذا المؤشر عن الفترة الزمنية التي يكون فيها الرصيف مشغول بالبواخر، وتعكس نسبة إشغال الرصيف مؤشرات مهمة في تحديد مستوى الخدمات التي يقدمها الميناء، وتعد هذه المعلومات هامة لوكلاء وملاك البواخر وخطوط الشحن البحري، مؤشر إشغال الرصيف يجب أن يستخدم بحذر لأن ارتفاع نسبته قد تعكس التأخير أو التكدس، وانخفاض نسبته قد تعكس عدم الاستخدام الأمثل للموارد.

- **مؤشر استخدام الساحة:** يعد أيضا من مؤشرات الاستخدام المهمة الخاصة بساحات الحاويات وهو يعبر عن نسبة عدد الحاويات الموجودة في الساحة إلى عدد الحاويات الممكن تخزينها في الساحة، وقد بينت الدراسات في محطات الحاويات أن نسبة 65 % تمثل النسبة المناسبة لاستخدام ساحة الحاويات، حيث أن استخدام نسبة أكبر منها يعبر عن مدى اكتظاظ الساحة بالحوايات وصعوبة الوصول إلى الحاويات المطلوبة

¹ - نجوى قوارطة، عبدوي ايناس، أثر رقمنة قطاع النقل والشحن البحري الجزائري على تعزيز التجارة الخارجية" دراسة حالة ميناء عنابة»، مذكرة تخرج، لنيل شهادة الماستر، جامعة 08 ماي 1945، قالمة 2021/2020 ص94.

أو تخزين حاويات جديدة، بينما تعبر استخدام نسبة أقل عن عدم الاستخدام الأمثل لموارد المحطة فيما يخص المساحات المستخدمة¹.

د. مؤشر الإنتاجية:

على الرغم من أن المؤشرات الثلاثة السابقة تقدم معلومات هامة عن عمليات الموانئ، إلا أنها لا تقدم معلومات عن كفاءة وفعالية عمليات الميناء، حيث يقوم مؤشر الإنتاجية في الموانئ بتوضيح مدى كفاءة العمالة والمعدات والإنشاءات التي تستخدم في الميناء. ويمكن تحقيق مستويات مرتفعة من الإنتاجية من خلال المحافظة على نفس مستوى الإنجاز باستخدام حجم أقل من الموارد (عمالة، معدات... الخ) في الميناء، أو عن طريق زيادة حجم الإنجاز باستخدام نفس الموارد، وهذا ما يعرف بكفاءة الموانئ².

الفرع الثاني: عناصر القوة والضعف للموانئ

تمثل 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:

➤ الموقع الجغرافي:

- قرب الميناء من الخطوط الرئيسية للملاحة (مسافة الحيوذ) ، مركز الإنتاج و/أو الاستهلاك؛
- طول وعمق قناة الاقتراب للميناء وعمق مدخله؛
- الأراضي المتاحة لتوسيع رقعة الميناء؛
- الأحوال الجو مائية السائدة بمنطقة الميناء ومدى تأثيرها على:
- دخول ومغادرة السفن إلى ومن الميناء؛
- سلامة السفن الموجودة بالميناء؛
- استمرارية عمليات شحن وتفريغ السفن الموجودة بالميناء دون توقف.

➤ توفر وسائل النقل المختلفة بالميناء:

- مدى توفر شبكات النقل المختلفة التالية وكفاءة ومعدلات تردد وسائلها على الميناء:
- الخطوط الملاحية المنتظمة للسفن؛
- النقل البري، السكك الحديدية، النقل النهري؛
- نوالين وأسعار الأنواع المختلفة لمنقل، النقل البحري والنقل البري والنقل النهري³.

➤ خدمات الميناء توفرها وكفاءتها:

- القدرات والإمكانيات المتوفرة بالميناء من حيث تعدد نوعياتها وتوفر المعدات المتخصصة لهذه النوعيات،

¹-باسل ربيع ونوس، مرجع سبق ذكره، ص 91 .

²-عوض، سامي زكي، محطات الحاويات تخطيط وإدارة، منشأة المعارف، الطبعة الاولى، مصر، 2005، ص.ص. 89، 88.

³ - ايمن النحراوي، مرجع سبق ذكره، ص 280.

- وكذلك الأرصفة والمخازن المخصصة لها، وطاقاتها السنوية؛
- إمكانية والخبرة في التعامل مع الأحجام المختلفة للسفن والنوعيات المختلفة للبضائع والسموع والنوعيات المختلفة لأشكال البضائع (الحاويات، الصب الجاف، الصب السائل.... إلخ.) ؛
- مستوى أداء وإنتاجية محطات الشحن والأرصفة والمعدات؛
- توفر وكفاءة الخدمات التكميلية والمساعدة للسفن والبضائع والخدمات المساعدة الأخرى.

➤ أسعار خدمات الميناء :

- مستوى قيمة الرسوم والتعريفات المختلفة بالميناء؛
- مدى استقرار قيمة الرسوم والتعريفات بالميناء؛
- سياسة واستراتيجية التسعير بالميناء.

➤ قوة العمالة بالميناء :

- مستوى حرفية ومهارة العمالة بالميناء؛
- حجم العمالة الفعلية بالميناء بالنسبة لحجم العمالة المطلوبة؛
- الدوافع المحفزة للعمالة؛
- مستوى العلاقات العمالية.

➤ الإدارة بالميناء :

- مدى سيطرة هيئة الميناء على أنشطة وخدمات الميناء المختلفة؛
- مستوى التوجيه والإدارة بالميناء؛
- مستوى علاقة الإدارة بعملاء الميناء؛
- مدى سيولة ومستويات صناعة القرار بالميناء؛
- مدى سيولة الإجراءات وبساطة دورة المستندات بالميناء.

➤ الاتصالات السلكية واللاسلكية:

- توفر وكفاءة شبكات الاتصالات السلكية واللاسلكية والتي تشمل على :الفاكس والتلكس والتليفون الدولي المباشر وأنظمة تبادل البيانات إلكترونياً EDI .

➤ الموقف المالي

- مدى توفر التمويل المالي لتنفيذ مشروعات التطوير والتحديث بالميناء. المؤشرات المالية الأخرى مثل الفائض والعجز في الميزانية... إلخ¹.

¹ - ايمن النحراوي، مرجع سبق ذكره، ص.ص 281.282 .

المبحث الثالث: مفهوم التبادل التجاري وتطوره

يُعتبر التبادل التجاري من أقدم الأنشطة الاقتصادية التي مارسها الإنسان، حيث لعب دوراً محورياً في تطور الحضارات وتشكيل العلاقات بين الشعوب. شهد هذا النشاط تحولات جوهرية عبر العصور، متأثراً بالتغيرات الاقتصادية والاجتماعية والتكنولوجية.

المطلب الأول: ماهية التبادل التجاري وتطوره

الفرع الأول: تعريف التبادل التجاري

يعرف التبادل التجاري (Trade Exchange) بأنه نظام مُقايضة تتبادل فيه الشركات والأفراد البضائع والخدمات دون الحاجة إلى استعمال الأموال بحيث يخضع الدخل الناتج عنه للضريبة، ويجري التبادل التجاري تحت الإرادة الحرة دون وجود عوامل ضاغطة على الفرد أو المؤسسة، أي أن هذه العملية لا تتم إلا برضى كلا الطرفين وبما يحقق المصلحة المشتركة لهما¹.

وقد زادت أهمية التبادل التجاري في العصر الحديث لأنها تستقطب أصحاب رؤوس الأموال بصفقتها أداة قوية تُمكنهم من تأمين ممتلكاتهم وأصولهم القيمة، وبما أن هذه العملية لا تعتمد على رأس مال الشركة فإنها لا تتأثر بسيولتها المالية².

ومن الجدير بالذكر أن ضخامة أو اتساع حجم عملية التبادل التجاري لا تعني شيئاً طالما أنها تضمن تحقيق المنفعة لجميع الأقطاب المشاركة فيها، وتسهل الحكومات عادةً عمليات التبادل التجاري، إلا أنها بنفس الوقت قد تفرض قيوداً عليها تتسم بعدم وضوحها وخلوها من الدقة³، فعلى سبيل المثال، قد تفرض الحكومة (لأهداف معينة) حظراً على دولة ما، الأمر الذي يؤدي إلى إيقاف عمليات الاستيراد والتصدير معها، كما قد تفرض أو تزيد التعرفة الجمركية (الضريبة المفروضة على السلع المستوردة) الأمر الذي يرفع من أسعار السلع المستوردة مقارنةً بالسلع المحلية⁴.

الفرع الثاني: تطور التبادل التجاري

لقد مرت المجتمعات البشرية بأدوار ومراحل من التطور التاريخي امتدت لفترات طويلة من الزمن. وقد كان الإنتاج المادي لهذه المجتمعات مرتبطاً بشكل أساسي بالمستوى التقني لها، وبقدرة الإنسان على الإنتاج ومهاراته في استغلال موارد الثروة المتوفرة في بيئته.

وتأسيساً على ذلك يمكن القول إن الإنسان في المجتمعات البدائية الأولى (مجتمع الجمع والالتقاط، مجتمع الصيد) كان يمارس أنشطة مدمرة، يعمل فيها على استنزاف الموارد دون أن يعمل على تطويرها ورفع إنتاجيتها، ولم تبدأ الحرف البناءة، التي يكون فيها استغلال الأرض ومواردها إيجابياً ومنتجاً، يحافظ فيه

¹ - "Exchange and Trade", The Library of Economics and Liberty, Retrieved 5/9/2021. Edited.

² - "What is a Trade Exchange?", Contra Dealer, Retrieved 5/9/2021. Edited.

³ - "TRADE EXCHANGE Definition", VENTURE LINE, Retrieved 5/9/2021. Edited.

⁴ - "Barriers to Trade", The Library of Economics and Liberty, Retrieved 5/9/2021. Edited.

الإنسان على إنتاجية الموارد الطبيعية ويعمل على زيادتها، إلا بظهور حرفتي الرعي والزراعة. بظهور هاتين الحرفتين انتقل الإنسان إلى حياة الاستقرار، فطور أساليب استغلال الأرض والموارد الطبيعية، كما طور وسائل النقل عندما استخدم الحيوانات المستأنسة في النقل وحمل الأثقال وجر العربات، مما أدى إلى زيادة الإنتاج بشكل كبير فظهر الشكل البدائي من التقسيم الجغرافي للعمل (التخصص في الإنتاج)، فزادت كميات السلع المنتجة عن حاجات الإنسان وتتنوع أشكالها واستخداماتها، وبذلك ظهرت لدى الإنسان ضرورة ملحة لتبادل منتجاته مع الآخرين، وهذه كانت البدايات الأولى للنشاط التجاري.

وكما تطورت حرف الإنسان وتطور نشاطه الإنتاجي من البسيط إلى المعقد، تطورت كذلك التجارة، ففي البدء تميزت التجارة بضالة الكميات الداخلة في المبادلات التجارية بسبب سيطرة سياسة الاكتفاء الذاتي التي كانت تفرضها على نفسها المجتمعات البدائية بسبب صعوبة النقل وبسبب تخلف وسائل الإنتاج، أو بسبب العزلة التي كانت تعيشها هذه المجتمعات. وإن كانت بعض مراكز الحضارة القديمة في الماضي قد تمكنت من الاتصال بالعالم الخارجي اتصالاً تجارياً بسبب ميزات خاصة، ترتبط بموقعها الجغرافي أو بمناخها الملائم أو بخصوصية تربتها أو بمهارة سكانها بصناعة معينة، وربما كانت مصر من أوائل الدول التي أدت دوراً مهماً في كل من التجارة الداخلية والتجارة الدولية عن طريق وسائل النقل البري أو النقل البحري¹.

فمن المؤكد تاريخياً أن المصريين القدماء اتصلوا تجارياً مع كل المناطق المجاورة لهم. فقد كانت لهم علاقات مع بلاد بونت (Punt) التي يُعتقد أنها كانت تشمل الساحل الجنوبي للبحر الأحمر (إريتريا والصومال)، فقد أرسلت الملكة حتشبسوت بعثة تجارية إلى هذه البلاد للحصول على الأخشاب والبخور. كما تعاملوا تجارياً مع بلاد يام (Yam) التي يُعتقد أنها أراضي كردفان ودارفور في الوقت الحاضر، فقد كانت هناك تجارة رائجة بين هذه البلاد ومصر وكانت أهم عناصرها الرقيق والعاج.

وتشير الأدلة إلى أن هناك اتصالات تجارية بين مصر والساحل الفينيقي، فقد عثر في مدينة جبيل على عدد من الفؤوس والأسلحة المصرية، بالإضافة إلى أن الملك سنفرو. أحد ملوك الأسرة الثالثة. يذكر ورود أسطول مكون من 40 سفينة من ساحل سوريا يحمل أخشاباً لبناء القصر الملكي. كما أرسل الملك تحتمس الثالث 1467 ق.م أساطيل مصرية إلى لبنان لجلب الأخشاب من هناك.

أما بالنسبة للعراق فقد كانت التجارة الخارجية هي العامل الأساسي الذي دفع الحضارة السومرية للتقدم. فخصوبة التربة منحت أهل العراق فائضاً زراعياً مكنهم من استخدامه كعنصر أساسي في تجارتهم، كما منحهم في نفس الوقت فرصة للتخصص في عدد من الحرف، غير أنهم لا يملكون المواد اللازمة لإنتاج أي صناعة، ومن ثم كان عليهم استيراد الأحجار والأخشاب والذهب من البلاد الأخرى في مقابل منتجاتهم وكذلك نجد اتصالات تجارية عديدة بين العراق ومصر وسوريا بل إن هناك اتصالات بين العراق وبلاد بعيدة كالهند

¹ - محمد فاتح عقل وفؤاد محمد الصقار، جغرافية الموارد والإنتاج، الجزء الثاني (الإنتاج الصناعي والمعدني)، ص 9.

مثلاً¹، كما أدى الفينيقيون دوراً مهماً في التجارة وخاصة التجارة البحرية في حوض البحر الأبيض المتوسط وأقاموا مستعمرات تجارية على سواحله أهمها قرطاجة.

وقد كانت تجارة المعادن وخاصة النحاس والقصدير من أهم السلع التي تاجروا بها. فقد تمكنوا من عبور مضيق جبل طارق والوصول إلى إنكلترا واستغلوا مناجم القصدير في منطقة كورنول وتاجروا فيها مع دول شرق البحر المتوسط² وفي أعقاب الفينيقيين جاء اليونانيون الذين استطاعوا أن يتابعوا مسيرة التطور التجاري الذي بدأه الفينيقيون. حيث بدأ تجارهم يجوبون البحر المتوسط والبحر الأحمر وآسيا الصغرى من أجل الحصول على بعض المعادن لصناعة الأسلحة، والحصول على المواد الأخرى التي لم تكن موجودة في بلادهم والتي بدأ الشعب اليوناني يطلبها بسبب الرفاهية التي وصلت لها دولتهم مثل الذهب والحلي والمنتجات الزراعية الغذائية.

كما اهتمت الإمبراطورية الرومانية بالتجارة الخارجية، ففي العهد الروماني نشطت التجارة البحرية في البحر المتوسط والمحيط الهندي، وخصوصاً بعد أن سيطر الرومان على مصر عام 30 ق.م حيث بذلت محاولات لاكتشاف طرق تجارية جديدة للهند، وقد استطاع الرومان بمساعدة الرياح الموسمية الوصول من البحر الأحمر إلى الهند بعيداً عن الطريق القديم الذي كان يتبع الساحل الجنوبي لشبه الجزيرة العربية عن طريق البحر. كما نجح الرومان في أن يتبعوا طريق الحرير البري للوصول إلى أراضي الصين. ويعود الفضل في تطور العلاقات التجارية الرومانية إلى نظام الطرق الذي انتشر في أنحاء البلاد التابعة لهم. ويمكن القول إن الطرق الرومانية كانت أقدم الطرق الجيدة في العالم وبالرغم من أن أهداف إنشاء هذه الطرق كانت عسكرية أكثر منها تجارية فلا يمكن إنكار فائدتها التجارية³.

وفي جنوب آسيا والشرق الأقصى نمت تجارة ساحلية نشطة منذ عهد قديم، فكانت التجارة الساحلية بين الهند والصين تقوم قبل الميلاد بمئات السنين - على أساس التخصص الجغرافي للإنتاج، كما قامت تجارة بحرية بين المناطق الساحلية والداخلية، وحدثت هجرات سكانية كبيرة بسبب الظروف المناخية أو غزوات رعوية للمناطق الزراعية، مما أدى إلى إنشاء الأسوار وحراسة مناطق التخوم⁴.

المطلب الثاني: وظائف التبادل التجاري

❖ وظائف التبادل التجاري

إن مهمة التبادل التجاري تقديم كافة الخدمات اللازمة بغرض اشباع حاجات الافراد وذلك عبر عدة وظائف، أهمها ما يلي⁵:

1 - محمد رياض: جغرافية النقل، دار النهضة العربية، بيروت، 1974، ص51.
2 - فؤاد محمد الصقار، مرجع سابق، ص 15-16.
3 - محمد فاتح عقل وفؤاد محمد الصقار، مرجع سابق، ص9.
4 - محمد رياض: جغرافية النقل، ص51.
5 - عبد الهادي عبد القادر سويقي، التجارة الخارجية، مصر، بدون ذكر دار للنشر، 2008، ص88.

❖ 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 وتجهيزها بالكيفية التي يرغبها المستهلك.

❖ 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.

❖ وظيفة التخزين

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

❖ وظيفة التمويل

كل النفقات التي يطلبها 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. تشهد هذه الوظيفة في الوقت الحالي توسعا عن طريق انتشار المؤسسات التمويلية كالبنوك، الوسطاء الماليون الذين يقومون بتجميع المدخرات من الأفراد وإقراضها للمستثمرين¹.

المطلب الثالث: أهمية وعلاقة التبادل التجاري بالميناء

أولاً: أهمية الموانئ في تعزيز التبادل التجاري

في الوقت الحالي أكثر من 80 بالمئة من حجم التجارة يتم نقلها بحرا، ويعد الميناء البحري حلقة حيوية في سلسلة نقل البضائع لذا فهناك علاقة وطيدة بين كل من الميناء والتبادلات التجارية كما للميناء أهمية كبرى في تفعيل حركة التبادل التجاري وتكمن فيما يلي:

- الميناء منفذ رئيسي للتجارة الداخلية والخارجية وله دور حيوي في عمليتي التصدير والاستيراد؛
- تقدم الموانئ حوافز لدخول السوق العالمية وإعطاء فرصة مباشرة للتبادل التجاري دون وسطاء؛
- زيادة القدرة التنافسية لصادرات الدولة؛
- يعتبر الميناء مورد ومصدر للحصول على العملة الصعبة؛
- خلق فرص العمل وتنمية الاستثمار؛

¹ - نفس المرجع، ص 99

- استمرارية عجلة تفعيل حركة التبادل التجاري إذا كانت الموانئ ذات كفاءة عالية¹.

ثانياً: علاقة الميناء بالتبادل التجاري

تعتبر التجارة الخارجية لأية دولة من العوامل الهامة والمحفزة لنموها حيث أن نمو وازدهار التبادل التجاري يرتبط بتوفر وسائل نقل مناسبة ذات درجة عالية من الكفاءة والانتظام والتي هي مطلب أساس ي لخدمة أهداف التبادل التجاري على المستوى العالمي والمحلي على حد سواء. تعد التبادلات التجارة الكثيفة هي مفتاح أساس ي للحصول على التمويل الضخم لتحديث الاساطيل الوطنية والموانئ والبنية الأساسية.

للموانئ دور كبير وأهمية بالغة في تفعيل حركة التبادل التجاري حيث كما كان الميناء على مستوى من الجودة والكفاءة وذو أداء فعال كلما كانت عجلة التبادل التجاري إلى الأمام.

¹ - رانيا محمود عبد العزيز، تحرير التجارة الدولية وفق اتفاقية الجات في مجال الخدمات، ط1، دار الفكر الجامعي، مصر، 2002، ص67.

خلاصة الفصل

تُعتبر الموانئ البحرية نافذة الدول على العالم الخارجي، حيث تلعب دوراً حيوياً كحلقة وصل رئيسية في سلسلة النقل المتعدد الوسائط، مما يسهم في تعزيز التجارة الخارجية .

تسهم المؤسسات المينائية بشكل فعال في تحسين وتطوير التعاملات الاقتصادية المحلية والدولية، من خلال الجهود المبذولة لتقوية الاقتصاد الوطني ومواكبة التطورات العالمية، خاصة في مجال نقل السلع والبضائع. يُعزى ذلك إلى الزيادة المستمرة في حجم التبادل التجاري الدولي، مما يجعل التجارة عاملاً مهماً للنمو والتطور الاقتصادي للدول .

تسعى المؤسسات المينائية إلى تسهيل الحركة الاقتصادية داخل الموانئ وتطوير الشروط العامة للاستغلال الأمثل، خاصة في مجال نقل البضائع وتفعيل التجارة الخارجية . وجود موانئ ذات كفاءة عالية وتقديم تسهيلات في الخدمات يزيد من حجم التجارة للدولة، ويفتح منافذ مباشرة للأسواق العالمية دون الحاجة إلى وسطاء، مما يقلل من التكاليف ويزيد من القدرة التنافسية للصادرات . بالإضافة إلى ذلك، يتيح ذلك للدول استيراد احتياجاتها مباشرة من الدول المصدرة، مما يعزز مركزها الاقتصادي على الساحة الدولية .



الفصل الثاني:

التأثير الاستراتيجي للنقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

الفصل الثاني: التأثير الاستراتيجي للنقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

تمهيد

إن عالم اليوم يعيش في شبكة كبيرة من الاتصالات التجارية الدولية حيث يتم تبادل السلع والخدمات وحيث تنتقل رؤوس الأموال في يسر وسهولة، وحيث يتم تبادل التكنولوجيا الحديثة بل حيث يتم إنتقال الأفراد طلبا للسياحة أو الهجرة من دولة الى أخرى .والحقيقة الكبرى في اقتصاديات التجارة الدولية هي ان دول العالم لا تستطيع ان تعيش منعزلة عن غيرها متبعة في هذا الإنعزال سياسة الإكتفاء الذاتي بصورة شاملة ولفترة طويلة من الزمن.

يعتبر النقل البحري أحد العناصر الأساسية في تنشيط حركة المبادلات التجارية الدولية نتيجة لقدرة السفن على حمل أكبر كمية ممكنة من السلع والبضائع ونقلها بين أقطاب دول العالم وأسواقها.

تُعنى السياسات التجارية بدراسة الوسائل التي تعتمد عليها الدول لفرض القيود على التجارة الخارجية، وما يترتب على ذلك من آثار اقتصادية واجتماعية. تركز هذه السياسات على مفاهيم مثل الحماية التجارية والتكامل الاقتصادي، وتختلف من دولة لأخرى تبعاً لأهدافها وظروفها الاقتصادية .

الفصل الثاني: التأثير الاستراتيجي للنقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

المبحث الأول: مدخل إلى عالم النقل البحري

لقد أدرك الإنسان القديم بالتجربة والخطأ والملاحظة قيمة الماء في حمل الأشياء الثقيلة، كجذوع الأشجار وغيرها، أو من مشاهدته لبعض الحيوانات الثقيلة التي تسبح بيسر وسرعة على صفحة المياه الداخلية.

المطلب الأول: نشأة وتطور ومفهوم النقل البحري

في المراحل الأولى من التاريخ الإنساني، اعتمدت وسائل النقل على استخدام الدواب، بالإضافة إلى السير على الأقدام، كوسائل رئيسية للتنقل ونقل البضائع. كما استخدمت القوارب البدائية المصنوعة من الأخشاب في النقل المائي، والتي تطورت لاحقاً إلى مراكب أكثر تعقيداً، مما ساهم في تسهيل التنقل عبر الأنهار والبحار. وقد شهدت حضارات قديمة مثل المصرية واليونانية والرومانية استخدام هذه الوسائل في أنشطتها الاقتصادية والاجتماعية. واستمر الإنسان في تطوير وسائل النقل البرية والبحرية حتى مجيء الثورة الصناعية التي أحدثت تحولاً جذرياً في تقنيات النقل، مما أدى إلى تحسين كفاءتها وزيادة سرعتها.

وعهد النهضة و ظهور مشتقات الطاقة كالفحم الحجري و البترول و التي مثلت العمود الفقري لتطور صناعة النقل عامة و صناعة النقل البحري خاصة ومن ثم ازداد النشاط الصناعي و الزراعي و انتشر النشاط التجاري بشتى أنواعه مما قاد الى زيادة الحاجة الى النقل بشتى أنواعه و خاصة النقل البحري لما له من مميزات في عملية الازدهار الاقتصادي و التبادل التجاري فجاءت فكرة شق القنوات المائية مثل قناة مانشستر و ليفربول لربط مناطق الفحم الحجري في بريطانيا¹.

وأيضا بدأت الحاجة للانتشار البري عبر السكك الحديدية بظهور الحركات الاستعمارية في بداية القرن العشرين وأواخر القرن التاسع عشر ميلادي، حيث تم مد شبكة السكك الحديدية الى احتياجاتها من وإلى مناطق المستعمرات مثل جميع المستعمرات البريطانية لتساعدها في نقل القطن من السودان الى بريطانيا وغيرها من قنوات النقل التي أنشأها المستعمرون. أصبحت السكك الحديدية أهم وسائل النقل وأفضلها آنذاك نسبة لوعورة المنطقة الافريقية مع مراعات قلة تكاليف النقل بها ومرونتها مقارنة مع وسائل النقل الأخرى.

لاحقاً، أدى التفكير في إنشاء طرق معبدة إلى نشوء المدن والمجتمعات الحضرية التي ارتكزت على شبكة

¹ - مصطفى أحمد حمد، اقتصاديات النقل في السودان، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا، السودان، 2008، ص 24.

الفصل الثاني: التأثير الاستراتيجي للنقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

النقل المتطورة، مما ساهم في ربط مواقع الإنتاج بالمراكز الكبرى. ومع دخول عصر التكنولوجيا والتقدم العلمي والتقني، شهد قطاع النقل تطورًا هائلًا في أنواعه وأشكاله؛ خاصة في مجال النقل البحري الذي ظهر فيه أساطيل سفن حديثة وطُورت طرق الشحن والتفريغ، كما شهدت الموانئ تحديثًا ملحوظًا تماشيًا مع تطور تلك الأساطيل. وفي غياب هذه التطورات، كان من المحتمل بقاء الشعوب معزولة في ديارها دون الاستفادة من خيارات بقية البلدان.

الفرع الأول: نشأة النقل البحري

تُعتبر وسائل النقل المائي من أقدم الوسائل التي استخدمها الإنسان لنقل احتياجاته وتحريكها من مكان إلى آخر. وإذا عدنا بالتاريخ إلى بدايات الوجود البشري، يمكننا أن نتخيل كيف اكتشف الإنسان البدائي أول وسيلة نقل مائي، حين وضع صيده على جذع شجرة عائم تحرك مع التيار، فاستغل هذه الظاهرة الطبيعية، ثم طورها بربط أكثر من جذع معًا بواسطة حبال من لحاء الأشجار. وهكذا، بدأت رحلة الإنسان في استخدام الطبيعة لتسهيل حركته، فكان القارب أول وسيلة نقل مائي سبقت حتى استخدام الحيوانات في حمل الأثقال.

منذ العصور القديمة، استُخدمت الأنهار والمجاري المائية كوسائل نقل، لما تمتاز به من هدوء وسير منتظم، ما شجع الإنسان على استخدامها بأبسط الوسائل. ومن الشواهد على ذلك ما ذكره المؤرخ المقريزي في كتابه "الخطط"، بأن مصرًايم بن حام كان أول من بنى مركبًا بعد الطوفان الذي حدث في عهد النبي نوح عليه السلام.

رغم ذلك، ظل البحر في العصور القديمة مصدر خوف ومغامرة مخوفة بالمخاطر، نظرًا لجهل الناس آنذاك بخصائصه واتساعه. ومع مرور الوقت، تطورت العلاقة مع البحر، وانتقل الإنسان من استخدام الأنهار إلى الملاحة في المسطحات المائية الأكبر، مثل البحار المالحة، وهو ما سمح له لاحقًا بتعلم فنون الملاحة وبناء قوارب أكثر تطورًا، خاصة مع ظهور الحاجة إلى التجارة وتبادل السلع¹.

وقد ساهمت هذه التطورات في ربط النقل المائي بالتجارة الدولية، حيث تطورت القوارب البدائية إلى أساطيل ضخمة عبرت البحار والمحيطات، مما ساعد الإنسان على اكتشاف مناطق جديدة وتبادل السلع

¹ - مصطفى أحمد حمد، مرجع سبق ذكره، ص 120.

الفصل الثاني: التأثير الاستراتيجي للنقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

والثقافات معها. ومن أبرز المسطحات التي شهدت هذه البدايات: البحر الأحمر، خليج عدن، المحيط الهندي، وبحار جنوب شرق آسيا، وهي مناطق تطل على حضارات قديمة مثل مصر، والصين، والإغريق، والرومان.

وفي التاريخ الإسلامي، يُعد الخليفة معاوية بن أبي سفيان أول من اهتم بتأسيس أسطول بحري إسلامي، مستفيداً من نماذج السفن الرومانية التي حصل عليها المسلمون بعد فتح مصر، فتم بناؤه في لبنان باستخدام الأخشاب المحلية. تميز العرب في علوم الفلك والرياضيات، كما برعوا في صناعة السفن، ورسم الخرائط، ومعرفة اتجاهات الرياح، ما مكّنهم من السيطرة على البحار وخدمة تجارتهم.

ويشير بعض الباحثين إلى أن النشاط البحري العربي امتد حتى المحيط الأطلسي، فيما يُعرف ببحر الظلمات، خلال القرن الحادي عشر الميلادي.

أما في العصر الحديث، فقد أصبحت البحار والمحيطات من أهم طرق النقل التجاري الدولي، حيث تشكل السفن الوسيلة الأساسية لنقل البضائع، رغم المنافسة التي تواجهها من وسائل أخرى كالنقل الجوي والبري. ورغم ذلك، لا يزال النقل البحري يحتفظ بمكانته الحيوية، إذ تشير الإحصائيات إلى أن حوالي 78 % من حجم التجارة العالمية يتم عبره، بالإضافة إلى أن 68 % من حجم البضائع المتداولة دولياً تُنقل عن طريق البحر¹.

الفرع الثاني: تعريف النقل البحري

يعرف نشاط النقل البحري بأنه نشاط إنتاجي من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية (مكانية وزمنية)، وذلك بنقلها من مكان إلى آخر. ويعد نشاطاً توزيعياً نظراً لدوره الأساسي في عملية التبادل وتوزيع البضائع محلياً، إقليمياً و دولياً².

اعتبرت الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات (GATS) سنة 1999، قطاع النقل البحري قطاعاً تجارياً، حيث أنه يقوم بنقل أكبر جزء من البضائع حول العالم، كما تم وصفه قطاعاً خديماً يقوم بمهمة تجارة

1 - مختار السويفي، اقتصاديات النقل البحري، الدار المصرية اللبنانية للطباعة، الطبعة الثالثة، مصر، 2001، ص3.

2 - سميرة إبراهيم محمد أيوب، اقتصاديات النقل، دراسة تمهيدية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2003، ص39

الفصل الثاني: التأثير الاستراتيجي للنقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

الخدمات للمستفيدين من الموانئ¹.

يعبر عن النقل البحري بأنه نشاط بحري حيوي يساهم في تحريك المنقولات و الركاب حول العالم².

ويمكن تعريف نشاط النقل البحري أيضا من خلال المحاور الرئيسية التي تسهم في تقديم خدمات النقل البحري . و تضم تلك المحاور كل من السفينة، السماسرة الذين يعملون في مجال تقديم خدمات النقل البحري، فضلا عن الموانئ البحرية و شركات الشحن والتفريغ و ما يرتبط بنشاطها من نقل و تخزين ،بالإضافة إلى شركات التأمين و كافة الهيئات و المؤسسات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات النقل البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة³.

المطلب الثاني: أهمية النقل البحري

يُعد النقل البحري من أبرز وسائل النقل، خاصة على الصعيد الدولي، لما يتمتع به من مزايا جعلته ذا أهمية اقتصادية كبيرة .فهو لا يقتصر على تسهيل حركة البضائع والركاب، بل يلعب دورًا محوريًا في تحقيق التنمية الاقتصادية للدول التي تمتلك المقومات الطبيعية والاقتصادية اللازمة لممارسة هذا النشاط .

يرتبط النقل البحري ارتباطًا وثيقًا بالتجارة الخارجية، حيث يُعتبر الركيزة الأساسية والبنية التحتية لتطوير الصادرات والواردات بين الدول .ومع تطور وسائل النقل وتحسين الموانئ ومرافق الشحن والتفريغ، تزداد حركة التبادل التجاري بين الدول، مما يساهم في توسيع نطاق الأسواق وفتح منافذ جديدة .

ويمكن اختصار جزء من أهمية النقل البحري في النقاط التالية:

- يُعتبر نشاط النقل البحري ركيزة مكملة للقطاعات الاقتصادية الأخرى مثل الصناعة والزراعة والسياحة، إذ لا يُزود هذه القطاعات بالمدخلات الضرورية فحسب، بل يُسهم أيضًا في نقل مخرجاتها إلى الأسواق العالمية.

- يتفاوت تأثير هذا النشاط بين الدول بحسب قدرتها على امتلاك أسطول تجاري وطني يُمكنها من توفير جزء

¹ - أحمد الراشد، " تقييم فرص مشاركة القطاع الخاص في إنجاز و تطوير عمليات أعمال موانئ العراق باستخدام عملية التحليل الهرمي، (AHP)دراسة ميدانية في الشركة العامة للموانئ العراقية " ، مجلة العلوم الاقتصادية ، 2011 ، ماي، المجلد السابع، العدد 28 ، ص 124.

² -عثمان ابراهيم السيد، قضايا النقل في السودان، مركز دراسات الشرق الاوسط وافريقيا، 2004، ص24.

³ -سميرة إبراهيم محمد أيوب، مرجع سابق، ص39 .

الفصل الثاني: التأثير الاستراتيجي للنقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

كبير من العملات الأجنبية لخزينة الدولة، وهو الجانب الذي غالبًا ما تُستهلكه نفقات الشحن والتفريغ والتأمين وغيرها من الخدمات البحرية.

- يوفر النقل البحري إيرادات كبيرة للدول التي تمتلك أساطيل أو موانئ، سواء كان ذلك من خلال الاستخدام الفعّال لهذه القدرات أو عبر تأجيرها للدول الأخرى.
- تُعدّ صناعة النقل البحري محورًا أساسيًا في توطين الصناعات الأخرى وتحديد مواقع الإنتاج ومراكز التوزيع؛ حيث يلعب دورًا مباشرًا في تحديد قيمة السلع والخدمات على جانبي العرض والطلب¹. فإلى جانب خلق المنفعة المكانية، يؤثر النقل البحري على حجم الطلب الكلي من خلال تحديد أسعار السلع، فيما يتجلى تأثيره على جانب العرض في تعدد أنواع السلع المنقولة بكميات كبيرة وتكاليف منخفضة مقارنة بوسائل النقل الأخرى.
- يُسهم هذا النشاط في زيادة معدلات التكوين الرأسمالي المادي والبشري، إذ تُسهّل خدمات النقل البحري انتقال المعرفة التكنولوجية مما يُرفع من معدلات النمو الاقتصادي والطاقة الإنتاجية، وهما من أهم محددات التنمية الاقتصادية.
- يعمل على تحسين مركز ميزان المدفوعات من خلال تعزيز القدرة التصديرية للدولة وتحقيق مزيد من العملات الأجنبية لخزينة الدولة، إلى جانب دعم الواردات من السلع التي تُوجه بشكل أساسي إلى الصناعات المتخصصة في الإنتاج التصديري وتوفير بدائل للواردات.
- تتيح فرصًا لتحقيق التكامل الخلفي عن طريق توفير مستلزمات الإنتاج والأنشطة الاقتصادية، سواء بتوسيع نطاق الأسواق القائمة أو بخلق أسواق ومنافذ توزيع جديدة للمنتجات النهائية.
- يلعب النقل البحري دورًا حيويًا في دعم وتعزيز الصادرات والواردات؛ إذ يُشكل وجود سفن وطنية تعمل على خطوط محلية محددة عاملاً محفزًا لتشجيع وتنمية الصادرات. فهذا النشاط لا يقتصر على طرح منتجات جديدة أو اعتماد سياسات تسويقية ناجحة فحسب، بل يتوجّ أيضًا بتوفير خدمات نقل بحرية متطورة تُسهم في رفع معدلات الأداء وتحقيق الكفاءة المنشودة.

¹ سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل "دراسة تمهيدية"، الدار الجامعية، 2002-2003، ص 37.

الفصل الثاني: التأثير الاستراتيجي للنقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

المطلب الثالث: خصائص ومكونات النقل البحري

الفرع الأول: خصائص النقل البحري

تتميز مشروعات الاستثمار في قطاع النقل البحري بخصوصية واضحة تميزها عن باقي الأنشطة الاستثمارية في القطاعات الاقتصادية الأخرى، ويعود ذلك إلى الطبيعة الفريدة لهذا القطاع، كونه يتأثر بشكل كبير بالعوامل البيئية مثل المناخ وحالة البحر.

ونظرًا لهذه الخصوصية، فإن الاستثمارات في هذا المجال تتطلب رؤوس أموال ضخمة لتتمكن من تسخير قوى الطبيعة في خدمة الإنسان. كما تقتضي إنشاء مشروعات ملاحية مساندة ودقيقة تضمن سلامة حركة السفن البحرية بمختلف أنواعها. ولا يمكن تجاهل أهمية توفر موانئ مجهزة وقادرة على استقبال السفن، إضافة إلى توفر تجهيزات فعالة لعمليات الشحن والتفريغ والتأمين.

ويجدر التنبيه إلى أن غياب خدمات النقل البحري الكافية - سواء من حيث الكم أو الكيف - قد يؤدي إلى خلق اختناقات في القطاعات الاقتصادية الأخرى التي تعتمد بشكل مباشر أو غير مباشر على هذا النوع من النقل. وهو ما يؤكد ضرورة التقييم الدقيق والمناسب لطبيعة الاستثمارات في قطاع النقل البحري، تجنبًا لهدر الأموال وتعطيل الأنشطة الإنتاجية في باقي القطاعات المرتبطة به.

مما سبق يمكن القول إن قطاع النقل البحري يتميز بخصائص محدودة وهي:

❖ ارتفاع تكاليف صناعة النقل البحري¹:

تُعد مشاريع خدمات النقل البحري من أكثر الصناعات اعتمادًا على التكنولوجيا المتقدمة، حيث تتطلب استثمارات رأسمالية كبيرة مقارنة بوسائل النقل الأخرى. فالسفن، التي تُعتبر العنصر الأساسي في هذه الصناعة، يجب أن تتمتع بمواصفات فنية خاصة تُمكنها من مقاومة التآكل الناتج عن التواجد المستمر في المياه. بالإضافة إلى ذلك، يجب تجهيزها بوسائل اتصال وكشف عالية الكفاءة، نظرًا لبقائها بعيدًا عن اليابسة لفترات طويلة، مع ضرورة توفير مرافق معيشة وتخزين بمواصفات دقيقة لضمان راحة الطاقم وسلامة البضائع. تُساهم هذه المتطلبات في ارتفاع تكلفة بناء وتشغيل السفن، فضلًا عن التكاليف المرتبطة بالخدمات

¹ - احمد سليمان المشوخي، اقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر العربي للطباعة والنشر، الاسكندرية، 2003، ص 115.

الفصل الثاني: التأثير الاستراتيجي للنقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

البحرية المساندة، مثل الموانئ، وشركات الشحن والتفريغ، ووكلاء السفن، والتأمين البحري. كل هذه العوامل تؤدي إلى زيادة التكلفة الإجمالية لصناعة النقل البحري، مما يجعلها من أكثر الصناعات كثافة في رأس المال وتطلبًا للتكنولوجيا المتقدمة.

❖ الاعتماد على استخدام التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري:

تعتمد صناعة النقل البحري بشكل متزايد على التكنولوجيا الحديثة، مما أدى إلى تطورات كبيرة في تصميم السفن، وهياكلها، وطرق تشغيلها. فقد أصبحت السفن أكثر تخصصًا لتلبية احتياجات محددة، مثل نقل النفط، والغاز، والبضائع، والمواشي، وغيرها وكل هذا التطور يتبعه تطور في شكل الخدمات الملحقة ذات العلاقة و الموانئ وغيرها¹.

❖ النقل البحري صناعة دولية :

تخضع صناعة النقل البحري لسيطرة بعض الدول الكبرى والشركات العالمية التي تعمل في مجال الخدمات الملحقة، وتتصف صناعة النقل البحري بأنها صناعة دولية غير خاضعة للمنافسة المتكافئة، حيث تمتلك الدول التي تطل على البحار سفنًا لنقل البضائع وتستأجر ما يفيض عن حاجتها لمختلف دول العالم، وينطبق نفس الأمر في جانب الموانئ البحرية. وهذه الصناعة لا تخضع لمنافسة عادلة سواء من حيث صناعة وبناء السفن أو امتلاك أسطول النقل فضل عن استحوادها على النصيب الأكبر من التجارة الدولية المنقولة بحرا.

❖ طول العمر الافتراضي لمشروعات صناعة النقل البحري :

تتصف مشروعات صناعة النقل البحري طول عمرها الافتراضي، حيث أن حياة السفينة تتراوح ما بين 11 إلى 15 عام كما أن العمر الإنتاجي للموانئ البحرية والممرات الملحقة يصل إلى أكثر من مائة عام وهذا عكس مشروعات النقل الأخرى مثل الجوي أو البري بوسائله المتعددة. وهذا الأمر يفرض على القائمين على أمر النقل عامة والنقل البحري خاصة بالالتزام واتباع الطرق العلمية في مجال النقل البحري والاستثمار فيه، فالتخطيط السليم ودراسات الجدوى المتخصصة في هذا الجانب تجنب المجتمعات إهدار مواردها وتقليل منافعها.

¹ - بلال شاكر ياسين، مفاهيم النقل البحري، مطبعة الهلال، الكويت، 2001، ص 56

الفصل الثاني: التأثير الاستراتيجي للنقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

❖ صناعة النقل البحري غير قابلة للتخزين وتكلفتها غير قابلة للتجزئة :

تتميز صناعة النقل البحري بعدم قابليتها للتخزين شأنها في ذلك شأن سائر خدمات قطاع النقل الأخرى حيث يتم تقديم الخدمة بصورة متتابعة ومستقلة من حيث الزمن وحيز النقل، وتفسير ذلك أن السفينة تبحر في زمن معين من ميناء معين لتصل إلى ميناء آخر في زمن معين. وعند حساب تكاليف صناعة النقل البحري يجب النظر إليها كاملة بصورة تمكن من حسابها لأنها تمثل تكاليف صناعة النقل البحري بكافة مكوناته.

❖ تعاضم أهمية الزمن وقيمة المعلومات في صناعة النقل البحري :

تحتل قضية اختصار الزمن أهمية كبيرة في كفاءة خدمات النقل البحري وزيادة إنتاجيتها نسبة لزيادة الطلب عليها، وهذا الأمر ينبغي أخذه بالحسبان عند دراسة وتقييم جدوى مشروعات تلك الصناعة والفنون الانتاجية المستخدمة فيها. كما أن هذه الدراسة والتقييم لا بد أن يقوم على قاعدة بيانات ومعلومات كافية وصحيحة تساعد على رسم الدراسة وتحديد القرار المتخذ بناءا عليها فمن خصائص ومميزات صناعة النقل البحري أهمية اختصار الزمن الذي يعد عنصرا أساسيا لتحديد مدى كفاءة الخدمة المقدمة.

❖ ارتباط صناعة النقل البحري بالسياسة الخارجية للدول :

معلوم أن نشاط النقل البحري مرتبط في كثير من جوانبه بالسياسة الخارجية للدولة والذي ينعكس أثرها على عملية التبادل التجاري في مجال السلع والخدمات، وبذلك تلعب السياسة الخارجية للدولة ومواقفها من القضايا العالمية دورا كبيرا في عملية تنشيط القطاع من خلل تبادل المصالح المشتركة، حيث تتمكن الدولة من التصدير والاستيراد والتعامل مع كل دول العالم وذلك بحكم علقها السياسية الجيدة، التي تجعل آخرين يطلبون خدماتها من استئجار للسفن أو الموانئ وغير ذلك من الخدمات البحرية.

بالإضافة الى ما سبق فان حسن العلاقات الخارجية يمكن الدولة من الحصول على أهم مقومات صناعة النقل البحري وهي رأس المال و مدخلات الانتاج التي تتطلبها هذه الصناعة والتي تحتكرها دول معينة¹.

¹ - عبد القاسم دانو، المؤسسات البحرية تاغي الأسس والمعايير، 2004، ص 113

الفصل الثاني: التأثير الاستراتيجي للنقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

❖ العمل على زيادة العرض السلعي :

ففي جانب العرض نجد أن النقل البحري له قدرة كبيرة على نقل آلاف الأطنان من البضائع والسلع مصدرة كانت أم مستوردة وذلك خلال رحلة واحدة وبتكاليف أقل إذا ما قورنت بتكاليف وسائل نقل أخرى ويترتب على ذلك زيادة الكميات المعروضة من السلع والخدمات بالأسواق والأماكن التي تنقل إليها مع انخفاض في مستوى سعرها لو فرتها وانخفاض تكلفة نقلها مما يؤدي إلى زيادة الطلب عليها.

الفرع الثاني: مكونات النقل البحري

تُعتبر السفينة العنصر الأساسي في عملية النقل البحري، حيث تشكل الركيزة المحورية لهذه الصناعة . ومع ذلك، فإن عدم امتلاك دولة ما لسفنٍ لا يعني بالضرورة أنها خارج إطار صناعة النقل البحري . فهناك العديد من المؤسسات والهيئات التي تلعب دورًا حيويًا في هذا القطاع، سواء بشكل مباشر أو غير مباشر . تتعاون هذه الكيانات وتتكامل جهودها، مما يؤدي إلى تداخل مصالحها وتنسيق رؤاها في سبيل تطوير صناعة النقل البحري . وفيما يلي، سيتم توضيح أبرز هذه الهيئات والأدوار التي تضطلع بها .

1. شركات الملاحة البحرية

تعد من المكونات الأساسية لعملية صناعة النقل البحري، و تختص هذه الهيئة بنقل الحمولات المتاحة من الصادرات و الواردات على الخطوط الملحية المختلفة، يتنوع نشاطها أو قد يقتصر فقط على نقل كل ما يلي: البترول و مشتقاته، البضائع، خدمات نقل الركاب و تشغيل العبارات بين الموانئ المتجاورة¹.

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

وتختلف شركات الملحة البحرية من حيث النشاط الذي تمارسه والذي يتوقف على نوعية السفن التي تمتلكها الشركة وتبعاً لذلك يكون نشاط شركات الملحة، ويقوم الأسطول البحري بربط مناطق الانتاج بمناطق الاستهلاك علماً بأن ثلاثة أرباع التجارة الدولية أي ما يعادل 68 % يتم نقلها بحراً مع مراعات أن تكلفة النقل

¹ - مصطفى أحمد حمد، مرجع سبق ذكره، ص35.

الفصل الثاني: التأثير الاستراتيجي للنقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

البحري ما زالت أرخص من غيرها.

وبذلك تسعى حكومات الدول المتقدمة والنامية للتوسع في امتلاك الأساطيل التجارية، حيث تضع

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

2. الموانئ البحرية

تعد الموانئ البحرية من أهم الدعامات التي تقوم عليها صناعة النقل البحري نظرا لدورها العظيم في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن. فهي حلقة هامة في سلسلة النقل المتكامل أو النقل المخترق أو النقل متعدد الوسائط، حيث تربط الموانئ بين التجارة الخارجية المنقولة بحرا و المنقولة برا¹.

والنقل المخترق يهدف إلى تقليل تكلفة النقل الفعلية والتي تشمل كلفة النقل بالسفن من خلل إيجارها وأثناء مكوثها بالموانئ إضافة الى النقل البري وذلك على أساس أن تكون فترة مكوث السفن بالموانئ أقل ما يكون لما له من آثار على ميزان المدفوعات من حيث غرامة التأخير التي يدفعها الميناء للسفن الأجنبية وكذلك سرعة تداول البضائع بالميناء، ويؤثر ذلك على خطط التنمية الاقتصادية. ويعني هذا أن الموانئ البحرية تؤثر على معدلات النمو الاقتصادي وعلى القيمة المضافة وعلى ميزان المدفوعات كما تؤثر على العمالة. وتتعدد وتتتنوع التسهيلات التي تقدمها الموانئ البحرية حسب نوعية وطبيعة الموانئ والوظائف التي تؤديها اتجاه النقل البحري.

المبحث الثاني: التجارة الخارجية وسياساتها

أضحى موضوع تحديد الأسواق المستهدفة والبحث عن طرق التسويق للمنتجات نحوها من أولويات الدول المتقدمة حتى تضع تجارتها الخارجية في موضع أمن ومستقر، غير أن ذلك يتطلب منها تخطيط محكم

¹ - محسن جابر عبود، الأثر الاقتصادي للنقل البحري، دار وجيدة للنشر، عمان، 2002، ص 110.

الفصل الثاني: التأثير الاستراتيجي للنقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

وتحليل دقيق لكل الاحتمالات الواردة من المنافسين.

المطلب الأول: مفهوم التجارة الخارجية

تعد التجارة الخارجية أساس ازدهار الاقتصاد، إذ أن معظم الدول لا تستطيع الاعتماد على منتجاتها المحلية فقط ، لعدم توفر جميع الموارد اللازمة أو بسبب نقص اليد العاملة ، فتلجأ إلى الاستيراد من الدول الأخرى ، إذ تعتبر بعض الدول بارعة في إنتاج منتجات معينة بسعر منخفض التكاليف، إضافة إلى ذلك لا تختلف التجارة الخارجية عن التجارة المحلية من حيث المبدأ أو سلوك الأطراف المشاركين في العملية التجارية لكن الفرق هو أن التجارة الخارجية تكون أكثر تكلفة من التجارة المحلية ، بسبب فرض تكاليف إضافية، على سبيل المثال: تكاليف التعريفات الجمركية أو المرتبطة بالتأخير على الحدود.

الفرع الأول: تعريف التجارة الخارجية

بدايةً، من المهم التمييز بين مفهومي التجارة الدولية والتجارة الخارجية، حيث يُستخدم المصطلحان أحياناً بالتبادل، لكنهما يحملان دلالات مختلفة في السياق الاقتصادي. فالتجارة الدولية تمثل النظرية الشمولية للعلاقات الاقتصادية العالمية، في حين أن التجارة الخارجية تمثل النظرية الجزئية لهذه العلاقات بين دولة معينة ودول أخرى أو مجموعة من الدول¹.

هناك عدة تعاريف لتجارة الخارجية منها ما يلي:

التجارة الخارجية هي أحد فروع علم الاقتصاد التي تختص بدراسة المعاملات الاقتصادية الدولية، وتشمل حركة السلع والخدمات ورؤوس الأموال بين الدول المختلفة، بالإضافة إلى السياسات التجارية التي تطبقها الدول للتأثير على هذه الحركات².

تطرق المشرع الجزائري إلى التجارة الخارجية من خلال نص المادة 25 من نظام رقم 07-101 لمؤرخ 03 فبراير 2007 والمتعلق بالقواعد المطبقة على المعاملات الجارية مع الخارج والحسابات بالعملة الصعبة"على أنها تشمل كل المعاملات الخاصة بالسلع والخدمات التي يحكمها عقد تجاري حيث يكون المبلغ وحقوق وواجبات

¹ - حسام، علي داود وآخرون، اقتصاديات التجارة الخارجية، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، عمان، 2002، ص 13.

² - عطا الله، علي الزبون، التجارة الخارجية، دار اليازوري للنشر والتوزيع، عمان، 2015، ص 9

الفصل الثاني: التأثير الاستراتيجي للنقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

الأطراف المتعاقدة معينين ومحددين، مقابل تحويل وقانونية العملية معينين ومحددين، كذلك الخدمات المرتبطة بعملية التحويل أو معالجة الشكل (traitement a façon) (أو التزيين) (ouvraison) أو التصليح¹.

وتعرف أيضا على أنها عملية التبادل التجاري في السلع والخدمات بين مجموعة دول أو بين المتعاملين الاقتصاديين لتوطيد العلاقات الاقتصادية بينهم ولتحقيق المنفعة بالرغم من بعد الحدود والمسافات الدولية للأقاليم الذين ينتمون إليها².

أما التعريف الأشمل للتجارة الخارجية هو أنها تمثل "المعاملات التجارية الدولية في صورها الثلاثة المتمثلة في انتقال السلع والخدمات، والأفراد، ورؤوس الأموال، تنشأ بين افراد يقيمون في وحدات سياسية مختلفة، أو بين حكومات أو بين منظمات اقتصادية تقطن وحدات سياسية مختلفة³. ويمكن تصنيف الصفقات التجارية التي تتضمنها التجارة الخارجية كما يلي³:

-تبادل السلع المادية: تشمل السلع الاستهلاكية والسلع الإنتاجية والمواد الأولية والسلع نصف المصنعة والسلع الوسيطة.

-تبادل الخدمات: التي تتضمن خدمات النقل، والتأمين والشحن، والخدمات المصرفية والسياحية وغيرها.

-تبادل النقود: تشمل حركة رؤوس الأموال لأغراض الاستثمار سواء على مدى القصير أو الطويل، كما تشمل القروض الدولية.

-تبادل عنصر العمل: ويشمل انتقال اليد العاملة من بلد إلى آخر، بالإضافة إلى الهجرة.

ترتكز التجارة الخارجية على قاعدتين أساسيتين وهما الاستيراد والتصدير كحل لتوفير السلع والبضائع النادرة بالبلد نتيجة لأسباب متعددة كعدم القدرة على إنتاجها أو عدم حيازتها لرؤوس أموال لإنتاجها⁴، منتهجة في ذلك تخطيط وتنظيم يعرف بسياسة التجارة الخارجية الخاص بكل دولة.

1 - نظام رقم 01-07 المؤرخ في 15 محرم عام 1428 الموافق 03 فبراير سنة 2007 المتعلق بالقواعد المطبقة على المعاملات الجارية مع الخارج والحسابات بالعملة الصعبة، ج ر الجمهورية الجزائرية العدد 31، ص 17

2 - مراد عبيدات، التبادل الدولي بين أطروحات نظريات التجارة الدولية وواقع المتغيرات الاقتصادية العالمية، الاقتصاد والتسيير والتجارة، العدد 21، جامعة الجزائر، 2012، ص 40.

3 - محمد، دياب، التجارة الدولية في عصر العولمة، دار المنهل اللبناني، بيروت، 2010، ص 22

4- عادل أحمد حشيش، أساسيات الاقتصاد الدولي، الدار الجامعة الجديدة، الطبعة الأولى، الإسكندرية مصر، 2002، ص 12.

الفصل الثاني: التأثير الاستراتيجي للنقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

الفرع الثاني: الفرق بين التجارة الداخلية والخارجية:

تختلف التجارة الخارجية عن التجارة الداخلية في العديد من النقاط يمكن ذكر أبرزها:

❖ الاختلاف في انتقال عوامل الإنتاج:

بما أن التجارة الداخلية تتم بداخل التراب الوطني فإن عوامل الإنتاج تنتقل بكل سهولة بينما في التجارة الخارجية غير ممكن حدوث ذلك نتيجة وجود الحدود الدولية بين الدول.

❖ الاختلاف في نوعية الأسواق:

تلعب الأسواق دورا هام في تنشيط التجارة بصفة عامة غير أن الأسواق الخارجية تتميز عن نمطية الأسواق الداخلية في طبيعة المستهلكين المتواجدة في كل واحدة منها، وفي نفقاتهم وعادات وتقاليدهم السائدة في المجتمع.

❖ من حيث المنافسة حول المنتج:

يحوز المنتج المعروض في الأسواق المحلية على مستوى إنتاجي وتسويقي مربوط بالطلب المحلي للأفراد المتواجدين بالدولة عكس المنتج الموجه نحو التسويق بالخارج يكون وفقا لمعايير دولية.

❖ العملة النقدية:

وهو أحد مميزات الرئيسية للتجارة الخارجية عن الداخلية بحيث تستخدم العملة الوطنية في التجارة الداخلية عكس التجارة الخارجية أين يتم التعامل مع عادة بالدولار واليورو.

❖ اختلاف في الوحدات السياسية:

المقصود بهذا الانتماء السياسي للأفراد فالتجارة الداخلية تقوم بين المواطنين المنتمين لنفس البلد يخضعون لقانون موحد في حين أن التجارة الخارجية أفرادها ينتمون لدول مختلفة¹.

¹ -وليد عابي، حماية البيئة وتحرير التجارة الخارجية في إطار المنظمة العالمية للتجارة، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه علوم اقتصادية تخصص الاقتصاد الدولي والتنمية المستدامة، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة فرحات عباس سطيف 1، 2018-2019، ص4.

الفصل الثاني: التأثير الاستراتيجي للنقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

الفرع الثالث: أهمية التجارة الخارجية

تُعَدّ التجارة الخارجية من النشاطات الاقتصادية المهمة في العالم؛ حيث تعتمد عليها كافة الدول في أنظمتها الاقتصادية؛ مما يساهم في توفير كافة الحاجات الاستهلاكية، ومن الممكن تلخيص أهمية التجارة الخارجية وفقاً للنقاط الآتية¹:

- ربط الدول والمجتمعات مع بعضها البعض زيادة على اعتبارها أداة لتصريف فائض الإنتاج عن حاجة السوق المحلية ؛
- تُعَدّ التجارة الخارجية مقياساً لقدرات الدول على الإنتاج، والمنافسة في الأسواق العالمية؛ بسبب اعتمادها على مُعدّلات الإنتاج المُتاح، وقدرات الدول في الحصول على العُملة الأجنبية ؛
- تُعتبر التجارة الخارجية من المجالات الحيوية في المجتمعات، سواء أكانت ذات بيئة اقتصادية نامية أو مُتقدمة؛ إذ تُساهم التجارة الخارجية في ربط الدول معاً، كما تُساعد على تعزيز القدرة على التسويق؛ من خلال استحداث أسواق جديدة ؛
- تعتمد الدول على التجارة الخارجية؛ من أجل زيادة رصيد العُملة الصعبة في حساباتها؛ بسبب اعتماد عمليات التصدير والاستيراد على استخدام عُملة مُتنوعة ؛
- تعمل التجارة الخارجية على تطوير وتنمية الأنشطة الاقتصادية سواء منها الإنتاجية أم الاستهلاكية أم الخدماتية، ويتم ذلك من خلال تفعيل الحركة التجارية في تلك المصادر الاقتصادية الناتجة عن عمليات التصدير أو استيرادها ؛
- ينجم عن التجارة الخارجية من الصادرات عائد مالي يمكن استخدامه كمصدر تمويلي للمشاريع التنموية، أو الخدمات التي تحتاجها الدولة ما يسمى بالإنفاق الجاري ؛
- كما أن التجارة الخارجية المتوازنة تعمل على احداث التوازن في ميزان المدفوعات من خلال ما يترتب على الدولة من متطلبات، وما تحقّقه من إيرادات تعمل على تخفيض العجز وعدم التوازن إذا توازنت مع الصادرات.

تعد التجارة الخارجية حلاً لمشكلة عجز الدول عن تحقيق الاكتفاء الذاتي من السلع والخدمات لعدم

¹-فاطمة الزهراء بن زيدان، دراسة تحليلية لحركة التجارة الخارجية في الجزائر من منظور الجغرافيا الاقتصادية، الجزائر: جامعة حسيبة بن بوعلي - الشلف، 2011 - 2012، ص 31، 32 .

الفصل الثاني: التأثير الاستراتيجي للنقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

قدرتها على انتاج هذه السلع، إما لأسباب تعود لطبيعة السلع أو عدم توافر رؤوس الأموال أو التكنولوجيا أو الإدارة الحديثة لدى بعض الدول لإنتاجها بتكلفة أقل¹.

المطلب الثاني: أسباب ظهور التجارة الخارجية

تتشارك دول العالم بين بعضها البعض مجموعة من العلاقات الاقتصادية المتنوعة، التي تبلورت بناءً على التجارة الخارجية، وذلك بسبب فرض تأثيرها على الأسواق التجارية المحلية والعالمية، كما ساهمت التغيرات في الأسعار الخاصة بالتبادل التجاري الدولي في تعزيز فكرة التجارة بين الدول؛ لتحقيق الأرباح المالية، ومن الممكن تلخيص أسباب ظهور التجارة الخارجية وفقاً للآتي²:

❖ **الحاجة إلى وجود علاقات اقتصادية خارجية:** هي الحاجة التي ظهرت نتيجة عدم تكافؤ توزيع الموارد التي تُشكل العناصر الإنتاجية بين دول العالم، ومن الأمثلة عليها: ظروف المناخ، كطبيعة التربة، ودرجات الحرارة، ونوعية الأمطار، والموارد الرأسمالية والبشرية والمعدنية، ونوعية التكنولوجيا، والكفاءة الإدارية، وغيرها من العناصر الاقتصادية المؤثرة على الظروف الإنتاجية للدول؛ حيث إنّ هذه الفروقات بين الدول تؤدي إلى اختلاف قدراتها على توفير الخدمات والسلع، وتؤثر الحاجة هنا على رغبات الدول في الحصول على المنتجات؛ وذلك عن طريق استيرادها بالاعتماد على صادرات فائض إنتاج الدول الأخرى؛ لذلك تُساعد التجارة الخارجية كلّ دولة على الاستفادة من مواردها بكفاءة.

❖ **التخصص الدولي:** هو التخصص المرتبط بعدّة جوانب، مثل: العوامل الجغرافية، كالتغيرات المناخية، واختلاف نوعية الموارد الطبيعية بين الدول وتوزيعها؛ لذلك لا تستطيع الدول الاعتماد على ذاتها بشكل كلي في توفير حاجات سُكانها؛ نتيجة لتوزيع الثروات غير العادل بينها؛ ممّا يؤدي إلى ضرورة تخصص كلّ دولة في إنتاج أنواع معينة من السلع، متوافقة مع إمكانياتها وطبيعتها وظروفها الاقتصادية؛ حيث تُصدّر الدول عموماً المنتجات ذات التكلفة القليلة محلياً مقارنةً بتكلفتها المرتفعة في الخارج، كما تستورد المنتجات ذات التكلفة المرتفعة محلياً مقارنةً بتكلفتها القليلة في الخارج، ويُطلق على هذه القاعدة الاقتصادية اسم الميزة النسبية، التي اعتمد ظهورها على الاختلاف بين التكاليف.

¹ فطيمة، حاجي، المدخل إلى التجارة الخارجية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2017، ص 25
² - راند جويد "النظرية الحديثة في التجارة الخارجية"، مجلة الدراسات التاريخية والحضارية، (حزيران 2013م)، العدد: 17، المجلد: 5، ص 123-125.

الفصل الثاني: التأثير الاستراتيجي للنقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

❖ **التباين في مستويات استخدام تكنولوجيا:** الإنتاج بين الدول التباين في مستويات استخدام تكنولوجيا الإنتاج بين الدول هو الاختلاف والتفاوت في استخدام موارد الاقتصاد؛ إذ توصف ظروف الإنتاج بأنها مرتفعة الكفاءة في ظلّ تطوّر مستويات التكنولوجيا، والعكس صحيح في حال انخفاض أو تراجع هذه المستويات؛ حيث تؤثر على الإنتاج، ممّا يؤدي إلى تراجع كفاءته، وعدم الاستفادة من الموارد الاقتصادية بأفضل الطرق المتاحة.

❖ **تعزيز التعاون في مجال العلاقات الاقتصادية الخارجية:** تعزيز التعاون في مجال العلاقات الاقتصادية الخارجية هو تأثير التعاون الدولي في تعزيز وجود تبادلات تجارية بين الدول؛ وخصوصاً في الظروف الاقتصادية الاستثنائية؛ ممّا يؤدي إلى تقلص حجم التعامل الاقتصادي الذي تنتج عنه قلة العلاقات والروابط بين الدول، أمّا في الظروف الاقتصادية العادية وضمن أجواء التعاملات الطبيعية، فيساهم التعاون الدولي بكافة أنواعه وفي جميع المجالات بتقديم دورٍ مهم؛ حيث يكون مصدراً قوياً لتعزيز العلاقات الاقتصادية الحديثة، أو تطوير العلاقات القائمة، أو إعادة العلاقات السابقة مع الحرص على المساهمة في استمرارها.

❖ **تباين الأدواق حول مواصفات السلع:** هو تأثير المستهلكين على التجارة الخارجية؛ حيث يسعون في كل دولة يعيشون فيها للحصول على المنتجات المتميزة بجودتها المرتفعة؛ من أجل تحقيق أفضل الفوائد الممكنة منها، ويرتفع تأثير هذا العامل على التجارة الخارجية مع ارتفاع متوسط الدخل الخاص للأفراد¹.

المطلب الثالث: سياسات التجارة الخارجية

بسبب شدة التنافس في الساحة الاقتصادية العالمية، تسعى كل دولة لتحقيق أهداف تعود بالنفع على اقتصادها الوطني. ومن هذا المنطلق، تتبنى الدول مجموعة من الاستراتيجيات والإجراءات التي تعتبرها بمثابة مفاتيح للنجاح.

الفرع الأول: تعريف سياسة التجارة الخارجية

هي مجموعة من القرارات والإجراءات التي تصدرها الدولة في علاقتها التجارية مع الدول الأخرى لأجل تحقيق أهدافها وتعرف أيضاً "أنها وسيلة إلى جانب وسائل أخرى كالإجراءات المالية والنقدية التي تستعين بها الدولة لتحقيق أهداف معينة أهمها التنمية الوطنية، تثبيت سعر الصرف وإقرار التوازن في ميزان المدفوعات" وتعرف أيضاً أنها جملة من التشريعات واللوائح الرسمية التي توظفها الدولة بهدف التحكم في نشاط التجارة

¹ - رائد جويد، مرجع سبق ذكره، ص 123-125

الفصل الثاني: التأثير الاستراتيجي للنقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

الخارجية وتحريره أو حمايته من العوائق التي تتلقاها من مجموعة الدول الأخرى¹.

كما تعرف بأنها اختيار الدولة وجهة معينة ومحددة في علاقاتها التجارية مع الخارج (حرية أم حماية) وتعتبر عن ذلك بإصدار تشريعات واتخاذ القرارات والإجراءات التي تضعها موضع التطبيق.

أو هي مجموعة الوسائل التي تلجأ إليها الدولة للتدخل في تجارتها الخارجية بقصد تحقيق بعض الأهداف.

الفرع الثاني: أهداف السياسة التجارية

تعمل سياسة التجارة الخارجية على تحقيق مجموعة من الأهداف الاقتصادية والاجتماعية والاستراتيجية².

1-الأهداف الاقتصادية

❖ **حماية الصناعة الوطنية الناشئة:** أي الصناعة حديثة العهد في الدولة لأنه في بداية عملية التصنيع تكون

منتجاتها أقل جودة وأعلى تكلفة مقارنة بمنتجات الصناعات الراسخة لأن طول الفترة الزمنية أكسب هذه

الصناعات الراسخة في الدول المنافسة درجة عالية من الكفاءة السعرية في شكل تخفيض التكاليف، وعلى

ذلك يجب قيام الدولة بتقديم الحماية لهذه الصناعات الناشئة لحمايتها من المنافسة الضارة من قبل منتجات

الصناعات الراسخة القادمة من الدول الأخرى.

* تحقيق التوازن الخارجي عن طريق زيادة الصادرات وتخفيض الواردات للقضاء على العجز في ميزان التجارة

وتحقيق التوازن في ميزان المدفوعات.

*زيادة موارد الخزنة العامة للدولة و استخدامها في تمويل النفقات العامة بكافة أشكالها و أنواعها.

* حماية الاقتصاد الوطني من خطر الاغراق الذي يمثل التمييز السعري في مجال التجارة الخارجية أي البيع

بسعر أقل من تكاليف الإنتاج.

1- السيد محمد أحمد السريتي، أحمد الخضاروي، الاقتصاد الدولي، دار فاروق للنشر، الطبعة الأولى، السعودية، 2017، ص121.

2 - شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري، التجارة الخطية، فعاليات التطبيق، متطلبات الريادة، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2006، ص6.

الفصل الثاني: التأثير الاستراتيجي للنقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

* حماية الاقتصاد الوطني من التقلبات الخارجية التي تحدث خارج نطاق الاقتصاد الوطني كحالات الانكماش والتضخم.

2- الأهداف الاجتماعية والاستراتيجية

❖ **الأهداف الاجتماعية:** وتتمثل الأهداف الاجتماعية للسياسة التجارية الخارجية فيما يلي¹:

- حماية مصالح بعض الفئات الاجتماعية، كمصالح المزارعين أو المنتجين الصغار أو منتجي بعض السلع التي تمثل أهمية حيوية للدولة والمجتمع، إعادة توزيع الدخل الوطني بين الفئات الاجتماعية المختلفة.
- العمل على حماية الصحة العامة من خلال منع استيراد بعض السلع المضرة أو المخالفة للمعايير الصحية أو تقييد استيراد سلع أخرى كالكحول أو السجائر وغيرها.

❖ **الأهداف الاستراتيجية:** تتمثل في المحافظة على الأمن في الدولة من الناحية الاقتصادية والغذائية والعسكرية. وكذلك العمل على توفير الحد الأدنى من الإنتاج من مصادر الطاقة كالبترول مثلاً.

الفرع الثالث: أنواع سياسات التجارة الخارجية

تتخذ السياسة التجارية الخارجية للدول أشكال وأنواع مختلفة تكون حسب المخطط الاقتصادي للدول وحسب الأهداف الاقتصادية المسطرة.

1) السياسة الحمائية:

هي سياسة تنتهجها الدولة قصد حماية منتوجها المحلي من خطر منافسة المنتج المستورد من الخارج وذلك بحماية التجارة مع الدول الأجنبية بوضع رسوم جمركية على الواردات والتقليص من حجم الواردات².

من جهتها قامت الدولة الجزائرية بحماية المنتج الوطني من خلال نص المادة 8 من القانون رقم 04-03 المؤرخ في 19 يوليو 2003 والمتعلق بالقواعد العامة المطبقة على عمليات استيراد البضائع وتصديرها، وذلك بنصها على انه بإمكان وضع تعريف جمركية قيمة وغيرها من التدابير التي جاء بها هذا

¹ - السبتي وسيمية، عموي شمس نريمان، التكتلات الاقتصادية وتطوير التجارة الخارجية، الطبعة الاولى، دار الايام لمنشر والتوزيع، عمان الأردن، 2018، ص 139.

² - رعد حسن الصرن، أساسيات التجارة الدولية المعاصرة، الجزء 1، دار الرضا للنشر والتوزيع، سوريا، 2001، ص 280.

الفصل الثاني: التأثير الاستراتيجي للنقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

الأمر وذلك لحماية المنتج الوطني، كما نصت المادة 11 من نفس الأمر على تدابير الحماية الأخرى كإمكانية تحديد كمية الاستيراد أو رفع الرسوم الجمركية عليها بل وقد تصل إلى درجة التوقيف الجزئي أو الكلي للامتيازات و الالتزامات حماية للمنتج الوطني¹.

يقصد بسياسة الحماية التجارية تلك الحالة التي تقوم فيها الدولة بتقييد حرية تجارتها الخارجية بإتباع وسائل الحماية المختلفة لرعاية مصالحها وحماية الأنشطة المحمية من منافسة المنتجات الأجنبية، ولذلك تعتبر الحماية التجارية مظهرا من مظاهر تدخل الدولة في الحياة الاقتصادية.

(2) سياسة حرية التجارة

على عكس النوع الأول فإن الدولة في هذه السياسة لا تتدخل في التجارة بالرسوم الجمركية وتقليل الحصص بل تستقر على إزالة جميع العقبات والقيود المفروضة على حركة السلع والخدمات عبر الحدود من صادرات وواردات² وعلى هذا الطرح فإن مؤيدو الحرية التجارية يرون ان التعامل مع التجارة الدولية بنفس تعاملهم مع التجارة الداخلية بغض النظر عن الحدود الجغرافية وهو ما يحقق المنافسة ويخفض من تكاليف الإنتاج و نمو الدخل القومي للدول مما ينعكس عنه رفاهية المجتمع.

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد أشار على الحرية السياسية التجارية من خلال المادة 02 بموجب القانون رقم 15-15 المؤرخ في 28 رمضان عام 1436 الموافق 15 يونيو سنة 2015 المعدل والمتمم للأمر رقم 03-04 المذكور أعلاه على أنتجز عمليات استيراد المنتجات وتصديرها بحري³.

تعبّر سياسة الحرية التجارية عن :إزالة كافة القيود والعقبات المفروضة على حركة السلع والخدمات من دولة إلى أخرى، بمعنى تقليل أو حتى منع تدخل الدولة في العلاقات التجارية الدولية.

فتحرير التجارة الدولية يمثل عودة إلى تطبيق المبادئ المثالية للنظرية الاقتصادية التي ترى أن أهم وظيفة للسوق هي تحقيق المنافسة، والتي بدورها تضمن الكفاءة الاقتصادية والعدالة الاجتماعية.

¹ - أمر رقم 04-03 المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق ل 19 يوليو 2003 المتعلق بالقواعد العامة المطبقة على عمليات استيراد البضائع وتصديرها الجريدة الرسمية العدد 43 ، ص 35 .

² - زين العابدين ناصر، صفوت عبد السلام عوض الله، الاقتصاد الدولي، دار الثقافة الجامعية، القاهرة -مصر-، 1997، ص 102.

³ -قانون رقم 15-15 مؤرخ في 28 رمضان عام 1436 الموافق 15 يونيو سنة 2015 المعدل والمتمم للأمر رقم 03-04 المؤرخ في 19 جمادى الأولى ل 19 يوليو سنة 2003 والمتعلق بالقواعد العامة المطبقة على عمليات استيراد البضائع وتصديرها الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد 41، ص 11 .

الفصل الثاني: التأثير الاستراتيجي للنقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

الفرع الرابع: أدوات السياسة التجارية

أولاً: أدوات السياسة الحمائية:

1. الأدوات السعرية:

الرسوم الجمركية: هي ضرائب غير مباشرة تفرضها الدولة على السلعة عند عبورها الحدود الجمركية، دخولا في شكل واردات أو خروجاً في شكل صادرات، و غالباً ما تفرض على الواردات، و تنقسم الرسوم الجمركية إلى ثلاث أقسام رئيسية هي¹:

- **رسوم قيمية:** وهي التي تتقرر بنسبة مئوية معينة من قيمة السلعة، وتختلف هذه النسبة من سلعة إلى أخرى.

- **رسوم نوعية:** وهي عبارة عن مبلغ ثابت يفرض على الوحدة من السلعة، كأن تكون على أساس الوزن أو الحجم أو العدد، وتختلف الرسوم النوعية تبعاً لنوع السلعة ومواصفاتها.

- **رسوم مزدوجة:** حيث تكون الرسوم على أساس قيمي ونوعي في آن واحد.

- **إعانات التصدير:** تتمثل عادة في إعطاء مبالغ مالية للمنتجين المحليين، الغرض منها تدعيم قدرتهم على التنافس في الأسواق الدولية وذلك بتمكينهم من خفض الأثمان.

- **تخفيض سعر الصرف:** هو كل تخفيض تقوم به الدولة عمداً في قيمة عملتها لتحقيق مزايا تصديرية، حيث الدولة التي تتميز بانخفاض في سعر صرف عملتها هي دولة تنخفض أسعار صادراتها ومن ثم تزيد صادراتها وهذا يعزز وضع ميزانها التجاري.

2. الأدوات الكمية:

- **نظام الحصص:** يقصد به فرض قيود على الواردات ونادراً على الصادرات، بحيث تضع الدولة الحد

¹-محمد ابراهيم عبيدات وعبد الله حلمي سماره، "الاستيراد والتصدير بين النظرية والتطبيق"، دار زهران للنشر والتوزيع، عمان الأردن، 2008، ص 148.

الفصل الثاني: التأثير الاستراتيجي للنقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

الأقصى للكميات المسموح باستيرادها أو تصديرها، وقد تكون الحصص كمية أو قيمة.

- **تراخيص الاستيراد:** عادة ما يكون نظام الحصص مقترنا بما يعرف " بنظام تراخيص الاستيراد"، ويتلخص هذا النظام في عدم السماح باستيراد بعض السلع إلا بعد الحصول على ترخيص أو إذن من الجهة الادارية المختصة بذلك¹

3. الأدوات التنظيمية:

- **اتفاقيات الدفع:** هو اتفاق بين دولتين ينظم قواعد تسوية المدفوعات التجارية و غيرها وفق الأسس التي يوافق عليها الطرفين المتعاقدين، حيث عادة ما يحدد اتفاق الدفع العملة التي يتم على أساسها التبادل، سعر الصرف، مدة سريان العقد و طريقة تجديده.

- **الحماية الإدارية:** هي من قبيل الإجراءات الاستثنائية، تقوم السلطات الإدارية بتطبيقها بغرض اعاقه حركة الاستيراد و حماية السوق الوطنية، من بينها فرض نفقات تحكمية مرتفعة على نقل و تخزين البضائع المستوردة من المنطقة الجمركية، التشدد في تطبيق اللوائح الصحية، فرض رسوم على عملية التفتيش... إلخ، و قد تكون هذه الإجراءات أشد وطأة عمى المبادلات الخارجية من التدابير الحمائية الصريحة.

ثانيا: أدوات سياسة الحرية التجارية:

- **تخفيض الرسوم الجمركية:** لم تعد الرسوم الجمركية تشكل قيда على التجارة الدولية بقدر ما أصبحت وسيلة لتشجيع التبادل التجاري الدولي، حيث منذ إبرام اتفاقية الجات والى غاية تحولها إلى المنظمة العالمية للتجارة ولحد يومنا هذا هناك اتجاه عالمي نحو التخفيض التدريجي للرسوم الجمركية، ولم تعد تفرض إلا لمحاربة سياسة الاغراق.

- **تحرير التعامل في الصرف الأجنبي:** منذ 1791 تحول العالم من أسعار الصرف الثابتة إلى أسعار الصرف العائمة والمدارة، وأصبح من حق الأفراد والمؤسسات حمل الصرف الأجنبي والتعامل به عكس ما كان في مرحلة فرض الرقابة على الصرف.

¹ - بكونة نورة، مرجع سبق ذكره، ص31 .

الفصل الثاني: التأثير الاستراتيجي للنقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

-إزالة القيود الكمية المباشرة: يؤدي التحول إلى سياسة الحرية التجارية إلى إلغاء نظام الحصص وتراخيص الاستيراد وتصبح القيود التعريفية (الرسوم الجمركية) فقط هي الأداة المتاحة للسياسة التجارية مع تخفيضها تدريجياً.

-حوافز التصدير: يمكن استبدال إعانات التصدير بحزمة من حوافز التصدير التي تشجع الصادرات دون أن تشوه صورة المنافسة الدولية، ومثال ذلك: الإعفاءات الضريبية المؤقتة، تخفيض أو إزالة الرسوم الجمركية على مدخلات الانتاج المستوردة...إلخ.

-التكتلات الاقتصادية: يقصد بالتكتل الاقتصادي اتفاق مجموعة من الدول المتجاورة و المتقاربة في المصالح الاقتصادية على إلغاء القيود على حركة تبادل السلع والخدمات و الأشخاص ورؤوس الأموال فيما بينها، مع قيامها بالتنسيق بين سياساتها الاقتصادية لإزالة التمييز الذي قد يكون عائداً إلى هذه الاختلافات¹، إذن تعتبر التكتلات الاقتصادية محاولة جزئية لتحرير التجاري لأنيا تضم مجموعة من الدول، وتتخذ التكتلات العديد من الأشكال: التجمعات التفضيلية، اتفاق الشراكة، منطقة التبادل الحر، الاتحاد الجمركي، السوق المشتركة، الاتحاد الاقتصادي.

-التحول إلى اقتصاديات المشاركة الدولية: هو أسلوب جديد يطرح للعلاقات الاقتصادية الدولية من خلال اتجاهين رئيسيين:

الاتجاه الأول: ينبع من سعي التكتلات التي تكونت إلى إقامة علاقات اقتصادية دولية قائمة على المشاركة بين هذه التكتلات ودول أخرى، ومثال ذلك شراكة الاتحاد الأوروبي مع الدول المتوسطية في إطار ما يسمى الشراكة الأورو متوسطية.

الاتجاه الثاني: التحول من المساعدات الانتمانية الرسمية والقروض إلى الاستثمارات المباشرة وغير المباشرة.

المبحث الثالث: دور الموانئ البحرية في تنشيط التجارة الخارجية

تعتبر الموانئ العنصر الأساسي في تعزيز اقتصادات الدول وتنمية تجارتها الخارجية. ومع ذلك،

¹ - محمد ابراهيم عبيدات وعبد الله حلمي سماره ، (مرجع سبق ذكره) ، ص25 .

الفصل الثاني: التأثير الاستراتيجي للنقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

تواجه موانئ الدول النامية مجموعة من التحديات، مما يتطلب منها القيام بتعديلات وتطوير مرافقها بهدف تحسين تجارتها الخارجية.

المطلب الأول: دور الموانئ في تنمية التجارة الخارجية

للموانئ ذات الكفاءة العالية والأداء المتميز دور نشط في التنمية الاقتصادية، ويترتب على هذا الدور بعض الإيجابيات التي يمكن ذكرها في بعض النقاط كالتالي:

- تساعد على دعم وتأكيد الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدولة ؛
- خفض تكاليف الواردات والسلع الاستهلاكية والمواد الخام ؛
- تزيد من القدرة التنافسية لصادرات الدولة ؛
- تطوير وتنمية المناطق المجاورة للميناء (زراعية- صناعية- تجارية) ؛
- تعتبر مورد ومصدر للحصول على العملة الصعبة اللازمة لتحويل برامج التنمية ؛
- تشجيع قيام بعض الصناعات، وتشجيع قيام تجارات جديدة ؛
- مورد من مواد الخزنة العامة عن طريق تحصيل الرسوم الجمركية ؛
- قطاع للاستثمار البشري وتوفير فرص العمل ؛
- قيام أنشطة متعددة تخدم قطاع النقل البحري مثل : التوكيلات الملاحية، شركة التأمين، تموين السفن، إصلاح السفن، تخزين، نقل...الخ. يتضح مما سبق الأهمية البالغة للموانئ ودورها في تنمية التجارة الخارجية للدول وتنمية اقتصادياتها¹.

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

الفصل الثاني: التأثير الاستراتيجي للنقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

المطلب الثاني: التحديات والمشاكل التي تواجه الموانئ

الفرع الأول: التحديات التي تواجه الموانئ

لقد أصبح ينظر إلى الموانئ اليوم بأن 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 إيجابية كبيرة على الاقتصاد والتجارة البحرية الدولية. وقد برزت أهمية النقل بالحاويات مقارنة بوسائل النقل التقليدية الأخرى (البضائع العامة) .

كما تشير إلى ذلك معدلات النمو العالية للنقل بالحاويات، الأمر الذي جعل الموانئ تسعى إلى استحداث محطات جديدة متخصصة لمناولة الحاويات، أو تقوم بتطوير وتوسعة محطات الحاويات القائمة بها وتجدر الإشارة إلى أن موانئ بعض الدول مازالت تواجه بعض التحديات أهمها:

- الاعتماد على وسائل وماكينات تقليدية في عملية المناولة المينائية للبضائع مقارنة ببعض الدول المتطورة وما وصلت إليه في مجال النقل البحري وهذا ما يتطلب منها إعادة النظر في تطوير منشاتها وكل الوسائل المخصصة لعملية الشحن والتفريغ بالميناء كما يجب عليها أيضا توسيع المسطحات الأرضية المخصصة لترتيب ورص الحاويات.

- ارتفاع تكلفة هذه الخدمات أيضا من بين التحديات التي تواجهها بعض الموانئ بالمقارنة مع الخدمات المقدمة والتي تكاد تصف بالمتدنية.

- افتقار المخابر المخصصة للفحص والموجودة بالموانئ إلى الجودة والنوعية¹.

¹ - بالوش سليمان اسعد، الاتجاهات الحديثة في إدارة الموانئ البحرية دراسة حالة ميناء اللاذقية، رسالة مقدمة للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري للحصول على درجة ماجستير في تكنولوجيا النقل البحري، الإسكندرية، مصر، 2005، ص112 .

الفصل الثاني: التأثير الاستراتيجي للنقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

- تحديد نشاط الجمارك المرتبط بفترات الدوام الرسمي وعطل الأسبوع والأعياد نجم عنه انخفاض في الساعات العمل بل ويتم غلق الميناء جزئيا أو كليا مما يصعب من مأمورية نقل الحاوية بطرق أخرى كالنقل البري أو السككي.
- تعقيد إجراءات التفتيش الخاصة بالحاويات والتي تأخذ وقتا طويلا يؤدي أحيانا إلى تلف السلع.
- ارتفاع النسبي في أجور المخازن والمستودعات المينائية يقلص من طاقة الميناء وقدراته التجارية.
- طول الإجراءات الإدارية في عملية النقل البحري سواء الخاص بالبضائع أو المسافرين والذي يستغرق فترات معينة من الزمن.

الفرع الثاني: المشاكل الرئيسية للموانئ:

نتيجة التطور التكنولوجي واستخدام الحاويات في مجال النقل البحري للبضائع افرز نشاط حركي غير مسبوق في الموانئ العالمية وتجاريتها الخارجية وهو ما لم تستطيع دول العالم الثالث مسايرته كون ان موانئها تعاني من مشاكل وعقبات عدة يمكن ذكر أبرزها في الاتي:

❖ ضيق الموانئ:

معظم دول العالم الثالث تتسم بمواني صغيرة الحجم ذات بنية قديمة، أرصفة وحواجز ضيقة تعيق عملية رسو السفن الكبيرة، وهذا ما ينجم عنه انخفاض في الطاقة الاستيعابية لاستقبال البضائع، كما يحتم على السفن البقاء مطولا في الانتظار خارج الميناء لتفريغ حمولتها ومن تم دفع مبالغ مالية إضافية من جراء ذلك.

❖ تراكم الوحل والرمال في الأحواض:

تتطلب عملية تنظيف الأحواض المينائية من الأوحال والرمال مبالغ مالية ضخمة وتكنولوجيا متطورة وهو ما يدفع الدول النامية إلى التأخر في القيام بعملية تنظيف الأحواض التي تتسبب في استحالة دخول السفن الكبيرة إليها ومن تم تحول هذه السفن إلى الموانئ المجاورة لتفريغ حمولتها¹.

1 - رشيد علاب، تحسين خدمات الموانئ باستخدام نماذج صفوف الانتظار-حالة المؤسسة المينائية لسكيكدة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علوم التسيير، كلية علوم التسيير والعلوم الاقتصادية، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، 2006/2007، ص108.

الفصل الثاني: التأثير الاستراتيجي للنقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

❖ نقص الخدمات المقدمة للسفن:

تمتاز دول العالم الثالث على رأسهم الدول الإفريقية بالتدني بالخدمات النقل البحري ومحدوديتها إضافة إلى تسييرها مركزيا من طرف الدولة كما أن هذه الموانئ تعرف كثرة الرسوم الجمركية ونقص في الأمن وعدم توفر الكفاءة وكل هذا يؤثر على المؤسسات التجارية بحيث أنهذه بحيث أن نقص في جودة الخدمات المينائية يعقل عملية التصدير والاستيراد وحسب تقديرات CNUCED فإن صادرات وواردات البضائع تقارب خمس أضعاف المتوسط العالمي¹.

❖ نقص في الآلات والمعدات:

يُعَدُّ نقص الآلات والمعدات في الموانئ من أبرز التحديات التي تعيق كفاءتها وتُقلِّل من قدرتها التنافسية على المستوى الإقليمي والدولي. ففي ظل التطورات المتسارعة في مجال النقل البحري واللوجستيات، تبقى العديد من الموانئ مثلا الجزائرية تعتمد على تجهيزات قديمة وغير كافية، مقارنة بالمعدات التي تتوفر عليها موانئ الدول المتقدمة².

زيادة على كل ما تفضلنا بذكره يبقى سوء التخطيط والتسيير في التوقيت الخاص بالاستيراد يؤدي إلى وصول كمية معتبرة من البضائع خصوصا بعد أن ينهار سعرها في السوق العالمية، مما ينجم عنه تكديس البضاعة بالميناء وتكدب الخزينة العمومية خسائر مادية بسبب انتظار السفن دورها للدخول هذا وتبقى الإجراءات الإدارية المعمول بها في دول العالم الثالث بخصوص تفريغ البضائع، الرسوم الجمركية، الحجر الزراعي والبيطري

وغيرها تشكل هاجسا حقيقيا في الارتقاء بهذه الموانئ إلى مصف الموانئ المتطورة.

المطلب الثالث: طرق تحسين خدمات الموانئ والرفع من كفاءتها

الفرع الأول: 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 ؛

¹ - أمال قلابزة، يوسف رشيد، لوجستيك النقل البحري للبضائع " حالة الجزائر"، مجلة دفاتر بواذكس، العدد رقم 04، سبتمبر 2015، ص189.

² - فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، جامعة حسيبة بن بوعلي بالشلف، العدد السابع، 2009، ص 172.

الفصل الثاني: التأثير الاستراتيجي للنقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

- تحديث قواعد وتعليمات الموانئ لتواكب التطورات التي تحدث في صناعة النقل البحري، حيث ان 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 اعمال النشاطات المرتبطة بأعمال الاستيراد والتصدير ويعظم الاستفادة من طاقات الموانئ بالشكل الأمثل ؛
- تحسين طرق تفتيش الحاويات الوا ردة ووضع إجراءات خاصة بشأن السلع القابلة للتلف لتجنب الموردين الخسائر المرتبطة بتلف البضائع الواردة ؛
- ضرورة تسهيل إجراءات التفتيش على الحاويات الفارغة وعدم معاملتها على أنها بضائع مستوردة ؛
- تمديد ساعات علم الموانئ وعدم اقفال بوابات الميناء بعد فترة الدوام الرسمي، وخلال عطل الأسبوع والاعياد؛
- ضرورة زيادة مختبرات الجودة والنوعية بالموانئ لتكون قادرة على استيعاب الحجم الكبير للواردات ؛
- تسهيل الإجراءات المفروضة على بضائع المسافة والتراخيص¹ .

الفرع الثاني: سبل رفع كفاءة الموانئ وتنمية الصادرات

أولاً: سبل رفع كفاءة الموانئ

- يجب اجراء مجموعة من التعديلات من أجل تنمية كفاءة الموانئ بالدول النامية، وبالتالي تنمية تجارتها الخارجية والتي تتمثل فيما يلي² :
- رفع كفاءة الموانئ والخدمات المقدمة للسفن القادمة والمغادرة كالخدمات الملاحية والتموين بالوقود والمياه لجذب خدمات الترانزيت وإعادة التصدير ؛

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، ص140 .

الفصل الثاني: التأثير الاستراتيجي للنقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

- 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 والتجهيزات وإدخال معدات وتجهيزات جديدة وتعميق الأرصفة، وذلك لاستقبال الجيل الحديث من السفن وما يتوقع من إنتاجية من السفن العملاقة خلال السنوات القادمة ؛

- فعلى سبيل المثال : بلغ متوسط أيام التعطل في 75 ميناء من موانئ الدول النامية حوالي 12 يوما وذلك سنة 1997، وإذا افترضنا أن تكلفة تأخير السفينة الواحدة في أحد هذه الموانئ تبلغ 4000 دولار في اليوم الواحد، فيمكن تصور مدى ضخمة 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 الخسائر سنويا في تلك الموانئ 3.01 مليار دولار.

ثانيا :تنمية الصادرات

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

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

- رفع معدلات الأداء لعمليات المناولة باستخدام أحدث الأنظمة واستحداث شبكة متكاملة من الأنظمة الآلية الحديثة التي تربط القطاعات العاملة وذات العلاقة، مما يوفر خدمات ممتازة وبأجراء 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 اسناد العقود إليها للخطوط الملاحية بعد دراسة واقعية للأسواق العالمية والموانئ الخارجية المحيطة بها بما تقدمه هذه الخطوط العالمية والموانئ الخارجية المحيطة بها بما تقدمه هذه الخطوط العالمية لاستقطاب هذه الخطوط وذلك بتقديم الخدمات الأفضل،

الفصل الثاني: التأثير الاستراتيجي للنقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

ولابد أن تتناسب مع الأهداف المرجوة ن تنشيط الموانئ مع تفعيل دورها داخليا وخارجيا .وذلك عن طريق اصدار 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 وانشاب البضائع والسفن بالموانئ.

الفصل الثاني: التأثير الاستراتيجي للنقل البحري في تعزيز التجارة الخارجية

خلاصة الفصل

بعد استعراض وجهتي النظر السابقتين حول اختيار السياسة الأنسب بين حرية المنافسة وسياسة الحماية في قطاع النقل البحري، يتضح أن كلا الخيارين يحملان تحديات خاصة. فمن جهة، تؤدي الحماية المفرطة إلى زيادة تكاليف النقل، مما يعيق تنمية التجارة الخارجية. ومن جهة أخرى، قد تكون المنافسة الحرة غير ملائمة للدول النامية التي تفتقر إلى أساطيل بحرية قوية .

لذلك، يُقترح تبني نهج متوازن يبدأ بحماية محددة زمنياً للأساطيل الوطنية، تتناقص تدريجياً مع تحسن الكفاءة. هذا يسمح للدول النامية بتطوير قدراتها البحرية دون التعرض لمنافسة غير عادلة في المراحل الأولى.



الفصل الثالث:

دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم

الفصل الثالث: دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم

تمهيد

تكتسب موانئ الجزائر أهمية استراتيجية باعتبارها شرياناً رئيسياً للتبادل التجاري الدولي، ويأتي ميناء مستغانم كأبرز هذه المنشآت لما يمتاز به من موقع جغرافي استراتيجي على ساحل البحر الأبيض المتوسط شمال غرب الجزائر.

ويتناول الفصل التالي خصائص ميناء مستغانم ودوره في تعزيز المبادلات التجارية. يُخصص المبحث الأول لتقديم عام حول مؤسسة ميناء مستغانم، في حين يركز المبحث الثاني على دراسة حركة التجارة البحرية بهذا الميناء. ولتحليل هذا الجانب، من الضروري فهم حركة البضائع والسفن داخله، وهو ما يتناوله كل من المطلب الأول والمطلب الثاني، حيث يتم عرض حجم التبادل التجاري حسب المناطق الجغرافية في العالم وأبرز الشركاء الاقتصاديين. أما المطلب الثالث، فيُسلط الضوء على المشكلات والتحديات التي يواجهها الميناء، إلى جانب المشاريع المستقبلية المرتقبة.

الفصل الثالث: دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم

المبحث الأول: تقديم عام لمؤسسة ميناء مستغانم

يعد ميناء مستغانم جزءاً أساسياً من البنية التحتية الخاصة بالنقل، فهو ضروري للعديد من الصناعات الكبرى التي تشارك في التجارة الدولية من خلال تقديم العديد من الخدمات كالخدمات التجارية وخدمات الصيد البحري.

سوف يتم التطرق من خلال هذا المبحث إلى لمحة تاريخية حول مؤسسة ميناء مستغانم، أهداف وخصائص مؤسسة ميناء مستغانم، والهيكل التنظيمي العام لهذه المؤسسة.

المطلب الأول: لمحة تاريخية حول مؤسسة ميناء مستغانم

الفرع الأول: النشأة الجغرافية للميناء

كان ميناء مستغانم خليجاً صخرياً حاداً يمتد بين الرأس البحري لصلامندر والرأس البحري لخروبة، استخدمه القراصنة لاقتسام الغنائم، سمي ميناء مستغانم فيما قبل 1833، بـ "مرسى الغنائم" ومن هنا سميت المدينة "مستغانم".

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

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

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

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

الفصل الثالث: دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم

1-نشأة 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 82-278 الصادر بتاريخ 14 أوت 1982م.

ورثت مؤسسة الميناء، ابتداء من شهر نوفمبر 1982 م، الخدمات والتجهيزات الخاصة بالديوان الوطني للموانئ المنحلّ (ONP) وكذلك تلك الخاصة بالشركة الوطنية للشحن والتفريغ المنحلة أيضا (SONAMA) كما اسندت اليها من جهة أخرى مهام القطر الموكولة فيما قبل للشركة الوطنية للملاح . (CNAN).

فأصبح دورها منوطا بما يلي:

تسيير أملاك الدولة المينائية والإنشاءات الخاصة واستغلال وتنمية الميناء.

إحتكار خدمات الشحن والتفريغ، القطر والإرساء.

في 29 فيفري 1949 شقت مؤسسة ميناء مستغانم طريقها نحو الاستقلالية على غرار المؤسسات التي كشفت عن استقرار في وضعيتها المالية، حيث تم تحويلها بموجب عقد موثق من شركة عمومية ذات

طابع اجتماعي الى شركة عمومية اقتصادية / شركة ذات اسهم راس مالها 25.000.000 دج تحت الحيازة الكاملة لشركة تسيير مساهمات الدولة الموانئ « SOGEPORTS » تحمل السجل التجاري رقم 88.B.01 وتخضع للقانون التجاري والمدني طبقا لأحكام القوانين 01-88 و 03-88 و 04-88 والصادرة بتاريخ 17 جانفي 1944 والمتضمنة للنصوص التنظيمية لاستقلالية المؤسسات وطبقا للمرسوم 101-88 الصادر بتاريخ 17 جانفي 1944 م والمرسوم 119-88 الصادر بتاريخ 13 ماي 1944 والمرسوم 88-177 الصادر بتاريخ 28 سبتمبر 1988م.

أنيط إلى مؤسسة ميناء مستغانم إنجاز المهام التالية:

- إستثمار وتطوير ميناء مستغانم؛
- إستغلال الآلات والإنشاءات المينائية؛

الفصل الثالث: دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم

- إنجاز أعمال صيانة وتهيئة وتحديث للبنى المينائية الفوقية ؛
- إعداد برامج بناء وصيانة وتهيئة للبنى المينائية التحتية بالتعاون مع الشركاء الآخرين؛
- مباشرة عمليات الشحن و التفريغ المينائية؛
- مزاولة عمليات القطر، القيادة، الإرساء وغيرها؛
- القيام بكل العمليات التجارية، المالية، الصناعية، والعقارية ذات الصلة المباشرة أو غير المباشرة بموضوع مؤسسة ميناء مستغانم.

بتاريخ 27 فيفري 2008، تم رفع رأس مال الشركة إلى 500.000.000 دج. في سنة 2015م رفع رأس مال الشركة من جديد إلى 1.500.000.000 دج، تحت الحيازة الكاملة لمجمع الخدمات البحرية "SERPORT Spa".

-مؤسسة تسيير موانئ و ملاجئ الصيد فرع مؤسسة ميناء مستغانم (EGPPM Filiale de l'EPM)

في شهر جانفي 2004 تم انشاء مؤسسة تسيير موانئ وملاجئ صيد مستغانم في حقبة شركة تسيير مساهمات الدولة "الموانئ" على شكل فرع لمؤسسة ميناء مستغانم، وجدت هذه المؤسسة بموجب انعقاد مجلس الحكومة في 13 اوت 2003 المكرس لبحث تسيير موانئ وملاجئ الصيد وبمقتضى القرار رقم 02 الصادر بتاريخ 22 سبتمبر 2003 عن مجلس مساهمات الدولة الخاص بإسناد موانئ وملاجئ الصيد الى شركة تسيير مساهمات الدولة "الموانئ" وبمقتضى القرار رقم 05 الصادر بتاريخ 23 ديسمبر 2003 المتعلق بتثمين وتطبيق القرار السابق وبمقتضى الاجتماع العام الاستثنائي لمؤسسة ميناء مستغانم المنعقد في 20 جانفي 2004 الخاص بإنشاء هذا الفرع الذي يسهر على تسيير نشاط الصيد لميناء مستغانم ومينائي صلامندر وسيدي لخضر.

2-الموقع الجغرافي للميناء:

يقع ميناء مستغانم في الجهة الشرقية لخليج أرزيو بين خطي عرض 35° و 56° شمالا وخطي طول 00° و 05° شرقا. كما أن موقعه استراتيجي إذ يرتبط بجميع الطرق المؤدية إلى الجنوب مثل معسكر، تيارت، البيض. أما غربا فيأخذ طريق أرزيو حيث يقع في مفترق الطرق المؤدية إلى خارج المدينة مما أتاح له لعب دور هام في الحركة الاقتصادية في المنطقة الغربية للبلاد.

3-الهياكل التحتية والفوقية لميناء مستغانم

- كاسرة الأمواج: بطول 1830 م .
- المدخل البحري للميناء: شمالي غربي بعرض 100 م وعمق 12 م .

الفصل الثالث: دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم

➤ الأحواض :

- الحوض الأول : بمساحة مائية تقدر ب 14 هكتار وعمق يتراوح بين 6,77 م و 8,17 م
- الحوض الثاني : بمساحة مائية تقدر ب 16 هكتار وعمق يتراوح بين 6,95 م و 8,22 م
- الأرصفة : تحوي 10 محطات رسو بطول كلي يصل إلى 1296 متر خطي مقسمة كما يلي:
 - الرصيف الشمالي الشرقي 117 :متر خطي (المحطة 0).
 - رصيف المغرب 412 :متر خطي (المحطة 1، 2، 3).
 - الرصيف الجديد 217 :متر خطي (المحطة ال جديدة 1 و 2).
 - رصيف الاستقلال 270 :متر خطي (المحطة 4 و 5).
 - الرصيف الجنوبي الغربي 280 :متر خطي (المحطة 6 و 7).

الفصل الثالث: دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم

الجدول رقم 1: الخصائص البحرية والتجارية لمحطات الرسو:

أسماء الأرصفة	الأحواض	محطات الرسو	طول محطات الرسو (متر)	عمق محطات الرسو (الرسو)	التخصص	
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 الإيداع + بضائع مختلفة
			NP 2	109	7.18	بضائع مختلفة
رصيف سفن الإيداع	NP		69	6.20	سفن الإيداع	
الرصيف الجنوبي الغربي	6		140	6.95	خمر غير موضَّب + بضائع مختلفة	
	7		140	8.22	بضائع مختلفة	
رصيف الصيد	En Activité		430	4.50	سفن الصيد	

المصدر: معلومات مستقاة من إدارة المؤسسة

- أرضية التخزين: بمساحة كلية تقدر ب 44.430 م² ذات الاستخدام التجاري
- مرآب السيارات: ب مساحة 60.000 م² وقدرة استيعاب تصل إلى 6000 سيارة.
- مرآب الحاويات: بمساحة 15000 م² وقدرة معالجة 15.000 حاوية سنوية
- المخازن: عددها 16 مخزن بمساحة 8950 م² توظف 5950 م² للخدمات التجارية.

الفصل الثالث: دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم

➤ طرق المواصلات:

- الطريق الأرضي: 8854 متر خطي
- السكة الحديدية: 7473 متر خطي (كل الأرصفة مجهزة بخطوط سكة حديدية متجددة تستخدم مؤقتا لنقل الحبوب، الأنابيب المعدنية، ثقل قصب السكر).

➤ وحدات إستقبال وعبور النفط

- NAFTAL : مجهزة بثلاث أوعية (أحواض) ذات سعة إجمالية تقدر بـ 4002 طن.
- Sarl Bitumes Ouest : مجهزة بوعائين (حوضين) ذات سعة إجمالية تقدر بـ 5000 طن.
- Sarl HA. C.E : مجهزة بوعائين (حوضين) ذات سعة إجمالية تقدر بـ 5000 طن.

➤ وحدات إستقبال وعبور الحبوب

- UCA O.A.I.C : سعتها 30 000 طن، وهي مجهزة بمضختين متحركتين بمعدل ضخ 300 طن من الحبوب/ساعة لكل منهما.
- Spa Comptoir du Maghreb : مجهزة بثلاثة صوامع ذات سعة إجمالية تقدر بـ 18000 طن

➤ وحدات إستقبال وعبور السكر الأحمر

- Spa SORASUCRE (Groupe Ouest Import) : سعة إستقبال تقدر بـ 16 000 طن من السكر غير الموضب وقدرة العبور تصل إلى 150000 طن سنويا.

التسهيلات المينائية

- إرشاد السفن : تؤمّن لـ 24 سا / 24 سا مديرية قيادة الميناء بثلاثة سفن قيادة و زورقي إرساء.
- قطر السفن : تُقطر السفن التجارية ليلا و نهارا باستخدام قاطرة 2 ISSER ذات قوة 1700 حصان.

وسائل الشحن والتفريغ لميناء مستغانم : عددها 87 على التفصيل الآتي:

- 01 Grue TEREX / DEMAG 250 Tonnes AC-1
- 02 Grues TEREX / DEMAG 50 Tonnes AC -1
- 01 Grues TEREX / DEMAG 100 Tonnes AC110 -1

الفصل الثالث: دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم

- 02 Grues *LIEBHERR* 50 Tonnes *LTM 1050-3-1*
- 02 Grues électriques *ENCC* 8/15 Tonnes
- 02 Grues électriques *CAILLARD* 3/6 Tonnes
- 04 Super stackers 45 Tonnes *PPM*
- 02 Super stackers 45 Tonnes *TEREX / PPM*
- 02 Super stackers 45 Tonnes *CARGO*
- 04 Mini Chargeur *CATERPILLAR*
- 01 Mini Chargeur *NEW HOLLAND*
- 01 Pelle rétrochargeuse *KOMATSU*
- 02 Pelle rétrochargeuse *CASE*
- 56 Chariots élévateurs de 1,5 à 32 Tonnes
- 01 Tracteur Ro/Ro 35 Tonnes *SISU*
- 02 Tracteur Ro/Ro 45 Tonnes *FERRARI*
- 01 Pompe à grains *VIGAN* 140 Tonnes/H
- 01 Pompe à grains *NEUERO* 180 Tonnes/H

عدد العمال 2015 = 693 عامل (دائم + مؤقت)

- العمال الدائمون : 439 (24 امرأة + 415 رجلا) والعمال المتعاقدون : 254 (2 امرأة + 252 رجلا)
- ينقسم عدد العمال الدائمين (439) من حيث التدرج في المسؤوليات إلى 67 إطارا و 59 مسيرا و 313 منفذا.
- وينقسم نفس العدد أيضا أي (439) من الناحية السوسيو مهنية إلى 220 عاملا منتجا و 50 عاملا تقنيا و 169 إداريا.

فرع مؤسسة ميناء مستغانم - مؤسسة تسيير موانئ و ملاجئ الصيد - EGPPM

تم إنشاؤها في 20 جانفي 2004 على شكل فرع لمؤسسة ميناء مستغانم وأوكلت إليها مهمة تسيير نشاط الصيد لميناء مستغانم ومينائي صلامندر وسيدي لخضر.

الفصل الثالث: دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم

المطلب الثاني: أهداف وخصائص مؤسسة ميناء مستغانم

مؤسسة ميناء مستغانم كغيرها من المؤسسات تسعى إلى تحقيق مجموعة من الأهداف في ظل

الخصائص التي تميزها.

الفرع الأول: أهداف مؤسسة ميناء مستغانم

تسعى مؤسسة ميناء مستغانم إلى تحقيق الأهداف التالية:

- تأمين أحسن الظروف لعبور البضائع من حيث المدة الزمنية، النوعية، الحماية والسعر؛
- تقديم تسهيلات حقيقية (وسائل عبور ومعالجة وتخزين ذات كفاءة عالية)؛
- كون الآذان الصاغية لاهتمامات المتعاملين الاقتصاديين؛
- تسيير أملاك الدولة؛
- تسيير الاستثمار وتطوير ميناء مستغانم؛
- استغلال الوسائل والتجهيزات المينائية؛
- تنفيذ أشغال الصيانة والتهيئة البنيات الفوقية للميناء؛
- تنفيذ عمليات الشحن والتفريغ المينائية؛
- تنفيذ كل العمليات التجارية، المالية، الصناعية والعقارية المرتبطة بصفة مباشرة وغير مباشرة بالهدف الاجتماعي.

الفرع الثاني: مميزات وخصائص مؤسسات ميناء مستغانم

تتميز مؤسسة ميناء مستغانم ب:

- موقع جيواستراتيجي هام؛

الفصل الثالث: دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم

- وفرة طرق مواصلات نحو منطقة خلفية تتألف من 17 ولاية؛
- محطات رسو متخصصة لسفن الأداء لتأمين الخطوط البحرية المنتظمة؛
- إنشاءات متخصصة لمعالجة ناقلات الحبوب، السكر؛
- قدرات تخزين مغطاة وغير مغطاة؛
- حماية جيدة البضائع؛
- تنوع طرق تسليم البضائع (السكة الحديدية، الطريق الأرضي والمساحة الوطنية)؛
- بنى فوقية وتجهيزات وفق طموح المتعاملين الاقتصاديين؛
- إطارات وعمال مهيوون ومدربون على عمليات الشحن والتفريغ؛
- ساعات عمل متواصلة 24/سا و 7 أيام /7 أيام.

الفرع الثالث: مكانة الميناء اقتصاديا

❖ مكانة الميناء على الصعيد الوطني :

لميناء مستغانم ثقل إقتصادي ومالي هام بحيث يحتل المرتبة الخامسة بالنسبة لموانئ الوطن كما يقع بين عاصمة الغرب وهران والجزائر حيث يربط بين كل المدن المجاورة، وهو ملتقى الطرق الرئيسية، إذ أن الميناء هو المنفذ الأقرب للبحر ويساهم على المبادلات التجارية بجلب البضائع إلى السوق حيث يساهم في الإقتصاد الوطني.

❖ مكانة الميناء على الصعيد الدولي :

البواخر كلها تمر على منطقة (وليس) التابعة لولاية مستغانم لتأخذ مسارها إلى فرنسا، أيضا هو أقرب منفذ لبوابة الصحراء التي تصل إلى حاسي مسعود، فالشركات الأجنبية التي تتعامل مع الشركات البترولية بحاسي مسعود تمر بكل معداتها بميناء مستغانم أما بالنسبة للخدمات الداخلية للميناء فهي جيدة فما وطئت باخرة في الميناء والا وتكفلت بها اليد العاملة كما يمكنه ان تعود من حيث جاءت خلال يومين أو أكثر بتفريغ البضائع.

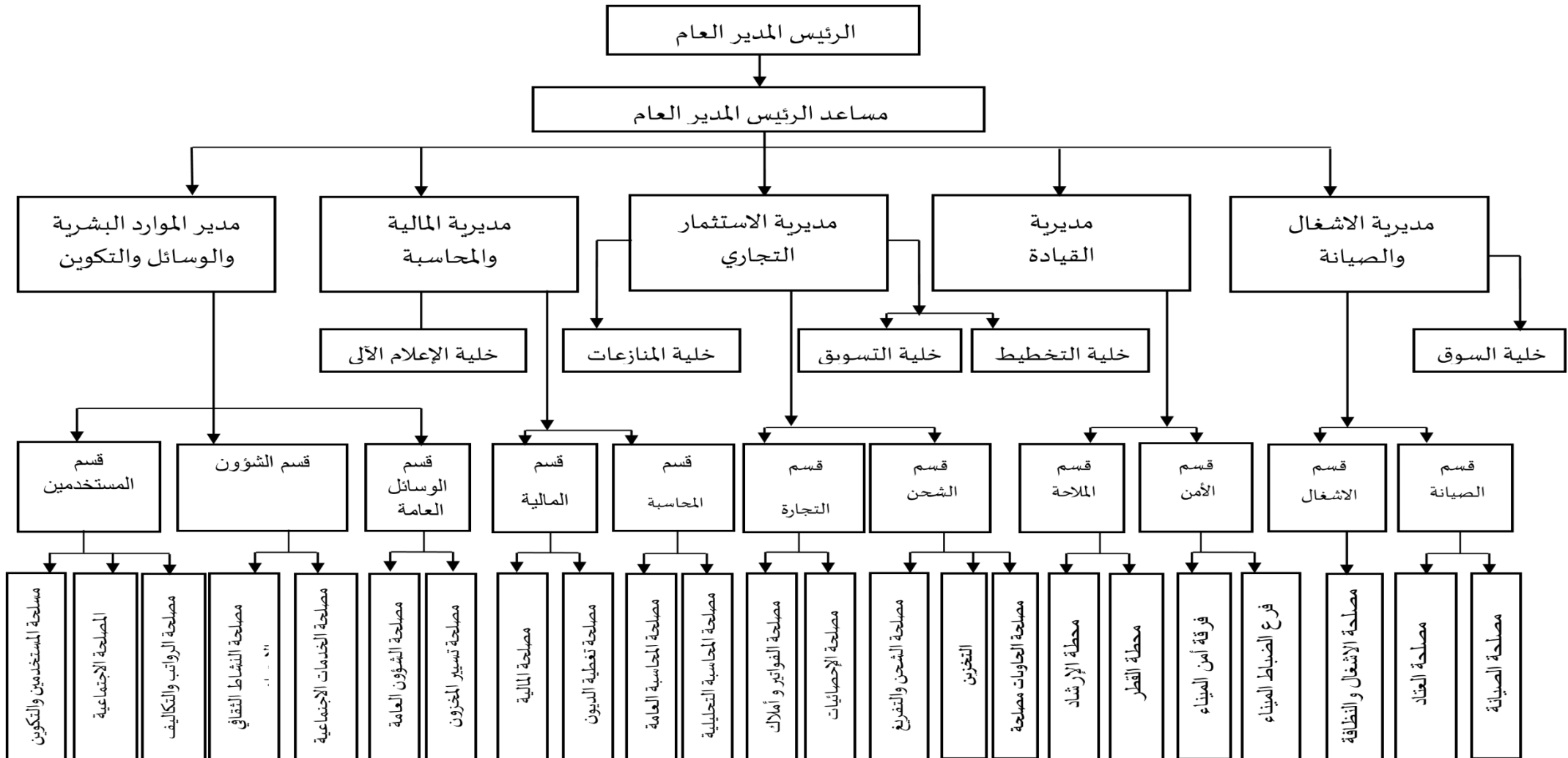
الفصل الثالث: دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم

الدول الأكثر تعامل مع الميناء هي القارات الخمس أوروبا الشرقية والغربية، آسيا، إفريقيا، أمريكا اللاتينية والجنوبية، الولايات المتحدة الأمريكية من خلال ميناء هوستن، بالتيمور ، (أوروبا الشمالية ميناء انفرس بلجيكا، ميناء مرسيليا وهافر بفرنسا بهولندا ميناء هامبورغ - برام، ميناء مارينا، دي كوري بايطاليا. ومن هذه التعاملات الداخلية والخارجية يدل على أن ميناء مستغانم له أهمية كبيرة.

المطلب الثالث: الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء مستغانم

الفصل الثالث: دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم

الشكل 1: الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء مستغانم



الفصل الثالث: دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم

شرح الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء مستغانم

1-المديرية العامة:

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

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

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

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

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

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

2-مديرية الموارد البشرية

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

2-1-قسم المستخدمين والتكوين : يقوم هذا القسم بالإشراف والمراقبة تطبيق سياسة المؤسس في إطار

الفصل الثالث: دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم

التسيير المستخدمين، كما يقوم بإعداد برامج التكوين والحرص على تطبيقها، بالإضافة إلى مشاركته في إعداد الميزانية في إطار المصاريف المستخدمين، ويتكون من المصالح التالية:

2-1-1- مصلحة المستخدمين والتكوين : تهتم هذه المصلحة بإعداد القرارات المتعلقة بتسيير المستخدمين، كما تسهر على تطبيق إجراءات التوظيف، وتصنيف المستخدمين، وتقوم بإعداد وتنظيم برامج التكوين والسهر على تطبيقها.

2-1-2- مصلحة الأجور والتكاليف : وهي المصلحة التي تشرف على دفع الأجور المستخدمين وتكاليف العمل من منح ومكافآت نظير العمل التي يقوم به العامل خلال الشهر الواحد وطوال مدة تواجده في المؤسسة، والاستفادة كذلك من باقي الأرباح التي تحققها المؤسسة.

2-1-3- المصلحة : تهتم هذه المصلحة بملفات حوادث العمل، التوقف عن العمل بسبب المرض، تعويضات الطبية وطب العمل.

2-2- قسم الوسائل العامة : يهتم قسم الوسائل العامة بتسيير الوسائل العامة، ويتكون من مصلحتين.

2-2-1- مصلحة الوسائل العامة : وهي المصلحة التي تشرف على جميع العمليات التي تدخل في تنفيذ

لات المساعدة على تنفيذ العمل داخل المؤسسة من شراء التجهيزات الضرورية كالعتاد و

وقطاع غيار مختلف المركبات وقطاع الغيار الخاص بالقاطرة ومختلف العتاد من (كومبيوتر، آلات النسخ، مكاتب، كراسي) بالإضافة إلى مستلزمات المكتب من أقلام وأوراق... إلخ. كما تشرف مباشرة على جميع المهام التي يقوم بها أعوان المؤسسة أثناء تنفيذ أعمالهم في المهام الخاصة بداخل وخارج الوطن.

2-2-2- مصلحة تسيير المخزون : تقوم مصلحة تسيير المخزون بتسيير المخزون، وتقوم بعملية جرد

لهذه المخزونات.

2-3- قسم الشؤون الاجتماعية : يهتم قسم الشؤون الاجتماعية بتسيير الأنشطة الاجتماعية

والثقافية في المؤسسة ويتكون من مصلحتين:

الفصل الثالث: دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم

2-3-1 مصلحة الخدمات الاجتماعية: وهي المصلحة التي تشرف وتعالج الجانب الاجتماعي للعامل من

خلال القيام بتأمينه لدى مصالح الضمان الاجتماعي لكي يتمكن من القيام بمهامه وهو مؤمن من كل الأخطار التي قد تصيبه سواء كانت حوادث عمل أو أمراض مهنية واستفادته من منح وتعويضات أثناء كامل مدة العجز أو المرض ومن جميع التأمينات الاجتماعية مثل المنح المدرسية، فترة الأمومة بالنسبة للنساء... إلخ.

2-3-2 مصلحة النشاط الرياضي والثقافي: وهي المصلحة التي تشرف مباشرة على جميع الأنشطة

الرياضية والترفيهية التي تتم في برمجة رحلات سياحية خلال الأعياد الموسمية والموسم *****

أما الأنشطة الرياضية فتتمثل في برمجة لقاءات في كرة القدم بين عمال الشركة والعمال التابعين لمختلف القطاعات الاقتصادية الأخرى لتوحيد العمال وإشعارهم بروح التضامن والإخاء فيما بينهم.

3-قسم الوسائل العامة:

ينقسم هذا القسم إلى قسمين:

3-1-مصلحة الشؤون العامة.

3-2-مصلحة تسيير المخزون.

4-قسم الشحن :

4-1-1- مصلحة الشحن والتفريغ: هي المصلحة المختصة والمشرفة على جميع عمليات الشحن والتفريغ

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

4-1-2-مصلحة التخزين : تأخذ على عاتقها البضائع المفرغة من البواخر وكذلك تلك المعدة للتسليم،

الفصل الثالث: دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم

كما شهر على الاستخدام العقلاني للمساحات المعدة للتخزين، وتراقب وترسل مستندات التخزين إلى مصلحة القوانين.

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

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

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

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

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

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

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

4-3-3- خلية المنازعات: وهي الخلية المختصة في المنازعات التي قد تنشأ أثناء تنفيذ العمل، فهي قد

الفصل الثالث: دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم

تكون منازعات ناتجة عن إخلاء أحد المتعاملين مع المؤسسة بالتزامات أو نتيجة اعتراض هذا المتعامل على ظروف العمل أو الزيادات المالية أو على أي أشكال من شأنه أن يؤثر على صحة التعاملات التجارية.

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

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

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

5-1-قسم الملاحة : ويشرف مباشرة على جميع البحارة النائبين لها والملزمون بتنفيذ الأوامر الصادرة

لهم من طرف مسؤوليهم المباشرين، ويلزم أن يكون هؤلاء البحارة متمتعين بشهادات تبرز كفاءة كل بحار على حدة ودرجة التصنيف حيث بدون هذه الشهادة لا يمكن لهؤلاء البحارة أن يتولى مهامهم في المؤسسة وهي تتنوع بتنوع مؤهلات كل بحار على حدة ويتكون من:

5-1-1-محطة القاطرة : وهو المكان المخصص فعليا لوقوف القاطرة سواء عند مغادرتها له لتنفيذ

المهام المنيطة بها أو أثناء العودة من تنفيذ هذه المهام، حيث يمنع منعاً باتاً على أي سفينة أخرى مهما كان نوعها أن تتوقف في المكان المخصص للقاطرة لأنه يشكل عائق يحول عليها تنفيذ أعمالها بطريقة سليمة.

5-1-2-محطة سفينة الإرشاد : وهو المكان المخصص فعليا لوقوف سفينة الإرشاد المخصصة لنقل

أثناء كل مهمة سواء كان ذلك عند إدخال السفن أو إخراجها من الميناء، باعتباره المسؤول الأول على

الفصل الثالث: دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم

عملية إدخال وإخراج السفن وبدونه لا يمكن أن تتم العملية.

5-2- قسم الأمن : ويختص في حفظ الأمن من كل الأخطار التي من شأنها أن تشكل تهديدا مباشرا على

حياة العمال، وحفظ الصحة وذلك بالحرص على نظافة المحيط المخصص للعمل، وتقادي بذلك كل

أنواع الأمراض التي يصاب بها العامل أثناء توليه العمل، ويتفرع هذا القسم إلى:

5-2-1- قسم ضابط الميناء : ويشرف مباشرة على العملية التي تسبق دخول الباخرة المخملة بالبضائع

للميناء عن طريق الاتصال بربان السفينة لأخذ جميع المعلومات الخاصة بالسفينة من حيث نوعية المواد المحملة (حجم السفينة، طولها، لكي ينسق تحديد الرصيف الخاص بالتوقف).

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

6- مديرية الأشغال والصيانة : وهي المديرية المختصة بالأشغال والصيانة ويقصد بالأشغال كل الأعمال

التي من شأنها توفير الإجراءات الملائمة للسير الحسن للعمل والمتمثلة في توفير الإنارة 'تعبيد الطرق، بناء الهياكل، النظافة وإزالة الأخطار التي تهدد السلامة للعمال.

أما الصيانة يقصد بها أن المؤسسة تمتلك عتاد آلات تساعد على تنفيذ العمل بصفة منتظمة وسريعة، وعليه فإن هذه الآلات قد تحتاج إلى عملية إصلاح في حالة تعرضها لعطب، فيقوم عمال مؤهلون بعملية الإصلاح لتلك الآلات، تتكون هذه المديرية من :

6-1- قسم الصيانة : يقوم الصيانة بتنسيق وتصميم ومراقبة جميع أنشطة حفظ وصيانة وإصلاح

بالإضافة إلى استبدال المعدات وقطع الغيار، ويتكون من مصلحتين:

6-1-1- مصلحة الصيانة : وهي المسؤولة عن صيانة وإصلاح المعدات رفع ومناولة البضائع، وموقف

السيارات والمعدات الميكانيكية.

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

الفصل الثالث: دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم

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

مصلحة الأشغال والصيانة.

المبحث الثاني: التجارة البحرية على مستوى ميناء مستغانم

المطلب الأول: الحركة التجارية بميناء مستغانم

ابتداء من 2002 تراوح استيراد الحبوب عن طريق ميناء مستغانم بين 40000 طن سنويا، والتي عولجت في مراكز متخصصة عبر تجهيزات مخازن الحبوب، أو بمركز عادي للاستقبال يمثل ما بين 05 إلى 55 % من النشاط العام ويمكن أن يصل إلى أكثر من 60000 طن سنويا مستقبلا.

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

➤ مجمع كنتوار المغرب غليزان -مستغانم .

➤ ش.ف.م.م جديد مستغانم.

➤ مؤسسة حبوب الغرب الجزائري.

➤ منشأة بابقرع -بشار .

➤ الديوان الوطني لاستيراد الحبوب.

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

➤ مجمع بوتلجة مستغانم.

➤ مؤسسة Edimco

➤ شركة aménagement hydro بومرداس -الجزائر .

➤ شركة Cosider الجزائر .

أما فيما يخص المواد الغذائية فهي تمثل من 14 إلى 16 % من الحركة التجارية العامة، وتتكون بصفة

الفصل الثالث: دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم

رئيسية من السكر، الموز، الحليب، اللحوم الحمراء، البن، التبغ، زيت المائدة، الشاي... الخ.

ويتعامل ميناء مستغانم في هذا المجال مع كل من:

- منشآت أنثيرال مستغانم .
- ش.د.م.م دقوق لاستيراد الموز .
- ش.د.م.م Caim بوفاريك، الجزائر

أما فما يخص النشاطات المختلفة، فإن ميناء مستغانم أصبح معروف بها بفضل حجم

المنتجات والسلع المعالجة سنويا (أدوات، السيارات، مقطورات، آلات متحركة، قطع غيار،

طرود ثقيلة وخفيفة)، خاصة بالنسبة للشركات الأجنبية المتخصصة في التنقيب عن البترول

بمناطق جنوب البلاد، وتمثل النشاطات المختلفة نسبة 80 % من مجموع الحركة التجارية

العامة.

المطلب الثاني: دراسة حركة البضائع بميناء مستغانم

1- تحليل تجارة البضائع والتجارة بحسب عائلات المواد:

الجدول رقم 2 :تجارة البضائع والتجارة بحسب عائلات المواد 2019-2020

الفصل الثالث: دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم

Unité: tonne

منتجات	Débarqués / Unloaded تفريغ			Embarqués / Loaded شحن		
	2019	2020	التغيرات % Variations	2019	2020	التغيرات % Variations
منتجات فلاحية و مواد غذائية	209 049	208 468	-0,28	1 629	1 074	-34,06
حيوانات حية	15	177	1058,82	-	-	-
قمح	-	-	-	-	-	-
حبوب مختلفة	-	11 691	-	-	-	-
بطاطة	84 106	66 675	-20,73	-	-	-
خضر و فواكه	-	-	-	1 550	1 053	-32,10
مواد نسيجية	-	-	-	-	-	-
خشب	98 642	104 280	5,72	-	-	-
سكر	-	-	-	-	-	-
خمر و كحول	-	-	-	-	-	-
حليب	-	-	-	-	-	-
دقيق و فرينة	-	-	-	-	-	-
علف الحيوانات	-	-	-	-	-	-
مواد زيتية	-	-	-	-	-	-
أخرى	26 286	25 646	-2,43	78	21	-72,87
وقود, معادن صلبة	75 914	-	-	-	-	-
فحم حجري	-	-	-	-	-	-
أخرى	75 914	-	-	-	-	-
منتجات بترولية	75 473	44 655	-40,83	-	-	-
نفط خام	-	-	-	-	-	-
محروقات غازية	-	-	-	-	-	-
ميثان	-	-	-	-	-	-
بوتان-بروبان	-	-	-	-	-	-
أمونياك	-	-	-	-	-	-
أخرى	-	-	-	-	-	-
محروقات مكررة	-	-	-	-	-	-
أخرى	75 473	44 655	-40,83	-	-	-
معادن - مواد حديدية	419 075	212 053	-49,40	87 727	77 016	-12,21
معادن	-	-	-	-	-	-
نفايات حديدية	-	-	-	-	-	-
معادن حديدية	61 208	44 282	-27,65	85 400	77 016	-9,82
معادن غير حديدية	-	-	-	-	-	-
أخرى	357 867	167 771	-53,12	2 327	-	-
معادن - مواد البناء	16 531	18 183	9,99	-	-	-
معادن	-	-	-	-	-	-
إسمنت	-	-	-	-	-	-
أخرى	16 531	18 183	9,99	-	-	-
أسمدة - مواد كيميائية	92 515	151 995	64,29	12 365	5 932	-52,03
أسمدة طبيعية	-	-	-	-	-	-
فوسفات	-	-	-	-	-	-
أخرى	-	-	-	-	-	-
أسمدة صناعية	90 282	115 355	27,77	-	-	-
مواد كيميائية	2 234	36 640	1540,39	12 365	5 932	-52,03
بضائع مختلفة	177 426	116 467	-34,36	66 535	21 956	-67,00
سيارات, عتاد النقل	43 608	29 390	-32,60	27 489	5 081	-81,52
عتاد فلاحى	-	-	-	-	-	-
ماكينات, محركات, أجهزة و قطع	45 771	49 364	7,85	661	2 749	316,06
زجاج	-	-	-	4 972	891	-82,07
جلود و أنسجة	-	-	-	-	-	-
أخرى (مبادلات خاصة)	88 046	37 712	-57,17	33 413	13 234	-60,39
المجموع	1 065 982	751 820	-29,47	168 255	105 977	-37,01

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم.

الفصل الثالث: دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم

هناك تنوع في المواد المصدرة والمستوردة وهي تشمل مواد فلاحية غذائية حديدية ... الخ وقد بلغ مجموع الواردات من هذه السلع 1065982 طن ، من خلال تحليل البيانات، يتضح أن هناك انخفاضًا عامًا في الواردات والصادرات بين العامين. على سبيل المثال، انخفضت واردات المنتجات الزراعية والغذائية بنسبة 34.06%، وارتفعت واردات القمح بشكل كبير بنسبة 1058.82%، بينما انخفضت واردات الحبوب المختلفة بنسبة 20.73%. كما شهدت واردات المنتجات النسيجية والبتروولية والكيميائية انخفاضًا ملحوظًا. وعلى صعيد الصادرات، انخفضت صادرات المنتجات المختلفة والمنتجات الكيميائية والمعادن بنسب تتراوح بين 9.82% و 72.87%. ويُرجح أن هذا الانخفاض العام في الواردات والصادرات كان بسبب تأثير جائحة COVID-19 على الاقتصاد الجزائري.

1-2 الحركة التجارية مع أوروبا حسب البلدان المستوردة و المصدرة

الجدول رقم 3 : الحركة حسب البلدان المستوردة و المصدرة

يوضح الجدول التالي إجمالي الواردات من دول الاتحاد الأوروبي و باقي دول أوروبا.

الفصل الثالث: دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم

Unité: tonne

البلدان	تفريغ / Débarqués / Unloaded			شحن / Embarqués / Loaded		
	2019	2020	التغيرات % Variations	2019	2020	التغيرات % Variations
بلدان الاتحاد الأوروبي	540 556	409 909	-24,17	85 739	28 647	-66,59
ألمانيا	5 033	5 000	-0,66	7 393	-	-
النمسا	-	-	-	-	-	-
بلجيكا	24 266	11 050	-54,46	5 586	308	-94,48
قبرص	-	-	-	-	-	-
الدانمارك	2 101	6 392	204,21	-	-	-
إسبانيا	159 592	124 989	-21,68	54 665	12 122	-77,83
إستونيا	-	-	-	-	-	-
فينلندا	48 760	47 258	-3,08	-	-	-
فرنسا	30 276	36 780	21,48	7 165	7 433	3,74
اليونان	37 301	3 300	-91,15	-	-	-
المجر	-	-	-	-	-	-
إيرلندا	-	-	-	-	-	-
إيطاليا	63 692	40 278	-36,76	2 464	213	-91,34
ليتوانيا	-	-	-	-	-	-
ليتوانيا	-	-	-	-	-	-
لوكسمبورغ	-	-	-	-	-	-
مالطا	44 863	14 866	-66,86	8 467	5 399	-36,23
هولندا	75 398	57 866	-23,25	-	-	-
بولندا	-	-	-	-	-	-
البرتغال	3 074	5 121	66,59	-	-	-
جمهورية تشيكيا	-	-	-	-	-	-
المملكة المتحدة	-	-	-	-	3 172	-
سلوفاكيا	-	-	-	-	-	-
سلوفينيا	40 703	46 600	14,49	-	-	-
السويد	5 496	10 408	89,38	-	-	-
بلدان أوروبا خارج الاتحاد الأوروبي	446 777	277 373	-37,92	-	6 028	-
ألبانيا	-	-	-	-	-	-
أذربايجان	-	-	-	-	-	-
بوسنة-هرسك	-	-	-	-	-	-
بلغاريا	3 088	3 332	7,91	-	-	-
كرواتيا	15 535	-	-	-	-	-
سكوتلندا	-	-	-	-	-	-
روسيا الفيدرالية	167 202	66 982	-59,94	-	-	-
جورجيا	-	-	-	-	-	-
جبل طارق	-	-	-	-	-	-
جزر فيروي	-	-	-	-	-	-
إيسلندا	-	-	-	-	-	-
كازاخستان	-	-	-	-	-	-
ماسيدونيا	-	-	-	-	-	-
النرويج	9 986	9 580	-4,06	-	-	-
رومانيا	7 028	11 085	57,73	-	4 974	-
سويسرا	-	-	-	-	-	-
تركيا	70 059	98 994	41,30	-	1 054	-
أوكرانيا	173 879	87 400	-49,73	-	-	-

الفصل الثالث: دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم

يتبين من بيانات المؤسسة المينائية لمستغانم أن إجمالي الواردات من دول الاتحاد الأوروبي انخفض بنحو (24.2% من 556 540 طنًا في 2019 إلى 909 409 طنًا في 2020)، بينما تراجعت الصادرات نحو (66.6% من 739 85 إلى 647 28 طنًا). على مستوى الدول، شهدت بلجيكا انخفاضًا حادًا في الواردات والصادرات بأكثر من 54% و 94%** على الترتيب، وإيطاليا تراجعت وارداتها بنسبة 21.7% وصادراتها 77.8%، في حين سجلت الدنمارك زيادة بارزة في الواردات (+204%) وارتفاعًا طفيفًا في الصادرات؛ كما تفوقت فرنسا بإمدادات أكثر (+21.5%) وصادرات مستقرة نسبيًا (+3.7%). (أما دول أوروبا خارج الاتحاد، فهبطت وارداتها بنسبة 37.9%) من 777 446 إلى 373 277 طنًا، مع بروز تركيا (+41.3%) ورومانيا (+57.7%) من جهة، وتراجع كبير لدى روسيا (-59.9%) (وأوكرانيا -49.7%).

2- دراسة حركة السفن بالميناء :

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

1-2 عدد وأنواع السفن:

الجدول رقم 4 : عدد السفن خلال الفترة: 2020-2019

عدد و نوع السفن

Nombre et types de navires / Number and types of vessels

Entreprise Portuaire de Mostaganem

Unité: navire

نوع السفن Type de navires Type of vessels	Entrées / In الدخول			Sorties / Out الخروج		
	2019	2020	التغيرات % Variations	2019	2020	التغيرات % Variations
Car-ferries ناقلات المسافرين	148	29	-80,41	148	29	-80,41
Cargos / General cargos سفن الشحن	185	165	-10,81	183	166	-9,29
Céréaliers / Grain carriers ناقلات القمح	-	10	-	-	10	-
RO/RO سفن الإيداء	64	52	-18,75	64	53	-17,19
Minéraliers / Ore carrier ناقلات المعادن	4	-	-	4	-	-
P. Conteneurs / Containers car ناقلات الحاويات	25	16	-36,00	25	15	-40,00
Butaniers / Gas carriers ناقلات البوتان	-	-	-	-	-	-
Méthaniers / Methane carriers ناقلات الميثان	-	-	-	-	-	-
Pétroliers / Oil tanker ناقلات البترول	28	17	-39,29	28	17	-39,29
Pinardiers / Wine carriers ناقلات الخمر	-	-	-	-	-	-
Autres / Others أخرى	-	1	-	-	1	-
Total المجموع	454	290	-36,12	452	291	-35,62

الفصل الثالث: دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم

يتضح من بيانات المؤسسة المينائية لمستغانم أن إجمالي عدد السفن الداخل إلى الميناء انخفض بنسبة 36.12% من 454 سفينة في 2019 إلى 290 سفينة في 2020، فيما تراجعت حركة الخروج بنسبة 35.62% من 452 إلى 291 سفينة. وكانت أكبر نسب الانخفاض لدى سفن الركاب (Car-ferries)، إذ تقلصت دخولها وخروجها بنسبة 80.41%، ما يعكس تأثير قيود السفر. وسجلت سفن الحاويات Car-containers تراجعاً ملحوظاً أيضاً بنحو 36% في الدخول و40% في الخروج، بينما شهدت سفن البضائع العامة (General cargos) هبوطاً متواضعاً بنسبة 10.8% دخول و9.3% خروج، مما يشير إلى استمرار بعض حركة الشحن التجاري. ولاحظنا دخول 10 سفن ناقلات حبوب (Grain carriers) عام 2020 دون وجود سابق لها، في حين انخفضت سفن RO-RO بنسبة 18.8% دخولاً و17.2% خروجاً، والسفن النفطية (Oil tankers) بنسبة 39.3% لكلا الحركتين. يعكس هذا الانخفاض العام تأثير التباطؤ الاقتصادي والإجراءات الاحترازية في ظل الجائحة على حركة الملاحة في ميناء مستغانم.

الجدول رقم 5: المكوث المتوسط في المرفأ و الإنتظار في المرسى

المكوث المتوسط في المرفأ و الإنتظار في المرسى

Séjour moyen à quai et durée attente en rade / Stay as berth & waiting period at the roads U = jours
Entreprise Portuaire de Mostaganem

نوع السفن Type de navires Type of vessels	المكوث في المرسى Séjour en rade Waiting period in the roads			المكوث على الرصيف Séjour à quai Stay as berth		
	2019	2020	التغيرات % Variations	2019	2020	التغيرات % Variations
Car-ferries	0,03	0,20	566,67	0,45	0,46	2,22
Cargos / General cargos	2,24	1,21	-45,98	4,55	4,37	-3,96
Semoule-Farine / Semouline-Flour	-	-	-	-	-	-
Bois / Wood	0,97	0,48	-50,52	2,45	2,25	-8,16
Ciment / Cement carrier	-	-	-	-	-	-
Fer-tubes / Ore-tubes	3,92	1,29	-67,09	6,87	4,93	-28,24
Céréalières / Grain carriers	-	1,09	-	-	3,46	-
RO/RO	0,64	0,48	-25,00	0,80	1,09	36,25
Minéraliers / Ore carrier	8,98	-	-	6,23	-	-
P. Conteneurs / Containers carriers	2,97	0,41	-86,20	4,69	2,60	-44,56
Butaniers / Gas carriers	-	-	-	-	-	-
Méthaniers / Methane carriers	-	-	-	-	-	-
Pétroliers / Oil tanker	0,97	1,57	61,86	1,50	1,44	-4,00
Autres / Others	-	-	-	-	-	-
Total	1,39	0,87	-37,41	2,65	2,91	9,81

الفصل الثالث: دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم

يتضح من بيانات المؤسسة المينائية لمستغانم (الجدول المرفق) أنَّ متوسط زمن الانتظار قبل الإرساء انخفض بشكل ملحوظ من 1.39 يوم في 2019 إلى 0.87 يوم في 2020 (-37.41٪)، في حين ارتفع متوسط مدة الإرساء من 2.65 يوم إلى 2.91 يوم (+9.81٪)، ما يشير إلى تحسّن في سرعة بويل السفن وجاهزية الأرصفة، مع زيادة طفيفة في مدة المناولة الناتجة عن نمو حجم البضائع أو تعقيد العمليات؛ كما برزت اختلافات حسب نوع السفينة، فحققت سفن الحاويات أكبر تراجع في الانتظار (-86.2٪) والسفن من فئة Tube-ores انخفاضاً كبيراً (-67.1٪)، مقابل ارتفاع زمن الانتظار للسفن العابرة للركاب (Car-ferries) بنسبة 566.7٪ والسفن النفطية بنسبة 61.9٪، بينما شهدت سفن RO-RO تحسّناً في الإرساء (+36.3٪) مقارنةً بتراجع عام لفئات الشحن العام والخشبي..

3- حجم التبادل التجاري مع أوروبا وأهم المتعاملين الاقتصاديين:

الجدول رقم 6: حجم التبادل التجاري حسب المناطق الجغرافية في العالم سنة 2018:

Zones géographiques	Réalisation 2008	Part%
entre les ports (Cabotage National) المساحة الوطنية (Algériens)	2.088	-
Pays Arabes بلدان الاتحاد المغاربي العربي Pays de l'U.M.A. Pays Arabes hors l'U.M.A	195.751 152.142 43.609	12%
Afrique	-	-
Pays de l'Union Européen	654.307	62%
Pays Européens hors U.S	123.511	11%
Amérique du Nord	27.716	3%
Amérique du Sud	25.226	3%
Asie	7.707	9%
Amérique Centrale	522	-
Autres	-	-
Total	1.036.829	100%

الفصل الثالث: دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

يتّضح من توزيع حركة البضائع وفق المناطق الجغرافية أن حجم الواردات من الدول الأوروبية يحتل الصدارة بنسبة 75٪. وتتولّد هذه النسبة أساسًا من استيراد الحبوب من فرنسا، والبطاطس من هولندا وفرنسا، إضافةً إلى الأسمنت في أكياس كبيرة من بلجيكا وألمانيا. كما تشمل الواردات الأوروبية مواسير وحديدًا من إيطاليا وإسبانيا وبلجيكا وتركيا، إلى جانب مجموعة متنوعة من المنتجات الصناعية من بلجيكا وألمانيا.

في المرتبة الثانية تأتي الدول العربية بنسبة 19٪ من إجمالي حركة البضائع. وتتركز هذه الواردات بشكل رئيسي في الباريث والكاولين من المغرب، وكذلك الأسمنت الرمادي والأبيض الذي يُشحن إلى كل من المغرب وسوريا وليبيا.

المبحث الثالث: تقييم ميناء مستغانم

المطلب الأول: المشاكل والتحديات بميناء مستغانم

الفرع الأول: تحديات ميناء مستغانم

-محدودية عمق الأرصفة ب 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 يحل عند الاستلام النهائي

لميناء الصيد والاستجمام لسلامندر بجميع مرافقه.

الفرع الثاني: مشاكل ميناء مستغانم

- طول المكوث المؤدي أحيانا إلى ميل إضافية للشحن والتفريغ؛

- تخفيف حمولة السفن الضخمة في الموانئ الأخرى مما يؤدي إلى تعريفات شحن (surcoits) إضافية؛

الفصل الثالث: دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم

- صعوبات على مستوى التخزين مسؤولة على توليد تعريفات إضافية للشحن والنقل؛

- اختناق مينائي ناجم عن التزاوج بين الأنشطة التجارية وأنشطة الصيد البحري.

المطلب الثاني: المشاريع المستقبلية لميناء مستغانم

❖ مشروع 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؛

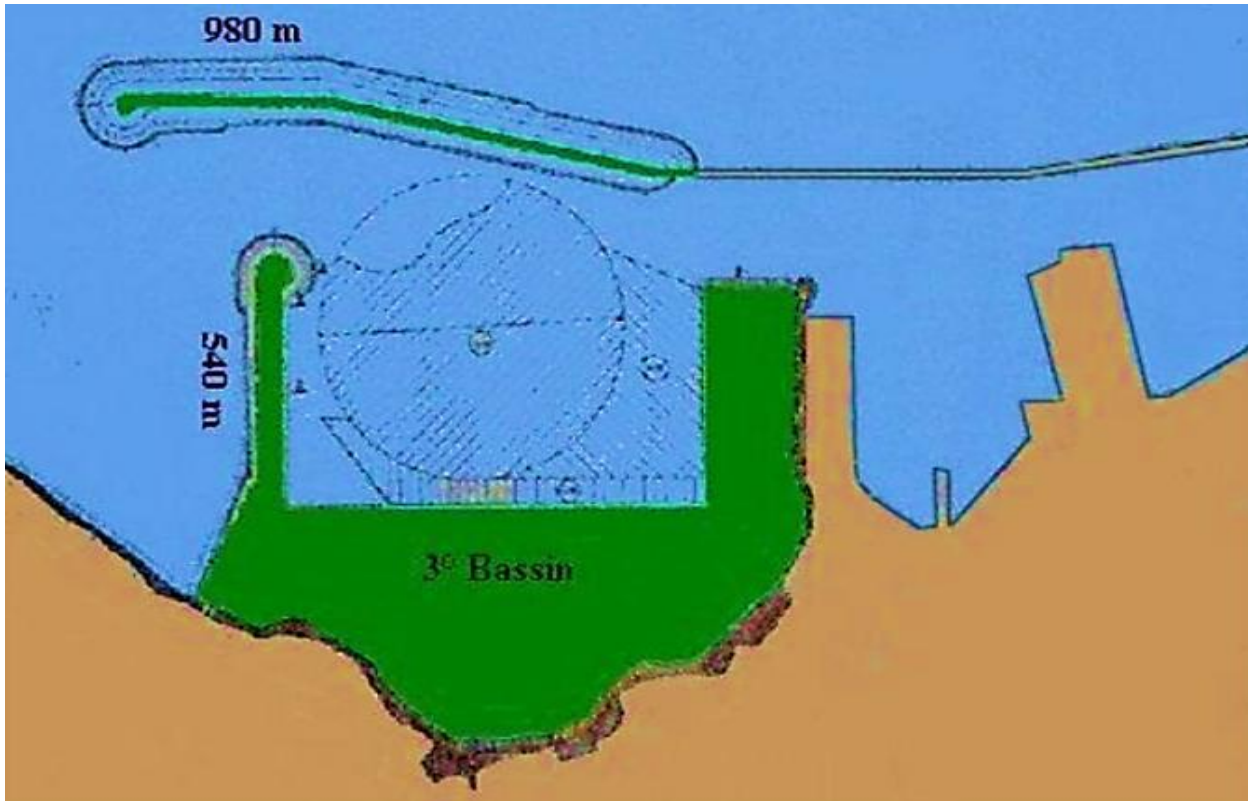
-تجارة الوحدات المتحركة 600 : ألف وحدة سنويا؛

-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.

الفصل الثالث: دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم

الشكل رقم 2 مخطط مشروع إنجاز الحوض الثالث



المصدر: وثائق مؤسسة ميناء مستغانم

❖ 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.

وسيشروع في إنجازه فور ترحيل قوارب الصيد البحري نحو مينائي الصيد صلامندر وسيدي لخضر.

الفصل الثالث: دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم

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

-المواد السائلة القابلة للالتهاب؛

-المواد الصلبة القابلة للالتهاب؛

-المواد المحرقة (الملهبة) ؛

-المواد السامة؛

-المواد المذيبة (الأكلة) ؛

-مواد خطيرة أخرى؛

-المراقبة عن بعد (télésurveillance VTMISS) .

هو وضع نظام متكامل لمراقبة وتأمين الحركة البحرية كما يساعد على تبادل المعلومات المرقمة وحماية

مداخل الميناء والمنشآت والمناطق الحساسة عن طريق مراقبتها عن بعد.

خلاصة الفصل

يُستنتج من هذا الفصل أن ميناء مستغانم يُعد من الموانئ ذات الأهمية التاريخية، حيث عرف منذ نشأته العديد من أعمال التهيئة والتوسعة التي تُرجمت في شكل مشاريع كبرى تهدف إلى تعزيز قدراته التشغيلية. ويتوفر الميناء على بنى تحتية متنوعة، تشمل المدخل، حاجز الأمواج، والأحواض، بالإضافة إلى تجهيزات فوقية كالمخازن والمنارات، ما يُمكنه من أداء وظائف متعددة في إطار النشاط البحري والتجاري.

يتميز الميناء بتنوع أنشطته وخدماته، كما يضطلع بعدة مهام ترتبط أساسًا بالحركة التجارية، والتي تتم دراستها من خلال تحليل حركة البضائع من حيث النوعية والحجم خلال فترات زمنية محددة، وكذا حركة السفن من حيث العدد، النوع، مدة المكوث، والحالة العامة، وعلى الرغم من الإمكانيات المتوفرة، يواجه الميناء جملة من العراقيل التي تحدّ من مردوديته، لعلّ أبرزها طول مدة مكوث السفن نتيجة النقص المسجل في بعض المرافق الأساسية، لا سيما الأرصفة والمخازن. وفي هذا السياق، تعمل المؤسسة المينائية على وضع وتنفيذ مشاريع تطويرية قيد الإنجاز، بهدف تجاوز هذه التحديات وتعزيز دور الميناء في دعم المبادلات التجارية والاقتصاد الوطني.



خاتمة عامة

الخاتمة

أصبحت الأسواق الخارجية تعرف حركة واسعة ونشاطا متزايدا بالمقارنة ما كانت عليه سابقا وهو الأمر الذي زاد من توطيد و توثيق علاقتها بالموانئ باعتبارها عامل رئيسي في منظومة التجارة الخارجية حيث يقوم النقل البحري لوحده بنقل أكبر قدر ممكن من السلع والبضائع بحرا والتي تقارب نسبة 80 % من إجمالي التجارة الدولية بل و الأكثر من ذلك فإن الموانئ توفر كل التسهيلات و الخدمات التي تحتاجها سواء السفن أو البضاعة المنقولة عليها وذلك من خلال ال وظائف والنشاطات المتاحة بالموانئ كالشحن و التفريغ، مراقبة عمليات الاستيراد والتصدير، التأمين والعديد من الأنشطة التي تحتم على الدول الاهتمام بها ورفع من جودتها حتى تتمكن الموانئ من مرافقة حركة التجارة الدولية ومن تم منافسة الموانئ الأجنبية من زاوية أخرى يستوجب على الدول إتباع سياسة تجارية مضبوطة لتنمية تجارتها الخارجية

من خلال دراستنا الميدانية لميناء مستغانم، تبين بوضوح أن التبادل التجاري يرتبط ارتباطا وثيقا بالنقل البحري، والذي يُعد من بين أكثر الوسائل فاعلية وكفاءة من حيث الكلفة لنقل السلع والبضائع عبر العالم. ومن هذا المنطلق، تلعب الموانئ البحرية دورا محوريا في تنشيط التجارة الخارجية، إذ تُعد من أهم البنى التحتية التي تعتمد عليها الدول لتحقيق ديناميكية اقتصادية مستدامة.

وفي هذا الإطار، تسعى الجزائر، من خلال استراتيجياتها التنموية، إلى تحديث وتطوير موانئها وفي مقدمتها ميناء مستغانم، عبر تحسين شروط الاستغلال، وتبسيط الإجراءات، وتوفير بيئة خدمية تلائم تطورات التجارة البحرية العالمية. غير أن الواقع يُظهر استمرار وجود تحديات حقيقية، منها ضعف البنية التحتية لبعض المرافق، وغياب التنسيق الفعال بين مختلف الجهات الفاعلة في قطاع النقل البحري، فضلا عن محدودية الخدمات المقدمة للسفن من حيث السرعة والجودة.

الإجابة على فرضيات الدراسة:

الفرضية الأولى: «تُعد الموانئ محورا للتجارة الدولية بفضل موقعها وخدماتها اللوجستية».

تم التطرق لهذه الفرضية في الفصل الأول ضمن الإطار النظري للموانئ ووظائفها، حيث بين الباحثون كيف تشكل الموانئ حلقة الوصل بين النقل البحري والبحري-البري، وما تقدمه من خدمات (إرشاد، رصّ أرصفة، تخزين...) يدعم مباشرة حركة السلع ويعزز القدرة التنافسية للدولة. وقد أكدت خلاصة هذا الفصل على أهمية

الموانئ كنافذة للدول على الأسواق العالمية، مما يؤكد صحة الفرضية الأولى

الفرضية الثانية: «تحسين الأداء يعتمد على تطوير البنية التحتية وتبني تقنيات حديثة في الإدارة والنقل».

عُرض هذا المفهوم بالتفصيل في المبحث الثاني من الفصل الأول، ضمن «تنظيم الموانئ البحرية ومؤشرات كفاءتها»، حيث تم استعراض أمثلة تطبيقية على نظم المعلومات والإجراءات الميكانيكية التي رفعت من سرعة مناولة البضائع وكفاءتها. وفي الفصل الثاني («التأثير الاستراتيجي للنقل البحري»)، ظهرت توصيات واضحة بضرورة تحديث الأرصفة والمخازن ودمج المنصات الرقمية في العمليات، وهو ما دعم تحقق هذه الفرضية

الفرضية الثالثة: «البنية التحتية المتطورة تعزز من سرعة وكفاءة عمليات التفريغ والشحن، مما يقلل التكاليف ويرفع تنافسية الموانئ».

اختُبرت هذه الفرضية عملياً في دراسة حالة ميناء مستغانم (الفصل الثالث)، حيث قُيِّمت مؤشرات المكوث المتوسط للسفن وحركة البضائع قبل وبعد بعض مشاريع التوسعة والتحديث. أظهرت النتائج تراجعاً في زمن الإبحار والتفريغ، وزيادة في عدد الخطوط الملاحية النشطة بالميناء، مما أدى إلى خفض تكاليف التشغيل. وأكدت الخاتمة ضرورة استدامة هذه البرامج التطويرية، معززة بذلك صحة الفرضية الثالثة على أرض الواقع.

بناءً على ما سبق، يمكن القول إن المذكرة لم تكتفِ بطرح الفرضيات فحسب، بل أجرت عليها دراسة نظرية وتطبيقية أفضت إلى نتائج وتوصيات عملية تدعم إجابات تلك الفرضيات، من بينها:

- رفع كفاءة التشغيل وتطوير مهارات الموارد البشرية العاملة؛
- تنويع الخدمات المقدمة بدل الاعتماد فقط على الرسوم التقليدية كأداة لزيادة الإيرادات؛
- تحديث أنظمة العمل بما يتماشى مع المعايير الدولية في تسيير الموانئ؛
- تحسين البنية التحتية التقنية واللوجستية، وخاصة الأرصفة والمخازن، لتقليص مدة مكوث السفن وزيادة الإنتاجية.

كما كشفت الدراسة عن تباين كبير بين الدول النامية في السياسات المعتمدة لتطوير صناعات النقل البحري، ما يجعل من الضروري على الجزائر بلورة استراتيجية بحرية شاملة، تنطلق من خصوصيات الاقتصاد الوطني وترتكز على تفعيل دور الموانئ كقوة دفع للتنمية والتكامل التجاري الإقليمي والدولي.

إن تحقيق هذه الأهداف يتطلب إرادة سياسية واضحة، واستثماراً حقيقياً في تطوير الموانئ، ليس فقط كمرافق للنقل، بل كبوابات اقتصادية تساهم في تعزيز مكانة الجزائر في السوق العالمية.

توصيات لتطوير ميناء مستغانم: رؤية حالية واستشراف مستقبلي

في ضوء نتائج الدراسة الميدانية والتحليل المعمق لوضعية ميناء مستغانم، يمكن تقديم جملة من التوصيات التي تتوزع بين إجراءات استعجالية لتحسين الأداء الحالي، وتوجهات استراتيجية لضمان استدامة وفعالية الميناء في المستقبل، نُجملها كما يلي:

أولاً: توصيات على المدى القريب (احتياجات حالية)

- ضرورة إدخال تعديلات تقنية على الهياكل الحالية، خاصة الأرصفة، مساحات تداول الحاويات، والآليات الثقيلة، بما يواكب المتطلبات الحديثة للنقل البحري؛
- إعادة النظر في تسعيرة أجور الشحن والخدمات لتكون متناسبة مع الجودة والكفاءة، مما يجعل الميناء قادراً على منافسة موانئ الدول المجاورة واستقطاب السفن الأجنبية؛
- الحد من البيروقراطية المفرطة في معالجة الملفات، خاصة تلك المتعلقة بالبضائع القابلة للتلف، مع توفير منصة رقمية لإدارة المبادلات التجارية في الوقت الحقيقي؛
- تطوير طرق تفتيش الحاويات وتسهيل مرور البضائع، مع التركيز على الخدمات الخاصة بكموين السفن بالمياه العذبة، الوقود، والطاقة، لتعزيز تنافسية الميناء؛
- ضمان استمرار نشاط الميناء ليلاً ونهاراً دون توقف، وتحسين الإنتاجية اليومية من خلال تنظيم العمل وتوزيع المهام بشكل فعال.

ثانياً: توصيات على المدى المتوسط والطويل (احتياجات مستقبلية)

- تبني نموذج حديث لإدارة الموانئ يعتمد على الحوكمة الرقمية، وتطوير محطات الحاويات لتأهيل الميناء للقيام بدور محوري في إعادة شحن الحاويات نحو موانئ أخرى؛
- استخدام تكنولوجيا المعلومات ونظم تبادل البيانات في عمليات النقل البحري، بما يعزز الشفافية، السرعة والدقة في معالجة العمليات المينائية؛

- الاستثمار في الرأسمال البشري من خلال تكوين مستمر للأعوان والإطارات، وتوفير فرص تربص بالخارج للاحتكاك بالدول الرائدة في إدارة الموانئ، ما يُفضي إلى نقل المعرفة وتطوير الكفاءة المحلية؛
- تشجيع إقامة شركات مختلطة بين القطاع العمومي والقطاع الخاص، سواء محليًا أو أجنبيًا، لاستقطاب الخبرات والتكنولوجيا والتمويل؛
- تطوير البنية التحتية خارج الميناء، خاصة الطرق والخطوط اللوجستية لربط الميناء بالمناطق الداخلية، بما في ذلك الموانئ الجافة، لضمان تدفق سلس للبضائع؛
- الانخراط في تكتلات اقتصادية إقليمية، وتكييف الإطار القانوني الوطني مع المعايير الدولية، خاصة تلك المرتبطة بالمنظمة العالمية للتجارة، ما يُعزز مكانة الجزائر وموانئها ضمن الساحة البحرية العالمية.

الملخص

تُعَدُّ الموانئ الجزائرية شرياناً أساسياً في دعم التجارة الخارجية والاقتصاد الوطني، إذ تُمكنُ المصدرين الوطنيين من خفض كلفة تصدير بضائعهم، وتضمن للمستوردين انسيابية دخول الواردات، مما يعزز التنافسية الخارجية. وتتبع أهميتها من موقعها الاستراتيجي على البحر الأبيض المتوسط، حيث تربط الجزائر بأسواق أوروبا وشمال إفريقيا عبر شبكة موانئ حديثة ومتطورة. ولرفع أداء هذه الموانئ، لا بدّ من تطوير بنيتها التحتية من أرصفة وحواجز ومرافئ المحطات، وتبني تكنولوجيا ذكية في إدارة الحركة الملاحية واللوجستية. ويأتي من بين أولويات السياسات البحرية الجزائرية تشجيع الشراكات مع القطاع الخاص لتدبير الموانئ، وتنويع مصادر الدخل عبر تقديم خدمات لوجستية متكاملة، وطرح خدمات جديدة تلبي تطلعات المتعاملين. بذلك، تسعى الجزائر إلى تعزيز موقعها كمركز إقليمي للتجارة البحرية وتحقيق عوائد أكبر من صادراتها ووارداتها، مع ضمان استدامة وتنافسية موانئها على المستويين الإقليمي والعالمي.

الكلمات المفتاحية: الموانئ البحرية، التجارة الخارجية، النقل البحري البنية التحتية للموانئ، ميناء مستغانم.

Abstract

Algerian ports play a fundamental role in supporting foreign trade and the national economy, enabling domestic exporters to lower the cost of shipping their goods and guaranteeing importers seamless entry of their merchandise, which strengthens external competitiveness. Their importance stems from Algeria's strategic location on the Mediterranean Sea, linking it to European and North African markets through a modern and advanced network of ports. To boost the performance of these ports, it is essential to upgrade their infrastructure—berths, breakwaters, and terminal facilities—and to adopt smart technologies for managing maritime traffic and logistics. Among the priorities of Algeria's maritime policies is promoting public-private partnerships in port management, diversifying revenue streams by offering integrated logistics services, and introducing new services that meet stakeholders' expectations. In doing so, Algeria seeks to reinforce its position as a regional maritime trade hub, achieve greater returns on its exports and imports, and ensure the sustainability and competitiveness of its ports at both regional and global levels.

Keywords: seaports, foreign trade, maritime transport, port infrastructure, Mostaganem port,

الكتب

1. أحمد الراشد، الاقتصاد الدولي، دار فاروق للنشر، السعودية، الطبعة الأولى، 2017.
2. عادل أحمد حشيش، أساسيات الاقتصاد الدولي، الدار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2002.
3. أسعد مبارك حسين، منجد عباس محمد علي، دراسة استكشافية لتكاليف الخدمات المينائية لبعض الموانئ العربية، دار زهران للنشر، 2015.
4. أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2009.
5. منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009.
6. تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014.
7. بلال شاكر ياسين، مفاهيم النقل البحري، مطبعة الهلال، الكويت، 2001.
8. باسل ربيع ونوس، أثر البنية التحتية والتنظيمية على كفاءة الموانئ ومحطات الحاويات (دراسة تطبيقية على موانئ ومحطات حاويات البحر الأبيض المتوسط)، جامعة تشرين، سوريا، 2015.
9. فاطمة الزهراء بن زيدان، دراسة تحليلية لحركة التجارة الخارجية في الجزائر من منظور الجغرافيا الاقتصادية، جامعة حسينة بن بو علي-الشلف، 2011-2012.
10. فطيمة حاجي، المدخل إلى التجارة الخارجية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2017.
11. فؤاد محمد الصقار، جغرافية الموارد والإنتاج، الجزء الثاني (الإنتاج الصناعي والمعدني)، منشأة المعارف، الإسكندرية.
12. محمد إبراهيم عبيدات، عبد الله حلمي سمارة، الاستيراد والتصدير بين النظرية والتطبيق، دار زهران للنشر والتوزيع، عمان، 2008.
13. محمد رياض، جغرافية النقل، دار النهضة العربية، بيروت، 1974.
14. محمد زغلول، إدارة الموانئ الحديثة، الإسكندرية، 2001.
15. مختار السويدي، اقتصاديات النقل البحري، الدار المصرية اللبنانية للطباعة، الطبعة الثالثة، مصر، 2001.
16. محسن جابر عبدو، الأثر الاقتصادي للنقل البحري، دار وجيدة للنشر، عمان، 2002.
17. منى محمود حسين عليوة، شحنة أبو العزم، الأهمية الاقتصادية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الموانئ الذكية (مؤتمر مارلوج 5)، القاهرة، 2016.
18. مصطفى أحمد حمد، اقتصاديات النقل في السودان، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا، السودان، 2008.
19. مصطفى عبد الحافظ، علي عبد الله، الإدارة وتشغيل الموانئ، مطبعة الإشعاع الفنية، الإسكندرية، 2000.
20. مصطفى عبد الحافظ، علي عبد الله، الإدارة وتشغيل الموانئ، مطبعة الإشعاع، الإسكندرية، 2006.
21. شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري: التجارة الخطية، فعاليات التطبيق، متطلبات الريادة، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2006.

المجلات

1. أحمد الراشد، «تقييم فرص مشاركة القطاع الخاص في إنجاز وتطوير عمليات أعمال موانئ العراق باستخدام التحليل الهرمي» (AHP)، مجلة العلوم الاقتصادية، المجلد 7، العدد 28، مايو 2011.

2. أسعد مبارك حسين، منجد عباس محمد علي، «دراسة استكشافية لتكاليف الخدمات المينائية لبعض الموانئ العربية»، مجلة العلوم الاقتصادية، 2015.
3. رائد جويد، «النظرية الحديثة في التجارة الخارجية»، مجلة الدراسات التاريخية والحضارية، المجلد 5، العدد 17، حزيران 2013.
4. حملاوي ربيعة، «الأنشطة اللوجستية والموانئ الوطنية»، مجلة علوم الاقتصاد والتسيير والتجارة.
5. هشام صلاح محسن، «الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري (ميناء أم قصر: الواقع والآفاق المستقبلية)»، مجلة كلية التربية الأساسية، الجامعة المستنصرية، العراق، العدد 73، 2012.
6. فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، «الموانئ الجزائرية: تحول صعب في تسييرها»، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، جامعة حسيبة بن بوعلي بالشلف، العدد 7، 2009.

الأطروحات وأبحاث المؤتمرات

1. أمال قلبازة، يوسف رشيد، «لوجستيك النقل البحري للبضائع – حالة الجزائر»، مجلة دفاتر بواذكس، العدد 04، سبتمبر 2015.
2. رشيد علاب، تحسين خدمات الموانئ باستخدام نماذج صفوف الانتظار (دراسة حالة المؤسسة المينائية لسكيكدة)، مذكرة ماجستير في علوم التسيير، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، 2007/2006.
3. رصاع حياة، دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية (دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران)، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة محمد بن أحمد وهران 2، 2018-2019.
4. نجوى قوارطة، عبد عاوي إيناس، أثر رقمنة قطاع النقل والشحن البحري الجزائري على تعزيز التجارة الخارجية (دراسة حالة ميناء عنابة)، مذكرة ماجستير، جامعة 08 ماي 1945 قالمة، 2020/2021.
5. وليد عابي، حماية البيئة وتحرير التجارة الخارجية في إطار منظمة التجارة العالمية، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية (تخصص الاقتصاد الدولي والتنمية المستدامة)، جامعة فرحات عباس سطيف 1، 2018-2019.

القوانين والمراسيم

1. الجمهورية الجزائرية، قانون رقم 98-05 مرجع سابق، المادة 888.
2. الجمهورية الجزائرية، قانون رقم 98-05، المادة 889.
3. المادة 860 من القانون البحري الجزائري، والمواد 94 و95 من المرسوم 01-02.
4. المرسوم رقم 01-07 المؤرخ في 15 محرم 1428 هـ (03 فبراير 2007)، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد 31.
5. أمر رقم 03-04 المؤرخ في 19 جمادى الأولى 1424 هـ (19 يوليو 2003)، الجريدة الرسمية العدد 43.
6. قانون رقم 15-15 مؤرخ في 28 رمضان 1436 هـ (15 يونيو 2015)، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد 41.

الكتب باللغة الأجنبية

Articles

- 1- "Barriers to Trade", The Library of Economics and Liberty, Retrieved 5/9/2021. Edited.
- 2- Charles- Henri Fredouet, Frank Guerin, Management portuaire: les nouveaux enjeux, e-thèque, France, 2002, p8.
- 3- "Exchange and Trade", The Library of Economics and Liberty, Retrieved 5/9/2021. Edited.
- 4- "TRADE EXCHANGE Definition", VENTURE LINE, Retrieved 5/9/2021. Edited.
- 5- "What is a Trade Exchange?", Contra Dealer, Retrieved 5/9/2021. Edited.