الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة عبد الحميد ابن باديس- مستغانم-

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

قسم العلوم التجارية

مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي

شعبة علوم تجارية التخصص التجارة واللوجستيك الاوروموتوسطي

# أهمية النقل البحري ودوره في تنمية الإقتصاد الوطني

## دراسة حالة مؤسسة ميناء مستغانم

مقدمة من طرف الطالب :

معـــــوش اسماعيل

تحت إشراف الأستاذ:

د/ برياطي حسين

أعضاء لجنة المناقشة:

| الصفة | الاسم واللقب | الرتبة | اسم الجامعة |
|---|---|---|---|
| رئيسا | مادوري نور الدين | الدكتور | جامعة مستغانم |
| مقررا | برياطي حسين | الدكتور | جامعة مستغانم |
| مناقشا | ولد السعيد محمد | أستاذ | جامعة مستغانم |

السنة الجامعية: 2017/2016

# إهـــــــــداء

بسم الله الرحمان الرحيم

قال الله تعالى: "وقضى ربك ألا تعبدوا إلا إياه وبالوالدين إحسانا"

أهدي هذا العمل إلى الوالدين الكريمين حفظهما الله ورعاهما

إلى إخوتي و أخواتي الأعزاء

إلى كل الأصدقاء والنفوس الطيبة

إلى كل طلبة تخصص ماستر التجارة واللوجستيك الاوروميتوسطي

دفعة 2017/2016

# تشكـــــرات

الحمد الله والشكر الله تعالى الذي أعان ووفق

"رب أوزعني أن أشكر نعمتك التي أنعمت علي وعلى والدي وأن أعمل صالحا ترضاه وأدخلني

برحمتك في عبادك الصالحين"

أتقدم بالشكر والعرفان وعظيم امتنان إلى الأستاذ المؤطر برياطي حسين

الذي لم يبخل علي بصغيرة ولا كبيرة لانجاز هذه المذكرة وما قدمه من نصائح وتوجيهات،

كما أتقدم بجزيل الشكر إلى جميع عمال مؤسسة ميناء مستغانم

و كل من ساعدني من قريب أو بعيد

ونحمد الله الذي وفقنا لهذا وما كنا لنوفق لولاه.

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة عبد الحميد ابن باديس- مستغانم-

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

قسم العلوم التجارية

مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي

شعبة علوم تجارية التخصص التجارة واللوجستيك الاوروموتوسطي

# أهمية النقل البحري ودوره في تنمية الإقتصاد الوطني

## دراسة حالة مؤسسة ميناء مستغانم

مقدمة من طرف الطالب :

معـــــوش اسماعيل

تحت إشراف الأستاذ:

د/ برياطي حسين

أعضاء لجنة المناقشة:

| الصفة | الاسم واللقب | الرتبة | اسم الجامعة |
|---|---|---|---|
| رئيسا | مادوري نور الدين | الدكتور | جامعة مستغانم |
| مقررا | برياطي حسين | الدكتور | جامعة مستغانم |
| مناقشا | ولد السعيد محمد | أستاذ | جامعة مستغانم |

السنة الجامعية: 2017/2016

# إهـــــــــداء

بسم الله الرحمان الرحيم

قال الله تعالى: "وقضى ربك ألا تعبدوا إلا إياه وبالوالدين إحسانا"

أهدي هذا العمل إلى الوالدين الكريمين حفظهما الله ورعاهما

إلى إخوتي و أخواتي الأعزاء

إلى كل الأصدقاء والنفوس الطيبة

إلى كل طلبة تخصص ماستر التجارة واللوجستيك الاوروميتوسطي

دفعة 2017/2016

# تشكـــــرات

الحمد الله والشكر الله تعالى الذي أعان ووفق

"رب أوزعني أن أشكر نعمتك التي أنعمت علي وعلى والدي وأن أعمل صالحا ترضاه وأدخلني

برحمتك في عبادك الصالحين"

أتقدم بالشكر والعرفان وعظيم امتنان إلى الأستاذ المؤطر برياطي حسين

الذي لم يبخل علي بصغيرة ولا كبيرة لانجاز هذه المذكرة وما قدمه من نصائح وتوجيهات،

كما أتقدم بجزيل الشكر إلى جميع عمال مؤسسة ميناء مستغانم

و كل من ساعدني من قريب أو بعيد

ونحمد الله الذي وفقنا لهذا وما كنا لنوفق لولاه.

**مقدمة الفصل**

نظرا لأهمية النقل ودوره الكبير في كفاءة النظام اللوجستي ، فانه يعتبر احد أهم المكونات الرئيسية لنظام التوزيع المادي، وذلك بالنسبة لغالبية المنظمات المنتجة.

وكما سبق الإشارة، فإن نشاط النقل يساعد في خلق المنفعة المكانية من خلال تحريك السلع المختلفة من مكان تقل فيه درجة الحاجة إليها إلى مكان آخر تشتد فيه هذه الحاجة،وتتعلق وظيفة النقل باتخاذ المسؤول عنها لعدة قرارات أساسية أهمها اختيار وسيلة النقل، وتحديد المزيج الأمثل لوسائل النقل، بالإضافة إلى كيفية التنسيق والمفاضلة بين مختلف وسائل النقل لاختيار الأفضل والأمثل ، وترجع أهمية هذه القرارات إلى ارتباط الكفاءة في عمليات النقل بدرجة مباشرة بالوسيلة المستخدمة.

لذا فقد عرف قطاع النقل البحري كحالة خاصة عدة تطورات في الآونة الأخيرة ، فقد برز في الوقت الحاضر عمليات إنشاء موانئ متخصصة في التعامل مع البضائع والأشخاص...الخ، وتتميز هذه الموانئ بموقعها المميز على الخطوط البحرية الدولية وحتى الداخلية، حيث برزت أهمية استخدام السفن كبيرة الحجم وإدخال فن اللوجستيك في تسيير قطاع النقل البحري باعتباره الركيزة الأساسية للتجارة الداخلية والخارجية ودفع عجلة التنمية الاقتصادية.

لذا سنحاول في هذا الفصل عرض جميع ما يحيط باللوجستيك و النقل وكحالة خاصة النقل البحري من مفاهيم و أبعاد وأهداف.

**المبحث الأول: اللوجستيك والنقل**

إن لمعرفة أساسيات ومفاهيم حول اللوجستيك والنقل يجب علينا التطرق إلى دراسة تاريخ هذا العلم، وذلك من خلال الإشارة إلى أول ظهور له في مجال الحروب مع ذكر الأسباب التي أدت إلى استعماله في المجال قطاع النقل.

**المطلب الأول: مدخل إلى اللوجستيك**

إن دراسة مدخل إلى اللوجستيك تقودنا إلى دراسة تعريف اللوجستيك وكذا أسباب ظهوره و أهدافه مع التطرق إلى أنشطته.

**01 -تعريف اللوجستيك**

قد أصبح اللوجستيك في العشريات الأخيرة بمثابة لوحة قيادة على مستوى جميع القطاعات الاقتصادية، فمع التطور والتقدم الاقتصادي ظهر اللوجستيك كوظيفة مهمة في السنوات القليلة الماضية ، فقد زادت أهمية إدارة الإمداد، و كانت النتيجة أن ظهرت عدة تعاريف للوجستيك و تفرعت أنواعه و أهدافه بزيادة مجالاته.

"لقد رأى كُتاب إدارة الأعمال تطوير مصطلح اللوجستيك وتطبيقه في المجالات الاقتصادية، واعتبروه فنا من فنون إدارة الأعمال ذو الأثر الاقتصادي البالغ "[1]. حيث لم يكن هناك اتفاق كامل على مفهوم اللوجستيك بين الخبراء، كما أن محتوى ومفهوم اللوجستيك تغير مع تغير بيئة الأعمال والتنمية الصناعية ، وفيما يلي سنورد بعض مفاهيم اللوجستيك حسب التطور التاريخي ومن بينها ما يلي:

"إن اللوجستيك هو تلك العملية الخاصة بتخطيط، تنفيذ، رقابة التدفق والتخزين الكفء والفعال للمواد الخام، والسلع النهائية والمعلومات ذات العلاقة من مكان الإنتاج إلى مكان الاستهلاك بغرض تحقيق متطلبات إرضاء العملاء"[2].

[1] عبد القادر فتحي لاشين، ***المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات***، المنظمة العربية للتنمية الإدارية بحوث ودراسات، الطبعة الثانية 2009، ص: 31.

[2] المرجع الانترنت، ***مدخل الى اللوجستيك، البحوث اللوجستية***، الموقع الالكتروني/www.arab-ency.com/ar، تاريخ الاطلاع 2016/12/12.

فالوجستيك هو عبارة عن مجموعة من الأنشطة المتعلقة بـ : اكتساب، حركة، تخزين وتسليم القطع والسلع في سلسلة الإمداد،ويشمل اللوجستيك مهام النقل، التوزيع، التخزين، وإدارة المواد والمخزون، وهو مرتبط بالإنتاج والتسويق.

فهو فن وعلم إدارة تدفق البضائع والطاقة والمعلومات والموارد الأخرى كالمنتجات الخدمات وحتى البشر من منطقة الإنتاج إلى منطقة الاستهلاك،لذا من الصعب أو حتى من المستحيل إنجاز أية تجارة أو عملية استيراد/تصدير عالمية أو عملية نقل للمواد الأولية أو المنتجات وتصنيعها دون دعم لوجستي احترافي.

وبصفة عامة فالوجستيك هو تجميع الأنشطة التي لها علاقة بتدفق وتخزين السلع والخدمات وإدارتها جماعيا بغرض إمداد العملاء بالسلع والخدمات التي يرغبونها.

فقد عرفت المنظمة التجارية اللوجيستيك على انه :"عملية التخطيط والتنفيذ والتحكم بالتدفق والتخزين الضروري المؤثر للبضائع والخدمات والمعلومات المتعلقة من نقطة المنشأ إلى نقطة الاستهلاك من أجل إرضاء متطلبات المستهلك".[1]

بينما عرفه معجم أوكسفورد للغة الإنكليزية بأنه: "فرع من العلوم العسكرية تختص بتدبير ونقل والحفاظ على المواد، الأفراد والوسائط"[2].

أما ستون Stone فقد عرف اللوجستيك على أنه " علم و فن يحدد الحاجيات من حيث كيفية الحصول عليها وتوزيعها و الاحتفاظ بها في حالة جاهزة للتشغيل."[3]

ففي سنة 1981:اقترح الباحثون D.Tixier, H.Mathé, J.Colin تعريف أكثر تجريدا وشمولا حيث اعتبروا "للوجستيكية هي العمليات الإستراتجية المؤسسة التي تنظم وتدعم نشاط . وعلى هذا النحو، تحدد وتدير التدفقات المتعلقة بالمواد والمعلومات، سواء الداخلية أو الخارجية، من المنبع إلى المصب" [4].

فمن خلال التعاريف السابقة نستخلص أن ا لوجستيك هو تلك العملية الخاصة بتخطيط، تنفيذ، رقابة التدفق والتخزين الكفء والفعال للمواد الخام، والسلع النهائية والمعلومات ذات العلاقة من مكان الإنتاج إلى مكان الاستهلاك بغرض تحقيق متطلبات إرضاء العملاء. فهناك توسع في مفهوم اللوجستيك من خلال توقعات السوق، الخدمة المقدمة للعملاء، وتحديد مواقع المصانع والمستودعات.

---

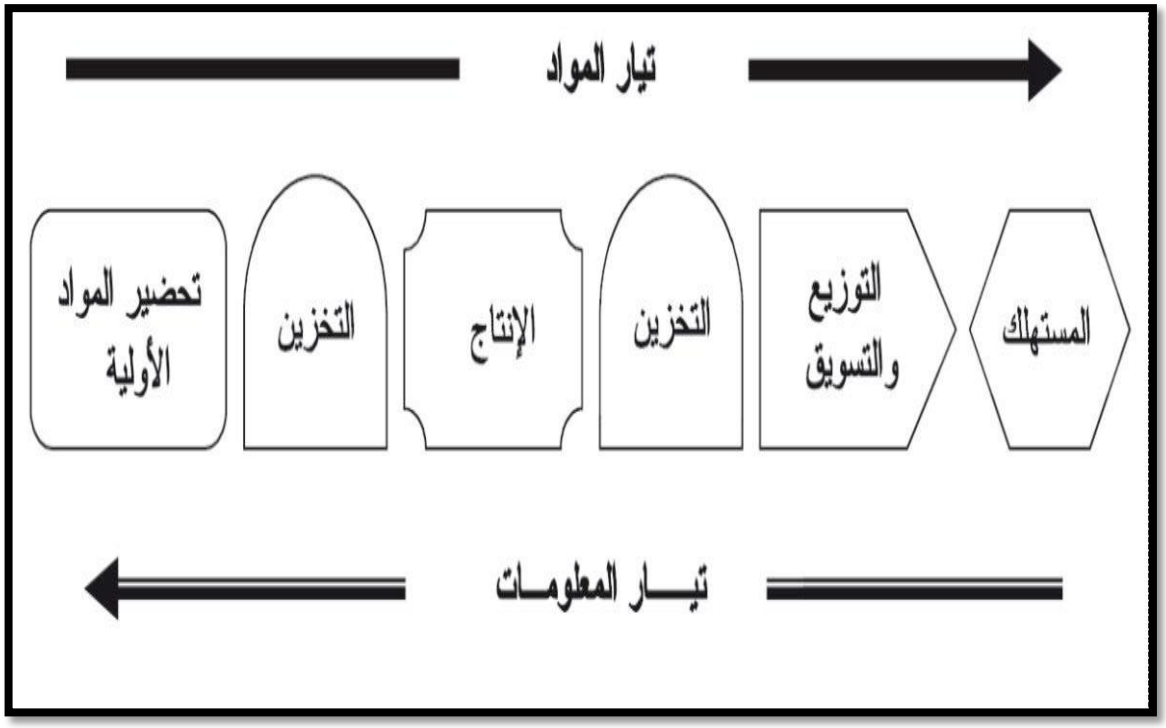
[1] عبد القادر فتحي لاشين،المرجع سبق ذكره، ص: 32

[2] ثابت عبد الرحمن إدريس، ***مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية (الإمداد والتوزيع المادي)***، الدار الجامعية، الإسكندرية ،2006 ، ص: 20.

[3] عبيد علي احمد الحجازي، ***اللوجستيك كبديل للميزة النسبية***، دار المعارف للنشر، الإسكندرية، 2000،ص: 01.

[4] المرجع الانترنت، ***مدخل الى اللوجستيك، البحوث اللوجستية***، الموقع الالكتروني/www.arab-ency.com/ar، تاريخ الاطلاع 2016/12/12.

**الشكل رقم ( I - 1): السلسلة اللوجستية**




***المصدر:** الانترنت، **مدخل الى اللوجستيك، البحوث اللوجستية** الموقع الالكتروني: arab-ency.com Logistics Matrix ،تاريخ الاطلاع: 2017/07/26.*

**02- تاريخ ظهور اللوجستيك**

يقول بعض المؤرخين إن الجيش الروماني كان يستخدم اللوجستيات، ولكن أول ظهور لتلك الكلمة في العصور القريبة كان في القرن 17 بفرنسا في عام 1670 ،حيث اقترح احد مستشاري الملك "لويس الرابع عشر" حلا للمشاكل الإدارية المتزايدة التي ظهرت للجيش في هذه العصور، وكان الاقتراح بعمل رتبة وتسمى "مارشال جنرال دو لوجي Marechal General De Logis " وكانت مسؤولياته عبارة عن التخطيط، احتيار المواقع، تنظيم التنقلات والإمداد "[1]

فقد كانت الخسارة البريطانية في حرب الاستقلال الأمريكية وخسارة إروين رومل في الحرب العالمية الثانية، تتعلق بشكل كبير بفشل لوجستي بينما يعتبر القادة التاريخيون (هانيبال باركا، الكسندر المقدوني ودوق ويلنتغتون) عباقرة لوجستيون"[2].

وما أن وضعت الحرب العالمية الثانية أوزارها حتى بدا ظهور دراسات ترمي إلى تطبيق اللوجستيات في مجال الأعمال فيما عرف باسم "Busniess Logistics".

وبالتالي فإن أساس كلمة اللوجستيات Logistics كان ضمن العلوم العسكرية ثم اشتق علماء الإدارة ذلك المفهوم وتم تعديله بما يتلائم مع علم الإدارة وتطبيقه في المجال الإداري والاقتصادي. والجدول التالي يبرز أهم التطورات لمفهوم اللوجستيك أو بصفة عامة الإمداد عبر عدة مراحل وفترات كالتالي:

[1] عبد القادر فتحي لاشين،مرجع سبق ذكره، ص: 31.

[2] سوقيات- ويكيديا، الموسوعة الحرة/https://ar.wikipedia.org/wiki، تاريخ الاطلاع: 2016/12/31.

**الجدول رقم ( I - 1) : ابرز تطورات مفهوم اللوجستيك**

| الفتـــــرة | المفاهيـــــم | الأهـــــداف |
|---|---|---|
| سنوات 1970 | وظائف تقليدية (النقل، التوزيع، التخزين،.....) | سعي إلى السيطرة على التكاليف هذه الوظائف وذلك في بيئة المنظمة |
| سنوات 1980 | إدارة الإمداد | اختيار الموردين وسياسة الشراء وذلك في البيئة الدولية |
| سنوات 1990 | إدارة شبكة الإمداد | تدنئة تكاليف الأنشطة اللوجستية وتحسين جودتها، إضافة إلى تحسن معدل الخدمة |

***SOURCE** : André Marchal, **logistique globale-supply Chain management**, Ellipes Edition marketing S.A ,2006.page:12*

**03 -أهمية اللوجستيك**

"إن للوجستيك أهمية كبيرة وخاصة في المجال الإداري و الاقتصادي، وقد أصبح لدى القيادات الإدارية قناعة بان الطريق نحو تدعيم المركز التنافسي ، والميزة التنافسية ، و زيادة الأرباح ، يبدأ من خلال خدمة العملاء وخفض التكاليف ، أي أن إستراتيجية التمايز و خاصة في التكلفة تتوقف إلى حد كبير على كفاءة أداء الأعمال اللوجستية من حيث التكلفة ، وكذلك على فعالية هذه الأعمال من حيث خدمة العملاء ، وبلغة أخرى فإن اللوجستيك يمكن أن يساعد المنظمة على التوسع في السوق ، و زيادة حصتها السوقية ، و زيادة ربحيتها ، وتزايد رغبت العملاء في الحصول على استجابة مناسبة وسريعة لمنتجاتها ، والتي تعتمد على تدفق المعلومات ، والتعبئة ، والنقل ، والتخزين"[1] .

لذا فإن الاهتمام الجاد باللوجستيك في منظمات الأعمال لم يظهر إلا عندما بدأت تكلفته في التضخم بشكل ملحوظ، وبالتالي فأهمية اللوجستيك تعود لعدة أسباب نذكر منها:[2]

- اعتبارات التكلفة العالية.
- طول خطوط الإمداد والتوزيع.
- اللوجستيك مهم للإستراتيجية.
- اللوجستيك يضيف قيمة ذات دلالة للعميل.
- تزايد رغبة العملاء في الحصول على استجابة مناسبة وسريعة.
- التقليص من الإنفاق على الموارد المادية الذي هو الجزء الأكبر من المصاريف التشغيلية للمنظمة.
- تحقيق استمرارية وانتظام عمليات المنظمة دون أي خلل أو توقف في أنشطة الإنتاج والبيع.
- الاستثمار في الموارد المادية وتخزينها والتقليص من ارتفاع تكلفة الاستثمار.
- ممارسة المبادئ والأصول العلمية للإمداد وخاصة من حيث الجودة والكمية والأسعار وشروط التوريد.

**04 -أهداف اللوجستيك**

[1] *خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية، **المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات**، بحوث و دراسات، 2007، ص: 42*

[2] *ثابت عبد الرحمن إدريس ، مرجع سبق ذكره، ص:29.*

ينطوي اللوجستيك على أهداف معينة تسعى معظم القطاعات بواسطته إلى بلوغ مردودية أكبر ونشاط مستمر ودائم ومن أهم هذه الأهداف: [1]

- توفير الاحتياجات المادية بالكمية والمواصفات والسعر والوقت والمصدر المناسب لكي تستطيع المنظمة الوفاء بالتزاماتها تجاه عملائها وتمكينها من زيادة قدرتها التنافسية في السوق.
- إمداد الإدارات والأقسام الأخرى في المنظمة نفسها بما يلزمها من مواد وتجهيزات ومعدات وآلات بأقل ما يمكن من التكاليف.
- تخفيض حجم الاستثمارات في المخزون والحد من تراكم الأصناف الراكدة وبطيئة الحركة وتجنب الهدر والإسراف وتقليل العادم والتالف لمختلف أنواع وأصناف المواد.
- إقامة علاقات طيبة مع الجهات الموردة.
- زيادة القدرة التنافسية للمنظمة عن طريق إمدادها بصورة دائمة لاحتياجاتها من المواد والمنتجات.
- تحقيق التوازن بين الاحتياجات التشغيلية لعمليات المنتظمة وبين معدلات تدفق عناصر تلك الاحتياجات.
- مراعاة مستويات المخزون الثلاثة: الحد الأدنى، الحد الأقصى، نقطة إعادة الطلب، والمحافظة عليه من التلف والتقادم والمخاطر الأخرى.
- الحصول على الجودة المناسبة.
- تنمية العلاقات مع الموردين لتحقيق فهم أفضل وواقعي لمتطلبات الجودة وتنمية الحافز لديهم للإنتاج وفقا لهذا المستوى.
- تقييم أداء الموردين من حيث الجودة والتكلفة وممارسة نوع من الرقابة المناسبة.
- توقيت دورة الإنتاج.
- اختيار المورد الأقل سعرا مع تساوي العوامل الأخرى.
- إعطاء الأولوية في التعامل مع الموردين المحليين لتحسين وتقوية العلاقة بين المؤسسة والمجتمع وبالتالي دعم الاقتصاد المحلي.

[1] ***الاتجاهات الحديثة في اللوجستيات***، جامعة القدس المفتوحة، الموقع الالكتروني، http://www.qou.edu/homePage/resources/newsImages/logistic.htm، تاريخ الاطلاع: 2017/01/31

**05 -أنواع اللوجستيك**

يمكن التفريق بين عدة أنواع مختلفة للوجستيك و هذا حسب اختلاف طبيعتها و أهدافها[1]:

**ا/لوجستيك التموين (Logistique d'approvisionnement):** يسمح هذا اللوجستيك بتوفير المواد الأولية اللازمة لأنشطة المصانع و المراكز الإنتاجية.

**ب/لوجستيك التموين العام (Logistique d'approvisionnement général)** :يسمح هذا اللوجستيك بجلب المواد المختلفة اللازمة لأنشطة المؤسسات الخدمية و الإدارات (مستلزمات المكاتب مثلا.).

**ج/ لوجستيك الإنتاج(Logistique de production) :** يهتم بجلب مختلف المواد و المركبات الضرورية لعملية الإنتاج و تخطيط الإنتاج.

**د/ لوجستيك التوزيع ( Logistique de distribution) :** يتعلق بإمداد المستهلكين النهائيين باحتياجاتهم من المواد و السلع من قبل الموزعين ، و يتم ذلك إما في محلات البيع الشخصية أو الأسواق التجارية الكبيرة.

**و/اللوجستيك العسكري (Logistique militaire) :** يهتم بتوفير المؤونات و العتاد الحربي للجنود في ميادين المعارك.

**هـ/ لوجستيك الدعم (Logistique de soutien) :**ظهر هذا النوع في الميدان العسكري غير أنه امتد إلى ميادين أخرى مثل : ميدان الطيران، الطاقة، الصناعة،... و يقوم بتنظيم كل ما هو ضروري من أجل استمرار عمل أي نظام معقد.

**ت/ لوجستيك أو نشاط خدمة ما بعد البيع (Activité dite Service après vente) :** يقترب مفهوم هذا اللوجستيك من الإمداد الداعم ، غير أن هناك فرق بينهما يتمثل في أن هذا النشاط يتم على مستوى الأسواق بيع المنتجات و تستعمل غالبا "إدارة الخدمات" لتشير إلى قيادة هذا النشاط.

**ث/ اللوجستيك العكسي (Retro-logistique) :** يهتم هذا اللوجستيك بالتدفقات التي تكون من الزبائن إلى الموردين أو المنتجين و المتمثلة في المواد المستردة ، غير مباعة،أو المرسلة للتصليح إضافة إلى الفضلات التي يجب التخلص منها بصفة عقلانية.

**المطلب الثاني: النقل**

[1] *Yves Primor , **Logistique –production-distribution-soutien**, 5e édition, l'usine nouvelle dunod, page :04*

إن أهم ثورة تكنولوجية في العصر الحديث هي الثورة التكنولوجية في قطاع النقل. ذلك أن وسائل النقل المعروفة من سكة حديد والنقل على الطرق البرية والنقل المائي والنقل الجوي قد شهدت في القرن العشرين تطورات تكنولوجية غير مسبوقة في التاريخ الإنساني.

**01 - مفهوم النقل**

لقد عرف النقل بأنه الأداة التي عن طريقها يمكن توسيع السوق واستغلال الموارد البشرية والمادية التي لم تستغل سابقاً باتجاه زيادة الإنتاج وتحسين نوعيته ويساهم في انتقال السلع واليد العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعاً.

وينظر إلى النقل بأنه العصب الحساس في الكيان الاقتصادي والاجتماعي على مستوى البلد باعتباره الوسيلة الفاعلة في تحقيق الاتصال المستمر بين النقاط المختلفة للعملية الاقتصادية والإنتاجية والمتمثلة بمواجهة التوسع الأفقي للمدن وتقليص المسافات بين المنتج والمستهلك بما يمثله من اختصار لعامل الزمن. أو لنقل الأيدي العاملة إلى المواقع التي تكون فيها أكثر تأثيراً في العملية الإنتاجية لتحقيق الاستثمار الأفضل لهذه الطاقات البشريةن لذلك فقد شهد قطاع النقل من الاهتمام والتطور ما هو بالشيء الكثير.

ويعرف الاقتصادي الانجليزي "JM Thomson" النقل على انه ":على الأغلب هو خدمة وسيطة و وسيلة لتحقيق الهدف دون أن يكون هدفا بحد ذاته، و يكون الهدف المقصود تعبيرا في الموقع سواء بالنسبة للأشخاص أو للبضائع"[1].

فقد عرف القانون الجزائري النقل من خلال القوانين المنصوص عليها :"يعد نقل كل نشاط ينقل بواسطة شخص طبيعي أو معنوي أشخاص أو بضائع من مكان إلى أخر على متن مركبة مهما كان نوعها"[2].

كما عرف النقل على انه نشاط "ي ساهم في التنمية الاقتصادية من خلال ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك وتأمين انتقال الأفراد ، فهو عملية تحويل موضع شيء مادي أو موضع شخص ما نحو موضع آخر، باستخدام وسيلة أو مركبة معينة يطلق عليها وحدة النقل ، وذلك لمسافة طويلة نسبيا عبر ممر معين كالطريق مثلا، لذلك تتوقف إمكانيات التنقل إما على قدرة وسيلة النقل المستخدمة أو على قدرة الهياكل القاعدية"[3].

**02 - أنواع وسائل النقل**

---

[1] *هانز ادلر" ،**التخطيط في قطاع النقل و مشاريع النقل** ، ترجمة عبد القادر ولي، بغداد ,1970، ص:1.*

[2] *قانون رقم 17/88 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن **تنظيم النقل البري وتوجيهه**، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية 1988 ،العدد 19 ،ص: 785*

[3] *سميرة إبراهيم أيوب، **اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية** ،دار الجامعة الجديدية للنشر، الإسكندرية ،2002،ص: 05.*

**2-1- النقل الجوي**

"إن النقل الجوي أصبح في الوقت الحاضر ليس فقط واسطة النقل بين القارات والبلدان ، وإنما أيضاً بين المدن في البلد الواحد، لأن أهمية النقل بالطائرة لا تقف عند نقل الأفراد فقط ، بل نقل البضائع أيضاً .حيث يعتقد بعض المراقبين بأن حجم البضائع المنقولة بواسطة الطائرة سيفوق حجم المسافرين من جهة ، ويفوق حجم البضائع المنقولة بواسطة البواخر والسكك الحديد من جهة ثانية ، وهذا ما سيحققه من انعكاسات إيجابية على مجمل الحركة الاقتصادية في العالم"[1] .

"و لقد قدمت خدمة النقل الجوي كخدمة إضافية للخدمة الأساسية لنقل المسافرين و التي تقدمها شركة الطيران، عندما أدركت هذه الشركات وجود حيز كبير غير مستغل عند قيامها برحلا تها العادية مما جعلها تفكر في استغلال هذه الطاقة و تحقيق عائد مغري من ورائها"[2].

**2-2- النقل المائي**

يعتبر النقل المائي من أولى الوسائل التي استخدمها الإنسان في التنقل إذ إن المجاري المائية متوفرة بصورة طبيعية وبشكل كبير مما ساعد على استعمالها في التنقل ولمسافات طوال وخصوصاً إنها لا تحتاج إلى جهد كبير عند استخدام الزوارق الخشبية في الأنهار بالرغم من أشكالها البدائية.

إن الثورة الكبرى في ميدان صناعة النقل المائي قد حدثت بعد اختراع المحرك البخاري واستخدامه في الزوارق. واستمرت الاختراعات في بناء السفن على اختلاف أنواعها حتى وصلت قدرة بعض السفن على نقل (2-3) ملايين طن من البضائع. ولعل السر في الاهتمام باستخدام هذه الوسيلة في النقل هو الانخفاض الكبير في التكاليف التي تتحملها البضائع جراء انتقالها لمسافات بعيدة وخاصة عند الانتقال من قارة إلى أخرى.

**2-3- النقل البري**

"يشتمل النقل البري على وسيلتين تتمثل في السكك الحديدية (قطارات) و النقل عن طريق السيارات أو (الشاحنات)،وفي حين توجد فروق كبيرة مابين وسائل النقل البري و وسائل النقل الأخرى سواء من حيث التكلفة أو من حيث كفاءة مستوى الخدمة المقدمة ، فنجد أن وسائل النقل البري تتشابه من حيث خطوط السير كما تتقاربان أيضا من حيث التكلفة" [3] , ويكون كالتالي:

---

[1] *مهدي حسن زويلف، **إدارة الشراء والإمداد – مدخل حديث**، دار الفكر،طبعة الثانية،2006، ص:225.*

[2] *جمال الدين محمد المرسي ، ثابت عبد الرحمن إدريس، **إدارة الشراء والإمداد**، الدار الجامعية.الإسكندرية،2005،ص: 289.*

[3] *نهال فريد مصطفى، جلال العبد، **إدارة اللوجستيات**،.الدار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003 ،ص:151.*

**ا/ النقل البري بالسيارات :** يعتمد هذا النوع من النقل على وسيلة مهمة يزداد الاعتماد عليها من سنة إلى أخرى ولعل السبب الواضح في زيادة الاعتماد عليها أو الحاجة إليها هو المرونة والاستجابة العالية التي تتصف بها لتلبية حاجات النقل سواء كان ذلك بالنسبة لنقل الأفراد أم البضائع.

إن أهمية النقل بالسيارات تأتي من خلال الترابط السهل والسريع ما بين المناطق الجغرافية المتناثرة والتي يصعب في الكثير من الأحيان على الوسائل الأخرى في تحقيق عملية الاتصال بنفس المرونة التي تتمتع بها السيارات.

إن تطور النقل بالسيارات يجب أن يواكبه تخطيط وتطوير الطرق لتوفير إنسيابية سليمة لهذه المركبات لذا اتجهت الدول إلى تطوير وتحديث شبكات النقل كي تحصل على كفاءة أعلى في العملية الإنتاجية والاجتماعية التي تحققها السيارة.

**ب/ النقل بالسكك الحديدية:** تبرز أهمية النقل بالسكك الحديد من خلال قدرتها الكبيرة على نقل الحمولات الثقيلة ولمسافات بعيدة وبسرعة واضحة تفوق الكثير من الوسائل الأخرى حيث بلغت سرعة بعض القطارات 210كم/ساعة. كما تبرز أهمية السكك من خلال تأثيرها المباشر في توزيع السكان وإيجاد التجمعات الحضرية الكبيرة جراء مرور شبكات السكك فيها وكما نلاحظ ذلك في العديد من المدن الأوروبية الصناعية التي نمت وازدهرت جراء وجود السكك الحديد فيها.

وتعتبر السكك الحديد في مقدمة وسائل النقل التي تعتمد عليها الدول اعتماداً كبيراً في تحقيق الأهداف الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والعسكرية، وعلى ذلك تقوم العديد من الدول بإنشاء السكك الحديد وتحديثها بالوحدات المتحركة الحديثة والمنشآت الثابتة من الخطوط الحديدية على أساس مراعاة خصائص الاستثمار في قطاع سكك الحديد التي يتمثل أهمها في ضخامة الاستثمارات المطلوبة، ولأن سكك الحديد صناعة كثيفة بحاجة إلى رأس المال وتكامل الاستثمارات بمعنى أنه في حالة شراء قاطرات ذات سرعة عالية فلابد من تجديد الخطوط الحديدية لتتحمل هذه السرعات العالية.

وكذلك تعتبر السكك عاملاً من عوامل التوطن الصناعي حيث تبرز أهميته في مرحلتي الإنتاج والتوزيع حيث تتوفر فرص نقل للمواد الأولية وعنصر العمل والسلع الوسيطة وكذلك نقل الإنتاج إلى مناطق التخزين والاستهلاك.

**2-4- النقل المتعدد الوسائط**

يعتبر النقل المتعدد الوسائط نظام قانوني جديد للنقل يهدف إلى تطوير وتفعيل النقل الدولي للبضائع، وأصبح جزء أساسي من السلسة اللوجستية العالمية التي تقوم في جوهرها على إيصال السلعة من المنتج إلى

المستهلك بسرعة وأمان، من خلال مجموعة من العمليات والخدمات اللوجستية ذات الكفاءة العالية في مختلف دول العالم[1].

يعرف النقل المتعدد الوسائط بأنه النقل بواسطة وسيلتين على الأقل و بعقد نقل واحد-سند شحن واحد- وبين دولتين على الأقل و هو نقل من باب إلى باب، و بالتالي فان هناك أماكن ليست بالضرورة موانئ بحرية يتم فيها تغيير وسيلة النقل، وتحدد هذه الأماكن بدقة وتخضع لإشراف الجمركي لكل دولة و تسمى بالموانئ الجافة (موانئ برية) .[2]

يعد نظام النقل المتعدد الوسائط "تكنولوجية جديدة في مجال النقل مصمماً لتسهيل انتقال السلع بين نقطتين في بلدين مختلفين بموجب نظام واحد للمسؤولية القانونية و بواسطة وسيلتين على الأقل. وهو نظام للنقل عبر الحدود، يستهدف تسهيل تدفق حركة النقل، باستخدام وسائط نقل مختلفة منسقة وفق منهج ثابت ومستقر كما يعد النقل متعدد الوسائط أحدث أساليب النقل المتطور لانخفاض تكاليفه واختصاره لزمن الرحلة ومحافظته على البضائع في أثناء رحلتها من المنشأ إلى مكان المستهلك النهائي وهو ما يعرف بخدمة النقل من الباب إلى الباب"[3].

" تأتي أهمية النقل المتعدد الوسائط من المزايا المتعددة التي تعود على كل من صاحب البضاعة و الناقل و الاقتصاد القومي، فاستخدام أكثر من وسيلة من وسائل النقل في صورة متكاملة في نقل البضائع يؤدي حتما إلى الاستفادة من المزايا التي تتمتع بها كل وسيلة من حيث التكلفة والسرعة و الأمان، ومن تم فإن النتيجة النهائية هي الحصول على خدمة نقل بتكلفة اقل و بجودة أعلى مع الاستخدام الأمثل لوسائل النقل مما يؤثر بالإيجاب على أداء شبكة الإمداد والاقتصاد القومي ككل"[4].

**2-5- النقل بخطوط الأنابيب**

---

[1] *ثابت عبد الرحمن إدريس ،مرجع سبق ذكره،ص: 258.*

[2] *حمادة فريد منصور، **مقدمة في اقتصاديات النقل** ، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 1998، ص: 450*

[3] *محمد زنبوعة،**اثر تفعيل النقل المتعدد الوسائط في تنمية التجارة**،مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 22،العدد الثاني 2006،الموقع الالكتروني* www.damascusuniversity.edu.sy/mag/law/images/.../249-272.pdf*،تاريخ الاطلاع 2017/01/02،ص: 250*

[4] *خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مرجع سبق ذكره، ص: 341.*

هو عملية نقل البضائع عن طريق تمريرها خلال أنابيب مخصصة لذلك ولمسافات طويلة، غالباً ما يستخدم هذا النوع من أنواع النقل في نقل السوائل والغازات،ولكن أكثر المواد أهمية في هذا المجال هو البترول, و الغاز الطبيعي والمشتقات الكيماوية.

على الرغم من احتلال هذه الوسيلة المكانة الثانية بعد السكك الحديدية من حيث عدد الأطنان التي يتم نقلها، فإن الكثير من الناس لا يعلمون حتى بوجودها و المعروف تاريخيا أن" الإنسان استخدم الأنابيب بوساطة لنقل المياه من مكان إلى أخر منذ زمن بعيد، و لكن استخدام الأنابيب وساطة للنقل لم يعرف على صعيد التجاري ولم تزداد أهميته إلى بعد اكتشاف النفط و البدء باستغلاله على نطاق تجاري واسع،حيث أن زيادة الطلب عليه في السوق العالمية دفع بالتفكير بنقله و إيصاله بمختلف الوسائل".[1]

"قد جاءت فكرة أنابيب النقل لأول مرة عن طريق "ديمتري ميندليف " في عام 1963، وقد أقترح استعمال أنبوب لعملية نقل البترول. وقد شرح كيف يجب أن تتم هذه الفكرة. حيث تدفن خطوط الأنابيب تحت سطح الأرض على بعد حوالي متر، بينما يلقى بعضها الآخر على سطح الأرض أو يوضع على ركائز مثبتة فوق السطح. وتمتد بعض خطوط الأنابيب تحت سطح الماء أو عبر الصحارى، وفوق الجبال أو تحت الأنهار والبحيرات"[2]. وتعتبر خطوط الأنابيب من أكفأ وسائل النقل، حيث تنقل كميات كبيرة من المواد وتعتبر نسبيًا رخيصة التشغيل والصيانة.

في الوقت الحاضر "تعتبر خطوط الأنابيب من أهم وسائل النقل خاصة في المسافات الطويلة ،و لكنها لا تصلح إلا في حالة السلع ذات الطبيعة السائلة أو الغازية .و لهذا السبب نجد أن استخدام خطوط الأنابيب يكاد يقتصر على نقل البترول الخام و منتجات البترول و الغاز الطبيعي".[3]

و في الأخير يمكن حصر أنواع وسائل النقل مع خصائصه من خلال الجدول التالي :

**جدول رقم ( I - 2 ) : أنواع وسائل نقل المنتجات المختلفة**

[1] *عبد العلي الخفاف ،مرجع سبق ذكره،ص:213.*

[2] *المرجع الانترنت،**خط- نقل- الأنابيب**،الموقع الالكتروني: www.marefa.org/index.php ، تاريخ الاطلاع 2016/12/12.*

[3] *نهال فريد مصطفى، جلال العبد، مرجع سبق ذكره ،ص:154.*

| الأنابيب | النقل الجوي | النقل المائي | الشاحنات | السكك الحديدية |
|---|---|---|---|---|
| -البترول<br>-بترو كيماويات<br>-الكيماويات | -الزهور<br>-الفراء<br>-الخضراوات والفواكه<br>-الحاسبات الآلية<br>-المواد العدائية سريعة التلف | -البترول<br>-الفحم<br>-الأخشاب<br>-مواد البناء<br>-المعادن | -الملابس<br>-المنتجات الورقية<br>-الحاسبات الآلية<br>-الكتب<br>-المواد الغذائية | -الحديد والصلب<br>-السيارات<br>-المعلبات<br>-الأخشاب<br>-السجائر<br>-الكيماويات |

***المصدر:*** *ثابت عبد الرحمن إدريس، مرجع سبق ذكره، ص:259.*

**03 -أهمية النقل**

ينظر إلى النقل بأنه العصب الحساس في الكيان الاقتصادي والاجتماعي على مستوى البلد باعتباره الوسيلة الفاعلة في تحقيق الاتصال المستمر بين النقاط المختلفة للعملية الاقتصادية والإنتاجية والمتمثلة بمواجهة التوسع الأفقي للمدن وتقليص المسافات بين المنتج والمستهلك بما يمثله من اختصار لعامل الزمن.

لذا فإن أهم ثورة تكنولوجية في العصر الحديث هي الثورة التكنولوجية في قطاع النقل، ذلك أن وسائل النقل المعروفة من سكة حديد والنقل على الطرق البرية والنقل المائي والنقل الجوي قد شهدت في القرن العشرين تطورات تكنولوجية غير مسبوقة في التاريخ الإنساني، لذا يأتي تأثير وسائل النقل في حياة المجتمع من زاويتين مهمتين هما:

**الأولى** :تعتبر وسائل النقل عاملاً محدداً له أهميته القصوى في تحديد اختيارات الأفراد وأسرهم للمكان الذي يسكنون فيه وكذلك مكان العمل.

**الثانية** :تؤثر وسائل النقل بدرجة كبيرة في قدرة الأشخاص على دفع أسعار السلع التي تنقلها هذه الوسائل حيث تدخل تكاليف النقل في أسعار بيع السلع وكذلك تؤثر تكاليف نقل المواد الخام والسلع الوسيطة في أسعار بيع المنتجات النهائية. وهذا يوضح الدور الكبير الذي يلعبه قطاع النقل في دائرتي الإنتاج والتوزيع في المجتمع.

وقد تم التطرق إلى أهمية النقل ودوره في إحداث التغيرات الاجتماعية والاقتصادية في المدن وتأثيره في عملية التحضر واختياره موقع السكن بعد ذلك تم التطرق إلى المشاكل التي تعانيها المدن العراقية وسبل معالجتها.

وقد أوضح أحد الكتاب الآثار الاقتصادية للنقل فيما يلي:[1]

-ساعد التقدم في النقل على إمداد المجتمعات المختلفة بالسلع التي لابد من إنتاجها بعيدة عنها، وذلك لتباين الموارد والمناخ بين المناطق المختلفة.

-كان للتقدم في النقل أثر كبير في تثبيت أسعار المحاصيل المنتجة في البقاع المختلفة.

-ساعد النقل في نمو المدن ووصولها إلى الحجم الذي نشاهده اليوم.

-ساعد التقدم في وسائل النقل على رفع قيمة الكثير من الأراضي وزيادة إيجاراتها.

**04 -التنسيق بين وسائل النقل**

[1] *عبد القادر فتحي لاشين، مرجع سبق ذكره، ص:17.*

في السنوات الأخيرة "بدأت بعض الشركات في الولايات المتحدة الأمريكية و أوروبا الغربية تستخدم ما يعـــــوف بخدمة النقل المنسق ( coordinated transport services)" [1]،وفي هذه الخدمة يتم التزاوج بين وسائل النقل و ذلك لتنفيذ عملية النقل من مكان لأخر في نمط فعال من جودة الخدمة و التكلفة و تحقيق المزايا المترتبة من استخدام كل وسيلة بشكل منفرد و أهم صيغ هذا التنسيق نجد[2] :

**أ -خدمة" Birdy back"** : يتم من خلاله الشاحنات (المقطورات) تقوم بتفريغ أو تسليم حمولتها من المطارات، بينما تقوم الطائرات بعملة النقل لمسافات طويلة و التي عادة ما تكون بين عدة دول.

**ب -خدمة "Piggy back"** : وتتمثل في خدمة نقل الشاحنات أو المقطورات على عربات السكك الحديدية .أهم هذه الصيغ حيث أن المزج بين النقل عن طريق السكك الحديدية و النقل بالشاحنات يساعد الشاحن على تحقيق ميزة انخفاض التكلفة و النقل السريعة و هما ميزتان لا تحققان لأي وسيلة منفردة إضافة إلى خدمة النقل من الباب إلى الباب.

**ت -خدمة" Fishy back"** : و يتم عن طريق نقل عربات السكك الحديدية المحملة بالشاحنات على البواخر ، و من خلال هذه الصيغة للتنسيق يتم الجمع بين ثلاثة أنواع من وسائل النقل ألا و هي النقل البري (الشاحنات)، النقل البحري، النقل عن طريق السكك الحديدية في نفس الوقت و بدون الحاجة إلى تفريغ البضاعة في أي مرحلة من هذه المراحل حيث توجد السفن مجهزة لتقوم بهذا النوع من الخدمات.

**05 -معايير المفاضلة بين وسائل النقل**

لقد تم عرض وسائل النقل المختلفة ومزايا وعيوب كل وسيلة في الفقرة السابقة حتى يتم الاسترشاد بها في اختيار الوسيلة المناسبة للنقل.

إن كل وسيلة من الوسائل السابقة تصلح لغرض معين قد لا تصلح له باقي الوسائل ، أو بمعنى آخر فإن كفاءة الوسيلة تكون أكبر من كفاءة باقي الوسائل في هذا المجال، بل إن هناك وسائل لا تصلح لنقل بعض السلع على الإطلاق، فلا يمكن استخدام النقل الجوي لنقل الخامات الثقيلة.

---

[1] ***خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية***، مرجع سبق ذكره، ص:67.

[2] ثابث عبد الرحمن إدريس ،مرجع سبق ذكره ، ص:271.

إن اختيار نوع الوسيلة يتوقف على نوع الخدمة المطلوبة ، لذلك لابد من التفهم السليم لأغراض النقل خاصة في ظل تخصص الوسائل، ويمكن الاستدلال بالأمثلة بخصوص وسائل النقل المختلفة كالأتي[1] :

- ✓ السكك الحديدية تكون أكثر اقتصادية في حالة الحمولات الضخمة الثقيلة الوزن السريعة ما بين نقطتين ثابتتين.
- ✓ النقل البري يكون أكثر كفاءة في حالة الرحلات القصيرة ذات التوقيت الدقيق، كما يمكن من النقل البضائع وبلوغ أبعد نقطة عبر التراب الوطني، و يزداد الاعتماد عليه من سنة إلى أخرى و ذلك من خلال المرونة و الاستجابة العالية التي يتصف به لتلبية حاجات نقل الأفراد أو البضائع.
- ✓ النقل المائي يكون مناسباً إذا وجدت تسهيلات تفريغ مع عدم أهمية عنصر الزمن.
- ✓ النقل الجوي يناسب المسافات الطويلة مع أهمية الزمن والطبيعة الخاصة للسلعة.

إن اختيار الوسيلة المناسبة التي تستخدم في نظام النقل يتوقف أيضاً على درجة الاعتماد على نوعية الوسيلة، كما أن العوامل التي ينبغي أخذها في الاعتبار عند المفاضلة بين وسائل النقل يمكن حصرها فيما يلي[2]:

- التكلفة.
- السرعة أو الوقت.
- الاعتمادية.
- القدرة على تغطية السوق.
- القدرات، التسهيلات.
- الأمان.

ويمكن ترتيب وتلخيص وسائل النقل من حيث معايير المفاضلة المذكورة سابقا حسب الجدول التالي:

**جدول رقم ( I - 3 ): ترتيب وسائل النقل من حيث معايير المفاضلة بينها**

[1] *الحبيتري نبيلة ،**لوجستيك نقل البضائع في المجال الاوروميتوسطي** ،مذكرة تخرج ماستر تخصص التجارة واللوجستيك والاوروميتوسطي،جامعة مستغانم،الجزائر،دفعة 2010،ص: 62.*

[2] *ثابث عبد الرحمن إدريس ،مرجع سبق ذكره ،ص:266.*

| الأمان | تغطية السوق | القدرات | الاعتمادية | السرعة | التكلفة |
|---|---|---|---|---|---|
| خطوط الأنابيب | الشاحنات | النقل المائي | خطوط الأنابيب | النقل الجوي | النقل الجوي |
| النقل المائي | السكك الحديدية | السكك الحديدية | الشاحنات | الشاحنات | الشاحنات |
| السكك الحديدية | النقل الجوي | الشاحنات | السكك الحديدية | السكك الحديدية | السكك الحديدية |
| النقل الجوي | النقل المائي | النقل الجوي | النقل الجوي | خطوط الأنابيب | خطوط الأنابيب |
| الشاحنات | خطوط الأنابيب | خطوط الأنابيب | النقل المائي | النقل المائي | النقل المائي |

***المصدر:*** *ثابت عبد الرحمن ادريس ، مرجع سبق ذكره،ص:261.*

**جدول رقم( I - 4 ): العوامل المؤثرة في اختياروسيلة النقل**

| عوامل متعلقة بالسلع المنقولة | عوامل متعلقة بوسيلة النقل | عوامل متعلقة بالمنظمة |
|---|---|---|
| وزن السلع | التكلفة | حجم المنظمة وأهدافها |
| أحجام السلع | السرعة( الوقت اللازم للنقل) | استراتيجيات التسويق بالمنظمة |
| مدى انتظام الشاحنات | مدى الاعتماد على الوسيلة | الهيكل الإداري للمنظمة |
| قابلية البضائع للتلف ومن عدمه | المدى الجغرافي الذي تغطيه الوسيلة | طبيعة المنافسة السائدة |
| نوعية التغليف | مدى الرقابة على السلع أثناء مرحلة النقل | |
| | الدقة في تحرير مستندات النقل | |

***المصدر:*** *خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مرجع سبق ذكره ص68.*

**المبحث الثاني: النقل البحري**

يعتبر النقل البحري الذي يتحمل مس ؤولية نقل 90% من إجمالي حجم التجارة العالمية هو بحق شريان الاقتصاد العالمي. ولنا أن نتخيل أنه بدون النقل البحري سوف نكون عاجزين عن إنجاز المعاملات التجارية بين مختلف قارات العالم،فما هي أسس ومفاهيم النقل البحري؟.

**المطلب الأول: المفاهيم العامة حول النقل البحري**

إن للنقل البحري دورا رئيسيا في تسهيل حركة البضائع وفي دفع حركة التطور الاقتصادي والنظام العالمي اللوجستي. ومع زيادة الاهتمام بهذا النشاط الاقتصادي الكبير، إلا انه يواجه في الآونة الاخيرة تحديات كبيرة ،فما هي خصائص وأهمية النقل البحري؟.

**01 -تعريف النقل البحري**

هو نوع من النقل المائي الذي يتم من خلاله نقل الأشياء على المياه إلى مناطق أخرى باستخدام السفن والزوارق أو أي وسيلة أخرى تسير عبر المياه. يتم معظم نقل البضائع بين بلدان العالم بواسطة سفن كبيرة، من ضمنها سفن الحاويات وناقلات النفط وناقلات المواد الأولية.

ويعد النقل البحري من أقدم وسائل النقل التي استخدمها الإنسان بخاصة من قبل الدول المجاورة للمسطحات المائية (محيطات، بحار، بحيرات). وقد استخدمت السفن الشراعية، ثم السفن التجارية مع بدايات الثورة الصناعية باستخدام حاويات النقل البحري.

ويعود النقل البحري لبداية تاريخ الحضارة ، حيث إن المصريين القدماء هم أول من ارتادوا البحار والمحيطات، وتلاهم الفينيقيون والإغريق والرومان حتىالعصر الراهن حيث ناقلات النفط الضخمة ، والسفن والحاملات العملاقة إلى ما يزيد على مائتي ألف طن.

أما حديثاً فأصبحت السفن تسير بقوة البترول والغاز، ثم بعضها بقوة الطاقة النووية ، وكان دور العرب المسلمين سباقاً في ركوب البحار، وبناء السفن من أجل نشر الديانة الإسلامية ولغايات التجارة. وقد ساعدهم في ذلك معرفتهم بعلم الفلك واستخدام البوصلة، ورسم الخرائط، وكانت سفنهم تجوب البحر المتوسط والأحمر، والمحيط الهندي والأطلسي وبحر العرب.

لذا يعتبر النقل البحري من أنواع النقل القديمة ، يستخدم في نقل السلع والبضائع عبر موانى العالم البحرية. ويعتبر النقل البحري من أهم الأشياء في التجارة الدولية بين دول العالم أو حول العالم ، حيث تنقل كميات كبيرة جدا من البضائع والسلع بمختلف أنواعها عبر الخطوط الملاحية العالمية الكبيرة.

كما يعتبر النقل البحري من أنواع النقل القديمة هو و النقل النهري ، و رغم وجود منافسة للنقل البحري من قبل وسائل النقل الحديثة كالطائرات و ذلك بالنسبة لنقل السلع و البضائع التي تحتاج إلى عناية كبيرة وكذلك بالنسبة للسلع المرتفعة الثمن ، فقد تزايدت أهميته مع تطور الاقتصاد العالمي سواء في ميدان الإنتاج الصناعي أو الزراعي، و للنقل البحري أهمية من جهتين الاقتصادية و التجارية على النحو التالي:[1]

تكمن أهمية النقل البحري على عملية التبادل التجاري الدولي . ويرتبط النقل البحري بحركة التجارة الخارجية ذات علاقة تبادلية وثيقة، لأنه الركيزة الأساسية والقاعدة التحتية لتنمية حركة الصادرات والواردات وإعادة التصدير بين مختلف دول العالم ، لذا "استمرت الاختراعات في بناء السفن على اختلاف أنواعها حتى وصلت قدرة بعض السفن على نقل ( 2-3) ملايين طن من البضائع. ولعل السر في الاهتمام باستخدام هذه الوسيلة في النقل هو الانخفاض الكبير في التكاليف التي تتحملها البضائع جراء انتقالها لمسافات بعيدة وخاصة عند الانتقال من قارة إلى أخرى"[2].

فكلما تطورت وتحسنت وسائط النقل البحري و موانئ الشحن والتفريغ ازدادت إمكانية نقل البضائع بين مختلف دول العالم وتوسعت حركة التجارة الخارجية وتهيأت لها المزيد من الانتشار وإيجاد منافذ وأسواق تجارية جديدة.

**02 -خصائص وأهمية النقل البحري**

* **التخصص**: حيث أصبح النقل بالسفن يقوم على نقل مادة معينة مثل: ناقلات النفط، ناقلات الموز بين أميركا الوسطى والولايات المتحدة، وناقلات عصير العنب بين الجزائر وفرنسا. وهناك سفن نقل الركاب.

* **زيادة الحمولة للسفينة الواحدة**: حيث تصل في بعض السفن إلى عدة مئات الآلاف من الأطنان في المناطق ذات الغاطس المائي الذي يزيد على (10) أمتار.

* **السرعة:** حيث زادت سرعة السفن نتيجة التقنيات المستخدمة في بناء السفن إلى ( 50) ميلاً بحرياً.
* **انخفاض تكاليف**: حيث أن النقل البحري منخفض التكاليف مقارنةً بوسائل النقل الأخرى.

* قيام شركات دولية متخصصة في بناء السفن، وفي الشحن البحري، وجميع خدمات صناعة السفن وإصلاحها، من بناء أحواض للصيانة أو مخازن للتخزين، والتأمين البحري.

---

[1] كمال حمدى ، ***عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري*** ،شركة جلال للطباعة،الإسكندرية ،الطبعة الثانية ،2002 ،ص:05.

[2] حيدر عبد الرزاق كمونة، ***مجلة المخطط والتنمية***، العدد 21 ، 2009، جامعة بغداد ، ص:43.

* وجود خطوط نقل بحري رئيسية في العالم.

**03 -دور النقل البحري**

يعد النقل البحري احد ركائز التنمية الاقتصادية لمختلف دول العالم حيث يسهم في تحسين ميزان المدفوعات لتلك الدول وإتاحة فرص التوظيف للأيدي العاملة الوطنية وبناء وازدهار المدن التي تقع على البحار من خلال بناء المشاريع البحرية كالموانئ وأحواض بناء السفن والشركات الملاحية والمصانع وغيرها, هذه المميزات تزداد بازدياد الاعتماد على النقل البحري.

كما يعد النقل البحري أرخص أنواع النقل جميعاً سواء من حيث التكاليف المادية أو الإمكانيات والقدرة على الشحن. ولا يحتاج للإنشاءات إلا في بداية ونهاية الطرق الملاحية كالموانى والأرصفة البحرية كما أن هذه الطرق الملاحية لا تحتاج إلى صيانة مكلفة أو إصلاحات كالنقل البري أو النهري بالإضافة إلى انه لا يوجد بها مشكلات أو عقبات كالشلالات أو الجنادل.

وتتميز السفينة بأنها أقل تكلفة في بنائها وصيانتها بالمقارنة بقطار له نفس الحمولة. وإذا تأملنا خريطة العالم سنجد أن هناك دولاً استفادت كثيراً من سواحلها البحرية فكونت أساطيل تجارية ضخمة تجوب العالم شرقاً وغرباً مثل اليونان واليابان ، بينما لا تزال دول أخرى في طور المحاولات مثل الدول العربية وفي مقدمتها قطر والسعودية وسلطنة عمان وهناك دول لا تزال تعتمد على الأساطيل الأجنبية مثل الكثير من الدول النامية.

**04 - إستراتيجية النقل البحري**

يعتبر النقل البحري احد الخدمات الرئيسية في تسهيل عملية التجارة الدولية حيث يريد المصدرون والمستوردون استلام بضائعهم في الوقت والمكان وللشخص المناسب. كما يعتبر النقل البحري عنصرا من عناصر لوجستيات التجارة الداخلية والخارجية.

ويتعرض مجال النقل البحري في الوقت الحاضر إلى ضغوط كبيرة لتوفير متطلبات واحتياجات السوق العالمية التجارية، ولذلك يجب الاهتمام والتفكير بأفضل الطرق التي يمكن بها شحن وتوصيل البضائع إلى الأسواق المطلوبة. وفي بعض الحالات يكون النقل البحري هو البديل الوحيد المتاح وعند اختيار طريقة النقل البحري فإن المصدر أو الشاحن يأخذ بعين الاعتبار ما يلي:

1 - **وقت التسليم**: يجب أن يكون أسرع ما يمكن لإرضاء العميل .
2 - **التكلفة:** يجب أن تكون اقل ما يمكن مقابل خدمة جيدة .

3- **التكلفة الرأسمالية**: وتشمل فوائد رأس المال.

4- **تدفقات رأس المال**: وارتباطاتها بالوقت المستغرق أثناء النقل .

5- **تكلفة التأمين والتغليف**: الذي يجب أن يكون مناسبا لكل وسائط النقل المستخدمة.

**05-سوق النقل البحري**

يوصف النقل البحري بأنه سوق شديد التنوع نتيجة للتغير الكبير والمستمر الذي يتصف به فهو يقدم للشاحن العديد من الخيارات وعلى أساس تنافسي لينتقي منه الشاحن ما يناسب احتياجاته، فإذا قدر للشاحن أن يتمتع بالمميزات التي تتيحها الخيارات فعليه عند الاختيار:

1- معرفة نوع الخدمة المتاحة على كل خط ملاحي لكل نوع من أنواع البضائع وبنود العقد المتعلقة بها.

2 - مراقبة سوق النقل الملاحي العالمي عن كثب ومعرفة الأسعار المختلفة لكل سوق. فقد تعرض إحدى السفن التي تعمل وفق خط ملاحي غير منتظم سعر نقل اقل من سفينة خط منتظم ولكن قد تتخذ خط ملاحي أطول وعلى هذا فعلى الشاحن المفاضلة بين هذين الأمرين.

وبصفة عامة يمكن تقسيم السوق الملاحي لقسمين أساسيين هما:

**أولا: سوق الخطوط المنتظمة**

تتسم خدمة الخطوط المنتظمة بتكلفة التشغيل العالية والثابتة. فمن اجل المحافظة على جداول المواعيد المعلنة مسبقا قد تغادر السفينة الميناء بغض النظر عن كونها مملوءة أو فارغة، فضلا عن أن هذه السوق تتميز بعمل السفن على خطوط سير محددة ومنتظمة ونوعية السفن الممتازة وحالتها الجيدة وأعمارها الصغيرة.

كما تتميز سوق الخطوط المنتظمة بصدور قوائم بأسعار الشحن كل فترة (حوالي كل 3 أشهر) وغالبا ما تكون مرتفعة مقارنة مع السفن الأخرى غير المنتظمة. كما أن البضائع المنقولة على سفن هذا النوع هي من النوعية العالية القيمة مما يجعل المنافسة في هذا المجال تقوم على أساس جودة الخدمة أكثر من تخفيض الأسعار.

**ثانيا: سوق الخطوط الغير المنتظمة**

تتسم خدمة الخطوط الغير المنتظمة بعمل السفن على خطوط سير غير محددة و غير منتظمة لأسباب التالية:

1- حركة البضائع من الدول المتقدمة إلى الدول النامية وضعفها بالاتجاه المعاكس.

2- العوائق السياسية.

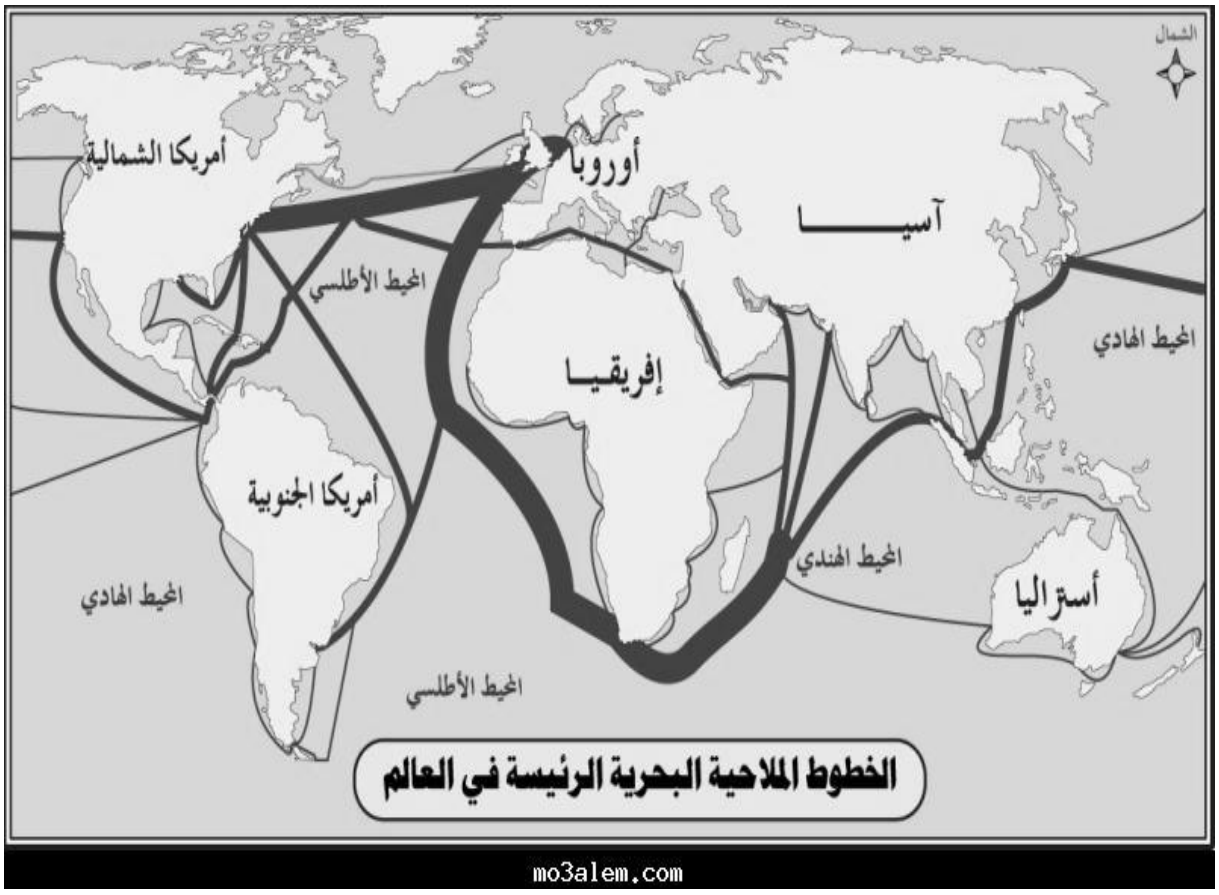
3- العوائق التجارية المفروضة من قبل بعض الدول على منتجات دول أخرى .

4- الحروب والنزاعات والعمليات الإرهابية .

5- حالة الطقس السائد في بعض الأماكن.

6- قوانين الأمن المفروضة حديثا .

**خريطة رقم (I- 1): الخطوط الملاحية البحرية الرئيسية في العالم**




*المصدر: النقل والتجارة، الموقع الالكتروني www.moalim.com، تاريخ الاطلاع 2017/04/08.*

**المطلب الثاني: نشاط النقل البحري ومحاور صناعته**

إن نشاط النقل البحري ينحصر في ا لخدمات الملاحية التي تؤدى للسفن والبضائع من خلال الأنشطة الأساسية المهمة والضرورية في تحقيق أفضل اقتصاديات لنشاط النقل البحري في خدمة التجارة الخارجية للدولة بصفة عامة ، ومن هذا الواقع فإنه من المناسب والمهم أن نولي هذه الخدمات نظرة تتلائم مع آثارها الاقتصادية، ويمكن تقسيم هذه الأنشطة فيما يلي:

**01 - نشاط شركات الملاحة البحرية**

"إن نشاط شركات الملاحة البحرية يختص بنقل الحمولات من الصادرات والواردات على الخطوط الملاحية من بترول ومشتقاته، نقل البضائع المختلفة خدمات نقل الركاب"[1].

كما "إ ن هذا النشاط يتمثل في القيام بأعمال الوكالة الملاحية للسفن الأجنبية بالموانئ، ويقوم هذا النشاط على تمكين السفينة الأجنبية من دخول الموانئ وتكليف الجهات التي تقوم على خدمة السفينة أو بضائعها أو إصلاحها أو تمويلها بالقيام بهذه العمليات، وتقوم هي على الجانب الآخر بسداد مستحقات هذه الجهات خصماً من حسابات السفن لديها وتغذى حسابات السفن من أموال الملاك سواء بتحويل النقد الأجنبي المباشر من الخارج أو بتحصيل نوالين تلك السفن، وسداد ما عليها من التزامات بالداخل وتحويل فوائضها إلى الخارج بالنقد الأجنبي"[2].

و نشير هنا إلى أن عمل الوكالات الملاحية لا يتطلب بطبيعته رؤوس أموال كبيرة ، حيث أنه يعتمد بالدرجة الأولى على الخبرة البشرية ووسائل الاتصال الجيدة ومتطلبات الخدمة الكافية لاستقبال السفن الأجنبية بالموانئ وخدمة أطقم تلك السفن عن طريق تهيئة وسائل الانتقال المناسبة مع توافر أجهزة الاتصال الدولية والمحلية وما يربط الخدمات الأرضية بالسفن من وسائل اتصال لا سلكي.

**02 - الموانئ البحرية**

"هي من أهم الدعائم التي يقوم عليها صناعة النقل البحري لما لها من أهمية في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن وهي تتنوع وفق تنوع الموانئ البحرية من حيث طبيعتها ومن حيث وظائفها."[3]

**03 - شركات الشحن والتفريغ**

---

[1] حملاوي ربيعة، **مردودية المؤسسات المينائية، دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر l'EPAL** ، أطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الدكتورة، علوم اقتصادية، الجزائر العاصمة، 2008/2007، ص:35.

[2] مصدر الانترنت،مركز دراسات وبحوث الغرفة الشرقية، **النقل البحري في اطار منظمة التجارة العالمية**، أكتوبر 2009، الموقع الالكتروني https://www.chamber.org.sa/sites/Arabic/.../WTO/.../**Sea**Trans.**pdf**، ص: 09

[3] حملاوي ربيعة، مصدر سبق ذكره، ص: 37.

يعتبر هذا النشاط من أهم النشاطات في مجال خدمات السفن والبضائع بالموانئ حيث أنه المختص بشحن وتفريغ البضائع ،وكلما ارتفعت معدلات الشحن والتفريغ كلما انخفضت مد ة بقاء السفن بالميناء وهذا عامل مهم حيث ينعكس أثره على تحديد مستويات وزيادة الطاقة الاستيعابية للموانئ علاوة على أثره على اقتصاديات تشغيل السفن.

كما أن هذا النشاط مس ؤول عن سلامة البضائع أثناء الشحن والتفريغ والنقل لمخازن الإيداع وكلما انخفضت مخاطر تلف البضائع المتداولة بالميناء كلما انخفضت قيمة التأمين عليها ، وتهتم شركات التأمين العالمية والمحلية بمتابعة ما يصيب البضائع من تلف بكل ميناء وتحديد مستوى أو تصنيف لهذا الميناء الذي من خلاله يتم تحديد قيمة التأمين على البضائع المشحونة أو المفرغة به.

"وينقسم نشاط الشحن والتفريغ إلى نوعين، حيث ينحصر النوع الأول بنشاط الشحن والتفريغ التقليدي، والثاني ينحصر بنشاط تداول الحاويات، حيث يتم شحن البضائع داخل الحاويات ومن ثم يتم نقلها على سفن متخصصة في نقل الحاويات ذات الحمولات الكبيرة وبتكلفة مرتفعة، و يشكل عنصر الوقت المستغرق في شحن وتفريغ تلك السفن أهم عناصر التكلفة مما يتطلب استقبال هذه السفن على أرصفة مزودة بمعدات متخصصة في شحن وتفريغ الحاويات"[1].

وتجدر الإشارة هنا أن نوعية المعدات تلعب دوراً مهما في تطور نشاط تد اول الحاويات ، حيث أنها يمكن أن تحقق معدلات تفريغ وشحن مرتفعة والذي ينعكس إيجاباً على النشاط الملاحي ككل . كما أن وجود نظام لتخزين الحاويات يسمح بتخزينها بعد التفريغ مباشرة واستقبال ما سيتم إعادة شحنه للخارج سواء كحاويات فارغة أو مشحونة بالبضائع ومعرفة موقع كل حاوية ووجهتها ومالكها (الخط الملاحي ) وبما يسمح بتقديم موقف يومي أو أسبوعي لملاك السفن حسب رغبتهم عن حاوياتهم الموجودة بمحطات تداول الحاويات والذي يعد ركيزة أساسية لجذب الناقلين وفي تطوير أداء المحطات المتخصصة في تداول الحاويات، ونظرا للإقبال الكبير والتنافس في هذا النشاط دفع معظم الدول العربية لإنشاء محطات متخصصة لتداول الحاويات والتي تدار الآن بكفاءة عالية.

**04 - شركات بناء وإصلاح السفن**

إن النشاطات اللازمة والتي تحتاجها الموانئ 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

[1] مصدر الانترنت، **مركزدراسات وبحوث الغرفة الشرقية**، نفس المصدر، ص11.

الدورية لها أثناء توقفها في الموانئ لإجراء عمليات الشحن والتفريغ وتوفيراً للوقت والتكلفة إذا ما توجهت إلى أماكن مخصصة للإصلاح فقط.

ونظراً لتطور صناعة السفن فقد " أصبحت عملية إصلاح السفن تمتد بالإضافة إلى إصلاحات البدن والآلات الميكانيكية إلى إصلاح العديد من الأجهزة الحساسة المستخدمة حالياً في أجهزة الرادار واللاسلكي المتطور ومختلف أجهزة القيادة التي يدخل في صناعتها الأجهزة الإلكترونية، وجميع ذلك يشير إلى أن عمليات إصلاح السفن وما يستلزمه من منشآت متخصصة أصبحت من الضرورات التي يجب تتوفر في الموانئ وبالقدرات وبالإمكانيات المطلوبة لمواجهة احتياجات السفن الحالية."[1]

**05 - شركات توريد المعدات البحرية**

يعتبر نشاط توريد المعدات البحرية لـلسفن بالموانئ أحد النشاطات المهمة حيث أنها توفر للسفن احتياجاتها من المعدات المتخصصة لاستخداماتها بالنسبة لاحتياجات السطح والماكينات ويدخل في إطار ذلك تموينها با لاحتياجات الضرورية التي تقبل على استخداماتها السفن سواء من حيث النوعية أو منتجات الشركات العالمية ذات السمعة في مجال النقل البحري وكذلك تموينات السفن من المنتجات المحلية سواء في ذلك الأغذية وكذا المنتجات المحلية التي اكتسبت سمعة لدى ملاك السفن.

فشركات توريد المعدات البحرية "م همتها تزويد السفن الوطنية والأجنبية باحتياجاتها من المواد التموينية وكذلك توفير خدمات الصيانة والتجهيزات اللازمة وإمدادها بقطاع الغيار والأجهزة البحرية الضرورية"[2].

**06 - خصائص أنشطة النقل البحري**

تتميز أنشطة النقل البحري بطبيعة خاصة تميزها عن غيرها من الأنشطة الاقتصادية (الزراعية، الصناعية،... ) باعتباره نشاطا يتأثر وبشكل مباشر بقوى الطبيعة (البحار، الطقس، المناخ...)، وبالتالي فان الاستثمارات في هذا القطاع تتميز بدرجة عالية من الكثافة الرأسمالية، ومشروعات ملاحية مكملة تنقل الأشخاص والسلع بأمان والإبحار اللائق للسفن التجارية، مع ضرورة توفر موانئ وهياكل ووسائل ملائمة لعمليات الشحن والتفريغ، بالإضافة إلى أن الطلب على خدمات النقل البحري طلب مشتق من الطلب على المنتجات السلعية والخدمية بمختلف الأنشطة الاقتصادية فأي زيادة أو انخفاض في عرض خدمات النقل البحري يؤثر وبشكل مباشر على الأنشطة في القطاعات

[1] مصدر الانترنت، **مركز دراسات وبحوث الغرفة الشرقية**، نفس المصدر، ص: 13.
[2] حملاوي ربيعة، مصدر سبق ذكره، ص: 42.

الاقتصادية الأخرى، ولذا فان عملية الاستثمار في هذا القطاع تتطلب دراسة تحليلية ودقيقة من اجل الاستغلال الأمثل للموارد المالية والمادية.

**خلاصة الفصل**

تم التطرق من خلال هذا الفصل إلى أهم المفاهيم الأساسية للوجستيك النقل البحري بفروعه وأنشطته المتنوعة، ومعرفة مدى أهميته في عدة مجالات مختلفة، وتم معرفة مستوى أدائه، والذي تتحكم فيه عدة عوامل مترابطة فيما بينها كالبنى التحتية، والتجهيزات والمعدات، ومدى كفاءة الأسطول البحري، وكذا التسيير الإداري ،إضافة إلى إلقاء الضوء على أهم أنشطة لوجستيك النقل وكحالة خاصة النقل البحري.

فلقد بين لنا من خلال دراسة هذا الفصل كيف يمكن للنقل واللوجستيات، على مستويات مختلفة وبإتباع مناهج مختلفة، أن تسهم في تحسين عمليات النقل البحري الذي يخدم تجارة البلدان الساحلية، على أن ثمة حاجة إلى وضع إستراتيجية للنقل البحري في كل من البلدان الساحلية يكون عن طريق تطوير الخدمات اللوجستية.

وبالتالي مما لا شك فيه أن وجود نظام لوجستي ك النقل فعال في المجال البحري له مردود ايجابي في تحسين جميع القطاعات.

**مقدمة الفصل**

إن الدور الذي يلعبه قطاع النقل البحري على المستوى الاقتصادي والاجتماعي والعمراني لكل دولة لا يمكن تغافله أو التغاضي عنه، فالنمو والازدهار اللذان يتحققان في هذا القطاع يمتد تأثيرهما ليشمل جميع القطاعات الأخرى، وبالتالي هناك ارتباط قوي بين النمو الذي يحصل في هذا القطاع وبين نمو النشاط الاقتصادي للبلد بمجمله، وينعكس هذا كله في المساهمة الكبيرة التي يقدمها هذا القطاع في نمو الناتج المحلي الإجمالي وفي زيادة العوائد المالية للدولة سواء كان ذلك بشكل مباشر أو غير مباشر.

وتتجلى مساهمة قطاع النقل البحري في التنمية الاقتصادية في أنه يساعد بشكل فعال في ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك وفي تأمين انتقال الأفراد ونقل المواد الخام والبضائع من مناطق الاستثمار وإليها، كما أنه يعتبر عاملاً مساعداً في استغلال الموارد الطبيعية، التي غالباً ما يتركز وجودها في مناطق نائية وقليلة الكثافة بالسكان، ولا يمكن بأي حال من الأحوال التقليل من أهمية قطاع النقل البحري في تشغيل الأيدي العاملة وتوفير فرص العمل لشريحة كبيرة من السكان سواء كان ذلك في مجال النقل ذاته أو في مجالات أخرى ترتبط به أو تتأثر بتطوره.

وبالتالي يجب الاعتراف بمساهمة هذا القطاع في التنمية الاقتصادية ، هذا بالإضافة إلى أن تقدم وسائل النقل البحري بأنواعه المختلفة يُساهم مساهمة كبيرة في تزايد النمو الاقتصادي لاي بلد ويدعم وبالتالي تطور الفكر البشري وازدهار العلوم وانتشار مكتسباتها لتعم جميع بلدان العالم.

**المبحث الأول: التفاعل بين لوجستيك النقل البحري والتنمية الاقتصادية**

إن للوجستيك النقل البحري علاقة وطيدة بالتنمية الاقتصادية في جميع المجالات أو القطاعات، فلا يمكن التطرق إلى هذا التفاعل بدون أن نعرف ما هي التنمية الاقتصادية وما هي آلياتها، وكيف يكون هذا التفاعل في القطاعات الحيوية للنهوض بالتنمية الاقتصادية، وهذا ما سنتطرق إليه في هذا المبحث.

**المطلب الأول: مفاهيم عامة للتنمية الاقتصادية**

**01 -تعريف التنمية الاقتصادية**

إذا كان النُّمو يمثل التحسن الكمي لمجمل الاقتصاد بما في ذلك الموارد والنُّمو الديمغرافي وإنتاجية العمل، وهذا النُّمو يقتضي سلسلة من التغيرات في الهيكل الاقتصادي حتى نضمن استمراره - فإن التنمية الاقتصادية تعرف بأنها "سلسلة من التغيرات والتأقلمات التي بدونها يتوقف النُّمو"، كما تعرف أيضًا بأنها: "مجموع التغيرات الاقتصادية والاجتماعية المرافقة للنمو."

فالتنمية الاقتصادية هي الجانب المادي الذي تعمل الدولة على تنميته ، هي من الركائز الأساسية لأي تنمية، وتعرف التنمية الاقتصادية "على أنها العملية التي يتم من خلالها الانتقال من حالة التخلّف إلى حالة التقدم وذلك يقتضي إحداث تغير في الهياكل الاقتصادية، وبالتالي فهي تنصرف إلى إحداث زيادة الطاقة الإنتاجية للموارد الاقتصادية، كما تعتبر التنمية الاقتصادية على أنها عملية لرفع مستوى الدخل القومي بحيث يترتب تباعا على هذا ارتفاع في متوسط نصيب دخل الفرد، كما أنه من ضامينها رفع إنتاجية فروع الإنتاج القائمة خاصة في دول العالم الثالث كالقطاع الزراعي وقطاع الموارد الأولية"[1].

ويمكن تعريف التنمية الاقتصادية على أنها " مجموع السياسات التي يتخذها مجتمع معين، وتؤدي إلى زيادة معدلات النُّمو الاقتصادي استنادًا إلى قواه الذاتية، لضمان تواصل هذا النُّمو واتِّزانه لتلبية حاجيات أفراد المجتمع، وتحقيق أكبر قدر ممكن من العدالة الاجتماعية"[2].

فالتنمية بالمفهوم الواسع "هي رفع مستدام للمجتمع ككل، وللنظام الاجتماعي نحو حياة إنسانية أفضل، كما عرفت أيضًا بأنها: "تقدم المجتمع عن طريق استنباط أساليب جديدة أفضل، ورفع مستويات الإنتاج من خلال إنماء المهارات والطاقات البشرية، وخَلْق تنظيمات أفضل[3]."

ويوضح مفهوم التنمية التغيرات التي تحدث في المجتمع بأبعاده الاقتصادية، السياسية، الاجتماعية، الفكرية والتنظيمية، من أجل توفير الحياة الكريمة لجميع أفراد المجتمع.

---

[1] جمال حلاوة وعلي صالح، **مدخل إلى علم التنمية**، دار الشروق،2009، الطبعة 1، ص .6

[2] هوشيار معروف، **دراسات في التنمية الاقتصادية**، دار الصفاء للنشر، جامعة البلقاء التطبيقية، 2005، الطبعة1، ص:11

[3] برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، **تقرير التنمية الإنسانية العربية** ،2002،إيقون للخدمات المطبعية، الأردن ، 2002، ص:13.

كما عرف التنمية الاقتصادية بأنها: "تقدم للمجتمع عن طريق استنباط أساليب إنتاجية جديدة أفضل ورفع مستويات الإنتاج، من خلال إنماء المهارات والطاقات البشرية وخلق تنظيمات أفضل"،وهي العملية التي من خلالها نحاول زيادة متوسط نصيب الفرد من إجمال الناتج القومي خلال فترة زمنية محددة وذلك من خلال رفع متوسط إنتاجية الفرد واستخدام الموارد المتاحة لزيادة الإنتاج خلال تلك الفترة"[1]

وبصفة عامة تعرف التنمية الاقتصادية على أنها العملية التي يتم من خلالها الانتقال من حالة التخلّف إلى حالة التقدم وذلك يقتضي إحداث تغير في الهياكل الاقتصادية، وبالتالي فهي تنصرف إلى إحداث زيادة الطاقة الإنتاجية للموارد الاقتصادية، كما تعتبر التنمية الاقتصادية على أنها عملية لرفع مستوى الدخل القومي، بحيث يترتب تباعا على هذا ارتفاع في متوسط نصيب دخل الفرد، كما أنه من مضامينها رفع إنتاجية فروع الإنتاج القائمة خاصة في دول العالم الثالث كالقطاع الزراعي وقطاع الموارد الأولي.[2]

وقد ظهرت عدة نظريات للتنمية الاقتصادية أهمها : نظرية شومبتر ونظرية روستو نظرية التبعية، ونظرية النمو المتوازن من طرف المفكر "روزنشيتين"

**02 -تاريخ التنمية الاقتصادية**

إنّ التفكير الحقيقيّ في التّنمية الاقتصاديّة يعود إلى فترة ما بعد الحرب العالميّة الثانية؛ وخصوصاً بعد خضوع العديد من الدّول للاحتلال الأوروبيّ، إذ أثّر كثيراً على مجتمعاتها؛ بسبب استغلاله الموارِدَ الطبيعيّة فيها، وبعد إنهاء الاحتلال الأوروبيّ لهذه الدّول، بقيت تعاني انخفاضاً في معدّل المستوى المعيشيّ، مع انتشارٍ ملحوظٍ للمجتمعات الفقيرة، المعروفة في الأدبيّات الاقتصاديّة بمصطلح الدُّول النّامية.

"فقد اعتمد تطبيق التّنمية الاقتصاديّة ودراستها في القرن العشرين، على إدراك مجموعةٍ من المعايير والمؤشّرات المُستخدَمة للتّعامل مع الدول، وخصوصاً النّامية منها؛ لذلك لا يوجد إلى الآن تعريف ثابت لمصطلح الدول النّامية، ممّا أدّى إلى ضرورة تفعيل دور القياس في فهم التّنمية الاقتصاديّة لهذه الدّول، لذا تمّ الاعتماد على معيار دخل الأفراد؛ لأنّه من أهمّ المعايير الاقتصاديّة تأثيراً على الاقتصاد؛ إذ كلّما كان الدخل الفرديّ مرتفعاً، أدّى ذلك إلى نموّ الاقتصاد، واستُخدِم كذلك معيار قيمة الخدمات والسّلع، فعندما يمتلك السكّان قوّةً شرائيّةً مناسبةً، عندها يشير ذلك إلى وجود تنمية اقتصاديّة واضحة، تُعرَف بمصطلح الرّفاه الاقتصاديّ"[3].

---

[1] نعمة الله نجيب إبراهيم، **أسس علم الاقتصاد**، مؤسسات شباب الجامعة، الإسكندرية، ،2000ص،.49

[2] محمد عبد العزيز عجمية و إيمان عطية ناصف، **التنمية الاقتصادية :دراسات نظرية وتطبيقية**، قسم الاقتصاد بجامعة الإسكندرية ،2000ص: 12 .

[3] محمد أحمد الدوري، **التخلف الاقتصادي**، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ،1983ص 5.

لذا اهتمّ البنك الدوليّ في عام 1985م بمتابعة التّنمية الاقتصاديّة في الدّول النّامية، خاصّةً ذات الدّخل المنخفض نسبيّاً؛ إذ تمّت الإشارة إلى أنّ الدّولة النامية هي التي تحتاج دعماً في تنميتها الاقتصاديّة، ومعدّل الدّخل الخاصّ للفرد الواحد فيها أقلّ من 400 دولار أمريكيّ، مقارنةً بالدول متوسّطة الدّخل، حيث يتجاوز معدّل دخل الفرد فيها 400 دولار، وهكذا أصبح للتّنمية الاقتصاديّة دور محوريّ ومهمّ في الواقع الاقتصاديّ للدّول، وتحديداً تلك التي تعاني صعوبةً كبيرةً في التعامل مع قطاع الاقتصاد الخاصّ بها، ممّا يدفعها إلى تطبيق خُطّة استراتيجيّة وتنمويّة؛ بهدف دعم التّنمية الاقتصاديّة فيها.

**03 - خصائص التنمية الاقتصادية[1]**

تتميّز التّنمية الاقتصاديّة بمجموعةٍ من الخصائص، ومنها:

- الاهتمام بتحقيق الأهداف التنمويّة المعتمدة على وجود استراتيجيّات عملٍ مناسبةٍ، تهدف للوصول إلى معدّل النموّ الاقتصاديّ المطلوب.

- التوجُّه نحو تحسين البيئة الداخليّة للمجتمع، والقطاع الاقتصاديّ المحليّ الخاصّ بالدّولة، وتطويرهما.

-الاعتماد على الجهود الاقتصاديّة الذاتيّة؛ لتحقيق التّنمية الاقتصاديّة المعزِّزة لتطبيق التّخطيط في الحكومات، والمؤسّسات الاقتصاديّة المهتمّة بمتابعة النموّ الاقتصاديّ باستمرارٍ.

-الحرص على استغلال الموارد والإمكانات المعزِّزة لدور الصّناعة، والزّراعة، والتّجارة المحليّة، حسب ما يطلبه الواقع الاقتصاديّ من استخدام الوسائل والأدوات التي تتيح نهوض أنواع الأعمال كافّةً.

- الاستفادة من التّكنولوجيا، والأجهزة الإلكترونيّة المتطوّرة؛ فهي تقدِّم دعماً مناسباً للتنمية الاقتصاديّة، عن طريق الاستثمار في الإمكانات، والطاقات العلميّة والمعرفيّة المتنوّعة، ممّا يساهم في تطوير العديد من المجالات، ومن أهمّها: الأبحاث، والتّعليم.

**المطلب الثاني: آليات التنمية الاقتصادية**

للتطرق إلى آليات التنمية الاقتصادية يجب معرفة أساليبها، وكذا إستراتيجيتها وأهدافها ومتطلباتها وجميع جوانبها وهذا ما سنتطرق إليه في هذا المطلب.

[1] اسماعيل شعباني، **مقدمة في اقتصاد التنمية**، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر،1997ص، 55 .

**01- إستراتيجية التنمية الاقتصادية وأساليبها**

**أولا: إستراتيجية التنمية الاقتصادية**

يعتبر تحديد الإستراتيجية العامة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية اختيارا بين إمكانيات بديلة تتنوع باختلاف البلدان المعنية بالأمر، فليس هناك برنامج إنمائي واحد يصلح لجميع البلدان النامية،وما قد يكون ملائما فعلا في بلد آخر أي يحتاج كل بلد إلى سياسات خاصة تتلاءم مع مميزاته، مشاكله وأهدافه.

وتحديد الإستراتيجية العامة للدولة مسالة هامة لأنها تحدد مسار التنمية عبر الزمن،ويجب أن تتصف تلك الإستراتيجية بالشمولية بمعنى أنها يجب أن تغطي جميع قطاعات الاقتصاد القومي، فالإستراتيجية في أي بلد تبنى على تحليل كامل للقوانين الموضوعية التي تحكم نمو الاقتصاد القومي، ثم وضع تطور لما يجب أن تكون عليه التنمية المعتمدة في المستقبل.

وفيما يلي الخطوات العريضة التي يجب أن تتضمنه إستراتيجية التنمية الشاملة أو بالأحرى ميادين العمل الحكومي لا بد أن تختصر في الآتي:

- تحديد المشروع الاجتماعي.

- المشروعات الإنتاجية الحكومية في المجالات التي هي خارجة عن النشاط الاقتصادي الخاص( المشروعات الاقتصادية الاجتماعية الضخمة..).

-ا لتوجه الحكومي والتخطيط لتشجيع التكامل والاندماج الاقتصادي بين القطاعين العام والخاص.

- تشجيع ومعاونة المستثمرين في الميادين العامة كالتعليم، الصحة والإسكان.

-جعل أو خلق سياسة زراعية في المدى القصير، المتوسط والطويل، تحدد الأصناف الإنتاجية الضرورية لتقليص التبعية الغذائية، وهذا بمعاونة المستثمر الخاص.

- خلق سياسة مالية، نقدية وتجارية عامة ملائمة لتشجيع الاستثمار العام والخاص (شروط الاقتراض، معدل الفائدة).

- العدالة الاجتماعية، تكوين رأس المال والادخار والحد الأدنى من التضخم(التمويل بالعجز).

**ثانيا: أساليب التنمية الاقتصادية[1]**

هناك عدة أساليب للنهوض بالتنمية الاقتصادية أهمها:

[1] مدحت القرشي، **تطور الفكر الاقتصادي**، دار وائل للنشر، عمان، الأردن، الطبعة الأولى، 2008،ص :84

- توفير رأس المال الملائم واللازم للتنمية ماديا وبشريا.

- أنظمة التعليم المعتمدة في إعداد قوة العمل.

- تطوير آليات تخطيط قوة العمل.

- تطوير آليات الاختيار والتعيين.

- خلق نظام الحوافز والمكافآت التشجيعية.

- توفير المناخ الاقتصادي والإداري المناسب.

- إعداد وتأهيل اليد العاملة بمختلف التخصصات والمهارات إضافة إلى الكفاءات.

- تزويد القوى العاملة بالمعارف، الخبرات والمهارات اللازمة بهدف تحقيق الأهداف التنموية في كافة المجالات.

-تبسيط الإجراءات والحد من الروتين.

-تخصيص أيام دراسية في البحث العلمي، وتوفير البيئة المناسبة وكذا المناخ المناسب الذي يساهم في حل مشاكل التنمية الاقتصادية.

هذه الحلول أو الأساليب كلها روافد في زيادة الدخل القومي الفردي، وينعكس إيجابا على المستوى الصحي والتعليمي وتقود إلى زيادة الإنتاجية،وإلى تحقيق تنمية بكافة أبعادها.

**2- التنمية الاقتصادية أهدافها و متطلباتها**

إن أهمية التنمية الاقتصادية تأتي من دورها في رفع مستويات المعيشة للإفراد والحد من الفقر وتوفير الحياة الكريمة للمواطنين إضافة إلي زيادة الناتج القومي الإجمالي وتوفير فرص العمل فهي مجموعة من السياسات الاقتصادية ينتج عنها تغيرات كبيرة في الهياكل الاقتصادية للدولة مصحوبة بزيادة في متوسط الدخل الحقيقي وزيادة معدلات الرفاهية للإفراد في المجتمع وهما في ذات الوقت هدف أي سياسة اقتصادية.

**ا/ أهدفـها**

التنمية الاقتصادية ليست غاية في حد ذاتها ولكنها شرط لتحقيق مجموعة من الأهداف الاقتصادية والاجتماعية تتمحور حول رفع المستوي المعيشي للإفراد وتحسين وتغيير في الهيكل الإنتاجي وهذه الأهداف هي:

1. زيادة الدخل القومي.
2. رفع مستويات معيشة الإفراد.
3. تقليل التفاوت في الدخل بين إفراد المجتمع الواحد.
4. توسيع الهيكل الإنتاجي.
5. الحد من الفقر.
6. المساواة الاقتصادية والاجتماعية.
7. انتشار التعليم وتوفير مستويات الصحة جيدة.

**ب/متطلباتها**

لإيجاد تحولات هيكلية اقتصادية واجتماعية في إطار تحقيق التنمية الاقتصادية يتطلب ذلك توافر بعض المتطلبات أهمها:-

1. إيجاد المؤسسات والآليات التي تعمل علي إحداث تغيرات في البنيان الاقتصادي والاجتماعي للدولة يتلاءم مع ظروفها.
2. اختيار الأساليب المناسبة والملائمة لظروف البلد من خلال رسم السياسات الملائمة لذلك.
3. إصلاح الهياكل الإنتاجية في الاقتصاد القومي وخاصة في قطاعي الصناعة والزراعة.
4. تطوير التنمية البشرية الحقيقية من خلال دعم وتفعيل قطاعات التعليم والتدريب والبحث العلمي.

**المبحث الثاني: التنمية الاقتصادية وخدمات النقل البحري**

لقد اكتسبت خدمات النقل البحري من خلال الدور المهم الذي تلعبه في التنمية الاقتصادية ، فضلاً عن أنها تُعتبر من أهم الهياكل الأساسية التي تعتمد عليها خطط التنمية في كل بلد، وقد ساهمت هذه الخدمات في

تحسن وسائل النقل في تسهيل عملية الحركة والانتقال، وخفض تكاليف النقل في جميع القطاعات الحيوية وهذا ما سنتطرق إليه في هذا الفصل.

**المطلب الأول: الأهمية الاقتصادية للنقل البحري**

إن للنقل البحري أهمية اقتصادية جد كبيرة من خلال دفع عجلة التنمية على مستوى الاقتصاد الجزئي والكلي وهذا ما سنتطرق إليه في هذا المطلب.

**01 -علاقة النقل البحري بالتنمية الاقتصادية**

إن أهمية النقل البحري بالنسبة للمنشآت وعلى اختلاف أنواعها سواء كانت صناعية أم خدمية أم زراعية تتضح عندما تسعى هذه المنشآت لاستخدام الأساليب الحديثة والمتطورة في التشغيل باتجاه تخفيض كلفة الإنتاج للوحدة الواحدة مما يستلزم بالمقابل أن يدعمه توافر وسائل نقل تمكنه من الوصول إلى الأسواق في الوقت المناسب والكلفة المناسبة. كذلك تبرز أهمية النقل البحري بالنسبة للمشروع من خلال تأثيره على مكان توطن المشروع في المكان الاقتصادي الملائم لعمليات الإنتاج.

**ا/ على مستوى الاقتصاد**

إن للنقل البحري علاقة كبيرة بمستوى الاقتصاد القومي ، بحيث يعد قطاع النقل البحري من البنى الارتكازية للاقتصاد ومؤثراً في الوقت نفسه بصورة مباشر أو غير مباشرة في الحياة الاجتماعية للأفراد من خلال ما يحققه من عملية اتصال وتغيير في السلوك الاجتماعي والحضاري لهم.

إن أي قصور يحصل في قطاع النقل البحري سيؤثر في عملية التدفق السلعي والإنتاجي ما بين المراكز الإنتاجية والاستهلاكية لها وهذا ما يؤثر في الخطط القومية التنموية لذلك نهجت الدول ذات التخطيط المركزي بإبلاء هذا القطاع أهمية واضحة وكبيرة لما له من تأثير في زيادة وتائر عملية التنمية.

وتبرز أهمية النقل البحري على مستوى الاقتصاد من خلال ربطه المباشر ما بين القطاعات الإنتاجية المختلفة ورفدها بالمواد الأولية والأساسية في العملية الإنتاجية وبذلك يعتبر عامل النقل البحري أحد العوامل الرئيسة المرتبطة بالإنتاج إذ إن إيصال المواد الأولية إلى المصنع أو البضائع الاستهلاكية إلى المستهلك أو البذور والأسمدة إلى المزرعة لا يمكنها أن تتم بدون نظام نقل يحقق الكفاءة المناسبة في سير العملية الإنتاجية من خلال تحقيق:

* السرعة.
* الأمان.
* الاقتصاد في حجم الخدمات المطلوبة لإدامته.
* التكييف لأي تغير خارجي يمكن أن يحدث.

**ب/ على مستوى ميزان المدفوعات**

إن أحد أهم المشاكل تواجه الدول عامة والنامية منها خاصة، مشكلة عجز ميزان المدفوعات، خاصة تلك الدول المستوردة للنفط، وقد يكون هذا العجز عجزا هيكليا حادا، وبالرغم من أنه عجز ناتج عن الاختلال القائم بين حجم الطلب الكلي من جهة، و حجم الجهاز الإنتاجي من جهة أخرى، إلا أن أحد مقوماته متمثل في التغيرات التي تطرأ على هيكل واتجاه العلاقات الاقتصادية الدولية، وحركة التبادل التجاري جزء منها تتأثر بتكاليف نقل الصادرات والواردات فيما بين الدول النامية من جهة، وبقية دول العالم من جهة أخرى، بالتالي فتأثير نشاط النقل البحري على ميزان المدفوعات واضح وتدعيمه سيعمل على:

- توفير أموال بالعملة الصعبة، كانت ستنفقها تلك الدول في نقل منتجاتها بواسطة السفن الأجنبية؛
- إمكانية استغلال الأسطول كمصدر للنقل بتأجيره إلى الدول والشركات الأجنبية.

**ج/ على مستوى التخصص ونقسيم العمل**

إن نشاط النقل عامة والنقل البحري خاصة من أهم العوامل المحددة للتخصص الإقليمي بين مناطق الدولة الواحدة من جهة، وفيما بين الدول المختلفة من جهة أخرى، فالتخصص الدولي هو عبارة عن تفوق نسبي لدولة في إنتاج سلعة أو مجموعة السلع لاكتسابها مزايا خاصة تؤهلها لإنتاجها، بينما تقوم دول أخرى بإنتاج سلع لها مزايا خاصة تؤهلها لإنتاجها، و يأتي هنا دور نشاط النقل البحري لنقل كل سلعة للدولة التي تطلبها، وبالتالي يتسع نطاق السوق مما يساهم في تدعيم التخصص وتقسيم العمل.

كما أن لنشاط النقل البحري دور كبير في عملية اختيار مواقع الصناعة ومراكز التوزيع، حيث نشير هنا إلى أن تكلفة النقل تعد من العوامل الهامة في تحديد مواقع الإنتاج، فأنسب مواقع الصناعة هي تلك التي تكون اقرب من مناطق تواجد المواد الأولية وأماكن إنتاج المواد الداخلة في الصناعة المعينة، ونفس الشيء ينطبق على تموقع مراكز التوزيع.

**د/ على مستوى التوظيف و تنوع العمالة**

يساهم قطاع النقل البحري في خلق فرص العمل سواء على مستوى السفن أو على مستوى النشاطات المكملة لنشاط النقل البحري كالشحن والتفريغ..الخ، ويتميز هذا القطاع بأنه قطاع يخلق فرص العمل دون اشتراط إنشاء أسطول تجاري وطني حيث أن سوق العمل في قطاع النقل البحري.

يوظف العمالة البحرية في الدولة على سفن أجنبية، وبالتالي فهذا النشاط يمكن الدول من:

- زيادة فرص العمالة وخلق دخول جديدة تمارس تأثيرها على العرض والطلب؛
- إمكانية الاستعانة بهذه العمالة إذا ما تم إنشاء أسطول تجاري وطني بعد اكتسابها الخبرة والمهارة اللازمة في هذا المجال، مما يؤدي إلى رفع كفاءة الخدمات التي يقدمها الأسطول المنشئ.

**ه/على مستوى وتوفر الفرص الاستثمارية**

يقصد بالاستثمار في النقل البحري مجموع التدفقات المالية الموظفة في الوسائط والخدمات والتجهيزات الأساسية والتكميلية اللازمة لتفعيل النقل، من أجل إنتاج وتقديم خدمات تشبع وتلبي حاجات الطلب وتحقق الأهداف المسطرة، وتدر عائداً استثمارياً مادياً واجتماعياً وفق حسابات التكلفة/العائد، وهذا يعني التوفيق بين العرض والطلب سواء امتد الطلب لأبعاد آنية أو مستقبلية بما يحقق زيادة الطاقات الإنتاجية المستقبلية للوسائط والتجهيزات وحتى أمثلية التشغيل ووفرة المنتج.

كما يواكب هذا المفهوم تكثيف إنشاء الهياكل القاعدية كضرورة ارتكازية جوهرية ليس لتنمية وتطوير النقل البحري فقط بل لأي تنمية أو تطور اقتصادي واجتماعي.

وهنا تبرز ضرورة الدفع بالمزيد من الاستثمارات الإنشائية الجديدة أو التوسعية أو الإحلالية التي ترتبط بالتحديث وفق التطور التقني ومتطلبات إحلال العمالة التقليدية من آلات ووسائط حديثة مكان أخرى انتهى عمرها الفني لرفع الكفاءة الإنتاجية ومعدلات الأداء وإحداث تنمية فاعلة مضاعفة.

وتتحدد درجة التكثيف الرأسمالي في استثمارات قطاع النقل البحري كغيره من القطاعات وفق معدلات الإنشاء والتوسع أو الإحلال وأهميتها ودرجة تكاملها الفني والاقتصادي، والوفورات المتحققة ودرجة التقدم والتقانة، ومعدلات العائد وفترة الاسترداد والمردود الاقتصادي والاجتماعي، وتوظيف العمالة وتخصصها ومهارتها، والاهتلاك ومعدلاته ودرجة المخاطر والضمانات والإعفاءات والتأمين وغير ذلك من العوامل المؤثرة في الاستثمار في ميدان النقل البحري خاصة في ضوء تعدد وتنوع الوسائط وسرعة تطورها وتجهيزاتها ومتطلبات تشغيلها وصيانتها وقطع غيارها وغير ذلك.

هذا الوضع تطلب تكثيف رأس المال في أصول ثابتة في ظل ظروف المخاطرة وطول فترة الاسترداد، مما فرض حتمية تحمل الكثير من الدول إقامة خدمات نقل بحري متكاملة وتشجع الاستثمار المحلي والأجنبي سواء استثمار الأفراد أو المؤسسات التمويلية في إطار تشجيع القطاع الخاص للاستثمار في هذا الميدان .

**المطلب الثاني: لوجستيك النقل البحري والقطاعات الاقتصادية**

إن لوجستيك النقل البحري هو الدعامة الرئيسية التي ترتكز عليها البرامج التنموية للدولة، نظراً لما لهذا القطاع من دور كبير وتأثير واضح في تطور الشعوب في كافة المجالات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية سواء كان ذلك في البلدان المتقدمة أو النامية.

**01 - تأثير النقل البحري على قطاع الزراعة**

هناك تناسب طردي بين قطاع النقل البحري وقطاع الزراعة ، فالنقل يساهم في التوسع الزراعي بما يقدمه من تسهيلات تصب في إطار توفير مستلزمات، والمعدات المستوردة ذات الحمولة الكبيرة للعمليات الزراعية وكذا سهولة استيراد وتصدير بذور وأسمدة ومبيدات ومعدات وآلات وتجهيزات وغيرها من مستلزمات الإنتاج الزراعي وكذا نقل اليد العاملة، وبالعكس أي باتجاه المدن والأسواق لنقل المنتجات والسلع الزراعية وتسويقها بسرعة وسهولة وبتكاليف منخفضة قدر الإمكان.

وقد ساعد هذا الاتجاه وجود وسائط نقل متنوعة ومتخصصة كوسائل النقل المبردة أو المثلجة، والتي تتلائم مع زيادة المرونة السلعية وسرعة نقلها للأسواق المحلية أو الخارجية في اطار دعم التصدير للخارج، وهو الاتجاه الذي ساهم في زيادة ريع هذه الأراضي وكمية المحاصيل المنتجة التي يسهل تسويقها بوجود وسائل النقل، ما انعكس ايجابيا على التوسع الزارعي، إلى جانب التخصص الذي أصبح سمة الكثير من المناطق في العالم وفق أحدث البحوث التقنية التي ساعدت بدورها على زيادة المحاصيل وتخفيض التكلفة، وزيادة قدرة وتحكم الإنسان للاستفادة من التوسع الزراعي سواء من حيث تنوع المنتجات الزراعية أو تضاعف المساحات المزروعة.

**02 - تأثير النقل البحري على قطاع الصناعة**[1]

إن خدمات قطاع النقل البحري يؤثر على جانب العرض الكلي للمنتجات السلعية والخدمية من خلال:

- تسهيل الحصول على خدمات عناصر الإنتاج بالكمية والسرعة اللازمة، مما يؤدي إلى انخفاض نقل المواد الخام ووسائل الإنتاج المحلية و المستوردة الموجهة للتخزين، وهذا بشرط أن تتوفر شبكات النقل الملائمة بصفة دائمة.

- المساهمة في تخفيض تكاليف التخزين والتكلفة النهائية للمنتوج مع تخفيض تكاليف النقل البحري، مما يترتب عنه زيادة الإنتاج وزيادة العرض الكلي من مختلف السلع والخدمات مع زيادة قدرتها على المنافسة.

بالنسبة لجانب الطلب الكلي فان خدمات النقل تؤثر من خلال:

- تخفيض تكلفة تخزين المنتوج النهائي.

- خفيض تكاليف نقل المنتوج النهائي إلى الأسواق وبالتالي تخفيض سعر بيعه مما يزيد في الطلب عليه.
- توسيع نطاق الأسواق الداخلية والخارجية وضمان سهولة توزيع المنتوج ووصوله إلى المستهلك .

بالتالي فان توفر النقل البحري سيزيد من الطلب والعرض الكلي للمنتجات بما يحقق أرباح للمنتجين ومستوى رفاهية أعظم للمستهلكين نظرا لان حاجياتهم الاستهلاكية متوفرة بأسعار مقبولة.

**03 - تأثير قطاع النقل البحري على قطاع السياحة**

لقد فرض النقل البحري منذ القديم محدداته على السياحة من حيث طول الرحلة وتنظيمها، فالنقل البحري قديماً جعل السياحة تنحصر في سياحة الصيد بالإضافة إلى القوارب والسفن في الأنهار والبحار، مع ضرورة حمل كل مستلزمات الإعاشة من طعام ، وهو ما يشير إلى أن السفر والسياحة كان على القادرين ماديا.

ومع تطور النقل البحري ووسائله وزيادة سرعته وتحسين كفاءته خاصة بعد الحرب العالمية الثانية التي ساهمت في تطوير النقل البحري بشكل كبير بإدخال المحركات النفاثة في تشغيل الباخرات، أدى إلى تقدم وسائل

[1] جريدة الجزيرة، العدد10498 الطبعة الأولى،صدرت يوم الثلاثاء 5 ,ربيع الثاني 1422.

النقل البحري ، وهو ما سمح بتوزيع تكلفة النقل البحري على مدة الرحلة القصيرة نسبياً مقارنة بما كانت عليه، وترتب على هذا دخول فئات جديدة مستهلكة لمنتج السياحة وهي الطبقات العاملة التي ترغب في قضاء عطلها السنوية خارج دولها.

بالمقابل فإن تطور القطاع السياحي في حد ذاته وتضاعف مناطق الجذب السياحي عبر مختلف أقاليم العالم، أسفر عن زيادة الطلب على النقل البحري بتوفير الوسائل المناسبة لتحقيق ذلك.

وبالتالي ساهمت في تطوير قطاع النقل البحري، نظرا لأنه يعتبر قطاع محفز ومتفاعل بشدة معه، فقد تحسنت وسائله وتطورت وفق متطلبات قطاع السياحة ما أفضى إلى انشاء النقل السياحي المتخصص في توفير مستلزمات وتحسين ظروف نقل السياح على متن وسائل النقل البحري المختلفة كالسفن السياحية التي تجوب البحار والمحيطات وتوفر كل مستلزمات السياحة الترفيهية داخلها.

من هنا يتضح مدى الترابط بين قطاع النقل البحري والسياحة، فمحور تطور السياحة يرتكز بنسبة كبيرة على النقل، ودون النقل السياحي ما تطورت السياحة – خاصة الدولية منها – بمعدلات مذهلة فاقت كل تصور خاصةً منذ خمسينيات القرن العشرين، فقد ت اروح معدل نمو السياحة الدولية ما بين 6إلى7 %سنوياً، ففي سنة 2011قدر عدد السياح الدوليين وفق المنظمة العالمية للسياحة بـ 980 مليون سائح بعد أن كان لا يتجاوز 70مليون سائح سنة ، 1960وهذه الأرقام المعطاة لا تأخذ في الاعتبار السياحة الداخلية التي تحتاج هي الأخرى إلى وسائل النقل.

**04 -دور النقل البحري في إحداث التغييرالاجتماعي[1]**

يساهم النقل البحري إلى حد كبير في إحداث التغيير الاجتماعي بين أفراد المجتمع عموماً وذلك من خلال الربط بين المدن بطرق حديثة تسهل عملية الاتصال الاجتماعي بينهما. وبذلك فكلما توسعت شبكات وخطوط النقل البحري بين أرجاء البلد الواحد من جهة وبينه وبين الأقطار الأخرى من جهة ثانية ساهم ذلك بشكل فعال في زيادة تحقيق التطور الاجتماعي باعتبار إن المجتمعات المتخلفة هي التي تنغلق على نفسها بسبب صعوبة الاتصال مع المجتمعات الأخرى. وهذا ما يلاحظ على بعض مجتمعات أفريقيا وآسيا حيث ما زالت هذه المجتمعات تعيش في مستوى الإنسان البدائي، ولعل السبب يرجع إلى انعدام الاتصال بين هذه المجموعات البشرية المنعزلة والمجتمعات الأخرى.

إن عملية التطور التكنولوجي الحاصلة في قطاع النقل البحري تتطلب أن يصاحبها تغيير في نظام النقل البحري المعمول به وهذا ما يستلزم بالمقابل أن يتم إحداث تغيير في سلوكية الفرد وعاداته باتجاه تحقيق الانسجام مع ذلك التغيير.

[1] مصدر الانترنت،حيدر كمونة، الموقع الالكترونيhttp://www.almadapaper.com/sub/06-405/p19.htm:، تاريخ الاطلاع 2017/09/07.

**05 -علاقة بين قطاع النقل البحري وقطاع التجارة الخارجية**

يعد النقل البحري وسيلة هامة و مثلى في التبادل التجاري الدولي و ذلك نظرا لأهميته و قلة تكلفته لنقل السلع و المنتجات بين البلدان،حيث 80 من حجم التجارة العالمية تتحرك عبر البحار و المحيطات و لهذا تحرص الدول على تطوير و دعم أساطيلها و منشأتها البحرية و تجهيزها بالتجهيزات التقنية الحديثة و الموارد البشرية المؤهلة و ذات خبرة و كفاءة عالية.

و نظرا لأهمية النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية أصبحت الدول النامية بصفة خاصة تهتم بهذا القطاع و تدعيمه و ذلك بتخصيص قدر أكبر من الاستثمارات لتطوير نشاط هذا القطاع و تجنب أو على الأقل تخفيض اعتماداتها في نقل الصادرات و الواردات على خدمات النقل البحري التي تنتجها الدول المتقدمة.

"يعتبر نشاط النقل البحري أحد المحاور الرئيسية التي تعتمد عليها التجارة الخارجية في أي دولة نظرا لخصائصه المميزة من جانب العرض، ولقدرته على نقل آلاف الأطنان من البضائع المصدرة والمستوردة بواسطة السفن خلال الرحلة الواحدة، مثال ذلك ناقلات البترول التي تنقل مئات الآلاف من الأطنان في الرحلة الواحدة، وهنا تبرز الأهمية البالغة لقطاع النقل البحري في التجارة الدولية.

فتوافر خدمات النقل البحري يعد من الشروط الضرورية لتسهيل حركة التجارة الخارجية للدولة سواء كان ذلك من جانب الصادارت أو الواردات، ذلك أن وجود سفن مملوكة للدولة على خط ملاحي معين يعمل على تشجيع وتنمية صادراتها، فنشاط التصدير لا يتوقف على تقديم منتج جيد فقط بل يتعداه إلى وفرته وبسعر مقبول، أضف إلى ذلك أن تأمين حركة الصادرات والواردات أثناء الحروب يعتمد بدرجة كبيرة على توفير خدمات النقل البحري والدليل على ذلك أنه في الحربين العالميتين تم تخصيص جانب كبير من الأسطول التجاري البحري لعمليات إمداد الجيوش المشتركة، مما ترتب عنه نقص عدد السفن التي تقدم خدماتها لتجارة الدول الصغيرة وارتفاع تكاليف النقل البحري وتزايد مخاطر التشغيل.

ومن هنا تتضح أهمية قطاع النقل البحري لدى الدولة في تنمية تجارتها الخارجية، الأمر الذي يبرر اهتمام حكومات الدول بتنمية ودعم صناعة النقل البحري، من خلال تخصيص قدر أكبر من الاستثمارات لتطوير هذا نشاط هذا القطاع حتى تخفض من اعتمادها في نقل الصادرات

والواردات على خدمات النقل الأجنبي، وتحمل تكلفة نقل عالية تعيق قدرة الدولة على تصدير منتجاتها والاحتفاظ بمركز تنافسي في الأسواق الخارجية"[1].

**06- الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري ودوره في التنمية الاقتصادية**

يؤثر قطاع النقل البحري بطريقة مباشرة وغير مباشرة على مختلف المتغيرات الاقتصادية الداخلية، والتي تشكل الإطار العام لرفع معدل الأداء الاقتصادي للدولة، كما يلعب دورا هاما في التنمية الاقتصادية خاصة في الدول النامية، ولدراسة هذا التأثير يجب دراسة العلاقة بينه وبين القطاعات الأخرى أو بينه وبين المتغيرات الاقتصادية كالتجارة الخارجية، التوظيف وتقسيم العمل .

[1] حبيطة علي، **الأهمية الاقتصادية للنقل ودوره في التنمية الاقتصادية** ، مداخلة أستاذ مساعد، كلية العلوم الاقتصادية، التجارية وعلوم التسيير، جامعة الجلفة، 2011.

**خلاصة الفصل**

من خلال دراستنا لهذا الفصل تبين لنا أهمية هذا النوع من النقل البحري على أنه يفتح المجال أمام الدول ذات الموقع المميز بالنسبة للخطوط البحرية الملاحية العالمية أنها تحقق مورداً إضافياً مقتطعاً إلى نشاطها الاقتصادي وخاصة التنمية الاقتصادية، مما يحقق لها قدرة تقديم الخدمات المختلفة لجميع القطاعات وخاصة قطاع التجارة الدولية مقابل عائد مادي واجتماعي يتمثل في ثمن هذه الخدمات بالنقد الأجنبي لصالح الاقتصاد الوطني والخزينة العمومية، وهو يمثل إضافة للدخل القومي.

وبالتالي يتحدد دور النقل البحري الهام في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، من خلال كونه المصدر الرئيسي للدخل والعملات الأجنبية، والعامل المنشط للعلاقات الاقتصادية مع العالم الخارجي.

# مقدمة عامة

# الفصل الثاني

# النقل البحري والتنمية الاقتصادية

# الفصل الثالث

# دراسة حالة مؤسسة ميناء مستغانم

# الفصل الأول

# لوجستيك النقل البحري

# الفهـــــرس

الإهداء

التشكرات

الفهرس ..... I

قائمة الأشكال ..... VI

قائمة الجداول ..... VI

قائمة الخرائط ..... VII

مقدمة عامة ..... 01

**الجانب النظري**

**الفصل الأول: لوجستيك النقل البحري**

**مقدمة الفصل** ..... 05

**المبحث الأول: اللوجستيك والنقل** ..... 06

**المطلب الأول: مدخل إلى اللوجستيك** ..... 06

01 -تعريف اللوجستيك ..... 06

02 -تاريخ ظهور اللوجستيك ..... 09

03 -أهمية اللوجستيك ..... 11

04 -أهداف اللوجستيك ..... 12

05 -أنواع اللوجستيك ..... 13

**المطلب الثاني: النقل** ..... 14

01 -مفهوم النقل ..... 14

02 -أنواع وسائل النقل ..... 15

2-1- النقل الجوي ..... 15

2-2- النقل المائي ..... 15

2-3- النقل البري ..... 16

2-4- النقل متعدد الوسائط ..... 17

2-5- النقل بالأنابيب ..... 18

03 - أهمية النقل ..... 20
04 - التنسيق بين وسائل النقل ..... 21
**05 - معايير المفاضلة بين وسائل النقل** ..... 21
**المبحث الثاني: النقل البحري** ..... 25
**المطلب الأول: المفاهيم العامة حول النقل البحري** ..... 25
01 - تعريف النقل البحري ..... 25
02 - خصائص وأهمية النقل البحري ..... 26
03 - دور النقل البحري ..... 27
04 - استراتيجية النقل البحري ..... 27
05 - سوق النقل البحري ..... 28
**المطلب الثاني: نشاط النقل البحري ومحاور صناعته.** ..... 30
01 - شركات الملاحة البحرية ..... 30
02 - الموانئ البحرية ..... 30
03 - شركات الشحن والتفريغ ..... 31
04 - شركات بناء وإصلاح السفن ..... 31
05 - شركات توريد المعدات البحرية ..... 32
06 - خصائص انشطة النقل البحري ..... 32
**خلاصة الفصل** ..... 34

**الفصل الثاني: النقل البحري والتنمية الاقتصادية.**

**مقدمة الفصل** ..... 35
**المبحث الأول: علاقة لوجستيك النقل البحري بالتنمية الاقتصادية.** ..... 36
**المطلب الأول: مفاهيم عامة للتنمية الاقتصادية.** ..... 36
1 - تعريف التنمية الاقتصادية ..... 36
2 - تاريخ التنمية الاقتصادية ..... 37
3 - خصائص التنمية الاقتصادية ..... 38
**المطلب الثاني: التنمية الاقتصادية، آلياتها** ..... 39
**1** - إستراتيجية التنمية الاقتصادية وأساليبها ..... 39
ا/ إستراتيجية التنمية الاقتصادية ..... 39
ب/ أساليب التنمية الاقتصادية ..... 40
2 - التنمية الاقتصادية أهدافها ومتطلباتها ..... 40
ا/ أهدافها ..... 41

ب/ متطلباتها ..... 41
**المبحث الثاني: التنمية الاقتصادية وخدمات النقل البحري.** ..... 42
**المطلب الأول: الأهمية الاقتصادية للنقل البحري.** ..... 42
01 -علاقة النقل البحري بالتنمية الاقتصادية ..... 42
ا/ على مستوى الاقتصاد ..... 42
ب/ على مستوى ميزان المدفوعات ..... 43
ج/ على مستوى التخصص وتقسيم العمل ..... 43
د/ النقل البحري وتوفير فرص العمل ..... 44
و/ على مستوى التوظيف وتنوع العمالة ..... 44
ه/ النقل البحري وتوفير الفرص الاستثمارية ..... 44
**المطلب الثاني: لوجستيك النقل البحري والقطاعات الاقتصادية** ..... 45
01 -تأثير النقل البحري على قطاع الزراعة ..... 45
02 -تأثير النقل البحري على قطاع الصناعة ..... 46
03 -تأثير النقل البحري على قطاع السياحة ..... 46
04 -دور النقل البحري في إحداث التغير الاجتماعي ..... 47
05 -علاقة بين قطاع النقل البحري وقطاع التجارة الخارجية ..... 48
06 -الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري ودوره في التنمية الاقتصادية ..... 49
**خلاصة الفصل** ..... 50

## الجانب التطبيقي

## الفصل الثالث: دراسة حالة مؤسسة ميناء مستغانم

**مقدمة الفصل**..... 51
**المبحث الأول: مؤسسة ميناء مستغانم.**..... 52
**المطلب الأول: نظرة عامة حول مؤسسة ميناء مستغانم.**..... 52
01 -نشأة مؤسسة ميناء مستغانم..... 52
02 -التعريف بالمؤسسة..... 53
03 -روية ورسالة وقيم مؤسسة ميناء مستغانم..... 53
04 -الهيكل التنظيمي للمؤسسة..... 54
05 -البنية التحتية للميناء..... 55
**المطلب الثاني: مهام وأهداف مؤسسة ميناء مستغانم.**..... 56
01 -مهام مؤسسة ميناء مستغانم..... 56

02 -أهداف مؤسسة ميناء مستغانم..... 56
03 -خصائص مؤسسة ميناء مستغانم..... 57
**المبحث الثاني: النقل البحري على مستوى المؤسسة ودوره في التنمية الاقتصادية.....58**
**المطلب الأول: أهم نشاطات المؤسسة في تحقيق التنمية الاقتصادية**..... 58
01 -نشاطات مؤسسة ميناء مستغانم..... 58
ا/ المبادلات التجارية..... 58
ب/ نقل المسافرين..... 60
02 -صادرات وواردات المؤسسة..... 60
03 -الحصيلة السنوية لنشاطات المؤسسة..... 61
**المطلب الثاني: دور مؤسسة ميناء في تحقيق التنمية الاقتصادية.**..... 62
01 -علاقة مؤسسة ميناء مستغانم بالتنمية الاقتصادية..... 62
02 -أهم الانجازات التي قامت بها المؤسسة من أجل الاقتصاد الوطني..... 66
03 -أهم مشاكل التي تعرقل مجال التنمية بالمؤسسة..... 67
**خاتمة الفصل**..... 68
**خاتمة عامة** ..... 69
**المصادر والمراجع** ..... 71
**الملخص** ..... 73

## قائمـــــة الجـــــداول


| رقم الجدول | العنوان | الصفحة |
|---|---|---|
| ( I - 1 ) | - ابرز تطورات مفهوم اللوجستيك | 10 |
| ( I - 2 ) | - أنواع وسائل نقل المنتجات المختلفة. | 19 |
| ( I - 3 ) | - ترتيب وسائل النقل من حيث معايير المفاضلة بينها. | 23 |
| ( I - 4 ) | - العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة النقل. | 24 |
| ( III - 1) | - المبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية سنة2007 | 59 |
| ( III - 2) | - عدد السفن الراسية بالميناء خلال الخمس سنوات الأخيرة. | 61 |
| ( III - 3) | - زمن مكوث السفن بالميناء | 62 |
| ( III - 4) | - حجم البضائع (طن) خلال الخمس سنوات الأخيرة. | 63 |
| ( III - 5) | - حجم الواردات و حجم الصادرات خلال سنة 2011. | 63 |
| ( III - 6) | - تجارة بذور البطاطا من خلال العشر سنوات الأخيرة. | 64 |
| ( III - 7) | - استيراد السيارات خلال الثلاث سنوات الأخيرة. | 64 |
| ( III - 8) | - عدد الحاويات (معادلة 20 قدم) و حمولتها الخام. | 65 |
| ( III - 9) | - حجم الزفت المستورد خلال الخمس سنوات الأخيرة. | 65 |
| ( III - 10) | - حجم الكلي لاستيراد الحبوب | 65 |

## قائمـــــة الأشكال


| رقم الشكل | العنوان | الصفحة |
|---|---|---|
| ( 1 - I ) | - السلسلة اللوجستية | 08 |
| ( 3 - I ) | - الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء مستغانم | 55 |


## قائمة الخرائـــــــــط


| رقم الخريطة | العنوان | الصفحة |
|---|---|---|
| ( 1 - II ) | - الخطوط الملاحية البحرية الرئيسية في العالم | 29 |
| ( 1–III ) | - خريطة مؤسسة ميناء مستغانم | 53 |

## خاتمـة عامـــة

تم التطرق في هذا البحث على أهمية النقل البحري ودوره في تنمية الاقتصاد الوطني ،وذلك في ظل ظهور مؤسسات مينائية جد متطورة على الصعيد الدولي في مجال لوجستيك النقل البحري والتنافس الكبير الذي يشهده هذا القطاع.

فنظرا للأهمية المتزايدة لتبادل السلع و المنتجات من خلال عملية التصدير والاستيراد بين مختلف المناطق العالم أصبح نشاط النقل البحري عاملا حاسما لتسهيل للتجارة الخارجية والتي تعود بالفائدة للاقتصاد القومي، وبالتالي شرط أساسي للتنمية الاقتصادية ،وذلك من خلال الدور الذي يلعبه في التكامل بين الأسواق وكذا تأثيره على مختلف التكاليف الأنشطة الاقتصادية.

وقد استهدف الجزء التطبيقي من هذا البحث دراسة حالة مؤسسة ميناء مستغانم الذي ي قدم أهم الأنشطة اللوجستية في مجال النقل البحري من اجل التنمية الاقتصادية على المستوى الوطني والدولي.

ووفق حالة مؤسسة ميناء مستغانم فإن النقل البحري يعد ممن أهم النشاطات الاقتصادية المؤثرة بشكل فعال ومباشر على الاقتصاد الوطني، فقد ذكر على لسان بعض الاقتصاديين الجزائريين " أن الحقيقة الاقتصادية المتسلطة في عصرنا هذا ليست التطور الصناعي بل التسهيلات التي يقدمها النقل البحري"، فالنقل البحري عمل على زيادة وتعظيم الانتاج كماً ونوعاً. وهكذا أصبح ت مؤسسة ميناء مستغانم تُشكل قطاعاً فعّالاً وحيوياً ضمن قطاعات الاقتصاد الوطني المنتجة.

و بالتالي فان قطاع النقل البحري يساعد على القضاء على بعض الظواهر السلبية ليأخذ دوره في العملية التنموية.

### تقييم الفرضيات

-بالنسبة للفرضية الأولى يعتبر لوجستيك النقل البحري من أهم الخدمات الجديدة من أجل تحقيق التنمية الاقتصادية، فالفرضية صحيحة.

-أما بالنسبة للفرضية الثانية أن للنقل البحري دور كبير للمساهمة في التنمية الاقتصادية، فالفرضية أيضا صحيحة.

### نتائـــج البحث

-من خلال ما تم تناوله في الجانبين النظري والتطبيقي يمكن تقديم مجموعة من النتائج كما يلي:

**1 - النتائج النظرية**

-إن لوجستيك النقل البحري من أهم النشاطات التي تخلق قيمة في المؤسسات والاقتصاد الوطني على حد سواء.

-يمكن للنقل البحري إضافة قيمة للبضاعة أو المنتجات من خلال تحقيق المنفعة الزمنية والمكانية وبالتالي تحقيق التنمية الاجتماعية.

-تشكل تكلفة النقل البحري نسبة كبيرة من تكاليف اللوجستية حيث تمثل 45%منها، مما يصبح عائق أمام المؤسسات الاقتصادية وبالتالي يعكس سلبا على الاقتصاد الوطني.

-إن النقل البحري يعتبر شريان الاقتصاد الوطني.

**2 - النتائج التطبيقية**

- ان مؤسسة ميناء مستغانم تؤثر اصورة مباشرة في الاقتصاد الوطني.

- تساهم مؤسسة ميناء مستغانم بشكل عام في دورة اقتصاد البلد، وتفاعلها بشكل إيجابي مع المبادلات التجارية وحركة المسافرين.

- فمؤسسة ميناء مستغانم تدفع ضرائب للحكومة تساعدها على تنفيذ خططها التنموية وبالتالي ترقية الاقتصاد الوطني من خلال ، وتوفير خدمات راقية، والإسهام في تقليل تكاليف هذه الخدمات عن كاهل الحكومة.

## قائمة المصادر و المراجـــــع

**الكتب باللغة العربية**


01. عبد القادر فتحي لاشين،المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات،المنظمة العربية للتنمية الإدارية بحوث ودراسات، الطبعة الثانية، 2009.

02. ثابت عبد الرحمن إدريس، مقدمة في إدارة الأعمال اللوجستية (الإمداد والتوزيع المادي)، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر،2006.

03. عبيد علي احمد الحجازي، اللوجستيك كبديل للميزة النسبية، دار المعارف للنشر،الإسكندرية،مصر2000.

04. خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية،المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل و اللوجستيات، بحوث و دراسات، 2007.

05. هانز ادلر "،التخطيط في قطاع النقل و مشاريع النقل ، ترجمة عبد القادر ولي، بغداد ,1970.

06. سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية ،دار الجامعة الجديدية للنشر، الإسكندرية ،2002.

07. مهدي حسن زويلف .إدارة الشراء و الإمداد – مدخل حديث. دار الفكر.طبعة الثانية،2006.

08. جمال الدين محمد المرسي ، ثابت عبد الرحمن إدريس.إدارة الشراء والإمداد،الدار الجامعية، الإسكندرية ،2005.

09. كمال حمدى،عقد الشحن و التفريغ في النقل البحري ،شركة جلال للطباعة،الإسكندرية ،الطبعة الثانية،2002 .

10. نهال فريد مصطفى، جلال العبد، إدارة اللوجستيات،الدار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003.

11. حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل ، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر،،1998.

12. جمال حلاوة وعلي صالح، مدخل إلى علم التنمية، دار الشروق،2009، الطبعة الاولى.

13. هوشيار معروف، دراسات في التنمية الاقتصادية، دار الصفاء للنشر، جامعة البلقاء التطبيقية، 2005، الطبعة الأولى.

14. نعمة الله نجيب إبراهيم، أسس علم الاقتصاد، مؤسسات شباب الجامعة، الإسكندرية،2000.

15. محمد عبد العزيز عجمية و إيمان عطية ناصف، التنمية الاقتصادية:دراسات نظرية وتطبيقية، قسم الاقتصاد بجامعة الإسكندرية ،2000.

16. محمد أحمد الدوري، التخلف الاقتصادي، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983.

17. اسماعيل شعباني، مقدمة في اقتصاد التنمية، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر،1997.

18. مدحت القرشي، تطور الفكر الاقتصادي، دار وائل للنشر، عمان، الأردن، الطبعة الأولى، 2008.


**الكتب باللغة الفرنسية**


01. André Marchal .logistique globale-supply Chain management. Ellipes Edition marketing S.A ,2006.

02. Yves Primor . Logistique –production-distribution-soutien. 5$^{e}$ édition, l'usine nouvelle dunod.


**مذكـــــرات التخرج**

01. الحبيتري نبيلة،لوجستيك نقل البضائع في المجال الاورومتوسطي،مذكرة تخرج ماستر علوم تجارية،جامعة مستغانم،الجزائر،دفعة 2010- 2011.
02. حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية، دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر l'EPAL ، أطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الدكتورة، علوم اقتصادية، الجزائر العاصمة، 2008/2007.
03. حبيطة علي، الأهمية الاقتصادية للنقل ودوره في التنمية الاقتصادية ، مداخلة أستاذ مساعد، كلية العلوم الاقتصادية، التجارية وعلوم التسيير، جامعة الجلفة، 2011.

**القوانين والمراسيم**

01. قانون رقم 17/88المؤرخ في 10ماي 1988المتضمن تنظيم النقل البري وتوجيهه، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية 1988،العدد 19.

**الجرائـــــد**

01. برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، تقرير التنمية الإنسانية العربية ،2002،إيقون للخدمات المطبعية، الأردن ، 2002
02. جريدة الجزيرة، العدد10498 الطبعة الأولى،صدرت يوم الثلاثاء 5 ,ربيع الثاني 1422.

**مواقع الانترنت**

01. خفاف عبد علي، جغرافية النقل والاتصالات والتجارة ، دار الفكر للطباعة والنشر والتوزيع، الطبعة الأولى 2000،عمان، الموقع الالكتروني. ...www.alwelaie.com/website/books_db_details.php?books_db_id.

02. محمد زنبوعة،أثر تفعيل النقل المتعدد الوسائط في تنمية التجارة،مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 22،العدد الثاني 2006،الموقع الالكتروني -www.damascusuniversity.edu.sy/mag/law/images/.../249 272.pdf.

03. حيدر كمونة،أهمية قطاع النقل والمرور في التنمية الاقتصادية والاجتماعية،بحث منشور على موقع جريدة المدى على الرابط-http://www.almadapaper.com/sub/06- 405.htm :-

04. خط- نقل- الأنابيب،الموقع الالكتروني: www.marefa.org/index.php .

05. البحوث اللوجستية، الموقع الالكتروني /www.arab-ency.com/ar.

06. النقل والتجارة، الموقع الالكتروني www.moalim.com.

07. الاتجاهات الحديثة في اللوجستيات، جامعة القدس المفتوحة ، http://www.qou.edu/homePage/resources/newsImages/logistic.htm

08. مركز دراسات وبحوث الغرفة الشرقية، النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، أكتوبر 2009، الموقع الالكترونيhttps://www.chamber.org.sa/sites/Arabic/.../WTO/.../SeaTrans.pdf

**الملخص**

لقد احتل النقل البحري في الجزائر مراتب الأولى في معدل الدخل الوطني، مركزا على توسيع نشاطه الاقتصادي في الموانيء، بحيث تدخلت الدولة والخواص لاستيراد وتصدير المواد من أجل تحسين قيمة عملتها الدينار، وإدخال المبادلات التجارية كمحرك أساسي للاقتصاد من خلال حركة الموانيء. فلقد ساعدت العائدات مؤخرا في مسح المديونية الخارجية.

فيشكل النقل البحري، ثروة البلاد الرئيسية وأخطرها على مستقبل البلد، لأن مداخيل صادرته بالعملة الصعبة أكبر تحدي وجب معالجته، مما جعل الحكومة تنتبه لهذا المجال.

فيحتل النقل البحري دورا هاما في الاقتصاد ,لذا تسعى الجزائر للارتقاء في اقتصادها الى مستوى الدول المتقدمة, ونحن في الجزائر كباقي معظم الدول النامية, ما زال اقتصادنا يعاني من ضعف شديد في هذا القطاع الحيوي, على الرغم من الحديث المتكرر وفي مختلف المناسبات حول رغبتنا في تحقيق تنمية الاقتصادية و مساهمته في الناتج المحلي الاجمالي.

**الكلمات الافتتاحية**: النقل البحري، التنمية، النمو الاقتصادي.

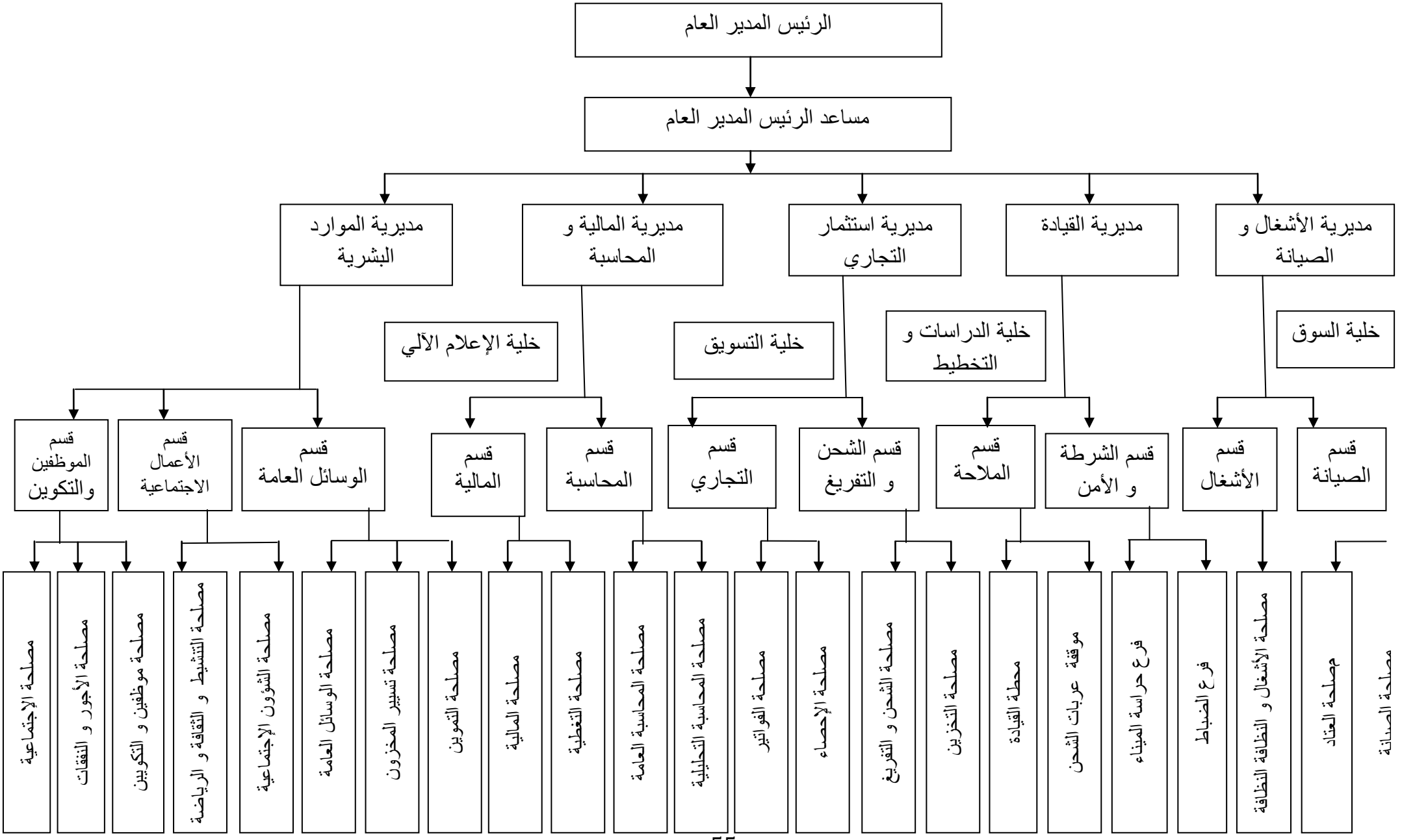
**Résumé:**

TS, il a occupé l'Algérie expédition rangs tout d'abord dans le revenu national, en se concentrant sur l'expansion de l'activité économique dans les ports, ainsi que l'État est intervenu et les caractéristiques de l'importation et l'exportation de matériaux afin d'améliorer la valeur de sa monnaie dinar et l'introduction du commerce comme un moteur clé de l'économie par le biais de mouvement Ports. Nous avons aidé récemment déboisées revenu endettement extérieur.

Expédition à la France est la principale richesse du pays, les plus graves sur l'avenir du pays, parce que les revenus de devises fortes, fait une descente dans le plus grand défi que j'avais manipulé, rendant le gouvernement à prêter attention à ce domaine. Elle occupe un rôle important dans l'expédition de l'économie, alors que l'Algérie cherche à moderniser son économie au niveau des pays développés, nous en Algérie que le reste de la plupart des pays en développement, notre économie souffre encore de graves faiblesses dans ce secteur vital, malgré les discours fréquemment à diverses occasions sur notre désir de réaliser Développement économique et sa contribution au PIB.

**Mots d'ouverture** : transport maritime, le développement, la croissance économique.

**الشكل رقم ( Ⅲ-2) : الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء مستغانم**



**مقدمة الفصل**

تمتلك الجزائر العديد من الموانئ البحرية على الشريط الساحلي بطول إجمالي يقارب 1 622 كم عبر 14 ولاية على ساحل البحر الأبيض المتوسط. وقد شيد قاطنو الجزائر منذ القدم عدة موانئ لأغراض شتى كالتجارة والدفاع والصيد البحري، و أهمها ميناء مستغانم عنابة والعاصمة .

فقد برزت في الوقت الراهن بعد انتشار العولمة وتكنولوجية المعلومات وفن اللوجستيك عدة مؤسسات تجارية وخدماتية من أجل النهوض بالتنمية الاقتصادية ، تقوم بعدة أنواع من النشاطات في نفس الوقت ومن بينهما مؤسسة الميناء وكحالة خاصة ميناء مستغانم.

لذا يعتبر ميناء مستغانم أهم المؤسسات الاقتصادية على المستوى الوطني المكلف با لنقل البحري واللوجستيك في المجال التجاري وحتى حركة الأشخاص أي المسافرين. ولذلك فإنه هو الوسيلة الرئيسية في نقل التجارة العالمية بصفة عامة وبالتالي النهوض بالتنمية الاقتصادية.

ولهذا السبب فإن كافة الدول وعلى الأخص الدول المتقدمة تعتمد في نشاطها الاقتصادي على حركة التجارة الدولية لكبر حجم صادراتها وواردتها أي التجارة المتبادلة بينها وبين مختلف دول العالم والتي تهتم اهتماماً خاصاً بأساطيلها الوطنية وتوليها عناية خاصة وتشملها برعايتها الفائقة، وتعمل على دعمها بمختلف الوسائل سواء في ذلك الدعم المادي والتشريعي والبشري.

فطبيعة نشاط اللوجستي لمؤسسة ميناء مستغانم ، و خبرته في مجال التنمية الاقتصادية الذي دام عدة سنوات من الوجود تم اختيارنا لهذ ه المؤسسة الاقتصادية كنموذج جد ناجح في الجزائر في مجال النقل البحري واللوجستيك وكذا تناسبه مع اختصاص دراستنا.

**المبحث الأول: مؤسسة ميناء مستغانم**

سنتطرق في هذا المبحث إلى التعريف مؤسسة ميناء مستغانم كمؤسسة اقتصادية لها دور فعال في التنمية الاقتصادية ،لذا سنتطرق إلى أهم مميزاتها ،خصائصها و مهامها وأهدافها امتيازاتها، و منشآتها المتخصصة وكذا البنية التحتية لها.

**المطلب الأول: نظرة عامة حول مؤسسة ميناء مستغانم**

سنتطرق في هذا المطلب إلى نشأة مؤسسة ميناء مستغانم، مرورا بتعريفها ،وكذا مهامهاو أهدافهاو الهيكل التنظيمي لها.

**1 - نشأة مؤسسة ميناء مستغانم**

أنشأت مؤسسة ميناء مستغانم في شهر نوفمبر سنة 1982م في إطار إصلاح النظام المينائي الجزائري بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 82- 287 الصادر بتاريخ 14أوت1982م ، وهي مؤسسة عمومية اقتصادية، بعد ما أن ورثت الخدمات والتجهيزات الخاصة بالديوان الوطني للموانئ المنحلّ (ONP)، وكذ ا ا لشركة الوطنية للشحن والتفريغ المنحلّة أيضا (SONAMA)، فقد أسندت إليها من جهة أخرى مهام الشركة الوطنية للملاحة (CNAN)، وتشرف على تسييره حاليا الشركات ذات الأسهم EPE/ EPM/ Spa.

أصبحت مؤسسة ميناء مستغانم حاليا تقدم ثلاثة خدمات في الوقت الحالي وهي: الخدمات التجارية و خدمات الصيد البحري وخدمات نقل المسافرين التي أنشأت حديثا،فأصبح دورها منوطا بما يلي:

أ - تسيير أملاك الدولة المينائية والإنشاءات الخاصة واستغلال وتنمية الميناء.

ب - احتكار خدمات الشحن والتفريغ، القطر والإرساء.

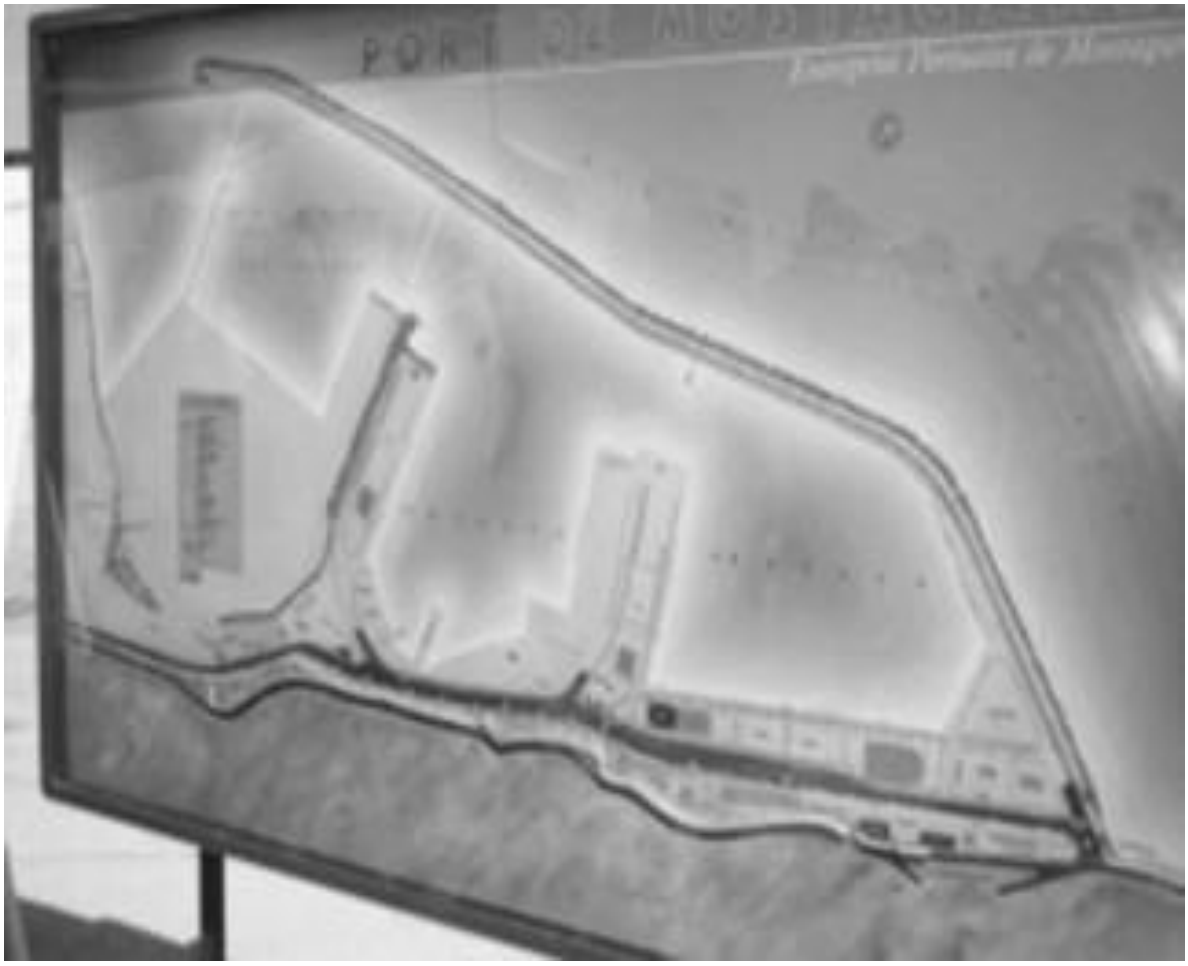
ت - تسهيل حركة المسافرين.

فبعد سنة 1988م وترسيخ إلزامية استقلالية المؤسسات العمومية والاقتصادية، فكان لهذه الأخيرة الشأن باستقلاليتها في 29 فيفري 1989م على غرار المؤسسات التي كشفت عن استقرار في وضعيتها المالية، حيث تم تحويلها بموجب عقد موثق من شركة عمومية ذات طابع اجتماعي إلى شركة عمومية اقتصادية، شركة ذات أسهم رأس مالها 25.000.000 دج تحت الحيازة الكاملة لشركة تسيير مساهمات الدولة "الموانئ" SOGEPORTS، تحمل للسجل التجاري رقم 88.B.01 وتخضع للقانونين التجاري والمدني طبقا لأحكام القوانين 88-01 و 88-03 و 88-04 الصادرة بتاريخ 12 جانفي 1988، والمتضمنة للنصوص التنظيمية لاستقلالية المؤسسات، وطبقا للمرسوم 88-101 الصادر بتاريخ 12 جانفي 1988م، والمرسوم 88- 119 الصادر بتاريخ 16 ماي 1988م، والمرسوم 88-177 الصادر بتاريخ 28 سبتمبر 1988م.

**2 - التعريف بالمؤسسة**

هي مؤسسة عمومية اقتصادية تقع في الجهة الشرقية لخليج أرزيو بين خطي عرض 35° و56° شمالا و خطي طول 00° و 05° شرقا. تأسست في 14 أوت 1982م بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 82- 287 الصادر بتاريخ 14أوت 1982 م، واستقلت في 29 فيفري 1989م شأنها شأن المؤسسات العمومية الأخرى ليسيرها مجموعة من الشركات ذات الأسهم، ذات رأس المال الاجتماعي المقدر بـ 000 000 500 دج تحت الحيازة الكاملة لشركة تسيير مساهمات الدولة "الموانئ" SOGEPORTS، ويقع مقرها الاجتماعي في الطريق الرئيسي إلى صلامندر كما هو موضح في الخريطة التالية:

**خريطة رقم ( III- 1) ميناء مستغانم**



**3 - رؤية ورسالة وقيم المؤسسة**

**ا/ الرؤية**

ربط الاقتصادات حول العالم ونشر الازدهار وقيادة التميز في الخدمات اللوجستية العالمية وفق معايير دولية.

**ب/الرسالة**

من خلال التركيز باستمرار على قيم والأسس التجارية المسؤولة، فالمؤسسة ترتقي لتصبح مزود خدمة رائد ة تطبق أحدث طرق تشغيل السفن البحرية المتميزة تبعاً للمعايير العالمية، و ترسي في نفس الوقت علاقات عمل مثمرة مع جميع شركائها مبنية على الثقة المتبادلة.

**ج/القيم**

- الاتزان.
- الشفافية.
- المثابرة.
- التفهم.

**4 - البنية التحتية للميناء**

فيما يخص البنية التحتية للميناء فقد استرجعت مؤسسة ميناء مستغانم في أفريل الماضي فضاء ثانيا مخصصا لاستقبال البواخر المحملة بالمركبات وهذا إثر تحويل جزء من أسطول الصيد البحري نحو ميناء الصيد والترفيه لصلامندر الذي تم استلامه في بداية العام الحالي. وسمح هذا المكسب بالإسراع في وتيرة العمليات باعتبار أنه يمكن التكفل بسفينتين في نفس الوقت مما سيقلل من عدد السفن التي تبقي تنتظر للرسو.

ومن جهة أخرى استفادت مؤسسة ميناء مستغانم من قطعة أرضية تتربع على مساحة 20 هكتارا وتقع على بعد حوالي 15 كلم من الميناء ستخصص لاحتضان الميناء الجاف. وسيمكن هذا الموقع بمجرد دخوله حيز الخدمة من رفع حركة المركبات وتدعيم قدرات الاستقبال مع العلم أنه تم تسطير مشروع لإنشاء حوض ثالث حيث تم إتمام الدراسات، وسيتوفر هذا الحوض مستقبلا على عمق يفوق 14 مترا مما سيتيح رسو بواخر ذات الحمولة الكبيرة وفق مسؤولي مؤسسة ميناء مستغانم.

ومن ناحية ثانية يضمن ميناء مستغانم أربعة خطوط منتظمة مع موانئ مرسيليا (فرنسا) وهمبورغ (ألمانيا) وأنفيرس (بلجيكا) وهيوستن-بالتيمور (الولايات المتحدة) مما يضمن حركية شبه دائمة. ويرتبط النجاح الذي يعرفه هذا الميناء بموقعه الإستراتيجي والإمكانيات التي يوفرها سواء في التخزين أو التكفل بالسلع من قبل طاقم مؤهل.

**المطلب الثاني: مهام وأهداف المؤسسة**

سنتطرق في هذا الفصل إلى أهم مهام وأهداف وخصائص التي تتميز بها مؤسسة ميناء مستغانم مع تبيان البنية التحتية التي تزخر بها.

**1 - مهام مؤسسة ميناء مستغانم**

يمكن إيجاز مهام مؤسسة ميناء مستغانم في النقاط التالية:

- استثمار وتطوير ميناء مستغانم؛
- استغلال الآلات والإنشاءات المينائية؛
- إنجاز أعمال صيانة وتهيئة وتحديث للبنى المينائية الفوقية؛
- إعداد برامج بناء وصيانة وتهيئة للبنى المينائية التحتية بالتعاون مع الشركاء الآخرين؛
- مباشرة عمليات الشحن 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.
- النقل البحري للأشخاص وخاصة نحو اسبانيا.

**2 - أهداف ميناء مستغانم**

يمكن إيجاز أهداف مؤسسة ميناء مستغانم في النقاط التالية:

- تأمين أحسن الظروف لعبور البضائع من حيث المدّة 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 و تطوير ميناء مستغانم؛
- استغلال الوسائل و التجهيزات المينائية؛
- تنفيذ أشغال الصيانة و التهيئة و تجديد البنيات الفوقية للميناء؛
- إصدار برنامج أشغال الصيانة و التهيئة و خلق بنيات مينائية بالتنسيق مع متعاملين آخرين متخصصين؛
- تنفيذ عمليات الشحن و التفريغ و التشوين المينائية؛

- تنفيذ عمليات القطر و الإرشاد و الرسو...الخ؛

- تنفيذ كل العمليات التجارية،المالية، الصناعية، و العقارية المرتبطة بصفة مباشرة و غير مباشرة بالهدف الاجتماعي.

**3 - خصائص ميناء مستغانم**

يمكن إيجاز مميزات و خصائص مؤسسة ميناء مستغانم في النقاط التالية:

- موقع جيو إستراتيجي هام؛

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

- محطات رسو متخصصة لسفن الأداء لتأمين الخطوط البحرية المنتظمة؛

- إنشاءات متخصصة لمعالجة ناقلات الحبوب، السكر، الخمور وناقلات الزفت؛

- قدرات تخزين مغطاة وغير مغطاة؛

- حماية جيدة للبضائع؛

- تنوع طرق تسليم البضائع (السكة الحديدية، الطريق الهري عن طريق الشاحنات)؛

- بنى فوقية وتجهيزات وفق طموح المتعاملين الاقتصاديين؛

- إطارات وعمال مهيئون ومدربون على عمليات الشحن والتفريغ؛

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

**المبحث الثاني: النقل البحري على مستوى الميناء و دوره في التنمية الاقتصادية**

سيتم من خلال هذا المبحث إبراز دور النقل البحري كأحد العوامل المساهمة في التنمية الاقتصادية وذلك بالتطرق إلى آليات تسيير النقل البحري لتحقيق التنمية.

**المطلب الأول: أهم نشاطات مؤسسة ميناء مستغانم**

تزخر مؤسسة ميناء مستغانم بعدة نشاطات متنوعة ترجع بالفائدة للدخل الوطني وهذا ما سوف نحاول التطرق إليه من خلال هذا المطلب.

01- **نشاطات مؤسسة ميناء مستغانم**

**ا/المبادلات التجارية**

يتميز نشاط مؤسسة ميناء مستغانم بالمبادلات التجارية بالدرجة الاولى ، بحيث يتحدد دور التجارة الخارجية الهام في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، من خلال كونه المصدر الرئيس يللدخل والعملات الأجنبية، والعامل المنشط للعلاقات الاقتصادية مع العالم الخارجي.

فقد عرفت الحركة التجارية بمؤسسة ميناء مستغانم تطورا ملحوظا بفعل فن اللوجستيك، فابتداء 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 50 إلى 55% من النشاط العام، ويمكن أن يصل إلى أكثر من 60000 طن سنويا مستقبلا.

لذا 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 ومن أهمهم:

- مجمع كنتوار المغرب غليزان – مستغانم؛
- ش.ف.م.م جديد مستغانم؛
- مؤسسة حبوب الغرب الجزائري؛
- ش.ذ.م.م سيم موزاية – الجزائر؛
- منشأة بلقرع – بشار؛
- الديوان الوطني لاستيراد الحبوب.

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

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

- مجمع بوثلجة مستغانم؛
- مؤسسة Edimco ؛
- شركة Hydro aménagement بومرداس- الجزائر؛

- شركة Cosider الجزائر؛

- شركة Cosider Camital مستغانم.

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

ويتعامل ميناء مستغانم في هذا المجال مع كل من:

- شركة استيراد الحليب الجاف الجزائر – وهران؛

- منشآت أنيثرال مستغانم؛

- ش.ذ.م.م دقدوق لاستيراد الموز؛

- ش.ذ.م.م CATM بوفاريك- الجزائر.

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

ويستدل من خلال الجدول التالي حجم المبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية ومن بينها مؤسسة ميناء مستغانم.

**جدول رقم ( Ⅲ-1) المبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية سنة2007 ( الوحدة:مليون طن)**

| المجموع | % | الصادرات | % | الواردات | الميناء |
|---|---|---|---|---|---|
| أرزيو | 1.00 | 1.49 | 66.04 | 67.04 | 98.51 |
| سكيكدة | 3.11 | 12.80 | 21.18 | 24.29 | 87.20 |
| بجاية | 6.30 | 42.57 | 8.5 | 14.80 | 57.43 |
| الجزائر/دلس | 9.24 | 82.21 | 2.00 | 11.24 | 17.79 |
| عنابة | 3.12 | 56.22 | 2.43 | 5.55 | 43.78 |
| وهران | 3.69 | 93.42 | 0.26 | 3.95 | 6.58 |
| جن جن | 1.23 | 90.44 | 0.13 | 1.36 | 9.56 |
| **مستغانم** | **0.85** | **91.40** | **0.08** | **0.93** | **8.60** |
| الغزوات | 0.63 | 88.73 | 0.08 | 0.71 | 11.27 |
| تنس | 0.27 | 64.29 | 0.15 | 0.42 | 35.71 |
| المجموع | 29.44 | 22.60 | 100.85 | 130.29 | 77.40 |

**المصدر: وزارة النقل، الدليل الإحصائي ، سنة 2007.**

فمن خلال تحليل الجدول نستنتج أنه تتميز المبادلات التجارية المعتمدة على النقل البحري، بعدم التوازن بين الواردات29 ( مليون طن ) والصادرات101 ( مليون طن ) و التي تقتصر على المحروقات التي تمثل 96% من حجم صادرات الجزائر. و تستأثر ها الموانئ النفطية المتخصصة ( أرزيو. سكيكدة بجاية )، أما باقي الموانئ، فهي موانئ استيرادية بالدرجة الأولى، إذ تمثل الواردات نسبا مرتفعة تتراوح بين 80 %و 93 %من مجمل مبادلا تها، وتمثل المواد الغذائية والمنتوجات الفلاحية ما يقارب نصف حجم الواردات ،( 45.76 % )أما النسبة الباقية، فهي عبارة عن مواد مصنعة أو نصف مصنعة ( منتوجات معدنية عتاد، آلات، منتوجات بترولية ) و بالمقابل تقتصر باقي الصادرات (دون المحروقات ) والتي لا تتجاوز نسبتها 4 %من إجمالي الصادرات الوطنية، على مواد غير مصنعة أو نصف مصنعة.

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

**ب/ نقل المسافرين**

يعتبر التطور المضطرد و الملحوظ في عدد المسافرين بحرا عاملا مشجعا للنقل البحري، و ذلك رغم تخفيض عدد التأشيرات الممنوحة400 ( ألف مسافر سنويا). وكذا الإجراءات الأخيرة المتخذة من طرف الدولة، و القاضية بمنع استيراد السيارات القديمة التي عمرها أقل من 3سنوات ،( و الذي كان معمولا به من قبل.

ثم إن عددا كبيرا من المسافرين باتجاه أوروبا، يستعملون الطائرة ذهابا، و الباخرة إيابا مما يفسر ارتفاع عدد القادمين قياسا على عدد المغادرين بحرا .

وتعتبر عملية النقل البحري للمسافرين و التي تعرف نشاطا مكثفا في فصل الصيف منافسا قويا للنقل الجوي و يعود ذلك بالدرجة الأولى إلى تكاليف النقل المنخفضة، و قدرة الاستيعاب الكبيرة بالنسبة للباخرة، إذ يفضل المسافرون صيفا ( و تحديدا المغتربون العائدون إلى الوطن ) الدخول بالسيارات و الأمتعة . مما يعود بفائدة كبرى على الاقتصاد الوطني .

**02- صادرات وواردات ميناء مستغانم**

ا/ تشمل صادرات ميناء مستغانم ما يلي:

- زيت قصب السكر؛
- الاسمنت الأبيض؛
- الخمر؛

- آلات مستعملة سابقا؛
- الهليوم ( ينقل على شكل غاز )؛
- مواد البناء؛
- مواد كيمياوية.

ب/ أما عن واردات ميناء مستغانم فهي تشمل:

- الزفت؛
- الحبوب؛
- الآلات؛
- الفواكه؛
- السيارات والشاحنات؛
- الأنابيب ( قنوات المياه )؛
- مواد فلاحية؛
- مواد بناء؛
- مواد بترولية؛
- معادن صلبة؛
- مواد كيمياوية؛
- الأسمدة.

**03- الحصيلة السنوية للنشاطات المؤسسة**

إن مؤسسة ميناء مستغانم حققت ارتفاع في عدد السفن من خلال عملية استيراد والتصدير والتي عكست ايجابيا على مداخيل المؤسسة و على الاقتصاد الوطني كما هو مبين في الجدول التالي:

**الجدول رقم ( III-2) عدد السفن الراسية بالميناء خلال الخمس سنوات الأخيرة.**

| السنة | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|---|---|---|---|---|
| عدد السفن | 352 | 348 | 419 | 548 | 511 |

**المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم.**

**الجدول رقم ( III- 3) يبين زمن مكوث السفن بالميناء.**

| السنة | 2010 | 2011 |
|---|---|---|
| المرسى (rade) | 2,88 يوم | 1,29 يوم |
| المرفأ(quai) | 2,88 يوم | 1,33 يوم |

**المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم.**

حيث انه كلما مكثت سفينة بالميناء إلا وأنها سوف تقوم بالتخليص الجمركي بالعملة الاجنبية لفائدة الخزينة العمومية.

**المطلب الثاني: دور مؤسسة ميناء مستغانم في تحقيق التنمية الاقتصادية**

تسعى مؤسسة ميناء مستغانم إلى تنمية الاقتصاد الوطني من خلال نشاطاتها المتنوعة لفائدة العام والخاص، لذا سنتطرق من خلال هذا المطلب على كيفية تنمية مؤسسة ميناء مستغانم للاقتصاد الوطني.

**01 -علاقة مؤسسة ميناء مستغانم بالتنمية الاقتصادية**

لقد كانت ولا زالت اهتمامات مؤسسة ميناء مستغانم هي تحقيق التنمية الاقتصادية،وجعلت منها هدفاً تسعى إليه من خلال العمل علي الاحتفاظ بمعدل الربح والمداخيل من خلال عملية المبادلات التجارية من استيراد والتصدير ، وذلك حتى يتحقق للدولة على المدى البعيد زيادة معدلات النمو في الدخل القومي الحقيقي، وإن أبرز ما تنطوي عليه عملية التنمية الاقتصادية من خلال حركة المؤسسة المينائية هي زيادة ميزات المدفوعات والدخل لفائدة الاقتصاد الوطني .

لذا سعت مؤسسة ميناء مستغانم في توسيع نشاطها لتحقيق عائد الربح وذلك من خلال انشاء قطاع نقل المسافرين بحرا الى القارة الاوروبية، وأمام هذه الوضعية، أصبح إعادة النظر في تنظيم وتسيير مؤسسة ميناء مستغانم ضرورة ملحة من خلال خلق استثمارات عمومية لفائدة الاقتصاد الوطني.

فلقد توسع نشاط المؤسسة في مجال الصادرات وواردات وذلك من اجل تعزيز الاقتصاد الوطني وتحريك العجلة الاقتصادية وذلك من خلال العمليات التجارية التالية:

**ا/ تجارة البضائع**

**الجدول رقم ( III- 4)حجم البضائع (طن) خلال الخمس سنوات الأخيرة.**

| السنة | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|---|---|---|---|---|
| حجم البضائع (طن) | 865 804 | 1 036 829 | 1 172 439 | 1077 481 | 1 188 987 |

**المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم.**

**ب/التجارة بحسب عائلات المواد 2011**

**الجدول رقم ( III- 5) حجم الواردات و حجم الصادرات خلال سنة 2011.**

| عائلات المواد | حجم الواردات (طن) | حجم الصادرات (طن) | الحجم الإجمالي (طن) |
|---|---|---|---|
| المواد الفلاحية | 579 903 | - | 579 903 |
| المواد الغذائية | 9 534 | 2 703 | 12 237 |
| المواد الحديدية | 122 764 | 195 | 122 959 |
| معادن ومواد البناء | 158 325 | 7 782 | 166 106 |
| مواد بترولية | 39 662 | - | 39 662 |
| مواد كيماوية | 26 366 | 6 816 | 33 182 |
| أسمدة | 32 899 | - | 32 899 |
| صفقات خاصة | 181 061 | 20 978 | 202 039 |
| المجموع | 1 150 514 | 38 473 | 1 188 987 |

**المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم.**

**ج/ تجارة بذور البطاطا**

**الجدول رقم ( III- 6)تجارة بذور البطاطا من خلال العشر سنوات الأخيرة.**

| السنة | عدد السفن | حجم الواردات (طن) |
|---|---|---|
| 2002 | 47 | 87429 |
| 2003 | 30 | 58788 |
| 2004 | 32 | 54923 |
| 2005 | 23 | 42479 |
| 2006 | 30 | 71256 |
| 2007 | 25 | 54295 |
| 2008 | 34 | 83063 |
| 2009 | 37 | 96 791 |
| 2010 | 36 | 96 314 |
| 2011 | 37 | 100 342 |

**المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم.**

**د/ تجارة السيارات**

تم بنهاية 2011، استيراد 662 63 وحدة متحركة على متن 194 سفينة ناقلة للسيارات أي بزيادة 7.303 وحدة مقارنة بالسنة الفارطة.

**الجدول رقم ( III- 7)استيراد السيارات خلال الثلاث سنوات الأخيرة.**

| السنة | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|---|---|---|
| عدد ناقلات السيارات | 54 | 199 | 194 |
| عدد الوحدات المتحركة | 17 437 | 56 359 | 63 662 |

**المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم.**

**هـ/ تجارة الحاويات**

**الجدول رقم ( III- 8)عدد الحاويات (معادلة 20 قدم) وحمولتها الخام.**

| السنة | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|---|---|---|---|
| عدد الحاويات (معادلة 20 قدم) | 2 261 | 3 067 | 3 995 | 6 208 |
| الحمولة الخام | 18 370 | 20 543 | 28 872 | 40 646 |

**المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم.**

**و/ التجارة بحسب المنشآت المتخصصة**

**- NAFTAL:** أنشأت في سنة 1929م على الرصيف الشمالي الشرقي، على مساحة 2 524م$^2$ وهي مجهزة بثلاث أوعية (أحواض) ذات سعة إجمالية تقدر بـ 200 4 طن.

**الجدول رقم ( III- 9) حجم الزفت المستورد خلال الخمس سنوات الأخيرة.**

| السنة | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|---|---|---|---|---|
| حجم الزفت المستورد | 6 633 | 27 765 | 13 259 | 3 544 | 14 694 |

**المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم.**

**-UCA O.A.I.C :** أنشأت سنة 1986م على مساحة 4640 م$^2$. سعتها 30 000 طن،وهي مجهّزة بمضختين متحركتين بمعدل ضخّ 300 طن من الحبوب/ساعة لكل منهما.

**الجدول رقم ( III- 10)حجم الكلي لإستيراد الحبوب.**

| السنة | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|---|---|---|---|---|
| الحجم الكلي | 172 975 | 338 572 | 167 277 | 124 100 | 432 279 |

**المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم.**

**02 -أهم الانجازات التي قامت بها مؤسسة من أجل الاقتصاد الوطني**

لقد رصدت مؤسسة ميناء مستغانم خلال العام الجاري مبلغ يفوق 1 مليار دج لتدعيم الميناء التجاري بعدة تجهيزات منها اقتناء قاطرة وجرارات خاصة لسحب البواخر والحاويات وباخرة من الحجم الصغير لمكافحة تلوث مياه البحر وعمليات لتدعيم الإنارة العمومية وانجاز الجدار الخارجي للميناء وكذا تهيئة فضاءات لاحتضان المحطة البحرية لنقل المسافرين.

أما من الناحية التجارية يحتوي ميناء مستغانم على مئات السيارات الجديدة التي هي متوقفة بشكل منظم بفضاءات مهيأة خصيصا لها في انتظار سحبها من طرف مختلف الوكلاء الذين استوردوها تلبية لطلبات زبائنهم. وتعكس الحركة المستمرة لسائقي الشاحنات نشاطا مكثفا حيث أصبح هذا المشهد عاديا على مر الأشهر .و أصبح ميناء مستغانم الواقع تقريبا عند مدخل المدينة هو المنشأة الأكثر أهمية في البلاد من حيث حركة المركبات، ويتزايد عدد السيارات التي تفرغ من السفن أمام ارتياح كبير لطاقم مؤسسة ميناء مستغانم التي أصبحت بمرور الوقت متخصصة في هذا المجال.

كما يذكر أنه تم تحويل حركة السيارات نحو موانئ مستغانم وجن جن والغزوات في أعقاب مجلس وزاري مشترك عقد في 26 جوان 2009 بهدف تخفيف الضغط عن ميناء الجزائر العاصمة في مجال حركة النقل البحري. ويتذكر مسيرو مؤسسة ميناء مستغانم يوم 15 سبتمبر 2009 تاريخ رسو أول باخرة للسيارات قادمة من إسبانيا وعلى متنها 365 مركبة، وقد تم التكفل بالعملية بدون أي عائق ومنذ ذلك التاريخ تسجل هذه المنشأة تزايد حركة عبور المركبات ، وتشير الإحصائيات المقدمة من المؤسسة أن 46.429 مركبة استقبلت خلال الأشهر الأربعة الأولى من 2013 مقابل 40.831 مركبة في نفس الفترة من 2012 بزيادة في حدود 4 بالمائة.

فقد بلغ عدد المركبات مختلفة الأنواع والعلامات التي استوردت عبر ميناء مستغانم في السنة الماضية150.081 مقابل 63.662 في2011 أي بارتفاع يقدر بـ 136 بالمائة، وبالموازاة مع ذلك شهدت حركة السفن ارتفاعا كبيرا حيث انتقلت من 54 خلال سنة 2009 إلى 269 في العام الماضي.

إن ميناء مستغانم قد اشتهر في مجال حركة السيارات فقد استقبل منتجات أخرى لا تقل أهمية حيث استقبل السنة الماضية 99000 طن من الأسمنت مقابل 30 ألف طن في عام 2011 إلى جانب 72300 طن من الخشب مقابل 23900 طن في 2001 وكذا 120800 طن من بذور البطاطس ، ويمثل هذا الحجم 80 بالمائة من الاستيراد الوطني لبذور البطاطس والتي كانت حصرية بمستغانم لعدة عقود.

لذا يرتقب الشروع قريبا في تهيئة منطقة للتوسع لفائدة ميناء مستغانم تتربع على مساحة 15 هكتار لتخزين الحاويات وشاحنات التبريد ومختلف السلع ، وقد تم الانتهاء مؤخرا من الدراسة المتعلقة بتهيئة هذه المنطقة

الواقعة بمحاذاة مقر المؤسسة المذكورة خارج ميناء مستغانم حيث تشمل تخصيص فضاءات لتخزين السلع المستوردة على غرار الحاويات والمركبات بمختلف الأحجام.

وستسمح هذه العملية بإضفاء مساحة أكبر للميناء التجاري الذي يعرف اختناق كبير بفعل استقباله يوميا لمختلف السلع المستوردة كالخشب والزفت والاسمنت والحبوب وغيرها فضلا عن المحطة البحرية للمسافرين التي تستقبل بمعدل 4 بواخر في الأسبوع للخطين البحريين "مستغانم-فالنسيا" و"مستغانم-أليكانت" (اسبانيا) .

لذا وينتظر أن يشرع في تجسيد عملية التهيئة مطلع العام القادم على أقصى تقدير وذلك بعد استكمال الإجراءات القانونية واختيار المؤسسة المكلفة بالأشغال.

ومع التطور المستمر لحركة السيارات والسلع تسير مؤسسة ميناء مستغانم نحو نجاح تخصصها. كما ترتسم آفاق واعدة مع مشروع مصنع تركيب السيارات المستقبلي لـ"رونو" بوادي تليلات (وهران). ومن المرتقب أن يكون ميناء مستغانم نقطة عبور لمكونات السيارات التي سيتم إنتاجها بهذا المصنع.

**03 -أهم المشاكل التي تعرقل مجال التنمية بالمؤسسة**

هناك عدة مشاكل بمؤسسة ميناء مستغانم التي انعكست سلبيا على التنمية الاقتصادية أهمها:

- ميناء من الجيل قديم من الجيل الأول.
- نقص في التجهيزات والآليات.
- التأخر في عملية تداول الحاويات.
- انخفاض معدل أداء الميناء.
- طول الإجراءات الإدارية.
- اختناق الميناء.
- نقص الكفاءات والإطارات.
- الارتفاع النسبي في رسوم وأجور خدمات الموانئ الأخرى.
- ارتفاع أجور الأراضي والمستودعات في الميناء والتي تحد من أعمال النشاطات المرتبطة بأعمال الاستيراد والتصدير وتقلل من فرص استغلال طاقات الميناء بشكل كبير حيث أن الهدف ليس فقط القيمة الإيجارية بقدر ما هو هدف تحقيق بيئة ملائمة للقطاع الخاص لتوطين بعض نشاطات الاقتصاد في الهناء مستغانم.

**خاتمة الفصل**

تم التطرق من خلال هذا الفصل إلى معرفة مدى أهمية وتطبيق النقل البحري في مؤسسة ميناء مستغانم باعتباره ا مؤسسة اقتصادية تساهم في تنمية النشاط اقتصادي والتجاري والخدماتي.

فتسيير قطاع النقل البحري هو جد حساس ومهم يزود المؤسسات الاقتصادية اي الموانيء بأحسن تسيير والتنسيق بين أقسامها كما تساعد في رفع مساهمتها الاقتصادية، كما تقوم بإضافة قيمة اقتصادية للمؤسسة وللزبائن وتحقق درجة عالية من المنفعة الزمانية والمكانية عند نقل هذه السلع والبضائع وخدمة العميل.

وبالتالي فالنقل البحري له دوراً كبيراً في تفعيل حركة نشاط المؤسسات الاقتصادية والتي من شانها تزيد من حجم نشاطها، والذي تساهم في دعم عملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية في الجزائر وخاصة الاقتصاد الوطني.