



جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

قسم العلوم التسيير

مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي

الشعبة: علوم التسيير التخصص: إدارة إستراتيجية

دور الموائى فى تطوير التجارة الخارجية

دراسة حالة ميناء مستغانم

تحت إشراف الأستاذة:

بن حليلة سليمة

مقدمة من طرف الطالب:

بن برنو عمر تقي الدين

أعضاء لجنة المناقشة

الصفة	الاسم واللقب	الرتبة	عن الجامعة
رئيسا	محمد الأمين مكاوي	أستاذ محاضر - أ-	جامعة مستغانم
مقررا	بن حليلة سليمة	أستاذة محاضرة - ب-	جامعة مستغانم
مناقشا	بلعياشي بومدين	أستاذ محاضر - أ-	جامعة مستغانم

السنة الجامعية: 2021/2022

الإهداء

أهدي ثمرة جهدي المتواضع إلى من رفعتني بدعواتها ودعمها في كل خطوة من خطوات حياتي، إلى من غمرتني بحمها وحنانها، إلى من أنارت دري بصلواتها، إلى من ربطني على حب العلم، إلى من كانت رمزا للعطاء، إلى أعلى ما في هذا الوجود أمني الغالية أطال الله في عمرها

إلى رمز التضحية والعطاء، إلى من أنار لي درب حياتي بنصائحه، إلى من زرع في نفسي قوة الإرادة أبي العزيز حفظه الله وأطال في عمره

إلى إخواني الأعزاء، والأقارب الأحباء، إلى كل من وسعهم ذاكرتي ولم يسعهم قلبي أهديكم ثمرة عملي المتواضع

إلى كل مواطن عاش من أجل ولأجل الجزائر

إلى كل باحث وطالب علم أهدى ثمرة جهدي

بن برنو عمر

شكر وعرّفان

نحمد الله عزوجل الذي رزقنا من العلم ما لم نكن نعلم وأعطانا من القوة والمقدرة ما نحتاج للوصول إليه،
لقوله تعالى: "لئن شكرتم لأزيدنكم"

ولقوله صلى الله عليه وسلم " لا يشكر الله من لا يشكر الناس "

أما بعد أتقدم بجزيل الشكر والثناء والتقدير والعرّفان بالجميل إلى كل من ساعدني في إنجاز هذا العمل
وأخص بالذكر:

الأستاذة المشرفة " بن حليلة سليمة " وإلى كل أساتذة العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير الذين
ساعدونا بما قدموه لنا من معلومات قيمة ونصائح مفيدة.

كما أتوجه بالشكر إلى كل أعضاء لجنة المناقشة الذين سأنال شرف مناقشتهم لهذه المذكرة، على مجمل
نصائحهم وتوجيهاتهم.

إلى كل من ساعدني ولو بكلمة طيبة أو ابتسامة أو دعوة صادقة.

جزاكم الله عني كل خير

الفهرس

الصفحة	العنوان
	الإهداء
	شكر وغرفان
	قائمة المحتويات
	قائمة الأشكال
	قائمة الجداول
03-01	المقدمة العامة
22-05	الفصل الأول الموانئ التجارية ودورها في تنمية الاقتصاد
05	تمهيد الفصل
06	المبحث الأول: عموميات حول الميناء
06	المطلب الأول: تعريف الميناء التجاري
06	المطلب الثاني: أنواع الموانئ
09	المطلب الثالث: مكونات ووسائل الميناء
10	المطلب الرابع: خصائص الميناء
12	المبحث الثاني: تقييم الميناء التجاري
12	المطلب الأول: أهمية الميناء التجاري في التنمية الاقتصادية
13	المطلب الثاني: وظائف الميناء
14	المطلب الثالث: خدمات الميناء
18	المطلب الرابع: حركة الصادرات والواردات عبر الموانئ الجزائرية
22	خلاصة الفصل
56-24	الفصل الثاني التجارة الخارجية وسياستها
24	تمهيد
25	المبحث الأول: ماهية التجارة الخارجية وأسباب قيامها
25	المطلب الأول: مفهوم التجارة الخارجية وأهميتها
29	المطلب الثاني: أسباب وأهداف قيام التجارة الخارجي
31	المطلب الثالث: التخصص الدولي وقيام التجارة الخارجية
32	المبحث الثاني: سياسات التجارة الخارجية
33	المطلب الأول: أدوات السياسات التجارية
39	المطلب الثاني: السياسات التجارية بين الحرية والحماية
46	المطلب الثالث: العوامل المحددة نحو الحرية أو الحماية

48	المبحث الثالث: دور الموانئ في تنمية التجارة الخارجية و طرق تطويرها
48	مطلب الأول: دور الموانئ في تنمية التجارة الخارجية
49	المطلب الثاني: التحديات التي تواجه الموانئ
50	المطلب الثالث: طرق تحسين خدمات الموانئ
51	مطلب الرابع: سبل رفع كفاءة الموانئ و تنمية الصادرات
56	خلاصة الفصل
75-58	الفصل الثالث دور ميناء مستغانم في تنمية الاقتصاد الجزائري
58	تمهيد
59	المبحث الأول: تقديم ميناء مستغانم
59	المطلب الأول: نشأة الميناء والمؤسسة المينائية
60	المطلب الثاني: الهياكل التحتية والفوقية لميناء مستغانم
63	المطلب الثالث: الخصائص الهامة للميناء
65	المبحث الثاني: دراسة الحركة التجارية لميناء مستغانم
65	المطلب الأول: دراسة حركة البضائع بالميناء
67	المطلب الثاني: دراسة حركة السفن بالميناء
69	المطلب الثالث: حجم التبادل التجاري حسب المناطق الجغرافية في العالم وأهم المتعاملين الاقتصاديين
72	المبحث الثالث: تقييم ميناء مستغانم
72	المطلب الأول: امتيازات ميناء مستغانم
73	المطلب الثاني: معيقات الميناء وانعكاساته السلبية
73	المطلب الثالث: المشاريع المستقبلية للميناء
75	خلاصة الفصل
77	الخاتمة العامة
	قائمة المراجع
	ملخص

قائمة الجداول

الصفحة	العنوان	الرقم
19	حركة البضائع - الصادرات	01-I
20	حركة البضائع - الواردات-	02-I
20	توزيع الحركة حسب الموانئ	03-I
53	المبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية سنة 2018 (الوحدة مليون طن)	01-II
61	الخصائص البحرية والتجارية لمحطات الرسو	01-III
62	حجم الزيت المستورد	02-III
62	الحجم الكلي للحبوب	03-III
65	تجارة البضائع والتجارة بحسب عائلات المواد	04-III
66	تجارة بذور البطاطا	05-III
66	تجارة السيارات	06-III
67	عدد السفن خلال الفترة: "2007-2011"	07-III
67	أنواع السفن الداخلة للميناء في الفترة 2010-2012	08-III
68	المكوث في الميناء	09-III
68	تجارة الحاويات	10-III
70	حجم التبادل التجاري حسب المناطق الجغرافية في العالم	11-III
71	حجم التبادل التجاري حسب المناطق الجغرافية في العالم سنة 2018	12-III

المقدمة العامة

من أهم السمات البارزة لكوكبنا الأرض هي أن مياه البحار والمحيطات تغطي حوالي 71 في المائة من مسطحه. وتستغل هذه المساحة من المياه كمصدر من مصادر الرزق فيحصل منها على غذائه وتوفر له أرخص وسائل النقل والتجارة. ولقد لعبت التجارة البحرية دورا مؤثرا وفعالا في صنع الحضارة الإنسانية وتقدمها منذ نشأة الحضارات الأولى على امتداد القرون، حيث تطورت خدمة النقل البحري تطورا هائلا لم يخص السفن وحدها كأهم وحدة اقتصادية، بل شمل عناصر النقل البحري كافة.

وعليه تشكل الموانئ أهمية اقتصادية كبرى، بالإضافة إلى أنها تساعد على تنمية المناطق التي تطل عليها وتتفاعل مع الخدمات الداخلية للدولة. وتلعب الموانئ التجارية دورا استراتيجيا هاما في نقل هذه التجارة إلى الخارج عبر الموانئ المختلفة، وهي الجهة الرسمية المسؤولة عن تطوير الخدمات المينائية للتواكب مع التطورات العالمية في مجال النقل البحري.

تهدف هيئة الموانئ البحرية إلى بناء موانئ متكاملة متخصصة ومتميزة ذات كفاءة متواكبة للمتغيرات ومتوقفة على الموانئ المنافسة كما تسعى أيضا لتقديم خدمات مينائية متكاملة بكفاءة وفاعلية إتباعا لإجراءات تشغيلية توفر الأمن والسلامة تلبية لاحتياجات العملاء ودعمًا للاقتصاد الوطني مع الحفاظ على البيئة الطبيعية.

يعتمد الاقتصاد الجزائري في نقل جزء كبير من صادراته و وارداته على خدمات النقل البحري التي تقدمها الدول المتقدمة اقتصاديا في الكثير من الحالات نجد أن تكلفة النقل البحري قد تصل إلى في المائة من ثمن السلعة مما تشكل قييدا على قدرة اقتصاديات الدول النامية في 10 تصريف وتصدير منتجاتها إلى الأسواق الخارجية بجانب وجود بدائل صناعية التي تنتجها الدول المتقدمة اقتصاديا مما يضعف من قدرتها على المنافسة الخارجية وبالتالي ضعف حصيلتها من الإيرادات والتأثير العكسي على مقدرتها من استيراد السلع الرأسمالية اللازمة لعملية التنمية.

• الإشكالية العامة:

إن اختيارنا لهذا الموضوع لم يأتي بمحل الصدفة بل لما تلعبه الموانئ التجارية من دور في تنمية الاقتصاد الوطني وللمحافظة على هذا الدور فقد لعب النقل البحري دور كبير في إنعاش الاقتصاد والتساؤل المطروح هو 'ما هو دور الموانئ في تنمية الاقتصاد الوطني' ومن هذا التساؤل تصاغ الأسئلة الفرعية التالية:

- ما مفهوم التجارة الخارجية ؟
- ما هي ايجابيات وسلبيات التجارة الخارجية؟
- ما هو واقع التجارة الخارجية الجزائرية في ظل تحرير التجارة الخارجية؟.
- ما هو دور الميناء في تنمية الاقتصاد؟

• فرضيات الدراسة:

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

- تعاني التجارة الخارجية ككل القطاعات من مشاكل كثيرة أبرزها اعتمادها على موانئ قديمة ذات تسيير سيئ وورديء، قلة المعدات والتجهيزات و التي أثرت سلبا على وضعية التجارة الخارجية الجزائري

- تؤدّي تجارة الخارجية في الموانئ البحرية إلى زيادة كفاءة التشغيل وتخفيف تكلفة النقل

- يؤدي استخدام التجارة الخارجية في مجال النقل البحري الى تطوير النقل والانتاج

• دوافع اختيار الموضوع:

الميناء له وزن هام في تخصص التجارة الدولية

يتأسس المنشآت الاقتصادية الهامة بولاية مستغانم لأنها ولاية ساحلية

له دور مهم لأنه يعتبر رئة الجزائر بفضلله نستحوذ على نسبة عالية من المبادلات التجارية بحرا

• أهمية الدراسة:

أي دولة قد تملك شريط ساحلي تعطي أهمية بالغة للنقل البحري وللميناء و الجزائر إحدى هذه الدول يجب أن تتوفر لديها دراسات في مجال الموانئ والنقل البحري أكثر من ثمانين بالمائة من حجم التجارة العالمية يتم نقلها بحرا، قد تساهم الدراسة على تشجيع الطرق التي تنمي الميناء وترفع من مكانته

• أهداف الدراسة:

- معرفة مختلف المفاهيم حول النقل البحري و الحاويات
- توضيح دور الميناء تنمية الاقتصاد
- التعرف على حركة الصادرات والواردات عبر مختلف الموانئ الجزائرية
- لتطرق إلى مسار تحرير وواقع التجارة الخارجية في الجزائر، والوضع البيئي وسياسات حمايته في الجزائر وأهم المعايير البيئية.
- أهم الخطوات المتبعة لانضمامها إلى المنظمة العالمية للتجارة، والانعكاسات المحتملة من الانضمام.

• منهج الدراسة:

تندرج الدراسة ضمن الدراسات الاستقرائية الاستنباطية لأنه يتم وضع فرضيات تتمحور ضمن إشكالية رئيسية تتفرع عنها مجموعة من التساؤلات ومن خلال الدراسة يتم إثبات صحة الفرضيات أو

خطئها استقرائي لأنه يتم إسقاط الدراسة على ميناء مستغانم وتعميم الدراسة على باقي الموانئ أي الانطلاق من الجزء وتعميمه على الكل

• صعوبات الدراسة:

صعوبة الحصول على المراجع المتعلقة بالموضوع خاصة باللغة العربية "خاصة باللغة العربية" نقص الدراسات والبحوث حول الموانئ الجزائرية

• خطة الدراسة:

تتناول الدراسة موضوع دور الموانئ الجزائرية في تنمية الاقتصاد الجزائري وتشمل ثلاث فصول رئيسية فصلان نظريان حيث يتناول الفصل الأول عموميات حول الموانئ البحرية أما الفصل الثاني التجارة الخارجية وسياستها، أما الفصل التطبيقي فيعالج دور ميناء مستغانم في تنمية الاقتصاد

الفصل الأول

الموانئ التجارية ودورها في

تنمية الاقتصاد

تمهيد:

تمتلك الجزائر نافذة بحرية هامة تطل بها على البحر الأبيض المتوسط والذي يتوسط ثلاث قارات وتتوزع على هذا الشريط الساحلي موانئ لها تأثير كبير على الاقتصاد الجزائري فلا بد من الانطلاق من المبادئ الأساسية حول الموانئ لأنها نافذة تطل بها على العالم الخارجي.

ولمعرفة أهمية ودور الميناء سيتم التطرق إليها في هذا الفصل ولكن قبل ذلك يتم شرح الميناء وأهم الوظائف التي يقوم بها.

المبحث الأول عموميات حول الميناء التجاري نتناول فيه أربعة مطالب: الأول تعريف الميناء، الثاني أنواع الميناء، الثالث وسائل الميناء وأخيرا وخصائص الميناء.

المبحث الثاني تطرقنا فيه أيضا إلى أربعة مطالب: الأول أهمية ودور الميناء، والثاني وظائف الميناء أما الثالث خدمات الميناء والرابع حركة الصادرات والواردات عبر الموانئ الجزائرية.

المبحث الأول: عموميات حول الميناء

المطلب الأول: تعريف الميناء التجاري

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

تعريف الميناء: هو نقطة من ساحل البحر يقع على حافة المحيطات أو الأنهار أو البحار. تذهب إليه السفن لشحن أو لتفريغ حمولتها كما يكون مهياً ومجهز لاستقبال السفن وإيوائها وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري والنزهة. وهناك أيضا موانئ لانتقال المسافرين عبر تلك السفن.

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

وعموما احتكاك الميناء بالبوادر ليس هو دائرة اختصاص سلطات الميناء بل يخص أكثر السياسة الوطنية ومختلف العملاء الاقتصاديين وهذا الأخير مستقل بالنسبة لهذه السلطة حيث تستطيع التصرف سلفا عند حدوث أي خطأ في الفعالية لنشاط الميناء.¹

المطلب الثاني: أنواع الموانئ

تعد الموانئ البحرية من أهم الدعائم التي تقوم عليها صناعة النقل البحري نظرا لدورها الهام في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن، وتتعدد تلك التسهيلات وتنوع وفقا لاختلاف الموانئ البحرية من حيث طبيعتها الجغرافية وكذلك من حيث الوظائف المسندة لها.

أ- أنواع الموانئ من حيث طبيعتها الجغرافية:

حيث يمكننا تقسيم الموانئ البحرية بحسب طبيعتها الجغرافية إلى:

1- موانئ طبيعية:

وتعرف بالموانئ التي تصلح لأعمال الملاحة البحرية دون الحاجة إلى إجراء تعديلات وصناعة كبيرة، حيث تخضع في وجودها للعوامل الطبيعية التي تتعرض لها السواحل وتقام تلك الموانئ على شواطئ البحار أو مصبات الأنهار. وقد تتوافر الحماية بواسطة الجزر والشعب المرجانية.

¹ - القانون البحري الجزائري: ص 413

2- موانئ شبه طبيعية:

ويتطلب قيامها في أحد المواقع الساحلية المختارة ضرورة إعداد بعض الإنشاءات والتجهيزات بأعمال الملاحة البحرية. وتعد الأهم من أفضل المواقع التي يتم فيها تكوين هذه الموانئ.

3- الموانئ الصناعية:

ويتطلب إقامة مثل هذه الموانئ توافر الحواجز الصناعية لتحديد المواقع الملائمة التي يتم اختيارها لإقامة الميناء الصناعي وتهيئته لتأدية خدمات الملاحة البحرية.

ب- أنواع الموانئ من حيث طبيعة الوظائف والخدمات التي تقدمها:

وفي هذا الصدد تتعدد الموانئ بين:

1- الموانئ التجارية:

وهي مجهزة بالتسهيلات اللازمة لعمليات المنازلة والتخزين، وتسند إليها مهمة تقديم خدمات التحرك الملاحي والتجاري للسفن التجارية، و من ثم تقوم بمهمة شحن وتفريغ تلك السفن، وتزويدها بحاجاتها من الوقود والمواد الغذائية.

2- موانئ النفط:

وتحتوي على شبكة ضخمة من أنابيب نقل البترول من حقول اكتشافه أو معامل تكريره إلى الأرصفة. كما قد تقوم بمهمة ضخ البترول إلى ناقلات النفط مباشرة مما يتطلب تزويدها بمحطات الضخ اللازمة.

3- موانئ الخدمات:

وتخدم عملية التحرك الملاحي البحري بشكل مباشر وتضمن تأمينه من خلال تقديم خدمات الصيانة اللازمة للسفن ولا يدخل في نطاق وظيفتها أعمال الشحن والتفريغ.

4- موانئ التخزين أو المستودعات:

وتقوم بمهمة الوساطة التجارية بين الدول التي تشكل أطراف عملية التبادل التجاري الدولي، حيث تختص بتجميع وتخزين أنواع معينة من البضائع ثم تعيد تصديرها إلى مناطق الطلب عليها في الأسواق العالمية.

5- موانئ بضائع الصب الجاف:

ويقصد ببضائع الصب الجاف خام الحديد، الفحم، البوكسيت، الحبوب، الفوسفات، وتتميز هذه البضائع بحمولتها الضخمة. ولذلك يتطلب نقلها بحرا لمواصفات معينة في الموانئ التي يتم من خلالها عملية النقل، سواء من حيث اختيار موقع الميناء أو التجهيزات اللازم توافرها في تلك الموانئ. مثل ضرورة مساحات كبيرة بالميناء لتشوين البضائع الجافة وكذلك إدخال نظام مكينة تداول البضائع وتتضح أهمية توافر مثل هذه الموانئ إذا ما عرفنا أن حوالي 40 % من إجمالي التجارة المنقولة بحرا يتمثل في تجارة بضائع الصب الجافة. كما تشير الإحصاءات إلى تراوح الحمولة المنقولة من تلك البضائع بين 1921 مليون طن عام 1983 إلى 2615 مليون طن عام 1993.

6- موانئ البترول:

وتختص بعمليات نقل البترول من خلال محطات التداول. أما في البحار المفتوحة أو الموانئ فتتطلب هذه الموانئ مساحات واسعة وعمق مناسب للقنويات الملاحية المؤدية إلى منشآت التداول مع مراعاة تواجدها بعيدا عن تسهيلات الميناء التجارية أو تخصيص حوض آمن وخاص للبترول في مكان منعزل عن بقية أرصفة الميناء.

7- موانئ الصيد:

وتخدم نشاط الصيد وتختلف مساحتها وأهميتها وفقا لتباين الوزن النسبي لنشاط الصيد، فقد يتم تخصيص ميناء بأكمله لخدمة هذا النشاط وذلك في الدول الساحلية التي تملك قطاعا ضخما لعمليات الصيد البحري. أو قد يتم استغلال جزء من الميناء لخدمة نشاط الصيد في الدول التي تنخفض فيها أهمية هذا النشاط أو تلك التي لا تملك موانئ بحرية كثيرة العدد.

يتضح مما سبق أن:

- أن اختلاف الوظائف والمهام التي تؤديها الموانئ البحرية وهو ما يؤدي بدوره على اختلاف التسهيلات الملاحية وأنواع السفن التي تستقلها فضلا عن تباين التجهيزات التي تتطلبها كل ميناء على حده.

- أن تخصص كل ميناء في تأدية وظيفة ملاحية معينة لا ينفي إمكانية نفس الميناء -في بعض الأحيان- بتأدية أكثر من وظيفة. فقد يقدم الميناء خدمات نقل البضائع المصدرة والمستوردة مع قيامه في نفس الوقت بمهام الشحن والتفريغ وتخزين البضائع وكذلك خدمات نقل الركاب.

المطلب الثالث: مكونات ووسائل الميناء¹

1- مكوناته:

تتكون الأملاك العمومية المينائية من بيانات أساسية فوقية وملحقات لصالح الملاحة البحرية وتطوير الموانئ. وتشمل البيانات الأساسية ما يلي:

- الممرات المائية وأجهزة التشويش وإرشاد السفن المتكونة من المنارات والمعالم وأية وسيلة أخرى مطلوبة لضمان وتحرك السفن وأمن الملاحة.
- مباني حماية الميناء: الأرصفة السدود، الحجر، كاسرات الأمواج، والمساحات المائية المغطاة، الأحواض وبركات الموانئ.
- الأرصفة وحواجز المرافق والأرصفة العامة.
- الأجهزة اللازمة لبناء السفن وتصليحها (الأحواض الجافة، أحواض جر السفن، الحبال).

وتشمل البيانات فوق المينائية مجمل المنشآت والتجهيزات الثابتة أو المتحركة والأدوات اللازمة للعمليات الآتية:

- رسو السفن والاتصالات اللاسلكية.
- إركاب وإنزال السفن.
- شحن وتفريغ السفن.
- استلام البضائع وتحويلها وتخزينها ووزنها وتسليمها.
- تزويد السفن بالمياه العذبة والطاقة الكهربائية.
- إزالة غاز السفن.
- تصليح السفن ومكافحة الحريق والتلوث.
- الصيد البحري والنزهة.

وتشمل أيضا مكونات الميناء:

- السطوح البحرية.
- السطوح الترابية والمساحات المغطاة اللازمة لعبور البضائع وإيداعها.
- المحطات والسكك الحديدية.

¹ - Code maritime, 1^{er} édition, 2003, p.p : 422-425.

- أسواق الأسماك.

2- وسائل الميناء¹

الحوض: وهي مساحات واسعة بعشرات الهكتارات تضم الأرصفة وسطح مغطى وآخر غير مغطى.

المسطحات: وتضم مستودعات للبضائع، مرآب للبضائع الخطرة، مركز لتخزين المواد القابلة للاحتراق، مركز مضاد للتلوث.

وسائل خاصة: محطة بحرية لنقل المسافرين، السيارات، محطة الحاويات.

التجهيزات: وتتمثل في الرافعات، السلاسل، القاطرات، المضخات، الأنابيب، معدات آلية ويدوية تستعمل لمناولة البضائع.

وكلما زادت كفاءة الميناء زاد استعماله لوسائل أكثر وأحدث.

المطلب الرابع: خصائص الميناء²

يتطرق المطلب التالي إلى شرح الخصائص الواجب توفرها في الميناء والتي من خلالها يمكن الحكم

عليه بأنه ميناء ذو كفاءة:

1- كفاءة الميناء:

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

أما بالنسبة للبضائع العامة فإن ضعف كفاءة الموانئ تؤدي إلى تحميل تجارة العالم في مجموعها تكاليف زائدة ويجعل المنتجات القريبة من السوق قوة تنافسية أكبر للمنتجات البديلة البعيدة عن السوق رغم أن هذه الأخيرة أقل تكلفة ورغم أن تكاليف النقل عبر البحار أرخص من تكاليف النقل بالسكك

¹ - Leala Mohammed bentounes : la continuation, master en science économique, spécialité : commerce en logistique euro méditerranéenne, faculté de droit et des science commerciale, université de Mostaganem, 2010-2011, pp : 98-100

² - علي عبد الله مصطفى عبد الحافظ: إدارة وتشغيل الموانئ، مطبعة الإشعاع الفنية، مصر، 2000، ص ص 41-39.

الحديدية أو سيارات النقل أو النقل الجوي، ويؤدي عامل نقص الكفاءة للموانئ إلى زيادة عدد السفن المستخدمة وبالعكس تؤدي زيادة كفاءة الميناء إلى زيادة إنتاجية السفن وإلى نقص عدد السفن في العالم.

2- أهم السمات والملامح المطلوب توفرها في الموانئ الحديثة:

توافر شبكة نقل داخلية متكاملة مع محاور النقل محليا إقليميا من خلال شبكات الطرق البرية والسكك الحديدية على أن تكون على درجة عالية من الكفاءة:

- توافر منظومة المعلومات المتطورة والتي تعتبر المحرك الرئيسي لمنظومة النقل الدولي المتعدد الوسائل.
- تلبية احتياجات وتوقعات مستخدمي الميناء بكفاءة عالية.
- توافر أنشطة القيمة المضافة والخدمات اللوجيستية.
- السرعة في أداء الخدمات وتكلفة اقتصادية.

3- متطلبات الشركات الملاحية العالمية من الموانئ:

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

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

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

- لا تقل ساعات العمل الصافية في اليوم 21 ساعة.
- يكون عدد الأرصفة المتاحة بالمحطة ما بين 4 و 6 أرصفة ويفضل أن تكون 8 أرصفة.
- تكون ظروف العمل بالميناء عادية وطبيعية أيام الاجازات الإقليمية والعالمية مع توفر الاستقرار السياسي والأمني.
- بدأ تشغيل السفينة بمجرد وصولها وأن تكون كافة إجراءات المغادرة جاهزة بمجرد انتهاء التشغيل مع السفينة.
- توافر مساحات تخزينية لا تقل عن 600 ألف متر مربع.

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

المبحث الثاني: تقييم الميناء التجاري

المطلب الأول: أهمية الميناء التجاري في التنمية الاقتصادية

1- أهمية الميناء¹

- يحظى الميناء بأهمية بالغة خاصة في مجال النقل والاقتصاد من خلال دعمه لها بعدة أدوار.
- في الوقت الحالي أكثر من 80 % من حجم التجارة الدولية العالمية يتم نقلها بحرا والميناء يمثل حلقة حيوية في سلسلة النقل البحري.
 - يعتبر منفذ رئيسي للتجارة الداخلية كما له دور حيوي في النمو الاقتصادي سواء للدول المتقدمة أو الدول النامية. فالدول المتقدمة يعمل لها بوابة كبوابة لاستيراد المواد الخام (الخشب، المعادن، الخام، البترول) أما في الدول النامية بدون موانئ لا تستطيع أن تستورد منتجات وبضائع أساسية لسد حاجتها وكذلك تصدير مواد خام لحصولها على العملة الصعبة.
 - أصبحت إدارة الموانئ علما يدرس في المعاهد والجامعات حيث أضيفت إدارات جديدة للموانئ مثل غدارة اللوجستيات والموارد البشرية وغيرها من الإدارات التي تساهم في رفع كفاءة الميناء.
 - الموانئ تقدم الحافز لدخول السوق العالمية وتعطي الفرصة المباشرة لتبادل التجارة بدون وسطاء.

2- تطور دور الميناء من مركز للنقل إلى قاعدة لوجيستية²

اعتبارا من تسعينات القرن العشرين تغير دور الميناء. فلم يعد نشاطه مقتصرًا على حدود المرفأ والذي في حد ذاته والمنطقة المجاورة له وإنما امتد هذا النشاط في كل المنطقة المحيطة بالميناء والذي يعتبر نقطة البدء في سلسلة النقل وتدر هذه الأنشطة الجديدة على بعض الموانئ أكثر من ثلث إيراد الميناء. ولقد تطورت العديد من الموانئ التقليدية (التي كانت في الماضي مجرد مراكز نقل) تدريجيا في الخمسينات والستينات إلى مراكز خدمات تجارية وصناعية تضيف في بعض الحالات قيمة إضافية كبيرة إلى البضائع التي تتداولها، وتسارعت هذه العملية خلال (10) العشر سنوات الأخيرة في بعض الموانئ التنافسية. يقدر نسبة الشركاء الرئيسيين للجزائر في البحر الأبيض المتوسط لا سيما اسبانيا وفرنسا وإيطاليا على التوالي بـ 97.25

¹ - علي عبد الله، مصطفى عبد الحافظ: المرجع السابق، ص ص 10-2.

² - أيمن النحراوي: لوجيستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، مصر، 2000، ص ص 186-190.

% و 12.10 % و 5.57 % أي ما يعادل مجموع 43.64 % وتتراوح مدة الانتظار حسب مؤسسة ميناء الجزائر من 0 إلى 16.1 يوما في حين تقدر مدة التوقف بالرصيف من 0.3 إلى 11.16 يوما.

وبخصوص الحركة البحرية الجنسية فتمثل الجزائر 11 % من هذه الحركة بـ 24 باخرة من أصل 219 ثم تلتها بواخر ايتبعوا بنسبة 9.6 % (21 باخرة)، ومالطا بـ 19 باخرة و8.7 وبناما 16 باخرة 7.3 %¹.

المطلب الثاني: وظائف الميناء

1. وظيفة التبادل التجاري:

وجود موانئ ذات كفاءة عالية في الأداء وتسهيلات في الخدمات يزيد من حجم التجارة الدولية ويفتح منافذ مباشرة للأسواق العالمية بدون وسطاء. تزيد من التكلفة كما أنها تزيد من القدرة التنافسية للصادرات بالإضافة إلى أن وجود هذه التسهيلات تحسن من مركز الدولة حيث تتيح لها الفرصة باستيراد احتياجاتها من الدول المصدرة وعلى النحو الآخر تصدر منتجاتها إلى أنسب الأسواق التجارية.

2. وظيفة النقل:

الميناء يمثل حلقة الوصل بين البحر والأرض لأنه يربط بين وسائل النقل البحري (السفن) والنقل البري.

3. وظيفة العمالة:

الموانئ توفر فرص عمل كثيرة في مختلف الأنشطة وتساعد على خلق كوادر رئيسية في مجال الإدارة والشغل. يمكن الاستفادة منها في تطوير صناعة الموانئ وفرص العمل التي توفرها الموانئ تعتمد على نوع الميناء ونوع النشاط الذي يقوم به.

4. الوظيفة الصناعية:

معظم الموانئ الآن تقوم بالتصنيع أو بمعنى آخر أصبحت كأي مؤسسة تجارية تقوم على بعض الصناعات ذات الطبيعة التصديرية أو التي تعتمد على المواد الخام التي تستورد من الخارج مثال صناعة الحديد والصلب، صناعة السفن.

5. الوظيفة المالية:

¹ - نعيبي حكيمة: دور الموانئ الجزائرية في التبادل التجاري، ليسانس علوم اقتصادية لمد تخصص تجارة دولية، قسم التسيير والعلوم التجارية، جامعة مستغانم، 2012-2011، ص 16.

الموانئ تعد من أهم المصادر للحصول على العملة الصعبة وذلك عن طريق الحصول على الرسوم التي تحصل عليها من السفن والرسوم الجمركية التي يتم تحصيلها من البضائع الواردة ومن ناحية أخرى العملة التي ينفقها طاقم السفن والركاب.

6. الوظيفة السياسية:

للموانئ دورها في تدعيم الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدولة فمثلا الدولة التي تتمتع بمنافذ مباشرة على العالم الخارجي دون أي ضغوط لوقوع تجارتها الخارجية تحت سيطرة أي دولة مجاورة في حالة الضغوط التي تمارسها دولة العبور تستطيع تحقيق ذاتها واستقلالها الاقتصادي.

المطلب الثالث: خدمات الميناء

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

1. الخدمات المتعلقة بالسفن

توجيه السفينة من المرسى إلى الرصيف: في بعض الحالات الخاصة قد لا يتم مباشرة توجيه السفينة إلى الرصيف فتبقى في حالة انتظار على مستوى منطقة المرسى حتى تحصل على تصريح من سلطة الميناء لتحصل على مكان في الرصيف.¹

القطر: عملية يقصد بها سحب السفينة بواسطة قاطرات وهي تساعد في عملية التراكي على الرصيف والخروج من الرصيف ويتولى ذلك سلطة الميناء أو شركات متخصصة في ذلك تدخل في إعداد خدمات القطر:

- العمليات التي تتطلب سحب السفينة أو دفعها.
- مناورات الإرساء والانتقال أو إبحار السفينة.
- المراقبة أو المساعدة في تنفيذ مناورات أخرى للملاحة بالسفينة.

¹ - rida mohammed ben tounesse : op cit , P94.

يبدأ عقد القطر بمجرد وصول السفينة القاطرة إلى جوار السفينة المقطورة بما فيه الكفاية للقيام
حالا بعمليات القطر الضرورية وتكون تحت النفوذ المباشر لحركات السفينة والواجب قطرها.
وينتهي عقد القطر عند انتهاء آخر عمليات القطر النهائية وابتعاد السفينة القاطرة بكفاية عن
السفينة التي جرت عملية القطر عليها ولا تعود باقي تحت النفوذ المباشر لحركات هذه الأخيرة.

الإرشاد: Le Pelotage

هو المساعدة التي تقدم إلى الريان من قبل مستخدمي الموانئ المرخص لهم من قبل الدولة لقيادة
السفن عند الدخول والخروج إلى الموانئ أو المياه الداخلية.

- تلتزم كل سفينة تجارية تدخل في المنطقة التي فيها الإرشاد إجباريا برفع إشارة النداء للمرشد وأن
الكيفية المحددة للأنظمة الداخلية لمحطات الإرشاد وعند الخروج من المنطقة المذكورة يجب إعلام
المحطة بذلك

- يبدأ الإرشاد اعتبارا من وصول وتقديم المرشد نفسه في حدود المحطة وينتهي عند وصول السفينة
إلى مكان الوصول أو بالرسو أو الرصيف أو حدود المحطة.

- يلتزم المرشد بمجرد صعوده على السفن بتقديمه خطة رسو السفينة ويمكن لهذا الأخير تعديلها.
- السفن التي تعفى من الإرشاد:

1- السفن الشراعية بحمولة أقل من 100 طن.

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

3- سفن المنارات والعلامات.

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

يكون ربان السفينة الخاضعة للإرشاد ملزم بدفع رسوم الإرشاد حتى ولو لم تحصل هذه السفينة على خدمات المرشد.¹

إرشاد: Le lamanage

نقصد جبه إرشاد السفينة أثناء قيمها بعملية القطر إلى مكانها المناسب في الرصيف.²

والفرق بين الإرشاد (Le Pelotage) وإرشاد (Le lamanage) هو أن الأرشاد يتم التحضير له عند اقتراب السفينة ويشرف عليها المرشد وبعض المساعدين (P) يتم توقيف محركات السفينة ويتم سحبها بواسطة القاطرات وهنا تبدأ عملية القطر وعند اقترابها من الرصيف يتم إرشاد (L) الذي يكون مقترنا بالقطر أي يتمان في وقت مشترك عكس الإرشاد يتم أولاً ثم المراحل المتبقية.

2. الخدمات المتعلقة بالبضائع

تتمثل أهمية الخدمات المتعلقة بالبضائع والتي يقدمها الميناء في الشحن والتفريغ والتخزين بالإضافة إلى خدمات مساعدة.

- الشحن والتفريغ:

تحدد قواعد وشروط ونوع العمليات الخاصة بالموانئ بموجب نظام الميناء الذي يصدر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

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

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

¹ - Code maritime, op cit, pp 413-416.

² - علي عبد الله، مصطفى عبد الحافظ: إدارة وتشغيل الموانئ، مطبعة الإشعاع الفنية، مصر، 2000، ص ص 124-123.

- التخزين:¹

ينقسم الطلب على تسهيلات التخزين في الميناء إلى نوعين رئيسيين هما:

- التخزين قصير الأجل: وهو خاص بالبضائع التي تقضي وقت قصير في الميناء.
- التخزين طويل الأجل: يتم للبضائع التي تقضي بعض الوقت في الميناء لأسباب مختلفة وهذا النوع من التخزين تقدم في الميناء بتسهيلات في أجزاء مختلفة من الرصيف لأن احتياجاتها مختلفة. فمثلا البضائع العابرة تمر على عملية التخزين بسرعة وسهولة في كل الأوقات أما بالنسبة للبضائع التي تحظى بوقت طويل في الميناء فإنها تخزن وتنظم في المخازن لعدة أسابيع وشهور.
- وتخزن البضائع العابرة (التخزين قصير الأجل) في مكان قريب من الرصيف وذلك لتقليل مسافة النقل لأقل ما يمكن بينما في التخزين طويل الأجل فتخزن البضائع بعيدا عن طريق الرصيف أو بعيدا عن مركز الأنشطة التي على الرصيف (بالقرب من وسائل النقل البري).

3. خدمات مختلفة²

بالإضافة إلى الخدمات المتعلقة بالسفن والبضائع فهناك خدمات أخرى يقدمها الميناء منها:

أ- أمن الموانئ:³

- ضمان سلامة التجهيزات والمنشآت وأعمال مساحات الماء التابعة لأمالك العمومية المينائية المحافظة على منطقة التوسع.
- التنظيم القانوني لحركة الملاحة في حدود البحرية للموانئ.
- تأمين نظافة وصحة مساحة الماء والسطوح الترابية.
- التنظيم القانوني لدخول الأشخاص ومرور وتوقف السيارات والعبارات داخل حصن الميناء.
- سن إجراءات الوقاية والضمان على أسباب حوادث العمل المرتبطة بعملية المناوبة وغيرها من الخدمات المينائية.
- تحديد شروط إيداع وتكديس وحركة البضائع.
- سن إجراءات وشروط مناولة ونقل وتخزين المواد الخطرة العابرة للموانئ بما يتطابق مع التشريع المعمول به.

¹ - المرجع السابق، ص 04.

² - نعيبي حكيمة: دو الموانئ التجارية في التبادل التجاري، ليسانس اقتصاد ل م د، تخصص تجارة دولية، قسم التسيير،/ جامعة مستغانم، 2010-2011، ص 14.

³ - Code maritime, op cit, pp 433-432 .

- القضاء على أسباب اشتعال المنتجات البترولية وعند الاقتضاء مكافحة آثارها وتحديد مقاييس الرمي في مساحات الماء.
- يحدد التنظيم العام للاستغلال وال؟ أمن عن طريق التنظيم.
- ب- استغلال الموانئ:
نقصد به تطبيق القواعد الخاصة بـ:
- شروط تخصيص المناطق المينائية واستغلالها.
- شروط تسيير المناطق الخارجة عن الموانئ والمناطق المخصصة للصيد البحري والزهرة.
- كفاءات وشروط عبور الركاب والبضائع وشروط شحن وتفريغ السفن وتفريغها.
- شروط شحن البضائع وتفريغها وإيداعها وتحويلها.
- قواعد تسيير المنشآت المتخصصة.
- كفاءات استغلال الآلات والمنشآت المينائية.
- ج- خدمات مساعدة:¹
- خدمات نزع أو إزالة الأوساخ من السفن.
- تطهير أماكن الرصيف.
- وزن البضائع.
- تأجير القاطرات أو الزوارق من أجل تموين السفن.
- نقل الإسعافات الطبية وعمليات إنقاذ في ميناء البحر.
- 4. طرق تحسين خدمات الميناء
- تخفيض رسو وأجور خدمات الميناء لتكون قادرة على المنافسة موانئ الدول المجاورة.
- تحديث قواعد وتعليمات الموانئ لتواكب التطورات التي تحدث في صناعة النقل البحري.
- تخفيض أجور الأراضي والمستودعات في الموانئ بما يساهم في تشجيع القطاع الخاص لاستثمار في الموانئ.
- تحسين طرق تفتيش الحاويات الواردة ووضع إجراءات خاصة بشأن السلع القابلة للتلف، وهذا لتجنب الموردين الخسائر المرتبطة بتلف البضائع الواردة.
- تمديد ساعات عمل الموانئ وعدم إقفال بوابات الميناء بعد فترة الدوام الرسمي.

¹ - المرجع السابق: ص 15.

- تسهيل الإجراءات المفروضة على البضائع¹.

المطلب الرابع: حركة الصادرات والواردات عبر الموانئ الجزائرية²

1- حركة الصادرات:

عرفت حركة الصادرات تحسنا سواء من حيث كمية المواد المشحونة التي تظهر مدى التطور الحاصل في الموانئ الجزائرية من جانب الشحن الذي يعتمد على اليد الماهرة واستعمال الآلات هذا من جهة، وكذلك تنوع المواد المشحونة الذي يبين الخبرة المكتسبة من طرف الموانئ الجزائرية في السنوات الماضية، سواء من خلال التخزين والنقل والشحن إذ تتطلب مرونة عالية وهذا ما حققته الخبرة المحصل عليها بفضل النشاط الحاصل في قطاع النقل وخاصة منذ تفعيل الشراكة الأورو متوسطة.

والجدول التالي يبين إحصائيات عن الصادرات في الجزائر خلال الفترة الممتدة من 2006-2007 والتي تميزت بزيادة في كمية المواد النفطية وبعض المنتجات كالأسمدة والمواد الكيماوية وانخفاض في كمية مواد البناء والمواد الحديدية.

الجدول رقم (01-1) : حركة البضائع –الصادرات-

المنتجات	المنتجات	وقود، معادن صلبة	منتجات نفطية	معادن، مواد حديدية	معادن، مواد البناء	أسمدة، مواد كيميائية	بضائع مختلفة	المجموع	السنة
2006	65757	-	96119735	961180	186470	1576738	1063422	99973302	
2007	46055	-	96942040	729047	134399	1800194	1186623	100838358	
التغيير	-29.96	-	0.8	-15.24	-27.92	14.17	11.59	0.87	

المصدر/ إحصائيات الموقع الرئيسي لوزارة النقل

¹ - حماني أمال: دور قطاع النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية، دراسة حالة ميناء مستغانم، تخصص تجارة ولوجستيك أوروبتوسطي، 2011-2012، ص 58.

² - تيكور المعتز بالله: ص ص 111-114.

2- حركة الواردات:

تعرف حركة الواردات التي تصل الموانئ الجزائرية تطور ملحوظ سواء من حيث نوعية البضائع أو من خلال كمياتها. فتتنوعت البضائع من منتجات فلاحية و مواد غذائية. و مواد معدنية ومنتجات نفطية و مواد حديدية أسمدة و مواد كيميائية إضافة إلى بعض البضائع المختلفة. و يبدل هذا التنوع في استقبال هذه البضائع على اكتساب خبرة واسعة في مجال التفريغ والتخزين، وهذا الأمر راجع بالخصوص إلى النشاط الواسع الذي عرفته مختلف الموانئ الجزائرية في السنوات الماضية ولا يقتصر التطور الملحوظ على التنوع في البضائع بل كذلك يمثل المواد الشبيء الذي توضحه أرقام الجدول:

الجدول رقم (02-1): حركة البضائع – الواردات-

المنتجات	منتجات فلاحية، مواد غذائية	وقود، معادن صلبة	منتجات نفطية	معادن، مواد حديدية	معادن، مواد البناء	أسمدة، مواد كيميائية	بضائع مختلفة	المجموع	السنة
2006	10979434	906824	4611672	41453.5	513737	806552	50414998	27005032	
2007	11378620	963497	5705588	40150994	622846	781917	6023632	29491194	
التغيير	3.64	6.25	23.72	-3.14	21.24	-3.05	19.48	9.21	

المصدر: إحصائيات الموقع الرئيسي لوزارة النقل

3- توزيع الحركة حسب الموانئ¹

بالرغم من التمييز الواضح بين مختلف النتائج المحصل عليها بالنسبة لكل ميناء. إلا أن الأمر الذي يشد الانتباه هو الزيادات النسبية والتطورات الحاصلة في كل الموانئ الجزائرية التي تعرف كلها نشاط وتطورات خاصة في حركة السلع خارج المحروقات. الأمر الذي يوضح مدى التحسن الحاصل في الخدمات المقدمة من طرف الموانئ الجزائرية خاصة في الفترة الممتدة من 2002 إلى 2010 والتي تتزامن مع الفترة التي فعلت فيها الشراكة الأورو جزائرية وهذا ما توضحه أرقام الجدول رقم 03:

¹ - تيكور المعتز بالله: المرجع السابق، ص ص 118-119.

الجدول رقم (1-03): توزيع الحركة حسب الموانئ

النسبة %	الحركة خارج المحروقات			النسبة %	الحركة الإجمالية			الموانئ
	المجموع	الصادرات	الواردات		المجموع	الصادرات	الواردات	
26.99	7470363	764821	6705542	8.64	11264959	2015604	9249355	الجزائر دلس
18.37	5085580	2182013	2903567	4.27	5561251	2436545	3124706	عنابة
0.29	80890	58878	22012	51.45	67052996	66047536	1005460	آرزيو بطيوة
20.46	5663005	128990	5534015	11.37	14815731	8508572	6307159	بجاية
4.87	1348139	131344	1216795	1.05	1362939	131344	1231595	جنجن
2.60	720446	85684	634762	0.55	720446	85684	634762	الغزوات
3.10	859171	8351	850820	0.66	865804	8351	857453	مستغانم
13.81	3822812	245778	3577034	3.04	3958236	266432	3691804	وهران
7.96	2203617	136026	2067591	18.64	24299289	211833857	3115432	سكيكدة
1.55	427901	154433	273468	0.33	427901	154433	273468	تنس
100	27681924	3896318	23785606	100	130329552	100838358	29491194	المجموع

المصدر: إحصائيات الموقع الرئيسي لوزارة النقل

يلاحظ من خلال الجدول أن توزيع الحركة بين الموانئ في الجزائر متفاوت حيث تختلف نسبة ذلك من ميناء إلى آخر فمثلا يستحوذ كل من مينائي بطيوة وآرزيو على نسبة 51.45 % لمجموع الصادرات والواردات وميناء تنس بـ 0.33 % أما التوزيع على مدى الساحل نلاحظ تقريبا عدد الموانئ المتواجد بالغرب الجزائري متساوي مع عددها في الشرق وهذا يدل على تناسق في توزيع عدد الموانئ لكن هناك ضغط على موانئ على حساب موانئ أخرى.

خلاصة الفصل:

من خلال العناصر التي تم التطرق إليها في هذا الفصل فإن الميناء هو مكان تذهب إليه السفن لشحن أو تفريغ شحنتها أو حمولتها وتكون فيها أرصفة ومراسي.

والميناء يلعب دورا هاما وحيويا في عملية النمو الاقتصادي حيث يساعد على خلق مناصب شغل ومورد للحصول على العملة الصعبة.

وتتمثل أهمية الميناء في أنه يعتبر منفذ رئيسي للتجارة الداخلية، يقدم الحافز لدخول السوق العالمية وتعطي الفرصة لتبادل التجارة دون وسطاء.

لقد أصبح ينظر إلى الموانئ اليوم بأنها وظيفة ذات طابع تجاري إذ أصبحت عبارة عن منشآت تجارية شأنها شأن المنشآت الصناعية الأخرى.

الفصل الثاني

التجارة الخارجية وسياستها

تمهيد

شكلت التجارة الخارجية محوراً أساسياً في أبحاث المفكرين الاقتصاديين الأوائل، حيث تناولتها مختلف النظريات بالطرح والتحليل، ولا تزال تشغل فكر الباحثين وأصحاب القرار، وتحاول نظريات التجارة الخارجية تحليل الأسس التي تقوم عليها قيام التجارة الخارجية، وكذا تحليل المكاسب المتوقعة من التبادل التجاري، حيث تقوم النظريات بتجريد الحدث الاقتصادي، وذلك بعزل المتغيرات القليلة التي تؤثر في عملية التبادل حتى يتمكن المفكر من التنبؤ وتفسيره.

فسرت النظريات الكلاسيكية قيام التجارة الخارجية عن طريق اختلاف التكاليف المطلقة والتكاليف النسبية للتخصص وتقسيم العمل بين الدول، أما النظريات النيوكلاسيكية فقد حاولت تفسير قيام التجارة الخارجية انطلاقاً من اختلاف أسعار السلع المرتبط باختلاف تكاليف الإنتاج بالنسبة لعوامل الإنتاج، ومع تطور الاقتصاد العالمي بعد الحرب العالمية الثانية نظراً للتطور الذي شهدته التجارة الخارجية، بفضل التقدم التكنولوجي الحاصل والجهود الرامية إلى رفع الحواجز والقيود على المبادلات التجارية، ظهرت أساليب حديثة مفسرة لقيام التجارة الخارجية، وذلك لسد النقائص الموجودة في النظرية النيوكلاسيكية والتي عجزت عن تفسير بعض الحالات، إلا أن محاولاتهم لا ترقى إلى مستوى النظرية العلمية الكاملة، ولكن يمكن أن تفسر جزءاً هاماً من التدفقات السلعية بين الدول. بشكل عام تبحث نظريات التجارة الخارجية في الأسس التي تقوم عليها التجارة بين الدول، وكذا المكاسب التي تحققها الدول المتاجرة مع بعضها البعض، وحجم المكاسب والسلع والخدمات التي تتم المتاجرة فيها بين الدول.

المبحث الأول: ماهية التجارة الخارجية وأسباب قيامها

تعتبر التجارة الخارجية من القطاعات الحيوية لكل البلدان سواء المتقدمة أو النامية على حد سواء، فالتجارة الخارجية تربط بين الدول والمجتمعات ببعضها البعض، ويعد التبادل التجاري بين الدول حقيقة لا يتصور العالم من غيره اليوم، فلا يمكن لدولة ما أن تستقل باقتصادها عن بقية العالم، كما يمكن اعتبارها الجسر الذي يربط بين الدول وتسمح لها بتصريف الفائض من إنتاجها واستيراد حاجياتها من فائض إنتاج الدول الأخرى.

المطلب الأول: مفهوم التجارة الخارجية وأهميتها

تعتبر التجارة الخارجية ذات أهمية بالغة في دفع عجلة التنمية الاقتصادية، والنهوض بها أولوية كل الدول، سواء المتقدمة والنامية على حد سواء، من خلال هذا المطلب نبين مفهوم التجارة الخارجية والفرق بينها وبين التجارة الداخلية، وكذا تبيان أهمية التجارة الخارجية في تحقيق التنمية.

I. مفهوم التجارة الخارجية

تعددت الصيغ لتعريف التجارة الخارجية بناءً على الهدف من دراستها، ومن أهم التعاريف نذكر: عرفت تاريخياً بأنها تمثل " أهم صور العلاقات الاقتصادية التي يجري بمقتضاها تبادل السلع والخدمات في شكل صادرات وواردات¹". الملاحظ من خلال التعريف هو اقتصره على توضيح العلاقات التاريخية المتمثلة بالجانب الاقتصادي متجاهلاً مكونات التجارة الخارجية، حيث ركز على الإطار العام لمفهوم التجارة.

كما عرفت التجارة الخارجية أيضاً بأنها "عملية انتقال السلع والخدمات بين الدول والتي تنظم من خلال مجموعة من السياسات والقوانين والأنظمة التي تعقد بين الدول بهدف تحقيق المنافع المتبادلة لأطراف التجارة²" يبين التعريف مكونات الصادرات والواردات بحيث تشمل السلع والخدمات النهائية، إضافة إلى مدخلات الإنتاج، كما يوضح الهدف الرئيسي من خلال تحقيق المنافع المختلفة من التجارة الخارجية.

أما التعريف الأشمل للتجارة الخارجية هو أنها تمثل "المعاملات التجارية الدولية في صورها الثلاثة المتمثلة في انتقال السلع والخدمات، والأفراد، ورؤوس الأموال، تنشأ بين أفراد يقيمون في وحدات سياسية مختلفة، أو بين حكومات أو بين منظمات اقتصادية تقطن وحدات سياسية مختلفة³". ويمكن تصنيف الصفقات التجارية التي تتضمنها التجارة الخارجية كما يلي:4:

¹ حسام، علي داود وآخرون: اقتصاديات التجارة الخارجية، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، عمان، 2002، ص13

² عطا الله، علي الزبون، التجارة الخارجية، دار اليازوري للنشر والتوزيع، عمان، 2015، ص09

³ جمال، جويدان الجميل: التجارة الدولية، مركز الكتاب الأكاديمي، عمان، 2006، ص11

- تبادل السلع المادية: تشمل السلع الاستهلاكية والسلع الإنتاجية والمواد الأولية والسلع نصف المصنعة والسلع الوسيطة.
 - تبادل الخدمات: التي تتضمن خدمات النقل، والتأمين والشحن، والخدمات المصرفية والسياحية وغيرها.
 - تبادل النقود: تشمل حركة رؤوس الأموال لأغراض الاستثمار سواء على المدى القصير أو الطويل، كما تشمل القروض الدولية.
 - تبادل عنصر العمل: ويشمل انتقال اليد العاملة من بلد إلى آخر، بالإضافة إلى الهجرة.
- الملاحظ من خلال التعريف أنه أدخل تبادل النقود والمتمثلة في حركة رؤوس الأموال لأغراض الاستثمار.

كما تعتبر التجارة الخارجية "أحد فروع علم الاقتصاد الذي يختص بدراسة المعاملات الاقتصادية الدولية، المتمثلة في حركة السلع والخدمات ورؤوس الأموال، وهجرة الأفراد، فضلاً عن السياسات التجارية التي تطبقها كل دولة من دول العالم للتأثير على هذه الظاهرة"¹.

يمكن القول بأن التجارة الخارجية هي تلك المعاملات التجارية في شكل انتقال السلع والخدمات ورؤوس الأموال والأفراد بين مختلف الدول والأقاليم، وكذا مختلف السياسات التجارية المطبقة من طرف كل دولة.

II. الفرق بين التجارة الداخلية والخارجية

على الرغم من أن كل من التجارة الخارجية والتجارة الداخلية تقوم على أساس الاعتماد المتبادل بين الأطراف التي يتم بينها التبادل، إلا أنه هناك اختلاف بينهما. حيث يفرق الاقتصاديون بين التجارة الداخلية والتجارة الخارجية من خلال²:

1. الاختلاف في قدرة عوامل الإنتاج على الانتقال: يعتقد الكلاسيكيون أن عوامل الإنتاج قد تنتقل بسهولة نسبية داخل الدولة الواحدة، في حين يصعب حدوث ذلك عبر الحدود السياسية للدولة.
2. الاختلاف في طبيعة الأسواق: تعتبر السوق عاملاً كبير الأثر في التجارة الخارجية، وعلى ذلك فإن اختلاف الأسواق بين الدول يؤثر تأثيراً قوياً في نشاطات التجارة الخارجية، وذلك للأسباب التالية:
 - الاختلاف في طبيعة المستهلكين المتواجدين في أسواق مختلفة.

¹ فوزي، عبد الرزاق: إستراتيجيات التجارة الخارجية، زمزم ناشرون وموزعون، عمان، 2016، ص18

² محمد، دياب: التجارة الدولية في عصر العولمة، دار المنهل اللبناني، بيروت، 2010، ص18-21

- الاختلاف في مستوى الدخل.
 - الاختلاف في طريقة الانفاق.
 - الاختلاف في العادات والتقاليد السائدة في المجتمع.
3. الاختلاف في مجموعة الحواجز الطبيعية والادارية والسياسية: التي تفصل الأسواق عن بعضها البعض.
4. الاختلاف في طبيعة المنافسة: فالمنتج الذي يعمل في ظل سوق محلية ذات مرونة طلب معينة، يتبع سياسة إنتاجية وتسويقية تتفق وطبيعة هذا السوق.
5. الاختلاف في الوحدات النقدية والمصرفية: يتمثل الاختلاف الرئيسي بين التجارة الداخلية والخارجية في استخدام العملة الوطنية في التجارة الداخلية، وفي استخدام عملات مختلفة في التجارة الخارجية، وهناك أيضا اختلاف في النظم المصرفية سواء بالنسبة لعملية الإصدار أو بالنسبة لعملية الودائع ومنح الائتمان.
6. اختلاف وتباين الوحدات السياسية: تقوم التجارة الداخلية بين أفراد ووحدات لهم حدود سياسية واحدة، ويخضعون لقانون داخلي واحد ولنظم تجارية واحدة، في حين أن التجارة الخارجية تقوم بين أفراد ووحدات تنتمي إلى دول مختلفة.
7. الاختلافات في السياسات الاقتصادية والنزاعات الوطنية: لكل دولة سياستها الاقتصادية المتبعة والهادفة إلى تحقيق بعض الأهداف الوطنية. والحكومات عادة لا تعطي عوامل الربح والخسارة الناتجة عن التجارة الداخلية نفس الاهتمام لتلك الناتجة عن التجارة الخارجية.
- هذا فضلاً عن قيود اللغة والعادات المختلفة التي تختلف من دولة لأخرى في حالة التجارة الخارجية على عكس التجارة الداخلية¹.

III. أهمية التجارة الخارجية

للتجارة الخارجية دور كبير على مستوى الاقتصاد المحلي والدولي، ويعتبر مستوى التجارة الخارجية مؤشراً للنمو الاقتصادي فيها، والذي ينعكس على مختلف النواحي الاجتماعية والعلمية والسياسية في الدولة. ويعتبر الهدف الأساسي للتجارة الخارجية هو تبادل السلع والخدمات بين الدول، وذلك بسبب الندرة لتلك السلع في الدول المستوردة، ويترتب عنها فوائد تنعكس بدورها على مختلف الجوانب الاجتماعية والسياسية في المجتمعات، ولعل أبرزها يتلخص في قدرتها على إيجاد أو توفير ما يلي:

¹ إيمان، عطية ناصف وهشام، محمد عمارة: مبادئ الاقتصاد الدولي، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2008، ص 09

- التجارة الخارجية تعمل على تحريك وتنمية الأموال وزيادة رؤوس الأموال التي تنتج من خلال العمل التجاري الخارجي.
- 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.
- تعمل التجارة الخارجية على تطوير وتنمية الأنشطة الاقتصادية سواء منها الإنتاجية أم الاستهلاكية أم الخدماتية، ويتم ذلك من خلال تفعيل الحركة التجارية في تلك المصادر الاقتصادية الناتجة عن عمليات التصدير أو استيرادها.
- ينجم عن التجارة الخارجية من الصادرات عائد مالي يمكن استخدامه كمصدر تمويلي للمشاريع التنموية، أو الخدمات التي تحتاجها الدولة ما يسمى بالإنفاق الجاري.
- تحاول الدول من خلال التجارة الخارجية إيجاد نوع من التوازن في وضعها الاقتصادي، فلا شك أن الصادرات إذا زادت فإنها تعمل على إحداث توازن مع الواردات خصوصاً إذا كانت تلك الواردات تنمو وبشكل مضطرد.
- كما أن التجارة الخارجية المتوازنة تعمل على إحداث التوازن في ميزان المدفوعات من خلال ما يترتب على الدولة من متطلبات، وما تحققه من إيرادات تعمل على تخفيض العجز وعدم التوازن إذا توازنت مع الصادرات.
- تأمين احتياجات الدول النامية من المتطلبات الأساسية للتنمية الاقتصادية، مثل رؤوس الأموال والتكنولوجيا، ومصادر العملات الأجنبية والإدارة الحديثة، التي تساعد على تنشيط القطاعات الاقتصادية المختلفة في الاقتصاد الوطني¹.

تختلف أهمية التجارة الخارجية من دولة لأخرى حسب مستوى تقدمها الاقتصادي ومدى توافر عناصر الإنتاج لديها، حيث تنخفض أهمية التجارة الخارجية في الدول كبيرة الحجم ذات الإمكانيات الضخمة لأنها تتمكن من إنتاج الجانب الأكبر من احتياجاتها محلياً، ولكن يمكنها رفع مستوى رفاهية أفرادها من خلال الحصول على كمية أكبر من السلع التي ينتجها غيرها من الدول بتكلفة أقل نسبياً. وعلى العكس من ذلك تزداد أهميتها في الدول صغيرة الحجم، لذلك فهي تتخصص في إنتاج عدد محدود من السلع والخدمات، وتعتمد على الخارج في استيراد الجانب الأكبر من السلع والخدمات التي تحتاجها، كما تختلف أهمية التجارة لنفس الدولة من فترة زمنية لأخرى حسب السياسة التجارية التي تطبقها تجاه العالم الخارجي².

¹ فطيمة، حاجي: المدخل إلى التجارة الخارجية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2017، ص

² عطا الله علي الزبون، التجارة الخارجية، مرجع سابق، ص 17

برزت التجارة الخارجية كحل لمشكلة عجز الدول عن القيام بمفردها بتحقيق الاكتفاء الذاتي من السلع والخدمات لعدم قدرتها على إنتاج هذه السلع، إما لأسباب تعود لطبيعة السلع أو عدم توافر رؤوس الأموال أو التكنولوجية، أو الإدارة الحديثة لدى بعض الدول لإنتاجها بتكلفة أقل¹.

المطلب الثاني: أسباب وأهداف قيام التجارة الخارجي

ا. أسباب قيام التجارة الخارجية

يرجع تفسير أسباب قيام التجارة الخارجية إلى السبب الرئيسي المتمثل في جذور المشكلة الاقتصادية، وذلك بسبب محدودية الموارد الاقتصادية قياساً بالاستخدامات المختلفة لها في إشباع الحاجات الإنسانية المتجددة والمتزايدة إلى جانب الاستغلال الأمثل للموارد الموجودة. إضافة إلى أسباب أخرى أهمها في الآتي:

- عدم التوزيع المتكافئ لعناصر الإنتاج بين دول العالم المختلفة، مما ينتج عنه عدم قدرة الدولة على تحقيق الاكتفاء الذاتي من السلع المنتجة محلياً؛
- تفاوت تكاليف وأسعار عوامل الإنتاج والأسعار المحلية لكل دولة مما يؤدي إلى انخفاض تكاليف الإنتاج للسلعة في دولة ما، مقارنة بارتفاع هذه التكاليف لإنتاج نفس السلعة في دولة أخرى؛
- الفائض في الإنتاج المحلي، مما يتطلب البحث عن أسواق خارجية لتسويقه
- السعي إلى زيادة الدخل الوطني، اعتماداً على الدخل المحقق من التجارة الخارجية.
- اختلاف الميول والإذواق الناتجة عن التفضيل النوعي للسلعة ذات المواصفات العالمية.
- الأسباب الاستراتيجية والسياسية المتمثلة في تحقيق النفوذ السياسي من خلال الندرة النسبية للسلعة المنتجة والمتاجرة بها عالمياً.
- اختلاف مستوى التكنولوجيا المستخدمة في الإنتاج من دولة لأخرى، مما ينتج عنه تفاوت الاستخدام الأمثل للموارد الاقتصادية، وأيضاً اختلاف ميول وإذواق المستهلكين وتفضيلهم لبعض السلع والخدمات دون غيرها¹.
- التخصص الدولي في إنتاج السلع التي تتمتع في إنتاجها بميزة نسبية، واستبدالها بسلع أخرى من إنتاج الدول الأخرى والتي تتمتع فيها تلك الدول بميزة إنتاجها، وهذا التخصص ينجم عنه إنشاء المشروعات الكبيرة مما يؤدي إلى تقليل التكلفة نتيجة وفورات الحجم الكبيرة².

ا. أهداف التجارة الخارجية

¹ السيد، محمد أحمد السريحي: اقتصاديات التجارة الخارجية، مؤسسة رؤية للطباعة والنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2009، ص 09
² عبد العزيز، عبد الرحمان سليمان: التبادل التجاري - الأسس، العولمة والتجارة الإلكترونية، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان، 2004، ص 42

يمكن إبراز الأهداف التي تسعى إلى تحقيقها التجارة الخارجية في الآتي¹:

- الاستفادة القصوى من فائض الإنتاج، إذ التصدير يؤدي إلى زيادة الناتج الوطني مما ينعكس على وضع العمالة، وتوفير السلع الضرورية والأساسية، والعكس صحيح. إذ أن ضعف التصدير يؤدي إلى خسارة في الناتج الوطني وتخفيض مساهمة الدولة وزيادة البطالة وتدهور المستوى المعيشي للأفراد.
- استيراد السلع الضرورية التي لا يمكن إنتاجها محلياً لسبب ما، فعلى سبيل المثال يمكن استيراد الآلات والمعدات الضرورية اللازمة لبناء مصنع نسيج، إذ يمكن أن يوفر هذا المصنع العديد من فرص العمل، وبالتالي المساهمة في عملية التنمية.
- إحلال الواردات، وهذا يتوقف على عنصر التكلفة، فإذا كانت السلع يمكن إنتاجها محلياً بتكاليف معقولة، فإن مثل هذا الإنتاج يمكن أن يسبب مشاكل إدارية ورأسمالية ومشاكل في القدرات الفنية أيضاً، إلا أنه يساعد على ترويج السياسة التجارية، وبالتالي يمكن من القيام بعمليات التصدير المهمة.
- نقل التكنولوجيا والتقنية لبناء وإعادة هيكلة البنى التحتية للدولة.
- الاستفادة من تكنولوجيا المعلومات باعتبارها السبيل الوحيد أمام الدول النامية للعبور الآمن، وتضييق الفجوة القائمة بين البلدان المتقدمة والبلدان النامية.
- دراسة موازين المدفوعات للدول، ونظم أسعار الصرف فيها ومعالجة الاختلاف في موازين المدفوعات.
- دراسة السياسات التجارية المتبعة من قبل تلك الدول في مجال التجارة الخارجية كسياسة الحماية أو الحرية وغير ذلك.
- دراسة العلاقات الدولية في إطار التكتلات الدولية وسماتها المميزة.

¹ نداء، محمد الصوص: التجارة الخارجية، مكتبة المجتمع العربي للنشر والتوزيع، عمان، 2008، ص 11

المطلب الثالث: التخصص الدولي وقيام التجارة الخارجية

يقوم التبادل أساساً على مبدأ التخصص الدولي، حيث تخصص كل دولة في إنتاج سلعة أو مجموعة معينة من السلع وتبادلها مع غيرها من الدول، وترتبط ظاهرة التخصص بالتجارة الخارجية ارتباطاً وثيقاً.

I. أهمية التخصص الدولي

توجد علاقة تبادلية بين التجارة الخارجية والتخصص الدولي، حيث ترتبط التجارة الخارجية ارتباطاً وثيقاً بظاهرة التخصص وتقسيم العمل على المستوى الدولي، فلولا قيام التجارة الخارجية لما تخصصت بعض الدول في إنتاج السلع والخدمات بكميات تزيد عن حاجياتها، ومن ناحية أخرى لولا وجود التخصص لأنتجت كل دولة ما يلزمها من السلع والخدمات المختلفة، ولما قامت التجارة الخارجية

من الحقائق المسلم أنها أنه مهما تكن طبيعة النظم السياسية للدول، فإنها لا تستطيع اتباع سياسة الاكتفاء الذاتي لأنها لا تستطيع أن تعيش في معزل عن الدول الأخرى، إذ أن الدول لا تستطيع أن تنتج كل ما تحتاج إليه من سلع وخدمات، وإنما يقتضي الأمر أن تخصص في إنتاج تلك السلع التي تؤهلها ظروفها الطبيعية والاقتصادية لإنتاجها بتكاليف أقل وبكفاءة أعلى، ثم تبادل الفائض منها بمنتجات دول أخرى لا تستطيع أن تنتجها هي داخل حدودها، أو يمكن أن تنتجها ولكن بكميات أقل من حاجياتها أو بتكاليف مرتفعة.

يعتبر التخصص الأساس الذي تقوم عليه التجارة الخارجية، وبمعنى آخر فإن ظاهرة التخصص وتقسيم العمل بين الدول المختلفة ترتبط ارتباطاً وثيقاً بظاهرة التجارة الخارجية. فوفقاً لنظرية التخصص التي نادى بها آدم سميث فإن الفرد إذا تخصص في أداء عمل واحد وأتقنه فسترتفع درجة مهارته وتزيد بالتالي إنتاجيته ورفاهية الفرد، حيث دعا آدم سميث وأتباع المدرسة الكلاسيكية بعده إلى الأخذ بها، ويؤدي التخصص بطبيعة الحال إلى قيام التبادل بين الأفراد، والتخصص الدولي يقوم على المبدأ نفسه، فإذا كان الفرد يستفيد من تخصصه ويرفع من مستوى رفاهيته، فلماذا لا تخصص دول في إنتاج أنواع معينة من السلع، ثم تقوم بمبادلة ما يفيض عن حاجاتها بسلع أخرى من دول أخرى¹.

II. العوامل المؤثرة في قيام التخصص الدولي

¹ السيد، محمد أحمد السريتي: مرجع سابق، ص12

يرجع التخصص الدولي إلى مجموعة من العوامل وأهمها ما يلي¹:

1. الظروف الطبيعية: قد تؤدي الظروف الطبيعية السائدة في دولة ما إلى أن تخصص في إنتاج بعض المواد الأولية أو في النشاط الزراعي أو الصناعي.
2. التفاوت في عرض العمل ورأس المال: يعتبر هذا العامل مرتبباً بطبيعة عناصر الإنتاج المتوفرة في الدولة بكثافة، حيث تقوم الدول بالتخصص في إنتاج السلع التي يستخدم في إنتاجها العنصر الإنتاجي المتوفر بكثافة.
3. تكاليف النقل: يرتبط هذا العامل بمدى اتساع السوق للسلعة المنتجة، وكذلك بتكلفة الإنتاج، حيث أن قرب الإنتاج من مواقع الشحن يخفض تكلفة الإنتاج للسلعة وبالتالي يخفض فاتورة الصادرات.
4. توافر التكنولوجيا الحديثة: المقصود هو أن الدولة لها السبق في استخدام التكنولوجيا الجديدة تصبح في وضع يسمح بإنتاج سلع وخدمات مرتفعة الكفاءة

المبحث الثاني: سياسات التجارة الخارجية

تم التطرق إلى أهم الأدبيات والنظريات المفسرة لقيام التجارة الخارجية، والتي أيدت مبدأ التجارة الحرة بين الدول، حيث يعود بمنافع على جميع الدول المتاجرة، رغم ذلك فإن الحكومات والدول تتدخل في التجارة بهدف تقييدها، حيث تختلف السياسات التجارية المتبعة من قبل الحكومات من أجل تنظيم العلاقات التجارية، فكل دولة لها أهدافها الاقتصادية التي تسعى إلى تحقيقها، مما أدى إلى وجود نوعين من السياسات التجارية يمكن أن تقوم أي دولة أو حكومة بإتباع إحداها في مجال تنظيم التجارة الخارجية: الأولى هي "سياسة اتركه حراً Laisser Faire Policy" وفي مجال التجارة فإن المقولة تعني عدم فرض أي قيود من شأنها إعاقة، أو عدم تشجيع التبادل الاختياري للسلع والخدمات فإن الحكومة تقوم باتخاذ وفرض القيود التي تؤدي إلى تخفيض أو منع قيام التجارة الخارجية ويطلق على هذا الوضع في حالة عدم وجود تجارة دولية بالاكتفاء الذاتي المحلي وتمثل حالة عزلة.

لا تتركز المناقشات حول ما إذا كان واجباً أن تتبع دولة ما أي السياستين، ولكن التركيز ينصب على أي الاتجاهين تسير فيه الدولة، ولأن كل الدول تقع في موقع ما بين سياسة الحرية وسياسة الحماية فإن التركيز سينصب على تحديد السياسات التي تدفع الدولة في اتجاه أي من السياستين.

¹ محمد، دياب: مرجع سابق، ص12

المطلب الأول: أدوات السياسات التجارية

تتعدد أدوات السياسة التجارية تبعاً للنظام الاقتصادي السائد، فيمكن التمييز بين الأدوات السعرية والأدوات الكمية والأدوات التنظيمية، وتلك الوسائل تميز في الواقع الدول التي تأخذ بنظام اقتصاديات السوق.

I. الأدوات السعرية

يمكن التمييز في شأن هذه الأدوات والتي تؤثر في تيار التبادل الدولي عن طريق التأثير في أثمان الواردات والصادرات بين كل من الرسوم الجمركية، الإعانات، الإغراق، تخفيض سعر الصرف.

1. الرسوم الجمركية: تعتبر الرسوم الجمركية تاريخياً من أشهر وأهم أدوات السياسات التجارية، والتي تستخدم عادة لتحقيق أهدافها، وتمثل الضريبة الجمركية بمثابة رسم في صورة مبلغ معين يفرض على السلعة وقت عبورها حدود الدولة، وتفرض هذه الضرائب لتحقيق أغراض متعددة. وهي الوسيلة التقليدية المفضلة لتطبيق سياسة الحماية التجارية والتقليل من الواردات، أما الرسوم على الصادرات فهي نادرة نسبياً. ففي بعض الدول يتم فرض الضرائب أو الرسوم الجمركية بغرض تحقيق إيرادات جمركية، كما قد تلجأ بعض الدول إلى فرض الرسوم الجمركية لحماية صناعاتها الناشئة وبغرض حماية العمالة الوطنية.¹

يمكن للرسوم الجمركية ان تفرض كقيمة ثابتة أو كنسبة، حيث كانت معظم الرسوم في القرن التاسع عشر من النوع الثابت، وذلك لصعوبة تلافي مثل هذ الرسوم، مثلاً عن طريق عدم الإفصاح الحقيقي عن قيم السلع وذلك بالإفصاح عن قيم أقل، وفي القرن العشرين كان النمط السائد هو التحول نحو الرسوم النسبية، لكونها تصاعديّة ولا تتأثر بالتضخم.²

يطلق على مجموعة النصوص المتضمنة لكافة الرسوم الجمركية السائدة في وقت معين إسم التعريف الجمركية، وهي عبارة عن قائمة أو جدول تضعه الدولة يتضمن الرسوم الجمركية بأنواعها المختلفة التي تفرض على مختلف السلع الداخلة في التجارة الخارجية للبلد. ويمكن التفرقة بين أنواع كثيرة من الرسوم الجمركية طبقاً لأسس مختلفة، فحسب أساس احتساب الرسوم الجمركية نفرق بين ثلاثة أنواع:³

¹ يمان، عطية ناصف، هشام محمد عمارة: مرجع سابق، ص 144

² رتشارد، بومفرت: مذكرات محاضرات في نظرية وسياسة التجارة الدولية، ترجمة: سفر بن حسين القحطاني وكمال الدين علي بشير ابراهيم، دار النشر العلمي والمطابع، الرياض، 2011، ص 174

³ علي، عبد الفتاح أبو شرار: مرجع سابق، ص 263

- الرسوم النوعية: وهو رسم استيراد يتخذ قيمة نقدية ثابتة على الوحدة العينية الواحدة بغض النظر عن سعرها، وتستطيع السلطات الضريبية أن تقوم بتحصيل الرسوم النوعية بسهولة، وذلك لأنها تحتاج فقط إلى معرفة عدد الوحدات العينية للواردات وليس إلى قيمتها، ومع ذلك فإن الرسم النوعي له دور أساسي كأداة للحماية بالنسبة للمنتجين المحليين، لأن قيمته الحمائية تختلف عكسياً مع سعر الواردات.
- الرسوم القيمية: وهي الرسوم التي تُفرض كنسبة مئوية ثابتة من القيمة النقدية لوحدة واحدة من السلعة المستوردة، ولذلك نجد أن الرسوم القيمية تمكن المنتجين المحليين من التغلب على فقدان القيمة الحمائية التي تخلفها التعريف النوعية أثناء التضخم، ومع أن التعريف القيمية تحافظ على حماية المنتجين المحليين كلما زادت الأسعار، فإن هناك صعوبة تظهر مع هذه الأداة الجمركية (الرسوم القيمية).
- الرسوم المركبة: تعتبر الرسوم المركبة خليط من الرسوم القيمية والرسوم النوعية، حيث تتضمن رسماً نوعياً يضاف إلى رسم قيمي.

أما من حيث الهدف فيمكن التمييز بين الرسوم المالية والرسوم الحمائية¹:

- الرسوم المالية: وهي الرسوم التي تُفرض بغرض تحقيق إيراد لخزانة الدولة.
 - الرسوم الحمائية: وهي الرسوم التي تفرض بهدف حماية الإنتاج الوطني من المنافسة الأجنبية.
2. الإعانات (إعانات التصدير): تعتبر الإعانات أحد أدوات السياسة التجارية، وهي إجراء مالي تتخذه الدولة بغرض تخفيض التكلفة الكلية للإنتاج في مشروع أو صناعة معينة، وعادة ما تقصد الدولة من هذه الإجراءات تدعيم منتجات مشروعاتها التي يصعب عليها الصمود في السوق التنافسي أمام منتجات المشروعات الأجنبية ذات الميزة النسبية². وتنقسم من حيث تطبيقها إلى نوعين²:
- إعانات على نطاق واسع: وهي التي تمنح إلكافة القطاعات الإنتاجية.
 - إعانات على نطاق ضيق: وهي التي تطبق على صناعة أو مشروع.

يمكن أن تكون الإعانة مباشرة، وتتمثل في رفع مبلغ معين من النقود يحدد على أساس قيمي أو نوعي، أو غير مباشرة، وتتمثل في منح المشروع بعض الامتيازات لتدعيم مركزه المالي، ويقلل من أهمية الإعانات ما تفرضه الدول الأخرى من رسوم إضافية تعرف بالرسوم التعويضية على دخول السلع المدعومة لأراضيها.

¹ زينب، حسين عوض الله: الاقتصاد الدولي، دار الجامعة الجديد، الإسكندرية، 2004، ص 286

² سعيد سرير، النظام القانوني لمنظمة التجارة العالمية، ط2، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع، ليبيا، 2002، ص 101

3. الرقابة على الصرف: يقصد بنظام الرقابة على الصرف أن تضع الدولة قيوداً على الكمية المحدودة من النقد الأجنبي بين عارضيه (من يملكون العملات)، وطالبيه (من يرغبون في الحصول عليه)، بحيث تلزم كلا الطائفتين بعرض وطلب العملات من خلال منافذ معينة، وذلك رغبة في تقليل الطلب على النقد الأجنبي بحيث يكون محصوراً في حدود الكمية المعروضة من هذا النقد¹. يتطلب الأمر وفقاً لهذا المعنى إيجاد هيئة أو سلطة مركزية داخل الدولة تقوم بالصرف الأجنبي، بحيث يعهد إلى هذه الجهة وحدها توزيع كافة الصرف الأجنبي وفقاً لقواعد ونظم خاصة، وعليه فإن أهم ما يميز نظام الرقابة على الصرف هو وجود احتكار رسمي للصرف الأجنبي، وتتوقف درجة الرقابة على درجة هذا الاحتكار. وقد طُبّق هذا النوع من وسائل الرقابة على حرية التجارة في الثلاثينات من القرن الماضي، ثم أصبح من الأمور المعتادة في تنظيم العلاقات الاقتصادية الدولية بعد الحرب العالمية الثانية، وتأخذ بنظام الرقابة على الصرف معظم دول العالم².

تهدف الدول من خلال تطبيق هذا النظام إلى تحقيق جملة من الإجراءات بهدف السيطرة على عمليات الصرف، منها³:

- إجبار المقيمين في الدولة على بيع ما يمتلكونه من نقد أجنبي إلى إدارة النقد.
- حظر تصدير واستيراد العملة الوطنية.
- حظر تصدير السلع صغيرة الحجم ذات القيمة المرتفعة كالمجوهرات والمعادن النفيسة.
- تحديد قيمة ما يسمح للمسافرين إلى الخارج بتحويله إلى نقد أجنبي.
- إقامة رقابة شديدة على عمليات التجارة الخارجية.
- تجميد حقوق غير المقيمين بها (نظام الحسابات المجمدة).

ولتسوية المدفوعات بين الدول المطبقة لنظام الرقابة على النقد تعقد اتفاقيات الدفع لتحديد الطريقة التي يتم بها تسوية المدفوعات بين بلدين وعادة تكون مقترنة باتفاقيات تجارية لتنشيط التبادل بينها. ومنه يعتبر نظام الرقابة على الصرف من أهم الوسائل المستخدمة لتسوية العجز في ميزان المدفوعات.

4. الإغراق: يعتبر الإغراق أحد الوسائل التي تتبعها الدولة أو المشروعات الاحتكارية للتمييز بين الأسعار السائدة في الداخل، وتلك السائدة في الخارج، حيث تكون هذه الأخيرة منخفضة عن

¹ عبد الباسط، وفا: مرجع سابق، ص 310

² آيات الله، مولحسان، المنظمة العالمية للتجارة وانعكاساتها على قطاع التجارة الخارجية - دراسة حالة الجزائر ومصر، أطروحة دكتوراه، اقتصاد التنمية، كلية العلوم الاقتصادية وعلو التسيير، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2010-2011، ص 57

³ عبد الباسط، وفا: مرجع سابق، ص 312

السعر الداخلي للسلعة مضافاً إليها نفقات النقل وغيرها من النفقات المرتبطة بانتقال السلعة من السوق الوطنية إلى الأسواق الأجنبية. حيث يمكن التمييز من حيث مدى استمراره بين ثلاثة أنواع منه: الإغراق العارض والذي يفسر بظروف استثنائية طارئة، والإغراق الدائم المرتبط بسياسة دائمة تستند إلى وجود احتكار في السوق الوطنية الذي يتمتع بالحماية ويشترط لنجاح سياسة الإغراق انفصال الأسواق عن بعضها البعض، وهو ما يجعل من السهل على المحتكر أن يميز من حيث السعر الذي يفرضه على مختلف الأسواق كلٌّ بحسب مرونته وخاصة بحسب مرونة الطلب السائدة به، ففي السوق ذو المرونة القليلة يبيع بثمان مرتفع وفي السوق ذو المرونة الأعلى يبيع بثمان منخفض⁴. ومن هنا يفترض الأخذ بنظام الإغراق شروطاً معينة، هي:

- يفترض نظام الإغراق إنتاجاً تسيطر عليه الاحتكارات الصناعية الضخمة، أي يفترض وضعاً احتكاريًا بين المنتجين للسلعة. فبغير هذا الاحتكار لا يمكن بيع السلعة في الخارج بثمان قد يقل عن نفقة إنتاجها.

- كما يفترض الإغراق إمكانية البيع في السوق الداخلي بثمان يحقق أقصى ربح، مما يتطلب إلى جانب الوضع الاحتكاري، فرض الرسوم الجمركية الشديدة على الاستيراد، على نحو يمنع الاستيراد ويرفع أثمان السلع المحلية يوجد ثلاث أنواع من السياسات الإغراقية، وهي¹:

- الإغراق العارض: وهذا النوع يظهر بظروف طارئة مثل الرغبة في التخلص من فائض الإنتاج لسلعة معينة في آخر موسم من المواسم بحيث تعرض في الأسواق الخارجية بأسعار منخفضة، وكذلك خطأً لمنتجين الوطنيين في تقديرهم لنطاق السوق الداخلية واضطرارهم إلى التخلص من فائض الإنتاج في الخارج، حتى لا يضطرون إلى خفض أسعارهم في الداخل ثم العمل بعد ذلك على رفعها.
- الإغراق قصير الأجل: ويهدف إما لتحقيق غرض معي وينتهي بتحقيق هذا الغرض مثال ذلك تخفيض مؤقت لأسعار البيع بقصد فتح سوق أجنبية، ويتميز الإغراق قصير الأجل بأنه قد يكون على نطاق يحمل المغرق خسارة كبيرة ولكنه يقبل تحملها حتى يتحقق غرضه ثم يعود محاولاً تعويض ما أصابه من خسارة.
- الإغراق الدائم: وهو عبارة عن سياسة دائمة لا يمكن بطبيعة الحال أن تقوم على أساس تحمل خسائر يفترض الإغراق الدائم وجود احتكار في السوق الوطنية، والاحتكار يعتمد على وجود حماية تبقى بها على خطر المنافسة الأجنبية كالحواجز الجمركية.

¹ جاسم، محمد منصور: مرجع سابق، ص 139

5. تخفيض قيمة العملة المحلية: تقوم بعض الدول باتباع سياسات مصرفية من أجل ضبط الوضع المالي والاقتصادي فيها ومن هذه السياسات، نجد سياسة خفض العملة الوطنية، ويترب على هذا الاجراء ما يلي¹:

- تشجيع الصادرات المحلية لارتفاع سعرها في الخارج عند تقييمها بالعملة الخارجية.
- تخفيض الواردات لأن عملية الاستيراد تتطلب الكثير من العملة مقارنة مع عملية الاستيراد الامر الذي يحقق خسارة أو أرباحا غير اقتصادية مما يؤدي إلى تقليل الواردات من الخارج.
- تقليل العجز في الميزان التجاري بسبب زيادة الصادرات وتقليل الواردات.

لتحقيق هذه الأهداف تحتاج عملية تخفيض العملة إلى عدد من الشروط، منها²:

- تشجيع الصادرات وتخفيض الواردات وبذلك يمكن سد العجز في الميزان التجاري، كما يمكن أيضا علاج الأسعار الداخلة للسلع المراد زيادة صادراتها.
- عدم تخفيض الأسعار الداخلية للسلع المراد التقليل من استيرادها.
- أن يكون الطلب على كل من الصادرات والواردات مرنا نسبيا، وإلا فلن يكون هناك أثر واضح من سياسة تخفي العملة المحلية أو الوطنية.
- أن لا تكون البلاد الاجنبية قد خفضت قيمة عملتها اثر تخفيض البلد الأول لقيمة عملته.

II. القيود الكمية

بالإضافة إلى الأدوات أو الوسائل السعرية توجد أدوات وأساليب كمية، كأدوات في السياسة التجارية لتحقيق أهداف اقتصادية، من خلال تطبيق كل أسلوب من هذه الأساليب، ومن أهم الوسائل المستخدمة في هذا النطاق، نجد نظام الحظر أو المنع ونظام الحصص ونظام تراخيص الاستيراد:

1. الحظر أو المنع: المقصود بالحظر أو المنع أن الدولة تحظر التعامل التجاري مع الخارج، ومن هنا يتبين أن الحظر قد يقع على الواردات فقط أو على الصادرات فقط أو على كليهما، وعندئذ قد يكون الحظر على جميع السلع وعلى جميع البلدان، وقد يكون جزئيا على بعض السلع أو على بعض البلدان، وهو يعتبر خطراً على التجارة الخارجية¹. حيث نجد نوعان من الحظر، هما:
 - الحظر الكلي: هو أن تمنع الدولة كل تبادل تجاري بينها وبين الخارج، أي أن الدول تريد أن تكفي نفسها بنفسها، بمعنى سياسة الاكتفاء الذاتي. فالدولة تحاول ان تعيش بما لديها من موارد

¹ عطا الله، علي الزبون: مرجع سابق، ص 09

² جاسم، محمد منصور: مرجع سابق، ص 142

إنتاجية، وتعزل نفسها عن بقية دول العالم، وهدفها من وراء ذلك تحقيق الاستقلال الاقتصادي عن العالم.

- **الحظر الجزئي:** أن الدولة تمنع التبادل التجاري بالنسبة لبعض الدول أو بعض السلع. كثيراً ما تتبع هذه السياسة في أوقات الحروب. إذ نجد الدول تمنع التعامل مع رعايا الدول المعادية، كما تحظر تصدير سلع معينة تعتبرها أساسية لاقتصاد الحروب. وقد تفرض الدول حصاراً كاملاً على بلد معين، فتحظر الاستيراد منه والتصدير اليه.

وفيما عدا حالة الحروب نصادف الحظر الجزئي عادة في حالتين أخريين هما حالة الحظر لأسباب صحية والحظر لأسباب مالية.

2. **نظام الحصص:** يقصد بنظام الحصص أن تضع الدولة حداً أقصى للكمية أو للقيمة التي يمكن استيرادها من سلعة معينة خلال مدة محددة، وقد انتشر نظام الحصص عقب الكساد الكبير في أوائل الثلاثينات كقيد على حرية التجارة الخارجية، وذلك إلى جانب الضرائب الجمركية، وقد كانت فرنسا أول من قامت باستخدام هذا الإجراء لحماية منتجها من خطر السعر الجذ منخفض للقمح الأسترالي، ثم تبعتها في ذلك الدول الأخرى، إلا أن نظام الحصص بدأت أهميته تتناقص في الوقت الحاضر، ويعتبر نظام الحصص أكثر كفاءة من نظام الرسوم الجمركية وخاصة في حالات السلع ذات المرونة القليلة¹.

يثير توزيع الحصص عدة مشاكل أهمها كيفية توزيع هذه الحصص بين الدول المختلفة ثم كيفية توزيعها بين المستوردين الوطنيين، ويعاب الأخذ بهذا النظام ما يتضمنه من تدخل إداري كمي في العلاقات الاقتصادية، وبسبب تلك العيوب وغيرها اتجهت جهود تحرير التجارة الخارجية بعد الحرب العالمية الثانية إلى الحد من الاعتماد على هذا النظام، على أنه لا مفر من اللجوء إلى نظام الحصص في بعض الظروف الاستثنائية².

¹ مجدي، محمود شهاب: مرجع سابق، ص 127

² موسى، سعيد مطر وآخرون: مرجع سابق، ص 70

المطلب الثاني: السياسات التجارية بين الحرية والحماية

إن وجود دول مستقلة عن بعضها اقتصادياً وسياسياً، وبأهداف مختلفة ومتناقضة في كثير من الأحيان، يجعل كل بلد يسعى إلى تحقيق مصالحه حتى ولو على حساب مصالح الدول الأخرى. لذا اختلفت السياسات المتبعة من طرف كل دولة حسب ما تقتضيه مصالحها الوطنية، وتراوحت السياسات التجارية بين التحرير والحماية، وقد أدى هذا الاختلاف إلى جدال بين المفكرين والمنظرين، حيث دافع كل طرف عن آرائه وأفكاره بجملة من الحجج.

إن متابعة السياسات التجارية منذ بداية عصر النهضة الأوروبية وحتى الان تكشف تناوب تاريخي لسياسات الحماية والحرية. ففي القرنين السادس عشر والسابع عشر عندما سادت الثورة التجارية وأفكار التجار جرى التأكيد على سياسات الحماية وفرض القيود على تجارة الاستيراد وربط الصادرات بتحول اساسي للمواد المستوردة، وكل ذلك بما يمنع تسرب ثروات البلدان المشاركة في التجارة الخارجية وخاصة من الذهب والفضة والمعادن النفيسة إلى الخارج.

وكرر فعل لسياسات الحماية التجارية وبكل قيودها السابقة، برزت دعوات الحرية الاقتصادية في العلاقات الدولية من قبل التجارين الأواخر وكان في مقدمتهم W.Petty ومن ثم انتشرت أفكار الطبيعيين الذين طالبوا بإلغاء كافة القيود والمحددات في سبيل التبادل التجاري الداخلي والخارجي على حد سواء¹.

I. سياسة حرية التجارة الخارجية

لقد كانت آراء المدرسة الطبيعية أول من نادى بتحرير التجارة الخارجية، لأن في ذلك مصلحة للجميع، وتؤكد هذا المبدأ على يد رواد المدرسة الكلاسيكية آدم سميث ودافيد ريكاردو، وذلك وفقاً للمقولة الشهيرة لأدم سميث "دعه يعمل دعه يمر" على المستوى الدولي. حيث أكدوا من الناحية النظرية أن التبادل الحر يشكل أحسن وضعية بالنسبة للدول، فالفكر الكلاسيكي آمن بحرية التجارة كأساس لعمل السوق على المستويين المحلي والدولي، وهذا ما تدعمه وتؤكدته اتفاقيات منظمة التجارة العالمية، ومن قبل الاتفاقية العامة للتجارة والتعريف الجمركية، GATT وكذا برامج الإصلاح لصندوق النقد الدولي، والبنك العالمي.

1. مفهوم سياسة الحرية التجارية: يمكن ذكر بعض التعاريف التي تناولت سياسة الحرية التجارية في الآتي:

تعرف سياسة الحرية التجارية على أنها "إقرار نوع من الحرية إزاء تدفق السلع والخدمات عبر الحدود

¹ هوشيار، معروف: مرجع سابق، ص 371

السياسية للدولة حتى تكون التجارة الخارجية خالية من القيود والعقبات، إذ لا يجوز فرض قيود تعيق تدفق السلع والخدمات بالنسبة للصادرات أو الواردات على حد سواء.¹

يتضمن هذا المفهوم التقليل من التدخل الحكومي في التجارة الخارجية إلى أدنى حد ممكن، أو حتى منع هذا التدخل منعاً باتاً لأن التجارة بين الشعوب حق طبيعي وجد بوجود الإنسان، لذلك ينظر مؤيدو سياسة الحرية التجارية إلى التجارة الخارجية نفس نظرتهم إلى التجارة الداخلية، فهي مظهر من مظاهر تعاون الإنسان مع أخيه الإنسان بغض النظر عن الحدود الجغرافية والسياسية التي تفصل بينهما¹.

كما تعرف سياسة حرية التجارة الخارجية "بأنها السياسة التي تتبعها الدول والحكومات عندما لا تتدخل في التجارة بين الدول من خلال التعريفات الجمركية والحصص والوسائل الأخرى²".

من خلال التعاريف السابقة نستنتج أن سياسة حرية التجارة تركز على ضرورة إزالة كل العقبات أو القيود المفروضة على تدفق السلع عبر الحدود سواء كانت صادرات أم واردات.

يمكن التمييز بين أربع أشكال من التحرير التجاري:

- التحرير من جانب واحد: حيث تقوم الدولة بمفردها بإزالة الحواجز والقيود الحمائية.
- التحرير الثنائي: يتم التفاوض بين دولتين على تخفيض الحماية بالنسبة لتجارة¹ الخارجية.
- التحرير الإقليمي: تقوم فيه مجموعة من الدول بتطوير ترتيبات التجارة الإقليمية فيما بينهم، بحيث تحصل الدول الأعضاء على مزايا في التبادل التجاري.
- التحرير متعدد الأطراف: يتم تحرير التجارة على مستوى العالم من خلال اتفاقيات مفتوحة لانضمام الدول إليها.

تعتبر الفترة من 1842 إلى 1873 فترة رواج وتدعيم لمذهب الحرية الاقتصادية، وأيدت السياسة الاقتصادية في تلك المرحلة مبدأ حرية التجارة، سواءً في الداخل أو الخارج واعتناق الكثير مذهب آدم سميث المناادي بضرورة حرية التجارة الخارجية.

واعتبر أنصار هذا المذهب أن التقسيم الدولي للإنتاج هو المبدأ الأساسي في العلاقات الاقتصادية بين الدول، وقد نتج عن حرية التجارة استغلال الدول النامية في مجال التصنيع لصالح الدول المتقدمة آنذاك³.

¹ رضا، عبد السلام: العلاقات الاقتصادية الدولية بين النظرية والتطبيق، المكتبة العصرية للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2007، ص73

² عادل، أحمد حشيش ومجدي محمود شهاب: العلاقات الاقتصادية الدولية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005، 293

³ السيد متولي، عبد القادر: مرجع سابق، ص75

2. حجج مذهب الحرية التجارية: يدعم أنصار حرية التجارة مذهبهم بارتباط حرية التجارة مع زيادة النمو الاقتصادي، ولعل وجود سببية بين مدى الانفتاح التجاري مع تعاظم النمو الاقتصادي من أكثر الدراسات التجريبية انتشاراً وشيوعاً في فترة التسعينات من القرن الماضي، وهذه الدراسات جاءت لتؤكد العلاقة الإيجابية بين المكسب الاقتصادي للانفتاح والتحرير التجاري¹. يستند أنصار مذهب الحرية التجارية على عدة حجج من أهمها:
- منافع التخصص وتقسيم العمل الدولي: يؤكد أنصار حرية التجارة أن التبادل التجاري الحر الواسع بين العديد من الدول المختلفة يؤدي إلى اتساع نطاق الأسواق العالمية، التي تساعد على التخصص وتقسيم العمل الدولي المبني على أساس اختلاف النفقات النسبية والظروف الطبيعية والتاريخية للسلع المناسبة للإنتاج. فتخصص بلد معين في إنتاج سلعة ذات نفقات نسبية منخفضة يعني أن الموارد الاقتصادية قد استخدمت في أحسن وجه ممكن لها في داخل الاقتصاد الوطني².
 - منافع المنافسة: مناخ المنافسة يساعد على الارتفاع لمستوى الإنتاجية، كذلك تزيد الرفاهية الاقتصادية للمستهلك لأن له الفرصة لاختيار السلع التي تشبع رغباته وبأحسن النوعيات وبأرخص الأسعار، فالتبادل الحر يسمح لأي دولة الحصول على منتجات بكميات أكبر مما تستطيع إنتاجها بنفسها من ناحية مستوى الإنتاجية، وتؤدي الحرية التجارية إلى تنافس المنتجين في استخدام إنتاج أكثر تطوراً وفعالية سعياً إلى زيادة الناتج وخفض النفقة³.
 - الحرية تشجع التقدم الفني: تؤدي الحرية إلى تنافس الدول في إنتاج السلع، مما يؤدي إلى تحسين وسائل الإنتاج وتشجيع التقدم الفني، وبالتالي يضمن العالم جودة المنتجات وبأسعار أقل، كما يعمل المنتج على تطوير إنتاجه ويستفيد المستهلك في النهاية من المنافسة القائمة بين المنتجين، ويتاح انتقال التكنولوجيا دون عوائق، فيرتقي الهيكل الصناعي بها.
 - الحماية تؤدي إلى سياسة إفقار العالم: تعتبر هذه الحجة من بين أحدث الحجج الاقتصادية التي تؤيد سياسة الحرية التجارية، وأساس سياسة عدم إفقار الغير أن الرسوم الجمركية تدعو إلى إضعاف التجارة بوجه عام، فالتقليل من الواردات ينتهي عادة بنقص الصادرات، وبما أن التجارة ما هي إلا وسيلة لتبادل السلع والخدمات، فلن تستطيع الدول أن تصدر الفائض من إنتاجها، دون أن تستورد فائض العالم الخارجي³.

¹ عيسى، خوذري، مرجع سابق، ص 63

² زينب، حسين عوض الله: مرجع سابق، ص 276

³ رضا، عبد السلام: مرجع سابق، ص.ص.:

II. سياسة حماية التجارة الخارجية

رغبة الدول في تحقيق مصالحها على حساب دول أخرى، هو الذي دفع ببعض الدول إلى اعتماد سياسة تقييد التجارة الخارجية بدرجة أو بأخرى، فقد ظهرت نظريات حماية التجارة الخارجية في نفس الوقت التي ظهرت فيه نظريات حرية التجارة، وأصبح من أهم الأمور المعروفة في مجال التجارة الخارجية هو قيام معظم الدول بالسيطرة على اقتصادها وإخضاعها لرقابتها.

1- مفهوم سياسة الحماية التجارية: يقصد بسياسة الحماية التجارية على أنها " تلك السياسة التي تطبق وتنفذ من خلال التشريعات والقواعد الهادفة إلى حماية الصناعة والسوق الوطنية من المنافسة الأجنبية، وقد تتم تلك السياسات التقليدية في شكل فرض ضرائب جمركية للحد من دخول سلع أجنبية حيث ترتفع أسعارها، أو تقنين دخولها من خلال ما يعرف بنظام الحصص أو عقد الاتفاقيات الدولية لتحديد حجم وأنواع السلع المسموح بدخولها، كما قد تأخذ الحماية شكل تقديم دعم أو إعانات إلى المنتجين المحليين لتشجيع السلعة المحلية على المنافسة الأجنبية، كما أن هناك أساليب إدارية وتنظيمية وبيئية عديدة تستخدمها الدول للتحكم في تجارة¹ مع بقية دول العالم."

يمكن تعريفها أيضا على " أنها الاجراءات والاساليب التي يمكن من خلالها الحد من المنافسة الاجنبية بقصد حماية سلعها أو سوقها المحلية، وذلك عن طريق فرض رسوم جمركية، أو مختلف القيود الكمية (حصص الاستيراد...) أو التنظيمية والفنية مما يؤدي إلى تقليل حجم الواردات."

تعرف أيضا بأنها " نظام اقتصادي يعمل على حماية التجارة والصناعة من خطر المنافسة الاجنبية وذلك بفضل التدابير والاجراءات التي تتخذها الحكومة."²

يمكن تعريف سياسة حماية التجارة الخارجية على أنها تبني الدولة لمجموعة من القوانين والتشريعات واتخاذ الاجراءات المنفذة لها بقصد حماية سلعها أو سوقها المحلية ضد المنافسة الأجنبية، وذلك بتقييد حرية التجارة بإتباع أساليب حمائية خلال فترة زمنية معينة مما يوفر الحماية للأنشطة المحلية من منافسة المنتجات الأجنبية.

2- حجج مذهب الحماية التجارية: يستند أنصار الحماية إلى حجج بعضها اقتصادي وبعضها غير اقتصادي، ذلك أن الاعتبارات الاقتصادية البحتة ليس المعيار الوحيد التي تسترشد به الحكومات في

¹ Jean, Luc Dgout :Réussir la dissertation d'économie , Publié par Studyrama , paris , 2003 , P :129

² زينب، حسين عوض الله: مرجع سابق، ص.:

تقييد التجارة الخارجية أو تحريرها من القيود. أما الحجج غير الاقتصادية تعترف أصلاً بصحة ما ينادي به أنصار الحرية، ولكنها تؤكد بوجود أهداف أخرى غير الرفاهية المادية، إذ تتداخل الاعتبارات السياسية واعتبارات الأمن في تشكيل سياسة الدولة في هذا المجال، ومن بين هذه الحجج كفاءة الرعاية الاجتماعية لبعض الفئات التي يتوقف عليها الاستقرار السياسي والاجتماعي للدولة، كحماية نشاط الزراعة ضد المنافسة الأجنبية، وحماية الصناعة بهدف دعم الإنتاج الحربي والمنتجات الاستراتيجية لتأمين قدرة الدولة الدفاعية¹.

1-2- الحجج غير الاقتصادية: تتلخص أهم الحجج غير الاقتصادية لحماية التجارة فيما يلي:

- الدفاع والأمن: وهي من الحجج الأكثر رواجاً وتأثيراً لفرض القيود على التجارة الخارجية، فحتى آدم سميث أبو الليبرالية في الفكر الاقتصادي اعترف بشرعية هذا الهدف للخروج عن مبدأ حرية التجارة عندما كتب يقول "الدفاع أكثر أهمية من الثروة". فكل البلدان معرضة لخطر الحرب، وقد تشعر الدولة أن أمنها معرض للخطر، لذا فهي تعمل على إعداد نفسها إعداداً جيداً بحماية بعض الصناعات التي تراها إستراتيجية لبقائها وديمومتها.
- المحافظة على الطابع الوطني وتجنب التبعية: يؤدي تحرير التجارة الخارجية والانفتاح المفرط على الخارج إلى ارتباط السوق الوطنية بالأسواق الأجنبية، وإذا لم يكن للدولة قدرات إنتاجية، وميزات نسبية تحسن استغلالها تفقد الدولة استقلاليتها في تنظيم اقتصادها وتحقيق أهدافها الوطنية، وحتى تتجنب هذه التبعية للخارج وتحافظ على سيادتها الاقتصادية وطابعها الوطني تطبق سياسة الحماية التجارية. فسرعان ما يتحول عجز ميزان المدفوعات إلى مديونية ويصبح الاقتصاد الخارجي الدائن في مركز قوة لفرض شروطه على الاقتصاد الوطني، ويخضع بالتالي لشروط المؤسسات الدولية مثل البنك العالمي وصندوق النقد الدولي، بل قد تمتد خطورة الأمر أيضاً إلى الدول التي تعتمد على الصادرات في بناء اقتصادها.
- حماية القطاع الزراعي: يمثل القطاع الزراعي في كثير من البلدان قطاعاً هاماً ويمثل المزارعون طبقة اجتماعية مهمة، وترك القطاع الزراعي للمنافسة الأجنبية قد يقضي على الزراعة الوطنية مما يضر بطبقة المزارعين، فحماية القطاع الزراعي تمثل حماية لهذه الطبقة الاجتماعية للحفاظ على الاستقرار الاجتماعي داخل الدولة².

¹ مصطفى، رشدي شبيحة: المعاملات الاقتصادية الدولية -دراسة في الاقتصاد الدولي من منظور اقتصاديات السوق والتحرر الاقتصادي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 1994، ص68

- الدين والأخلاق: فقد تكون تجارة بعض السلع والخدمات منافية لأخلاقيات المجتمع وعقيدته، فتمنع مثل هذه التجارة، كتجارة الخمر والمخدرات في البلدان الإسلامية.

2-2- الحجج الاقتصادية للحماية: بالإضافة للحجج غير الاقتصادية التي ساقها مؤيدو الحماية والتي تم التطرق لها، فقد ساقو عدداً من الحجج الاقتصادية، وهي حجج ليست من أساس نظري وحيد، بل تتعلق بجوانب مختلفة، نذكر منها:

- حماية الصناعة الناشئة: تعتبر من أهم الحجج، ويرجع تاريخها إلى القرن التاسع عشر في أوروبا وأمريكا وما زالت تستخدم في دول العالم الثالث، حيث تلخص هذه الحجة في أنه يجب حماية الصناعة الناشئة فيها عن طريق فرض الرسوم الجمركية، وذلك لكي يكتمل نموها وتستطيع الصمود في وجه منافسة الصناعة الأجنبية البالغة، ولا شك أن الحاجة إلى حماية الصناعات الناشئة لإنماء الصناعة في الدول النامية تفوق الحاجة إليها سابقاً، فالصناعات الناشئة في الدول النامية لا تعاني من منافسة صناعات سبقتها في ميدان التقدم الفني فحسب، ولكنها تواجه أيضاً السياسات الاحتكارية التي تتبعها تلك الصناعات وتحاربها في كافة الأسواق، رغم ذلك فإن هناك انتقادات لهذه الحجة وأهمها صعوبة اختيار الصناعات التي تهمياً بحسب طبيعتها للقدرة على الصمود مستقبلاً أمام المنافسة الخارجية.

- معالجة البطالة والاستفادة من العمالة الرخيصة: الحماية تشجع الطلب المحلي على المنتجات الوطنية مما يؤدي إلى زيادة كفايته الإنتاجية، مما يساعد على تجنب خطر البطالة وزيادة فرص الاستثمار المريح في الداخل، وستخلق الحماية أنواعاً جديدة من الصناعات التي تستخدم المزيد من العمالة، فخلال أزمات البطالة قد يقترح تقييد الواردات وتشجيع الأنشطة البديلة لها لاستيعاب القوى العاطلة، وتعتبر حجة العمالة الرخيصة أكثر الحجج شيوعاً لفرض الحماية، ومؤيدو هذه الحجة يستعينون بالفجوة بين الأجور السائدة في الدول لإقامة حجتين كل منهما له مضمون خطير، ورغم أن هذه الحجة يمكن أن تكون مقنعة إلا أن هناك جوانب ضعف كثيرة لهذه الحالة، وإن كان إتباع سياسة الحماية على تلك الصورة ينبغي ألا تتوسع في كافة الدول وإلا انقلب أثرها للإضرار بمستوى العمالة والتشغيل فيها جميعاً¹.

- تحقيق الاستقرار الاقتصادي: إن إتباع سياسة الحرية يؤدي إلى تخصيص كل دولة نامية في إنتاج عدد محدود من المنتجات الأولية الرئيسية، والتي يؤثر في إنتاجها أو أسعارها بعض العوامل التي لا تستطيع الدول النامية أن تسيطر عليها (التقلبات في الظروف الطبيعية أو

¹ عادل، أحمد حشيش، مجدي محمود شهاب، الاقتصاد الدولي، الدار الجامعية، بيروت، 1990، ص 230

التقلبات في الطلب العالمي). ونظراً لمحدودية هذه المواد فإنها تمثل نسبة كبيرة من الناتج القومي، ومنه فإن التقلب في أسعارها أو إنتاجها يعد سبب التقلب المستمر في الناتج القومي، ولذلك تفضل الدول النامية سياسة الحماية¹.

- اجتذاب رؤوس الأموال الأجنبية للاستثمار المباشر: قد يكون الهدف من وراء سياسة الحماية هو جذب رؤوس الأموال الأجنبية بقصد الاستثمار المباشر، وذلك لتجنب عبء الرسوم الجمركية المفروضة، وهكذا يستخدم إجراء الحماية بقصد تشجيع صناعة وطنية يعتمد قيامها على رأس مال أجنبي، فيسمح ذلك بزيادة الدخل ومنه زيادة الإنفاق الكلي والتشغيل. كما يسمح رأس المال الأجنبي بتطوير فنون الإنتاج محلياً ورفع كفاءته، ولكن يعاب على هذه الحجة أنه يمكن لسياسة جذب الاستثمارات. الأجنبية تسرب جانب هام من الفائض الاقتصادي المتولد عن تلك الاستثمارات إلى الخارج في شكل فوائد للقروض. ومنه فإن نجاح سياسة الحماية من أجل جذب رأس المال يتوقف على ضوابط تلك السياسة وتوجيهها من جانب الدول المتلقية لرأس المال لإحكام دوره وتحديد مساره في جهود الإنماء الاقتصادي بها، فضلاً عن منع المغالاة في تسرب الأرباح إلى الخارج².

- مواجهة سياسة الإغراق: تعتمد بعض الشركات الأجنبية المحتكرة على بيع منتجاتها في الأسواق الأجنبية بأسعار أقل من الأسعار التي تباع بها في سوق الدولة الأم، وذلك بغرض القضاء على الصناعات المحلية المنافسة لها بالدول الأجنبية أو بغرض الربح، وفي هذه الحالة يمكن للدولة النامية أن تواجه سياسة الإغراق المفتعلة بفرض رسم جمركي على الواردات من الشركة الأجنبية يساوي الفرق بين سعر البيع في السوق المحلي وسعر البيع في السوق الأم.

- تحسين معدل التبادل الدولي: من أهم دوافع الحماية هو تحسين معدلات التبادل الدولية في صالح الدولة التي تفرض الحماية، لأن فرض رسوم جمركية يؤدي إلى تحسين شروط التبادل الدولي لصالح الدولة التي فرضت الرسوم الجمركية ومن ثم تحسين رفايتها الاقتصادية، وذلك بفرض عدم إتباع الدولة الأخرى سياسة المعاملة بالمثل³.

- تحسين وضعية الميزان التجاري: يرى الحماية التجارية أنها تخفف من حجم الواردات ومن ثم تحسين الميزان الجاري لصالحها ولكن في الإطار الدولي، فإن خفض عجز لدولة ما هو إلا ارتفاع لدولة أخرى مما قد يولد ممارسة انتقامية للدول المتضررة، ولكن في نفس هذا الإطار علينا تمييز

¹ زينب، حسين عوض الله: مرجع سابق، ص 162

² زينب، حسين عوض الله: مرجع سابق، ص 284

³ السيد، محمد أحمد السريتي: مرجع سابق، ص 163

أن هناك دولا كبيرة الحجم قد تؤثر على أسعار السلع من خلال مرونة الطلب والعرض وحتى ان استوجب بعض الدول فرض قيود على التجارة الخارجية، على عكس من درجة تأثير الدول الصغيرة¹.

المطلب الثالث: العوامل المحددة نحو الحرية أو الحماية

هناك عوامل عديدة تحدد التوجهات الاستراتيجية للسياسات التجارية نحو الحماية أو التحرير، والواقع العملي لهذه المذاهب، يشير إلى أنه ليس هناك دول تتبع بصراحة مذهبا دون آخر، انما نجد أن معظم الدول تتبع في سياستها التجارية الخارجية مزيجا بين المذهبين (الحرية والحماية)، ولكن بأسلوب مدروس ومنظم يخدم في النهاية توجهات الدول. ومن بين العوامل التي تحكم في اختيار سياسة الحرية أو الحماية، نذكر ما يلي²:

- النظام الاقتصادي السائد وفلسفة الدولة السيادية: يتحدد النظام الاقتصادي السائد في أي بلد بالعلاقة أو بالنسبة بين القطاعين العام والخاص من حيث ملكية وسائل الإنتاج و/أو ادارتها وذلك بالاعتماد على مؤشرات الاقتصاد الكلي (الدخل الوطني، تشغيل القوى العاملة، وتكوين رأس المال الثابت... إلخ)، وترتبط تركيبة النظام الاقتصادي واستمراره بالفلسفة السيادية التي تقود الدولة المعنية، وعليه فإن النظام الاقتصادي الذي يرتبط بمصبره بالفلسفة السياسية للدولة هو الذي يحدد التوجهات الاستراتيجية للسياسات التجارية بين الحرية أو التقييد.
- مرونة الجهاز الإنتاجي والقدرات التنافسية الذاتية على المبادرة والابتكار: ان الجهاز الإنتاجي في بلد ما وبكافة مكوناته البشرية والتكنولوجية يمكن أن يصنف حسب استجابته لتغيرات الطلب في الأسواق المحلية والدولية إلى مستويات أو معدلات متباينة من المرونة، والتي تتحدد بدرجة تدفق السلع والخدمات والموارد والمعلومات فيما بين أجزاء الاقتصاد وضمن علاقاته الهيكلية، فكلما ارتفعت درجة هذا التدفق ازدادت مرونة الجهاز الإنتاجي، وبالمقابل كلما تراكمت المخزونات في مجالات متفرقة وشبه منعزلة عن بعضها ازدادت جمود الجهاز الإنتاجي، وعليه فإن الاقتصاديات المتقدمة التي تتمتع بمرونة عالية في أجهزتها الإنتاجية تعمل في اطار استراتيجي لتحرير حركات السلع والخدمات والموارد والمعلومات من كافة المحددات الادارية والقيود الكمية والتعريفات الجمركية. وبالمقابل فإن الاقتصاديات النامية التي تعاني من جمود أجهزتها الإنتاجية فإنها شديدة الحذر من تحرير التبادل الدولي، وأنها تعمل دائماً

¹ كمال، مي محمد: مرجع سابق، ص 108

² جاسم، محمد منصور: مرجع سابق، ص 128

على دعم الصناعات المحلية من خلال زيادة قوائم استثنائية من الاعفاءات الجمركية، وهنا كلما زاد عجز الميزانية العامة وتراكمت الديون الخارجية فإن البلدان النامية تتمسك أكثر بسياسات الحماية.

- درجة حساسية الاقتصاد المحلي تجاه تغيرات القطاع الخارجي: تبرز حساسية اقتصاد محلي تجاه التغيرات التي تحدث في القطاع الخارجي نتيجة لاندماج هامشي لهذا الاقتصاد، الذي يعاني من التشوه الهيكلي بمركز أو بمراكز معينة في الاقتصاد العالمي، وتعتمد درجة هذه الحساسية على الأهمية النسبية لحركات السلع والخدمات ورؤوس الأموال والموارد البشرية والمعلومات في كل من الاستثمار والتشغيل والدخل والأسعار، وهنا كلما ارتفعت درجة الحساسية ازدادت مخاوف صانعي القرار من الانفتاح الأكثر على الاقتصاد الدولي ومن تحرير التعاملات التجارية.

- تطور المعلومات ومدى انتشارها: أسهم تطور المعلومات وانتشارها السريع في تكريس الشفافية في المعاملات الاقتصادية الدولية، وهذا ما كشف كثيرا عن مزايا وعيوب هذه التعاملات وعلى امتداد ساعات اليوم، حيث يمكن متابعة تقلبات الأسعار والكميات والأنواع لمختلف العروض المتنافسة وتقدير تغيرات الطلب العالمي والتنبؤ بالاتجاهات المستقبلية.

في ظل هذا التطور ارتفعت حالات التأكد فانخفضت مخاطر التجارة الخارجية، وبالتالي صار التوجه نحو تحرير التبادل على المستوى العالمي أمراً مقنعاً لدى كافة البلدان، ولهذه الظاهرة تأثير مزدوج فمن ناحية تدفع البلدان المبتكرين إلى تأكيد أساليب ووسائل الحماية، ومن ناحية أخرى تحفز البلدان المقلدة على زيادة تبني سياسة الحرية أو الانفتاح الأكثر على الاقتصاد العالمي.

- الأطر التنظيمية للعلاقات الدولية: إن الاتفاقية العامة للتجارة والتعريفات الجمركية GATT ومن ثم المنظمة العالمية للتجارة WTO قد أسهمت في دعم سياسة التحرير التجاري من خلال المفاوضات المتعددة الأطراف، التي اختلفت تماماً عن المفاوضات الثنائية ومباحثات الأروقة المغلقة من حيث السماح بكشف الأوراق على طاولة الحوار وأمام أنظار ممثلي الدول الأعضاء، وكذا المؤسسة المبنية على أصول تشريعية، حيث أن هناك تنظيمات تولدت من المفاوضات المتعددة الأطراف وبناءً على قواعد ومبادئ وترتيبات تمت المصادقة عليها رسمياً من قبل السلطات التشريعية المعتمدة في البلدان الأعضاء¹.

¹ فوزي، عبد الرزاق، مرجع سابق، ص 91

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

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

مطلب الأول: دور الموانئ في تنمية التجارة الخارجية

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

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

يتضح مما سبق الأهمية البالغة للموانئ ودورها في تنمية التجارة الخارجية للدول وتنمية اقتصادياتها¹.

¹ المرغني، الهادي مفتاح، دور الوعي البيئي في الأمان المهني لدى العاملين بالموانئ، الإسكندرية، ص55

المطلب الثاني: التحديات التي تواجه الموانئ

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

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

وقد برزت أهمية النقل بالحاويات مقارنة بوسائل النقل التقليدية الأخرى (البضائع العامة).

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

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

- الارتفاع النسبي في رسوم وأجور خدمات الموانئ.
- عدم قدرة قواعد وتعليمات الموانئ على مواكبة التطورات التي حدثت في صناعة النقل البحري والذي يجعلها بحاجة ماسة إلى التحديث والتطوير لمواكبة تلك التغيرات.
- ارتفاع أجور الأراضي والمستودعات في الموانئ والتي تحد من أعمال النشاطات المرتبطة بأعمال الاستيراد والتصدير. وتقلل من فرص استغلال طاقات الموانئ.
- خضوع الحاويات الواردة للموانئ لعمليات التفتيش والتي قد تؤدي في بعض الأحيان إلى تلف المنتج المستورد بداخلها.
- معاملات الحاويات الفارغة كأنها بضائع مستوردة.
- انخفاض عدد ساعات التشغيل، حيث أن عمل الجمارك مقيد بساعات محددة، ويتم إغلاق بوابات الميناء جزئيا أو كليا بعد فترة الدوام الرسمي وخلال عطل الأسبوع والأعياد.
- ارتفاع حجم القيود المفروضة على البضائع المسافة والترانزيت.
- طول إجراءات فسح ركاب السفن والذي يستغرق عدة ساعات.
- عدم كفاية مختبرات الجودة والنوعية ب الموانئ.

لتجاوز هذه التحديات يجب على الدول النامية على تحسين خدماتها، وهذا ما سنتطرق إليه في العنصر الموالي¹.

المطلب الثالث: طرق تحسين خدمات الموانئ:

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

- تخفيض رسوم وأجور خدمات الموانئ لتكون قادرة على منافسة موانئ الدول المجاورة.
- تحديث قواعد وتعليمات الموانئ لتواكب التطورات التي تحدث في صناعة النقل البحري، حيث أن ذلك يعتبر عاملاً مهماً في تطوير عمل الموانئ.
- تخفيض أجور الأراضي والمستودعات في الموانئ بما يساهم في تشجيع القطاع الخاص للاستثمار في الموانئ، والذي سوف ينعكس إيجاباً على أعمال النشاطات المرتبطة بأعمال الاستيراد والتصدير ويعظم الاستفادة من طاقات الموانئ بالشكل الأمثل.
- تحسين طرق تفتيش الحاويات الواردة ووضع إجراءات خاصة بشأن السلع القابلة للتلف لتجنب الموردين الخسائر المرتبطة بتلف البضائع الواردة.
- ضرورة تسهيل إجراءات التفتيش على الحاويات الفارغة وعدم معاملتها على أنها بضائع مستوردة.
- تمديد ساعات عمل الموانئ وعدم إقفال بوابات الميناء بعد فترة الدوام الرسمي، وخلال عطلة الأسبوع والأعياد.
- ضرورة زيادة مختبرات الجودة والنوعية بالموانئ لتكون قادرة على استيعاب الحجم الكبير للواردات.
- تسهيل الإجراءات المفروضة على بضائع المسافة والتراخيص².

¹ بالوش سليمان أسعد، الاتجاهات الحديثة في إدارة الموانئ البحرية، دراسة حالة ميناء اللاذقية، الإسكندرية، ص 112
² زيدان زيري حسن محمد، أثر الإدارة اللوجستية في تحقيق الميزة التنافسية للموانئ، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص 135

مطلب الرابع: سبل رفع كفاءة الموانئ وتنمية الصادرات:

1. سبل رفع كفاءة الموانئ:

يجب إجراء مجموعة من التعديلات من أجل تنمية كفاءة الموانئ بالدول النامية، وبالتالي تنمية تجارتها الخارجية والتي تتمثل فيما يلي¹:

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

2. تنمية الصادرات:

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

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

¹ السويدي محمد أحمد، أهمية التدريب في الموانئ وتأثيره على رفع كفاءة الأداء، الإسكندرية، ص140

- رفع معدلات الأداء لعمليات المناولة باستخدام أحدث الآلات والمعدات واستحداث شبكة متكاملة من الأنظمة الآلية الحديثة التي تربط القطاعات العاملة وذات العلاقة، مما يوفر خدمات ممتازة وبإجراءات ميسرة وبتكلفة منافسة.
 - ملائمة الالتزامات التعاقدية لمتطلبات الرحلة المقبلة خاصة فيما يتعلق بأداء جميع التجهيزات والمعدات ومطابقتها للمواصفات المحددة بالعقد بما يكفل لها مستوى أداء متميز خلال سنوات العقد.
 - الارتقاء بمستوى الخدمات التي تقدمها الشركات المتخصصة التي تم إسناد العقود إليها للخطوط الملاحية بعد دراسة واقعية للأسواق العالمية والموانئ الخارجية المحيطة بها بما تقدمه هذه الخطوط العالمية لاستقطاب هذه الخطوط وذلك بتقديم الخدمات الأفضل، ولا بد أن تتناسب مع الأهداف المرجوة من تنشيط الموانئ مع تفعيل دورها داخليا وخارجيا. وذلك عن طريق إصدار كتيبات ونشرات ومجلات تشغيل، إضافة إلى تخصيص مواقع على الانترنت ونشرها على المستفيدين من خدمات الموانئ.
 - توفير فرص عمل جديدة للأيدي العاملة.
 - فتح آفاق جديدة لتنمية القطاعات الاقتصادية الأخرى كالبنوك والنقل والتأمين والإسكان والخدمات المساندة والاتصالات وغيرها.
- وبالنظر إلى طبيعة العمل في الموانئ يتضح أن اللوائح المنظمة لعمليات التشغيل متعددة نظرا لتعدد الجهات الحكومية العاملة بالميناء والتي لها تأثير على أساليب العمل والإجراءات المتبعة في الموانئ، وتبعاً لذلك فإنه ينبغي أن تسهم تلك الجهات في تطوير أنظمتها جنباً إلى جنب مع الموانئ بهدف جذب التجارة وانسياب البضائع والسفن بالموانئ.

3. نشاطات الموانئ الجزائرية:

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

جدول رقم (01-II) المبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية سنة 2018 (الوحدة مليون طن)

الميناء	الواردات	النسبة	الصادرات	النسبة	المجموع
أرزيو	1.00	1.49	66.04	98.51	67.04
سكيكدة	3.11	12.80	21.18	87.20	27.29
بجاية	6.30	42.57	8.5	57.43	14.80
الجزائر	9.24	82.21	2.00	17.94	11.24
عنابة	3.12	56.22	2.43	43.78	5.55
وهران	3.69	93.42	0.26	6.58	3.95
جيجل	1.23	90.44	0.13	9.56	1.36
مستغانم	0.85	91.40	0.08	8.60	0.93
الغزوات	0.63	88.73	0.08	11.27	0
تنس	0.27	64.29	0.15	35.71	0.42
المجموع	29,44	22,60	100,85	77,40	130,29

المصدر: وزارة النقل 2018 الدليل الإحصائي

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

أما باقي الموانئ فهي موانئ استيرادية بالدرجة الأولى، إذ تمثل الواردات نسبة مرتفعة تتراوح بين 80 بالمئة و93 بالمئة من مجمل مبادلاتها، وتمثل المواد الغذائية والمنتجات الفلاحية ما يقارب نصف حجم الواردات(45.72 بالمئة)، أما بالنسبة للبقية فهي عبارة عن مواد مصنعة أو نصف مصنعة (منتجات معدنية، عتاد، آلات، منتجات بترولية).

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

- توفير مناصب شغل:

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

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

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

- مشاكل الموانئ الجزائرية:

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

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

ولقد اكتفت السلطات العمومية في الجزائر، بتسيير هذا الإرث الذي يعود إلى الفترة الاستعمارية دون إدخال أي تعديلات عليها أو على بنيتها التي تتكون من أحواض صغيرة وضيقة وسقائف ومخازن قريبة من بعضها، وأرصفتها تفصل بينها حواجز ضيقة، وإذا لم تكن هذه المواصفات تطرح أية مشاكل في الماضي بالنسبة لخدمة المبادلة عندما كانت السفن أصغر وطريقة شحن البضائع أبسط فإنها اليوم لم تعد تتماشى والمتطلبات المستجدة والناجمة عن التطور الكبير الذي شهده مجال النقل البحري¹.

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

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

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

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

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

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

- ارتفاع في عدد العمال: وتعرف الموانئ الجزائرية فائضا في عدد العمال، مما يقتضي اتخاذ إجراءات ترمي إلى تحويل جزء منهم وظائف أخرى أو منحهم التقاعد المسبق أو دفع تعويضات لهم، وتبقى هذه المشكلة شائكة بالنسبة لدولة في طريق النمو تستفحل فيها البطالة¹.

¹ نفس المرجع السابق، ص 123

خلاصة الفصل

تناول هذا الفصل الجوانب النظرية والفكرية للتجارة الخارجية، حيث تعبر التجارة الخارجية عن تبادل السلع والخدمات في شكل صادرات وواردات بين دول العالم، ويستند قيامها إلى ظاهرة التخصص في الإنتاج وتقسيم العمل الدولي، وقد أدى هذا الارتباط بين التخصص الدولي والتجارة الخارجية إلى دراسة هذه الأخيرة على أنها ظاهرة تخصص في الإنتاج أو ظاهرة تقسيم العمل على المستوى الدولي.

أما النظريات المفسرة لقيام التجارة بين الدول وفق تسلسلها التاريخي فقد حاولت توضيح منافع التخصص اعتماداً على مبدأ الميزة النسبية واعتمادها على فرضيات تنادي بالتحريك التجاري، وتبدأكل نظرية من حيث انتهت النظريات السابقة، انطلاقاً من المدرسة التجارية والتي نادى بضرورة تقييد التجارة، والتي ترى أن الثروة تقاس بما تمتلكه الدولة من معادن نفيسة مثل الذهب والفضة وهو ما انتقدت عليه، فظهرت النظرية الكلاسيكية التي نادى بضرورة تحرير التجارة الخارجية وفقاً لمبدأ آدم سميث "دعه يعمل دعه يمر"، حيث فسرت عملية قيام التبادل التجاري إلى اختلاف التكاليف المطلقة أو النسبية عبر مختلف المفكرين، إلا أن قصورها في تفسير أسباب اختلاف النفقات النسبية عجل بظهور النظرية النيوكلاسيكية بقيادة هيكلر-أولين والتي أرجعت سبب اختلاف النفقات النسبية إلى مدى وفرة أو ندرة الموارد الاقتصادية. ومع التقدم التقني ودرجة تعقد السلع واختلاف الأذواق وعدم تجانس الدول من حيث درجة التنمية أدى إلى ظهور أساليب جديدة في تفسير الواقع المعاش، أهمها نظرية ليندر والنظرية التكنولوجية وختاماً بنظرية التبادل اللامتكافئ، حيث تعتبر كل نظرية مكملة للنظرية السابقة، حيث لم تستطع أي نظرية من النظريات المدروسة وضع تفسير علمي كامل لتلك العلاقات التجارية القائمة بين الدول.

الفصل الثالث

دور ميناء مستغانم في تنمية

الاقتصاد الجزائري

تمهيد:

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

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

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

المبحث الأول: تقديم ميناء مستغانم

المطلب الأول: نشأة الميناء والمؤسسة المينائية

1. نشأة الميناء

- كان خليجا صخريا حاداً يمتدّ بين الرأس البحري لسلامندر والرأس البحري لخروبة استخدمه القراصنة لاقتسام الغنائم، سُمّي ميناء مستغانم فيما قبل 1833م بـ "مرسى الغنائم". ومن هنا سمّيت المدينة "مستغانم".
- في سنة 1848م، أنشئ أول رصيف للميناء بطول 80 متر ليصل امتداده إلى 325 متر بحلول سنة 1881م.
- انطلق أول مشروع لتهيئة الميناء في سنة 1882م وبعد ثلاث سنوات من ذلك أعلن عنه مشروعاً ذا منفعة عامة .
- تلت ذلك أعمال تهيئة ضخمة بين 1890م و 1904م انتهت بميلاد أول حوض للميناء
- بعد بناء كاسرة الأمواج الجنوبية الغربية للميناء سنة 1941م، تمّ إنشاء الحوض الثاني برصيف طوله 430 متر فيما بين نهاية 1955م وبداية 1959م.
- منذ ذلك الحين يتم تطوير الميناء بما يتماشى مع متطلبات المنطقة حيث أصبح يشكل اليوم جزء أساسيا من البنية التحتية الخاصة بالنقل في المنطقة وهو ضروري بالنسبة للعديد من الصناعات الكبرى التي تشارك في التجارة الدولية إذ أنه يشجع استحداثا

2. الموقع الجغرافي للميناء

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

3. نشأة مؤسسة ميناء مستغانم

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

ورثت مؤسسة الميناء، ابتداء من شهر نوفمبر 1982م، الخدمات والتجهيزات الخاصة بالديوان الوطني للموانئ المنحلّ (ONP) وكذلك تلك الخاصة بالشركة الوطنية للشحن والتفريغ المنحلّة أيضا

(SONAMA)، كما أسندت إليها من جهة أخرى مهام القطر الموكولة فيما قبل للشركة الوطنية للملاحة (CNAN) فأصبح دورها منوطا بما يلي:

- تسيير أملاك الدولة المينائية والإنشاءات الخاصة واستغلال وتنمية الميناء.
 - احتكار خدمات الشحن والتفريغ، القطر والإرساء.
- في 29 فيفري 1989م شقت مؤسسة ميناء مستغانم طريقها نحو الاستقلالية على غرار المؤسسات التي كشفت عن استقرار في وضعيتها المالية، حيث تم تحويلها بموجب عقد موثق من شركة عمومية ذات طابع اجتماعي إلى شركة عمومية اقتصادية، شركة ذات أسهم رأس مالها 25.000.000 دج تحت الحيازة الكاملة لشركة تسيير مساهمات الدولة "الموانئ" SOGEPORTS، تحمل للسجل التجاري رقم 88.B.01 وتخضع للقانونين التجاري والمدني طبقا لأحكام القوانين 01-88 و 03-88 و 04-88 الصادرة بتاريخ 12 جانفي 1988 والمتضمنة للنصوص التنظيمية لاستقلالية المؤسسات وطبقا للمرسوم 101-88 الصادر بتاريخ 12 جانفي 1988م والمرسوم 88-119 الصادر بتاريخ 16 ماي 1988م والمرسوم 88-177 الصادر بتاريخ 28 سبتمبر 1988م.

المطلب الثاني: الهياكل التحتية والفوقية لميناء مستغانم

1. الهيكل التحتية والفوقية

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

الأحواض:

- الحوض الأول: بمساحة مائية تقدر بـ 14 هكتار وعمق يتراوح بين 6,77 م و 8,17 م (يحتوي على 06 محطات رسو)
- الحوض الثاني: بمساحة مائية تقدر بـ 16 هكتار وعمق يتراوح بين 6,95 م و 8,22 م (يحتوي على 04 محطات رسو)
- الأرصفة: تحوي 10 محطات رسو بطول كلي يصل إلى 1 296 متر خطي مقسمة كما يلي:
- الرصيف الشمالي الشرقي: 117 متر خطي (المحطة 0)
- رصيف المغرب: 412 متر خطي (المحطة 1، 2 و 3)
- الرصيف الجديد: 217 متر خطي (المحطة الجديدة 1 و 2)
- رصيف الاستقلال: 270 متر خطي (المحطة 4 و 5)
- الرصيف الجنوبي الغربي: 280 متر خطي (المحطة 6 و 7)

- أرضية التخزين: بمساحة كلية تقدر بـ 44 430 م² ذات الاستخدام التجاري.
 - مرآب السيارات: بمساحة 60 000 م² وقدرة استيعاب تصل إلى 6 000 سيارة.
 - مرآب الحاويات: بمساحة 15 000 م² وقدرة معالجة 15 000 حاوية سنويا.
 - المخازن: عددها 16 مخزن بمساحة 8 950 م²، توظف 5 950 م² للخدمات التجارية.
2. جدول الخصائص البحرية والتجارية لمحطات الرسو

الجدول رقم (III-01): الخصائص البحرية والتجارية لمحطات الرسو

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

المصدر: وثائق مؤسسة ميناء مستغانم

3. المنشآت المتخصصة

- وحدات استقبال وعبور النفط

- NAFTAL : أنشئت في سنة 1929 على الرصيف الشمالي الشرقي على مساحة 2524 م² وهي مجهزة بثلاث أوعية (أحواض) ذات سعة إجمالية تقدر بـ 4200 طن.

الجدول رقم (III-02) حجم النفط المستورد

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

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

- Sarl Bitumes Ouest: بدأ نشاطها في جوان 2008 حققت في سنة 2011 حجما مقداره 6306 كن من النفط، مجهزة بوعائين (حوضين) ذات سعة إجمالية تقدر بـ 5 000 طن.
- Sarl HA. C.E: بدأ نشاطها في سبتمبر 2009، حققت في سنة 2011 حجما مقداره 4199 طن من النفط. مجهزة بوعائين (حوضين) ذات سعة إجمالية تقدر بـ 5 000 طن.

- وحدات إستقبال وعبور الحبوب

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

الجدول رقم (III-03) الحجم الكلي للحبوب

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

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

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

- وحدات استقبال وعبور السكر الأحمر

Spa SORASUCRE (Groupe Ouest Import) : سعة استقبال تقدر بـ 16 000 طن من السكر غير

الموضب وقدرة العبور تصل إلى 150 000 طن سنويا. يشار إلى أن نشاط هذه المنشأة متوقف منذ سنة 2006.

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

المطلب الثالث: الخصائص الهامة للميناء

1. دور وأهداف الميناء

- له دور كبير في عملية النمو الاقتصادي للدول النامية خاصة الجزائر تعتمد على تجارتها بحرا .
- دعم الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدولة.
- يعتبر الميناء مورد للحصول على العملة الصعبة.
- خلق فرص العمل.
- تنمية الاستثمار البشري.
- تأمين أحسن الظروف لعبور البضائع من حيث المدة الزمنية، النوعية، الحماية والسعر.
- تقديم تسهيلات حقيقية (وسائل عبور ومعالجة وتخزين ذات كفاءة عالية).
- كون الأذان الصاغية لاهتمامات المتعاملين الاقتصاديين.

2. مميزات وخصائص الميناء

- موقع جيو إستراتيجي هام
- وفرة طرق مواصلات نحو منطقة خلفية تتألف من 12 ولاية
- محطات رسو متخصصة لسفن الأداء لتأمين الخطوط البحرية المنتظمة
- إنشاءات متخصصة لمعالجة ناقلات الحبوب، السكر، الخمور وناقلات الزيت.
- قدرات تخزين مغطاة وغير مغطاة.
- حماية جيدة للبضائع
- تنوع طرق تسليم البضائع (السكة الحديدية، الطريق الأرضي والمساحلة الوطنية)
- بني فوقية وتجهيزات وفق طموح المتعاملين الإقتصاديين
- إطارات وعمال مهيوون ومدربون على عمليات الشحن والتفريغ
- ساعات عمل متواصلة: 24 سا/24 سا و 7 أيام/7 أيام

3. التسهيلات المينائية ووسائل الرفع، الشحن والتفريغ

من بين أهم التسهيلات التي يقدمها ميناء مستغانم نجد:

- إرشاد السفن : تؤمّنه ل 24 سا / 24 سا مديريّة قيادة الميناء بثلاثة سفن قيادة وزوّرقى إرساء.

- قطر السفن : تُقطر السفن التجارية ليلا ونهارا باستخدام قاطرة 2 ISSER ذات قوة 1 700 حصان.

كما يمتلك الميناء وسائل شحن وتفريغ متعددة منها:

1- Grue *TEREX/DEMAG* 250 Tonnes *AC*

2- Grues *LIEBHERR* 50 Tonnes *LTM 50-3-1*

2- Grues *TEREX/DEMAG* 50 Tonnes *AC -1*

6- Super stackers 45 Tonnes *PPM*

2- Grues électriques *ENCC* 8/15 Tonnes

1- Pelle rétrochargeuse *KOMATSU*

2- Pelle rétrochargeuse *CASE*

54- Chariots élévateurs de 1,5 à 32 Tonnes

1- Tracteur Ro/Ro 35 Tonnes *SISU*

2- Tracteur Ro/Ro 45 Tonnes *FERRARI*

1- Pompe à grains *VIGAN* 140 Tonnes/H

1- Pompe à grains *NEUERO* 180 Tonnes/H

المبحث الثاني: دراسة الحركة التجارية لميناء مستغانم

المطلب الأول: دراسة حركة البضائع بالميناء

1- تحليل تجارة البضائع والتجارة بحسب عائلات المواد

الجدول رقم (04-III) تجارة البضائع والتجارة بحسب عائلات المواد

عائلات المواد	حجم الواردات	حجم الصادرات	الحجم الإجمالي
المواد الفلاحية	327 087	-	327 087
المواد الغذائية	5 122	29	5 151
المواد الحديدية	70 545	-	70 545
معادن ومواد البناء	209 555	3 270	212 826
مواد بترولية	63 544	-	63 544
مواد كيميائية	11 634	7 575	19 210
أسمدة	45 807	-	45 807
صفقات خاصة	294 189	12 578	306 767
المجموع	1 027 484	23 452	1 050 936

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

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

2- بذور البطاطا

الجدول رقم (III-05) تجارة بذور البطاطا

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
2012	44	127 745

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

3- تجارة السيارات

• تجارة السيارات

الجدول رقم (III-06) تجارة السيارات

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

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

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

المطلب الثاني: دراسة حركة السفن بالميناء

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

1. عدد وأنواع السفن

الجدول رقم (III-07) عدد السفن خلال الفترة: "2011-2007"

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

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

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

الجدول رقم (III-08) أنواع السفن الداخلة للميناء في الفترة 2010-2012

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

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

2. دخول السفينة ومكوثها في الميناء

الجدول رقم (III-09) المكوث في الميناء

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

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

سجل تحسن ملحوظ في متوسط مكوث السفن التجارية في الميناء، وهذا راجع أساسا إلى تعميم العمل الليلي وتسريع عمليات الشحن والتفريغ. استعمال نظام النقل بالحاويات قد يكون سبب رئيسي في تسريع عملية الشحن والتفريغ وتقليل مكوث السفن بالميناء ينعكس على أداء الميناء أي كلما كانت مدة المكوث أقل كان أفضل للميناء حيث يتم تفريغ أو شحن السفينة في أقل وقت ممكن لتترك المجال لسفن أخرى وبالتالي تزيد سرعة تداول البضائع وبالتالي تكون الحركة التجارية تدور في حلقة سريعة ونشيطة.

3. تجارة الحاويات

الجدول التالي يبين تجارة الحاويات بميناء مستغانم:

الجدول رقم (III-10) تجارة الحاويات

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

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

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

المطلب الثالث: حجم التبادل التجاري حسب المناطق الجغرافية في العالم وأهم المتعاملين الاقتصاديين

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

الفترة الممتدة من سنة 2015 إلى سنة 2018

الجدول رقم (11-III) حجم التبادل التجاري حسب المناطق الجغرافية في العالم

Zones géographiques	Part %
المساحلة الوطنية (entre les Ports Algériens) Cabotage National	-
Pays Arabes	12%
Pays de l'U.M.A. بلدان الإتحاد المغربي العربي	
Pays Arabes hors l'U.M.A.	
Afrique	-
Pays de l'Union Européen	62%
Pays Européens hors U.E	11%
Amérique du Nord	3%
Amérique du Sud	3%
Asie	9%
Amérique Centrale	-
Océanie	-
Autres	-
Total	100

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

يُظهر توزيع حركة البضائع حسب المنطقة الجغرافية حجمًا كبيرًا من تجارة الواردات مع الدول الأوروبية (73٪)، وهي تتألف أساسًا من الحبوب (فرنسا) والفواكه والبطاطس (هولندا والدنمارك وإسبانيا

وفرنسا) وزفت القار (إيطاليا وإسبانيا) وأنابيب وحديد (تركيا وإيطاليا وإسبانيا واليونان) ومرور الدرجة تجارة السيارات (سيارات ، شاحنات ، أتوبيسات)(إسبانيا ، فرنسا ، سلوفينيا ، تركيا.)

في المرتبة الثانية تأتي الدول العربية بنسبة 12٪ من حركة البضائع وتتكون بشكل رئيسي من البارت والكاولين من إستيراد من المغرب، والأسمنت الأبيض والكلنكر الأبيض الذي يتم تصديره إلى المغرب وسوريا وتونس وليبيا

الجدول رقم (III-12) حجم التبادل التجاري حسب المناطق الجغرافية في العالم سنة 2018

Zones géographiques	Réalisation 2008	Part %
Cabotage National	2.088 *	-
Pays Arabes	195.751	19
Pays de l'U.M.A.	152.142	15
Pays Arabes hors l'U.M.A.	43.609	4
Afrique	-	-
Pays de l'Union Européen	654.307	63
Pays Européens hors U.E	123.511	12
Amérique du Nord	27.716	3
Amérique du Sud	25.226	2
Asie	7.707	1
Amérique Centrale	522	-
Océanie	-	-
Autres	-	-
Total	1.036.829	100

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

يُظهر توزيع حركة البضائع حسب المنطقة الجغرافية حجمًا كبيرًا من تجارة الواردات مع الدول الأوروبية (75٪)، وهي تتألف أساسًا من الحبوب (فرنسا) والبطاطس (هولندا وفرنسا) والأسمنت في أكياس كبيرة (بلجيكا وألمانيا)، مواسير وحديد (إيطاليا وإسبانيا وبلجيكا وتركيا) ومنتجات مختلفة (بلجيكا وألمانيا).

في المرتبة الثانية تأتي الدول العربية بنسبة 19٪ من حركة البضائع وتتكون بشكل رئيسي من الباريت والكاولين من المغرب، والأسمنت الرمادي والأبيض المشحون إلى المغرب وسوريا وليبيا.

المبحث الثالث: تقييم ميناء مستغانم

المطلب الأول: امتيازات ميناء مستغانم

الحديدية عن طريق السكة الحديدية مستغانم – المحمدية (محطة الفرز) كما أنه يوفر إمكانية الوصل بالشبكة الحديدية مع ولاية بوجود ميناء مستغانم في منطقة فلاحية بين وهران، أرزيو والجزائر العاصمة، فهو يعتبر من جهة منفذا طبيعيا لعدة ولايات: مستغانم، شلف، غليزان، معسكر، تيارت، تيسمسيلت، سعيدة،، ومن جهة أخرى يعتبر ملتقى لأهم الطرق المؤدية إلى الجنوب الجزائري (الأغواط، غرداية، بشار، عين الصفراء، ...).

كذلك فإن ميناء مستغانم يقع في محور تتقاطع فيه أهم شبكات المواصلات (طرق معبدة وسكك حديدية) من وإلى مختلف مناطق الوطن والتي تعتبر شريانا حيويا لتنمية المشاريع الصناعية والتجارية فهو موصول بشبكة السكك تيارت دون المرور بالمحمدية بما يضعه في اتصال مباشر مع منطقتيه الخلفية (الجنوب والجنوب الغربي للجزائر إلى غاية تمنراست) وهذا من أجل نقل مختلف السلع والتجهيزات الموجهة إلى الشركات الوطنية والأجنبية المتخصصة في التنقيب عن البترول التي تنشط في الجنوب الجزائري.

ومن الامتيازات الأخرى التي تميز ميناء مستغانم هي وجود شبكة طريق بطول 4 885 متر خطي داخل الميناء تربطه مباشرة بالطرق الوطنية لشرق وغرب و جنوب الجزائر وهذا دون المرور بوسط مدينة مستغانم.

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

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

المطلب الثاني: معوقات الميناء وانعكاساته السلبية

- محدودية عمق الأرصفة بـ 8,22 م.
- عدم كفاية طول الأرصفة ومساحة العبور والتخزين.
- غياب مرأب الحريق المخصص لمعالجة المواد الخطيرة (مسجل في المخطط التنموي 2010-2014)
- مشكل التزاوج بين النشاط التجاري والصيد البحري (157 زورق صيد حيث 43 منها من خارج الولاية) مما أدى إلى تعطيل أربعة (04) محطات إرساء من جملة عشرة (10) وهذا يحلُّ عند الاستلام النهائي لميناء الصيد والاستجمام لصلامندر بجميع مرافقه.

ما هي الانعكاسات السلبية؟

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

المطلب الثالث: المشاريع المستقبلية للميناء

• مشروع إنشاء الحوض الثالث

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

يسمح هذا المشروع بما يلي:

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

- مشروع محطة بحرية:

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

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

- المواد السائلة القابلة للاحتراق
- المواد الصلبة القابلة للاحتراق
- المواد المحترقة (الملهبة)
- المواد السامة
- المواد المذيبة (الأكلة)
- مواد خطيرة أخرى

- المراقبة عن بعد (télésurveillance VTMIS)

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

خلاصة الفصل:

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

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

الخاتمة العامة

يرتبط قطاع النقل البحري بتجارة السلع والبضائع منذ القدم ارتباطا وثيقا، وذلك يرجع إلى ما يتمتع به من عرض الخصائص الجيد والتي يتمثل أهمها في المقدرة العالية على آلاف الأطنان من البضائع خلال الرحلة الواحدة وبذلك تتوزع التكاليف على عدد كبير من الوحدات المنقولة إذ تصل تقديرات مساهمة النقل البحري في تجارة البضائع إلى حوالي 80 % أو أكثر كما يعد نشاطا توزيعيا نظرا لدوره الأساسي في عملية التبادل والتوزيع محليا وإقليميا وعالميا.

ولتحقيق النتائج المرجوة من إقامة صناعة النقل البحري تختلف الدول النامية من حيث انتباهها للسياسات البحرية تبعا لظروفه كما أنها تواجه بعض النقائص والتحديات في موانئها فربي بحاجة إلى العمل على رفع كفاءة المرافق وتحسين الخدمات المقدمة للسفن القادمة والمغادرة إضافة إلى العمل على زيادة الإيرادات المحصلة عن طريق زيادة المعدلات الإنتاجية وإدخال خدمات جديدة والتوسع في الخدمات القائمة بدلا من رفع أجور الشحن والرفع وغيرها من الرسوم.

وكذلك أيضا يجب العمل بجد من أجل تجاوز التحديات والعقبات عن طريق تحديث قواعد وتعليمات الميناء لمواكبة التطورات وتمديد ساعات عمل الموانئ وتسهيل إجراءات التفتيش على الحاويات الفارغة وعدم معاملتها على أنه بضائع مستوردة وتنمية الصادرات الصناعية الوطنية في الموانئ.

وبالنظر إلى طبيعة العمل في الموانئ يتضح أن اللوائح المنظمة لعمليات التشغيل متعددة نظرا لتعدد الجهات الحكومية العاملة بالميناء والتي لها تأثير مباشر على أساليب العمل بالموانئ وتبعاً لذلك فإنه ينبغي أن تهتم لذلك الجهات في تطوير أنظمتها جنباً إلى جنب مع الموانئ بهدف جذب التجارة وانساب البضائع والسفن بالموانئ.

مناقشة الفرضيات

- الفرضية الأولى: تعتمد المبادلات التجارية الجزائرية بصفة شبه كلية على الصادرات من النفط والتي تستغل أساساً في تغطية الواردات، ونظراً إلى عجز السياسة الجزائرية المتبعة في إطار ترقية

الصادرات من غير المحروقات، فان الموائى التجارية الجزائرية وما تلعبه من دور بالنظر إلى نسبة المبادلات التجارية التي تنقلها لا تزال عاجزة عن تنشيط التجارة الجزائرية وترقيتها إلى مستوى الطاقات والموارد المتاحة وخاصة فيما يتعلق بتنوع البنية السلعية والمناطق الجغرافية التي تعمل بها. وهذا ما يثبت صحة

- الفرضية الثانية من خلال تحول الأنشطة التجارية الخارجية إلى سلسلة من العمليات وتخضع هذه العمليات إلى السيطرة الكاملة لترشيد النفقات للحصول في النهاية على توفير هائل في التكلفة النهائية للمنتوج وذلك بالسيطرة على التكاليف من خلال ضبطها وترشيدها في جميع المراحل بداية من مصادر المواد الأولية لغاية وصولها إلى المستهلك أي القيام بجميع الأنشطة التجارية الرئيسية والمساعدة لتخلص من الفاقد المادي والزمني والبشري، وعليه فتطبيق القواعد التجارية الخارجية من شأنه اتمام عملية الإنتاج والتوزيع بأقل تكلفة وأقصر وقت ممكن، فالمنتوج الذي يطبق عند إنتاجه القواعد التجارية الخارجية بإمكانه توفير %50 من تكاليف الإنتاج مع تحقيق جودة عالية في الإنتاج
- الفرضية الثالث إن التجارة الخارجية أداة مهمة في تطوير إدارة الموائى، وذلك في ظل تطبيق تكنولوجيا المعلومات في إدارة الموائى تنخفض تكاليف تقديم الخدمة مما تنعكس إيجابيا على الأسعار ويجعلها أكثر تنافسية، ويتم تسهيل وتبسيط الإجراءات التعاقدية من خلال توفير الوقت اللازم لتداول وتبادل المستندات.

قائمة المراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية

❖ الكتب:

- إيمان، عطية ناصف وهشام، محمد عمارة: مبادئ الاقتصاد الدولي، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2008
- أيمن النحراوي: لوجيستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، مصر، 2000
- بالوش سليمان أسعد، الاتجاهات الحديثة في إدارة الموانئ البحرية، دراسة حالة ميناء اللاذقية، الإسكندرية
- جمال، جويدان الجميل التجارة الدولية، مركز الكتاب الأكاديمي، عمان، 2006
- حسام، علي داود وآخرون: اقتصاديات التجارة الخارجية، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، عمان، 2002
- رتشارد، بومفرت: مذكرات محاضرات في نظرية وسياسة التجارة الدولية، ترجمة: سفر بن حسين القحطاني وكمال الدين علي بشير ابراهيم، دار النشر العلمي والمطابع، الرياض، 2011
- رضا، عبد السلام: العلاقات الاقتصادية الدولية بين النظرية والتطبيق، المكتبة العصرية للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2007
- زيدان زيري حسن محمد، أثر الإدارة اللوجستية في تحقيق الميزة التنافسية للموانئ، منشأة المعارف، الإسكندرية
- زينب، حسين عوض الله: الاقتصاد الدولي، دار الجامعة الجديد، الإسكندرية، 2004
- سعيد سيرر، النظام القانوني لمنظمة التجارة العالمية، ط2، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع، ليبيا، 2002
- السويدي محمد أحمد، أهمية التدريب في الموانئ وتأثيره على رفع كفاءة الأداء، الإسكندرية
- السيد، محمد أحمد السريتي: اقتصاديات التجارة الخارجية، مؤسسة رؤية للطباعة والنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2009
- عادل، أحمد حشيش ومجدي محمود شهاب: العلاقات الاقتصادية الدولية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005
- عادل، أحمد حشيش، مجدي محمود شهاب، الاقتصاد الدولي، الدار الجامعية، بيروت، 1990
- عبد العزيز، عبد الرحمان سليمان: التبادل التجاري - الأسس، العولمة والتجارة الالكترونية، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان، 2004
- عطا الله، علي الزبون، التجارة الخارجية، دار اليازوري للنشر والتوزيع، عمان، 2015
- علي عبد الله مصطفى عبد الحافظ: إدارة وتشغيل الموانئ، مطبعة الإشعاع الفنية، مصر، 2000
- فطيمة، حاجي: المدخل إلى التجارة الخارجية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2017
- فوزي، عبد الرزاق: إستراتيجيات التجارة الخارجية، زمزم ناشرون وموزعون، عمان، 2016
- محمد، دياب: التجارة الدولية في عصر العولمة، دار المنهل اللبناني، بيروت، 2010

- المرغني، الهادي مفتاح، دور الوعي البيئي في الأمان المهني لدى العاملين بالموانئ، الإسكندرية
- مصطفى، رشدي شيحة: المعاملات الاقتصادية الدولية -دراسة في الاقتصاد الدولي من منظور اقتصاديات السوق والتحرر الاقتصادي، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 1994
- نداء، محمد الصوص: التجارة الخارجية، مكتبة المجتمع العربي للنشر والتوزيع، عمان، 2008

❖ الرسائل والاطروحات الجامعية:

- آيات الله، مولحسان، المنظمة العالمية للتجارة وانعكاساتها على قطاع التجارة الخارجية - دراسة حالة الجزائر ومصر، أطروحة دكتوراه، اقتصاد التنمية، كلية العلوم الاقتصادية وعلو التسيير، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2010-2011
- حماني أمال: دور قطاع النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية، دراسة حالة ميناء مستغانم، تخصص تجارة ولوجستيك أورومتوسطي، 2011-2012
- عادل محمد، دور الموانئ في تقليص معدل البطالة في الجزائر، أطروحة دكتوراه تخصص تجارة دولية، جامعة
- نعيبي حكيم: دو الموانئ التجارية في التبادل التجاري، ليسانس اقتصاد ل م د، تخصص تجارة دولية، قسم التسيير، / جامعة مستغانم، 2010-2011

❖ النصوص القانونية

- القانون البحري الجزائري، العدد الأول، 2003

❖ ثانيا: المراجع باللغة الفرنسية

- Code maritime, 1^{er} édition, 2003
- Leala Mohammed bentounes : la continuation, master en science économique, spécialité : commerce en logistique euro méditerranéenne, faculté de droit et des science commerciale, université de Mostaganem, 2010-2011,
- Jean, Luc Dgout :Réussir la dissertation d'économie , Publié par Studyrama, paris , 2003

الملخص

يعد الموانئ التجارية من اهم المشاريع التي يجب على الدول الإستثمار فيه والعناية الجيدة بهذا القطاع لما يحتله من مكانة في التجارة الخارجية والإقتصاد، حيث يساهم هذا القطاع في تطور الدولة عن طريق ترشيد نفقاتها وتخفيض تكاليف النقل وزيادة الإستثمار فيه يولد زيادة الأرباح ومعدلات النمو في قطاع التجارة الخارجية .

إن من الأكثر المحاور الإقتصادية تأثرا بتطورات السوق العالمية من الناحية العلمية هو قطاع التجارة الخارجية الذي يعتبر قطاع إقتصادي هام بالنسبة للإقتصادات الدولية إذ تعتبر الموانئ ركيزة أساسية يرتكز عاها الإقتصاد القومي، الذي يساهم في النمو والنشاط التجارة الخارجية وبما أن الموانئ تعتبر جزءا من منظومة التجارة الخارجية، فإنه يتأثر بصورة مباشرة بالتطورات اللوجستية الحديثة التي سيطرة على الموانئ.

كلمات المفتاحية: الموانئ البحرية، التجارة الخارجية، الموانئ التجارية، اللوجستيك

Résume

Les ports commerciaux sont parmi les projets les plus importants dans lesquels les pays doivent investir et prendre soin de ce secteur en raison de sa position dans le commerce extérieur et l'économie extérieure.

L'un des axes économiques les plus touchés par les développements du marché mondial d'un point de vue scientifique est le secteur du commerce extérieur, qui est un secteur économique important pour les économies internationales, car les ports sont un pilier fondamental sur lequel repose l'économie nationale, qui contribue à la croissance et à l'activité du commerce extérieur, et puisque les ports font partie du système de commerce extérieur, il est directement affecté par les développements logistiques récents qui contrôlent les ports.

Mots Clé : Ports maritimes, commerce extérieur, ports de commerce, logistique