

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة عبد الحميد ابن باديس - مستغانم -
كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير
قسم العلوم التجارية

مدى مساهمة النقل البحري

في تحقيق النمو الاقتصادي

- دراسة حالة ميناء مستغانم -

مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي

تخصص تجارة و لوجيستيك الأورو- متوسطي

تحت إشراف الأستاذ

كبداني سيدي أحمد

إعداد الطالبة:

بخيرة زهرة

أعضاء لجنة المناقشة

- د. بن زيدان الحاج

- أ/ كبداني سيدي أحمد

- د. ودان بو عبدالله

رئيسا

جامعة مستغانم

مشرفا ومقررا

جامعة مستغانم

عضوا مناقشا

جامعة مستغانم

السنة الجامعية 2014-2015

الإهداء

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ وَالسَّلَامَ عَلَى النَّبِيِّ الْمُصْطَفَى الْكَرِيمِ

أَمَّا بَعْدُ:

بعد الضيق يأتي الفرح وبعد العناء تأتي الراحة و بعد التعب ينال المراد، فبعد جهد جهيد
تمّ انجاز هذا العمل المتواضع الذي أهديه أولاً و قبل كل شيء، إلى أحبّ وأحزّ شخص إليّ قلبي

بعد الله سبحانه وتعالى و رسوله الكريم

إلى والدتي الكريمة لقاء ما جادت به عليّ من أفضال و إنعام أسأل الله أن يقدرني على

شكوه و رده

إلى أستاذة الجامعة و خاصة الأستاذ المؤطر كبداني سيد أحمد الذي تبني الموضوع ،

و تابعه عناية و رعاية ، ولما قدّمه لي من توجيهات و نصائح و معلومات.

إلى كلّ عمّال مؤسسة ميناء مستغانم و على رأسهم مدني خوتي، وإلى كلّ من تمنّى لي النّجاح من

قريب أو من بعيد ، و بالأخص "معلم نور دين"

الطالبة بخيرة زهرة

تشكرات

بعد الصلّاة و السّلام على أشرف المرسلين

أشكر الله عزّ و جلّ الذي و فقني إلى إنجاز هذا العمل المتواضع كما
لا أنسى الأستاذ "كبداني سيدي احمد" الذي ساعدني على إنجاز
هذا البحث بإرشاداته وبالمعلومات التي قدّمها لي .

كما أشكر من ساعدني في مؤسّسة ميناء مستغانم مكان التّربّص و
بالأخصّ مدني غوتي على المساعدة التي قدّمها لي فيما يخصّ الجزء
التّطبيقيّ ، و ذلك بالمعلومات الضّروريّة و اللازمة فيما يخصّ البحث.

الطّالبة بخيرة زهرة

الصفحة	الببليوجرافيا
40	عملية الإغارة في النقل البحري
43	2-2 علاقة النقل البحري بالتجارة الخارجية
45	2-3 اسباب تدني حجم الاساطيل البحرية في الدول النامية واهم مقومات تفعيله
49	خاتمة الفصل الثاني
50	الفصل الثالث: الدور المتصاعد للنقل البحري في النمو الاقتصادي
51	مقدمة الفصل
52	المبحث الاول: اهمية النقل البحري في التجارة الخارجية
52	1-1 نظرية عامة حول التجارة الخارجية
54	2-1 مساهمة النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية
56	المبحث الثاني: دراسة تحليلية لدور ميناء مستغانم في تنشيط المبادلات التجارية
56	1-2 تقديم مؤسسة ميناء مستغانم
59	2-2 الحركة التجارية لميناء مستغانم 2002-2014
64	المبحث الثالث: لملاحظات و نتائج ختامية
65	1-3 النتائج
66	2-3 الملاحظات
68	خاتمة الفصل الثالث
69	الخاتمة العامة
	قائمة المراجع

قائمة الجداول:

الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
59	حركة الواردات حسب المنتج	1
60	حركة الصادرات حسب المنتج	2
61	حركة الواردات حسب البلد المتعامل معه	3
61	حركة الصادرات حسب البلد المتعامل معه	4
62	نوع و عدد سفن التفريغ بالمؤسسة	5
63	نوع و عدد سفن الشحن	6
64	الحركة التجارية 2002-2014	7

المقدمة العامة:

يعتبر قطاع النقل البحري أحد القطاعات الرئيسية الهامة التي تركز عليها البنية الاقتصادية سواء في الدول النامية أو الدول الصناعية المتقدمة وأصبحت مرافق النقل أحد المعالم البارزة للنمو الاقتصادي بعد أن تمكنت بفضل الأفكار الجديدة والمبتكرات العلمية و التقدم التقني من مواكبة التطور في القطاعات الاقتصادية الأخرى، حيث تبرز أهميته في ضمان حركة التبادل التجاري، و يرجع ذلك إلى ما يتمتع به هذا النشاط من خصائص و مميزات فهو يعدّ الوسيلة الهامة والمثلى و الأقلّ كلفة لنقل السلع والمنتجات عبر القارات وواسطة الاتصال الرئيسية حيث بلغت نسبة البضائع المنقولة بحرا بما يزيد عن 80/ من إجمالي التجارة الخارجية.

من جهة أخرى ترتبط وتيرة النمو الاقتصادي بمدى تطور خدمات النقل لكونها تساهم في إنعاش حركة الصادرات و الواردات، ولهذا تحرص الدول والشركات الناقلة لدعم وتطوير أساطيلها الوطنية و المنشآت البحرية بالتجهيزات التقنية الحديثة ، ووجود نظام نقل على درجة من الكفاءة و الانتظام، و تطوير المهارات الفنية و الكفاءات بما يساهم ذلك في زيادة الطاقة الإنتاجية للبضائع المنقولة و انسياب حركة التبادل التجاري، وبالتالي تحقيق النمو الاقتصادي.

و بناء على ذلك يمكن طرح الإشكالية التالية:

ما مدى مساهمة النقل البحري في تحقيق النمو الاقتصادي؟

الأسئلة الفرعية: من خلال الإشكالية أعلاه توضع التساؤلات الفرعية الآتية:

- ماهي احتياجات الاقتصاد الجزائري للنقل البحري؟

- ما علاقة النقل البحري بالتجارة الخارجية و النمو الاقتصادي؟

- كيف يؤثر الميناء على النمو الاقتصادي؟

فرضيات البحث: انطلاقا من الإشكالية أعلاه توضع الفرضيات التالية:

- نشاط النقل البحري نشاط إنتاجي يخلق قيمة اقتصادية من خلال نقله للبضائع والأفراد.

- يعدّ قطاع النقل أداة فعالة في عملية التوزيع الاقتصادي.

- يعتبر نشاط النقل البحري أحد الشروط الأساسية لانسياب حركة التبادل التجاري وبالتالي

الدفع بعملية الإنماء الاقتصادي.

- هناك تأثير متبادل بين النقل البحري و حركة المبادلات التجارية.

- يؤدي تحسين حركة النقل البحري إلى تحسين معدّل نمو التجارة الداخلية والخارجية للبلد.

- تساهم الموانئ في تنشيط المبادلات التجارية ، و بالتالي التأثير على العملية التنموية للبلد.

أسباب اختيار الموضوع: هناك أسباب موضوعية و الأخرى شخصية.

الأسباب الموضوعية: فهي تتعلق بمبدأ اهمية الموضوع في الدراسات الاقتصادية حيث أنّ

البلدان النامية لا تزال بعيدة عن تحقيق النمو الاقتصادي ، وذلك لغياب الثقافة الفردية و

المجتمعية التي لها تأثير على ثروة البلد ، كما أنّ لها قصورا كبيرا في نمو أساطيلها سواء

من ناحية المستوى التكنولوجي المستخدم أو من ناحية استقرار متوسط أعمارها. هذه الأساطيل التي تلعب دورا هاما في تحقيق النمو الاقتصادي.

الأسباب الشخصية: و هي تتعلق بما يلي:

- تقديم مساهمة علمية تكون مرجعا للطلبة في المستقبل، و خصوصا أنها مدعمة بجانب تطبيقي.

- تصحيح بعض المفاهيم حول دور النقل البحري في تحقيق النمو الاقتصادي من خلال التعرف ميدانيا على مؤسسة ميناء مستغانم.

- تقريب الحقائق إلى ذهن القارئ حول واقع قطاع النقل البحري.

أهمية الموضوع: يسجل النقل البحري بمختلف أشكاله حضورا هاما في العملية التنموية ،

وذلك لما يتبعه من تبادل، واختصار للكلفة، وربح للوقت، و اقتصاد للجهد، ولا سيما النقل

البحري الذي يساهم بدرجة كبيرة في كثير من التبادلات التجارية سواء على المستوى

الداخلي أو الخارجي، إذ تتجه كل دولة إلى العناية و الاهتمام بهذا النوع من النقل لما يشهده

من تشييد للموانئ التي تدرّ على البلاد البضائع وتمتص البطالة، وبما تحقّقه من خدمات و

وظائف، وهذا ما شجّعني على تناول هذا الموضوع ، و البحث فيه لمعرفة تفاصيل مساهمة

النقل البحري في العملية التنموية.

- الدراسات السابقة:

- دراسة مزارى إبراهيم " دور النقل البحري في النمو الاقتصادي " الذي عالج من خلاله مفاهيم النمو الاقتصادي ، و أهم نماذجه و الأهمية الاقتصادية للنقل البحري ، حيث قام بدراسة تحليلية بميناء مستغانم يشير إلى الحركة التجارية بالميناء وأهم المشاريع و التحديات التي تواجهه، و قد توصل من خلال هذا البحث إلى ضرورة الاستثمار في هذا القطاع ، و ذلك عن طريق:

- تخفيض الرسوم و أجور خدمات الموانئ حتى تكون قادرة على منافسة موانئ الدول المجاورة.

- فتح آفاق جديدة لتنمية القطاعات الأخرى كالبنوك و التأمين ... الخ (1).

- دراسة حماني أمال " دور قطاع النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية " الذي تعالج من خلاله مفاهيم عامة حول النقل البحري و التجارة الخارجية والعلاقة بينهما، كما تضمن البحث دراسة ميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم تعالج من خلالها التجارة البحرية للميناء و قد توصلت من خلال هذا البحث إلى ضرورة الاهتمام والعناية بهذا القطاع، و ذلك عن طريق الارتفاع بمستوى الخدمات التي تقدمها الشركات.

- رفع معدلات عمليات المناولة باستخدام أحدث الآلات و المعدات.

- توفير فرص الشغل جديدة للأيدي العاملة... الخ (2).

(1) مزارى إبراهيم: دور النقل البحري في النمو الاقتصادي، مذكرة ماستر - جامعة مستغانم/ 2013-2014

(2) حماني أمال : دور قطاع النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية، مذكرة ماستر، جامعة مستغانم/ 2011-2012

- منهج الدراسة:

يعتمد البحث على المنهج الوصفي و التحليلي المرتكز على النظرية الاقتصادية، وتحليل الوقائع انطلاقاً من الدراسة التطبيقية.

- تقسيم الدراسة وتبويب البحث:

لمعالجة الإشكالية أعلاه فقد تم تقسيم البحث بعد المقدمة العامة إلى ثلاثة فصول:

الفصل الأول: و هو دراسة نظرية النمو الاقتصادي ، والذي يعالج الفرق بين النمو والتنمية و الخصائص الاقتصادية للدول النامية و المتقدمة كما أشرت فيه إلى أهم النظريات التنموية.

الفصل الثاني: و موضوعه النقل وهو يتضمن خدمات النقل البحري و يعالج عناصر وتكاليف النقل البحري كما أشرت فيه إلى أهم متطلبات النقل البحري.

الفصل الثالث: المتمثل في الدور المتصاعد للنقل البحري في النمو الاقتصادي و يعالج علاقة النقل البحري بالتجارة الخارجية ، كما يتضمن دراسة تحليلية لدور ميناء مستغانم في تنشيط المبادلات التجارية ، و ينتهي بأهم الملاحظات والاستنتاجات.

الفصل الأول

مقدمة :

يعد موضوع النمو الاقتصادي احد فروع علم الاقتصاد , بحيث ظهرت عدة نظريات في هذا المجال التي ركزت على عملية الانماء الاقتصادي ابتداء من النظرية التقليدية الى النظرية الحديثة فالنمو الاقتصادي يمثل عاملا جوهريا في كل دولة التي تكافح من اجل التنمية التي تعتبر عملية متعددة الابعاد و التي تشمل على اعادة التوجيه الاقتصادي والنظام الاجتماعي بالإضافة الى التحسين في الدخل والنتائج... الخ

و لمعرفة كيفية تحقيق هذا سوف نتناول الموضوعات التالية:

اولا: الفرق بين النمو والتنمية الاقتصادية.

ثانيا: عوامل و خصائص النمو في البلدان المتقدمة.

ثالثا: النظريات التنموية

المبحث الاول : الفرق بين النمو والتنمية.

يعتبر النمو و التنمية الاقتصادي ذات اهتمام كبير من قبل البلدان خاصة بعد الحرب العالمية الثانية وذلك لما يتضمنه هذا المجال من امور من شأنها ان تحسن من العناصر الاساسية لحياة افضل مثل :التقدم في التعليم و الصحة...الخ

1-1 المفاهيم المتعلقة بالنمو الاقتصادي:

1-1-1 مفهوم التخلف الاقتصادي:

من الصعوبة اعطاء تعريف متفق عليه للتخلف الاقتصادي لان مشكلة التخلف مركبة و معقدة و متصلة بجوانب عديدة اقتصادية و سياسية و اجتماعية ونظرا لاختلاف و جهات النظر فقد اخذ كل واحد ينظر اليه من زاوية معينة فمنهم من يرى ان البلد المتخلف هو البلد الذي لا يملك امكانات و افاق النمو الاقتصادي ومنهم من يرى ان البلد المتخلف هو البلد الذي يعاني من ندرة راس المال الا ان وجود راس المال لوحده لا يؤدي الى تجاوز حالة التخلف , و يرى الاخرون ان البلد المتخلف هو الذي يعاني من ندرة الموارد الاقتصادية او سوء استخدام الوارد او الاثنيين معا (1).

ومن أهم أسباب التخلف منها:

- أسباب جغرافية و بيئية : فاغلب معظم الدول النامية المتخلفة تقع في المناطق الحارة و القطبية.

- أسباب اقتصادية و اجتماعية: عدم توفر الموارد الاقتصادية أو عدم استغلال الأمثل لها في حالة توفرها مع عدم توفر الدوافع و الحوافز أو المهارات الفنية والإدارية. (2)

1 - د مدحت القرشي "التنمية الاقتصادية" دار وائل للنشر ، الطبعة الاولى ، عمان 2007 ص 19.

2- د محمد ناجي حسن خليفة، النمو الاقتصادي دار القاهرة 2001 ص 112-119.

- أمّا الأسباب السياسية: يرى البعض أن الاستعمار قد لعب دورا كبيرا في إعاقة نموّ بعض القطاعات الاقتصادية للدول المحتلة و خاصة في قطاع الصناعة كما أنه عمل على احتكار الموارد الطبيعية لهذه الدول .

2- مفهوم النمو الاقتصادي:

يعتبر مفهوم النمو الاقتصادي مفهوما كميا يعبر عن زيادة الانتاج و يعرف الانتاج الاقتصادي بأنه التوسع في انتاج الحقيقي و الزيادة في دخل الفرد من الناتج القومي الحقيقي وهو بالتالي يخفف من عبء ندرة الموارد و يولد زيادة في الناتج القومي الذي يعمل على مواجهة

المشاكل الاقتصادية و النمو الاقتصادي قد يحدد او يقاس اما عن طريق قياس الزيادة في الناتج القومي الذي تحقق خلال فترة من الزمن عن طريق قياس الناتج القومي او الدخل القومي و عدد السكان يمكن قياس دخل الفرد من الناتج القومي.(1)

(1) محمد ناجي حسن خليفة , مرجع سابق ص87

1-1-3 مفهوم التنمية الاقتصادية.

يمكن تعريف التنمية الاقتصادية على انها :مجموع السياسات التي يتخذها مجتمع معين و تؤدي الى زيادة معدلات النمو الاقتصادي مع ضمان تواصل هذا النمو لتلبية حاجيات افراد المجتمع و تحقق اكبر قدر ممكن من العدالة الاجتماعية.(1)

و يرها البعض الاخر على انها :العملية التي تستخدمها الدولة غير مستكملة النمو في استغلال مواردها الاقتصادية الحقيقية بهدف زيادة دخلها القومي الحقيقي وبالتالي زيادة متوسط نصيب الفرد منه . (2)

و من خلال التعاريف نجد ان هناك اختلاف بين النمو و التنمية , اذ ان التنمية الاقتصادية اوسع مضمونا من النمو حيث يمكن وصف التنمية على انها نمو ومصحوب بتغيرات هيكلية و هذه التغيرات يجب ان تشمل هيكل الاقتصاد الوطني و تسعى لتنويع مصادر الدخل فيه, في حين ان النمو الاقتصادي ليس سوى عملية توسع اقتصادي تلقائي , تتم في ظل تنظيمات اجتماعية ثابتة و محددة , و تقاس بحجم التغيرات الكمية الحادثة ,بعبارة اخرى تحقيق زيادة سريعة ,تراكمية و دائمة في الدخل الفردي الحقيقي عبر فترة ممتدة من الزمنوبما ان اي شيء ينمو لا بد ان يتغير فان التنمية لا تتحقق دون تغيير جذري في البنيان الاقتصادي والاجتماعي.(3)

(1)مدحت مصطفى , سهير عبد الطاهر , النماذج الرياضية للتخطيط و التنمية الاقتصادية , 1999 ص44

(2) حربي محمد يوسف عريقات مبادئ الاقتصاد , التحليل الكلي الاردن , دار وائل للنشر , ط1 , 2005 ص25

(3) محمد مدحت مصطفى , مرجع سابق , ص39

1-2 تفسير النمو و التنمية الاقتصادية.

1-2-1 اهمية التنمية الاقتصادية:

تعتبر التنمية ذات اهمية كبيرة وهي تكمن فيما يلي:

-التنمية الاقتصادية و الاجتماعية ضرورية للدول النامية للتقليل حد الفجوة الاقتصادية و التقنية مع الدول المتقدمة التي مازالت متأصلة و متوازية في الهياكل الاقتصادية و الاجتماعية للبلدان النامية يمكن ايجاز

هذه العوامل الاقتصادية و غير الاقتصادية في مجموعتين التاليتين:

أ- مجموعة العوامل الاقتصادية و تتمثل في:

-التبعية الاقتصادية للخارج

- سيادة نمط الانتاج الواحد.

- ضعف البنيان الصناعي.

- نقص رؤوس الاموال.

- انتشار البطالة بأشكالها المختلفة.

-انخفاض متوسط دخل الفرد و متوسط المعيشة.

-استمرار ازمة المديونية الخارجية.

ب- مجموعة العوامل غير الاقتصادية و تتمثل في: الزيادة السكانية الهائلة

-انخفاض مستوى التعليم.

-ارتفاع نسبة الامية.

- تراجع القدرات و الإنجازات العلمية و التقنية (التكنولوجية)

و يمكن تجاوز هدم العوامل الاقتصادية و غير الاقتصادية تدريجيا بأحداث تنمية اقتصادية واجتماعية تعتمد اعتمادا كبيرا على رؤية و استراتيجية مدروسة وواضحة.

- التنمية اداة للاستغلال الاقتصادي :التنمية الحقيقية لابد ان تقوم على الاستقلال

الاقتصادي وليس على اساس تبعيته , و بمجرد الحصول البلد المتخلف على الاستقلال

السياسي لا يترتب عليه انقضاء حالة التبعية هذه اذا استمرت هياكل

الياتها, بل ان التعامل التكنولوجي والمالي و تنوع المشروعات التي تقيمها الدول المتخلفة

بعد استقلالها كل ذلك يزيد و يعمق من روابط التبعية الاقطار المتخلفة, هنا يستلزم تدريجيا

التبعية بتغيير هيكل الاقتصادي للدولة ,اي بإحداث التنمية الحقيقية تعتمد على الذات

باستغلال الموارد المتاحة في الدول استغلالا صحيحا . (1)

1 - حربي محمد موسى عرفات مرجع سابق ص 264.

ثانيا: الأهداف الجوهرية الثلاثة للتنمية الاقتصادية.

تعد التنمية حقيقية مادية ملموسة لذا ينبغي في كل المجتمعات ان يتوافر فيها على الاقل واحد من الاهداف الثلاثة التالية:

- زيادة و توسيع السلع الاساسية المقومة على الحياة مثل: الغذاء, السكن, والحماية.
- رفع مستوى المعيشة متضمنا توفير فرص عمل اكبر و تعليم افضل و اهتمام اكبر بالقيم التفافية و القيم للإنسانية والتي تؤدي فقط لتحسين الرفاهية المادية بل انها سوف تولد ايضا عزة نفس على المستوى الفردي بشكل كبير.
- توسيع نطاق الاختيارات الاقتصادية و الاجتماعية المتاحة للأفراد و الامم وذلك عن طريق تخليصهم من العبودية و الاعتمادية, وليس فقط في علاقتهم مع الناس والدول لب ايضا تحريرهم من قوى الجهل و المأساة الانسانية.(1)

1- 2- 2: عناصر و سمات النمو الاقتصادي:

أولا : عناصر النمو الاقتصادي:

تتمثل عناصر النمو الاقتصادي أساسا في العمل و رأس المال و التقدم التكنولوجي مفصلة كما يلي:

العمل : نعني بالعمل مجموع القدرات الفيزيائية و الثقافية التي يمكن للإنسان لاستخدامه في إنتاج السلع و الخدمات الضرورية لتلبية حاجياته ، و حجم العمل مرتبط بعدد السكان النشيطين في البلدان ، و كذا بعدد ساعات العمل التي يبذلها كل عامل ، هذا من جهة و من جهة أخرى بإنتاجية عنصر العمل ، إذ كلما زادت إنتاجية عنصر العمل أدى ذلك إلى زيادة الإنتاج رغم أن عدد العمال أو عدد الساعات بقيت على حالها ، و نقصد بإنتاجية العمل حاصل قسمة الإنتاج المحقق على عدد وحدات العمل المستعملة في إنتاجه.

رأس المال : يعرف بأنه مجموع السلع التي توجد في وقت معين في اقتصاد معين ، بالإضافة إلى العمل يعتبر الرأسمال عنصرا من عناصر النمو ، فهو يساعد على تحقيق التقدم التقني من جهة ، و على توسيع الإنتاج بواسطة الاستثمارات المختلفة المحققة من ناحية أخرى.

التقدم التقني (التكنولوجيا) : هو تنظيم جديد للإنتاج يسمح بإنتاج كمية أكبر من المنتج بنفس كميات عناصر الإنتاج ، أو إنتاج نفس الكمية من المنتج بكميات أقل من عوامل الإنتاج.

ثانيا : سمات النمو الاقتصادي :

يحصل النمو الاقتصادي بتوفر الظروف التالية:

زيادة حجم الإنتاج : و نقصد به حجم النشاط الإنتاجي، أو التوسع الاقتصادي ، و يجب الإشارة إلى الزيادة الحقيقية في الإنتاج ، و كذا الزيادة في الدخل الفردي المرافق لزيادة الإنتاج ، و ذلك خلال فترة زمنية مقارنة بالفترات السابقة.

حدوث التغيرات على مستوى طرق التنظيم : بما أن هدف العمليات الإنتاجية هو إشباع الحاجيات الانسانية ، و تحقيق ربح لأصحابها فإنه مع مرور الوقت يسعى المستثمر إلى إيجاد طرق تنظيم جديدة تسهل ديناميكية العمل و تداول عناصر الإنتاج في صورة أسهل ، و البحث عن هذه العناصر بأقل تكلفة ، و أكثر ربحية . هذا السعي الدائم للمستثمرين يؤدي إلى إتاحة طرق تنظيم جديدة أنجع من التي كانت سائدة من أجل تحقيق فائض أكبر و الاستمرار في عملية النمو.

التقدم الاقتصادي : هو عبارة عن مجموع التحسنات الاقتصادية و الاجتماعية المرافقة للنمو الاقتصادي ، و بالتالي فهو يعد سمة من سمات النمو الاقتصادي و استمراره، و تحقيق الغايات الاجتماعية لمجمل الأفراد.

1- 2 - 3 : تصنيف الدول وفق معيار النمو و التنمية الاقتصادية:

عندما بدأ الاهتمام بدراسة التنمية الاقتصادية أصبح من الضروري تصنيف الدول إلى دول متقدمة ، و أخرى نامية وفقا لمعايير معينة من أهمها:

أولاً : التصنيف حسب متوسط نصيب الفرد من الدخل القومي : يستخدم هذا المعيار لتصنيف الدول من طرف البنك الدولي ، حيث يقسم الدول إلى ثلاث مجموعات رئيسية و هي كالتالي : المجموعة الأولى : تضم الدول منخفضة الدخل التي يقل فيها متوسط نصيب الفرد من الدخل عن 725 دولارا سنويا وفقا لتقديرات عام 1994

المجموعة الثانية : تضم الدول ذات الدخل المتوسط ، و هي التي يزيد متوسط نصيب الفرد فيها من الدخل على 725 ، و يقل عن 956.8 دولارا سنويا.

المجموعة النامية : تضم الدول ذات الدخل المرتفع التي يزيد فيها متوسط نصيب الفرد من الدخل على 956.8 دولارا سنويا

ثانيا : تصنيف الدول وفق معيار نوعية الحياة المادية : قامت الأمم المتحدة بتكوين معيار مركب لتصنيف الدول وفقا لعدد من المؤشرات الاقتصادية الاجتماعية ، و هو يبين نوعية الحياة التي يحياها الأفراد بحيث يستند إلى ثلاث مؤشرات أساسية ، و هي نسبة المتعلمين ، و العمر المتوقع عند أطفال الميلاد ، و نسبة الوفيات بين الأطفال الذي يعكس الوضع التعليمي، كما يعكس المؤشران الأخيران المستوى العام للصحة.

ثالثا : تصنيف الدول وفق معيار التنمية البشرية : يستند هذا المعيار إلى مؤشرات اقتصادية و اجتماعية و إنسانية ، كما يستند إلى ثلاثة مؤشرات أساسية ، و هي كما يلي:

المؤشر الأول : يعكس مسنوى المعيشة من خلال متوسط نصيب الفرد من الدخل القومي المعدل بالقوة الشرائية.

المؤشر الثاني : يعكس مستوى الرعاية الصحية من خلال العمر المتوقع عند أطفال الميلاد

المؤشر الثالث : يعكس مستوى التحصيل العلمي من خلال مؤشر مركب من معدل معرفة

القراءة و الكتابة بين الكبار ، و نسبة المقيدون في التعليم الابتدائي و العادي.

و يأخذ دليل التنمية البشرية قيمة تتراوح ما بين (0 و 1). و وفقا لهذا المعيار تم تقسيم

الدول إلى ثلاث مجموعات:

المجموعة الاولى : تضم الدول التي يتراوح فيها دليل التنمية البشرية ما بين (0.8 و 1) ،

و تضم على سبيل التمثيل الكويت و الإمارات ، و فرنسا... إلخ

المجموعة الثانية : تضم الدول ذات الدرجة المتوسطة للتنمية البشرية التي يقل فيها دليل

التنمية البشرية عن (0.8 و 0.5) ، و تضم دولا مثل لبنان ، مصر ، السعودية ... إلخ

المجموعة الثالثة: تضم الدول ذات التنمية البشرية المنخفضة حيث يكون فيها دليل التنمية

البشرية يقل عن 0.5 مثل الهند ، السودان ، اليمن (1)... إلخ

1- محمّد عبد العزيز عجميّة و آخرون: التّنمية الاقتصادية ، جامعة الإسكندرية ، الإسكندرية

2000/ ص 39... 46

المبحث الثاني : النظريات التنموية

إن التعرف على الأبعاد الحقيقية لمشكلة التخلف الاقتصادي في الدول النامية , تضمن نظريات تنموية عبر مراحل مختلفة.

-3-1-النظريات التقليدية:

3-1-1-1-نظرية النفقات المطلقة لأدم سميت:

تقوم فكرة النظرية على الحرية التجارية و كيفية التغلب على صنف السوق المحلي , حيث تستخدم هذه النظرية الفرق المطلق في التكاليف الإنتاجية بين الدول , كما اعتمد سميت على مبدأ التقسيم العمل في الانتاج و اعتبره الركيزة الاساسية التي تساعد و تحكم قرة الدولة الانتاجية و توجيهها الوجهة الاقتصادية الصحيحة ومن اهم الفرضيات تقوم عليها هذه نظرية

- كل دولة تنتج سلعة واحدة هذه النظرية.

- التكلفة الحقيقية تقاس بمقدار وقت العمل : حيث العمل هو عنصر الانتاجي الوحيد المستخدم في النتاج

- صعوبة انتقال عن عنصر العمل بين الدول

- غير ان كلا السلعتين الكثير من النقد و تتمثل في : انه لو كان احد البلدين ينتج كلا السلعتين بنفقات اقل من البلد الاخر , في هذه الحالة ليس هناك فرصة للتبادل.

- 2-3 نظرية الميزة النسبية لديفيد ريكاردو:

طبقا لهذه النظرية ليس كل الدول لديها ميزة مطلقة في الانتاج و ذلك بسبب استخدام بعض الدول اساليب و طرق إنتاج تقليدية , مما يجعلها غير قادرة على بناء مشاريع ضخمة , في الدول النامية , لذا فان جوهر هذه النظرية يعتمد على ميزة السلعة التي تتميز فيها الدولة , لذا فان جوهر هذه النظرية يعتمد على ميزة السلعة التي تتميز فيها الدولة نسبيا أي السلعة التي يزداد فيها تفوقه فتكون كفاء فيها اكبر نسبيا , و من ينتجها بنفقه منخفضة نسبيا.

و بناء على ذلك فان هذه النظرية تؤدي الى نتائج اساسية و المتمثلة في :

أ- ان البلد يتخصص كليا في المنتج الذي لديه فيه ميزة نسبية وهذا الاخير ناتج عن الاسعار قبل التبادل , و التي بدورها محددة بالإنتاجية النسبية للعمل في مختلف الصناعات

ب- ان نتيجة التخصص الكلي عادة ما يؤدي الى وجود رد فعل سلبي للتبادل الدولي , حيث ان اختفاء كل الصناعات للبلد معين ما عدا الصناعة التي يجب ان تتخصص فيها البلد , قد يؤدي الى اضعاف الاقتصاد تطورا.

ان هذه النظرية هي الاخرى تلقت النقد و ذلك للأسباب التالية : ان "ريكاردو " أهمل اثمان السلع و التي لها دور في تحديد التبادل , بالإضافة الى اهمال الطلب على هذه السلع

كما ان عدم انتقال عوامل الانتاج الخاصة راس مال غير محققة في الواقع (1)

(1) حسام علي داود اقتصاديات التجارة الخارجية دار المسيرة للنشر و التوزيع و الطباعة , ط1 , 2002 , ص38

3-1-3 نظرية كارل ماركس :

يرى ماركس ان الاجور تتحدد بموجب الحد الادنى لمستوى الكفاف (أي بتكلفة اعادة انتاج طبقة العمال) و ان الفائض القيمة الذي يخلقه العامل , يمثل الفرق بين كمية انتاج العمال و بين الحد الادنى لأجر العامل و مع تزايد معدل الكثافة الرأسمالية لتكنولوجيا الانتاج فان حصة الرأسمال الثالث تزداد و تنخفض معها معدل الربح (الا اذا ارتفع فائض القيمة) كما وجد فائض العمل , ليدفع الاجور لكنه تنبأ بانه مع حدوث التراكم الرأسمالي فان ما يسميه بالجيش الاحتياطي للعمال سوف يختفي مما يدفع الاجور للانخفاض , او احلال رأسمال محل العمل وبسبب الميل الطبيعي للرأسماليين الى تراكم الرأسمال , و اتجاههم الى احلاله محل العمل تنشأ مشكلة تتعلق بعدم القدرة العمال على استهلاك جميع السلع المنتجة و بالتالي فان فشل الطلب الفعال يدع الرأسمالية الى الانهيار من جراء تناقضاتها الداخلية وبالتالي تحل الاشتراكية محل الرأسمالية الا ان تنبؤات ماركس بانهييار الرأسمالي العالمي لم يتحقق لسببين الاول ان زيادة الاجور النقدية الناجمة عن اختفاء فائض العمل لا يعني بالضرورة زيادة في الاجور الحقيقية , و أي زيادة في الاجور الحقيقية يمكن ان يعوضها زيادة في الانتاجية , مما يترك معدل الربح دون تغيير , اما السبب الثاني ان ماركس من اهمية التقدم التكنولوجي في الصناعة و الذي يمكن ان يعادل اثر التناقض العوائد , و يؤثر على الانتاجية العمل , و الجدير بالذكر ان التقدم التكنولوجي يعني انه ليس هناك تعارضا بين الاجور الحقيقية و بين معدل الربح كلاهما يمكن ان يرتفع (1)

(1) مدحت القرشي , نفس المرجع ,ص60-62

3-2 نظرية النمو الحديثة :

3-2-1 الدافع لنظرية النمو الحديثة:

ان الاداء الضعيف للنظريات النيوكلاسيكية في تفسير مصادر النمو الاقتصادي طويل الأجل ادى الى عدم قبول للنظرية التقليدية , و في الحقيقة و بالإشارة الى النظرية الطويلة , و في غياب الصدمات الخارجية او التغيرات التكنولوجية فان كل الاقتصادات سوف تنتج نحو النمو الصفري , و على ذلك يعتبر رفع متوسط نصيب الفرد من الناتج القومي الاجمالي ظاهرة مؤقتة تحدث نتيجة للتغيرات التكنولوجية وانه عملية التوازن قصيرة الاجل التي تمثل مدخل الاقتصاد الى التوازن طويل الاجل كما ان ازدياد حدة ديون العالم الثالث ادى عدم قدرة النظرية التقليدية على تفسير التفاوت في الاداء الاقتصادي بين الدول .

و بالشارة الى النظرية النيو كلاسيكية فانخفاض معدلات رأسمال العمل في الدول العالم الثالث يؤدي الى ارتفاع هائل في معدلات عوائد الاستثمار , كما ان لتدفقات رأسمال العالم الثالث (من الدول الفقيرة الى الدول الغنية) ساعد على الامتداد بقوة دافعة لتطوير المنهج الجديد النمو و التنمية الاقتصادية , ان مفهوم النمو الداخلي (نظرية النمو الحديثة) لم يكتمل كليا فهي تعتبر عنصرا رئيسا

النظرية التنموية:

2-2-3 النمو الداخلي : ان نظرية النمو الداخلي (النظرية الحديثة) تمد الاطار النظري لتحليل النمو الداخلي (GNP) الذي يحددها النظام الذي يتحكم العملية الإنتاجية على عكس النظرية التقليدية المبدأ الرئيسي المحرك لنظرية النمو الحديثة هو تفسير اختلاف معدل النمو بين الدول اي النظرية تبحث عن تفسير للعوامل التي تحدد حجم و معدل النمو ال GNP الذي لم يفسر و يتحدد خارج معادلة النمو النيو كلاسيكي لسولو « Solow » كما ان نماذج النمو الداخلي تحمل في طياتها نوعا ما من تشابه الهيكل الموجود في النماذج النيو كلاسيكي , و لكنها تختلف بدرجة كبيرة عنها بالنسبة للافتراضات و الاستنتاجات وأغلب الاختلافات النظرية الهامة تنتج من 3 عوامل هي :

أ- النماذج النمو الداخلي تلخصت من فرض النيو عوائد كلاسيك القائل بتناقض العوائد الحديثة لرأس المال المستثمر , حيث انها سمحت بزيادة عوائد الحجم في الانتاج الكلي و في اكثر الاحيان كان التركيز على دور العوامل الخارجية في تحديد معدل العائد على راس المال المستثمر

بافتراض ان استثمارات القطاع اعام و الخاص في راس المال البشري تؤدي الى تحسينات الانتاجية و الوفورات الخارجية التي تعوض طبيعة اتجاه العوائد نحو التناقض

ب- نظرية النمو الداخلي تبحث عن تفسير وجود زيادة في عوائد الحجم و تباين نماذج النمو الاقتصادي طويل الاجل بين الدول.

ج- و حيث ان التكنولوجيا لا تزال تلعب دورا مهما في هذه النماذج , فانه لم تعد هناك ضرورة لشرح نمو الطويل الاجل.

- للتفرقة بين نظرية النمو الحديثة و النظرية التقليدية , نعبر عن نظرية النمو الداخلي

بالمعادلة البسيطة $Y=AK$ حيث A يقصد بها ان تشير الى اي عامل يؤثر على التكنولوجيا

- K تشمل كل من راس مال المادي و البشري , بحيث لا توجد هناك تناقص للعوائد

راس مال في هذه المعادلة , فالنظرية الحديثة تؤكد على أهمية الادخار و الاستثمار في

رأسمال المادي و البشري في تحقيق النمو السريع في العالم الثالث , فلا توجد قوة تقود

الى توازن في المعدلات النمو بين الاقتصاد المغلقة و معدلات النمو القومي تظل ثابتة و

تختلف بين الدول بالاعتماد على معدلات الادخار القومي و مستويات التكنولوجيا.

كما انها تقترح بان يكون الدور الفعال للسياسة العامة في تشجيع الاستثمار الاجنبي

الخاص في الصناعات كثيفة المعرفة مثل : برامج الكمبيوتر و الاتصالات (2)

-3-2-3 انتقادات نظرية النمو الحديثة :

من أهم عيوب نظرية الحديثة انها ما زالت تعتمد على عدد من الفروض النظرية التقليدية التي غالبا ما تكون غير مناسبة للاقتصادات دول العالم الثالث هو وجود العديد من صور عدم كفاءة ناتجة عن ضعف البنية الاساسية , و عدم ملائمة الهياكل المؤسسية , و عدم الكمال الاسواق للسلع . راس المال ولأن نظرية النمو الداخلي أغفلت هذه العوامل المؤثرة فان صلاحية دراستها للتنمية الاقتصادية تكون محدودة و خاصة عند المقارنة بين الدول .⁽¹⁾

الفصل الثاني

مقدمة الفصل الثاني:

تمارس خدمات النقل دورا حيويا فعلا في دفع عملية الانماء الاقتصادي في كافة دول العالم بحيث يمكن القول بان خدمات النقل هي اساس التقدم الحضاري عامة والتقدم الاقتصادي بصفة خاصة, اذا ان توفير وسائل النقل المناسبة هي ضرورة لا تقتصر على نقل البضائع والاشخاص فقط بل تشمل المعارف و التقنيات من مكان لآخر عبر المسافات المتباينة بسرعة ومرونة و امان, وفق اقصر السبل و الطرق وايسرهما باقل تكلفة لتوليد و تعظيم المنافع الاستهلاكية و الانتاجية من اجل زيادة الانتاج و توسيع نطاق السوق و دفع حركة التطور الاقتصادي و بالتالي تسهيل حركة التبادل التجاري وللتعرف على نشاط النقل البحري الذي يعد من اهم القطاعات في الدفع بعملية الانماء الاقتصادي و اهم مقومات تفعيله, فمن الضروري التعرف على:

أولاً: مفهوم نشاط النقل البحري و اهم مميزاته و عناصره.

ثانياً: عملية الاعارة في النقل البحري و احتياجات الاقتصاد الجزائري له.

ثالثاً: اسباب تدني حجم الاساطيل البحرية في البلدان العربية و النامية و اهم مقومات تفعيله.

المبحث الاول: خدمات النقل البحري : يعد النقل البحري و سيلة هامة, حيث يلعب دورا رئيسيا في تسهيل حركة البضائع و ضمان انسياب حركة التبادل التجاري الدولي, كما انه يكتسب اهمية خاصة في دفع عملية الانماء الاقتصادي سواء في الدول النامية او المتقدمة والتي تحظى بتوافر المقومات الطبيعية و الاقتصادية اللازمة لممارسة نشاط النقل البحري.

1-النقل البحري كأحد انواع النقل:

تمارس خدمات النقل دورا حيويا ورئيسيا في دفع حركة التطور الاقتصادي في كافة دول العالم ,وللتعرف على صناعة النقل البحري فمن الضروري في كافة دول العالم , و للتعرف على صناعة النقل البحري فمن الضروري التعريف على مفهوم نشاط النقل البحري و اهم خصائصه و عناصره.

1-1-1 مفهوم النقل البحري:

يعرف نشاط النقل البحري بانه نشاط خدمي من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية, وذلك بنقلها من مكان لآخر, كما يعد نشاط توزيعي نظرا لدوره الاساسي في عملية التبادل و توزيع السلع محليا و اقليميا و عالميا.

و يمكن تعريفه من خلال المحاور الرئيسية التي تساهم في تقديم خدمات النقل البحري ,وتضم تلك المحاور كلا من السفينة وساحات بناؤها و السماسرة الذين يعملون في مجال تقديم خدمات النقل البحري فضلا عن الموانئ البحرية و شركات الشحن و التفريغ وما يرتبط بنشاطها من نقل و تخزين ,بالإضافة الى شركات التامين البحري .

كما يعتبر الوسيلة الاله فيما يخص نقل البضائع عبر الدول و يأخذ مكانة كبيرة واهمية اكبر فيما يخص نقل البضائع عبر الدول و يأخذ مكانة و اهمية اكبر فيما يخص التجارة الدولية, وهو لا يخص نقل البضائع فقط بل يشمل نقل الاشخاص ,وهو يعد من لقدم وسائل النقل وهو يتميز بتطور من سنة لأخرى نظرا للاستعمال الكبير له , بالإضافة الى تطور و تنوع البضائع المحمولة من وقت لآخر (1)

1-1-2 مميزات النقل البحري:

1-2- يتميز النقل البحري عن باقي انواع النقل بما يلي:

أ – تكلفة نقل البضائع: توفر خطوط الانابيب ارخص وسيلة النقل النفط و الغاز الطبيعي اما ارخص وسيلة لنقل البضائع فهي النقل البحري مقارنة بالسكك الحديدية اد يكلف ذلك 3 اضعاف النقل البحري, اما عن طريق الشاحنات فيكلف 10 اضعاف النقل بالسكك الحديدية, ويعتبر النقل الجوي اعلى تكلفة مقارنة بأنواع النقل الاخرى المذكورة.

ب- العقد: و هو عبارة عن عقد يلتزم بموجبه الناقل بنقل البضائع من ميناء لأخر مقابل اجر يلتزم به الشاحن , فيتم النقل البحري للبضائع عن طريق استخدام السفينة بان يقوم الناقل سواء مالكاها او مستأجرها بنقل البضاعة من ميناء لأخر مقابل اجر يتفق عليه لحساب شخص اخر و هو الشاحن.

1 - سكوم زينب : مساهمة النقل البحري في الشراكة الأوروبيةمتوسطية، مذكرة ماستر، جامعة مستغانم . ص 72

ج- الشحن: هو نقل البضائع من مكان لأخر اما عن طريق الشحن البحري عبر الموانئ وبواسطة السفن او الشحن الجوي عبر المطارات بواسطة الطائرات او الشحن البري بواسطة الشاحنات او القطارات.

ويعد الشحن البحري اقدم صورة للشحن تاريخيا عن طريق سفن الشحن التجاري التي تطورت عبر الزمن لتصبح البواخر و الناقلات التجارية العملاقة, ونظرا للأهمية النقل البحري منذ فجر التاريخ قامت كثير من الدول ببناء اساطيل سفن تجارية للتأكد من حرية و سهولة حركة بضائعها على مستوى العالم.(1)

د- نظام النقل بالحاويات: الحاوية هي عبارة عن عبوة نمطية على صندوق من المعدن او الخشب كوحدة مجمعة لنقل البضائع, و له فتحة جانبية مثل الباب وترص فيها البضائع في مخازن المصدر و الشاحن ولا تفرغ الا عند المستورد.

يعتمد نظام النقل بالحاويات على تغليف ووضع البضائع داخل صناديق ذات مقاييس موحدة , واستخدام عربات خاصة لنقل الحاويات من السفن الى المخازن بعد تفريغها من السفن

1 - سكوم زينب: مساهمة النقل البحري في الشراكة الأورومتوسطية ، مذكرة ماستر، جامعة مستغانم/ 2011. ص72-

بواسطة الرافعات ذات الحمولة الكبيرة , ثم تخزينها في ساحات خاصة , حيث يتم في الوقت الحاضر نقل 90 % من البضائع بالحاويات التي ترص على سطح الناقلات العملاقة.

1-1-3- خصائص النقل البحري:

يمكن للنقل البحري ان يتميز عن باقي انواع النقل بالخصائص التالية:

- تعاضم استخدام التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري.
- صناعة النقل البحري صناعة دولية تخضع لسيطرة بعض الدول و الشركات الملاحية العالمية (1)
- **التخصص**: اذ اصبح النقل بالسفن يقوم على نقل مادة معينة مثل: ناقلات النفط وهناك سفن خاصة بنقل الركاب.
- زيادة حمولة للسفينة الواحدة حيث تصل في بعض السفن الى عدة مئات الالاف في المناطق ذات الغاطس المائي الذي يزيد عن 10 امتار.
- قيام شركات دولية متخصصة في بناء السفن و في الشحن لبحري و جميع خدمات صناعة السفن و اصلاحها من بناء احواض للصيانة, للتخزين و التامين البحري.
- انخفاض تكاليف النقل البحري مقارنة بالوسائل الاخرى.

1 - سميرة إبراهيم أيوب ، نفس المرجع .ص53

1-2 عناصر النقل البحري:

يعتبر النقل البحري عصب التجارة العالمية المنقولة بحرا و احد الدعائم الرئيسية لها وذلك نظرا لأهميته في نقل البضائع فحوالي 80 % من حجم التبادل التجاري الدولي يتم عبر ولكي تكون خدمة النقل الحري متكاملة لابد من استكمال لعناصره.

1-2-1 السفينة:

تعتبر السفينة كأداة تنفيذ للنقل البحري لممارسة الملاحة البحرية, و تتميز عن غيرها من الاشياء بتعيينها تعيينا ذاتيا مما يتطلب تسجيلها في سجل معين للسفن وتسجيل كافة التصرفات التي ترد عليها.(1)

كما انها تمثل الوحدة الاقتصادية الأساسية في خدمة النقل البحري و ادلك اذا ما قيست بكمية البضائع المنقولة دفعة واحدة, حيث لا تستطيع اية و سيلة نقل اخرى نقلا هذا الكم من البضائع في دفعة واحدة, وهو ما يطلق عليه اقتصاديات الحجم.

يوجد نوعين اساسيين من السفن:

1 - عبد القادر حسين العطير "الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية" ،دار الثقافة للنشر و التوزيع الطبعة الاولى عمان 1999 ص 44.

ا- سفن البضائع الخطية:

هي تلك السفن التي تقوم بالخدمة طبقا لبرنامج محدد المواعيد بين مجموعة من الموانئ بتردد ثابت و بجدول معلنة تقوم بتوفير خدمات خطية لنقل البضائع لجميع الشاحنين الذين يحتاجون اليها و اساس تشغيل سفن البضائع الخطية هو الخدمة المنتظمة, طبقا لبرنامج محدد المواعيد و هو السمة المميزة لهذا القطاع حيث يعمل هذا النوع من السفن على خطوط ملاحية محددة الموانئ.

ب- سفن البضائع الجواله:

تقوم هذه السفن بالإبحار في جميع انحاء العالم جميعها بحثا عن شحنة من البضائع لذلك لا تملك النوعية من السفن طبقا لبرنامج محدد المواعيد للأبحار و انما تبحر اينما تتواجد البضاعة و تشمل البضائع الصب, الفحم, الخشب, السكر, المعادن..... الخ
كما تنسم شركات سفن البضائع الجواله بانها اصغر حجما مقارنة مع شركات الملاحه و تتطلب طبيعة عملها معرفة دقيقة بأحوال الاسواق و تعتبر سفينة البضائع الجواله نوعا ما غير متخصص من السفن.

2-2-1 البضائع:

يمكن القول بان هناك علاقة طردية مباشرة بين النقل البحري وحركة التجارة العالمية فكلما انتعشت حركة التجارة العالمية انتعشت حركة النقل البحري.

و العكس صحيح, وذلك لان نحو80 % من حركة التجارة العالمية تنقل عبر المحيطات بحيث هناك انتعاش يظهر في التفسير النسبي لحركة التجارة العالمية المنقولة عبر البحار و هي مستمرة في الزيادة و يرجع ذلك لأسباب عدة منها:

-الاستقرار السياسي و الاقتصادي.

-ظهور التكتلات الاقتصادية.

-اتفاقية المنظمة العالمية للتجارة.

-الاتجاه نحو التخصص و العولمة.

--الزيادة المستمرة في عدد السكان.

3-2-1- الميناء:

- معظم دول العالم تقع على البحار والمحيطات , و كما هو معروف ان 77% من العالم مياه و هو ما اعتمد عليه خدمة النقل البحري في تغير الخدمة من الباب للباب , و لا احد يستطيع ان ينكر اهمية البوابة الرئيسية لعمليات الاستيراد والتصدير او الشحن و الفريغ و هي الميناء لأهميته تطوير الموانئ لتواكب التطور المستمر في صناعة السفن حتى لا يحدث تكس في الموانئ و بالتالي يفقد النقل البحري عامة , و الخطوط المنتظمة خاصة دورها في نقل البضائع في جداولها المعالنة و خدماتها المنظمة و لذلك لابد للقائمة بين الموانئ الانتباه لتلك التطورات والعمل على ادخال كل ما هو جديد الى الموانئ الخاصة بهم , حتى تتمكن

اية سفينة ومهما كان حجمها او نوعها من دخول الميناء بأمان و اداء مهمتها في وقتها
المحدد(1)

1-3 تكاليف خدمات النقل البحري:

- تنقسم تكاليف نشاط خدمات النقل البحري الى عدة انواع تختلف وفقا لتباين المعايير
المستخدمة في عملية التصنيف وهي تبوب كما يلي:

1-3-1 وظيفيا : ومنها:

- ا- تكاليف الادارة الخاصة بتقديم الخدمات المالية و الادارية.
- ب- تكاليف ادارات الفنية بشركات الملاحة و ادارات المخازن.
- ج- تكاليف ادارات التسويق و تشمل تكلفة خدمات البيع و التداول.
- د- تكاليف ادارات و مراكز الانتاج و يقصد بها تكاليف تشغيل السفينة.

1-3-2 نوعيا:

كما يمكن تصنيف تكاليف نشاط النقل البحري و فق لمدى ثبات او تغير التكلفة الى:

1 - شريف محمد ماهر: إدارة النقل البحري الدار الجامعية ، الإسكندرية/ 2006 .ص 18-23

ا- تكاليف ثابتة و تتميز بعدم تأثرها بالتغيرات في حجم الانتاج كما يتم حسابها على اساس زمني ومثلاها: اقساط الاستهلاك و تحسب على اساس مستوى اجورهم مرتبات طاقم السفينة وتحسب على اساس شهري.

ب- تكاليف متغيرة و يطلق عليها التشغيل و ترتبط بالتغيرات في حجم الانتاج فتزيد بزيادة الحجم و تنخفض بانخفاضها و مثالها: الاجور المباشرة , المصاريف المتغيرة، مثل مصاريف الإضاءة و الصيانة... الخ

1-3-3 حجم الإنتاج:

إضافة إلى ما سبق فقد يتم تصنيف تكاليف خدمات نشاط النقل البحري وفقا لدرجة ارتباطها مباشرة بحجم الانتاج الى:

ا- **تكاليف مباشرة** : يمكن ردها مباشرة الى تقديم المنتج و بالتالي لا يتطلب توزيعها او تحميلها على منتج معايير او اسس حكومية و تشمل الموارد و الاجور المباشرة للعمال... الخ.

ب- **تكاليف غير مباشرة** : لا يمكن ردها مباشرة للمنتج و تنعكس في تكلفة الخدمات التي تستفيد منها العديد من المنتجات الاخرى م مثالها الاجور الغير المباشرة, مصاريف الصيانة , تكلفة النشاط الاجتماعي, تكاليف ضبط الجودة والمخازن... الخ

المبحث الثاني : متطلبات النقل البحري

يعتبر النقل البحر من المحاور التي تعد جانبا مهما في اقتصاديات الدول وذلك لما يتمتع به من خصائص تميزه عن باقي وسائل النقل الاخرى, اذ تصل مساهمة في النقل البضائع

الدولية حوالي 80 % او اكثر وعلى يمكن القول ان النقل البحري هو الذي يقود السلع في التجارة الخارجية و بالتالي الدفع بعملية الانماء الاقتصادي.

2-1-1 عملية الاعارة فى النقل البحري:

2-1-1-1 مفهوم عملية الاعارة:

من الصعب ايجاد تعريف محدد للإعارة , اذا ان لها اشكال مختلفة الا ان الاعارة تعتبر بصفة عامة نظام يستطيع بموجبه المستثمر (المعير) ان يمتلك و يحتفظ بحقوق الملكية الاصل فعلي و الذي يؤجره الى المستعير لكي يستخدمه في مباشرة انشطته.

2-1-2 أنواع عملية الإعارة: هناك نوعان أساسيان من الإعارة:

ا- الإعارة التشغيلية: وعادة ما يصحبها عقد الإصلاح و الصيانة و الي بموجبه يتعهد المعير بالقيام بكل الاعمال الفنية المتصلة بالمحافظة على الاصيل و قد تضاف قيمة تكاليف الصيانة الى اجرة الاعارة, و يتعاقد عليها بعقد منفصل و عادة لا تطابق مدة الاعارة مع مدة امتلاك المعدات تبعا لعمرها الافتراضي و ذلك يكون عقد الاعارة ممتدا لفترة زمنية اقل من العمر المفترض للمعدات بما يعطي للمعير الحق من اجل تغطية كامل تكاليف المعدات.

ب- الاعارة التمويلية: هي الأكثر شيوعا في النقل البحري اذ جميع تكاليف اعمال الإصلاح و الصيانة تكون في مسؤولية المستعير و عقد الاعارة التمويلية غير قابل للإلغاء و يستمر حتى يستهلك المعدات كاملة اي: ان المعير يتعاقد للفترة الكافية كي تساوي مجموع دفعات

اجرة الاعارة كامل ثمن المعدة المعارة, وعادة ما يستمر عقد الاعارة لفترات مرتبطة
بالعمر الافتراضي للتشغيل المعدة و عند نهاية فترة الاعارة يصبح امام المستعير عدة
خيارات.

- **الخيار الاول:** قد يجدد عقد الاعارة لفترة تالية و لكن بايجار منخفض.

- **الخيار الثاني:** قد يكون للمستعير الحق في شراء الاصيل بثمن سابق الموافقة عليه او

بالسعر(1)

السائد في السوق , و اخيرا يمكن بيع الاصل في السوق العام على ان يقتسم المؤجر و
المستأجر الثمن تبعا لقسمه سابق تحديده.

3-1-2 مزايا و عيوب الاعارة:

ا- المزايا: من اهم مزايا التي تتبعها عملية الاعارة ما يلي:

- يمكن لملاك السفن عند استخدام سفن كاملة التحوية ان يتضمن عقد الإعارة معدات من
أكثر من مورد في إطار عقد واحد و من الممكن تجميع المعدات من موردين مختلفين في
إطار عقد واحد و من الممكن تجميع المعدات من موردين مختلفين في إطار اتفاق واحد
للإعارة التمويلية.

1 - أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري / 1982 . ص 113-123

- يتبع نظام الاعارة فرصة لاستخدام سفن عالية التكنولوجيا حديثة بدلا من التكنولوجيا التقليدية.

- يحتفظ العير بملكية السفينة او المعدة بما يتبعه له ضمانا افضل.

-يظل المستعير ملزما بدفع الاجرة حتى وان كانت السفينة عاطلة عن العمل (مزاييا بالنسبة للمعير)

ب- العيوب: اما مساوى هذا النظام فهي كالتالي:

- يترتب على عدم توحيد المبادئ القانونية المنظمة لإعارة السفن في القانون. الدولي منها بوجه خاص عرقلة انتشار الاعارة عبر الحدود.

- قد يصعب في اطار النظم القانونية لبعض الدول ان يشمل المعير ملكية بالنفاد اذا افلس المستعير.

-لا يحق للمستعير بيع السفينة حتى و ان كان في امكانية تحقيق ربح من ذلك البيع.

-لا يحق للمعير انهاء العقد المبرم للإعارة خلال الفترة المتعاقد عليها الا بتكلفة عالية.

- يتحمل المستعير كامل المسؤولية عن تشغيل السفينة و تظل اجرة السفينة واجبة الدفع حتى و ان تعذر تشغيل السفينة لأي سبب من الاسباب.

2-2-2 علاقة النقل البحري بالتجارة الخارجية:

يعد النقل البحري احد الركائز الاساسية التي تعتمد عليها التجارة الخارجية لأي دولة , وذلك لأهميته البالغة في الاقتصاد, فهو يتكفل ب 90% من حركة البضائع في العالم باعتباره الوسيلة الاهم لنقل البضائع بين الدول فبواسطة الحصول على المداخل بالعملية الصعبة.

2-2-1 النقل البحري في الجزائر:

يتم النقل البحري عبر 17 ميناء بعضها متخصص في تصدير المحروقات كميناء ارزيو , بجاية ,سكيكدة بينما تعتبر موانئ الجزائر العاصمة ووهران و عنابة موانئ متعددة النشاطات, ويضم الاسطول البحري 74 سفينة بحرية, منها 5 ناقلات بترول و 9 ناقلات للغاز السائل و 7 منها لنقل المواد الكيماوية المائية الصالحة للملاحة, حيث يتمركز قطاع النقل البحري الجزائري لقائمة الدول الاحسن خدمات في النقل, وهي الان من بين الدول المصدرة للبتروال.(1)

2-2-2 احتياجات الاقتصاد الجزائري للنقل البحري:

إن المعيار الذي يتحدد به إنشاء نشاط اقتصاد معين يتمثل فيما يحدثه من إثر شكل وهذا يرجع إلى الأثر الذي سيتركه على الدخل كما على الأجور و الأرباح التي تنشأ نتيجة للتشغيل بجانب ما

1 - ملوك سهام: دور النقل البحري في الشراكة الاورومتوسطية،مذكرة ماستر جامعة، مستغانم 2011. ص 111-112

قد يحدث من آثار غير مباشرة في حالة استيراد السفن من الخارج فلن يكون هناك استخدام عنصر محليو بالتالي يترتب ذلك إضافة دخل فإن الدول التي تنشئ أسطولا تجاريا بحريا لها أو تتوسع في عدد الوحدات الموجودة منه, يمكن لها أن تجد آثارا لهذه الأنشطة من خلال منع الصعوبات التي تكشف خدمات النقل البحري في أوقات الحروب و التي لا تكون الدول المشتركة فيها اشتراكا فعليا.

- تقليل اعتماد الدول على الغير اقتصاديا.

- تنويع العمالة.

- تنمية الصادرات و الواردات.

-تحسين ميزان المدفوعات ... الخ .

2-2-3 أهمية التجارة الخارجية للاقتصاد الجزائري:

- تعد التجارة الخارجية اهم مجالات العلاقات الاقتصادية الدولية , و اكثرها تأثيرا في نمو العلاقات الدولية لما تضمنه من تدفقات ضخمة من السلع و الخدمات على النطاق الدولي , بحيث يمكن ان تسهم التجارة الخارجية في تحقيق التنمية الاقتصادية من خلال مجالات عديدة من بينها:

1 - سكوم زينب ،مرجع سابق ص 111-112

- تمويل الاستثمارات , اذا تشكل الحصيلة الايجابية للتجارة الخارجية مع الادخار مصدر تكوين راس المال.

- المساهمة في تحقيق التحولات الهيكلية و تنويع الجهاز الانتاجي و معالجة نقاط الضعف من خلال ترشيد سياسة الواردات.

- و هكذا فان التجارة الخارجية سلاح ذو حدين :فهي يمكن ان تكون اداة لتعميق من الموارد القومية المتاحة تصديرها الى الخارج قبل معالجتها في الوقت الذي يتم توحيد المزيد من الانفاق على الواردات الاستهلاكية كما انها تشكل اداة حاسمة عندما توجه نحو ترشيد عوائد الصادرات لصالح توفير الساع الأكثر ضرورة لمتطلبات مرحلة التنمية(1)

2-3 اسباب تدني حجم الاساطيل البحرية في البلدان النامية و العربية و اهم مقومات تفعيله:

2-3-1: اسباب تدني حجم الاساطيل البحرية في البلدان النامية و العربية (2) هناك مجموعة من العوامل اترت في حجم الاساطيل التجارية في الدول النامية و العربية و تسببت في تباطؤ نموه منها:

1 - ملوك سهام ، نفس المرجع . ص44-46

2 - محمود حامد عبد الرازق ، اقتصاديات النقل الدولي ، الدار الجامعية ،الإسكندرية / 2013 . ص105-106

- عدم وجود سياسات واضحة المعالم للنقل البحري, و الملاحة البحرية على وجه الخصوص, و ذلك على المستويين الوطني و الاقليمي في تلك الدول.
- تنامي مظاهر الركود الاقتصادي خلال فترة الثمانينات في تلك الدول.
- يلاحظ انخفاض حجم الاستثمار الحكومي و الخاص في الاساطيل البحرية بدول المنطقة.
- كما يلاحظ عدم تقديم الحكومات الدعائم الكافية لشركات الملاحة الوطنية, وخاصة الشركات التابعة للقطاع الخاص, بما في ذلك القروض الميسرة, وزيادة دعم الوقود و تسهيلات الموانئ وتخفيض ضرائب التسجيل و الرسوم وغير ذلك.
- عدم وجود مجالس للشاحنين في معظم الدول النامية و كذلك على مستوى العربي.
- عدم توفر الطواقم الوطنية المؤهلة بأعداد كافية لتغطية متطلبات عمليات النقل البحري.
- وجود كثير من الحروب و النزاعات التي كانت و مازالت تهدد الملاحة البحرية في دول المنطقة.
- و أخيرا ضعف الاهتمام بمتطلبات الملاحة الساحلية من سفن و موانئ ساحلية في الدول النامية و الدول العربية.

2-3-2 مقومات تفعيل النقل البحري

إن منظومة النقل البحري من أساطيل بحرية و موانئ تلعب دورا أساسيا من خلال المساهمة الفعالة في النمو الاقتصادي و ذلك عن طريق وضع الخطط اللازمة لتطوير هذا المرفق الحيوي للعالم.

فبالنسبة للسفن: - فينبغي ان توقف اوضاعها من حيث السلامة و البناء واندماج الشركات في كيانات كبيرة لخلق فرص عمل جديدة في سوق النقل البحري العالمي و مواجهة المنافسة الشرسة من جانب الشركات الملاحة العالمية العاملة في نطاق تحالف و التي تؤدي الى زيادة قدرتها التنافسية على التجارة العالمية.

بالنسبة للموانئ: - فلم تعد نافذة تطل بها الدولة على العالم الخارجي فحسب و انما اصبحت مراكز للخدمات اللوجستية و النقل متعدد الوسائط و اعادة و تقديم خدمات الصيانة و اصلاح السفن المتمردة عليه و تلعب الموانئ الدور المطلوب منها و هو تسيير التدفق الساعي كمنافذ عبور و ليس مخازن او مستودعات فيجب عليها المحافظة على استمرار عجلة التطوير بمراقبتها من خلال خطط قصيرة و طويلة الاجل و توفير الاستثمارات و التنظيم باستخدام اجهزة كشف radar و عليه فينبغي ان يشمل تطويرها ما يلي:

-الاهتمام بالأرصفة و معداتها و تزويدها بالمعدات لرفع كفاءتها و على الارخص ارصفة الحاويات.

- التقليل من الازدحام داخل الميناء مما يكسح الحاويات سواء كانت مملوءة بالبضائع او حاويات فارغة.

-الاهتمام بصيانة الطرق المؤدية الى و من الميناء لسرعة سحب البضائع حتى لا تتأثر تكلفة زمن سلسلة الامداد.

- زيادة القدرات التنافسية للموانئ من خلال هيكلة الوحدات النتاجية لمرافق الميناء لتعمل على اسس تجارية بمشاركة القطاع الخاص للتطوير و الاستثمار.

- تشجيع تسجيل السفن تحت اعلام الدول ضمن اسس و معايير قانونية و فنية دولية متطورة.

- اتفاق على توحيد مواصفات فنية و على توحيد هياكل الرسوم و الاجور البحرية. (1)

- خاتمة الفصل الثاني:

- يعتبر قطاع النقل البحري عصب التجارة العالمية و مكسب اساسي للعديد من الدول حيث

1 - بخاري امينة :أهميّة النّقل متعدّدة الوسائط في التّجارة الخارجيّة مذكرة ماستر، جامعة مستغانم /2011. ص 39

يبقى أفضل وسيلة و عامل مهم لتحقيق ازدهار و النمو الاقتصادي.

فقد أضحى النقب البحري ذا أهميّة و دور حيوي وفعال في اقتصاد الدّول المتقدّمة و النّامية على حدّ سواء و ذلك لما تقدّمه التجارة الخارجية من خدمات مهمّة، و ماله من تأثير مباشر على النّشاط الاقتصاديّ و الدّخل القوميّ للدّولة، فالنّقل البحريّ يعتبر قطاعا هامّا و حسّاسا تحرص الدّولة على تماسكه و حمايته.

يساعد على تعمير المناطق و توفّر الصّناعات من خلال التّوسّع في مشروعات الموانئ و تنويع العمالة و خلق فرص جديدة للعمل، و كذلك تحسين ميزان المدفوعات، وبالتالي تحقيق النّمّو و التّمية الاقتصاديّة.

الفصل الثالث

الفصل الثالث: مدى مساهمة النقل البحري في تفعيل النمو الاقتصادي

مقدمة:

يعد النقل البحري وسيلة هامة و متلى في التبادل التجاري الدولي وذلك نظرا لأهميته و قلة تكلفته لنقل السلع و المنتجات بين البلدان , حيث انه اكثر من 80 % من حجم التجارة العالمية تتحرك عبر البحار والمحيطات و لهذا تحرص الدول على تطوير ودعم اساطيلها و منشاتها البحرية و تجهيزها بالتجهيزات التقنية الحديثة والموارد البشرية المؤهلة وذات خبرة وكفاءة عالية , و نظرا لأهمية النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية , اصبحت الدول النامية بصفة خاصة تهتم بهذا القطاع و تدعيمة , وذلك بتخصيص قدر اكبر من الاستثمارات لتطوير نشاط هذا القطاع وتجنب او على الاقل تخفيض اعتمادها في نقل الصادرات و الواردات على خدمات النقل البحري التي تنتجها الدول المتقدمة.

المبحث الاول: اهمية النقل البحري في التجارة الخارجية

يعد قطاع النقل البحري احد المحاور الاساسية التي تركز عليها البنية الاقتصادية الذي يقود الى تحقيق التنمية في التجارة الخارجية و بالتالي يساهم في الدفع بعملية الانماء الاقتصادي.

1- نظرة عامة حول التجارة الخارجية.

1-1 مفهوم التجارة الخارجية.

تعد التجارة الخارجية احد فروع علم الاقتصاد التي تختص بدراسة المعاملات الاقتصادية الدولية ممثلة في حركات السلع و الخدمات و رؤوس الاموال بين الدول المختلفة فضلا عن سياسات التجارة التي تطبقها دول العالم للتأثير على حركات السلع و الخدمات.

و من اهم المزايا المترتبة على قيام التجارة الخارجية:

- الاستفادة من التخصص و تقسيم العمل على المستوى الدولي.
- الاستفادة من موارد الدول الاخرى.
- منع الاحتكار و توفير فرص عمل للعملة داخل كل دولة.
- تخفيض موارد مالية عن طيق الرسوم الجمركية
- كما ان الدولة تتحدد عدة اساليب لتقييد التجارة الخارجية و التي من بينها:
- فرض رسوم جمركية عالية على الواردات.
- تحديد حصص الاستيراد و احيانا الصادرات.
- اتباع نظام الرقابة على النقد الاجنبي المسموح بخروجه لشراء السلع وخدمات أجنبية (1)

2-1 اسباب قيام التجارة الخارجية:

- من اهم الاسباب التي ادت الى قيام التجارة الخارجية ما يلي:
- وجود مشكلة الندرة النسبية و ذلك يرجع الى الحاجات المتزايدة البشرية.

1 - محمد أحمد السريتي: اقتصاديات التجارة الخارجية، مؤسسة الطباعة والنشر والتوزيع، ط1 /2009 ص 8-19

- اعتماد الدول النامية على تصدير المواد الأولية مثل: المعادن و النفط التي تعد المصدر الاساسي للحصول على العملة الصعبة.
- عدم استطاعة الدول تحقيق الاكتفاء الذاتي من كل السلع و ذلك لاختلاف الظروف الطبيعية و الانتاجية لكل سلعة.
- التخصص الدولي حي كل دولة تخصص في انتاج السلع التي تتمتع فيها بميزة نسبية.
- وجود مشكلة الندرة النسبية و ذلك يرجع الى الحاجات المتزايدة للبشرية.
- اعتماد الدول النامية على تصدير المواد الأولية مثل: المعادن و النفط التي تعد المصدر الاساسي للحصول على العملة الصعبة.
- عدم استطاعة الدول تحقيق الاكتفاء الذاتي من كل السلع وذلك لاختلاف الظروف الطبيعية و الانتاجية لكل سلعة .
- التخصص الدولي حيث كل دولة تتخصص في انتاج السلع التي تتمتع فيها بميزة نسبية.
- اختلاف الميول و الاذواق لدى الشعوب و رغبتهم في الحصول السلع من الدول الاخرى.

2-1 مساهمة النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية

1-2-1 اهمية النقل البحري في التجارة الخارجية:

يرتبط النقل البحري بحركة التجارة الخارجية بعلاقة تبادلية و وثيقة لأنه الركيزة الأساسية و القاعدة التحتية لتنمية حركة الصادرات و الواردات و إعادة التصدير بين مختلف دول العالم ,حيث يدعم النقل البحري التجارة الخارجية ولا يمكن ان تكون تجارة بلا نقل فالتجارة غاية و النقل و سيلة تحقيق هذه الغاية كما يؤثر النقل البحري في تقسيم العمل الدولي كونه اساس التخصص الاقليمي بين مناطق الدولة الواحدة بين الدول المختلفة ,فمن هذه الدول ما يتفوق في انتاج سلع معينة و منها ما يتخصص في انتاج سلع اخرى و معنى ذلك ان كل دولة ليست الا سوقا لمنتجات الدول الاخرى وقد ساعد النقل على قيام التخصص الاقليمي و الدولي بتوسيع دائرة السوق امام منتجات المناطق و الدول الاخرى, ومعنى ذلك التقدم الذي حدث في وسائل النقل ادى الى انتقال العالم الى نظام جديد للإنتاج يعتمد على تخصص الاقاليم المختلفة مما يعني هذا زيادة انتاج الدولة من تلك السلعة مما يؤدي الى فائض تلك السلعة فلا بد من تصدير ذلك الفائض.

وقد اسقط النقل البحري كل الفواصل و الحواجز الطبيعية بين دول العالم و اتاح التحرك الاقتصادي , واصبح ضرورة هامة لتلبية حاجة المجتمع للتبادل التجاري(1).

2-2-1 اهمية النقل البحري فى النمو الاقتصادى:

فى اطار تنمية النشاط النقل البحرى وما قد يمثله هذا القطاع من اهمية كبرى فى النمو الاقتصادى حيث يساهم النقل البحرى فى تحقيق النمو الاقتصادى للدولة عن طريق توفير العملات الصعبة فى مجال نقل الصادرات و الواردات ,لذا تسعى الدول التى تعاني من التقلبات فى ميزان المدفوعات الى التوسع و الاهتمام فى عملياتها التجارية و دعم و تطوير القطاع البحرى و الاهتمام بالموانئ و تحسين ادائها و تقديم الخدمات و الاعانات و التسهيلات الملاحية بما تستطيع النهوض لإعادة التوازن فى ميزان المدفوعات لتحقيق النمو الاقتصادى و توفير العملات الاجنبية و معالجة العجز فى ميزان المدفوعات و لتحقيق ذلك تتخذ الدولة اجراءات اقتصادية من اهمها:

- التوسع فى حجم الاسطول التجارى البحرى و تنويعه بسفن متعددة الاغراض.
- تقديم الدعم المالى و المساعدات و الاعانات للأسطول البحرى و الموانئ للنهوض بما يواكب التطور فى خدمات النقل البحرى.
- تشجيع حركة النقل بسفن الركاب و الاهتمام بموانئ نقل المسافرين و تطويرها.
- إنشاء احواض تسفين السفن و تقديم كافة الامدادات و المساعدات لها لاستقبال سفن الدول الاجنبية .

لذا يعد النقل البحري العمود الفقري للتجارة الخارجية و بالتالي للنمو الاقتصادي لما له تأثير على الاقتصاد من خلال زيادة حجم التجارة و انعاش حركة الصادرات و الواردات.

المبحث الثاني: دراسة تحليلية لدور ميناء مستغانم في تنشيط المبادلات التجارية.

يعتبر ميناء مستغانم من الموانئ الجزائرية التي تقع الغرب الجزائري و الذي يعد احد الوسائل الرئيسية في تحريك المبادلات التجارية.

1 - تقديم ميناء مستغانم:

1-2 التعريف بالمؤسسة:

يعتبر ميناء مستغانم من اهم الموانئ الجزائرية حيث بدا التعامل منذ سنة 1883

و مع مرور الوقت بدأت ترتفع به العمليات التجارية.

- اسم المؤسسة: مؤسسة ميناء مستغانم.

- النظام القانوني للمؤسسة: مؤسسة عمومية اقتصادية، شركة ذات اسهم.

- راس المال الاجتماعي: 500000000 دج الحيازة الكاملة لشركة تسيير مساهمات الدولة

"الموانئ" SOGEPORTS .

- تاريخ استقلالية المؤسسة: 1989/02/29م.

- المقر الاجتماعي: الطريق الرئيسي الى صلامندر ص ب: 131 مستغانم 27000.

-الموقع على الانترنت: www.port.mostaganem.dz

2-1-2 دور المؤسسة ومهامها:

اولا: دور المؤسسة:

يكمن دور المؤسسة و مسؤولياتها فيما يلي:

- تحديد سياسة التمويل في المؤسسة و تطوير مخططاتها.
- ضمان متابعة النشاطات المالية المناسبة.
- اعداد مخطط الخزينة و تسيير الميزانية السنوية و متابعة تطبيقها.
- المسؤولية على توحيد الميزانيات.
- متابعة ارتباط و مراقبة تنفيذ مخطط الاستثمارات.
- متابعة المحاسبة على مستوى مركبات الاعمال داخل الميناء.
- تحليل الحسابات الاستغلالية و الميزانية.
- لسهر على تطبيق النصوص الجبائية و المالية و المحاسبية.

ثانيا: مهام المؤسسة:

تتمثل مهام المؤسسة كالآتي:

- استثمار و تطوير ميناء مستغانم.

- استغلال الآلات و الانشاءات المينائية.
- انجاز اعمال الصيانة و التهيئة و تحديث للبنية المينائية الفوقية.
- اعداد برامج بناء و صيانة و تهيئة للبنية المينائية التحتية بالتعاون مع الشركاء الاخرين.
- مباشرة عمليات الشحن و التفريغ المينائية.
- القيام بكل العمليات التجارية المالية،الصناعية، و العقارية ذات الصلة المباشرة او غير المباشرة بموضوع المؤسسة.

3-1-2: خصائصه

مميزات المؤسسة و اهدافها.

اولا: مميزات و خصائص المؤسسة:

- تتميز مؤسسة ميناء مستغانم بعدة خصائص من اهمها ما يلي:
- موقع استراتيجي هام.
- وفرة طرق المواصلات نحو المنطقة الخلفية تتألف من 12 ولاية.
- محطات رسو متخصصة لسفن الاداء لتأمين الخطوط البحرية المنظمة.
- انشاءات متخصصة لمعالجة ناقلات الحبوب،السكر،ناقلات الزفت...إلخ
- حماية جيدة للبضائع .

- تنوع طرق تسليم البضائع.

- ساعات العمل المتواصلة 24/24 ساعة، 7/7 ايام.

ثانياً: اهداف المؤسسة:

يمكن ايجاز اهداف المؤسسة فيما يلي:

- تأمين احسن الظروف لعبور البضائع من حيث المدة الزمنية، النوعية الحماية والسعر.

- تقديم تسهيلات (وسائل عبور و معالجة و تخزين ذات كفاءة مالية).

- تسيير املاك الدولة.

- استغلال الوسائل و التجهيزات المينائية.

- تسيير الاستثمار و تطوير ميناء مستغانم.

2-2 عرض الحركة التجارية لميناء مستغانم للفترة 2002-2014.

1-2-2 الحركة التجارية حسب نوع البضاعة و البلد المتعامل معه.

اولاً: حركة الصادرات و الواردات بالمؤسسة 2011-2014.

أ- حركة الواردات بالمؤسسة:

- الجدول رقم 01: حركة الواردات حسب المنتج من 2011-2014.

المنتج	2011	2012	التغيير	2013	التغيير	2014	التغيير
مواد فلاحية	1636098	15576194	-4,82	279851	15,76	322704	15,31
وقود- معادن صلبة	419893	446615	6,36	-	-	-	-
منتجات بترولية	8513208	10199615	19,81	67484000	6,26	49667	-26,40
معادن-مواد حديدية	4181858	5077845	19,81	16772121	13	157519	-6,08
معادن - مواد بناء	1571076	3353276	6113,44	3645256	73,95	4954752	35,93

29,09	1366353	4,27	1268458	16,98	1259759	1076913	مواد كيميائية
24,21	346627	-5114	279074	14,76	6389139	5567328	بضائع مختلفة
31,19	7197622	23,07	1264490	12,22	42302444	3769534	المجموع

المصدر بيانات مستخرجة من ادارة مؤسسة ميناء مستغانم

تبين من الجدول اعلاه ان للمؤسسة حجم كبير للتبادل التجاري للواردات حيث ارتفع سنة 2019 بنسبة 23,07% وبلغ سنة 2014، 19، 31% نرى ان المؤسسة تستورد كميات كبيرة من مختلف المنتجات بالأخص مواد البناء وهذا راجع الى نقص الاكتفاء الذاتي مما يؤثر ذلك سلبا على ناتج الميزان التجاري للمؤسسة.

كما يلاحظ ان بعض المنتجات تشهد تغير كبيراً مثل: المواد الكيميائية وبعض المنتجات انعدمت مثل: وقود المعادن الصلبة

الجدول رقم-2- حركة الصادرات حسب المنتج

ب- حركة الصادرات بالمؤسسة:

المنتج	2011	2012	التغيير	2013	التغيير	2014	التغيير
مواد فلاحية	329,380	351,951	-	-	-	-	-
وقود-معادن صلبة	-	-	-	-	-	-	-
منتجات بترولية	773,6733	725,36046	-2,24	-	-	-	-
معادن-مواد حديدية	111221	111221	71943	-35,32	-	-	-
معادن- مواد بناء	209,499	62,929	-69,96	81,50	149,2	-	-
اسمدة-مواد كيميائية	1257747	1025436	-0,18	7,885	4,08	8,224	4,36
بضائع مختلفة	1218017	1219409	0,11	11,146	-11,38	8,291	-25,62
المجموع	805441115	75497714	-6,27	27,852	18,76	16,524	-40,67

شهدت المؤسسة خلال السنوات الاخيرة تناقص كبير للتبادل التجاري من خلال حركة الصادرات للمنتجات، حيث شمل التناقص كل من المنتجات الفلاحية و كذا البضائع المختلفة و كانت النسبة الكبيرة من التناقص في مجال المنتجات الفلاحية كما ان قطاع المواد البناء و المنتجات البترولية اضافة الى المعادن الصلبة لم يكن اي نسبة تصدير خلال السنتين الاخيرتين.

تانيا: حركة التبادل التجاري حسب البلد المتعامل بالمؤسسة.

التغيير	2014	التغيير	2013	التغيير	2012	2011	البلد
-	2,066	-	-	-8,42	5500973	6006773	المساحة الوطنية
67,07	1168621	35,91	69923	24,22	810508	652471	البلدان العربية
-	-	-	-	51,5	7234	4775	افريقيا
15,14	1234690	27,75	1072294	17,04	24421093	20865492	بلدان اتحاد اوروبي
47,15	102605	13,75	67738	40,75	2548408	1810631	بلدان خارج الاتحاد الاوربي
76,82	44692	-108,5	25276	199,7	1608730	553402	امريكا الشمالية
-100	-	44,17	607300	-31,68	313970	459562	امريكا الوسطى
-	-	-	-	-2,65	6336711	6406660	امريكا الجنوبية
-	7754	-	23187	-7,93	813597	883698	اسيا
-	-	-	-	100	1817	-	المحيط
-	-	-	-	-24,11	39394	51908	بلدان اخرى
19,35	1508627	23,07	1264490	12,22	42302444	37695374	المجموع

الجدول رقم 03: حركة الواردات حسب بلدان التعامل:

شهدت حركة واردات المؤسسة ارتفاعا كبيرا عبر السنوات الاخيرة ،كان استقبال الموائى من البلدان العربية و دول الاتحاد الاوربي و امريكا الشمالية بالإضافة الى بلدان خارج الاتحاد الاوربي ن كما لم يتم استقبال اي منتجات خلال سنة 2014 من طرف

التغيير	2014	التغيير	2013	التغيير	2012	2011	البلد
-	-	-	-	-6.79	5.753.642	6.172.459	المساحة الوطنية
52.75	1.647	-48.76	1.078	15.17	2.265.170	1.933.568	البلدان العربية
-	-	-	-	-80.10	15.901	79.915	افريقيا
-40.66	14.086	54.42	237.39	-1.62	36.224.547	36.819.410	الاتحاد الاوربي
			585	-14.68	5.129.996	6.012.315	بلدان خارج الاتحاد الاوربي
-	-			-19.19	16.598.963	20.539.892	امريكا الشمالية
-	-	-43.15	99	12.13	514.306	458.675	امريكا الوسطى
-	-	-	-	15.20	3.723.256	3.231.909	امريكا الجنوبية
-	-	-	-	0.31	5.269.319	5.285.817	اسيا
-	-	-	-	-100	-	39	المحيط
1894	792	-74.83	666	-73.8	2.645	10.115	بلدان اخرى
-40.67	16.524	1876	27.852	-6.27	75.497.7111	80.554.115	المجموع

الدول التالية :امريكا الوسطى، اسيا و امريكا الوسطى و البلدان الاخرى.

ب- حركة الصادرات حسب بلدان التعامل

الجدول رقم 4: حركة الصادرات حسب بلدان التعامل.

حققت المؤسسة حجما مع معتدلا من الصادرات خلال 2013 عكس سنة 2014 حيث شهد تناقص بنسبة 40.67 في حجم الصادرات للبلدان المتعامل معها كما ان كل افريقيا لم تتلقى أي صادرات سنة 2014 من طرف المؤسسة .

كما أن المؤسسة شهدت تذبذب في حركة التبادل التجاري من خلال حركة الصادرات من حيث منتجاتها وكذا البلدان التي تتعامل معها على الرغم من النسب الضئيلة التي تصدرها خارج قطاع المحروقات.

تعاني المؤسسة ميناء مستغانم من عدة مشاكل في مجال التبادل التجاري حيث تستورد المنتجات بكميات كبيرة من الخارج ،كما أنها تعاني من الحجم الصغير لمرافأ الميناء مما يؤخر دخول السفن و تفريغ السلع و البضائع، وهذا ما يدفع المؤسسة الى دفع تكاليف بالعملة الصعبة طول مدة بقاء السفينة متوقفة و عدم تفريغها، عدم وجود الات مناسبة لتفريغ السفن أحيانا مما يؤثر ذلك سلبا على مجموع مداخيل المؤسسة.

2-2-2 الحركة التجارية حسب نوع و عدد السفن.

اولا: سفن التفريغ.

الجدول رقم 05 نوع و عدد سفن التفريغ بالمؤسسة.

السفن	2011	2012	2013	2014
سفن المسافرين	-	-	-	-
سفن الشحن	174	167	258	336
سفن الإيذاء	241	304	261	233
ناقلات المعادن	45	28	17	14
ناقلات البترول	-	20	19	-13
ناقلات القمح	36	14	6	16
ناقلات اخرى	15	-	2	-1
المجموع	511	533	563	613

ثانياً: سفن الشحن.

السفن	2011	2012	2013	2014
سفن المسافرين				
سفن الشحن	176	165		
ناقلات القمح	45	14	6	15
ناقلات المعادن	35	29	17	14
ناقلات البترول	-	20	19	13
سفن الايذاء	241	303	261	333
ناقلات اخرى	15	-	2	1
المجموع	512	531	564	614

شهدت المؤسسة حصيلة في سنة 2011 سفن التفريغ 511 سفينة ،بينما قدرت سفن الشحن لسنة 2011 ب 512 سفينة.

بينما قدرت حصيلة لسنة 2014 ب 613 تفريغ و 614 سفينة شحن ، مما يلاحظ ان ناقلات الإيذاء لسفن التفريغ في تناقص خلال السنوات الاخيرة عكس سفن الإيذاء لسفن الشحن ارتفاعا خلال السنوات الاخيرة.

3-2-2 حركة المبادلات التجارية بالميناء منذ 2002-2014

يمكن تلخيص جميع المبادلات التجارية التي تمت بالميناء للفترة 2002-2014 كما يلي.

الجدول رقم 06: الحركة التجارية خلال 2002 الى 2014.

السنة	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
عدد السفن عند الدخول	442	340	301	293	319	352	348	419	548	511	533	563	613
حجم الاستيراد	1067.8	780.9	654.2	737.1	828.9	857.4	98204	1122	.1045	1150	1.27.484	1.264.490	1.508.64
حجم التصدير (طن)	13.271	22.84	20.13	12.95	12.77	8.351	54.39	50.2	31.5	38.4	23.452	27.852	16.524
حجم الاجمالي	1080.2	674.9	750.07	841.76	865.80	865.8	1036.8	.1172	.1077	1188	1.505.93	1292.342	

تشهد حركة المبادلات التجارية بالميناء تذبذب عبر السنوات فمثلا خلال السنوات الاولى كان الحجم الاجمالي للتصدير و الاستيراد في انخفاض بينما خلال السنوات الاخيرة شهدت الحركة التجارية ارتفاعا.

المبحث الثالث: نتائج و ملاحظات ختامية

يعتمد الرخاء الاقتصادي لأي دولة بدرجة كبيرة على التجارة الخارجية والتي لا يمكن ان تقوم بدون نقل ، و يعد النقل البحري اهم اشكال النقل الذي يساهم في نقل الجزء الاكبر من التجارة العالمية ن ، حيث تقوم الموانئ بدور هام في عملية النقل البحري فهي تعتبر المحور المركزي في صناعة النقل البحري و كذلك في عملية النمو الاقتصادي لأي دولة.

1-3 النتائج:

1-1-3 مساهمة الموانئ في تطور التبادل التجاري:

وجود موانئ ذات كفاءة عالية في الاداء و تسهيلات في الخدمات يزيد من حجم التجارة للدولة و يفتح منافذ مباشرة للأسواق العالمية بدون وسطاء تزيد من التكلفة كما انها تزيد من القدرة التنافسية للصادرات ، بالإضافة الى ان وجود هذه التسهيلات تحسن من مركز الدولة حيث تتيح لها الفرصة باستيراد احتياجاتها مباشرة من الدول المصدرة و على النحو الاخر تصدير منتجاتها الى انسب الاسواق التجارية.

و الموانئ تساعد على قيام العديد من الانشطة المختلفة التي تخدم صناعة النقل البحري مثل: التامين، اصلاح السفن و التموين مما يؤدي الى تنشيط التجارة و تحقيق الرخاء الاقتصادي للدولة.

1-2-3 تأثير الميناء على الاقتصاد القومي للدولة:

اذا كانت التجارة الخارجية للدول المتقدمة تمثل اضافة لاقتصادياتها القومية فان واردات الدول النامية تشكل عصب حياتها الاقتصادية و ذلك لان صناعاتها المحلية لا تزال في مراحلها الاولى و هي غير قادرة على ان تقي بأغلب ضروريات الحياة اليومية مثل: صناعة الادوية و الادوات المنزلية وغيرها من الاصناف الاخرى.

ورغم التقدم الواضح بالنسبة لمعظم الدول النامية فان الطاقات و الامكانيات التكنولوجية المستخدمة في تصنيع الآلات الزراعية او انشاء الطرق لا تزال في مراحلها الاولى و لذلك تقوم هذه الدول باستيراد هذه الاصناف بكميات كبيرة وتستخدم و سائل النقل البحري لنقلها.

ومما شك فيه ان وجود منافذ مباشرة للدول على البحار و المحيطات تعتبر من العوامل العامة لاقتصادها القومي و استقلالها السياسي ، و هذا لا يتحقق الا من خلال الموانئ وطنية حديثة مزودة بأحدث الاساليب العلمية او الفنية.

فالميناء التي يدار بكفاءة عالية يساعد على النمو الصناعي و تزيد الارباح عن طريق المواد الخام المصدرة و بذلك يزيد من معدل النمو الاقتصادي الذي يجب ان تسير عليه هذه الدول و تخطو نحو الامام بخطوات ثابتة لتحقيق الاستقرار و الامن، و من جهة اخرى نجد ان الموانئ تقدم الحافز لدخول السوق العالمية و تعطي فرصة مباشرة للتبادل التجاري بين الدول.

2-3 الملاحظات:

1-2-3 دور الموانئ في النمو الاقتصادي:

تلعب الموانئ دورا هاما و حيويا في النمو الاقتصادي بالدول النامية حيث انها تعمل كبوابات تمر من خلالها التجارة الخارجية مثل: استيراد مواد الخام (الخشب – المعادن- البترول) و تصنيعها تم تصديرها، اما بالنسبة للدول النامية فلن اقتصاديات معظم هذه الدول تعتمد على التجارة المنقولة بحرا و على موانئها بدرجة عالية فبدون الموانئ لا تستطيع اي دولة من الدول النامية ان تستورد المنتجات المصنعة و البضائع الاساسية لسد احتياجاتها، وكذلك تصدير الموانئ الخام التي تمكنها من الحصول على العملات الاجنبية، و للموانئ ذات الكفاءة العالية و الاداء المتميز دور نشط في التنمية الاقتصادية و يترتب على هذا الدور بعض الايجابيات التي يمكن تلخيصها فيما يلي:

-تساعد على دعم و تأكيد الاستقلال الاقتصادي و السياسي للدولة.

-خفض تكاليف الواردات و السلع الاستهلاكية و المواد الخام.

- تزيد من القدرة التنافسية لصادرات الدولة.

- تعتبر مورد و صدر للحصول على العملة الصعبة اللازمة تحويل برامج التنمية.
- مورد من موارد الخزينة العامة عن طريق تحصيل الرسوم الجمركية.
- قطاع الاستثمار البشري و توفير فرص عمل .
- قيام أنشطة متعددة تخدم قطاع النقل البحري مثل: شركات التأمين اصلاح السفن- تخزين- نقل- تموين السفن-الخ.
- و من ناحية اخرى فان عدم وجود موانئ ذات كفاءة عالية قد يؤثر على التنمية الاقتصادية بشكا مباشر او غير مباشر و بالتالي يؤثر على التجارة الخارجية تظهر بعض السلبيات التي يمكن توضيحها فيما يلي:

- ترتفع اسعار الواردات نتيجة ارتفاع تكاليف النقل.
- تفقد الصادرات قدرتها التنافسية بالأسواق الخارجية.
- يزداد زمن بقاء السفن بالميناء مما يؤدي الى زيادة التكاليف و دفع غرامات التأخير.

2-2-3: دور الموانئ فى الاقتصاد العالمى:

تحول الاقتصاد العامي الى نظام واحد متكامل فيه جميع أنشطة النقل العالمية و ذلك نتيجة لنمو التجارة العالمية، وبطبيعة الحال تقوم الموانئ بمواكبة هذا التحول حيث انها تمثل حلقة الوصل بين الارض و البحر و هي المحور المركزي في سلسلة النقل البحري.

تتغير الموانئ تبعا للمتغيرات الجديدة من حيث السياسة و الادارة حتى يمكنها ان تتابع جميع الأنشطة و العمليات من لحظة الانتاج حتى الاستهلاك ، حيث ان الموانئ اليوم اصبحت كأى مؤسسة تجارية و يجب ان يكون لها منحنى تجاري شأنها شأن قطاعي التجارة الخارجية و النقل التي تخدمها.

وتقوم الموانئ الحديثة بدور فعال في نظام النقل العالمي و في مجال التسوق وذلك عن طريق تشجيع السفن و البضائع على استخدام الموانئ المتطورة ، وايضا تقوم بدور نشاط مع جهات النقل المختلفة البحري و البري ، كما انها تساعد على تنشيط التجارة.

خاتمة الفصل:

تعتبر الموانئ المنفذ الرئيسي و الأساسي للتجارة سواء كانت داخلية او خارجية للدولة، حيث ان النمو الاقتصادي لأي دولة يعتمد بنسبة كبيرة على التجارة الخارجية وذلك في حالة عدم استطاعة بعض الدول تصنيع بعض المنتجات التي تحتاجها ولذلك تقوم باستيرادها و في نفس الوقت تقوم بتصدير بعض منتجاتها حتى تتمكن من الحصول على العملات الاجنبية التي تحتاجها و التي قد تعتبر عامل مهم لنموها الاقتصادي و لا يمكن قيام هذا الا بواسطة وظيفة النقل البحري الذي يعد من اهم اشكال النقل و عامل حيوي و ضروري بالنسبة للتجارة الخارجية حيث ان التجارة المنقولة بحرا قد نمت نمو سريعا خلال الاعوان السابقة و هذا النمو يمثل اكثر من 80 % من حجم التجارة العالمية التي يتم نقلها عن طريق البحر.

لذلك لابد من اعداد تجهيزات و خدمات الموانئ حتى تواكب وتلائم الزيادة السريعة في حجم التجارة الخارجية و بالتالي تحقيق الرخاء الاقتصادي للدولة.

قائمة المراجع:

أولاً: الكتب باللّغة العربيّة

1 - احمد عارف العسّاف وآخرون:

التّخطيط و التّنمية الاقتصاديّة، دار المسيرة للنّشر والتّوزيع والطّباعة ، الطّبعة الأولى
عمان/ 2011

2 - أحمد المنصف محمود:

اقتصاديّات النّقل البحريّ، بدون ذكر دار النّشر/ الطّبعة الأولى

3 - حربي محمّد موسى عريقات:

مبادئ الاقتصاد (التّحليل الكلّي)، دار وائل للنّشر ، الطّبعة الأولى/ 2006

4 - حسام علي داوود:

اقتصاديّات التّجارة الخارجيّة ، دار المسيرة للنّشر والتّوزيع والطّباعة، الطّبعة الأولى 2002

5 - سميرة إبراهيم أيّوب:

اقتصاديّات النّقل، الدّار الجامعيّة الجديدة ، الاسكندريّة/2002

6 - عبد القادر حسين العطير:

الوسيط في شرح قانون التّجارة البحريّة، دار النّقافة للنّشر والتّوزيع، الطّبعة الأولى ، عمان
1999

7 - عصام عمر مندور:

التّنمية الاقتصاديّة والاجتماعيّة و التّغيير الهيكليّ في الدّول العربيّة ، دار التّعليم الجامعيّ ،
الإسكندريّة /2011

8 - محمّد احمد السّريتي:

اقتصاديات التجارة الخارجيّة، مؤسّسة رؤية للطباعة و النشر والتّوزيع، الطّبعة 2009

9 - محمّد عبد العزيز عجميّة و آخرون:

التّمية الاقتصادية ، جامعة الإسكندرية/ 2000

10 - محمّد ناجي حسن خليفة:

النّمّو الاقتصاديّ ، دار القاهرة/2001

11 - محمود حامد محمود عبد الرزاق:

اقتصاديات النّقل الدوليّ ، الدّار الجامعيّة، الإسكندرية/2013

12 - مدحت مصطفى و آخرون:

النّمادج الرياضيّة للتّخطيط و التّمية الاقتصادية، بدون ذكر دارالنّشر، 1999

13 - مدحت القرشيّ :

التّمية الاقتصادية ، دار وائل للنّشر، الطّبعة الأولى/عمان 2007

14 - ميشل تودارو:

التّمية الاقتصادية، دار المريخ للنّشر/2006

15 - نداء محمّد الصّوص:

التّجارة الخارجيّة، مكتبة المجتمع العربيّ للنّشر والتّوزيع، عمان/2008

ثانياً: المذكرات و البحوث الأكاديمية

1 - بخاري أمينة :

أهميّة النّقل متعدّد الوسائط في التّجارة الخارجيّة، مذكرة ماستر، جامعة مستغانم /2011

2 - بخيري فاطمة:

دور التّجارة الخارجيّة في التّنامية الاقتصاديّة، مذكرة ماستر، جامعة مستغانم /2012

3 - سكوم زينب:

مساهمة النّقل البحريّ في الشّراكة الأورومتوسّطيّة، مذكرة ماجستير، جامعة مستغانم/2011.

4 - ملوك سهام:

دور النّقل البحريّ في تنمية التّجارة الخارجيّة ، مذكرة ماستر، جامعة مستغانم/ 2011

ثالثاً: المواقع الإلكترونيّة

1 - www.moheettrams.com

الخاتمة العامة

يعد النقل البحري محرك النمو الاقتصادي الذي يعمل على حل المشاكل الاقتصادية و الاجتماعية لأي دولة ,
وذلك نظرا لأهميته و دوره الفعال و المؤثر في تنشيط حركة التبادل التجاري الذي بدوره يساعد في اتساع و ظهور
اسواق جديدة و التي تفتقر اليها البلدان النامية مما يؤثر ذلك علي التنمية الاقتصادية و بالتالي الدفع بعملية
الانماء الاقتصادي .

و لتحقيق هذا الهدف يستحسن على الدولة ان يكون لديها ميناء مجهز بأحدث الوسائل و دو كفاءة عالية فهو
بوابة عبور مختلف السلع و الخدمات مما يعزز الطلب المحلي المتنامي لتلك الدولة .لذا يستحسن عليها ان ترفع من
كفاءة اساطيلها البحرية حتى تتمكن من مواكبة التطور و التقدم الاقتصادي وذلك من خلال :

- ضرورة تبني سياسات واضحة بشأن النقل البحري و خصوصا الملاحة البحرية فيما تستهدف تنمية
الاساطيل الوطنية و زيادة حصتها في نقل التجارة الخارجية و توفير العملات الصعبة.
- ضرورة قيام لشركات الملاحة الوطنية بإنشاء و تطوير الشركات الخدمية التي تكمل حلقات النقل الدولي
المتعدد الوسائط كخدمات نقل البضائع عن طريق البر و الجو و التغليف و التعبئة و التخزين.....
- ضرورة قيام و استمرار الشركات الملاحية استخدام التقنية الحديثة في الادارة , واتخاذ الاجراءات الكفيلة
بتحسين انظمة التشغيل لديها و زيادة عامل المنافسة في اسطولها و رفع كفاءة طواقم سفنها .

- ضرورة دخول الشركات الوطنية او غيرها في اتفاقيات او تجمعات لتشغيل المشترك و المشاركة في الخدمات و التبادل و ذلك لتحقيق الاستخدام الامثل للأساطيل الوطنية .
- القيام بعملية دمج الشركات الملاحية متشابهة الاختصاصات و العاملة في مناطق جغرافية موحدة.
- قيام مؤسسات التمويل الوطنية و الاقليمية بالاستثمار في قطاع الملاحة البحرية خاصة سفن ناقلات النفط و مواد الصب .

ان هذه الاهداف انما هي مجرد تفادي مختلف المعوقات و المشاكل التي تواجه الميناء مثل :طول المكوث لسفن بالميناء و يؤدي احيانا الى مهل اضافية للشحن و التفريغ و ارتفاع التكاليف .

و من اجل مواجهة هذه الانعكاسات السلبية قامت مؤسسة ميناء مستغانم و نظرا للنمو المتسارع للتبادل التجاري بإنشاء الحوض الثالث و ذلك من اجل مواجهة العجز المتوقع لقدراتها في المستقبل حيث يسمح هذا المشروع بالاتي :

-تجارة البضائع المختلفة اكثر من 900 الف طن سنويا .

-تجارة الحبوب اكثر من مليون طن سنويا .

-تجارة الحاويات حوالي 400 الف حاوية سنويا .

كما يسمح هذا المشروع بتوفير عدد مهم من مناصب الشغل و هو ما يمكن ان ينعكس على دوره في

رفع النمو الاقتصادي و كذا تنمية الولاية و المناطق المجاورة لها بصفة عامة.

ملخص رسالة الماجستير

عنوان الرسالة : مدى مساهمة النقل البحري في تحقيق التنمية الاقتصادية .

دراسة حالة ميناء مستغانم

الطالبة : بخيرة زهرة

المشرف : أ/ كبداني سيدي أحمد

الكلمات المفتاحية : النقل البحري - المؤسسة المينائية - التجارة الدولية - الاقتصاد - التنمية

نص الملخص :

إنّ النقل البحريّ من أهمّ أنواع النّقل نظرا لمردوده الاقتصاديّ المثمر حيث يمكن عدّه الأقلّ كلفة ، و الأقلّ متطلّبات باعتبار هياكله و منشاته الاقتصاديّة ، و مرونة نشاطاته .

إنّه يلعب دورا كبيرا في التّجارة الدّوليّة (التّصدير و الاستيراد) الأمر الذي ينعكس إيجابيا على المبادلات التّجاريّة ، و يثري السّوق المحليّة على صعيد البضائع ، و كذا اليد العاملة .

هذه الأطروحة تتناول المؤسّسة المينائيّة لمدينة مستغانم كحالة دراسيّة ، إذ أنّ هذا الميناء الوطنيّ غدا مشهورا و ذا سمعة من خلال قدراته التي تتيح تطوير الجهود و الاستراتيجيّات المستقبلية .

Résumé de thèse de Master

Titre : L'Apport du transport maritime dans le développement économique – port de Mostaganem – cas d'étude

L'étudiante : Bakheira Zohra

L'encadreur : Mr Kebdani Sidi Ahmed

Les mots clés : transports maritime , établissement portuaire , commerce international , l'économie , développement

Le résumé :

Le transport maritime est l'un des plus importants de types de transport vu sa rentabilité économique fructueuse dont on peut le considérer le moins couteux et le moins exigeant sur la base des locaux commerciaux, et la flexibilité de ces activités ,

Il joue un grand rôle dans le commerce international (import, export) la chose qui reflète positivement sur l'échange économique international , et enrichit le marche interne a l'échelle des marchandises ainsi que la main d'œuvre .

Cette these prend l'établissement portuaire de Mostaganem autant que cas d'étude , car ce port national est devenu célèbre et répandu a travers ses capacités qui permettent de progresser les efforts , et a instaurer les futures stratégies