

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم
كلية العلوم الإقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير
قسم العلوم التجارية

شعبة مالية والتجارة الدولية

مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في العلوم التجارية تخصص مالية والتجارة الدولية

بعنوان:

دور الموانئ في تنشيط التجارة الدولية

- تحت إشراف:
أ - مكايي محمد الأمين

- إعداد الطالب:
- بوهلة كريم

لجنة المناقشة

| الصفة | الأستاذ |
|--------|-----------------------|
| رئيسا | أ - بوظراف الجيلالي |
| مشرفا | أ - مكايي محمد الأمين |
| مناقشا | أ - يسعد عبد الرحمان |

السنة الجامعية: 2024/2023

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

الشكر

قال رسول الله صلى الله عليه وسلم

" من لم يشكر الناس لم يشكره الله "

الحمد لله الذي وفقنا لتثمين هذه الخطوة في مسيرتنا الدراسية بثمره الجهد والنجاح و الذي بحمده تتم النعم .

و يشرفني أن أتقدم بأسمى عبارات الشكر والاحترام والتقدير لأساتذة قسم علم العلوم التجارية جامعة عبد الحميد ابن

باديس - مستغانم -

وبدون أن أنسى بأن أتقدم بجزيل الشكر والامتنان للذي لم يبخل علينا بنصائحه ومعلوماته " الأستاذ : مكاوي محمد

الأمين

أعانه الله في كل درب سلكه ويسر طريقه

كما لا يفوتني الذكر أن أتقدم أيضا بالشكر الجزيل للجنة المناقشة على تكريمهم وقبولهم مناقشة بحثنا المتواضع

الإهداء

" الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات "

اللهم نسألك خير المسألة و خير الدعاء و خير العلم و خير الثواب و خير الحياة و خير الممات

نحمد الله على منه و كرمه علينا أعوام تمر من أعمارنا ، بدأناها بخطوة ، وها اليوم

نقطف ثمارها المباركة قطوفا من الرحمن دانيات .

أهدي ثمرة نجاحي و تعبي إلى أولى الناس إلى قلبي سندي و مسندي أبي الغالي و إلى التي تحت أقدامها

جنتي أمي غاليتي ، إلى أخواتي و أحبابي و أصدقائي عامة.

أهدي تحياتي الخاصة إلى أساتذتي و إلى قسم العلوم التجارية عامة

والى كل من ساندني من قريب و بعيد

الفهرس

فهرس المحتويات

| الصفحة | العناصر |
|--|--|
| أ | الشكر |
| ب | الإهداء |
| 01 | الفهرس |
| 04 | المقدمة العامة |
| الفصل الأول : مفاهيم أساسية حول الموانئ والتجارة الدولية | |
| 07 | تمهيد |
| 09 | المبحث الأول : الموانئ |
| 09 | المطلب الأول : تعريف الموانئ |
| 10 | المطلب الثاني : أنواع الموانئ |
| 12 | المطلب الثالث : مميزات الموانئ |
| 15 | المبحث الثاني : مدخل للتجارة الدولية |
| 15 | المطلب الأول : ماهية التجارة الدولية |
| 16 | المطلب الثاني : أهمية التجارة الدولية |
| 18 | المطلب الثالث : الموانئ ودورها الجوهرى فى قيام التجارة الدولية |
| 20 | المبحث الثالث : علاقة الموانئ بالتجارة الخارجية |
| 20 | المطلب الأول : ماهية النقل البحرى (الموانئ) |
| 22 | المطلب الثاني : دور النقل البحرى فى تسهيل المبادلات التجارية |
| 22 | المطلب الثالث : أهم تحديات النقل البحرى على التجارة الخارجية |
| 24 | خلاصة الفصل الأول |
| الفصل الثانى : دراسة ميدانية للشركة العامة للخدمات البحرىة GEMA | |
| 27 | تمهيد |
| 28 | المبحث الأول : النقل البحرى فى الجزائر |
| 28 | المطلب الأول : واقع النقل البحرى فى الجزائر |
| 29 | المطلب الثانى : تطور مؤشرات النقل البحرى فى الجزائر |
| 35 | المطلب الثالث : أهم موانئ النقل البحرى فى الجزائر |
| 39 | المبحث الثانى : ماهية الشركة العامة للنقل البحرى |
| 39 | المطلب الأول : لمحة تاريخية حول الشركة |
| 40 | المطلب الثانى : الهيكل التنظيمى |
| 42 | المطلب الثالث : الاطراف المتعاملة معها |
| 45 | المبحث الثالث : خدمات الشركة وتقييمها |
| 45 | المطلب الأول : أطراف النقل البحرى للشركة |

| | |
|----|------------------------------------|
| 47 | المطلب الثاني : خدمات الشركة |
| 51 | المطلب الثالث : تقييم وضعية الشركة |
| 52 | خلاصة الفصل الثاني |
| 54 | خاتمة |
| 56 | المراجع |
| 59 | الملخص |

فهرس الجداول:

| الصفحة | عنوان الجدول | رقم الجدول |
|--------|--|------------|
| 33 | ارتباط الموانئ الجزائرية بالموانئ العالمية | 01 |
| 33 | حجم الصادرات في الجزائر للفترة (2008-2021) بمليون \$ | 02 |

فهرس الاشكال:

| الصفحة | عنوان الشكل | رقم الشكل |
|--------|--|-----------|
| 32 | تطور النقل بالحاويات في الجزائر للفترة (2001-2021) | 01 |
| 34 | يوضح حجم الواردات في الجزائر للفترة(2001-2021) بمليون \$ | 02 |

المقدمة العامة

مقدمة :

تلعب التجارة الدولية دورا هاما ورئيسيا في تنمية اقتصاد الدول ، وتعد التجارة الخارجية قطاعا حيويا لأي مجتمع ، سواء كان المجتمع نامياً أو متقدما ، وربط الدول ببعضها البعض نتيجة حتمية لتفعيل التجارة الخارجية فضلاً في أنها تساعد في توسيع القدرة التسويقية لما تتيح من فتح أسواق جديدة ، والتي تؤثر في ارتفاع الدخل القومي .

كما أن التجارة شكلت منذ القدم محور اهتمام وتفكير الاقتصاديين الأوائل بل أكثر من هذا فالتجارة ظلت تمثل اللبنة الأساسية للبناء الاقتصادي لأي مجتمع ، ويعتبر قطاع حساس لأنه يمكن جلب سلع وخدمات مختلفة والعملية الصعبة خاصة ، كما أنها تعكس وضعية اقتصاد البلد ومكانته بالنسبة لدول العالم وهذا بمدى تطور صادراته و وارداته .

الجزائر تعتبر من الدول النامية التي سعت منذ استقلالها إلى تطوير وتحديث البنية التحتية للموانئ التجارية التي تملكها وذلك قصد تنشيط تبادلاتها التجارية مع مختلف المتعاملين الاقتصاديين ، خاصة أن الجزائر لديها موقع استراتيجي هام يطل على البحر الأبيض المتوسط وقريب من المحيط الأطلسي كما أنه يمتلك شريط ساحلي يفوق 1200 كلم .

أيضا تملك اتفاقيات تجارية مع مختلف البلدان والقارات خاصة القارة الأوروبية والأمريكية ، لذا سعت الجزائر من خلال مختلف السياسات الاقتصادية إلى استراتيجيات تنموية وإصلاحات تهدف إلى تطوير تجارتها الخارجية من خلال إنشاء موانئ جديدة وتطوير الموانئ الأخرى المتوفرة مع إحداث تغييرات جذرية في آليات وإجراءات تسيير الموانئ بما يتماشى و متطلبات التبادلات التجارية العالمية .

ومن هذا المنطلق جاء اهتمامنا في هذا البحث المتواضع الذي يصب في إلقاء الضوء على نشاط الموانئ الجزائرية و تشخيص العقبات والعراقيل التي تحول دون فعاليتها و أدائها الاقتصادي المرجو .

الإشكالية:

- فيما يكمن دور الموانئ وما علاقتها بالتجارة الخارجية ؟ومن هنا نستخلص الأسئلة الفرعية في بحثنا كما يلي :
- إلى أي مدى ينعكس مستوى أداء موانئ النقل البحري على التجارة الخارجية في الجزائر؟
- فيما يتجلى دور الشركة العامة للخدمات البحرية وما علاقتها في تنشيط التجارة الدولية ؟

فرضية الدراسة:

- ينعكس أداء موانئ النقل البحري على ارتفاع أو انخفاض معدلات التجارة الخارجية في الجزائر.
- يتم قياس معدل التجارة الدولية على حسب البنية التحتية للموانئ وأدائها .
- تسعى الشركة العامة لخدمات البحرية في تسهيل حركة دخول وخروج السلع والبضائع من اجل زيادة واستقطاب العمليات التجارية بشكل أكبر.

أهمية الدراسة:

تتمثل أهمية هذه الدراسة في التعريف بأهم مؤشرات أداء النقل البحري في الجزائر، وكيف ينعكس ذلك على تطور حجم التجارة الخارجية في مختلف القطاعات، وهذا من خلال الصادرات والواردات عبر النقل البحري، كما تعكس هذه المؤشرات مدى الاعتماد على وسائل التكنولوجيا الحديثة والأداء اللوجستي في تطوير النقل البحري.

أهداف الدراسة:

الهدف من هذه الدراسة هو إبراز أهمية شركات الخدمات التجارية و النقل البحري المتطور، الذي ينعكس تطوره من خلال أداء مؤشراتهما باعتبارهما من أهم الأساليب التي تعتمد عليها التجارة الخارجية، مما يحقق النهوض بالاقتصاد الجزائري.

منهجية الدراسة:

قمنا في هذه الدراسة بالاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي الذي يقوم بجمع المعلومات والبيانات وتلخيص مختلف الحقائق المتعلقة بواقع النقل البحري والتجارة الخارجية في الجزائر.

خطة البحث :

إرتأينا في المبحث الأول نظرة شاملة حول الموانئ " تعريفها ، أنواعها ثم أهميتها " . ثم إنتقلنا في المبحث الثاني حول التجارة الدولية " ماهيتها وأهميتها " ، ثم إرتأيت في المبحث الثالث والأخير حول الموانئ وما علاقتها بالتجارة الخارجية وإلى مدى ينعكس أداء الموانئ وكيف يؤثر على التجارة بين الدول .

الفصل الأول:

مفاهيم أساسية حول الموانئ والتجارة

الدولية

تمهيد

تعتبر التجارة الخارجية من أهم معايير تطور الدول ، ويرتبط تنظيمها بالسياسة التجارية للدولة و المتمثلة في مختلف الإجراءات التي تتخذها الدولة في إطار علاقاتها التجارية الدولية ، ونظراً لأهمية النقل البحري ودوره الفعال الجوهرى في تعزيز التجارة الخارجية ، بحيث أنها ترتبط ارتباطاً وثيقاً بخدمات النقل البحري ، كما يعتبر النقل البحري ركيزة أساسية لتنمية حركة الصادرات و الواردات بين مختلف دول العالم من خلال الخدمات التي تقوم بها الموانئ البحرية كالشحن و تفريغ سفن الحاويات و سفن البضائع باستخدام آليات و معدات مخصصة لذلك .

كما أنها لها دور فعال و مهم في تنمية التجارة الخارجية للدول و ذلك عن طريق توافر أسطول بحري و تطوير الموانئ لتسهيل حركة التجارة و سرعة تبادل السلع و المنافع بين الدول و الأفراد و تداول البضائع المنقولة حول العالم و بذلك تحصل الدول من خلال امتلاكها لأسطول بحري نقل تجارتها الخارجية و بالتالي توفر عملات أجنبية سوف تتحملها إذا تم نقل البضائع على سفن أجنبية وكذلك تظهر فوائد الموانئ في تحقيق إيرادات للدولة بالعملة الأجنبية .

بالمختصر قطاع النقل البحري يعتبر مصدر للقيمة المضافة في الاقتصاد و يعتبر عائد للاستثمار و يحقق الميزة التنافسية عن طريق الكفاءة المحققة من الخدمة المقدمة و التكلفة و الوقت .

المبحث الأول:

الموانئ

تمهيد:

تتطور الموانئ بتطور تقنيات النقل الجراذ أخذت الموانئ بالتخصص في نوع وحجم البضائع وفقاً لتلك التقنيات المتقدمة وبالتالي أصبحت الموانئ متعددة الأغراض، وكذلك فالازدهار الحضاري لأي دولة يعتمد على التجارة الخارجة كونها أداة نمو واضحة والتي تعد الموانئ أهم منافذها الرئيسية.

المطلب الأول : تعريف الموانئ:

من بين التعاريف المتعددة نذكر ما يلي :

أ- الميناء : منشأة ساحلية تتكون من مرفأ أو أكثر، تقام على سواحل أو شواطئ البحار أو المحيطات أو الأنهار ، او البحيرات ، يتم فيها عملية تفرغ وتحميل السفن بالبضائع او الركاب وتحتوي الموانئ على الرافعات والارصفة والمخازن للسفن¹

ب- الميناء : هو مكان يقع على حافة المحيطات أو البحار أو الأنهار، ويستخدم في استقبال السفن في الشحن والتفريغ، واستقبال البضائع، إلى جانب استقباله لسفن الركاب. ولغوياً يعني الميناء البحري أو الجوي، ولكن اصطلح على استخدام لفظ «الميناء» في الموانئ البحرية.²

ج- حسب اتفاقية جنيف الخاصة بالموانئ لعام 1923م .

"الموانئ هي الاماكن المعتادة التي تتردد عليها السفن الحربية عادة ، والتي تكون معدة لخدمة التجارة الخارجية للجماعة الدولية "

حسب التشريع الجزائري عرفته المادة(888) :

من القانون البحري بما يلي: " في مفهوم هذا الأمر فإن الميناء نقطة من ساحل البحر مهيأة ومجهزة لاستقبال السفن وإوائها وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري والنزهة.

أما المادة525من المرسوم199/99فنصت على : " هو مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري تتمتع بالشخصية المعنوية والإستقلالية المالية "

¹المصدر: موقع wikipedia

² بقلم: ممدوح زايد، 25 مارس 2017 ، 12:00 ، اقتصاد/الموانئ-أنواعها-ومواصفاتها،

المطلب الثاني: أنواع الموانئ :

والموانئ أنواع يتم تصنيفها مثل موانئ تجارية، التي تقدم خدمات الشحن والتفريغ لحمولات السفن، وتكون فيها الأرصفة والمراسي لأغراض التعامل مع الحمولات، وعادة ما تكون جزءاً من الموانئ الضخمة أو جزءاً مستقلاً بذاته، ويمكن أن يكون هناك موانئ مختصة بنوع من التجارة، مثل ميناء النفط، وميناء الفحم، وميناء معادن.

وتوجد أيضاً موانئ عسكرية تستخدم لاستقبال السفن العسكرية، وتخزين المعدات، والتجهيزات العسكرية، إلى جانب موانئ اللجوء، وهي موانئ تلجأ إليها السفن عند هبوب العواصف في البحر، بحيث تكون جزءاً من ميناء تجاري ضخم، إذ يلزم لهذا النوع من الموانئ وصول سهل وآمن من البحر ومراقب جيدة.

■ وهناك تصنيف آخر للموانئ يمكن إيجازها بموانئ طبيعية تكون محمية من العواصف وأمواج البحر عن طريق أراض طبيعية وسلاسل جبلية أو بواسطة الجزر، ويتم تشكيل المدخل لمثل هذا النوع من الموانئ بحيث يسمح بالحركة، مع ضمان السكنون داخله، إضافة إلى موانئ صناعية تتم حمايتها من العواصف والأمواج بواسطة كواسر الأمواج أو يتم إنشاؤها عن طريق الحفر.

■ إن الهدف الرئيس من الميناء، هو توفير ملاذ آمن للسفن التي تتردد عليها بغرض توصيل البضائع، أو التزود بالوقود، أو التصليح أو نقل الحمولات والمسافرين.

ويجب توافر عناصر كثيرة مثل المدخل، والممر الملاحي، وكاسر الأمواج، والأرصفة، ومحطات للسفن، وأحواض جافة ومغلقة.

ويعد مدخل الميناء أكثر أجزاء الميناء تعرضاً للأمواج، وبذلك فإن عمق المياه وعرض المدخل يجب أن يكونا أكبر منه في الممر الملاحي المؤدي للميناء.

ويعتمد عرض المدخل على كثافة المرور، وعدد المداخل المساعدة الأخرى، واحتياجات الحركة، ودرجة الحماية المتوافرة للممر الملاحي.

أما عرض المدخل فيجب أن يكون واسعاً بما فيه الكفاية لأغراض الحركة، لتجنب تيارات المد والجزر الخطيرة، ويجب ألا يكون هذا الاتساع مصمماً لمنع ارتفاع الموج وتلاطمه داخل الميناء.

ويجب أن يكون عمق المياه في جميع أرجاء الميناء كافياً لأغراض حركة السفن في جميع أرجائه، وأن يكون الممر الملاحي المؤدي للميناء بعرض كافٍ، وأن يعمق لتوفير ممر آمن للسفن ما بين المدخل والأرصفة داخل الميناء.

كما ان الهدف الرئيسي من كاسر الأمواج، هو حماية ساحة الماء المغلقة من الأمواج والعواصف، فهي تساعد في جلب الهدوء داخل الميناء، وبالتالي تحقيق الأمان للسفن داخله، وسهولة عملها.

من جهة أخرى، تعني الأرصفة والمراسي المسلك المحفور الذي تجوبه السفن من البحر الموصول إلى الحوض داخل الميناء، في حين يسمى الجزء من الممر الملاحي الواقع في البحر والقريب من المدخل، بالممر الخارجي¹.

1 باحث في اقتصادات النقل البحري (edkw@egcss.com) بقلم: ممدوح زايد، 25 مارس 2017، 12:00

أما الجزء من الممر الواقع بين المدخل وحوض الميناء فيسمى بالممر الداخلي، وتتم حماية الممر الداخلي من العواصف والأمواج بواسطة حواجز طبيعية أو بواسطة كواسر الأمواج. وعند تصميم الرصيف وعمق المياه به يتحدد طوله وفقاً لأطوال السفن المنتظر رسوها في هذا الميناء، وكذلك وفقاً لاستخداماته، أما عمق قاع البحر أمام الميناء، فإنه يتوقف على غاطس أكبر سفينة من المتوقع أن ترسو وهي بكامل حمولتها، وعادة ينخفض منسوب قاع البحر أمام الحائط عن أقل منسوب للمياه في الجزر، بما يساوي مجموع كل من غاطس السفينة ومتر واحد يسمى خلوص قاع السفينة. ويغطي هذا المتر الإضافي احتمالات الإطماء أمام الحائط، بالإضافة إلى أنه يؤمن سلامة السفينة عند تحرك الأمواج محدودة الارتفاع التي قد تصل أمام الميناء¹.

¹ باحث في اقتصادات النقل البحري (edkw@egcss.com) بقلم: ممدوح زايد، 25 مارس 2017، 12:00

المطلب الثالث: أهمية الموانئ :

منذ بدء أنشطة التجارة البحرية، لعبت الموانئ دوراً محورياً في التنمية الاقتصادية والاجتماعية للبلدان، حيث يتم نقل أكثر من 80% من تجارة السلع العالمية (من حيث الحجم) عبر الطرق البحرية. وهناك نسبة كبيرة ومتزايدة من هذا الحجم، تمثل نحو 35% من إجمالي الأحجام وأكثر من 60% من القيمة التجارية، يتم نقلها في حاويات. وتعد موانئ الحاويات نقاط ارتكاز أساسية في سلاسل الإمداد العالمية، وهي بالغة الأهمية لاستراتيجيات النمو في العديد من الاقتصادات الصاعدة. وغالباً ما كان تطوير البنية التحتية عالية الجودة للموانئ، التي تعمل بكفاءة، شرطاً أساسياً لنجاح استراتيجيات النمو، لاسيما تلك التي تعتمد على الصادرات. وعندما يتم ذلك بشكل صحيح، فإنه يعزز الثقة اللازمة لجذب الاستثمار في أنظمة الإنتاج والتوزيع، ومساندة نمو الصناعات التحويلية والخدمات اللوجستية، وخلق فرص العمل، وزيادة مستويات الدخل. وعلى النقيض من ذلك، فإن قصور أداء الميناء أو عدم كفاءته يمكن أن يعوق نمو التجارة، مع ما لذلك من تأثير عميق على البلدان النامية غير الساحلية والدول الجزرية الصغيرة النامية. ويعد الميناء، إلى جانب البنية التحتية للوصول (مثل المجاري المائية الداخلية، أو السكك الحديدية، أو الطرق) إلى المناطق الداخلية، رابطاً حيوياً للسوق العالمية ويحتاج إلى العمل بكفاءة. ويشمل الأداء المتسم بالكفاءة عدة عوامل. مثل كفاءة الميناء نفسه، وتوافر الغاطس، والأرصفة، وأحواض الرسو، وجودة وصلات الطرق والسكك الحديدية، والقدرة التنافسية لهذه الخدمات، وفعالية الإجراءات التي تستخدمها الهيئات العامة لتخليص الحاويات. وسيؤدي أي وجه من أوجه القصور أو الحواجز غير الجمركية إلى ارتفاع التكاليف، وانخفاض القدرة التنافسية، وانخفاض حجم التجارة.

كما تم تحديد كفاءة البنية التحتية للموانئ باعتبارها من العوامل الرئيسية المساهمة في القدرة التنافسية الكلية للموانئ وتكاليف التجارة الدولية. ومما يؤسف له أن الموانئ والمحطات، وخاصة محطات الحاويات، غالباً ما تكون مصادر رئيسية للتأخير في الشحن، وتعطل سلاسل الإمداد، والتكاليف الإضافية، وانخفاض القدرة التنافسية. والنتيجة في كثير من الأحيان هي أنه بدلاً من أن يكون الميناء سبباً في تسهيل التجارة، فإنه يؤدي إلى زيادة تكلفة الواردات والصادرات، وتقليل القدرة التنافسية، وإعاقة جهود النمو الاقتصادي والحد من الفقر؛ وقد يكون تأثير ذلك على بلدٍ ما أو البلدان التي يخدمها الميناء شديداً. ويمكن أن تؤدي الموانئ التي تفتقر إلى الكفاءة إلى إبطاء النظام الدائري لشحن الحاويات، ومن ثم خفض السعة وتقليل التكاليف. ويتعين على السفن الانتظار دون داعٍ لتكبد تكاليف إضافية للوقود، وانبعاثات إضافية، وتكاليف أخرى إضافية¹.

1 بقلم، ريتشارد مارتن همفريز، 2023/05/17، كبير الخبراء الاقتصاديين في مجال النقل من: مؤشر أداء موانئ الحاويات 2022.

ومن شأن تحسين أداء موانئ الحاويات أن يؤدي إلى خفض تكلفة التجارة، والمساهمة في تحقيق الأمن الغذائي، وتحسين القدرة على الصمود، فضلاً عن تقليل الانبعاثات غير الضرورية من السفن. يعتبر دور الموانئ كمحور رئيسي في الاقتصاد العالمي سبباً رئيسياً في تتبع البنك الدولي ومؤسسة ستاندرد آند بورز العالمية لأداء الموانئ لما يقرب من 350 ميناءً عالمياً في مؤشر أداء موانئ الحاويات.

وأصبح الإصدار الثالث من هذا التصنيف متاحاً الآن، وتُظهر بيانات عام 2022 أن الموانئ على مستوى العالم تواصل تعافياً من حالات الارتباك التي شهدتها في حقبة الجائحة، حيث سمح انخفاض الطلب للموانئ بتخليص البضائع المتراكمة. ولكن على الرغم من مواصلة التعافي، فإن التصنيف يشير إلى وجود مجال كبير لتحسين مستوى الكفاءة في الموانئ العالمية من خلال تطوير بنية تحتية أفضل، والابتكارات الفنية والرقمنة، في الوقت الذي تسعى فيه الموانئ إلى تحسين إنتاجية ما لديها من أصول وخدمة العملاء والمساهمة في تحقيق أهداف خفض الانبعاثات في الصناعة.

ويُعتبر الغرض من مؤشر أداء موانئ الحاويات والبيانات الأساسية هو تحديد الثغرات وفرص إدخال التحسينات التي من شأنها أن تحقق الفائدة لجميع أصحاب المصلحة الرئيسيين في مجال التجارة العالمية، بما فيها الحكومات، وخطوط الشحن، وشركات تشغيل الموانئ ومحطات الحاويات، وشركات الشحن، وشركات الخدمات اللوجستية، والمستهلكون. ومن خلال تحديد أفضل الموانئ أداءً - وتلك التي لديها مجال للتحسين - يمكننا تحديد ما هي أوجه التقدم والإستراتيجيات التي ينبغي محاكاتها في موانئ أخرى. وتساعد هذه الرؤى والأفكار في إثراء عملنا مع البلدان النامية وهي تواصل تطوير أنظمة الموانئ لديها وتسعى إلى إيجاد السبل المناسبة للإسهام في سلاسل الإمداد المستدامة والقادرة على الصمود¹.

¹ بقلم، ريتشارد مارتن همفريز، 2023/05/17، كبير الخبراء الاقتصاديين في مجال النقل من: مؤشر أداء موانئ الحاويات

المبحث الثاني:

مدخل للتجارة الدولية

تمهيد :

قد تكون التجارة أقدم نشاط مارسه الإنسان بعدما تكاثر، فالتجارة باختصار هي تبادل ، تبادل سلعة بسلعة ، أو سلعة مقابل جهد أو عمل ، أو سلعة مقابل نقد ، تلك هي التجارة في أبسط صورها ، وفيما بعد تم تبادل الخدمات وليس السلع أيضا ' وعادة بنفس الطريقة... أما التجارة الدولية فهي تبادل السلع والخدمات عبر الحدود بين الدول، وتشكل حصة كبيرة من الناتج المحلي الإجمالي في مختلف البلدان ويرى العلامة عبد الرحمان بن خلدون وفي مواضيع مختلفة من مقدمته الشهيرة أن "الحس التجاري" هو معرفة القيمة الحقيقية التقريبية لأي سلعة من خلال التدقيق في مكوناتها ، أي ما تحتويه من مادة خام - ومدى الجهد = البشري - المبذول فيها ، ويرى أن التاجر الذي يحقق النجاح هو الذي يضيف ثمن جهده على القيمة الحقيقية للسلعة حين تباع بالجملة وذلك يصدق على التجارة بين الدول كما ينطبق على التجارة بين الأفراد¹

المطلب الأول : ماهية التجارة الدولية :

للتعرف على ماهية التجارة الدولية تطرقنا للتعريف التالية:

-إن التجارة الدولية هي ذلك النشاط المتعلق بتداول الثروات عبر حدود الدول ، أو هي ذلك النوع من تبادل السلع بين الشعوب و الكيانات الاجتماعية المختلفة ، وتعرف اقتصادياً على أنها هيكل للتبادل الدولي يقوم على أساس من تقسيم للعمل الدولي في إطار السوق الرأسمالية العالمية²

-أيضا هي أن المعاملات التجارية الدولية في صورها الثلاثة المتمثلة في انتقال السلع ، والأفراد ، ورؤوس الأموال ، تنشأ بين أفراد يقيمون في وحدات سياسية مختلفة ، أو بين حكومات أو منظمات اقتصادية تقطن وحدات سياسية مختلفة³

-تعتبر التجارة الدولية عملية تبادل تجاري في السلع والخدمات وغيرها من عناصر الإنتاج المختلفة بين عدة دول بهدف تحقيق منافع متبادلة لأطراف التبادل

-أيضا هي ذلك النوع من المعاملات التي يشمل كافة الصادرات والواردات السلعية والخدماتية المتداولة بين الدول المختلفة ، والتي تتم وفقا لقواعد محددة وبعمولات قابلة للتمويل

-التجارة الدولية عملية تبادل السلع والخدمات بين الدول ، وتختلف عن التجارة المحلية التي تتم كلية داخل البلد الواحد ، وتسمى التجارة الدولية أحيانا بالتجارة العالمية ، وتسمح التجارة الدولية للدول بالتخصص في إنتاج المواد التي

¹ فيليس دين ، قصة التجارة الدولية ، وكالة الصحافة العربية ، ط: حسين أبو الليف ، 2021 ، ص 05

² أحمد السعيد الزقرد ، أصول قانون التجارة الدولية ، - البيع الدولي للبضائع- المكتبة العصرية للنشر والتوزيع المنصورة ، 2007 ، ص24و25.

³ جمال جويدان الجمل ، التجارة الخارجية ، الطبعة العربية الأولى ، 2013م ، 1434هـ، ص11

يتناسب صنعها مع جملة الموارد التي تحوز عليها تلك الدول ، وتستفيد الدول من التجارة الدولية عن طريق إنتاج السلع التي تستطيع إنتاجها بتكلفة أقل وشراء السلع التي ينتجها الآخرون بنفس الكيفية ، و التجارة¹ الدولية تمن من إنتاج سلع أكثر وإشباع رغبات إنسانية بطريقة أفضل ، كون عملية إنتاج السلع والخدمات من قبل دولة واحدة أمراً مستحيلاً داخل حدودها الخاصة²

المطلب الثاني : أهمية التجارة الدولية :

تعد التجارة الخارجية من القطاعات الحيوية في أي مجتمع (اقتصادي) من المجتمعات ، سواء كان ذلك المجتمع متقدماً أو نامياً ، فالتجارة الخارجية تربط الدول والمجتمعات مع بعضها البعض ، إضافة إلى أنها تساعد في توسيع القدرة التسويقية عن طريق فتح أسواق جديدة أمام منتجات الدولة وتساعد كذلك في زيادة رفاهية البلاد عن طريق توسيع قاعدة الاختيارات فيما يخص مجالات الاستهلاك والاستثمار ، وتخصص الموارد الإنتاجية بشكل عام وبالإضافة إلى أهمية التجارة الخارجية من خلال اعتبارها مؤشراً جوهرياً على قدرة الدولة الإنتاجية والتنافسية في السوق الدولي ، وذلك لارتباط هذا المؤشر بالإمكانيات الإنتاجية المتاحة ، و قدرة الدولة على التصدير ومستويات الدخل فيها ، وقدرتها كذلك على الاستيراد ، وانعكاس ذلك على رصيد الدولة من العملات الأجنبية ، وما لها من آثار على الميزان التجاري³.

كما نعرف أن الهدف الأساسي للتجارة الخارجية هي تبادل السلع والخدمات بين الدول ، وذلك بسبب ندرة تلك السلع في الدول المستوردة و يترتب على تلك العملية التبادلية فوائد يتم من خلالها ظهور الأهمية الاقتصادية والتي يترتب عليها فيما بعد أهمية اجتماعية وثقافية وسياسية في المجتمعات ولعل أبرز تلك الأهمية تلخص في قدرتها على إيجاد أو توفير ما يلي:

1- لا شك أن العمليات التجارية التي تتم بين الدول تعمل على تحريك رأس المال والنقود التي تحتاجها عمليات البيع والشراء بين الدول وهذا يوجد الكثير من الأرباح وإلا لتوقفت العملية التجارية لعدم جدواها الاقتصادية في حالة الخسارة ومن ذلك نستطيع القول إن التجارة الخارجية تعمل على تحريك وتنمية الأموال وزيادة رؤوس الأموال التي تنتج من خلال العمل التجاري الخارجي .

وقد تزايدت الأرباح والأموال المحصلة من التجارة الخارجية بسبب زيادة الطلب على السلع بجميع أنواعها الضرورية والكمالية و خصوصاً مع ظهور سلع جديدة أغلبها من السلع الالكترونية والاتصالات والتي أصبحت لا تعرف حدوداً كما أنها دخلت منطقة السلع الضرورية لكل فرد أو مجتمع .

2- تعد التجارة الخارجية مصدراً أساسياً في الحصول على العملات الأجنبية الرئيسية أو النادرة منها مما يعزز قدرة الدولة من السيولة النقدية التي تعد من مرتكزات العمليات الاقتصادية خصوصاً عمليات التمويل والاستثمار كما إن السيولة النقدية تزيد من القدرة الائتمانية للفرد والدولة على حد سواء فمن المعروف أنه كلما زادت السيولة زادت القدرة الائتمانية للفرد والمؤسسة والدولة .

1 حمدي عبد العظيم ، اقتصاديات التجارة الدولية ، دار النهضة العربية ، 2000 ، ص 13

2 محمد الطنطاوي الباز ، دراسات في الاقتصاد الدولي ، مؤسسة الثقافة الجامعية الإسكندرية ، مصر ، 1994 ، ص 84

3 جمال جويدان الجمل ، مرجع سابق ، ص 12

وأصبحت المتاجرة بالنقود في الأسواق المالية من أكبر التجارات التي يتعامل فيها الأفراد و المؤسسات خصوصاً مع ما يعرف بالمشترقات المالية و التي سهلت الحصول على السيولة النقدية و سرعة تداولها .

3- ينجم عن التجارة الخارجية من الصادرات عائد مالي يمكن استخدامه كمصدر تمويلي للمشاريع التنموية أو الخدمات التي تحتاج إليها الدولة أو ما يسمى بالإئناق الجاري ، فمن خلال عوائد الصادرات يمكن الإئناق على المشاريع الاستثمارية والتي بقيت لزمن بعيد تنتظر المصدر التمويلي لها ولكن لضعف الدعم المالي في الدولة بقيت تلك المشاريع خارج حيز التنفيذ الذي تطمح إليه تلك الدول والتي تشكل في اغليها بداية لعد اقتصادي جديد .

وتتضح تلك الظاهرة بشكل كبير في الدول النامية و التي تحتوي على مواد أولية كبيرة تذهب إلى الأسواق الخارجية بأسعار قليلة و تعود سلعاً مصنعة إلى الدول التي صدرت منها.1

- كما تلعب التجارة الخارجية دوراً مميزاً في الحياة الاقتصادية و الاجتماعية و السياسية ، اذ يمكن من خلال هذا الدور تحديد الملامح الأساسية للدولة و الجوانب و المظاهر و الأشكال الأساسية لعلاقتها مع الدول الأخرى ، ويتمثل هذا الدور الهام في المجالات التالية :

المجال الاقتصادي :

تسعى التجارة الخارجية في المجال الاقتصادي إلى تحقيق التالي :

- تعتبر منفذاً لتصريف فائض الإنتاج عن حاجة السوق المحلية ، حيث يكون الإنتاج المحلي أكبر مما تستطيع السوق المحلية استيعابه ، و الاستفادة من ذلك في تعزيز الميزانية من الصرف الأجنبي .
- تساعد في الحصول على مزيد من السلع و الخدمات بأقل تكلفة ، نتيجة لمبدأ التخصص الدولي الذي تقوم عليه .
- تشجيع الصادرات يساهم في الحصول على مكاسب في صورة رأس مال أجنبي ، والذي يلعب دوراً في زيادة الاستثمار و بناء المصانع و إنشاء البنية خاصة في الدول النامية ، وبالتالي النهوض بالتنمية الاقتصادية .
- تعتبر مؤشراً على قدرة الدول الإنتاجية و التنافسية في السوق الدولية لارتباط هذا المؤشر بالإمكانيات الإنتاجية المتاحة ، و قدرة الدول على التصدير و مستويات الدخل فيها ، و كذلك قدرتها على الاستيراد و انعكاس ذلك كله على رصيد الدولة من العملات الأجنبية
- تحقيق التوازن في السوق الداخلية نتيجة تحقيق التوازن بين كميات العرض و الطلب .

المجال الاجتماعي:

تسعى التجارة الخارجية في المجال الاجتماعي إلى تحقيق ما يلي :

- زيادة رفاهية الأفراد عن طريق توسيع قاعدة الاختيارات فيما يخص مجال الاستهلاك .
- تحقيق التغيرات الضرورية في البيئة الاجتماعية الناتجة عن التغيير في البيئة الاقتصادية.
- الارتقاء بالأذواق و تحقيق كافة المتطلبات و الرغبات و إشباع الحاجات .
- إمكانية الحصول على أفضل ما توصلت إليه العلوم و التقنيات المعلوماتية و بأسعار رخيصة نسبياً .
- التأثير المتزايد للتجارة الخارجية على حياتنا اليومية .

- د. عطا الله علي الزبون ، التجارة الخارجية ، جامعة العلوم الإنسانية ، اليازوري للنشر و التوزيع ، 2019 ، ص17 و 18¹ و 19

المجال السياسي:

تسعى التجارة الخارجية في المجال السياسي لتحقيق ما يلي :

- تعزيز البنى الأساسية الدفاعية في الدول من خلال استيراد أحسن وأفضل ما توصلت إليه العلوم والتكنولوجيا ، إقامة العلاقات الودية وعلاقات الصداقة مع الدول الأخرى المتعامل معها .
- العولمة السياسية التي تسعى لإزالة الحدود وتقصير المسافات ، فهي تحاول أن تجعل العالم قرية كونية جديدة ، وبذلك تكون قد استفادت من التكنولوجيات الحديثة ومسالك التجارة الخارجية العابرة للحدود

المطلب الثالث : الموانئ ودورها الجوهري في قيام التجارة الدولية :

- تعتبر التجارة الخارجية من أهم معايير تطور الدول ، ويرتبط تنظيمها بالسياسة التجارية للدولة و المتمثلة في مختلف الإجراءات التي تتخذها الدولة في إطار علاقاتها التجارية الدولية ، ونظراً لأهمية النقل البحري ودوره الفعال الجوهري في تعزيز التجارة الخارجية ، بحيث أنها ترتبط ارتباطاً وثيقاً بخدمات النقل البحري ، كما يعتبر النقل البحري ركيزة أساسية لتنمية حركة الصادرات والواردات بين مختلف دول العالم من خلال الخدمات التي تقوم بها الموانئ البحرية كالشحن وتفريغ سفن الحاويات وسفن البضائع باستخدام آليات ومعدات مخصصة لذلك .
- كما أنها لها دور فعال ومهم في تنمية التجارة الخارجية للدول وذلك عن طريق توافر أسطول بحري وتطوير الموانئ لتسهيل حركة التجارة وسرعة تبادل السلع والمنافع بين الدول والأفراد وتداول البضائع المنقولة حول العالم و بذلك تحصل الدول من خلال امتلاكها لأسطول بحري نقل تجارتها الخارجية وبالتالي توفر عملات أجنبية سوف تتحملها إذا تم نقل البضائع على سفن أجنبية وكذلك تظهر فوائد الموانئ في تحقيق إيرادات للدولة بالعملية الأجنبية .
- بالمختصر قطاع النقل البحري يعتبر مصدر للقيمة المضافة في الاقتصاد ويعتبر عائد للاستثمار ويحقق الميزة التنافسية عن طريق الكفاءة المحققة من الخدمة المقدمة والتكلفة والوقت¹ .

1- محمد دياب ، التجارة الدولية في عصر العولمة ، بيروت ، دار المنهل اللبناني ، 2010 ، ص 10

المبحث الثالث:

علاقة الموانئ بالتجارة الخارجية

تمهيد :

يشهد النقل البحري في الآونة الأخيرة تطورات متلاحقة على كافة الأصعدة ومرجع هذه التطورات ما يجتاح العالم من ظاهرة العولمة بملامحها المختلفة والتي جعلت العالم منظومة اقتصادية موحدة تقوم على أساس تبادل الخدمات والسلع ورؤوس الأموال

المطلب الأول: ماهية النقل البحري:

أ- مفهوم النقل:

عرف روبنسون و بامفورد النقل على أنه حركة السلع والأفراد لأغراض معينة وبالتالي يعتبر ذلك أن الطلب على النقل جزء من الطلب على السلع كما عرفه جون الكسندر على أنه حركة الأفراد والسلع من مكان إلى آخر .

وفي ضوء ما سبق يتضح أن عملية النقل تعتمد على مستويين :

المستوى المادي: متمثل في نقل الأفراد والسلع

المستوى غير المادي: متمثل في نقل الأفكار والمعلومات والخدمات وذلك على مستوى النقل المحلي داخل الدولة أو على مستوى النقل الدولي بين الدول لتعزيز التجارة الخارجية والاستفادة منها وتبادل المعارف والخبرات والأفكار وغيرها من الفوائد التي تعزز عملية النقل 1.

ب-تعريف النقل البحري:

من بين تعاريف النقل البحري :

- يعد النقل البحري أهم وسيلة نقل في العالم حيث يركز الشحن الدولي عليه، ويتم عن طريق السفن والبواخر بأحجامها المختلفة، وعملية شحن البضائع و رصها التزام يقع على عاتق الناقل البحري يعهد بها إلى مقاولين متخصصين في الشحن و التفريغ.

أيضا: يقصد بالنقل البحري على أنه: يقود حركة التدفق السلعي في التجارة الدولية، وقد زاد من هذه المكانة المتميزة

للنقل البحري نجاح و انتشار النقل بالحاويات 2

و يعتبر النقل البحري من أهم أنواع النقل بصفة عامة ، و النقل الدولي بصفة خاصة ، نظراً لانخفاض تكلفته مقارنة بوسائل النقل الدولي للبضائع والركاب ، و لا يخفي على أحد مساهمته في تفعيل حركة التبادل التجاري الدولي ، كما أنه يكسب أهمية خاصة في انجاز

عملية الإنماء الاقتصادي ، سواء في الدول النامية أو المتقدمة و التي تحظى بتوفير المقومات الطبيعية و المالية اللازمة لممارسة نشاط النقل البحري 1 .

1- ريم محمد جمال الدين مصطفى الخياط ، مرجع سبق ذكره ، ص 1470

2- برامي فايزة ، خليفة منية ، تقنيات التأمين الدولي في مجال النقل البحري و دورها في ترقية الصادرات ، دراسة حالة الجزائر خلال الفترة الممتدة من 2014 إلى 2021 ، جامعة الجيلالي بونعامة بخميس مليانة (الجزائر) ، مجلة الاقتصاد و البيئة ، المجلد 06 ، العدد 01 ، ابريل ، 2023 ، ص 216

- كما يمكن تعريف النقل البحري بأنه نشاطاً إنتاجياً ، من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية وذلك بنقلها من مكان إلى آخر ، كما يعد نشاطاً توزيعياً لنظراً لدوره الأساسي في عملية التبادل وتوزيع السلع محلياً ودولياً ، واعتبرت الاتفاقية العامة للتجارة

في الخدمات سنة 1999 قطاع النقل البحري قطاعاً تجارياً حيث يقوم بنقل أكبر جزء من البضائع حول العالم وتم وصفه أيضاً قطاعاً خدماتياً يقوم بمهمة تجارة الخدمات للمستفيدين من الموانئ . 2

ج-تعريف النقل البحري في القانون الجزائري:

يعد النقل البحري مظهر من مظاهر الاستغلال التجاري للبيئة البحرية ، بالاستعانة بالسفن كأداة الملاحة البحرية و مادامت فكرة التنقل قائمة على اتفاق الأطراف ، فإننا نرجع إلى القواعد العامة في تعريفها للعقود ، حيث نصت المادة 54 من القانون المدني على أن

" العقد اتفاق يلتزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص آخرين بمنح أو فعل أو عدم فعل شيء ما "

كما جاء تعريف المشرع الجزائري كما يلي : بأنه مجموع نشاطات نقل المسافرين والبضائع عن طريق البحر ، ونجده بذلك قد وسع من مفهوم النقل ليشمل بالإضافة إلى تغيير المكان كافة الخدمات التي تتطلبها الرحلة عند ذكره بأنه مجموع النشاطات 3

د- تعريف النقل البحري في الاتفاقيات الدولية:

نركز في هذا المجال على تعريف النقل وفق اتفاقية بروكسل لسنة 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ، إلى جانب معاهدة هامبورق لسنة 1978 الخاصة بالنقل الدولي للبضائع ، وأخيراً قواعد روتردام لسنة 2008 .
- اتفاقية بروكسل لسنة 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن:

ينطبق على عقود النقل المثبتة في سند الشحن أو بأي وسيلة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحراً ، ابتداءً من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن

- معاهدة هامبورغ لسنة 1978 الخاصة بالنقل الدولي للبضائع:

" وثيقة تثبت انعقاد عقد النقل وتلقي الناقل للبضائع أو شحنه لها ، ويتعهد الناقل بموجها بتسليم البضائع مقابل استرداد الوثيقة وينشأ من التعهد وجود نص في الوثيقة يقضي بتسليم البضائع لأمر شخص مسى أو تحت الإذن لحاملها

4

1- برامي فايزة ، خليفة منية ، نفس المرجع السابق ، ص216، دراسة ميدانية

2- أحمد الراشد ، تقييم فرص الخاص من انجاز وتطوير عملية أعمال موانئ العراق باستخدام عملية التحليل الهرمي

في الشركة العامة للموانئ العراقية ، مجلة العلوم الاقتصادية ، ماي ، 2011 ، المجلد السابع ، العدد28 العدد01، 2022 ، ص124.

3- فضيلة عينين ، تنظيم النقل البحري للأشخاص في التشريع الجزائري ، مجلة صوت القانون ، المجلد التاسع ، ص790

4- فضيلة عينين ، المرجع السابق ، ص 791

المطلب الثاني : دور النقل البحري في تسهيل المبادلات التجارية:

أهمية النقل البحري تظهر من خلال دوره في التنمية الاقتصادية و العمليات الإنتاجية و مساهمته في تحسين ميزان المدفوعات وعمله على توسيع دائرة السوق و تقسيم العمل الدولي فالنقل البحري يدعم يدعم التجارة الخارجية و ينيي الاقتصاد العالمي ولا يمكن أن تتم المبادلات التجارية بدون نقل ، حيث أن الصلة بين عملية التجارة و عملية النقل مترابطة وقد أسقط النقل البحري كل الفواصل و الحواجز الطبيعية بين الدول 1 كما يعتبر النقل البحري من أهم أسباب تطور التجارة الخارجية و زيادة معدلات نموها ، كما أنها ساهمت بشكل كبير في تطور وسائل النقل و كذا المنافع المتأتية من خدمة النقل 2 ويمثل النقل البحري أهم أنواع النقل حيث يعمل على تسهيل المبادلات الدولية فأكثر من 50 بالمئة منها تتم عن طريقه بسبب طبيعته و تكاليف استخدامه المنخفضة و طاقته الاستيعابية الكبيرة و يترتب دورها فيما يلي :

- * تساعد على دعم الاستقلال الاقتصادي و السياسي للدولة .
- * خفض تكاليف الواردات و السلع الاستهلاكية و المواد الخام تزيد من القدرة التنافسية لصادرات الدولة
- * تزيد من القدرة التنافسية الصادرات للدولة .
- * تطوير و تنمية المناطق المجاورة للميناء .
- * مورد و مصدر مهم في الحصول على العملة الأجنبية الصعبة اللازمة لتحويل برامج التنمية.
- * قطاع للاستثمار البشري و توفير فرص عمل .
- * المساهمة في تكوين كوادر فنية في قطاعات الإدارة و التشغيل .
- * تشجيع قيام صناعات و تجارات جديدة .
- * قيام أنشطة متعددة تخدم قطاع النقل البحري مثل التوكيلات الملاحية – شركات التأمين – تموين السفن – إصلاح السفن – تخزين نقل ... الخ .

* محطة للتعامل اللوجستي الموفر للنفقات المالية و التكلفة الزمنية و الوقود

المطلب الثالث : أهم تحديات النقل البحري على التجارة الخارجية:

لقد أصبح ينظر إلى الموانئ بأن لها وظيفة ذات طابع تجاري ، فلقد أصبحت عبارة عن منشآت تجارية شأنها شأن المنشآت الصناعية الأخرى ، ونظراً لأن التجارة و النقل العالمين هما جزء من سوق شديدة المنافسة ، فان جميع الموانئ بلا استثناء توجد في الخطوط الأولى للمنافسة الدولية .

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

1- برامي فايذة ، خليفة منية ، مرجع سبق ذكره ، ص 589

2- نعيمة شخار ، نجات تونسي ، أسماء بركان ، دور النقل البحري في ترقية القطاع السياحي بالجزائر دراسة حالة للمسافرين مجلة الأبحاث الاقتصادية ، المجلد 17 ، العدد 01 ، 2022 ، ص 225 المؤسسة الوطنية لنقل

- وقد برزت أهمية النقل بالحاويات مقارنة بوسائل النقل التقليدية الأخرى (البضائع العامة) .
- كما تشير إلى ذلك معدلات النمو العالية للنقل بالحاويات ، الأمر الذي جعل الموانئ تسعى إلى استحداث محطات جديدة متخصصة مناولة الحاويات أو تقوم بتطوير وتوسعة محطات الحاويات القائمة بها وتجدر الإشارة إلى أن موانئ بعض الدول مازالت تواجه بعض التحديات أهمها 1 :
- * تواجد الموانئ داخل النسيج الحضري التي يترتب عليها حتما ضعف كفاءة الطرق التي تربطها بالداخل ما يجعل عملية الحركة و التنقل فيها صعبة .
 - * الارتفاع النسبي في رسوم وأجور خدمات الموانئ .
 - * طول الإجراءات الإدارية المتمثلة في إجراءات المراقبة لشرطة الحدود البحرية و الجمارك.
 - * عدم قدرة قواعد وتعليمات الموانئ على مواكبة التطورات التي حدثت في صناعة النقل البحري ، و الذي يجعلها بحاجة ماسة إلى التحديث و التطور لمواكبة تلك المتغيرات .
 - * خضوع الحاويات الواردة للموانئ لعمليات تفتيش و التي تؤدي في بعض الأحيان إلى تلف المنتج المستورد بداخلها .
 - * النقص الكبير في أسطول النقل البحري .

1- بالوش سليمان أسعد ، الاتجاهات الحديثة في إدارة الموانئ البحرية ، دراسة حالة ميناء اللاذقية ، الإسكندرية، ص122

ملخص الفصل الأول:

أصبحت الموانئ اليوم همزة وصل بين اقتصاديات الدول بسبب الدور الفعال والجبار الذي تقدمه من خدمات للنقل البحري من تصدير واستيراد ، حركة السلع والبضائع من وإلى الخارج ومدى ارتباطها بالتجارة الخارجية ، وكيفية انعكاس آداها على الاقتصاد الوطني التي تعتبر شريان الحياة لاقتصاد الدولة.

الفصل الثاني:

دراسة ميدانية للشركة العامة

للخدمات البحرية

GEMA

المبحث الأول:

النقل البحري في الجزائر

تمهيد :

قبل سنة 1830م لم يكن بمدينة مستغانم ميناء على طول الساحل ، بين صلامندر و خروبة ، كان موجود شاطئ شاسع يحتوي على صخور ضخمة و خطيرة الإبحار ، و منطقة القرصنة المسماة بمرسى الغنائم و بهذا سميت بمدينة مستغانم... البداية الحقيقية لميناء مستغانم في 1833م وكانت التعاملات المستقبلية

ومع الوقت ازداد عدد السكان وازدادت معه العمليات التجارية 2400 طن فأصبح الحاجز يبلغ 325 متراً . أول مشروع ميناء يعود تاريخه إلى 1882م ولكن الأشغال فيه بدأت في 1890م و انتهت في 1904م . و في 1897م وصل الحاجز إلى 725 متر و طريق السكة الحديدية وصل إلى الأرضية المسطحة ، و أول طريق جنوب غرب بدأ في 1898م كما انتهت الأشغال الأولى لمربط السفن في 1904م و في تلك الفترة لم يكن للميناء بعد أرصفة .

لقد تخصص الميناء في استغلال الحبوب و الخمور ، و بعد الحرب العالمية الثانية تم تجهيزه بمعدات إلى أن توصل إلى احتلال المرتبة السادسة بالنسبة للموانئ الجزائرية ، حيث يصدر كل المنتجات الوطنية من الخمور ، الحمضيات ، الأغنام و الأحصنة ، و يستورد المنتجات المصنعة و الاستهلاكية و كذلك آلات للتصنيع ، و بعد الاستقلال و مع المخططات التي وضعت لتطوير الميناء ، عرف هذا الأخير تطوره في أعماله التجارية و لذلك شاهد ما يلي :

* إنشاء مخزن للسكر قدرته الطاقوية 15000 طن و قد شرع العمل به في 1970م.

* شراء معدات كالرافعة و عربات لدفع الأشغال .

* وضع مكان تحت خدمة سند جر السفن و الذي خصص سندين ذات سعة 100 طن لكل واحدة .

* موقع للإضاءة كامل (الحراسة ، العمل) في 1982م

* وضع في خدمة مخزن للحبوب سعته 30000 طن في 1986م.

إن برنامج إعداد مربط سفن ثاني اقتاد بالملموس من طرف :

* إنشاء مصر (حاجز في الماء) للصيد بـ 120 متر في الطول و هذا 1987م.

* في 1988م أنشئ رصيف تجاري جديد ، تم استغلاله في 1988م ، و طول هذا بـ 70 متر R.O. الرصيف 237 متر و مضخات

* في 1987م تم إنشاء أرصفة عائمة للصيد طولها 93 متر.

* قد دعم سند الجر للسفن مركزي ثالث سعته 250 طن .

المطلب الأول : واقع النقل البحري في الجزائر:

يعتبر النقل البحري أحد الخدمات الرئيسية التي تساهم في تسهيل التبادل التجاري من خلال الخصائص التي يتميز بها والمهام التي يؤديها، حيث تلعب الموانئ العالمية والأسطول التجاري البحري دورا رئيسيا في تسهيل حركة البضائع بما فيها المنتجات البترولية ذات الطلب المتزايد يوما بعد آخر والتي يتم نقلها بواسطة البحر عن طريق الأسطول التجاري العالمي. ويتم تصدير المحروقات في الجزائر عبر ثلاث موانئ بترولية رئيسية وهو ما يسمح لها بإعتماد برامج توسيع الأسطول البحري خلال السنوات الحالية والقادمة بما يخدم أهمية ناقلات النفط والغاز بالنسبة لشركة سوناطراك الممثل الرئيسي لقطاع المحروقات في الجزائر و الإقتصاد الوطني¹.

الكلمات المفتاحية

النقل البحري ، المنتجات البترولية ، التوزيع ، الصادرات

-أنواع النقل البحري :

تعتبر الموانئ البحرية أهم العناصر المكونة للنقل البحري باعتبارها المكان الرئيسي الذي تتم فيه عمليات النقل، وتنقسم الموانئ البحرية إلى ثلاثة أنواع رئيسية وذلك على حسب الطبيعة الجغرافية والملكية والوظيفية، وهذا كما يلي :

- من الناحية الطبيعة الجغرافية: يمكن التمييز بين الموانئ ذات المواقع الطبيعية وشبه الطبيعية، وبين الموانئ الصناعية التي تتميز في مجموعها عن الموانئ الجافة حيث لا تعطي الأخيرة تسهيلات بحرية للسفن ومن ثم يمكن إقامتها بعيدا عن الشواطئ البحرية؛
- ب. من ناحية الملكية: هناك موانئ تخضع للملكية الحكومية باعتبارها مظهرا للسيادة الوطنية، وقد تكون ملكية الميناء تابعة للبلديات أو الجمارك أو القطاع ، وقد تديره شركة دولية متخصصة في إدارة وتشغيل الموانئ؛
- ت. من ناحية الوظيفة: تقسيم الموانئ حسب الوظيفة إلى ثلاثة أنواع أساسية فهي تلك الموانئ المستخدمة في تناول البضائع والخدمات المرتبطة بها، وتنقسم لنوعين موانئ تجارية عامة مجهزة لاستقبال جميع أنواع السفن التجارية، وموانئ متخصصة في خدمة نوعية معينة من البضائع: كالموانئ البترولية، وكذا موانئ اللجوء وهي المواقع البحرية والأماكن التي تنشأ خصيصا كمكان لجوء آمن مؤقت للسفن في حالة العواصف، موانئ عسكرية يتم تجهيزها بالإضافة إلى تجهيزات الموانئ التجارية بمنشآت ومعدات خاصة بمناولة الأسلحة والذخائر للقوات البحرية².

¹ الكاتب : بوطورة فضيلة ، سمايلي نوفل .

² مجلة إقتصاديات شمال إفريقيا ، المجلد 19 / العدد 32 ، السنة 2023 ، ص 45-62

المطلب الثاني : مراحل تطور موانئ النقل البحري في الجزائر:

يتكون المركب المينائي الوطني من " 13 ميناء تجاري " ، ميناءان متخصصان في المحروقات (بطبوة و سكيكدة الميناء الجديد) ، ثلاثة موانئ مختلطة (البضائع العامة والمحروقاتأرزيو ، بجاية ، سكيكدة الميناء القديم) ، أما الموانئ الثمانية المتبقية (3 رئيسية الجزائر ، عنابة وهران) ، ميناءان متوسطان (جنجن ، مستغانم) ، 3 موانئ صغيرة : الغزوات دلس ، تنس)

المراحل التاريخية :

عرف النظام المينائي الجزائري خلال تطوره عدة مراحل مرتبطة بالسياسات الإقتصادية المطبقة في كل فترة ، وهي :

المرحلة الأولى (1962-1970)

بموجب المرسوم رقم 63-443 المؤرخ في 9 نوفمبر 1963 الذي يتضمن تطبيق المرسوم المتعلق بالنظام الخاص للموانئ المستقلة ، أصبح التنظيم بموانئنا يتميز بالإستقلالية بالنسبة للموانئ الثالث الأساسية (الجزائر ، عنابة وهران) ، و كذلك نظام إلزام بغرف التجارة بالنسبة للموانئ الأخرى ، تميزت هذه المرحلة بما يلي

- عند إنشاء هذه الوحدات كانت لها سلطات واسعة في ميدان الإستغلال الأشغال العمومية والأمن الفلاحي
- لم يكن للموانئ الاستقلالية المالية وكانت تخضع للمحاسبة الإدارية-.
- الفصل ما بين وظيفة الاستغلال ووظيفة الأشغال العمومية.¹

المرحلة الثانية (1971-1981)

ارتكز تنظيم الميناء خلال هذه المرحلة على سلطة مينائية وطنية تم إنشائها في سنة 1971 وهي الديوان SONAMA وتم (ONP 16) لإدارة المهام التقنية والشرطة ، الشركة الوطنية للمناولة (15 الوطني للموانئ) إسنادها احتكار أنشطة التشوين والمناولة في الموانئ والسلطة الأخيرة هي الشركة الوطنية للعبور والمخازن العامة (SONATMAG)

تهدف هذه السلطة المينائية إلى توحيد تسيير الموانئ وإدخالها ضمن القطاع العمومي ، وهذا بالنسبة للنشاطات التابعة للقطاع الخاص ، وفي بعض الأحيان تمارس من طرف متعامل أجنبي (كالقيادة ، الإرشاد ، التموين ، العبور ، المناولة و القطر) وهذا يدخل في إطار الاستراتيجية العامة للاقتصاد الوطني والتي نصت عليها وحددتها المخططات الوطنية ، تميزت هذه المرحلة ب- : كان للديوان الوطني للموانئ السلطة العمومية و سلطة تسيير وتأمين الملك المينائي باسم الدولة - . التنسيق بين الأسعار المينائية - . المرونة في توزيع الموارد - . غياب النصوص التشريعية والنصوص التنظيمية للاستغلال المينائي ولتحديد الملك المينائي - . النازع القائم بن كفاءات قطاع الأشغال العمومية والسلطات الأخرى في تطوير الميناء - . صعوبة التنسيق والفصل في النزاعات بين المتعاملين وهذا رغم وضع لجان مينائية.

1 ربيعة حملاوي ، مردودية المؤسسات المينائية ، دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر ، أطروحة دكتوراه علوم في العلوم الاقتصادية ، جامعة الجزائر ،

. المرحلة الثالثة (1977-1982) :

يهدف تحقيق المركزية في التسيير والانسجام بين حجم المؤسسة ومستوى تدخلها وكفاءتها المينائية ، تم إعادة هيكلة المؤسسة العمومية سنة 1982 وفي هذا الإطار تم حل كل من الديوان الوطني للموانئ و الشركة الوطنية للمناولة ، وتم إدماج وحداتها المحلية ضمن عشر مؤسسات مينائية ، والتي ضمن إليها وحدات الإرشاد التابعة سابقا للشركة الوطنية للمالحة ، فأصبحت المؤسسة العمومية في سنة 1982 مؤسسة اشتراكية ذات صبغة اقتصادية ، أهم ما يميز هذه المرحلة -تجميع مجمل المهام المينائية- . إدخال مفهوم المنافسة بين الموانئ - . غياب النصوص التشريعية و غياب نظام الاستغلال المينائي - . إهمال مهام المحافظة على الملك المينائي و تطويره - . التوزيع غير العقالني للموارد - . غياب روح المبادرة و التسهيلات من أجل تحفيز الاستثمارات الخاصة و العمومية

. المرحلة الرابعة (1998 إلى يومنا الحالي) :

منذ سنة 1998 بدأت الجزائر تبدي نوعا من الاهتمام بالجانب البحري بعد التحولات الكبرى التي عرفتها الجزائر وفتح مجالات الاستثمار الخاص الوطني والأجنبي ، ولقد تميزت هذه المرحلة بما يلي :

- الفصل بين مهام القوة العمومية و الخدمة العمومية و النشاطات التجارية .
- وضع إطار قانوني للعلاقات بين الدولة و مختلف مستعملي الميناء . بالإضافة إلى السلطات المينائية ذاتها .
- تقسيم و توزيع متناسق بين الموارد المينائية العمومية و الخاصة - .
- عزل النشاطات التجارية عن السلطة المينائية و هذا يتم من خلال القضاء على احتكار الدولة للنشاطات التجارية و ذلك بتطوير مساهمة القطاع الخاص في الموانئ - .
- السماح للمستعملين الرئيسيين للموانئ (المجهز ، صاحب الشحنة الخاصة ... إلخ) بتسيير الخدمة العمومية المينائية .
- تشجيع الخواص على القيام بالنشاطات التجارية المينائية من خلال إبرام عقود الإمتياز ، الإيجار و تقديم رخص للمستثمرين الأجانب .

-المشاكل التي تعاني منها موانئ النقل البحري الجزائرية

: قبل الحديث عن المشاكل التي تعاني منها موانئ النقل البحري في الجزائر و يجب ذكر النشاطات التي تقوم بها هذه الموانئ و التي نلخصها فيما يلي - : المبادلات التجارية : حيث يتحدد دور التجارة الخارجية الهام في التنمية الاقتصادية والاجتماعية من خلال كونه المصدر الرئيسي للدخل و العمالة الأجنبية ، و العامل المنشط للعلاقات الاقتصادية مع العالم الخارجي . ملاحظة : ما يميز المبادلات التجارية المعتمدة على النقل البحري هو عدم التوازن بين الواردات 29 كليون طن و الصادرات 101 مليون طن 96% محروقات تستأثر بها الموانئ النفطية المتخصصة أرزيو، سكيكدة، بجاية 45.76% مواد غذائية وفلاحية و الباقي مواد مصنعة أو نصف مصنعة ، عتاد ، 38منتوجات معدنية ... أما الصادرات خارج قطاع المحروقات فتتمثل نسبة ال تتجاوز 4% من إجمالي الصادرات مواد غير مصنعة أو نصف مصنعة

-نقل المسافرين : نحن بصدد الحديث عن موانئ نقل البضائع فال مجال للحديث عنها

-توفير مناصب العمل : توفر الموانئ الجزائرية 14000 منصب عمل مباشر ، يستأثر ميناء الجزائر العاصمة وحده بـ 8000 منصب ، عمال : أصحاب السفن ، العاملون بالمخازن والمستودعات ، مكاتب العبور ، الجمالون ، العاملين بإدارة الميناء ... بينما بالنسبة للموانئ البترولية (أرزيو ، سكيكدة ، بجاية عدد مناصب الشغل فيها محدود

. ركزت الدولة في سياستها التنموية على الاستثمار في الموانئ النفطية و باعتبارها موانئ متخصصة تخدم قطاع اقتصادي واحد ، إلا أن باقي الموانئ التجارية فبقيت تشكو من عدة مشاكل أهمها

موانئ النقل البحري الجزائرية موانئ من الجيل الأول :

وهي تقليدية وقديمة تعمل "كمراكز للنقل فقط" كما يطلق عليها "نقاط انقطاع الحمولة" تنتهي عنها حمولة المواد المعدة للشحن أو التفريغ وتتجه التجارة الخارجية نحو اتجاه 18 واحد ، أي أن السفينة تأتي مملوءة و ترجع فارغة بالنسبة للبضائع المستوردة و العكس بالنسبة للمصدرة و تنجز تجارة البضائع في ظروف صعبة و بتكاليف باهظة على كل المستويات ، و السلطات الجزائرية لم تدخل تعديلات على ما ورثته من المستعمر ،

-نقص في التجهيزات والآليات : تعاني الموانئ الجزائرية من نقص كبير للآليات الثقيلة وهذا يعد غير كافي ، مما تضطر السفن البحرية إلى الانتظار لمدة تتعدى المقاييس الدولية (16 يوم)

- عدم كفاءة الخدمات على مستوى الموانئ و الارتفاع الكبير في سعر الخدمات الشحن والتفريغ : حيث بلغ نقل حاوية من ميناء مرسيليا إلى ميناء الجزائر العاصمة 750 دولار للحاوية مقابل 325 دولار لنقل حاوية من ميناء مرسيليا إلى ميناء نيويورك ، مع الأخذ بعين الاعتبار المسافة بين ميناء مرسيليا و نيويورك 7000 كلم يعادل 10 مرات المسافة بين ميناء مرسيليا و الجزائر العاصمة.

- ارتفاع عدد العمال : تعرف الموانئ الجزائرية فائضا في عدد العمال ، ما يقتضي اتخاذ إجراءات ترمي إلى تحويل جزء منهم نحو وظائف أخرى ، أو منحهم التقاعد المسبق تعويضات لهم

- تأخر في عملية تداول الحاويات : أصبح أهم توجه في نقل البضائع اليوم هو استعمال الحاويات عالميا استعمال الحاويات يفوق 70 % ، في الجزائر 40%

- طول الإجراءات الإدارية : سواء فيما يخص إجراءات تفريغ البضائع ، إجراءات الرسوم الجمركية....

- انخفاض معدلات أداء الموانئ : بسبب توقف نشاطها ليال ، خاصة بالنسبة لمناولة السلع والبضائع.

- سوء توزيع المهام بين الموانئ : ميناء الجزائر العاصمة 60% من المبادلات التجارية الخارجية ، الموانئ الأخرى تبقى ثانوية دورها محصور في أقاليمها.

- اختناق الموانئ وتكدس البضائع : وهذا بسبب عدم وجود خطة منسقة لتوقيت الاستيراد.

- تواجد الموانئ داخل النسيج الحضري : ما يترتب عليه ضعف كفاءة الطرق التي تربطها بالداخل وبالتالي عدم إمكانية توسيعها ، وبالتالي الدخول والخروج منها وإليها مزدحم ومنافذه مليئة بالحركة ما يؤدي إلى سوء و بطء المواصلات.

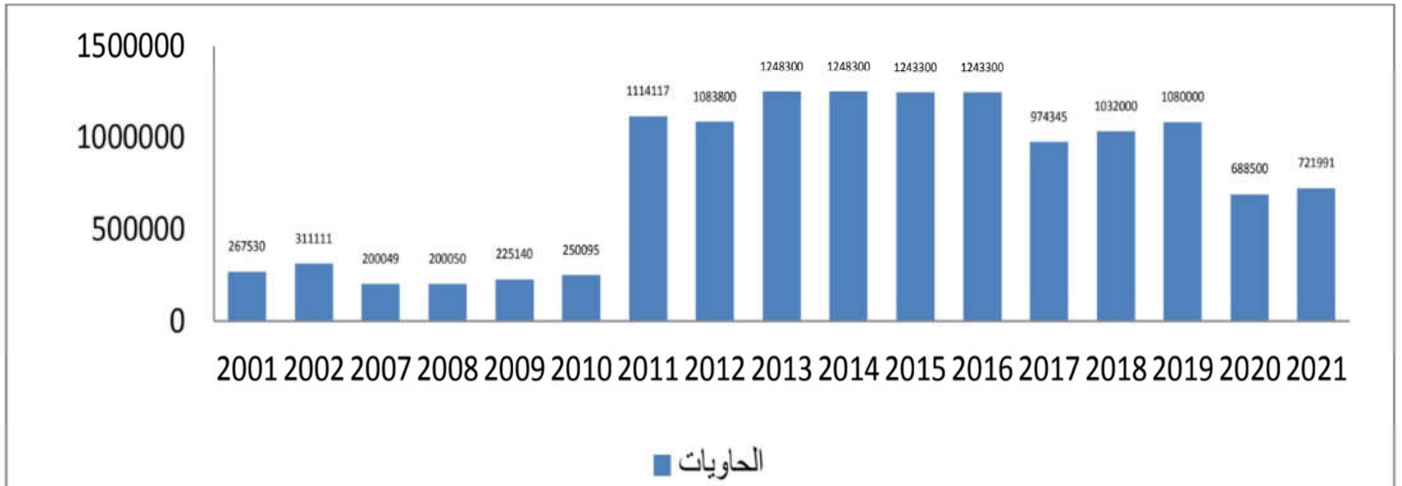
- صغر الغاطس وتقلص عمقه : بسبب الطين و الرمال نتيجة عدم تطهيرها ما يؤثر على رسو السفن خاصة الكبيرة ، إذ تتحول إلى موانئ أخرى لتخفيف جزء من حمولتها قبل العودة إلى الميناء الأصلي ، أي ميزانية الدولة ستخسر الوقت و المصاريف الإضافية.
- أهم مشكل : البيروقراطية و الفساد و التجاوزات الخطيرة و الرشاوي و الابتزاز و تضخيم فواتير التخزين و النقل و رسو السفن و التعامل وفق صفقات مع بارونات التهريب.

رئيس منتدى رؤساء المؤسسات : الجزائر تتكبد خسائر من 2 إلى 3 مليار دولار سنويا من جراء النقائص التي تميز نمط تسيير الموانئ الجزائرية و ارتفاع تكاليف الخدمات التجارية

2- تطور مؤشرات النقل البحري والتجارة الخارجية في الجزائر للفترة (2001-2021):

يعد النقل بالحاويات الأهم والأساس في النقل البحري، يعرف النقل بالحاويات في السنوات الأخيرة تحديات وهذا لاختلال التوازن المستمر في السوق بين التجارة وقدرة الأسطول على الإمداد، فضلا عن القواعد التنظيمية للبيئة الآخذة بالتغير كما أنه يعكس جودة وقدرة استيعاب الموانئ بالحرية وقوتها وفي الشكل الموالي سنتطرق إلى حجم النقل بالحاويات في الموانئ الجزائرية (والذي يقاس ب20 قدم) وهذا كما يلي:

الشكل رقم 01: تطور النقل بالحاويات في الجزائر للفترة (2001-2021)



المصدر: تقرير البنك الدولي عن الجزائر الموقع www.albankaldowli.org.

نلاحظ من الشكل رقم (01) أن النقل البحري في الجزائر بالحاويات ما بين 2001-2021 كان يعرف إنخفاض في سنوات الأولى خاصة في الفترة ما بين 2007-2010 وهذا لضعف وقلة الحاويات وكذا بسبب إنخفاض حجم الصادرات الجزائرية نحو الأسواق العالمية، ثم عرف ارتفاعا ملحوظ وتحسن في نقل بالحاويات سنة 2011 بقيمة 1114117 حاوية بزيادة قدرة بـ4454% وهذا كأقصى قيمة سجلها النقل البحري بالحاويات ويعود ذلك لتحسن خدمات النقل البحري في الجزائر بالإضافة إلى إرتفاع معدلات التجارة الخارجية،

مؤشر الارتباط بالموانئ العالمية: يعد مؤشر الارتباط بالموانئ العالمية من أهم المؤشرات التي تعبر عن قوة النقل البحري وكذا مدى تطور التجارة الخارجية، فهو يقيس جودة وقدرت الترابط الموانئ الجزائرية مع الموانئ العالمية حيث يقاس هذا المؤشر من خلال نسبة أن كل 2004 ارتباط يقدر بـ 100 كلما قل الارتباط انخفضت، وفي الجدول الموالي سنتطرق إلى ارتباط الموانئ الجزائرية وهذا كما يلي:

الجدول رقم 01: ارتباط الموانئ الجزائرية بالموانئ العالمية

| السنة | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2013 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|-------------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| مؤشر ارتباط | 10.61 | 9.52 | 10.59 | 11.05 | 11.76 | 12.10 | 10.64 | 11.28 | 11.00 | 13.07 | 14.68 | 13.37 | 12.27 | 12.09 | 12.60 | 12.84 |

المصدر: تقرير البنك الدولي عن الجزائر، الموقع: www.albankaldowli.org

من خلال الأرقام في الجدول (01) نلاحظ أن الارتباط بالموانئ العالمية في الجزائر للفترة ما بين 2006-2021 ضعيف جدا، حيث لم يصل أعلى معدل للارتباط لـ 15، ويعود ذلك لضعف الموانئ الجزائرية التي لم تصل للحد الأدنى لكي تصبح قادرة على تلبية

المتطلبات العالمية، أولكي تكون في قوة تنافسية مع الموانئ العالمية التي تتميز بالحدثة والتطور والسرعة في التنفيذ، وهذا الضعف تعاني . كل الموانئ الجزائرية والعربية لضعف التكنولوجيا المستعملة في موانئها.

تطور الصادرات في الجزائر:

تعد الصادرات من أهم الموارد التجارية في الجزائر خاصة في المحروقات حيث بلغت نسبة 97.19% سنة 2011 غير أنها تراجعت في سنوات الأخيرة بسبب التغيرات في العالم وكذا تغير توجه الاقتصادي في الجزائر، والجدول الموالي يوضح لنا حجم الصادرات في الجزائر خلال فترة ما بين 2008-2021 -وهذا كما يلي:

الجدول رقم 02: يوضح حجم الصادرات في الجزائر للفترة (2008-2021) بمليون \$

| السنوات | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| الصادرات | 87000 | 78590 | 45189 | 57090 | 73439 | 69659 | 65185 | 38460 | 33403 | 38496 | 45233 | 39014 | 26103 | 42040 |

المصدر: تقرير البنك الدولي حول التنمية في الجزائر، الموقع: www.albankaldowli.org

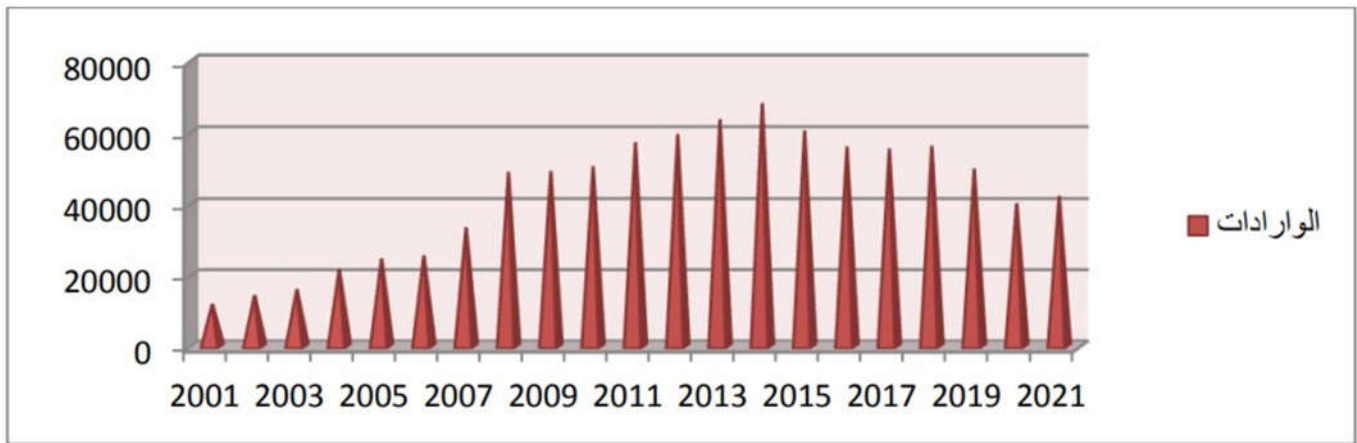
ملاحظة :

انخفضت حجم الصادرات بمعدلات مرتفعة سنة 2008 و2009 وهذا راجع لتراجع الاقتصاد الأمريكي الناتج عن الأزمة المالية، مما أثر على الاقتصاد العالمي بصفة عامة وهذا الذي ساهم في تراجع أسعار المحروقات مما انعكس على حجم التجارة الخارجية وبالتالي انخفاض الصادرات في الجزائر، ليعود للارتفاع بعدها وهذا نتيجة تحسن في قطاع المحروقات بالإضافة إلى تحسن جودة المنتجات في قطاعات الأخرى في الجزائر وقبول المنتج الجزائري في الخارج، ثم عاد بعدها للانخفاض نتيجة الأزمة النفطية الأخيرة سنة 2014 التي خفضت أسعار النفط بشكل كبير مما استلزم تخفيض في الإنتاج العالمي للمحروقات وبالتالي نقص حصة الجزائر مما أثر على حجم الصادرات مباشرة، وبالتالي تراجع التجارة الخارجية في الجزائر لكنها رجعت للارتفاع في السنوات الأخيرة خاصة 2021 وهذا يعود للتحسن في الاقتصاد الجزائري وظهور بواد الإنتاج والتصدير بالإضافة إلى ارتفاع أسعار المحروقات نتيجة للأزمة الأوكرانية والتي نجم عنها مشاكل بين الغرب وروسيا مما ساهم في ارتفاع سعر المحروقات وازدياد الطلب على الغاز من دول غير روسيا كالجزائر خاصة من طرف دول الإتحاد الأوروبي.

حجم الواردات في الجزائر:

تعتمد الجزائر على الواردات وهذا لتغطية احتياجاتها في مختلف المجالات، وتعتبر الواردات عن حجم المبادلات التجارية الدولية، والجدول الموالي يعكس حجم المبادلات التجارية في الواردات للجزائر كما يلي :

الشكل رقم: 02 يوضح حجم الواردات في الجزائر للفترة (2001-2021) بمليون \$



المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على تقارير البنك الدولي، الموقع . org.albankaldowli.www

حسب الشكل البياني نلاحظ أنه في الفترة 2001-2018 في وتيرة متزايدة، فالتوجه المستمر نحو تحرير وتشجيع التبادل التجاري مما فتح سوق محلية أمام المنتج الأجنبي أدى إلى ارتفاع رهيب في قيمة الواردات، مما أثر بالسلب على المنتج المحلي وكذا خلق عجز في ميزان التجاري نتيجة ارتفاع قيمة الواردات مقارنة بالصادرات المحلية، لكن خلال الفترة 2021-

2019 بدأ حجم الواردات في الانخفاض وهذا يعود إلى تبني الجزائر سياسة جديدة تقوم على الغلق الجزئي للاقتصاد، وهذا للاعتماد على الانتاج المحلي والرفع من الإنتاجية.

المطلب الثالث : أهم موانئ النقل البحري في الجزائر:

أ- أهمية الموانئ الجزائرية

تقع الجزائر في منطقة المغرب العربي، وتعتبر من أهم الدول في شمال إفريقيا. وتشارك في الحدود مع ليبيا وتونس والنيجر ومالي وموريتانيا والمغرب والبحر الأبيض المتوسط.

باعتبارها مركزًا تجاريًا رئيسيًا، تعتمد التجارة الدولية للجزائر في المقام الأول على منتجات الطاقة، بما في ذلك المواد الهيدروكربونية والبتروول والمواد ذات الصلة، والتي تشكل أكثر من 90٪ من إجمالي صادرات البلاد.

تعمل الموانئ الجزائرية كمراكز تخزين وإعادة شحن رئيسية للدول المجاورة مثل ليبيا ومصر والعراق وتركيا. ومع ساحلها الشمالي على طول البحر الأبيض المتوسط، تعمل موانئ الجزائر أيضًا كنقاط عبور لتصدير البضائع إلى أمريكا الشمالية والجنوبية. تتم حوالي 95% من التجارة الخارجية للجزائر من خلال النقل البحري، حيث تصل سعة ميناء الحاويات (TEU) إلى 1.08 مليون حاوية قياسية. وتلعب هذه الموانئ دورًا محوريًا في تشكيل المشهد الاقتصادي للمنطقة والمساهمة في ديناميات التجارة العالمية

ب- الموانئ الجزائرية الكبرى :

تضم الجزائر 13 ميناءً تجاريًا رئيسيًا، تلبى احتياجات التجارة والنقل الدولية في البلاد. ومن بينها ثمانية موانئ للشحن العام، وثلاثة موانئ متعددة الأغراض، وميناءان للطاقة

1- ميناء الجزائر : يعد واحدًا من أكبر الموانئ البحرية ذات المياه العميقة في الجزائر. يمتد لمسافة 10 كيلومترات على طول خليج الجزائر، ويتمتع بموقع استراتيجي على سفوح تلال الساحل. تشمل المدن الرئيسية بالقرب من الميناء وهران وتقرت وأدرار والجزائر ومديا.

تأسست في عام 1998، تدير شركة الميناء البحري للجزائر (EPAL) وتشغل ميناء الجزائر. يغطي المحطة التخزين الرئيسية مساحة قدرها 282,000 متر مربع، مع إمكانية تخزين ما يصل إلى 120,000 طن من البضائع. تجعل قربه من طرق الشحن الرئيسية منه نقطة مفضلة لتحويل البضائع عبر القارات. يشمل ميناء الجزائر قدرات متنوعة للتعامل مع البضائع، بما في ذلك الحاويات والبضائع السائبة والسلع العامة، مما يجعله حجر الزاوية لبنية تحتية تجارية في الجزائر.

- 2- ميناء وهران : يعتبر بمثابة حلقة وصل محورية بين المغرب ومناطق أخرى في حوض البحر الأبيض المتوسط. تقع على طول الطريق البحري السريع بين الشمال والجنوب، بالقرب من المغرب وإسبانيا، مما يسهل واردات كبيرة بين أوروبا وأفريقيا.
- يضم هذا الميناء، المحمي بجواجز الأمواج، 19 رصيفًا بعمق أقصى يبلغ 11 مترًا. وباعتباره ميناءً تجاريًا رئيسيًا، فإنه يتميز بمرافق واسعة النطاق للحاويات وخدمات الدرجة وحركة الركاب، حيث يتعامل مع حجم كبير من الواردات العامة والحبوب.
- تلعب وهران دورًا حاسمًا في ديناميكيات التجارة في البلاد، حيث تعمل كمركز تجاري وصناعي رئيسي. وباعتباره أحد الموانئ الجزائرية الهامة، فهو يعزز التواصل ويعزز الأنشطة الاقتصادية بين أوروبا وإفريقيا.
- 3- ميناء بجاية : هو ميناء كبير بالمياه العميقة يخدم السفن الكبيرة وناقلات النفط (سفن باناماكس وما بعد باناماكس). وهي تمثل ميناءً بتروليًا مهمًا في غرب البحر الأبيض المتوسط، ومتصلة بحقل حاسي مسعود النفطي في الجنوب عبر خطوط أنابيب النفط.
- باعتباره ثاني أكثر الموانئ الجزائرية ازدحامًا، يتعامل ميناء بجاية مع مجموعة متنوعة من البضائع، بما في ذلك الحاويات وحركة الركاب والدرجة والسائبة الجافة والسائبة السائلة والبضائع العامة. تتكون الواردات الرئيسية من المنتجات الزراعية والأغذية والحبوب والقمح والهيدروكربونات المكررة والمعادن الحديدية. وتشمل معظم السلع المصدرة النفط الخام.
- تمتد مدينة بجاية على طول الساحل إلى كيب كاربون. تستضيف العديد من وحدات صناعة الفلين والنسيج وتعمل كمركز تجاري رئيسي في شمال شرق الجزائر.
- يعد ضمان المرور الآمن لسفن الحاويات وتوفير خدمات الصيانة من أهم أولويات الميناء. يتمتع ميناء بجاية بتميز فريد في الجزائر باعتباره الميناء الوحيد الذي يتمتع بسلطة التعامل مع المواد الخطرة.
- 4- ميناء سكيكدة : يعد أحد المراكز الحيوية لصادرات النفط في البلاد. وهو بمثابة قناة رئيسية لنقل النفط من حقل حاسي مسعود النفطي، مما يسهل الصادرات العالمية.
- يضم ميناء سكيكدة منطقة متعددة الاستخدامات تُعرف باسم الميناء القديم، ويتمتع بأهمية استراتيجية للمناطق الشرقية والجنوبية من الجزائر، حيث يدير الواردات والصادرات في وادي صفصاف القريب. وإلى جانب منتجات الطاقة، يتعامل الميناء مع مجموعة متنوعة من الواردات والصادرات، بما في ذلك المنتجات المعدنية وواردات الحبوب والمعدات واسعة النطاق والسلع المعبأة.
- ميناء أرزيو : مسؤول بشكل رئيسي عن تصدير الغاز الطبيعي المسال الجزائري وغاز البترول المسال والنفط الخام والأمنيا والملح والأسمدة.

يتميز ميناء أرزيو بقناة صالحة للملاحة بعمق 10.4 متر، وهو مناسب تمامًا للناقلات وسفن الحاويات الكبيرة، ويستوعب السفن التي يصل طولها إلى 500 قدم. بالإضافة إلى ذلك، يتميز الميناء بمرافق إصلاح وصيانة السفن ويرتبط بشكل معقد بالمدن المركزية من خلال شبكة سكك حديدية كثيفة.

ميناء عنابة : يعتبر مرفقا بحريا حاسما. وهو يُصنف من بين أكبر عشرة موانئ جزائرية تجارية، ويمارس نفوذه في اثني عشر جانبًا، بما في ذلك القواعد الصناعية القوية ذات الآفاق الاقتصادية القوية والأصول البيئية مثل خام الحديد والفوسفات واحتياطيات النفط.

يتمتع الميناء بموقع استراتيجي بالقرب من الحدود التونسية، ويتعامل مع مجموعة متنوعة من البضائع، بما في ذلك البضائع العامة والحاويات والحبوب واليوريا. منتج التصدير الرئيسي هو الأسفلت، بينما تشمل الواردات الكبيرة البوتاس والكبريت والسكر الخام والزيوت النباتية.

يجمع ميناء عنابة بين المرونة الاقتصادية والإشراف البيئي باعتباره أحد الموانئ الجزائرية الرئيسية، مما يجعله الخيار المفضل للشركات العاملة في التجارة البحرية.

تأسست شركة ميناء أرزيو عام 1982 ثم أُدرجت في عام 1989، وهي مملوكة حصريًا للدولة الجزائرية، مما عزز مكانتها كلاعب حاسم في البنية التحتية البحرية للبلاد

المبحث الثاني:

ماهية الشركة العامة للخدمات

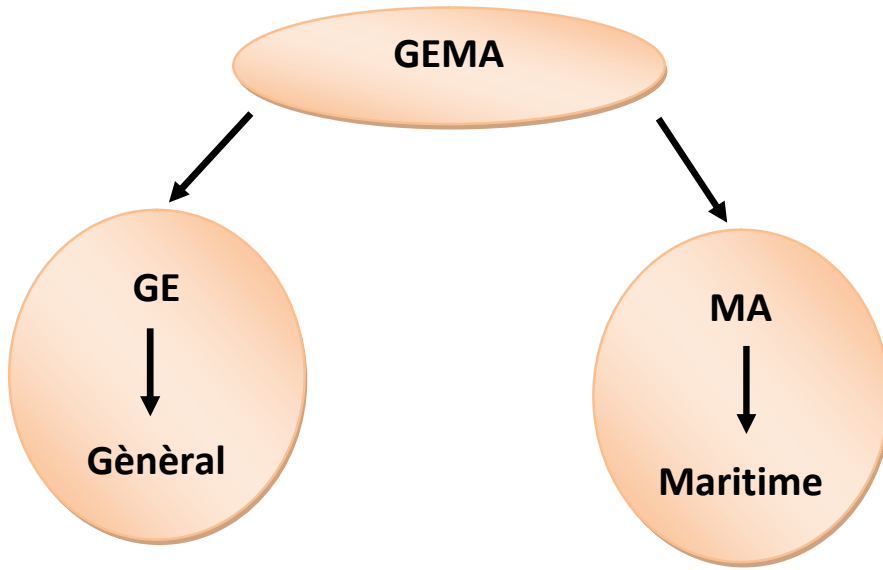
البحرية

المطلب الأول : لمحة تاريخية حول الشركة العامة للخدمات البحرية GEMA :

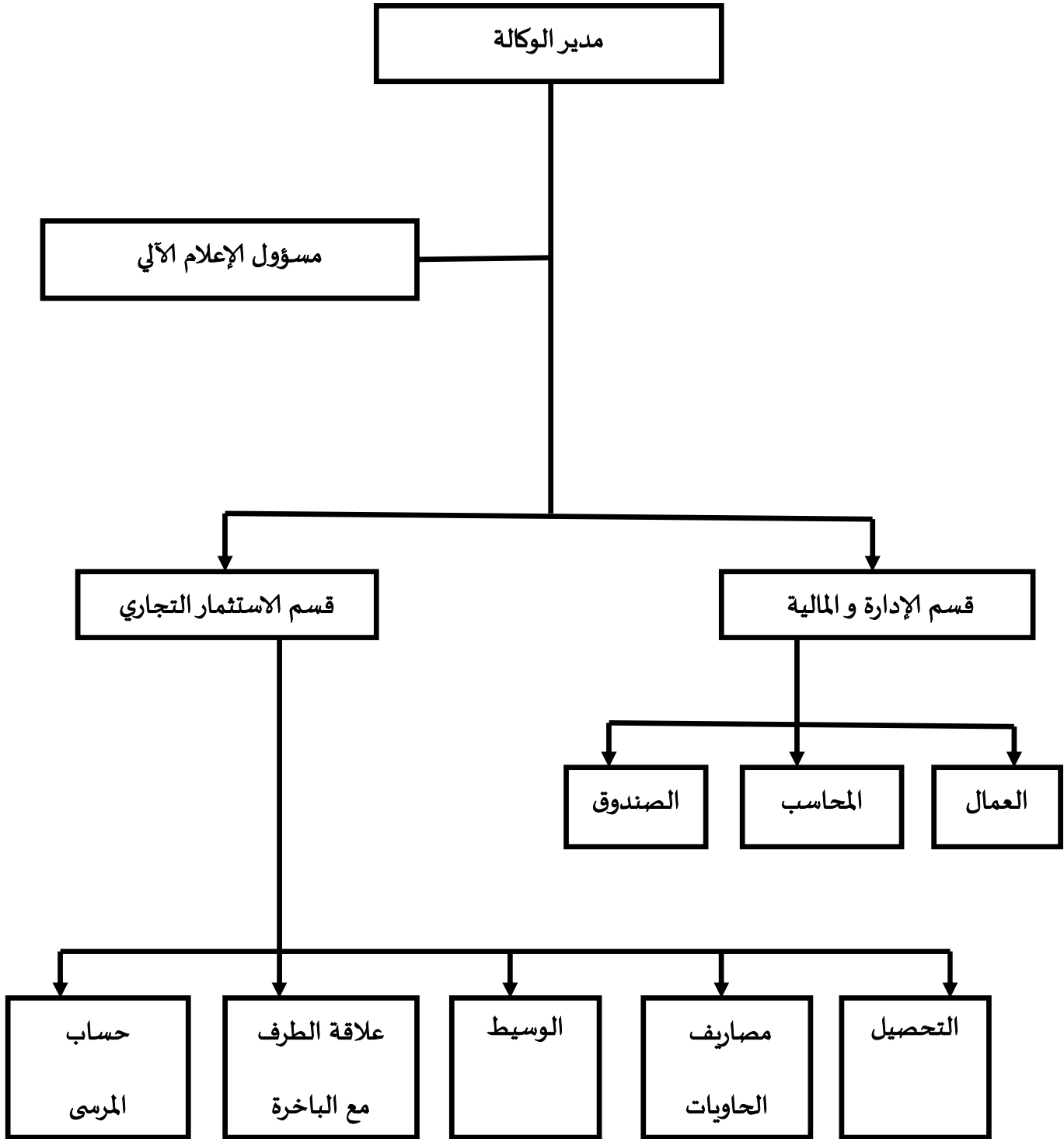
الشركة العامة للخدمات البحرية التي تدار من طرف رئيس مجلس إدارة معين من جلس اجتماع إداري وهي ممثلة الموانئ التجارية الجزائرية .

الوحدة البحرية الرئيسية ، الوحدة الثانوية ، مثل : الجزائر ، وهران ، تنس ، عنابة .
فروعها:

الشركة العامة للخدمات البحرية التي هي



المطلب الثاني : الهيكل التنظيمي لشركة GEMA :



دور الشركة : تقوم الشركة العامة للخدمات البحرية بإيداع البواخر والبضائع وهي في خدمة البواخر (خط مستقيم) و تمثل الكاري على النطاق الوطني والخارجي.

دور كل مصلحة في الهيكل :

المدير: هو الذي يدير العمل ويؤكد على صحة القرارات التي تأتي من المحافظات ، كما تحتوي على مكتب خاص بالإعلام الآلي الذي يقوم بكل ما يتعلق بالإعلام الآلي وصيانة المعدات ، كما يتخصص بالتصدير والاستيراد .
الاستيراد: يقوم بالاستيراد وذلك من أجل رهن وتحضير الفاتورة ، كما يتأكد من صحة السطور الموجودة في السند و يقيم الحسابات للبضائع ومعرفة قيمتها.

التبادل: ويجب أن يحضر فيه الوكيل المعتمد من أجل قيامه بالتبادل ويشترط أن يأتي معه الأصلي ، الشيك وخاتم من طرف البنك وهذا من أجل الإمضاء على سند بواسطة Bon a délivrer ، ثم يخرج سلعته وهناك أيضاً الشاري الذي لا يقيم بدفع المبلغ حتى يبيع سلعته تماماً ثم يقيم بالتبادل وهذا يتم خلال 10 أيا فقط.

التحويل: يكون على حساب الباخرة إذا كانت دائنة أو مدانة. كما يوجد محافظتين مرتبطتين مباشرة مع مكتب المدير.

قسم الاستثمار التجاري: تقاد من طرف رئيس المحافظة وهي مقسمة إلى خمسة محافظات كالتالي:

علاقة الطرف مع الباخرة (Relation bord) : هو الشخص الذي يقوم بتمثيل الشركة

المذبعة وعمله يتمثل في تحضير مستندات قبل وصول الباخرة وإحضار مستندات عند وصولها.

الوسيط: (courtage) يقوم بحجز منشورات وتصريحات متعلقة بالبواخر.

مصارييف الحاويات (Fret et conteneurs): يقوم بمراقبة pal من اجل ملأ السند.

ويذهب إلى (مؤسسة ميناء مستغانم) ، ويرافقه معاون من هناك وعند وصول الباخرة يراقب الحاويات مع وضع علامة

يذهب ويرى Escale عند وجود تلك البضاعة ثم يقوم بالشحن ، عند القيام بكل هذا في جدول يرتب كل من :

- الزبون، الميناء ، التبادل ،رقم الحاويات ، الملاحظة ، شيك رقمه ونوع البنك، الوقت الذي تذهب فيه السفينة.

قبل إرسال المحتوى إلى المؤجر ، المسؤول تحت المحافظة يحضر ويعطي وضع على الرصيف والرصيد المفتوح من أجل

تحضير قائمة المحتوى هو الذي يقوم بحساب مصارييف المرسى و يسلم لهم الفاتورة من أجل دفع إقامة الباخرة

حساب المرسى (Compte D'escale):

التحصيل (Recouvrement): هو الشخص الذي يتحقق في حقوق الكراء ويرى إذا كانت الشركة دائنة أو مدينة

المحافظة الإدارية المالية:

تقاد من طرف رئيس المحافظة ومقسمة إلى ثلاث تحت محافظات:

الصندوق (caisse): تحتوي على كل ما يتعلق بالمال.

المحاسب (Comptable): هو الذي يقوم بميزانية المؤسسة و تصفية الحسابات.

العمال (personnel): تسيير العمال وكل ما يتعلق بهم.

المطلب الثالث : الأطراف المتعاملة مع الشركة GEMA :

أ- الجمارك:

طبقاً لقانون سلامة السفن على كل سفينة الحصول على ترخيص الملاحة عن الإدارة المركزية للتفتيش البحري بمصلحة الموانئ والمنازل ولا يصدر الترخيص إلا بتقديم مستندات معينة كالرسومات الخاصة بالسفينة وشهادة الحمولة وشهادة خط الشحن .

ويعتبر الترخيص لاغياً في حدوث أي تغيير أو تعديل في بدن أو معدات أو آلات السفينة خلال مدة سريان الترخيص ويجب أخطار الإدارة المختصة لاتخاذ الإجراءات اللازمة .

كما يجب على الجهة المختصة التثبيت من مراعاة الاشتراطات الآتية:

* وجود الشهادات الدولية و تراخيص الملاحة.

* أن يظل بناؤها وترتيباتها وتجهيزاتها وجميع معداتها في حالة مرضية وأن تضل آلتها ومراجلتها والوسائل المسيرة لها في حالة مأمونة وصالحة للعمل .

* أن يكون عدد وسائل الإنقاذ كافياً لمجموع الأشخاص المرخص لها في حملهم.

* أن تكون خطوط الشحن قد روعيت في السفن التي تقوم بنقلهم .

الرقابة على السفن الأجنبية:

تشمل الرقابة التثبيت من مراعاة أحكام الاتفاقيات الدولية المعتمدة جزءاً متمماً لقانون حماية سلامة السفن بحيث لا يترتب على هذه الرقابة تعطيل العمليات التجارية التي تقوم بها السفن .

لمندوبي إدارة التفتيش وللخبراء الحق في أي وقت دخول أي سفينة في المياه الإقليمية أو أي سفينة في الخارج ، للقيام بالمعاينات التي تدخل في حدود اختصاصاتهم ويكون لهم حق الاطلاع على جميع الأوراق والمستندات المتعلقة بالسفينة ، كما لا يجوز لأي سفينة بأن تقوم برحلة دولية ما لم تكون على أثر معاينتها قد حصلت على شهادة دولية لخط شحنها لذلك يتقرر حق مراقبة السفن لضمان أحكام خطوط الشحن ، وتعد رقابة الدول على السفن رقابة مستمرة ذلك أن شهادات خطوط الشحن تكون وجوباً محددة المدة .

و يجوز أيضاً للسلطة المختصة " الجمارك " بمراقبة السفن و التحقيق في أية مخالفة لأحكام خطوط الشحن على أن تتولى كل دولة تنظيم إجراءات التحقيق وتحديد الجزاءات المناسبة لأوجه المخالفات ، وإذا ارتكبت المخالفات من قبل سفينة أجنبية ، تلتزم الجهة المختصة بالرقابة بأخطار قنصل الدولة التي تنتهي إليها السفينة بجنسيتها.

ب- التأمينات:

عقد التأمين البحري:

يعرف عقد التأمين البحري أنه عملية يلتزم بموجبها أحد الأطراف وهو المؤمن للطرف الأخر وهو المستأمن أن يقدم له مقابل أداء يسمى قسط التأمين عوضاً مالياً له أو للغير عندما يتحقق بالنسبة لأشياء معينة يتفق عليها خطر من الأخطار التي تعتبر عمليات الملاحة البحرية أو النقل البحري سبباً أو مناسبة أو مكان لها.

أطراف عقد التأمين البحري :

المؤمن:

يكون المؤمن عادة شركة التأمين بحيث يقوم بمواجهة الأخطار الجسمية الناتجة عن حادث أو تحقق خطر معين في العقد مقابل أقساط محددة يؤديها المؤمن له للشركة (المؤمن) .

المؤمن له:

هو مالك السفينة أو صاحب البضاعة المنقولة بجرأ وله الحق في الحصول على تعويض في حالة وقوع خطر أو حادث معين مبين في العقد مقابل دفعة لأقساط التأمين .

وثيقة التأمين:

تتضمن الوثيقة عدة بيانات أهمها :

- التاريخ و الشهر و السنة و الساعة التي حررت فيها .
 - اسم المستأمن و محله و بيان صفته و اسم المؤمن و محله.
 - نوع البضاعة و الأشياء المؤمن عليها و قيمتها الحقيقية المقدرة و مبلغ التأمين
 - الأخطار التي يقبل المؤمن تغطيتها .
 - المحل الذي شحنت أو تشحن فيه البضائع .
 - الميناء الذي سافرت أو تسافر منه السفينة .
 - الموانئ التي يلزم فيها الشحن أو التفريغ وكذلك الموانئ التي يلزم دخول السفينة فيها ، وتتخذ وثيقة التأمين ثلاثة أشكال
- 1- قد تكون اسمية أي تصدر باسم شخص .
 - 2- قد تكون الوثيقة لحاملها أي المؤمن أو المؤمن له .
 - 3- قد تكون الوثيقة اذنية .

المبحث الثالث:

خدمات الشركة وتقييمها

المطلب الأول : أطراف النقل البحري و المعاملات التجارية:

أ- عقد استئجار السفينة:

يتم عقد استئجار السفينة بموجب اتفاقية يلتزم من خلالها مؤجر الفينة بأن يضع سفينته تحت تصرف المستأجرة مقابل أجره يمكن أن يتم استئجار السفينة بأكملها أو على أساس الرحلة أو لمدة معينة و يجب أن يتضمن عقد استئجار السفينة العناصر التالية:

- العناصر الفردية
- اسم و عنوان المستأجرة و المؤجر .
- أجره استئجار السفينة.
- مدة العقد أو بيان الرحلات التي يجب القيام بها و يتمتع المؤجر بالامتياز على البضائع لوفائه أجره الحمولة و الأعباء المذكورة في عقد الإيجار ولا تحول عملية تبادل ملكية السفينة أثناء الاستئجار دون تنفيذ إيجار السفينة ، وقد يتخذ عقد إيجار السفينة إحدى الصور الآتية الموضحة في الجدول :

| التزامات المستأجر | التزامات المؤجر | الحالات |
|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - تجهيز السفينة بالطاقم و المؤن على الوجه الكامل و أن يستعملها بما يتفق مع مميزاتها التقنية مع مميزاتها التقنية . - الالتزام بصيانة السفينة و القيام بالإصلاحات و التغييرات الخاصة و الغير المتعلقة بعيوب السفينة . - تحمل جميع مصاريف استغلال السفينة. - مصاريف تأمين السفينة. - دفع إيجار السفينة . - كما يجب على المستأجر أن يسلم السفينة بعد انتهاء مدة العقد و بنفس الحالة التي استلمها عليها . | <ul style="list-style-type: none"> - يلتزم المؤجر بتسليم السفينة إلى المستأجر صالحة للملاحة في الوقت و المكان المتفق عليه . - مسؤولية المؤجر عن الأضرار المتولدة عن عدم صلاحية السفينة للملاحة . القيام بالإصلاحات و التغييرات الخاصة بالعيوب المتعلقة بالسفينة خلال العقد . | <ul style="list-style-type: none"> - عقد استئجار السفينة بأكملها . وهو عقد يلتزم مالك السفينة بتمكين المستأجر من الارتفاع بالسفينة دون أن تجهزها بمؤن أو لوازم البحارة و يطلق على هذا العقد أحياناً عقد إيجار السفينة الفارغة. |

| | | |
|---|--|---|
| <p>- شحن البضاعة في الميعاد المتفق عليه . - القيام بوضع على ظهر السفينة كمية البضاعة المطلوبة والمذكورة في العقد فان لم يفعل فيتحمل أجرة الحمولة ، كما يلتزم بوضع البضاعة في الأماكن المخصصة لها. - يحق له أن يفسخ عقد إيجار السفينة بدون تعويض الأطراف قبل ذهاب ربان السفينة و بدون أن يكون هناك خطأ من أحد الأطراف . إذ تبين : * أن السفينة فقدت أو غرقت نتيجة حادث غير قابل للتصليح. * إذا وقع أي حادث له طابع القوة القاهرة التي تجعل الرحلة مستحيلة . * إذا حدث ما ذكر في الحالات السابقة أثناء الرحلة البحرية يستطيع كل طرف أن يفسخ العقد أو يدفع المستأجر أجرة الحمولة للمسافة ويتحمل مصاريف التفريغ .</p> | <p>- وضع السفينة محل الإيجار تحت تصرف المستأجر في الزمان والمكان المتفق عليهما في العقد. - جعل السفينة مهيأة للتحميل خلال مواعيد الشحن. - تقديم السفينة صالحة للملاحة وتزويدها بشكل مناسب للتصليح والتجهيز والمثونة و كذلك بالوثائق المطلوبة. - اختصاص المؤجر بالتسيير الملاحي والتجاري للسفينة و يجب على المؤجر أيضاً أن يقوم بالرحلة على الطريق المبين في العقد وفي حالة عدم وجوده بالطريق المعتاد و مع ذلك قد يكون الانحراف ما يبرره كما لو اضطر الريان إلى الرسو في أحد الموانئ التي لا تدخل في خط التسيير المحدد بقصد إصلاح خلل طارئ بالسفينة.</p> | <p>استئجار السفينة على أساس الرحلة نصت المادة 650 من القانون البحري الجزائري على أنه يتعهد المؤجر في عقد استئجار السفينة على أساس الرحلة بأن يضع كلياً أو جزئياً سفينة مزودة بالتسليح والتجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو أكثر مقابل تعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة .</p> |
| <p>- دفع الأجرة المحددة في العقد وبالكيفية المنصوص عليها فيه. - تحمل المصاريف المتعلقة بالاستغلال التجاري للسفينة. - رد السفينة في المكان والتاريخ المذكور في العقد وبالحوالة التي سلمت فيها. - ويجوز فسخ العقد إذا لم يدفع المستأجر أجرة الحمولة في المدة المتفق عليها. يستطيع المؤجر فسخ العقد و طلب تعويضات من المستأجر عن خسارة أجرة الحمولة أو غيرها من الأضرار كذلك يفسخ عقد استئجار السفينة لمدة معينة إذا فقدت السفينة أو دمرت أو أصبحت غير قابلة للإصلاح.</p> | <p>- وضع السفينة تحت تصرف المستأجر صالحة للملاحة في زمان ومكان متفق عليهما. - المحافظة على السفينة في حالة جيدة خلال مدة العقد - تحمل مصاريف التأمين و دفع رواتب التأمين و دفع رواتب الطاقم و مصاريف التزويد بالمؤن المناسبة و كل الخدمات المطلوبة . - مسؤولية المؤجر عن كل الأضرار التي تلحق بالبضاعة المشحونة على متن السفن. - تحمل كل مصاريف ترميم وإصلاح الأعطاب و كل التدابير الضرورية لإبقاء السفينة في حالة جيدة خلال الرحلة البحرية .</p> | <p>- استئجار السفينة على أساس مدة معينة . - يقوم المؤجر بوضع السفينة مجهزة لمدة معينة مع خدمات تحت تصرف المستأجر لمدة معينة يحددها العقد المبرم بين الطرفين و تقتضي المادة 700 من القانون البحري بأن يحتفظ المؤجر بحق التسيير الملاحي للسفينة أما المادة 701 من القانون البحري الجزائري فقد نصت على أن التسيير التجاري للسفينة يعود لمستأجر السفينة.</p> |

المطلب الثاني : خدمات الشركة:

أ-خدمات "جيما":

• وصول السفينة إلى الميناء:

في حالة إذا تعذر على السفينة دخول الميناء و كان ذلك بسبب قوة القاهرة كحصار بحري مثلا أو إضراب حينئذ فان للناقل حرية التصرف بما هو فائدة للشاحن هذا لم يكن ملزم بتعليمات خاصة في هذه الحالات و في الغالب يكون العقد ينص على أن تنقل البضاعة إلى أقرب ميناء حسب المادة.

وضع السفينة تحت تصرف الشاحن في المكان و الزمان المتفق عليهما:

يجب أن توضع السفينة تحت تصرف المستأجر أو الشاحن بحيث تكون مستعدة لتقبل البضائع في المكان و الزمان المتفق عليهما.

إذا كانت السفينة مؤجرة بالكامل فانه يجب أن توضع بأكملها تحت تصرف المستأجر ما عدا الفرق و الأماكن المخصصة للربان و مع ذلك لا يجوز له أن يحملوا فيها البضائع إلا بموافقة الربان . أما إذا تعلق الأمر بالنقل البحري بسند الشحن فلا يلتزم الناقل بأن يضع السفينة أو جزء منها تحت تصرف الشاحن، بل ما يجب عليه أن يلتزم به هو أن يوفر للبضاعة في السفينة مكانا صالحا.

• الالتزام بالنقل و فك و تفريغ البضاعة :

إن نقل البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ هو الالتزام الرئيسي في عقد النقل البحري و الذي من خلاله يتعهد الناقل بأن يوصل بضاعة معينة من ميناء إلى آخر مقابل أجره يتعهد بها الشاحن أو بعبارة أخرى فقد يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء لآخر، و يتعهد الشاحن بدفع المكافأة و المسماة أجره الحمولة .

أ- النقل: هو الغرض الأساسي الذي يسعى إليه أطراف عند النقل البحري و من يلتزم الناقل بتوصيل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول ، و على الناقل التنفيذ في الوقت المتفق عليه ، وإذا لم يتفق طرف العقد على شيء في هذا الشأن فيفترض إنما اتفقا على أن يتم النقل في مدة معقولة يراعي في تقديرها مسافة الرحلة و نوع السفينة و قوتها و طبيعة البضاعة و يجب أن يكون سير الناقل مباشرا فليس له أن ينحرف في السير إلا إذا كان هناك ما يبرر ذلك و هو ما يعرف بالانحراف المبرر كما يجب على الربان أن يقود السفينة إلى الميناء المتفق عليه و قد يتفق أحيانا على ميناء الوصول حسب اختيار الشاحن (وهران / مستغانم)

و في هذه الحالة فان الربان يسافر إلى الميناء الأول ريثما تصله تعليمات الشاحن ، وقد يجيز العقد للربان أن يقود السفينة إلى الميناء الغير متفق عليه ، كان يقترن تغيير ميناء الوصول بعبارة أو أي ميناء آخر قريب . يمكن أن تصل

السفينة إليه بأمان ويعمل بهذا الشرط حيث يتعذر على السفينة الوصول إلى الميناء المتفق عليه بسبب قوة القاهرة كحجر صخري أو حجر بخري أو حرب.¹

يعتبر الناقل البحري هو المسؤول عن هلاك البضاعة و تلفها إذا حدث الهلاك و التلف في المدة بين تسلمه البضائع في ميناء الشحن و بين قيامه لتسليمها في ميناء التفريغ إلى صاحب الحق فيها و البضائع و هي مشحونة على السفينة تكون داخل نطاق زمني لمسؤولية الناقل .

يقع على الناقل عند الوصول الالتزام بفك البضائع و إخراجها من العنابر و تندرج عملية فك البضائع بين عمليات النقل البحري ، ذلك أنه لا يتسنى تفريغ البضائع قبل فكها و إخراجها من العنابر و هذه العملية و التي تحصل في ميناء الشحن و يتم عملية فك البضاعة تحت مسؤولية الريان و الذي يقوم بها نيابة عن الناقل و هي لا تستهدف توازن السفينة كما هو الحال في عملية الرص و إنما غايتها سلامة البضاعة فقط .

ب- التفريغ : فيقصد به إنزال البضائع من سياج السفينة إلى الرصيف أو إلى الصنادل التي تحملها إلى الرصيف و التفريغ في ميناء الوصول هو العملية المقابلة لعملية الشحن التي تحصل في ميناء القيام و التفريغ عملية مادية يمكن إثباتها بكافة الطرق كما يثبت القدر المفرغ كذلك بكل دليل و يجب عدم الخلط بين التفريغ و التسليم.

فالتفريغ عمل مادي يتحصل في إخراج البضاعة من السفينة و وضعها على رصيف الميناء أو على الصنادل التي تحملها بعد ذلك إلى الرصيف غير أن التسليم عمل يترتب عليه انقضاء عقد النقل البحري و التسليم يكون غالبا لاحقا للتفريغ إذ أن التفريغ على عاتق الناقل و قد يكون التسليم سابقا على التفريغ متى أدرج في سند الشحن شرط التسليم تحت الروافع إذ وفقا لهذا الشرط يتم تسليم البضائع على ريان السفينة يلتزم المرسل إليه بتفريغ البضائع بعد ذلك و ترد عادة بسند الشحن الشروط تعرض للالتزام بالتفريغ.

هذا الالتزام يقع على عاتق الشاحن ما لم يوجد في سند الشحن شرط تحمل الشاحن أو المرسل إليه المخاطر و المصارف و الذي ينطوي الشرط على شقين :

- جعل مخاطر الشحن و التفريغ أي ما يلحق البضائع من هلاك أو تلف خلال هاتين العمليتين على عاتق الشاحن.
- جعل مصاريف العمليتين على عاتق الشاحن و فيما يتعلق بالشق الأول من الشرط فإن أمر صحته أو بطلانه يتوقف على مدى التزام الناقل بعمليتين الشحن و التفريغ إذ بمقتضى التزامه بهما للقيام بمسؤولياته كما يلحق البضائع من أضرار خلالهما دون إعداد بان شرط مخالف و الأصل هو قيام الناقل بشحن البضائع و تفريغها و ذلك إلا إذا وجد اتفاق على غير ذلك .

فإذا ما اتفق على عدم قيام الناقل بعمليتين الشحن و التفريغ أي على قيام الشاحن و المرسل إليه بهما فإن هذا الشق من الشرط يكون صحيحا طالما أن العمليتين الشحن و التفريغ قد استبعدتا من نطاق مسؤولية الناقل البحري

1 حسب المعطيات المقدمة من طرف الشركة

• التسليم تحت الروافع والتفريغ التلقائي:

مسؤولية الناقل تبعاً لهذا من وقت وضع الشاحن تحت روافع السفينة بميناء القيام تمهيدا لشحنها وتنتهي بوضع الناقل البضائع تحت روافع السفينة في ميناء الوصول تمهيدا لتفريغها ويختلف التفسير يحط العبارة (تحت الروافع) على ظهر السفينة أو التحت على الرصيف¹.

ووفق التفسير الأول يجب أن يتسلم الناقل البضائع من الشاحن على ظهر السفينة تحت روافعها وأن يكون المرسل استلام البضائع من الناقل على ظهر السفينة تحت روافعها بما يعني أن الشاحن هو الذي يقوم بشحن البضائع وأن المرسل إليه هو الذي يقوم بتفريغها ووفقاً للتفسير الثاني يجب على الشاحن القيام بوضع البضائع على الرصيف قريباً من السفينة وتحت روافعها.

و يلتزم الناقل بشحنها على ظهر السفينة ، كما يقيم الناقل عند الوصول بفك البضاعة و إنزالها إلى الرصيف بجوار السفينة وتحت روافعها ويكون ذلك تصرف المرسل إليه ، و من ثم الناقل هو الذي يلتزم بالشحن والتفريغ. يقصد بالتفريغ التلقائي هو الالتزام بالتفريغ على عاتق المرسل إليه فقد درجة شركة الملاحة على إن تضمن سندات الشحن علاوة على تسليم تحت روافع يفوض الناقل ف القيام بعملية التفريغ لحساب المرسل إليه و على نفقته و مسؤولياته ، كما أن هناك صياغة عديدة لهذا تتمثل في تدرج سندات الشحن من وكالة معطاة للريان لاختيار مقاول للتفريغ ، وفي مثل هذه الأخيرة ثمة وكالة في الواقع من الشاحن للناقل لاختيار مقاول تفريغ لحساب المرسل إليه ، و يعتبر التفريغ التلقائي نهاية للعقد البحري.

• الالتزام بتسليم البضاعة:

عند وصول البضاعة يجب على الناقل تسليمها الذي له الحق فيها ، و التسليم عملية هامة فبالسليم ينتهي عقد النقل ، و تنتهي مسؤولية المحافظة على البضاعة من الناقل الى المرسل إليه ، و قد نميز بين إذا كان سند الشحن باسم شخص معين أو للأمر أو للحامل .

إذا كان سند الشحن باسم شخص معين وجب على الناقل أن يسلم البضاعة للشخص المذكور في السند

إذا كان سند الشحن للأمر فلا يجوز أن تسلم البضاعة إلا للحامل الشرعي للسند وفقاً للتظهير الثابت عليه .

أما إذا كان سند الشحن للحامل +وجب أن تسلم البضاعة إلى أي شخص بتقديم إليه ومنه سند الشحن عن الوصول .

هذا بالنسبة للقانون اللبناني والمصري ، أما بالنسبة للقانون الجزائري ينص على أنه يمكن وضع وثيقة الشحن :

- باسم المرسل إليه.

- لأمر شاحن أو شخص معين من قبل بوثيقة الشحن للأمر.

- كاملها .

- إذا لم يعين الشخص في وثيقة شحن لأمر عدت وثيقة الشحن لأمر الشاحن ويكون هذا التسليم من عدة عمليات :

¹ حسب المعطيات المقدمة من طرف الشركة

- وضع البضاعة في حيازة المرسل إليه (التسليم المادي)

- يتحقق المرسل إليه من البضاعة الموجودة في حيازته ، وقد تسبق عملية التسليم عملية التحقق من البضاعة مع فحصها وتحصل على الرصيف بعد التفريغ وقد تستهدف هذه العملية لأهداف ثلاثة :

* بات أن كل البضاعة قد أفرغت.

* معرفة حالتها ما بها من تلف .

* حساب الأجرة إذا ما كان متفق على تحديدها على أساس الكمية المفرغة

• الشحن والرص والتستيف:¹

يقصد بالرص والتستيف ترتيب البضاعة وتنظيمها على ظهر السفينة بطريقة تجنبها خطر الهلاك أو التلف أثناء السفر و كذلك توزيعها في العنابر أو على سطح السفينة و في الأحوال التي يجوز فيها ذلك بحالة تحفظ للسفينة توازنها ، فيما يخص بشحن البضائع فهي عملية يتم رفعها من الرصيف إلى ظهر السفينة كانت الوسيلة لذلك ، و الرفع العادي البسيط أن تقف السفينة بجانبها في محاذاة الرصيف و الغالب أن يتم رفع البضائع لأمر بالسوائل كالبتترول أو بواسطة مصاعد خاصة ، وإذا كانت البضاعة حياً كالحبوب السائبة فإنها تصب مباشرة في السفينة بواسطة أقماع خاصة و تستعمل المحرجة بالنسبة للسوائل و الوحدات المتحركة كالسيارات وهذه وقد صاحبت تطور السفن في النصف القرن الأخير تطورا في أوضاع الشحن ، فاستخدمت الحاويات النمطية وهي عبارة عن أوعية تجمع فيها البضائع السائبة أو المغلفة تغليفا بسيطا بهدف تخفيض نفقات النقل فيما يتعلق بالتغليف و الشحن و التفريغ .

و عملية الشحن إن كانت تثبت عادة بسند الشحن فانه ليس هناك ما يمنع من إثباتها بكافة طرق الإثبات باعتبارها أنها عملية مادية.

وفيما يتعلق بإجراءات الشحن فقد جرى العمل أن يقدم الشاحن قبل الشاحن بيان الشاحن يتضمن ذكر نوع البضاعة التي ستشحن وكميتها ، و بعد اطلاق الناقل أو وكيله عليه و تجري بياناته يسلم الشاحن إذن بالشحن يسمح له فيه بتسليم البضاعة أو موضوع البيان على ظهر السفينة ، و بعد أن يتسلم الناقل أو وكيل البضاعة يسلم الشاحن إيصالا مؤقتا هذه الأوراق المختلفة (بيان الشحن ، إذن الشحن ، إيصال مؤقت) وعادة دفتر مطبوع يسمى تذكرة السطح و يستبدل بالإيصال المؤقت قبل الإبحار سند الشحن مستوف

و يجب على أن يكون الرص في عنابر السفينة و يجب على تغطي البضائع كما يتضمن التستيف إقامة فواصل بين البضائع و بعضها وبينها و بين الماكنة و جسم السفينة ذلك لمنع أضرار لكل منها بالأخرى و سلامة عملية الرص .

¹ حسب المعطيات المقدمة من طرف الشركة

المطلب الثالث : تقييم وضعية التسويق في شركة GEMA :

من شروط التعامل مع الميناء يجب أن يكون المتعامل حاملاً لسجل تجاري معترف به على المستوى الوطني والدولي كالسجل التجاري للصادرات والواردات والذي يسمح للمتعامل بتصدير سلعته عبر خطوط النقل البحري وعلى هذا الأساس يعتبر ميناء مستغانم من أهم الموانئ التجارية نظراً للنشاط المكثف له وإقبال معظم المتعاملين الاقتصاديين للتعامل معه ويعتبر التسويق عبر الموانئ من أهم استراتيجيات التسويق الفعالة باعتبار النقل البحري من أهم قنوات التوزيع خاصة فيما يخص التصدير وتظهر هذه الفعالية من خلال تسهيلات سالفه الذكر المقدمة من إدارة الميناء للمتعاملين ، ولكن بإدخال مفهوم التسويق الحديث داخل المؤسسات لم يطبق على الموانئ الجزائرية واتضح لنا هذه الدراسة من خلال فترة تواجدها في الميناء وهي موضحة على الشكل التالي :

- إن مفهوم التسويق الحديث كما سبق ذكره تندرج فيه فعاليات واستراتيجيات من منتج و سعر و ترويج و توزيع .
- فمن ناحية المنتج: إن إدارة الميناء مسؤولة عن نقله وتصريفه نحو الأسواق المراد الدخول إليها سواء كانت داخلية أو خارجية بالإضافة إلى تخزينه داخل مخازن الميناء إذا كانت المنتوجات سريعة التلف.
من ناحية التوزيع: فإن الميناء يقوم بعملية توزيع المنتوجات بالشكل الحديث لمفهوم التوزيع كطرق التوزيع المنتهجة من طرف المؤسسة وقدرة الاتصال مع المستهلك الأجنبي.

فتقع مسؤولية إدارة قناة التوزيع على عاتق المنتوجات باعتبار مهمة المنتجين هي الإنتاج و مهمة الموزعين هي التوزيع.
فإن عملية التوزيع تعتبر من أهم مهمات الإدارة التسويقية ومنه نستخلص القول :

إن عملية التوزيع من بين العمليات الهجومية التي تمكن المؤسسة من مواجهة أي تغيرات خارجية قد تكون لها تأثيرات على المكانة السوقية للمؤسسة.

ومن هذا المنطلق و حسب المعلومات المتحصل عليها في تربصنا أن مفهوم التسويق الحديث لا يطبق داخل الموانئ الجزائرية بل يطبق مفهوم التسويق القديم والذي يعتمد أساساً على عملية التوزيع وتصريف المنتوجات والسلع .

وإذا انتهجت الموانئ التجارية استراتيجيات التسويق الفعالة فإنها تساهم وبقدركبير في تحسين الخدمات التسويقية داخل الموانئ وبالتالي زيادة نسبة المتعاملين والذي يدل بدوره على كفاءة المؤسسات في عملية الإنتاج مما يؤدي إلى إيصال المنتج إلى المستهلك الأجنبي وتعريفه به ¹.

1 حسب المعطيات المقدمة من طرف الشركة

ملخص الفصل الثاني :

أكدت الإحصائيات المتحصل عليها من الموانئ الجزائرية وشركة النقل البحري GEMA ، بتنشيط الحركة التجارية مع العالم الخارجي وكذلك ما تقدمه الشركة من خدمات للمتعاملين الاقتصاديين المحليين ، الصناعيين منهم والمنتجين ، كما تسعى هذه الشركة جاهدة الى تقديم خدمات نقل بحري مواكبة للتطورات والتغيرات التكنولوجية في مجال تسيير الموانئ والعمل بالمعايير الدولية.

الخاتمة

الخاتمة :

اثبتت الموانئ أنها العجلة الاقتصادية للتنمية الاقتصادية ، كما ان التجارة الدولية بما تقدمه من مكاسب و عائدات على الدول ، كما تشير الدراسات والإحصائيات على أن تطور قطاعات النقل البحري المختلفة تعتمد على عدة عوامل من بينها تطوير تكتلات النقل البحري ، ودعم إنتاجية اليد العاملة ، واعتماد سياسات مكيفة مع الواقع الوطني .

كما تسعى الدولة الجزائرية على دعم هذه الشركات للنقل البحري حسب الاحصائيات من سياسات صناعية ، ودعم حكومي لإرساء وتوسيع صادراتها من سفن البضائع للنقل البحري وتطوير خدمات الموانئ.

النقل البحري الجزائري بوضعه الحالي لا يعمل على تشجيع الاستثمار الأجنبي المباشر بسبب ضعف القطاع الخاص، كما أن تحرير خدمات النقل البحري وفقا لما تقتضيه التطورات التكنولوجية العالمية يعتبر عنصرا إيجابيا إذا ما أثر ذلك على زيادة حجم التجارة الدولية.

1- اختبار صحة الفرضيات

1 - إن اعتبار الموانئ البحرية الجزائرية عنصرا أساسيا في الحركة التجارية الخارجية ، بالإضافة إلى الدور الذي يلعبه الأسطول البحري الجزائري في تسهيل حركة البضائع بما فيها المنتجات البترولية و الذي يعتبر المورد الأساسي في الاقتصاد الوطني.

2- الدور الذي تلعبه الشركة الوطنية للخدمات البحرية GEMA في تسهيل وتسريع وتيرة أداء النقل البحري للبضائع والسلع في الحركات التجارية لكونها احد الشركات التي تعمل جاهدة على تنشيط التجارة في الموانئ .

1- نتائج البحث :

بعد الدراسة والتحليل لموضوعنا، يمكن الخروج بعدد من النتائج التي تتمثل فيما يلي:

تعتبر التجارة الدولية للبضائع في الجزائر ضعيفة وغير فعالة، لذلك من الضروري أن تقوم الجزائر بتطبيق

خطة تنمية شاملة ومتناسقة تهدف إلى الخروج باقتصاد مزدهر ويتكيف مع التغيرات الخارجية.

-أنّ الموانئ الجزائرية موانئ تقليدية تعمل كمراكز للنقل فقط، دون مراعاة متطلبات السفن الحديثة واحتياجات المتعاملين المتزايدة، وهذا أدى الى زيادة تكاليف النقل مع الاقتصار على السفن الصغيرة في النقل البحري الجزائري.

ما تعاني الموانئ من نقص كبير في المعدات والآليات المتعلقة بشحن وتفريغ السفن والحاويات مما يؤدي إلى الانتظار لمدة طويلة تتعدى المقاييس المعمول بها دوليا.

طول الإجراءات الإدارية بتفريغ البضائع وإجراءات الرسوم الجمركية... الخ.

ومن أهم المشاكل التي تواجه الموانئ الجزائرية كذلك وجودها داخل النسيج الحضري، مما يثر على إمكانية توسيعها.

وكذا قضايا الفساد والتجاوزات الخطيرة التي لا تخرج عن دائرة الرشاوي وصفقات بالتراضي على حساب الاقتصاد الوطني والابتزاز، مما يثر على سعر المواد الاستهلاكية المستوردة ما يجعل المستورد يدفع أموالا باهظة.

وتبقى الموانئ التجارية عبر الوطن بما فيها الموانئ الجافة عاجزة عن مواكبة الحركية التجارية المتسارعة الأمر الذي أخل بأنظمة العمل وبرامج التسيير، والذي نجم عنه خسائر بملايير الدولارات سنويا. تبقى مثل هذه مشاكل تعاني منها أغلب الدول النامية، فحتى يؤدي الميناء دوره وعمله لابد من محاولة القضاء على هذه المشاكل من حسن التسيير والنزاهة وتقديم التسهيلات والخدمات الملاحية.

3-التوصيات:

بعد تحديد أبرز النتائج المستخلصة من الدراسة، نقترح بعض التوصيات التي نعتقد أنها مهمة في الوقت الحالي والتي تتمثل فيما يلي:

- 1- لابد من زيادة طاقة وكفاءة وتحسين أداء الميناء الحالي والانتقال إلى مرحلة الموانئ الرئيسة بدلا من الموانئ الثانوية الحالية بما يحقق الاستقلال الاقتصادي للجزائر.
- 2- ضرورة تعزيز الاستقلال الاقتصادي للجزائر في مجال الاستيراد والتصدير للبضائع عن طريق مواكبة الموانئ للمعايير العالمية في النقل بالحاويات-
- 3- ابد من الانتقال إلى مرحلة إنشاء موانئ رئيسية قادرة على استقبال البواخر العملاقة وتقليل تكاليف النقل.
- 4- يجب تعزيز دور القطاع الخاص في تنفيذ وتشغيل وتقديم الخدمات المشاريع الموانئ.
- 5- ضرورة تحويل الموانئ الجزائرية إلى موانئ جاذبة ومنافسة لموانئ الدول والاقطار المجاورة والقريبة.
- 6- كما يجب تحديث معدات المناولة الأرضية للأرصفة بما يحقق القدرة على مناولة البضائع بالحدود المطلوبة.
- 7- لابد من إدخال الأنظمة الحديثة والالكترونية في مجال الإدارة والتشغيل لنشاط الميناء.

أفاق البحث :

عند هذا الحد من الدراسة و بناء على النتائج السابقة الذكر وما تم تقديمه من مقترحات نقوم بطرح بعض الموضوعات التي لم يتم معالجتها والتي نراها قد تكون مواضيع لإشكاليات بحث في المستقبل :

- شركات الخدمات البحرية ودورها في قيام التجارة الدولية .
- واقع التجارة الخارجية في الجزائر .
- أهمية الموانئ في تطور التجارة الخارجية .
- أهم العراقيل التي تحول دون تطور الموانئ.
- إنعكاس أداء الموانئ على التجارة الدولية

الكتب و المراجع

الكتب المراجع:

- موقع Wikipedia
- بقلم: ممدوح زايد، 25 مارس 2017 ، 12:00 ، اقتصاد/الموانئ-أنواعها-ومواصفاتها،
- باحث في اقتصادات النقل البحري(edkw@egcss.com) بقلم: ممدوح زايد، 25 مارس 2017 ، 12:00 ،
- بقلم ،ريتشارد مارتن همفريز ، 2023/05/17 ، كبير الخبراء الاقتصاديين في مجال النقل من :مؤشر أداء موانئ الحاويات 2022.
- فيليس دين ، قصة التجارة الدولية ، وكالة الصحافة العربية ، ط: حسين أبو الليف ، 2021 ، ص05
- أحمد السعيد الزقرد ، أصول قانون التجارة الدولية ، - البيع الدولي للبضائع- المكتبة العصرية للنشر و التوزيع المنصورة ، 2007 ، ص24و25.
- جمال جويدان الجمل ، التجارة الخارجية ، الطبعة العربية الأولى ، 2013م ، 1434هـ، ص11
- حمدي عبد العظيم ، اقتصاديات التجارة الدولية ، دار النهضة العربية ، 2000 ، ص13
- محمد الطنطاوي الباز ، دراسات في الاقتصاد الدولي ، مؤسسة الثقافة الجامعية الإسكندرية ، مصر ، 1994 ، ص 84
- جمال جويدان الجمل ، مرجع سابق ، ص 12
- د. عطا الله علي الزبون ، التجارة الخارجية ، جامعة العلوم الإنسانية ، اليازوري للنشر و التوزيع ، 2019 ، ص17 و 18 و 19
- محمد دياب ، التجارة الدولية في عصر العولمة ، بيروت ، دار المنهل اللبناني ، 2010، ص10 و 11
- ريم محمد جمال الدين مصطفى الخياط ، مرجع سبق ذكره ، ص1470
- برامي فايزة ، خليفة منية ، تقنيات التأمين الدولي في مجال النقل البحري و دورها في ترقية الصادرات ، دراسة حالة الجزائر خلال الفترة الممتدة من 2014 إلى 2021 ، جامعة الجيلالي بونعامة بخميس مليانة (الجزائر) ، مجلة الاقتصاد و البيئة ، المجلد06 ، العدد 01 ، ابريل ، 2023 ، ص216
- برامي فايزة ، خليفة منية ، نفس المرجع السابق ، ص216، دراسة ميدانية
- أحمد الراشد ، تقييم فرص الخاص من انجاز و تطوير عملية أعمال موانئ العراق باستخدام عملية التحليل الهرمي في الشركة العامة للموانئ العراقية ، مجلة العلوم الاقتصادية ، ماي ، 2011 ، المجلد السابع ، العدد28 العدد01، 2022 ، ، ص124
- فضيلة عينين ، تنظيم النقل البحري للأشخاص في التشريع الجزائري ، مجلة صوت القانون ، المجلد التاسع، ص790
- فضيلة عينين ، المرجع السابق ، ص 791
- برامي فايزة ، خليفة منية ، مرجع سبق ذكره ، ص589

- نعيمة شخار، نجات تونسي ، أسماء بركان ، دور النقل البحري في ترقية القطاع السياحي بالجزائر دراسة حالة للمسافرين مجلة الأبحاث الاقتصادية ، المجلد 17 ، العدد 01 ، 2022 ، ص225 المؤسسة الوطنية لنقل
- بالوش سليمان أسعد ، الاتجاهات الحديثة في إدارة الموانئ البحرية ، دراسة حالة ميناء اللاذقية ، الإسكندرية، ص122
- الكاتب : بوطورة فضيلة ، سمايلي نوفل .
- 1 مجلة إقتصاديات شمال إفريقيا ، المجلد 19 / العدد 32 ، السنة 2023 ، ص 45-62
- ربيعة حملاوي ، مردودية المؤسسات المينائية ، دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر ، أطروحة دكتوراه علوم في العلوم الاقتصادية ، جامعة الجزائر ، 2008 ، ص 281

الملخص:

نهدف من خلال هذا البحث المتواضع إلى دراسة واقع النقل البحري في الجزائر ، و مراحل تطوره بحيث يعد العصب الحركي أو الشريان الأساسي للاقتصاد الجزائري ، وتعد الموانئ الجزائرية المحرك الرئيسي لتسهيل وتوجيه نقل السلع والبضائع إلى داخل وخارج الوطن ، حيث خصصنا هذه الدراسة على الدور الذي تؤديه هذه الموانئ في تنشيط حركة التجارة الخارجية، من خلال دراسة حالة المؤسسة الوطنية للنقل البحري GEMA التي ساهمت في تنشيط الحركة التجارية في موانئ الجزائر وفي ولاية مستغانم بشكل خاص .

الكلمات المفتاحية :

الموانئ الجزائرية ، النقل البحري ، التجارة الخارجية.

Summary:

Through this modest research, we aim to study the reality of maritime transport in Algeria, and the stages of its development, such that it is considered the motor nerve or the main artery of the Algerian economy, and Algerian ports are the main engine for facilitating and directing the transport of goods and goods inside and outside the country, as we devoted this study to the role they play. These ports help stimulate foreign trade movement, through a case study of the National Maritime Transport Corporation GEMA, which contributed to stimulating commercial movement in the ports of Algeria and in the state of Mostaganem in particular.

key words : Algerian ports, maritime transport, foreign trade.