



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة عبد الحميد بن باديس

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

قسم: العلوم التجارية

مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي

تخصص: التجارة واللوجستيك الأورو متوسطي

عنوان المذكرة:

دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية

دراسة حالة تطبيقية لمؤسسة ميناء مستغانم

إشراف الأستاذة:

شايب خراي ثاني خويرة

إعداد الطالبة:

- مسار فاطمة -

أعضاء لجنة المناقشة

جامعة مستغانم

رئيسا

أ/ شميدة عبد الله

جامعة مستغانم

مقررة

أ/ شايب خراي ثاني خويرة

جامعة مستغانم

مناقشة

د/ خللي نسيمة

السنة الجامعية: 2014-2015

الصفحة	العنوان
III	الإهداء
IV	التشكرات
V	قائمة الجداول
01	المقدمة العامة
الفصل الأول: عموميات حول النقل البحري والتجارة الخارجية	
03	مقدمة الفصل الأول
04	المبحث الأول: ماهية نشاط النقل البحري
04	المطلب الأول: تعريف النقل البحري
06	المطلب الثاني: تقييم النقل البحري وعناصره
10	المطلب الثالث: خصائص أنشطة النقل البحري
19	المبحث الثاني: ماهية التجارة الخارجية
19	المطلب الأول: تعريف التجارة الخارجية
20	المطلب الثاني: سياسات التجارة الخارجية
24	المطلب الثالث: مستندات التجارة الخارجية
28	خاتمة الفصل الأول
الفصل الثاني: العلاقة بين النقل البحري والتجارة الخارجية	
29	مقدمة الفصل الثاني
30	المبحث الأول: سياسة الحماية البحرية
30	المطلب الأول: أنواع الإعانات
32	المطلب الثاني: آثار الإعانات المتزايدة على تجارة العالم
33	المطلب الثالث: آثار الإعانات على الدورة الملاحية
34	المطلب الرابع: حجج أنصار الحماية البحرية
38	المبحث الثاني: دور الموانئ في تنمية التجارة الخارجية وطرق تطويرها
38	المطلب الأول: أهمية ودور الموانئ
40	المطلب الثاني: التحديات التي تواجه الموانئ
41	المطلب الثالث: طرق تحسين خدمات الموانئ
42	المطلب الرابع: سبل رفع كفاءة الموانئ وتنمية الصادرات
44	خاتمة الفصل الثاني

الجانب التطبيقي

الفصل الثالث: دراسة ميدانية لمؤسسة ميناء مستغانم

45	..... مقدمة الفصل الثالث
46	..... المبحث الأول: ماهية مؤسسة ميناء مستغانم
46	..... المطلب الأول: التعريف بمؤسسة ميناء مستغانم
50	..... المطلب الثاني: الخصائص البحرية والتجارية لمحطات الرسو
51	..... المطلب الثالث: المنشآت المتخصصة
52	..... المبحث الثاني: التجارة البحرية على مستوى ميناء مستغانم
52	..... المطلب الأول: إستقبال السفينة والتسهيلات المينائية
53	..... المطلب الثاني: الحركة التجارية بميناء مستغانم
54	..... المطلب الثالث: صادرات وواردات ميناء مستغانم
59	..... المبحث الثالث: المشاكل، التحديات والمشاريع المستقبلية بميناء مستغانم
59	..... المطلب الأول: التحديات التي تواجه الميناء وانعكاساتها السلبية
60	..... المطلب الثاني: مشاكل ميناء مستغانم
61	..... المطلب الثالث: المشاريع المستقبلية للميناء
63	..... خاتمة الفصل الثالث
64	..... الخاتمة العامة

المصادر والمراجع

الملاحق

إهداء

ما أجمل المرء أن يجود بأعلى شيء لديه والأجمل أن يهدي الغالي إلى الأعلى هي ثمرة جهد أنجيتها اليوم ولا

يسعني أمام عارم فرحتي إلا أن أتقاسم نشوتها مع من شاطرنى الأفراح والأقراح هدية رمزية التي ربّنتي

بسلوكها وعلمتني من سهرها إلى من أروضتني الحب والحنان إلى رمز الحب وبلسم الشفاء إلى القلب

الناصر بالبياض والدتي الحبيبة

إلى أول كلمة نطقتها شفتاي ماما الحبيبة وإلى كل من يعجز اللسان ويجف القلم عن وصف فضله إلى

القمر المنير في الظلمات.

يا من أحمل إسمك بكل فخر يا من أفتقدك منذ الصغر يا من يرتعش قلبي لذكرك يا من أودعتني لله أهديك

هذا البحث يا أبي رحمك الله وأسكنك فسيح جنانه

إلى من كان رفيق دربي ومرشدي بأعلى النصائح الأستاذة "شايب الذراع ثاني حويرة"

إلى إخوتي الأعزاء: خيرة - شيماء - تواتي - أحمد - محمد

إلى جميع أصدقائي من أول الدراسة إلى نهايتها

وإلى كل هؤلاء أهدي ثمرة هذا الجهد المتواضع

فاطيمة كسار

تشكرات

الحمد والشكر لله الذي منّ علينا بنعمه، وبعد فأتقدم بجزيل الشكر إلى كل من ساعدني على إنجاز هذا

العمل بقليل أو بكثير.

كما أتقدم بالشكر إلى الأستاذة "شايب الذراع ثاني خويرة"

* الشكر الجزيل إلى كل من جدي إلى العلم طالبة وإلى المعرفة باحثة وبالأخص أمي أطال الله في عمرها،

وإلى أبي العزيز رحمه الله.

قائمة الجداول

الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
11	تكلفة بناء السفن وقيمة معامل رأس المال للطن الوزني	الجدول 1-1
55	عدد السفن الراسية بالميناء خلال الخمس سنوات الأخيرة	الجدول 1-3
55	زمن مكوث السفن بالميناء	الجدول 2-3
55	حجم البضائع (طن) خلال الخمس سنوات الأخيرة	الجدول 3-3
56	حجم الواردات وحجم الصادرات خلال سنة 2014	الجدول 4-3
57	تجارة بذور البطاطا من خلال العشر سنوات الأخيرة	الجدول 5-3
57	استيراد السيارات خلال الثلاث سنوات الأخيرة	الجدول 6-3
58	عدد الحاويات (معادلة 20 قدما) وحمولتها الخام	الجدول 7-3
58	حجم الزيت المستورد خلال الخمس سنوات الأخيرة	الجدول 8-3
58	الحجم الكلي لاستيراد الحبوب	الجدول 9-3

قائمة الأشكال

الصفحة	عنوان الشكل	الشكل
49	الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء مستغانم	رقم 01

المقدمة العامة:

يرتبط النقل البحري إرتباطا وثيقا بحركة التجارة الخارجية المنقولة بحرا وهو أحد المحاور الرئيسية التي تعتمد عليها التجارة الخارجية لأي دولة، ويرجع ذلك إلى ما يتمتع به هذا النشاط من خصائص مميزة في جانب العرض، تتمثل في نقل آلاف الأطنان من البضائع المصدرة والمستوردة بواسطة السفن خلال الرحلة الواحدة، ولا شك أن ارتفاع نسبة البضائع المنقولة بحرا والتي بلغت 80 % من إجمالي تجارة البضائع دوليا، تؤكد الأهمية الكبيرة لقطاع النقل البحري في الخارجية.

الإشكالية:

- ما دور قطاع النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية؟
- للإجابة على إشكالية البحث تم التطرق إلى:

الفرضيات:

- توفر خدمات النقل البحري ذات مستوى عال تعد أحد الشروط الضرورية لانسياب حركة التجارة الخارجية للدولة.
- إن انتهاج سياسة حمائية بحرية مطلقة يضر بالتجارة الخارجية.

دوافع اختيار الموضوع:

- هناك جملة من الأسباب التي دعت إلى اختيار هذا الموضوع أهمها:
- إن اختيار هذا الموضوع نابع من الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري.
- الرغبة والفضول في فهم واقع الميناء وكيفية سريان التبادل التجاري الخارجي.

أهداف الدراسة:

- أكثر من 80 % من حجم التجارة العالمية يتم نقلها بحرا.
- هذه الدراسة قد تساعد على شرح الدور الحقيقي للنقل البحري في مجال التجارة الخارجية.
- إبراز التحديات والعقبات التي تواجه الموانئ.

المنهج المتبع في الدراسة:

- تم إتباع منهج الدراسة وصفي تحليلي إحصائي، إستقرائي.

صعوبة الدراسة:

- صعوبة الحصول على المراجع المتعلقة بالموضوع خاصة باللغة الفرنسية.

تقسيم الدراسة:

- تم تقسيم الدراسة إلى جانبين: جانب نظري وآخر تطبيقي

يتكون الجانب النظري من:

- الفصل الأول: عموميات حول النقل البحري والتجارة الخارجية.

- المبحث الأول: ماهية نشاط النقل البحري

المبحث الثاني: ماهية التجارة الخارجية
الفصل الثاني: العلاقة بين النقل البحري والتجارة الخارجية
المبحث الأول: سياسة الحماية البحرية
المبحث الثاني: دور الموانئ في تنمية التجارة الخارجية وطرق تطويرها
الجانب التطبيقي
الفصل الثالث: دراسة ميدانية لمؤسسة ميناء مستغانم
المبحث الأول: ماهية مؤسسة ميناء مستغانم
المبحث الثاني: التجارة البحرية على مستوى ميناء مستغانم
المبحث الثالث: المشاكل، التحديات والمشاريع المستقبلية بميناء مستغانم

مقدمة الفصل الأول:

يعد النقل البحري وسيلة هامة من وسائل النقل عامة والنقل الدولي بصفة خاصة حيث تبرز أهميته في ضمان انسياب حركة التبادل التجاري الدولي. فهو من أرخص وسائل النقل العالمي للبضائع والركاب كما أنه يكتسب أهمية خاصة في إنجاز عملية الانماء الاقتصادي سواء في الدول النامية والمتقدمة والتي تحظى بتوافر المقومات الطبيعية والاقتصادية اللازمة لممارسة نشاط النقل البحري.

المبحث الأول: ماهية نشاط النقل البحري**المطلب الأول: مفهوم نشاط النقل البحري****1- تعريفه:**

يعرف نشاط النقل البحري بأنه نشاطا إنتاجيا من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية (مكانية وزمنية) وذلك بنقلها من مكان الى آخر، كما يعد نشاطا توزيعيا نظرا لدوره الأساسي في عملية التبادل وتوزيع السلع محليا وإقليميا وعالميا.

ويمكن تعريف نشاط النقل البحري من خلال المحاور الرئيسية التي تساهم في تقديم خدمات النقل البحري، وتضم تلك المحاور كل من السفينة وساحات بناؤها والسماصرة الذين يعملون في مجال تقديم خدمات النقل البحري، فضلا عن الموانئ البحرية وشركات الشحن والتفريغ وما يرتبط بنشاطها من نقل وتخزين بالإضافة إلى شركات التأمين البحري.⁽¹⁾

ولقد أولت الدول البحرية المتقدمة أهمية كبيرة لتجارة البحرية إدراكا الى ما يحققه هذا النشاط من قيمة مضافة الى الإقتصاد وعائد اقتصادي للاستثمار أعلى بكثير مما تحققه أنشطة النقل البحري الأخرى وتعتبر الخدمات البحرية من الأعمال المرتبطة بالنقل البحري بصورة مباشرة وغير مباشرة.⁽²⁾

2- مصطلحات خاصة بالنقل البحري**1/ تكلفة أنواع النقل**

1-1 نقل البضائع: توفر خطوط الأنابيب أرخص وسيلة لنقل النفط والغاز الطبيعي أما أرخص وسيلة لنقل البضائع فهي النقل المائي ويكلف النقل بالشاحنات عشرة أضعاف النقل بالسكك الحديدية ويعتبر النقل الجوي أغلى أنواع النقل على الإطلاق.⁽³⁾

2-1 عقد النقل البحري: هو عقد يلتزم بمقتضاه نقل البضائع من ميناء الى آخر وهو العقد الذي يلتزم بمقتضاه أحد الأشخاص ويسمى الناقل البحري بتغيير مكان البضائع تعهد إليه بحر إما لمصلحة المتعاقد معه ويسمى الشاحن وإما لمصلحة شخص آخر هو المرسل اليه وذلك مقابل أجرة.

3-1 الملاحة البحرية: هي في اللغة فن السفر والسفر يعني قطع مسافة باستخدام وسيلة مناسبة وتكون الملاحة بحرية إذا تم قطع المسافة عبر البحر ويتم ذلك غالبا باستخدام السفينة.

4-1 الشحن: هو نقل البضائع من مكان الى آخر ومن دولة الى أخرى إما عن طريق الشحن البحري عبر الموانئ بواسطة السفن أو الشحن الجوي عبر المطارات بواسطة الطائرات أو الشحن البري بواسطة الشاحنات والقطارات.

(1) الدكتورة سميرة إبراهيم أيوب كتاب اقتصاديات النقل طبعة 2002 الدار الجامعية الجديدة ص: 39.

(2) الدكتور محمود حامد محمد عبد الرزاق، كتاب اقتصاديات النقل الدولي البري والبحري، طبعة 5320 الدار الجامعية، الإسكندرية، ص:

231.

(3) الدكتور هاني دويدار، كتاب النقل البحري والجوي، منشورات الجبلي الحقوقية، طبعة 2008، ص: 123-127.

ويعتبر الشحن البحري أقدم صورة للشحن تاريخياً عن طريق سفن الشحن التجارية العملاقة التي تدار بمحركات الديزل أو تورين بخاري ونظراً لأهمية الشحن البحري منذ فجر التاريخ قامت كثير من الدول ببناء أساطير سفن تجارية للتأكيد على حرية وسهولة حركة بضائعها على مستوى العالم.

1-5 السفينة والميناء:

السفينة هي كأداة تنفيذ النقل البحري الأكثر أماناً والأقل كلفة بين وسائل النقل الأخرى في نقل البضائع بين قارات العالم عبر البحار والمحيطات والميناء هو المنفذ والمرسى الذي يحتضن هذه السفينة حتى تبلغ أهدافها وهذا الترابط بين السفينة والميناء يجعل العلاقة بينهما متكاملة فبدون الفن الموانئ تفقد أهميتها والعكس.⁽¹⁾

(1) نفس المرجع السابق ذكره، ص: 129.

المطلب الثاني: تقييم النقل البحري وعناصره.**1- عناصر النقل البحري:**⁽¹⁾

يرتبط النقل البحري ارتباطا وثيقا بحركة التجارة العالمية المنقولة بحرا نظرا لقيام النقل البحري بسفنه المختلفة نحو 80 % مناجم التبادل التجاري حول العالم وعليه فلكي تكون خدمة النقل البحري أو ما يسمى بمنظومة النقل البحري والتي تتمثل في مكوناتها في السفينة والميناء والبضائع.

1-1 السفينة: سنتناول السفينة في بداية حديثنا، حيث أنها تمثل الوحدة الاقتصادية الأساسية في خدمة النقل البحري وذلك إذا ما قيست بكمية البضائع المنقولة دفعة واحدة، حيث لا نستطيع أي وسيلة أخرى نقل الكم من البضائع في المدة الواحدة، وهو ما يطلق عليه باقتصاديات الحجم وإذا ما تحدثنا عن السفن بشكل عام فهناك نوعان أساسيان:

أ/ سفن البضائع الخطية:

هي تلك السفن التي تقوم بالخدمة طبقا لبرنامج محدد المواعيد بين مجموعة من الموانئ بتردد ثابت بمداول معلنة، ويجب على القارئ أن يلاحظ أن هذه الوظيفة لا تعتمد على توافر الحجم والسرعة وإنما تقوم سفينة البضائع الخطية بتوفير خدمات خطية لنقل البضائع لجميع الشاحنين الذين يحتاجون إليه وتتبع سفن البضائع الخطية في توزيع البضائع بطرق مخططة بصرف النظر إذا كانت مشحونة بالكامل أم غير المشحونة، بل إن أساس تشغيل سفن البضائع الخطية هو الخدمة المنتظمة طبقا لبرنامج محدد المواعيد وهو السمة المميزة لهذا القطاع ويعتبر في غاية الأهمية بالنسبة لمالك السفينة أن يبذل كل ما في جهده لكي تبحر تصل السفينة في الموعد المحدد لها، وإلا فسوف تتدهور مكانته في السوق بسرعة كما أنه سوف يفقد سمعته فيه ويتطلب تشغيل سفن البضائع الخطية ووجودها أسطول ذي حجم مناسب، وعدد كبير نسبيا من المؤسسات البرية لذلك يغلب على شركات الملاحية الخطية أن تكون مؤسسات تجارية كبيرة، كما نلاحظ خلال السنوات القليلة الماضية بتشغيل سفن الحاويات على أساس اتحادات شركات مع تواجد حجم صغير من سفن نقل البضائع العامة المجزأة ذات الأسطح المبنية في الخدمة بصفة خاصة في شبه القارة الهندية ومناطق الشرق، والدول النامية ودول أوروبا الشرقية تعتبر سفن البضائع الخطية سفنا مصممة لنقل البضائع العامة، يعمل هذا النوع من السفن على خطوط ملاحية محددة الموانئ، ويشكل هذا الفرع أحد أهم وأكبر فئات السفن في العالم، وتوفر شبكة من الخدمات تربط بين جميع أجزاء العالم جميعها، لا تعمل السفن التي تنقل بضائع عامة في المحيطات والبحر الأبيض فحسب، بل في الرحلات البحرية القصيرة والتجارة الساحلية وتتراوح حمولات هذا النوع من السفن ما بين 200 طن. DWT ذات عنبرين بالنسبة للسفن العاملة في الرحلات البحرية القصيرة والتجارة الساحلية لتصل إلى 20000 طن. DWT وذات ستة عنابر بالنسبة للسفن العاملة في تجارة البحر الأبيض المتوسط

⁽¹⁾ الدكتور شريف محمد ماهر، كتاب إدارة النقل البحري (التجارة الخطية) الدار الجامعية الإسكندرية سنة 2006، ص 18-20.

والحيطات، وهذا النوع المتطور الموجود حاليا والذي ينقل 80% من حركة البضائع العامة هي سفن الحاويات المتخصصة، والتي تسمى بسفن الخلايا "Cellular Ship". والتي تتراوح سرعتها من 13 إلى 22 عقدة بالنسب للسفن العامة في التجارة الدولية عبر البحر المتوسط والمحيطات، ويتمثل عدد كبير من هذه السفن في سفن حاويات أو متعددة الأغراض وتكون قادرة على نقل الحاويات والبضائع الموحدة المحملة على إطارات وتتطلب هذه الأنواع من السفن مراسي متخصصة، وأن تكون البنية الأساسية للميناء عالية الكفاءة، يعمل قدر كبير منها بالحسابات الآلية ومن أشهر أنواع السفن العاملة بالرحلات البحرية القصيرة هي العبارات الناقلة للبضائع المحملة على عجلات، التي كثيرا ما توصف بسفن الدحرجة (RO-RO) (ROLL ON ROLL OFF) وتقوم بنقل السيارات والركاب وشاحنات الطرق العامة.

ب/ سفن البضائع الجواله: Tramp vessels

تقوم هذه السفن بالإيجار في جميع أنحاء العالم جميعها بحثا عن شحنة من البضائع الصب في المقام الأول، لذلك لا تعمل تلك النوعية من السفن طبقا لبرنامج محدد المواعيد للإيجار، وإنما تبحر أينما تتواجد البضائع، وتشمل البضائع (الجواله نوعا غير متخصص من الصب الفحم، الأخشاب، الحبوب، السكر، الخام، المعادن، الأسمدة... إلخ).

وتقوم بنقلها بكامل حمولة السفينة، وتتسم شركات سفن البضائع الجواله بأنها أصغر حجما بالمقارنة بشركات الملاحة الخطية، وتتطلب طبيعة عملها معرفة أكيدة بأحوال الأسواق وتعتبر سفينة البضائع الجواله نوعا غير متخصص من السفن بها من 2-6 عنابر ذات فتحة واحدة متسعة ليس بها أي عوائق، والسفينة مهمة في المقام الأول بغرض نقل البضائع الصب.

تعتبر السفينة طراز SD - 14 مثلا لسفينة البضائع الجواله الحديثة ويتكون عدد أفرادها من 30 فردا سرعتها 15 عقدة، ويمكن تنسيق البضائع في الأسطح البينية، وحمولتها الإجمالية المسجلة في 9100 طن، والحمولة الصافية المسجلة هي 6100 طن ومتوسط الغاطس وهي محملة 8.84 مترا طول السفينة 140 متر وعرضها 21 متر وتوجد أماكن الإعاشة بالخلف، السفينة مزودة بخمسة عنابر للشحن، وتتواجد معدات المناولة على عنابر السفينة.

ويتميز هذا الطراز من السفن بأنه متعدد الإستعمال إلى حد كبير، سواء كان من حيث التسهيل أو في قدرته على نقل البضائع الصب التقليدية التي تعامل فيها سفن البضائع الجواله مثل الحبوب، الأخشاب، خام، المعادن، الفحم... إلخ.

2- الميناء Port: (1)

كما هو معروف أن 71% من العالم مياه، وذلك فمعظم دول العالم على بحار أو محيطات، وهو ما اعتمدت عليه خدمة النقل البحري في تغير الخدمة من الباب للباب **From door to door**، وللحديث عن تلك الجزئية فلا أحد يستطيع أن ينكر أهمية البوابة الرئيسية لعمليات الإستيراد والتصدير أو الشحن والتفريغ وهي الميناء، والحديث عن الميناء به باب طويل، لن نتطرق إليه كل ما نريد.

أن نتوصل ونتطرق إليه هو أهمية تطوير الموانئ لتواكب التطور المستمر في صناعة السفن حتى لا يحدث تكديس في الموانئ وبالتالي يفقد النقل البحري عامة، والخطوط المنتظمة خاصة دورها ف ينقل البضائع في جداولها المعلنة وخدماتها المنتظمة ولذلك لا بد من القائمين على الموانئ أن ينتبهوا إلى تلك التطورات، والعمل على إدخال كل ما هو جديد الى الموانئ الخاصة بهم حتى تستطيع أي سفينة مهما كان حجمها أو غاطسها أو نوعها شرط من دخول الميناء بأمان وسلام، وأداء مهمتها في وقتها المحدد حتى عودتها إلى المياه الدولية مرة أخرى، وهذا ما لوحظ عند ظهور سفينة الحاويات، وتتسابق موانئ العالم إلى محطات خاصة بالحاويات لمواكبة التطور في صناعة النقل البحري عامة والخطوط المنتظمة خاصة، وتحول إلى موانئ محورية وجذب حاملات السفن بشتى الطرق أمر مهم.

3- البضائع: Cargo (2)

يمكن القول بصفة عامة إن الطلب على النقل هو طلب مشتق من طلب على البضائع وعليه فإنه يمكن القول بأن هناك علاقة طردية مباشرة بين النقل البحري وحركة التجارة العالمية، فكلما انتعشت حركة التجارة العالمية كلما انتعشت معها حركة النقل البحري، والعكس بالعكس، وذلك نظرا لأن 80% من حركة التجارة العالمية تنقل عبر البحار والمحيطات كما ذكرنا سابقا.

ولذلك ما أثبتته الإحصائيات الخاصة (بمؤتمر الأمم المتحدة للتنمية والتجارة) UNCTAD والتي تعمل على حل المشكلات المتعلقة بخدمة النقل البحري على مستوى العالم هذه الإحصائيات خاصة بالفترة من سنة 1970 إلى 2003، حيث نلاحظ بالنسبة لتطور حركة التجارة العالمية المنقولة عبر البحار في فترة من 1970 إلى 1980 هناك تذبذب في هذه السنوات بشكل عام سواء كان بالزيادة أو الانخفاض والسبب وراء الانخفاض هو حرب أكتوبر في تلك الفترة والتي كان من آثارها إغلاق قناة السويس التي تعتبر الشريان التجاري الأول على مستوى العالم، أما الفترة من سنة 1980-1990 ففي هذه الفترة حدثت أزمات اقتصادية متفرقة أدت إلى انخفاض في فترات متفرقة، مما أثر على خدمة النقل البحري بشكل مباشر.

(1) الدكتور شريف محمد ماهر فعاليات التطبيق، متطلبات الريادة إدارة النقل البحري (التجارة الخطية) الدار الجامعية - الإسكندرية سنة 2006 ص 20-21.

(2) نفس المرجع، ص 22.

ونقل البضاعة يكون من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ المتفق عليه في سند الشحن وهذا هو الالتزام الرئيسي للناقل وما عاده من الالتزامات فروع له. وعلى الناقل أن يسلك الطريق المتفق عليه أو الذي جرت العادة على إتباعه فلا يجوز له أن يغير حسب هواه أو يتردد على موانئ خارجة عن خطة الرحلة وعلى الناقل أن يشحن البضائع بعناية ودقة وإلتزام بأن ينقلها ويعتني بها ويحفظها ويفرغها مما يلزم من عناية ودقة.⁽¹⁾

(1) الدكتور أحمد محمود حسني، كتاب النقل الدولي والبحري للبضائع، منشأة المعارف بالإسكندرية، الطبعة الثانية، 1980، ص: 130.

المطلب الثالث: خصائص أنشطة النقل البحري⁽¹⁾

تتصنف مشروعات الإستثمار في أنشطة النقل البحري بطبيعة خاصة تميزها عن غيرها من المشروعات الإستثمارية في الأنشطة الاقتصادية الأخرى، ويرجع ذلك إلى الطبيعة الخاصة التي تميز نشاط النقل البحري من حيث أنه نشاطا يتأثر بدرجة كبيرة بقوى الطبيعة (البحار، الطقس، المناخ، ... الخ) وانطلاقا من هذا يتضح أن مشروعات الإستثمار في قطاع النقل البحري تتميز بخصائص محددة يمكن حصرها فيما يلي:

الخاصية الأولى: ارتفاع الكثافة الرأسمالية لمشروعات صناعة النقل البحري:

تتصف مشروعات خدمات النقل البحري باعتمادها على فنون إنتاجية مكثفة لرأس المال بالمقارنة بصناعات النقل الأخرى، فعلى سبيل المثال السفينة وهي المحور الأساسي لصناعة النقل البحري، لا بد أن تكون لها مواصفات قياسية خاصة تمكنها من مواجهة عوامل تغير المادة المصنوعة منها نتيجة لتواجدها في المياه بصفة مستمرة فضلا عن ضرورة توافر وسائل الإتصال وكشف ذات كفاءة عالية نظرا لبقاء السفينة بعيدا عن اليابس لفترات زمنية طويلة علاوة على أهمية توافر وسائل إتصال وكشف ذات كفاءة عالية، نظرا لبقاء السفينة بعيدا عن اليابس لفترات زمنية طويلة، علاوة على أهمية توافر أماكن ملائمة للإعاشة والتخزين. وجددير بالذكر أنه يمكن قياس الكثافة الرأسمالية لمشروعات النقل البحري.

(1) الدكتورة سميرة إبراهيم أيوب، إقتصاديات النقل ودراسة تمهيدية كلية التجارة جامعة الإسكندرية 2002-2003، ص: 47-48.

من خلال عدة مؤشرات مثل حساب أو قياس تكلفة بناء السفن والموانئ... الخ .
 إلا أن أهم هذه (المشروعات) المؤشرات يتمثل فيما يعرف بالمعامل الحدي لرأس المال، الطن الوزني، ويقصد به الوحدات الإضافية من الإستثمارات اللازمة لزيادة الناتج بوحدات واحدة، وتؤكد العديد من الإحصاءات إرتفاع تكلفة بناء السفن وقيمة معامل رأس المال للطن الوزني على النحو الموضح في الجدول رقم(1)

معامل رأس المال للطن الوزني			السعر (مليون دولار)			نوع السفينة
1971	1978	1970	1981	1978	1970	
650	400	29.5	19.5	12	8.7	حاملة صب 30000 طن
-	217	143	-	26	17.2	حاملة صب 12000 طن
-	230	195	-	20	17	ناقلة بترول 8700 طن
300	171	148	70	18	31	ناقلة بترول 21000
300	920	1000	-	115	120	حاملة غاز طبيعي 12500 طن
		1020	32	28	-	حاويات 27000 طن
-	2400	1020	-	12	5.3	سفينة الدحرجة 5000 طن
	533	333	-	12	10	ناقلة منتجات بترولية 30000 طن
933	847	-	14	12.7	-	سفن بضاعة عامة 15000 طن
1000	900		20	17	-	سفن بضاعة عامة 20000 طن

المصدر: كتاب اقتصاديات النقل.

إختلاف تكلفة بناء السفن ومعامل رأس المال للطن الوزني في الفترة من سنة 1970 إلى 1981 .

يتضح من البيانات الواردة في الجدول السابق ما يلي:

أ/ ارتفاع المعامل الحدي لرأس المال للطن الوزني:

نلاحظ ارتفاع قيمة معامل رأس المال للطن الوزني بصفة عامة حيث تراوحت قيمته بين 300 و2400، وتختلف قيمة هذا المعامل باختلاف أنواع السفن وحمولة كل منها، فقد سجلت سفن الدحرجة أعلى رقم لمعامل رأس المال للطن فبلغت في سنة 1970، 1020 ارتفع إلى 2400 طن سنة 1981، كما قدرت قيمة هذا المعامل بحوالي 1.37 بالنسبة للحاويات حمولة 2700 طن إزدادت إلى 1333 سنة 1981

وبلغت قيمته بالنسبة الى السفن الخاصة بنقل البضاعة حمولة 2000 طن، 1500 طن ما يقارب من 1000، 933 على الترتيب وذلك عام 1971.

ب/ العلاقة بين قيمة معامل رأس المال للطن الوزني، وحمولة السفينة باستقراء الجدول نلمس وجود علاقة عكسية بين قيمة معامل رأس المال للطن الوزني من جهة وحمولة السفينة.

ج/ الإتجاه المستمر في ارتفاع معدل زيادة التكلفة الرأسمالية لبناء السفينة (باستقراء الجدول السابق) حيث تشير بيانات الجدول الى إضطراب معدل نمو الزيادة في تكلفة بناء السفن المختلفة فعلى سبيل المثال:

بلغ معدل الزيادة في التكلفة الرأس مالية لبناء حالة صب حمولة 30000 طن 124 % فيما بين عامي 1951-1970.

سجل معدل الزيادة في التكلفة الرأس مالية في ناقلة بترول حمولة 31000 طن 141 % خلال الفترة المشار إليها، بينما قدرت الزيادة التكلفة الرأسمالية للحاويات حمولة 27000 طن بحوالي 25.2 % خلال نفس الفترة.

مظاهر ارتفاع الكثافة الرأسمالية في مشروعات صناعة النقل البحري:

1/ ارتفاع التكلفة الرأسمالية لبناء الترسانة البحرية:

من مظاهر كثافة رأس المال في مشروعات النقل البحري، ضخامة الإستثمارات اللازمة، لإقامة الترسانات البحرية الخاصة ببناء وإصلاح السفن، خاصة في ظل تعدد وتنوع الأنشطة اللازمة والمكاملة لعمل الترسانة البحرية، ولعل بعضا من هذه الأنشطة يتمثل فيما يلي:

- الورش الخاصة بالأعمال الكهربائية كالمحركات والأجهزة الملاحية واللاسلكية وأجهزة التحكم الآلي.

- الورش الخدمية مثل ورش الصيانة والجرارات والمخازن والأمن الصناعي.

- المباني الإدارية والخدمية والإستراحات.

2/ ارتفاع التكلفة الرأسمالية لإنشاء المراسم الخاصة بالسفن البضائع الموحدة والمجزأة وكذلك الحاويات:

أكدت الإحصاءات الخاصة بتطور تكلفة إنشاء تلك المراسم، التزايد المستمر في قيمتها ، فقد بلغت إجمالي تكاليف المراسم الخاصة بالبضائع المجزأة 241 مليون ألف دولار سنة 1970 إزدادت إلى 0.91000 مليون سنة 1970 بمعدل زيادة قدره 3003.7 % كما بلغت تكلفة إنشاء المراسم الخاص بالحاويات 2.38 مليون دولار قفزت إلى 14.4 مليون دولار بمعدل زيادة بلغ 139 % فيما بين عامين 1980/1970.

الخاصية الثانية: تعاظم استخدام التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري.⁽¹⁾

تعتمد صناعة النقل البحري على استخدام الفنون التكنولوجية الحديثة وقد انعكس ذلك في تطوير بناء السفن وهيكلها، وذلك من حيث أساليب بنائها وتطوير أساليب وسائل تشغيلها وإدارتها، بالإضافة إلى تطوير أساليب مناولة البضائع و تداولها بالموانئ وتبدر الاشارة إلى وجود المال من الناحية وأساليب التطور التكنولوجي المستخدمة من ناحية أخرى، حيث تعتمد الأساليب الأخيرة على الفنون الإنتاجية المكثفة لأس المال وتخفيض درجة الاعتماد على الفنون المكثفة للعمل وتفهم أهمية التقدم التكنولوجي ودوره في رفع كفاءة وإنتاجية صناعة النقل البحري فستعرض العناصر الآتية:

أولاً: مفهوم التقدم التكنولوجي في النقل البحري:

ينعكس التقدم الذي في النقل البحري في استخدام منجزات العالم الحديث لتحسين أدوات العمل وتكنولوجيا الإنتاج، وكذلك الابتكار أنواع جديدة من الطاقة ذات الجودة العالية علاوة على التوسيع في استخدام المدخلات البديلة التي تسهم في رفع كفاءة معدلات الفنية للإنتاج وخفض بعض العناصر التكاليف مثل تكاليف المناولة للبضائع وتداولها خارج الموانئ وداخلها، هذا إلى جانب التوسع في استخدام الأساليب العلمية المتقدمة والحسابات الإلكترونية لعلاج المشاكل الإدارية التي تعترض تطبيق النظام الآلي في إدارة السفينة ملاحيا وكذلك عملية الشحن و التفريغ.

وتبرز أهمية التقدم التكنولوجي في مجال النقل البحري من خلال المساهمة في علاج المشاكل الفنية والإقتصادية والتي نعرض منها على سبيل المثال:

- زيادة الطاقة الإنتاجية لأسطول النقل البحري عن طريق زيادة فترات التشغيل وخفض الفترة الزمنية لبقاء السفينة داخل الميناء لأداء مهمة الشحن والتفريغ علاوة على خفض الطاقات الإنتاجية العاطلة.
- تحقيق الوفرة المطلوب في الفترة اللازمة لتداول الشاحنات ونقلها من مكان إلى آخر، عن طريق تحديث الأنواع المستخدمة من السفن إلى جانب التوسع في استخدام أساليب الميكنة في إدارة وتشغيل السفن.
- ترشيد استخدام الأصول الثابتة في الموانئ.

يتضح مما سبق أن أهمية التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري ترتبط بما تتصف به تلك الصناعة من ارتفاع الكثافة الرأسمالية حيث يؤدي إدخال أحدث أساليب الإنتاج الفنية إلى ترشيد استخدام رؤوس الأموال الضخمة التي تتكلفتها تلك الصناعة، بالقضاء على مشاكل الطاقات العاطلة من جهة وازدياد فاعلية تحسين مستوى الإنتاجية كما و نوعاً من جهة أخرى، الأمر الذي يترتب عليه تجنب تبديد و إهدار رؤوس الأموال الضخمة اللازمة لتقديم خدمات النقل البحري خاصة في الدول النامية التي تعاني من ندرة عنصر رأس المال بصفة عامة .

(1) نفس المرجع السابق ص: 53.

ثانيا: بعض مظاهر التقدم التكنولوجي في مجال صناعة النقل البحري:

1- التطور التكنولوجي في مجال بناء السفن وهياكلها وتجهيزاتها:⁽¹⁾

تنعكس أهم مظاهر التقدم التكنولوجي في هذا المجال فيما يلي:

أ- استخدام أنواع جديدة من السفن بلغ عددها حتى عام 1979، 10 نوعا للسفن التجارية، و7 أنواع للسفن الخدمية، ويؤدي كل منها دورا متخصصا في صناعة النقل البحري، ومن ذلك على سبيل المثال: ظهور حاملات الصب المتخصصة مثل حاملات الأخشاب والحام والسيارات... وغيرها.

ب- الاتجاه إلى بناء أنواع جديدة من السفن المتخصصة لنقل السلع المتجانسة، بغرض تنميط حركة النقل مما يساعد في خفض التكلفة ومن أمثلة تلك السفن: سفن الحاويات وسفن الدرجة وناقلات البترول الضخمة. ج- الاتجاه إلى صنع بضائع من نوع الغواصات والسفن ونصف الغمورة، وجميع هياكل السفينة آليا وكذلك استخدام أجهزة البناء المتحركة.

د- تصميم السفن باستخدام الحاسبات الآلية بالإضافة إلى استخدام هذا النظام في جدولة الإنشاءات وتقدير التكاليف ومراقبة المخازن.

هـ- زيادة حجم السفينة للإستفادة من إقتصاديات الحجم الكبير، بغرض تخفيض النقل للطن فظهرت ناقلات البترول الضخمة من طراز 22، vi 22، ul والتي تصل حمولتها إلى 550 ألف طن .

و- استخدام القوة النووية و الطاقة الهيدروجينية في تشغيل الأنشطة المكتملة لعمل السفينة مثل: آلات الدفع والمساعدات الملاحية. أضف إلى ذلك استخدام الأساليب العلمية الحديثة للحماية من تلوث البيئة الناتج عن نشاط النقل البحري.

ن- استخدام الحاسبات الآلية في ترتيب البضاعة داخل فراغات السفينة، علاوة على استخدام آلات الشفط والدفع لتحميل ناقلات البترول وسفن الحبوب.

2- التطور التكنولوجي في مجال الشحن والتفريغ أو ما يعرف بمناولة البضائع:

ارتبط التقدم الفني في مجال مناولة البضائع بتزايد الإهتمام برفع كفاءة خدمات النقل البحري. حيث ظهرت الحاجة المألحة لإيجاد تسهيلات متطورة لمناولة البضائع ومتطلبات تخزينها نتيجة لتزايد حجم شحنات البضائع المختلفة من المنتجات المصدرة والمستوردة ويمثل نظام التوحيد النمطي لنقل البضائع أهم صور التقدم التكنولوجي في هذا المجال حيث يترتب عليه خفض الوقت اللازم لبقاء السفينة في الميناء لإتمام عملية الشحن والتفريغ.

ويقصد بنظام التوحيد النمطي للنقل: تعبئة البضائع ورصها في حاويات أو صنادل ذات أحجام كبيرة ومتماثلة بحيث يتم نقل أو تداول البضائع الموحدة نمطيا -من وإلى السفينة- عن طريق استخدام الأوناش العملاقة أو

⁽¹⁾ نفس المرجع السابق، ص: 55.

اللوري... الخ، وتتنوع أساليب التوحيد النمطي لنقل البضائع بين أسلوب النقل بالحاويات (نظام تحوية البضائع) والنقل بالصنادل إلى جانب نظام النقل باستخدام وسائل الدرجة. وانطلاقاً مما سبق يتضح أن نظام النقل بالحاويات يعد من أهم عناصر التطور التكنولوجي في مجال مناولة البضائع الأمر الذي يتطلب التعرف على طبيعة هذا النظام ودوره في تسهيل عملية النقل وتخفيف تكاليفه. المقصود بنظام النقل بالحاويات "تحوية البضائع"

يعتمد نظام النقل بالحاويات على تغليف ووضع البضائع داخل صناديق ذات مقاييس موحدة، واستخدام عربات خاصة لنقل الحاويات من السفن إلى المخازن بعد تفريغها من السفن بواسطة الأوناش أو الرافعات ذات الحمولة الكبيرة، ثم تخزينها في ساحات خاصة. ويتطلب ترتيب هذه الحاويات نظام خاص في المرور والتخزين حتى يمكن شحن وتفريغ الحاويات في أقل وقت ممكن، ودون خلط بين حاويات كل سفينة.

واستناداً إلى التعريف السابق، فإن نظام النقل بالحاويات يتضمن أربعة عناصر أساسية تتمثل فيما يلي:

أ- التداول:

يمكن الشكل النمطي للحاوية من الاستفادة الكاملة من التوحيد النمطي (القياس) للبضائع والمتمثلة في تطوير نوعية ومعدلات التداول، الأمر الذي أدى إلى زيادة كبيرة في معدلات الشحن والتفريغ فأصبحت مدة بقاء السفينة بالميناء هي بضع ساعات وليست أيام مما انعكس على تحسين نتائج التشغيل الاقتصادي وانتظام مواعيدها.

ب- اقتصاديات الحجم الكبير:

أدى الشكل النمطي للحاوية ومعدلات التداول العالية إلى تطور تصميم بناء وحجم السفينة فتضاعفت طاقتها حتى وصلت إلى 4000/3500 حاوية مكافئة. وتستطيع سفن الحاويات الحديثة حمل حوالي 2000 حاوية مما يتشكل أهمية كبيرة لتحقيق اقتصاديات حجم التشغيل Vety larg containet Vesseile.

ج- استخدام نظم المعلومات الحديثة:

ويقصد بذلك أن استخدام الحاوية لنقل البضائع وتعدد أنواعها وزيادة أعداد الشاحنين والمستلمين، فضلاً عن تعدد الأماكن والمخازن ووسائل النقل. كل ذلك أدى إلى أهمية إدارة هذا النظام بسيطرة وكفاءة عالية ودقة باستخدام نظم المعلومات الحديثة مثل الحاسب الآلي، وتطبيق نظام تبادل البيانات إلكترونياً لتحقيق جودة وسرعة التراسل.

د- عملية النقل من الباب إلى الباب:

يتيح استخدام الحاويات في النقل المرونة الكافية لتداول ونقل الحاوية عبر وسائل النقل المختلفة. مما يؤدي إلى تقديم خدمة متميزة للنقل - من الباب إلى الباب - من خلال تخطيط عملية النقل في كافة مراحلها عبر وسائل النقل المختلفة وهو ما تطور إلى مفهوم النقل متعدد الوسائط.

واستنادا إلى ما سبق نستنتج أن التطور التكنولوجي في مجال نقل البضائع باستخدام نظام التحوية يحقق المزايا التالية:

- حماية البضائع من السرقة نتيجة لإحكام غلق الحاوية، وتقليل نسبة النالف من البضائع نتيجة لسرعة تداولها بين مختلف وسائل النقل.
- انخفاض تكاليف مناولة البضائع من خلال استخدام المعدات الرأسمالية الحديثة وإحلال الأساليب المكثفة لرأس المال بدلا من الأساليب المكثفة للعمل.
- تحقيق المزيد من الوفورات الداخلية في عملية مناولة البضائع من خلال تخفيض تكاليف التأمين وحزم البضائع فضلا عن تخفيض تكاليف المناولة.

ثالثا: مدى ملائمة الظروف الاقتصادية في الدول النامية لاستيعاب التقدم التكنولوجي:

إن التقدم التكنولوجي الذي ظهر في مجال صناعة النقل البحري سواء من حيث التطور في بناء السفن وإدارتها أو من حيث وسائل مناولة البضائع، قد ارتبط بتوافر الظروف الاقتصادية الملائمة في الدول المتقدمة دون الدول النامية فالدول المتقدمة تتميز اقتصادياتها بوجود الوفرة النسبية لعنصر رأس المال والندرة بالنسبة لعنصر العمل، إضافة لاتساع حجم الأسواق.

الخاصية الرابعة: طول العمل الافتراضي لمشروعات صناعة النقل البحري:

تتصف مشروعات صناعة النقل البحري بطول فترة حياة المشروع حيث يتراوح العمل الافتراضي للسفن في المتوسط بين 25 إلى 30 سنة، كما تعمل فترة العمل الإنتاجي للموانئ البحرية والممرات الملاحية إلى مائة عام، وما من شك أن طول العمل الإنتاجي لمشروعات النقل البحري يترتب عليها الآثار التالية:

صعوبة تقييم ومراجعة خطط الاستثمار سواء خلال فترات إنشاء أو تشغيل المشروع. الالتزام بضرورة الانتهاء من المشروعات التي تم البدء في تنفيذها بالرغم من احتمالات ظهور متغيرات اقتصادية أو اجتماعية محلية ودولية، قد تستدعي تعديل نمط الخدمة المقدمة كما ونوعا أو تتطلب إلغاؤها بالكامل. توخي الحذر عند اتخاذ القرارات الخاصة بالتوسع في مشروعات النقل البحري مع ضرورة الأخذ في الاعتبار آثار عمليات التوسع في هذا النشاط على مستوى الاقتصاد القومي ككل خاصة وأن نشاط النقل البحري ذو تأثير متبادل مع بقية الأنشطة الاقتصادية الأخرى.

الخاصية الخامسة: خدمات صناعة النقل البحري غير قابلة للتخزين وتأليفها غير قابلة للتجزئة.⁽¹⁾

تتميز خدمات النقل البحري شأها في ذلك شأن خدمات قطاع النقل بمختلف أنواعه بأنها غير قابلة للتخزين، حيث تقدم الخدمة بصورة متتابعة ومستقلة من حيث الزمن وحيز النقل وتفسير ذلك أن السفينة تبحر في زمن محدد في ميناء معين لتصل إلى آخر ميناء الوصول، ويستغرق ذلك فترة زمنية محددة ومعروفة، كذلك فإن البضائع المطلوب نقلها بحرا سوف يعتمد حجمها على مساحة الحيز المتاح في السفينة والذي يختلف باختلاف

(1) الدكتور سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية، 2002-2003، ص: 61.

أنواع السفن وتجدد الإشارة إلى أن إيجار السفينة في زمن محدد ومعلن، قد يؤدي في بعض الأحيان إلى عدم الاستغلال الكامل لحيز السفينة إذا لم يتوافر الكم المناسب من البضائع المراد نقلها وهو ما يفسر احتمالات ظهور الطاقات العاطلة في مشروعات النقل البحري.

الخاصية السادسة: تعظم أهمية اختصار الزمن وقيمة توافر المعلومات في صناعة النقل البحري.⁽¹⁾
أ- اختصار عنصر الزمن:

تحتل قضية اختصار عنصر الزمن أهمية كبيرة في رفع كفاءة أداء خدمات النقل البحري وزيادة إنتاجها، الأمر الذي ينبغي أخذه في الحسبان عند الدراسة وتقييم جدوى مروعات تلك الصناعة والفنون الإنتاجية المستخدمة فيها، ولقد اتضح عند دراستنا لأثر التطور التكنولوجي في صناعة النقل البحري مدى أهمية اختصار عنصر الزمن بغرض خفض جانب التكاليف وهو ما أدى إلى استحداث نظم نقل متطورة، إلى جانب استخدام السفن ذات السرعة العالية والتي لديها وسائل حفظ حديثة تزداد أهميتها في الحفاظ على سلامة نقل السلع الغذائية والمستلزمات الطبية والكيمياويات ولا شك أن تسهيل عمليات الشحن والتفريغ وخروج البضائع من الميناء بالسرعة المناسبة من جهة وتجنب زيادة تكاليف نقلها من جهة أخرى فعلى سبيل المثال أدى تأخر السفن المحملة بالاسمنت لمدة 254 يوماً في أحد موانئ تفريغ إلى زيادة تكلفة النقل للطن من 20.5 دولار إلى 157.9 دولار أي بمعدل زيادة بلغ 720%.

ب- أهمية توافر المعلومات في صناعة النقل البحري:

يعتمد نشاط النقل البحري على توافر كم هائل من المعلومات اللازمة لضمان انتظام وتعظيم إنتاجية هذا النشاط. ويتم تبادل هذه المعلومات إلكترونياً من خلال نظم اتصالات متقدمة تعمل على نقلها بين المحطات الأرضية والسفن والجمارك... إلخ.

وتتلور أهمية توافر تلك المعلومات فيما يلي:

- 1- إنجاز أنشطة النقل البحري بأقل وقت وجهد وتكلفة.
- 2- زيادة المعروض من خدمات النقل البحري دون تكبد تكاليف استثمارية إضافية، وذلك من خلال تخفيض دورة السفينة وبالتالي ارتفاع معدل تكرار رحلات السفينة الواحدة.
- 3- رفع كفاءة الموانئ البحرية من خلال تعظيم إمكانية استقبال وخدمة عدد أكبر من السفن خلال نفس الفترة الزمنية.

(1) نفس المرجع السابق، ص: 62.

ويقصد بنظام التوحيد النمطي للنقل: تعبئة البضائع ورصها في حاويات أو صنادل ذات أحجام كبيرة ومتماثلة بحيث يتم نقل أو تداول البضائع الموحدة نمطياً -من وإلى السفينة- عن طريق استخدام الأوناش العملاقة أو اللوري... الخ، وتتنوع أساليب التوحيد النمطي لنقل البضائع بين أسلوب النقل بالحاويات (نظام تحوية البضائع) والنقل بالصنادل إلى جانب نظام النقل باستخدام وسائل الدرجة.

وانطلاقاً مما سبق يتضح أن نظام النقل بالحاويات يعد من أهم عناصر التطور التكنولوجي في مجال مناولة البضائع الأمر الذي يتطلب التعرف على طبيعة هذا النظام ودوره في تسهيل عملية النقل وتخفيف تكاليفه.

المبحث الثاني: ماهية التجارة الخارجية

تعتبر التجارة الخارجية من العوامل الهامة والمحفزة لنمو الجانب الإقتصادي وحيث إن نمو و إزدهار التبادل التجاري يرتبط إلى حد كبير بتوافر وسائل نقل مناسبة ولهذا سنحاول في هذا المبحث التعريف بالتجارة الخارجية وسياساتها ومستندات التجارة الخارجية.⁽¹⁾

المطلب الأول: تعريف التجارة الخارجية:

المفهوم العام للتجارة الخارجية هو أن المعاملات التجارية والدولية في صورها الثلاثة المتمثلة في إنتقال السلع والأفراد ورؤوس الأموال، تنشأ بين الأفراد يقيمون في وحدات سياسية مختلفة، أو بين حكومات ومنظمات اقتصادية تقطن وحدات سياسية مختلفة

- لقد أدى التطور التاريخي إلى نشأة الدولة على درجة كبيرة من الأهمية لفهم طبيعة التجارة الدولية. وللتجارة الخارجية عدة تعاريف منها:

- كلا من الصادرات والواردات المنظورة وغير المنظورة.

- المعاملات التجارية الدولية في صورها الثلاثة المتمثلة في انتقال السلع والأفراد ورؤوس الأموال تنشأ بين أفراد يقيمون في وحدات سياسية مختلفة.⁽²⁾

- عملية التبادل التجاري في السلع والخدمات وغيرها من عناصر الإنتاج المختلفة بين عدة دول، بهدف تحقيق منافع متبادلة أطراف التبادل.⁽³⁾

(1) الدكتور محمد شريف ماهر، فعاليات التطبيق، متطلبات الريادة، إدارة النقل البحري، التجارة الخطية، دار الجامعية، الإسكندرية، 2006، ص:

11.

(2) رشا العصار وآخرون، التجارة الخارجية، الطبعة الأولى، دار المسيرة، الأردن، ص: 12.

(3) الدكتور حمدي عبد العظيم، اقتصاديات التجارة الدولية، مكتبة زهراء للشرق دون ذكر بلد النشر، 1996، ص: 18.

المطلب الثاني: سياسات التجارة الخارجية:

يقصد بالسياسات التجارية الخارجية هي تلك السياسات التي تتبعها الدولة في مجال التجارة بغرض التأثير على الصادرات والواردات.

- **تعريفها:** هي تلك القوانين أو الإجراءات التي تضعها الدولة بغرض التأثير على حجم ونوعية التجارة الخارجية.

- يمكن تقسيم السياسات التجارية إلى قسمين سياسة حرية التجارة وسياسات الحماية.⁽¹⁾

1- سياسة حرية التجارة:

سياسة حرية التجارة هي التي ترى عدم رفض قيود على حركة التجارة الدولية مما يعود بالنفع على أطراف المبادلات الدولية، ولقد اتسعت رقعة الدول التي تبني هذا الإتجاه مع تزايد نفوذ الدول الرأسمالية على ساحة الإقتصاد العالمي بعد انهيار دول النظام الإشتراكي وما يتبع ذلك من إنشاء منظمة التجارة العالمية التي تفرض اتفاقياتها مبدأ تحرير التجارة الدولية والنظر إلى سياسات الحماية.⁽²⁾

2- حجج أنصار حرية التجارة:

لما كان هدف أية سياسة اقتصادية أو تجارية، هو تحقيق الرفاهية الإقتصادية فإن اتباع حرية التجارة من شأنه تعظيم الدخل القومي للدول أطراف التبادل التجاري. بما يكفل وبالتالي تحقيق تلك الرفاهية لكل منها ويعتمد أنصار هذا المذهب على عدة حجج من أهمها:

1-2-1 منافع التخصص الدولي:

حيث يتم تخصص كل دولة في إنتاج السلعة التي تتمتع فيها بميزة نسبية، ولما كان مدى التخصص إنما يتوقف على نطاق السوق الذي يتم فيه التبادل، فإن اتساع نطاق التجارة الدولية شرط لازم لاتساع مدى التخصص الدولي وتقسيم العمل، وفي هذا التخصص ما يزيد من حجم الكلي للسلع.

2-2-2 منافع المنافسة:

فمناخ المنافسة الذي تكفله حرية التجارة يساعد على الإرتفاع بمستوى الإنتاجية فضلا على خفض الأثمان في صالح المستهلكين، فمن ناحية مستوى الإنتاجية تؤدي الحرية إلى تنافس المنتجين في استخدام وسائل الإنتاج والأكثر تطورا وفعالية سعيا وراء زيادة الناتج وخفض النفقة، ومن ناحية المستهلكين، تحويل المنافسة دون قيام الإحتكارات ويعتمد التوسع في حجم المشروعات على اتساع الصورة ينبغي ألا تتوسع فيه كافة الدول وإلا انقلب أثره لإضرار بمستوى العمالة والتشغيل فيها جميعا. والواقع أنه توجد أساليب أخرى وفعالة تغني عن اللجوء إلى الحماية التجارية والحد من الواردات وهي مختلف أساليب السياسات الإقتصادية والمالية والنقدية المعروفة في الكساد.⁽³⁾

(1) مرجع سبق ذكره، ص: 16

(2) الدكتور محمد صفوت قابل، نظريات وسياسات التجارة الدولية، الطبعة الأولى، 2010، ص: 312.

(3) الدكتورة زينب حسين عوض الله، العلاقات الإقتصادية الدولية، الدار الجامعية مصر دون ذكر سنة النشر، ص: 200.

3- سياسات الحماية: يقصد بسياسات الحماية تلك الإجراءات التي تستخدمها السلطات المختصة لحماية الإنتاج المحلي من منافسة مثله ويقصد سياسة حماية التجارة الخارجية أن تقوم الدولة بوضع مجموعة من القوانين والسياسات بقصد حماية سلعها أو سوقها المحلية من المنافسة الأجنبية، وذلك من خلال فترة زمنية معينة مما يوفر نوعاً من الحماية للأنشطة المحلية من منافسة المنتجات الأجنبية وهناك مجموعة أخرى من الإجراءات غير الجمركية التي تحقق نفس الهدف.⁽¹⁾

3-1 حجج أنصار حماية التجارة الخارجية:

- يستند أنصار الحماية التجارية إلى مجموعة من الحجج أهمها:
- إتباع هذه السياسة سوف يؤدي إلى تقييد الواردات مما يؤدي إلى زيادة الطلب على السلع المحلية المثلثة في ظل عدم وجود منافس أجنبي لها مما يحقق صالح منتج هذه السلع وضمان استمرار إنتاجها وبالتالي عدم تأثر العمالة التي تعمل في هذه السلع.
- توفير موارد مالية للدولة تمكنها من الصرف على النفقات العامة وخاصة في الدول النامية التي تعتمد على حصيلة الرسوم الجمركية كمورد أساسي للميزانية العامة.
- مواجهة سياسة الأغرأق والتي تغير بيع المنتجات الأجنبية في الأسواق المحلية بأسعار أقل من الأسعار التي تباع بها في سوق الدولة الأم، وذلك بفرض رسم جمركي على الواردات يساوي الفرق بين سعر البيع في السوق المحلي وسعر البيع في الدولة الأم.

4- أدوات السياسة التجارية:⁽²⁾

تمثل أدوات السياسة التجارية في الوسائل التي يمكن بها التأثير على التجارة الخارجية للبلد سواء بطريق مباشر أو غير مباشر وأهم أدوات السياسة التجارية هي كما أسلفنا: الرسوم الجمركية والخطر أو المنع أو حصص الإستيراد وتشجيعى الصادرات.

4-1 الرسوم الجمركية:

الرسم الجمركي هو ضريبة تفرضها الدولة على السلع عندما تجتاز حدودها سواء كانت صادرات أو مستوردات، فالرسم إذن هو ضريبة على إنتقال السلع من الدولة أو إليها وينقسم الرسم الجمركي إلى رسم على الصادرات ورسم على المستوردات.

4-2 طرق تحديد الرسوم الجمركية:

أ- **الرسوم القيمة:** يفرض الرسم القيمي بنسبة مئوية معينة من قيمة السلعة فيكفي إطلاع مواطن الجمارك على الفواتير وبواليص الشحن لتحديد القيمة حسب قواعد التقييم المعتمدة من قبل منظمة التجارة الدولية و ثم يحدد قيمة الرسم المطلق.

(1) الدكتور محمد صفوت قابل، المرجع السابق، ص: 318.

(2) الدكتور خالد محمد السواعي، كتاب التجارة والتنمية، عمان، دار المناهج، 2005، ص: 202-208.

ب- الرسوم النوعية:

يفرض الرسم النوعي بمبلغ محدد عن كل وحدة من وحدات السلعة بغض النظر عن قيمتها.

ج- قد تتبع بعض الدول الطريقتين معا، فنفرض على بعض السلع رسوم قيمية ونوعية معا.

مالي من وراء تجارتها الخارجية، فكل رسم من هذه الناحية يؤدي في العادة إلى إرادة الدولة.

- الأثر الحمائي: من الطبيعي أن تحم الدولة صناعاتها من السلع المماثلة التي تعرض في أسواقها الداخلية وكيف

يتم الحماية عن طريق الرسوم الجمركية؟ فالرسوم الجمركية تؤدي إلى رفع الأسعار السلع التي ترفض عليها أو

من هنا يرتفع ثمن السلع في البلد الذي فرضنا الرسوم عن ثمنها في الخارج. بمقدار الرسوم المفروضة ونفقات،

النقل ومن الطبيعي أن ارتفاع الثمن للحد من الطلب، فيكون على المستهلكين أن يدفعوا ثمن أكثر في الوحدة

وأن ينشروا أقل من بينما يرفع المستورد من الثمن ويبيعوا أقل.

- الخطر أو المنع:

يقصد به أن تخطر الدولة التعامل التجاري مع الخارج على بعض السلع أو بعض الدول، وهو يعتبر نظاما لإلغاء

التبادل المالي وهو على أنواع:

الخطر الكلي: هو أن تمنع الدولة كل تبادل تجاري بينها وبين الخارج ويعرف هذا باسم سياسة الإكتفاء الذاتي،

أو تثبيت التجارب فشل هذه السياسة وهي مثلها مثل مطالبة شخص أن ينتج كل ما يلزم لإتباع حاجاته وهذا

أمر مستحيل.

- الخطر الجزئي: فمعناه أن الدولة تمنع تبادل التجاري لبعض الدول أن بعض السلع وذلك لأسباب صحية

ومالية.

3-4 حصص الإستيراد: نظام يتم بمقتضاه تحديد كميات التي يمكن استيرادها من سلعة خلال مدة معينة

بحيث لا يسمح باستيراد تلك السلعة إلا في حدود كمية المحددة من الدولة أو من هناك يعتبر نظام حصص

الإستيراد نوعا من القيود المروضة على المستوردات على كمياتها وقيمتها.

4-4 تشجيع التصدير: تعتمد سياسة تشجيع الصادرات على نوعين من الأنظمة هما نظام الإعانات ونظام

الإغراق.

أ- نظام الإعانات: يتمثل في تقديم الدولة مزايا نقدية أو عينة للمصدرين حتى يتمكنوا من تصدير سلع معينة،

وهو محاولة لكسب الأسواق الخارجية عن طريق تمكين المنتجين أو المصدرين المحليين من البيع في الخارج بثمن

لا يحقق لهم الربح على أن تقدم الدولة من جانبها منحاً أو إعانات تعوضهم عن هذا.

4-5 التعريف الجمركية: وهي قائمة تتضمن بيان السلع المختلفة والرسوم المقدرة عليها:

أ/ أنواع التعريف:

- **التعريف الوحيدة:** تضع الدولة تعريف واحد للسلعة الواحدة بغض النظر عن مصدرها أو وجهتها، أي بغض عن البلد الذي وردت منه أو صدرت إليه.

- **التعريف المزدوجة:** تتمثل في أن تضع الدولة تعريفتين للسلعة الواحدة قصوى ودينا، حسب البلد الذي تستورد منه وتصدر إليه، وذلك لتمييز سلع بعض الدول التي ترتبط معها الدولة باتفاقية ثنائية عن الدول الأخرى.

ب/ **شرط الدولة الأولى بالرعاية:** هو تعميم مزية أفضل فيما بين الدول فيكفي أن تمنح دولة واحدة هذه المزية حتى تستفيد منها كل الدول التي تمنع بهذا الشرط.

ج/ **الإعفاء من الرسوم الجمركية:** يعفى من الضرائب الجمركية ما يلي:

1- البضائع العابرة: تعفى من الرسوم الجمركية تلك السلع التي تدخل في إعداد التجارة العابرة **transit** أي التي تدخل البلد وهي ترعم الخروج منه مباشرة.

2- التصنيع والتصدير: يتم تعليق الرسوم الجمركية عن السلع التي تدخل البلاد الذي بقصد التصنيع أو إجراء بعض التغيير عليها تمهيد لتصديرها خلال مدة معينة.
(رد الرسوم الجمركية عن السلع التي تدخل البلاد)

3- المناطق والموانئ الحرة: هي مناطق غير مشمولة بنفاذ قانون الجمارك عليها وتصبح حرة من كل قيد جمركي فتدخل إليها السلع وتخرج من غير أن أن تدفع أي رسم وأهمية هذه المناطق والموانئ أنها تشجع أعمال النقل والتفريغ والشحن ويمكن أن تقام فيها مخازن للسلع تودع بها حتى يعاد تصديرها كما يمكن أن ينشأ فيها مصانع كاملة مهمتها إدخال نوع من التغيير على شكل السلع.

د- آثار الرسوم الجمركية:

- **الأثر المالي:** كل رسم جمركي يفرض يعبر عن رغبة الدولة في تحصيل إيراد مالي من وراء تجارتها الخارجية فكل رسم من هذه الناحية يؤدي في العادة إلى إيراد الربح.

الربح المفقود، وبهذا تتحول الدولة لهم من جانبها منحا أو إعانات تعويضهم عن هذا الربح المفقود، وبهذا تحاول الدولة أن تحمل المنتجين أو المصدرين على التحلي عن هذا الربح السوقي، والحصول على ربح حكومي في صورة إعانة.

فالإعانة هي عكس الرسم، وقد تكون مباشرة أو غير مباشرة أما المباشرة فتكون في صورة مبلغ معين عن كل قيمة، إعفاءات ضريبية، غير أن الإعانات قد تؤدي إلى رد فعل مضاد لأثرها في البلد المستورد فقد يفرض عليها رسوما جمركية إضافية مساويا لمقدار الإعانة على السلعة التي منحت إعانة التصدير.

ب/ نظام الإغراق:

نظام الإغراق يتمثل في بيع السلعة المنتجة محليا في الأسواق الخارجية بثمان يقل عن نفقة إنتاجها، أو يقل عن أثمان السلع المماثلة أو البديلة، في تلك الأسواق أو يقل عن الثمن الذي تباع فيه السوق الداخلي إن نظام البيع بثمانين أحدهما مرتفع في السوق الداخلي حيث تنتج السلعة والآخر منخفض في السوق الخارجي والغرض هو كسب الأسواق الخارجية بالقضاء على منافسة محتملة وتقابل الدول هذا الإجراء برد فعل مضاد فهي تفرض الرسوم الجمركية إضافية التي تزيل أثر الإغراق.

المطلب الثالث: مستندات التجارة الخارجية:

تعتمد التجارة الخارجية على عدة خطوات أساسية متسلسلة يصعب الاستغناء عنها، وبإتمام تلك الخطوات تتم حركة تجارة دولية ناجحة وتتطلب خطوات التجارة الخارجية في النقاط التالية:

1- خطوات قيام حركة التجارة الخارجية:⁽¹⁾

1-1 إجراء مناقشات الإتفاق التجاري بين كل من المصدر والمستورد وبناء على هذه المناقشات يتم تحديد عقد الشراء ومن أشهر أنظمة العقد المتعارف عليها في العالم إما

Fob: free on board

Or

Cif: cost insurance and fright

Fob: تعني أن المصدر مسؤول عن البضاعة حتى تصل إلى ظهر السفينة.

Cif: تعني أن المصدر مسؤول عن تكلفة البضاعة والتأمين النولون وفي الحالتين كليهما المستورد هو المسؤول عن العبئ المالي، وبعد الإتفاق على ذلك في العقد.

وهناك العديد من أنظمة البيع في التجارة الدولية منها:

البيع بشرط تسليم البضاعة في مكان إنتاجها **ex works**.

شرط التسليم على عربات السكة الحديدية (**F.O.R (freeon.rail**) .

شرط تسليم البضاعة بجانب السفينة **Along ide. Ship F.A.S (Free**

البيع بشرط دفع قيمة البضاعة مضافا إليها أجر النقل البحري إلى ميناء الوصول **C.G.F (COST** **.FERIGHT**

2-1 يطلب من المستورد من المصدر ما يسمى بفاتورة الشراء والتي تضمن نوع البضاعة، القيمة، الوزن، التغليف، العلامات وظروف الدفع والإستلام.

⁽¹⁾ الدكتور شريف محمد ماهر، مرجع سبق ذكره، ص: 102-103.

1-3 وبناء هذه الفاتورة يقوم المستورد بفتح خطاب الإعتماد لصالح المصدر العديد من المستندات أهمها مايلي:

- فاتورة الشراء الأصلية.

- سند شحن نظيف.

- وثيقة التأمين.

- شهادات الإجراءات الجمركية في بلد البائع (رخصة التصدير).

- أي مستندات أخرى تم الإتفاق عليها بين البائع والمشتري، مثل بعض التأشيرات من القنصليات.

- يقوم المصدر بالحصول على ترخيص التصدير **export order**

- ويقوم المصدر بطلب حجز فراغات داخل عناصر السفينة **shiffing déclaration**

- شحن البضائع والحصول على إيصال الضابط الأول **Mates Receipt** أو الذي يؤكد فيه شحن

البضاعة ويوضع فيه ما إذا كانت البضاعة سليمة أو بها أي عيوب.

2- وظائف بوليصة الشحن:

ومن هذه المراحل السابقة تتضح أهمية بوليصة الشحن وما تتضمنه من وظائف نذكر منها مايلي:

1-2 إيصال تسليم البضائع:

فهي في مرحلة الشحن وبعد الإنتهاء منه تقوم مقام الإيصال الذي يشير فيه الربان أنه تسلم البضاعة طبقا لما هو وارد في سند الشحن، من حيث الكمية، النوع؟، الوزن، القياس، بناء عليه يصدر شحن نظيف أو غير نظيف.

2-2 أداة لإثبات عقد النقل بين الناقل والشاحن:

يكتب سند الشحن هذه الوظيفة طوال الرحلة من بداية الشحن وحتى نهاية الرحلة، حيث يطبع على ظهرها جميع بنود عقد النقل، وهنا تظهر أهمية أن يسجلب عليها ما إذا كان ثم دفع النولون مسبقا، أم سيدفع في ميناء الوصول، وهل هناك أي غرامات مستحقة أم لا؟

3-2 كمستند لحيازة البضائع:

سند ملكية وتأتي هذه الوظيفة في نهاية الرحلة، فالحيازة على سند الشحن تكون من حق صاحب البضاعة في حالة غياب اسم المستلم أو أن يتم إصدارها لأمر وهنا مكن يملك البوليصة الأصلية يعتبر مالك البضاعة.

4-2 مستند تفاوضي أو قابل للتحويل:

حيث يتم نقل ملكية هذه البضاعة بناء على تظهير المشتري الأصلي لهذه البوليصة لآخر جديد، أو أن يقدمها إلى أحد البنوك في سبيل الحصول على قرض، وهنا تقوم البوليصة مقام الشيك، يمكن تحويلها للغير بالتوقيع على ظهرها من المستلم الأصلي.

3- بوليصة الشحن متعدد المراحل:⁽¹⁾

وهناك نوع آخر من بوالص الشحن يسمى بوليصة الشحن المتعدد المراحل Through B/L. وهذه البوليصة لا تستخدم إلا في أحد الحالتين:

- في حالة عدم وجود خط ملاحى مباشر بين كل من الدولة المصدرة والدولة المستوردة حيث تنقل البضاعة عبر ميناء ترانزيت يربط بينهما.

- أو في حالة نقل بضائع على أكثر من وسيلة نقل، وفي هذه الحالة فإن الناقل الأول مهما كانت طبيعته فهو الذي يقوم بإصدار بوليصة الشحن المتعدد المراحل والتي تغطي جميع الرحلة أما الناقلون الآخرون، فإن التزامهم يكون إما الناقل الأول وكما تستخدم هذه البوليصة في نقل الحاويات وإن كانت الحاويات حالياً أصبح لها بوالص شحن خاصة وذلك بعد ظهور النقل المتعدد الوسائط.

وقد كان لتطور الحاويات دور كبير في تغيير الوثائق التقليدية المعمول بها في الخطوط المنتظمة، كما أصبح هناك ضرورة ملحقه لوثائق جديدة لتسهيل حركة الحاويات من حيث مناولة الحاويات، وإجراءات الجمارك، وذلك للحصول على أكبر استفادة من نظام الحاوية وتسليم البضائع من الباب إلى الباب وقديماً قبل إستخدام الحاويات كانت المنافسة التجارية تدور حول البضاعة ومواصفاتها أو السعر الخاص بها واليوم أصبح النقطة الأساسية للمناقشات هي شرح الوثائق المستخدمة في الحاويات من عدة جوانب:

التجارة الدولية والنقل البحري.

طبيعة وثائق الحاويات.

إجراءات الجمارك.

الوثائق المستخدمة في ميناء الوصول.

⁽¹⁾ Chibani Rabah, le Vade Mecun de l'import-export, édition ENAG, 1997, p 43.

وكذلك تغيرت اهتمامات الشاحنين، حيث كانت تنصب على السفينة وذلك في حالة نقل البضائع العامة التقليدية.

أما اليوم ومع استخدام الحاويات فإن الاهتمام تحول إلى الشركة الناقلة التي تأخذ على عاتقها مسؤولية نقل البضائع من نقطة إلى أخرى أي أصبح الاهتمام ليس موجهاً للرحلة البحرية فحسب، بل الرحلة البرية أو الجوية المصاحبة لهذه الرحلة وعليه فقد ظهرت عدة عقود جديدة خاصة بالحاويات وهي:

من المخزن إلى المخزن **Hose to House**.

من المخزن إلى الرصيف، أو من الرصيف إلى المخزن.

من الرصيف إلى الرصيف **Pier to Pier**.

وبناء على الاتفاقية بين المصدر والمستورد على طريقة العقد يتم إصدار بوليصة الشحن التي تغطي جميع الرحلة، تحديد العلاقة بين الناقل والشاحن.

- مستندات النقل بالحاويات المستخدمة في الميناء:

قبل وصول السفينة إلى الميناء، فإن الخط الملاحي يرسل للوكيل المستندات.

خطة التستيف.

"ما بنفست" "البضاعة" وثيقة تتضمن جميع بوالص الشحن الموجودة على الوثيقة في هذه الرحلة.

بيان بالبضاعة الخطرة.

بيان بالحاويات الثلاجة.

ملاحظة:

تسمى خطة تستيف الحاويات بخطة باي (Bay Plane) من أجل أن تترك الحاوية (الصندوق، الميناء، يجب

إكمال ما يلي:

إذن الجمارك.

إذن من محطة تعبئة الحاويات (CFS).

الإفراج الجمركي.

بعد الانتهاء من مرحلة السفينة الناقلة للحاويات يتم تقديم:

بيان بحمولة السفينة متضمنة الحاويات المشحونة والغارقة.

تقرير عن عملية التفريغ.

وصل مناولة الحاويات.

وصل التوكل.

خاتمة الفصل الأول:

قد لعبت خدمة النقل البحري تطورا هائلا لم يخص السفن وحدها كأنهم وحدة إقتصادية بل تشمل عناصر البحري كافة تتمثل في السفن البضائع والموانئ.

أما فينا يخص التجارة الخارجية فتميز سياستين: سياسة الحماية الخارجية وسياسة حرية التجارة الخارجية. ولكي تتم عملية نقل التجارة بحرا يجب توفر مجموعة من المستندات تتمثل في خطوات قيامها عن طريق إجراء مناقشات الإتفاق التجاري بين كلمن المصدر والمستورد وبناء على فاتورة الشراء التي يقوم بها المستورد بفتح خطاب الإعتماد لصالح المصدر يتطلب تحصيل قيمة الخطاب أن يقدم المصدر العديد من المستندات أهمها ما يلي:

فاتورة الشراء الأصلية، سند شحن نظيف، وثيقة التأمين، شهادة المنشأ، شهادات الإجراءات الجمركية في بلد البائع وبغض التأشيرات من القنصليات.

مقدمة الفصل الثاني:

إن صناعة النقل البحري تعد من المحاور الأساسية لعملية نمو التجارة الخارجية، حيث تمارس تكلفة النقل البحري تأثيرها المباشر على قيمة السلعة في كل من جانبي الطلب والعرض فمن المعروف أن زيادة أو انخفاض متوسط تكلفة خدمة نقل السلعة إلى المستهلك من شأنها رفع أو خفض أسعارها النهائية باعتبارها جزء من التكلفة الإجمالية، الأمر الذي ينعكس على حجم الطلب عليها ومن حيث تأثير خدمات النقل البحري على جانب عرض السلعة فيتضح في تعدد أنواع السلع المعروضة في الأسواق وزيادة كمياتها عن طريق النقل البحري بأحجام كبيرة وأسعار منخفضة، وهو ما يؤثر في تخفيض تكاليف الإنتاج والتداول ويدعم هذا التأثير قدرة نشاط النقل البحري على توسيع نطاق السوق لنفس المنتجات ومن هنا تتجلى لنا العلاقة الوثيقة بين النقل البحري وحجم التجارة المنقولة بحرا.

ولتحقيق النتائج المرجوة من إقامة صناعة النقل البحري، تختلف الدول النامية من حيث انتهاجها للسياسات البحرية تبعا لظروفها كما أنها تواجه بعض النقائص والتحديات في موانئها.

وللتفصيل في هذا الموضوع تم تخصيص هذا الفصل لمعرفة سياسة الحماية البحرية وآثارها على التجارة الخارجية إضافة إلى الإحاطة بالتحديات والعقبات التي تواجه موانئ الدول النامية والطرق التي يمكن من رفع كفاءة موانئها، وبالتالي تنمية التجارة الخارجية.

المبحث الأول: سياسة الحماية البحرية.

يمكن تعريف سياسة الحماية بأنها أي مساعدة أو إعانة تعطى إلى صناعة النقل البحري الوطنية بواسطة الحكومة والتي تؤثر على قدرتها التنافسية في أسواق الملاحة البحرية العالمية.

المطلب الأول: أنواع الإعانات:

هناك إعانات مباشرة مخصصة بتمويل وبناء سكن حديثة أو لمواجهة تكاليف التشغيل المرتفعة، قد تكون هذه الإعانات لمواجهة الزيادة في أجور الطاقم أو تكاليف الوقود أو لاستخدام آلات حديثة أو وقود منخفض القيمة وفي الحالة الأخيرة لا يمكن تقديم الإعانة إلا بتمويل السفينة في موانئ الدولة المانحة للدعم. كما أن هناك إعلانات غير مباشرة وتشمل القروض بسعر فائدة منخفض أو الإعفاء أو الخصم الضريبي أو التخفيض أو الإعفاء رسوم الموانئ والقطر أو تعويض الخسارة من طرف الحكومة.

1 – إعانات التشغيل:

قد تعتبر إعانات التشغيل إما منخفضة للتكاليف أو زائدة للإيراد، وهذا ما يتوقف على كيفية تقديم الإعانة، فإذا حسبت على أساس سد الفجوة بين التكاليف والإيراد فيعتبر الهدف منها زيادة الإيراد، وهذه الإعانة تؤدي إلى القضاء على أي دافع إلى تحسين القوة التنافسية للشركة، أما إذا حسبت على أساس تعويض زيادة التكاليف الوطنية عن التكاليف الدولية على أن تترك السفينة بعد ذلك تخفيضا للتكاليف، وتبدو أهمية هذه التفرقة في أنه في الحالة الثانية فإن الدعم محدود بمحدود معينة بغض النظر عن النتيجة النهائية للتشغيل⁽¹⁾.

2 – إعانات البناء:

تمنح هذه الإعانة عادة بغرض مساعدة صناعة بناء السفن في دولة معينة ويمكن أن تدفع على شكل مقدار محدد يمثل نسبة مئوية من التكلفة الإجمالية للبناء، وفي بعض الحالات يمكن للدولة أن تقدم هذه الإعانة إلى شركاتها الوطنية الملاحية من أجل بناء سفن حديثة التكنولوجيا حتى ولو ترسانات بناء سفن أجنبية، ولما كان من الصعب حاليا على الشراكة الملاحية أن تقوم بتمويل بناء سفن (أجنبية) حديثة، فإن الحكومات قد تعتمد إلى المساعدة في دفع جزء من التكاليف أما إعانات ترسانات بناء السفن فهي تزداد في فترات كساد صناعة بناء السفن.

وهناك نوع من آخر من إعانات بناء السفن وهي منح القروض الميسرة بتسهيلات مغرية من أجل بناء سفن جديدة وتخريد السفن القديمة تبعا لخطة لتحديث الأسطول الوطني.

3 – الإعانات الضريبية:

وذلك يمنع تخفيضات ضريبية للشركات الملاحية وقد تكون على شكل إهلاك سريع للسفن بخصم من ضرائب إيرادات الشركة ويلاحظ أن معظم الدول تمنع سفنها إعفاء ضريبي.

(1) الدكتور أحمد عبد المنصف محمود، النقل البحري، مكتبة الإشعاع مصر، ص: 137.

4- الإعانات الإجتماعية:

تقوم هذه الإعانات بدعم تعليم وتدريب الطقم السفن وكذلك العناية الصحية بهم وغير ذلك من تغطية التكاليف المرتبطة بالضمان الاجتماعي والرعاية الاجتماعية لأسرهم.

5- الإعانات السياسية للأسطول البحري:

وتحت هذا النوع من الإعانة يمكن أن نضع سياسة عصر الملاحة الساحلية للدولة فيما بين موانئها في نشاط الأسطول الوطني فقط.⁽¹⁾

6- تفصيل العلم وسياسة التفضيل التجاري:

ويتضمن ذلك النوع من الدعم جميع الوسائل التي تتبعها الحكومة من أجل تخصيص حجم معين من تجارتها الخارجية لتتنقل على سفنها الوطنية والأنواع الرئيسية لهذا النوع من التفصيل:

أ- منح تراخيص استيراد للتجار بشرط استخدام السفن الوطنية.
ب- التمييز في الرسوم حيث يتم تخفيض الرسوم الجمركية ورسوم الموانئ عند نقل البضاعة بواسطة السفن الوطنية.

ج- استخدام الضغط الحكومي من أجل جعل الشاحنين يستخدمون السفن الوطنية.

د- إصدار تشريعات لإجبار الشاحنين على استخدام السفن الوطنية.

هـ- استخدام الرقابة على النقد كوسيلة للضغط على الشاحنين.

و- عقد الاتفاقيات التجارية الثنائية بين دولتين لحجز التجارة بينهما لنقلها على سفن الدولتين مناصفة أو تبع نسب محددة.

ز- العادات التجارية القائمة على البيع سيف والشراء فوب.

7- ملكية الدولة للأسطول التجاري مع الإعفاء الكامل من الضرائب.

⁽¹⁾ نفس المرجع السابق، ص: 149.

المطلب الثاني: آثار الإعانات المتزايدة على تجارة العالم.

إن الطلب على النقل البحري ينبع من الطلب إلى البضائع ذاتها وقد قيل بأن الدولة بتقديمها إعلانات لشركاتها الملاحية من أجل مساعدة تجارتها الخارجية إنما تعوقها. ولتوضيح ذلك التدهور في التجارة العالمية وفي التجارة الوطنية للدولة تقدم هذه الإعانات نفترض ما يلي:

- المنافسة الكاملة في كال من السوق العالمي والسوق الوطني.

- غياب نقل بحري دولي بين دولتين (أ) و(ب).

- فئات أحجور الشحن كانت أعلى في الدولة (أ) عن الدولة (ب).

عند بدأ القيام بالنقل البحري سيؤثر الإنخفاض في سعر النقل البحري في الدولة ب على العرض في سوق الدولة أ، ويمكن للدولة ب أن تصدر إلى الدولة أ النقل البحري بما يرضي جزءاً من إحتياجات النقل في الدولة أ.

إن الطلب على خدمات الملاحة في الدولة أ سيتناقص بينما يتزايد في الدولة ب وطالما أن تصدير البضائع يتبع الطلب، وبتخفيض فئات أحجور النقل فإن تكاليف النقل البحري تصبح أرخص في الدولة ب وتستطيع عندئذ الدولة (أ) أن تصدر كميات من التجارة وذلك تطبيق قانون التكاليف النسبية لفائدة جميع الدول المشتركة في التجارة.

أما نصيب الدولة في جملة تجارة الدولة (أ) فيقل فيختل التوازن الدولي القديم في السعر وينخفض لكن بمقدار أقل من مقدار الإعانة ويحدث توزيع بالنسبة للإعانة، بمعنى أن جزء يذهب إلى الغير من دون الصناعة الوطنية للنقل البحري المطلوب إعانتها أصلاً.

كما أن شركات الملاحة الوطنية لن تحتفظ بصافي الإعانة كاملة، بل تضطر إلى تحويل جزء منها إلى الطلب والنتائج المستخلصة هي:

1- جزء من الإعانة المدفوعة بواسطة الحكومة إلى شركاتها الملاحية سوف يتحول إلى المستهلكين الأجانب.

2- الإعانة التي تدفعها الدولة إلى صناعة النقل البحري الوطنية كي تساوي بين تكاليف الأسطولين (الأسطول المعاد والأسطول غير المعاد) ليس بالضرورة أن تكون قادرة على التغلب على هذه الفروق.

3- نتيجة للحقيقة التالية: في التجارة الخارجية يدفع ثمن السلع والخدمات فقط في المدد الطويل، بواسطة سلع وخدمات من الدولة الأخرى.

4- كذلك بما كانت الإعانة المدفوعة للنشاط البحري سوف تكون على حساب أنشطة إقتصادية أخرى في الدولة الدافعة للإعانة، فسوف تتأثر هذه الأنشطة بالنسبة لكائناهما بما سوف سيء أكثر إلى صناعة التصدير عموماً، أما الدولة الأخرى التي لا تدفع الإعانة فتمتع بأسعار نقل منخفضة دون الإصرار بمصادرها الوطنية.

5- وستضطر الدولة التي لا تدفع إعانات إلى الحد من الإستعمال الأمثل لمصادرها عندما تضطر إلى الحد من استعمال جزء من سفنها الأكثر كفاءة على هذه الطرق الملاحية، بينما يكون على الدولة الدافعة للإعانة أن تتحمل في ذات الوقت أعباء سفنها القليلة الكفاءة المدفوع لها إعانات.

6- النشاط البحري هو صناعة كثيفة رأسمال، ولذلك فالدول جميعها ستقابل سياسات الإعانات في الدول المنافسة بإعانات مضاد لها.

المطلب الثالث: آثار الإعانات على الدورة الملاحية

لأسعار النقل البحري دورة حادة التقلب من مستوى عال جدا، إلى أدنى مستوى، مما يعطي لمهنة ملاك السفن صفة المخاطرة وعدم الاستقرار، وذلك لعاملين اثنين⁽¹⁾

- 1- لما كانت الملاحية صناعة دولية، فإن أي محاولة للسيطرة على كمية حمولة السفن مالمها إلى الفشل.
- 2- إن الطلب إلى الفراغات بالسفن يكون دائما معرضا لتقلبات فجائية غير متنبأ بها، أما توسعها أو انكماش مثل فشل المحصول الزراعي في منطقة ما، أو نقص الوقود أرحمود إقتصادي، أو دورات تجارية، أو حروب وأزمات سياسية إلا أن مرونة العرض تتأثر بالزمن القصير، شهرا أو اثنين مثلا يكون العرض أقل مرونة كثير من الزمن البعيد لأكثر من عام.

وفي الحلة الثانية: فإن النقص في السفن سوف يستمر حتى إتمام تنفيذ طلبات بناء السفن الجديدة تبعا لحالات الرفاء مما يأخذ فترة من 13-17 شهرا تترل جميعها بكميات عظيمة إلى السوق آتية من جميع ترسانات بناء السفن في العالم ومن الناحية النظرية يميل جهاز الأسعار عندما تعمل خلال الأزمات إلى تقليل العرض، ذلك أن السفينة ستواصل العمل في المدى القصير لطالما كانت تكاليفها المتغيرة مطروحا منها تكاليف رباطها أقل من سعر النقل.

وباستمرار هبوط أسعار النقل، فإن السفن الأقدم ذات التكاليف الأكثر ارتفاعا سوف تبدأ أولا في الرباط أو قد تحرد بالتدرج، تاركة السفن الأكثر كفاءة واقتصادا تعمل بما فيه من فائدة تجارية للعالم. وهكذا فإن جهاز الأسعار يعمل على إحلال السفن الجديدة، الأقل تكلفة والأكثر كفاءة، وربما الأسرع بدلا من السفن القديمة ذات التكاليف العالية والكفاءة المنخفضة، ومرونة نظام رباط السفن هام جدا عند دخول وخروج السفن من الرباط تبعا لحالات السوق.

ولكن المعانات تؤثر تأثيرا عكسيا لأثر جهاز الأسعار بالرغم من التزول المستمر في الأسعار بمساعدة هذه الإعانات.

وستبتأ حركة إخراج السفن الزائدة من السوق لسبيين، بما يساعد على نزول أكثر من أسعار النقل.⁽²⁾

الأول: وجود سفن معانة تقبل أسعار أقل من نفقات تشغيلها، مطروحا منها نفقات الرباط.

الثاني: تباع السفن القديمة ذات تكاليف الإصلاح المرتفعة التي يصبح تشغيلها غير مربح بالنسبة للدول ذات الأجور العالية، بدلا من رباطها أو تحديدها إلى ملاك في الدول ذات الأجور المنخفضة. وهؤلاء الملاك بمساعدة الإعانات سيحاولون تشغيلها وبذلك يستمر انخفاض أسعار النقل أكثر بما يضطر السفن غير المعانة

(1) المرجع السابق، ص: 147-148.

(2) المرجع السابق، ص: 149.

والتي في حالة أحسن وأكثر كفاءة بالتوقف بالرباط، بينما السفن الأقل كفاءة وأقدم عمرا من وذات التكاليف الأعلى تستمر في التشغيل في غير صالح تجارة العالم. وتعمل الإعانات كذلك على تخفيض الأسعار وإطالة مدة الكساد. فإن السفن المعانة سوف تزداد خسارتها وعلى الحكومات كذلك أن تزيد من إعاناتها والخسارات ستثمر بالتالي في الزيادة- مما يؤدي إلى سلسلة من الإعانات...

المطلب الرابع: حجج أنصار الحماية

إن (مؤيدي) آراء أنصار الحماية لتبرير فرض الحماية على النشاط الملاحي تدفع إلى طرح التساؤل التالي:

- ما هي الدوافع الاقتصادية لإقامة نشاط ملاحى محمي؟
نجد الإجابة على هذا التساؤل فيما يلي:

1- حجة الصناعة الناشئة: (1)

يرز الاقتصاديون سياسة حماية الصناعة الناشئة لمساعدة الصناعات الوليدة على النمو صحيحا خلال سنوات حياتها الأولى حيث تهدف إلى حماية الصناعة الناشئة لفترة مؤقتة لكي يكتسب المنظمون المحليون قدرا من الخبرة والدراية حتى يتمكنوا الصناعات الثانوية اللازمة. وكما هو معروف فإن شركة الملاحه تحتاج إلى رأسمال ضخم حتى تحقق وفرات الإنتاج الكبير له درجة تكفي للاستغناء عن الحماية. وستصبح المساعدة حينئذ ضرورية في الدولة النامية.

ومثال على ذلك المنح التي منحتها الحكومة اليابانية عام 1880 والتي ساعدت في توسع الأسطول الياباني عند بدأ استخدام البخار وكانت كل إعانة عند صدور ما تحتوي على نصف فيه بيان عن تخفيضها سنويا، وقد كان نمو الأسطول التجاري الياباني مصاحبا لنمو التجارة اليابانية وساعدا له، وقد بررت المساعدة التي منحت لهذا الأسطول في البداية على أساس الخدمة المطلوبة منه في سبيل توسع التجارة في ذلك الوقت. (2)

2- عدم تحقيق حرية المنافسة: (3)

ترى الدول التي بدأت الإستثمار النقل البحري مؤخرا من الصعب عليها تسيير سفنها على أساس المنافسة الحرة في سوق عالي ممتاز بمنافسة حادة والأسباب الرئيسية لذلك هي:

أ- رأس المال الضخم و المقدره الإدارية العالية.

إن إنشاء أسطول تجاري يحتاج إلى رأسمال ضخم لبناء أو لشراء السفن ولإيجاد منشآت برية، ويحتاج إلى رأسمال ضخم، كذلك إلى تكاليف لتشغيل هذا الأسطول، وبالنسبة لشركة خاصة في دولة نامية فليس من السهل إيجاد رأس المال المطلوب ما لم تساعد الحكومة، أو أن تتولى الحكومة بنفسها النشاط البحري ذاته،

(1) الدكتور محمد الصوص، التجارة الخارجية، الطبعة الأولى 2008، ص: 77.

(2) المرجع السابق، ص: 160.

(3) نفس المرجع السابق، الدكتور عبد المنصف محمود، كتب اقتصاديات النقل البحري، ص: 157.

وهذا الرأسمال الضخم بالإضافة إلى الخبرة والإدارة العالية يضعان قيوداً على الدخول الحر إلى النشاط الملاحي العالمي.

ب- المساعدات التي تمنحها الدول البحرية إلى أساطيلها:

يوجد هناك أعداد قليلة جداً من الدول البحرية - إن وجدت - لا تساعد أساطيلها.

ج - المنافسة من أساطيل أعلام الملائمة:

تتمتع سفن الملائمة بمزايا عديدة مما يمكنها من تخفيض تكاليفها نسبياً ومما يقوي مقدرتها على المنافسة خاصة في زمن الكساد فهذه السفن معفاة من الضرائب تحاول كثير من الدول البحرية ملغاة هذه الميزة بتخفيض الضرائب على سفنها ولكنها لم تنجح في ذلك نجاحاً كافياً.

3- العوائق التجارية في العالم:⁽¹⁾

تعتبر العوائق التجارية في العالم هي القعدة وأن التجارة الحرة هي الاستثناء فليس من الواقعي أن تنظر إلى النشاط الملاحي بمعزل عن أحوال اقتصاد العالم الحقيقية فليس من المنطق أن تشتكي دولة تفرض حواجز على تجارتها تمنعها عن حرية الحركة من أو من دول أخرى إذا ما قابلنا الدول المتضررة من هذه الإجراءات بإجراءات مماثلة للحد من استخدام سفن الدولة الأولى.

ويعتبر حالياً أحد أسباب انحراف الاقتصاد العالمي عن الوضع الأمثل وعوائق التجارة غير العادلة التي تفرضها الدول الصناعية على أسواقها.

وليس من العدالة أن تنتقد الدول النامية البحرية الجديدة إذا اتبعت سياسات تمييزية بينما لا تتمتع صادراتها بحرية الدخول إلى أسواق الدول المتقدمة، ويقال في هذا المجال بأن دولة - ميزاتاً تجارية مختل ومدينة، قد تحاول تخفيض الديون والإختلال في ميزاتها التجارية بأي تشتري (فوب) وتبيع (سيف)، وبذلك تنقل تجارتها على سفنها الوطنية من أجل التوفير في ميزان المدفوعات.

ووجود عوائق التجارة في جميع أنحاء العالم يجعل من اتخاذ أي خطوة بواسطة دولة واحدة أو مجموعة من الدول وحدها نحو تحرير التجارة ما يسيء إلى معدل التبادل التجاري ومما يزيد البطالة.

4- الاستقلال الاقتصادي:

يعتبر هذا السبب واحد من أهم الأسباب التي تدفع الدول النامية إلى إنشاء أسطول للنقل البحري، حتى ولو على حساب الإبتعاد عن مبدأ التكاليف النسبية، إذ تشعر هذه الدول أن تقسيم العمل الحالي في العالم ما هو إلا نتيجة خلفية تاريخية.

ففي الوقت الحاضر نجد أن ملكية السفن مركز لدرجة كبيرة في أيدي الدول المتقدمة فإن الدول النامية المبعثرة سياسياً واقتصادياً تشعر بالخطر من الاعتماد الاقتصادي على الخدمات الملاحية الأجنبية، خاصة في زمن الحروب والأزمات العالمية كما حدث في الماضي، ففي خلال الحربين العالميتين الأولى والثانية شعرت كل دولة

⁽¹⁾ نفس المرجع السابق، ص: 159.

لا تمتلك أسطولا تجاريا بالعجز الكامل نتيجة لحرمانها من طرفها التجارية في البحار، وقد اقتنعت معظم الدول غير البحرية أن الأسطول التجاري ضرورة لضمان مستقبلها.

5- تنويع الصناعات:⁽¹⁾

تعتمد الدول النامية على أساس على تصدير المواد الأولية، غير أن معدل الدولي للتجارة. في المدى الطويل - لهذه المواد - فيما عدا حالات استثنائية تهدد اقتصاديات التنمية وأكثر من هذا ففي عديد من هذه الدول، نجد أن عددا قليلا جدا من السلع تكون الجزء الرئيسي من صادراتها، ولهذا السبب فإن التصنيع حتمي ويمثل النشاط الملاحي لبعض الدول وسيلة مغرية في سبيل التصنيع، فيمكن للسفينة من يوم شرائها أن تدر إيراد وهي لن تحتاج إلى مدة طويلة حتى يتم تدريب الرجال، إذ أن الضباط والطاقم وحتى الإدارة المتمرسه يمكن استئجارها من الخارج.

وبالنسبة لكثير من الدول النامية، فقد أثبتت عملية التصنيع أنها صعبة للغاية بينما الإبتداء في تشغيل خط مالحى يعتبر نسبيا أسهل وأسرع.

هكذا يمكن لدولة نامية، بإنشاء صناعة نقل بحري أن تضيف بسهولة قيمة لتجارها المصدرة والتي تصبح مكسبا لمعدل التجارة الدولية لهذه الدولة وبالنسبة للدول المتقدمة عندما تمنح قرضا لدول نامية، فإن السفينة يمكن اعتبارها نسبيا ضمان جيد للدين. بينما أن استخدمت هذه القروض في مشاريع البنية الأساسية تعرض القرض لمخاطر أكبر.

وتتمتع الملاحه بمرونة أكبر من صناعات أخرى كثيرة فالسفينة يمكن للسفينة أن تغير تجارتها المعينة عليها تبعا لأحسن استخدام لها، فإن اعتبرنا السفينة ذات رأسمال كثيف بالنسبة للعماله، فإن النشاط الملاحي يخلق أنشطة مساعدة أخرى متصلة به والتي يمكن اعتبارها واحدة من المتطلبات الأساسية لبناء مجتمع صناعي.

6- الإندماج:

كثيرا ما يجذب الاقتصاديون أن تسعى الدول النامية إلى تكوين أواق اتساعا عن طريق الإندماج الإقليمي. وتحتاج الصناعة بالنسبة للمنتجات نصف المصنعة أو كاملة التصنيع إلى توزيع الصناعات المكمله لبعضها البعض حيثما يكون أفيد لها داخل الأسواق الإقليمية وذلك حتى يمكن تلاقي الازدواج في إتباع نفس البضائع وتلعب الأساطيل التجارية الإقليمية دورا أساسيا في مثل هذه السياسات خاصة إذا كانت طرق المواصلات الداخلية غير كافية، أو كان الإقليم منفصلا جغرافيا فإذا كانت أمة مقسمة إلى دول متعددة، فيمكن للنشاط البحري أن يلعب دورا هاما في الاندماج الاقتصادي والسياسي.

7- التوسع في التجارة الوطنية:

عندما تشعر دولة بأن الخدمات الملاحية التي تخدم تجارتها غير مرضية لأي سبب من الأسباب. فإن التجارة الدولية وفي بعض الأحيان تكون كمية التجارة المنقولة غير كافية بالنسبة للخطوط الأجنبية لتبدأ نشاطها إلى

(1) نفس المرجع السابق، ص: 161.

موانئ هذه الدولة، ولذلك يتحتم على الدولة أن تأخذ بنفسها أو بواسطة رعاياها النشاط التجاري إلى أن تنمو التجارة (المنقولة غير كافية بالنسبة للخطوط الأجنبية لتبدأ نشاطها) وكذلك بالنسبة لتجارات بحرية جديدة، فقد تتردد الخطوط الأجنبية لنوقعها مخاطر أعظم في أن تكرر رأسمال جديد، أو أن تنقل سفنها من التجارة الثابتة القدم إلى هذه النواحي الجديدة، وقد تحتاج هذه التجارات الجديدة إلى تشجيعها بتخفيض سعر النولون والذي قد يكون في المدى البعيد مبشر بالربح، ولذلك تعتمد الدولة إلى استخدام أسطولها في الإتجاه ولكن يجب ألا ننسى أن الأسطول الوطني أن كانت تنقصه الكفاءة وغير قادر على المنافسة لارتفاع تكاليفه.⁽²⁾

⁽²⁾ نفس المرجع سبق ذكره، ص: 163.

المبحث الثاني: دور الموانئ في تنمية التجارة الخارجية وطرق تطويرها⁽¹⁾

تعتبر الموانئ البحرية حلقة هامة في سلسلة النقل المتكامل والنقل المخترق أو النقل المتعدد الوسائل حيث تربط الموانئ بين التجارة الخارجية المنقولة بحرا والتجارة المنقولة برا. بمعنى أن يتم نقل البضائع والركاب من السفن البحرية عن طريق الميناء إلى وسائل النقل البرية والعكس.

المطلب الأول: أهمية ودور الموانئ

1- الميناء البحري:

تعتبر الموانئ هي المنفذ الرئيسي للتجارة العالمية، وبناء على ذلك فيجب التخطيط لهذه المنافذ تخطيطا بعيد المدى حتى يتوفر فيها جميع التسهيلات الملائمة حيث أنها تمثل حلقة الوصل التي تربط بين الأرض والبحر ويتطلب إدارة تشغيل مثل هذه المنافذ مستوى عالي من الإدارة حتى تتمكن من الإسراع في عمليات تداول البضائع بطريقة مبسطة واقتصادية.

وتلعب الموانئ دورا هاما وحيويا في تنمية إقتصاد الدول حيث تعتبر كبوابات تمر من خلالها التجارة الخارجية مثل استيراد المواد الخام (الخشب- المعادن الخام- البترول وتصنيعها ثم تصدر بعد تصنيعها.

وللموانئ ذات الكفاءة العالية والأداء المتميز بدور نشط في التنمية الاقتصادية ويترتب على هذا الدور بعض الإيجابيات التي يمكن تلخيصها فيما يلي:

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

(1) الدكتور محمد الصيرفي، كتاب الاستراتيجيات التسويقية للموانئ وشركات النقل البحري، الطبعة الأولى، 2009، ص: 10.

2- دور الميناء في تنمية الاقتصاد:⁽¹⁾

تلعب الموانئ دوراً هاماً وحيوياً ومن المجالات المساعدة في تقديم خدمات وتسهيلات للمبادلات التجارية الدولية وأسباب التوسع للاستثمارات الاقتصادية الدولية في مجالات الإنتاج وفي ميادين التجارة الدولية على حد سواء فهي خاضعة للميول والخيارات التي تفضلها خطوط النقل التجاري البحري العالمية العملاقة والتي تحددها طبيعة وحجم الأنشطة التجارية لهذه الموانئ أو بمعنى آخر هي التي تحدد أحجام الطلب الفعلي من تجارة الحاويات العابرة في مواجهة العرض المتاح في الموانئ المحورية.

- كما تسعى الموانئ للبحث عن أسواق دائمة لإنتاجها من الخدمات عن طريق بناء علاقات إقتصادية أشد وثيقة مع أساطيل السفن والشركات المالكة لها والموانئ الأخرى.

- كما تعتبر منتجة للخدمات اللوجيستية وفي ذات الوقت فإنها مستهلكة لها، ومحطة للتعامل اللوجيستي الموفر للنفقات المالية والتكلفة الزمنية، والوقود.

خدمة المجال الجغرافي الاقتصادي، أي أن الاستثمارات الإنتاجية تسير في خطوط متوازنة مع حجم الطلب العالمي.

- تعتبر مورد ومصدر للحصول على العملة الصعبة اللازمة لتحويل برامج التنمية.

- تزيد من القدرة التنافسية لصادرات الدولة.

- تساعد على دعم وتأكيد الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدولة.

⁽¹⁾ الدكتور أيمن النحراوي، كتاب لوجيستيات التجارة الدولية، الطبعة الأولى، 2007، ص: 291-307.

المطلب الثاني: التحديات التي تواجه الموانئ

لقد أصبح ينظم إلى الموانئ اليوم بأن لها وظيفة ذات طابع تجاري إذ أصبحت عبارة عن منشآت تجارية شأن المنشآت الصناعية الأخرى ونظر أن التجارة والنقل العالميين هما جزء من سوق شديدة المنافسة، فإن جميع الموانئ بلا استثناء توجد في الخطوط الأولى للمنافسة الدولية. وتشير التوقعات أن موانئ الحاويات في جميع أنحاء العالم سوف تستقبل أعداد متزايدة من الحاويات. حيث وجد أن حركة التجارة البحرية بالحاويات لها نتائج إيجابية كبيرة على الاقتصاد والتجارة البحرية الدولية.

وقد برزت أهمية النقل بالحاويات مقارنة بوسائل النقل التقليدية الأخرى (البضائع العامة)، كما تشير إلى ذلك معدلات النمو العالية للنقل بالحاويات، الأمر الذي جعل الموانئ تسعى إلى استحداث محطات جديدة متخصصة لمناولة الحاويات، أو تقوم بتطوير وتوسعة محطات الحاويات القائمة بها.

وتجدر الإشارة إلى أن موانئ بعض الدول مازالت تواجه بعض التحديات أهمها:⁽¹⁾

- 1- الارتفاع النسبي في رسوم وأجور خدمات الموانئ.
- 2- عدم قدرة قواعد وتعليمات الموانئ على مواكبة التطورات التي حدثت في صناعة النقل البحري، والذي يجعلها بحاجة ماسة إلى التحديث والتطوير لمواكبة تلك المتغيرات.
- 3- ارتفاع أجور الأراضي والمستودعات في الموانئ والتي تحد من أعمال النشاطات المرتبطة بأعمال الاستيراد والتصدير، وتقلل من قرض إستغلال طاقات الموانئ.
- 4- خضوع الحاويات الواردة للموانئ لعمليات تفتي ش، والتي تؤدي في بعض الأحيان إلى تلف المنتج المستورد بداخلها.
- 5- معاملات الحاويات الفارغة كأها بضائع مستوردة.
- 6- إنخفاض عدد ساعات التشغيل، حيث أن عمال الجمارك مقيد بساعات محددة، ويتم إغلاق بوابات الميناء جزئياً أو كلياً بعد فترة الدوام الرسمي وخلال عطل الأسبوع والأعياد.
- 7- ارتفاع حجم القيود المفروضة على البضائع المسافنة والترانزيت.
- 8- طول إجراءات فسخ ركاب السفن والذي يستغرق عدة ساعات.
- 9- عدم كفاية مختبرات الجودة والنوعية بالموانئ.

لتجاوز هذه التحديات يجب على الدول النامية العمل على تحسين خدماتها، وهذا ما سنتطرق إليه في المطلب الموالي.

(1) مركز الدراسات والأبحاث، الغرفة الشرقية، تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية المملكة العربية السعودية دون الإشارة إلى السنة، ص: 16.

المطلب الثالث: طرق تحسين خدمات الموانئ

ينبغي العمل على تحسين خدمات الموانئ من خلال القيام بما يلي: (1)

- 1- تخفيض رسوم وأجور خدمات الموانئ لتكون قادرة على منافسة الدول المجاورة.
- 2- تحديث قواعد وتعليمات الموانئ لتواكب التطورات التي تحدث في صناعة النقل البحري، حيث أن ذلك يعتبر عامل مهم في تطوير عمل الموانئ.
- 3- 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.
- 4- تحسين طرق تفتيش الحاويات الواردة ووضع إجراءات خاصة بشأن السلع القابلة للتلف لتجنيب الموردين الخسائر المرتبطة بتلف البضائع الواردة.
- 5- ضرورة تسهيل إجراءات التفتيش على الحاويات الفارغة وعدم معاملتها على أنها مستوردة.
- 6- تمديد ساعات عمل الموانئ وعدم إقفال بوابات الميناء بعد فترة الدوام الرسمي، وخلال عطل الأسبوع والأعياد.
- 7- ضرورة زيادة مختبرات الجودة والتنوعية بالموانئ لتكون قادرة على استيعاب الحجم الكبير للواردات.
- 8- تسهيل الإجراءات المفروضة على بضائع المسافة والترانزيت.

(1) علي عبد الله، إدارة وتشغيل الموانئ، الجامعة البحرية الدولية، السويد، 2000، ص: 12.

المطلب الرابع: سبل رفع كفاءة الموانئ وتنمية الصادرات

يجب إجراء مجموعة من التعديلات من أجل تنمية كفاءة الموانئ بالدول النامية، وبالتالي تنمية تجارتها الخارجية، والتي تتمثل فيما يلي:⁽¹⁾

1- رفع كفاءة المرافق بالموانئ والخدمات المقدمة للسفن القادمة والمغادرة كالخدمات المقدمة للسفن القادمة والمغادرة كخدمات الملاحة والتموين بالوقود والمياه لجذب خدمات الترانزيت وإعادة التصدير.

2-زيادة الإيرادات المحصلة عن طريق زيادة معدلات الإنتاجية وإدخال خدمات جديدة، والتوسع في الخدمات القائمة.

3- ضخ الاستثمارات الجديدة في الموانئ، والتي تتمثل في تحديث المعدات والتجهيزات، وإدخال معدات وتجهيزات جديدة وتعميق الأرصفة، وذلك لاستقبال الجيل الحديث من السفن، وما يتوقع من إنتاجية من السفن العملاقة خلال السنوات القادمة.

4- تدعيم الأنشطة المكتملة لصناعة النقل البحري مثل إنشاء موانئ جديدة وتحديد الموانئ القائمة على نحو يتلاءم مع حركة التجارة الخارجية، من شأنه المساهمة في تخفيض تكاليف نقل الصادرات والواردات، والتي تتمثل في غرامات تأخير التي تتحملها الدولة نتيجة لتعطيل السفن في الموانئ، فعلى سبيل المثال: بلغ متوسط أيام التعطل في 75 ميناء من موانئ الدول النامية حوالي 12 يوماً وذلك سنة 1977.

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 x 12 يوم x 75 ميناء). كما تبلغ تلك الخسائر سنوياً في تلك الموانئ 3.1 مليار دولار.

5- تنمية الصادرات الصناعية الوطنية في الموانئ عن طريق:⁽²⁾

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

ب- رفع معدلات الأداء لعمليات المناولة باستخدام أحدث الآلات والمعدات، واستحداث شبكة متكاملة من الأنظمة الآلية الحديثة والتي تربط القطاعات العاملة وذات العلاقة، مما يوفر خدمات متميزة وبإجراءات ميسرة وبتكلفة منافسة.

ج- 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.

(1) نفس المرجع السابق، ص: 10.

(2) نفس المرجع والصفحة السابقين.

د- 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 لهذه الخطوط العالمية لاستقطاب هذه الخطوط وذلك بتقديم الخدمات الأفضل ولا بد أن تتناسب مع الأهداف الموجودة من تنشيط الموانئ مع تفعيل دورها داخليا وخارجيا، وذلك عن طريق إصدار كتيبات ونشرات ومجلات تشغيل، إضافة إلى تخصيص مواقع على الإنترنت ونشرها على المستفيدين من خدمات الموانئ.

ه- توفير فرص عمل جديدة للأيدي العاملة.

و- فتح آفاق جديدة لتنمية القطاعات الاقتصادية الأخرى كالبنوك والنقل والتأمين والإسكان والخدمات المساندة والاتصالات وغيرها.

بالنظر إلى طبيعة العمل في الموانئ يتضح أن اللوائح المنظمة لعمليات التشغيل متعددة نظرا لتعدد الجهات الحكومية العاملة بالميناء، وتبعاً لذلك فإنه ينبغي أن تسهم تلك الجهات في تطوير أنظمتها جنباً إلى جنب مع الموانئ بهدف جذب التجارة، وانسياب البضائع والسفن بالموانئ.

خاتمة الفصل الثاني:

يعد عرض وجهتي النظر السابقتين بخصوص اختيار السياسة الأنسب نجد أن سياسة الحماية البحرية في إطلاقتها ضرر كبير. فتكون الحماية على أشدها عندما تكون الكفاءة في أقل مستوياتها، ثم تميل الحماية إلى النقصان بزيادة الكفاءة في أسطول معين، كذلك نجد أن تكاليف النقل تزداد كلما ازدادت إجراءات الحماية بما يضر بعملية تنمية التجارة الخارجية. إن الدول النامية ستواجه في مراحل الصناعة البحرية الأولى سوق من المنافسة الشديدة ما لم تمنح أنواعا مناسبة من الحماية إلى أساطيلها، فسيكون من العسير على هذه الأساطيل أن تنجح في الوقوف على قدميها خلال سنوات نشأتها الأولى، إلا أنه يجب أن تتناقص هذه الحماية خلال فترة زمنية محددة مسبقا. أما فيما يخص دول موانئ الدول النامية والتي لها تأثير بالغ الأهمية على تنمية التجارة الخارجية، فهي في معظم هذه الدول في حاجة إلى عمل على رفع كفاءة المرافق بها، وتحسين الخدمات المقدمة للسفن القادمة والمغادرة إضافة إلى العمل على زيادة الإيرادات المحصلة عن طريق زيادة معدلات إنتاجية، وإدخال خدمات جديدة، والتوسع في الخدمات القائمة بدلا من رفع أجور الشحن وغيرها من الرسوم.

مقدمة الفصل الثالث:

سنتطرق في هذا الفصل إلى التعريف بمؤسسة ميناء مستغانم من حيث النشأة الجغرافية، أهدافه، مميزاته، الخصائص البحرية والتجارية لمحطات الرسو والمنشآت المتخصصة به. كما سنحاول التطرق إلى استقبال السفينة والتسهيلات المينائية، الحركة التجارية بميناء مستغانم وكل من الصادرات والواردات. إضافة إلى الإحاطة بالتحديات التي تواجه الميناء والتي تحد من تنمية التجارة الخارجية به، انعكاساتها السلبية ومشاكل الميناء والمشاريع المستقبلية.

المبحث الأول: ماهية مؤسسة ميناء مستغانم

سنتطرق في المبحث إلى التعريف بميناء مستغانم، مميزاته خصائصه وامتيازاته، قدرات الاستقبال والمعالجة به، ومنشآته المتخصصة.

المطلب الأول: التعريف بمؤسسة ميناء مستغانم

سنتطرق في هذا المطلب إلى: نشأة الميناء، نشأة مؤسسة ميناء مستغانم، التعريف بالمؤسسة، مهام المؤسسة والهيكل التنظيمي للمؤسسة ميناء مستغانم.

1- النشأة الجغرافية للميناء:

- لأنه كان خليجا صخريا حادا يمتد بين الرأس البحري لصلامندر، والرأس البحري لخروبة استخدمه القراصنة لاقتسام الغنائم، سمي ميناء مستغانم فيما قبل 1883 م بـ "مرسى الغنائم" ومن هنا سميت المدينة "مستغانم".
- في سنة 1848م، أنشئ أول رصيف للميناء بطول 80 مترا ليصل امتداده إلى 325 م بحلول سنة 1881م.

- انطلق أول مشروع لتهيئة الميناء في سنة 1882م انتهت بميلاد أول حوض للميناء.

بعد بناء كاسرة الأمواج الجنوبية الغربية للميناء سنة 1941م، تم إنشاء الحوض الثاني برصيف طوله 430 مترين نهاية 1955 وبداية 1959 م منذ ذلك الحين يتم تطوير الميناء بما يتماشى مع متطلبات المنطقة، حيث أصبح يشكل اليوم جزءا أساسيا من البنية التحتية الخاصة بالنقل البحري في المنطقة وهو ضروري بالنسبة للعديد من الصناعات الكبرى التي تشارك في التجارة الدولية.

إذ أنه يشجع استحداث مجموعة من الخدمات مقربة من المستلمين النهائيين عبر أروقة نقل متعددة الأنماط.

2- نشأة مؤسسة ميناء مستغانم:

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

ورثت مؤسسة الميناء ابتداء من شهر نوفمبر 1982 الخدمات والتجهيزات الخاصة بالديوان الوطني للموانئ المنحل (OMP)، وكذلك تلك الخاصة بالشركة الوطنية للشحن والتفريغ المنحلة أيضا (SONAMA). كما أسندت إليها من جهة أخرى مهام القطر الموكولة فيما قبل للشركة الوطنية للملاحة (CNAN).

فأصبح دورها منوطا بما يلي:

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

2- احتكار خدمات الشحن والتفريغ، القطر والإرساء.

في 29 فيفري 1989 م شقت مؤسسة ميناء مستغانم طريقها نحو الاستقلالية على غرار المؤسسات التي كشفت عن استقرار في وضعيتها المالية، حين تم تحويلها بموجب عقد موثق من شركة عمومية ذات طابع

اجتماعي إلى شركة عمومية اقتصادية، شركة ذات طابع أسهم رأس مالها 250000000 دج ثمن الحيازة الكاملة لشركة تسيير مساهمات الدولة " الموانئ" SOFE PORTS، تحمل للسجل التجاري رقم 88.B.01 وتخضع للقانون التجاري والمدني طبقا لأحكام القوانين 01-88 و 03-88 و 04-88 الصادرة بتاريخ 12 جانفي 1988، والمتضمنة للنصوص التنظيمية الاستقلالية المؤسسات، وطبقا للمرسوم 101-88 الصادر بتاريخ 11 جانفي 1988، والمرسوم 119-88 الصادر بتاريخ 16 ماي 1988، والمرسوم 177-88 الصادر بتاريخ 28 سبتمبر 1988م.

3- التعريف بالمؤسسة:

يمكن إنجاز تعريف مؤسسة ميناء مستغانم في النقاط التالية:

- 1- اسم المؤسسة: مؤسسة ميناء مستغانم.
- 2- النظام القانوني للمؤسسة: مؤسسة عمومية اقتصادية، شركة ذات أسهم.
- 3- رأس المال الاجتماعي: 500000000 دج تحت الحيازة الكاملة لشركة تسيير مساهمات الدولة "الموانئ" SOGE PORTS .
- 4- تاريخ التأسيس: 14 أوت 1982م.
- 5- تاريخ استقلالية المؤسسة: 29 فيفري 1889م.
- 6- المقر الاجتماعي: على الطريق الرئيسي إلى صلامندر بـ: 131 مستغانم 2700.
- 7- اسم ولقب المدير العام: مولاي محمد.
- 8- الهاتف: 33.01.11/12(045).
- 9- فاكس: 33.01.15(045).
- 10- الموقع على الانترنت: WWW.PORT.MOSTAGANEM.DZ.
- 11- الموقع الجغرافي يقع ميناء مستغانم في الجهة الشرقية لخليج أرزيو بين خطي عرض 35° و 56° شمالا وخطي طول 00° و 05° شرقا.

4- أهداف ميناء مستغانم:

- تأمين أحسن الظروف لعبور البضائع من حيث المدة الزمنية، النوعية، الحماية والسعر.
- تقديم تسهيلات حقيقية (وسائل عبور ومعالجة تخزين ذات كفاءة عالية).
- كون الأذان الصاغية لاهتمامات المتعاملين الاقتصاديين.

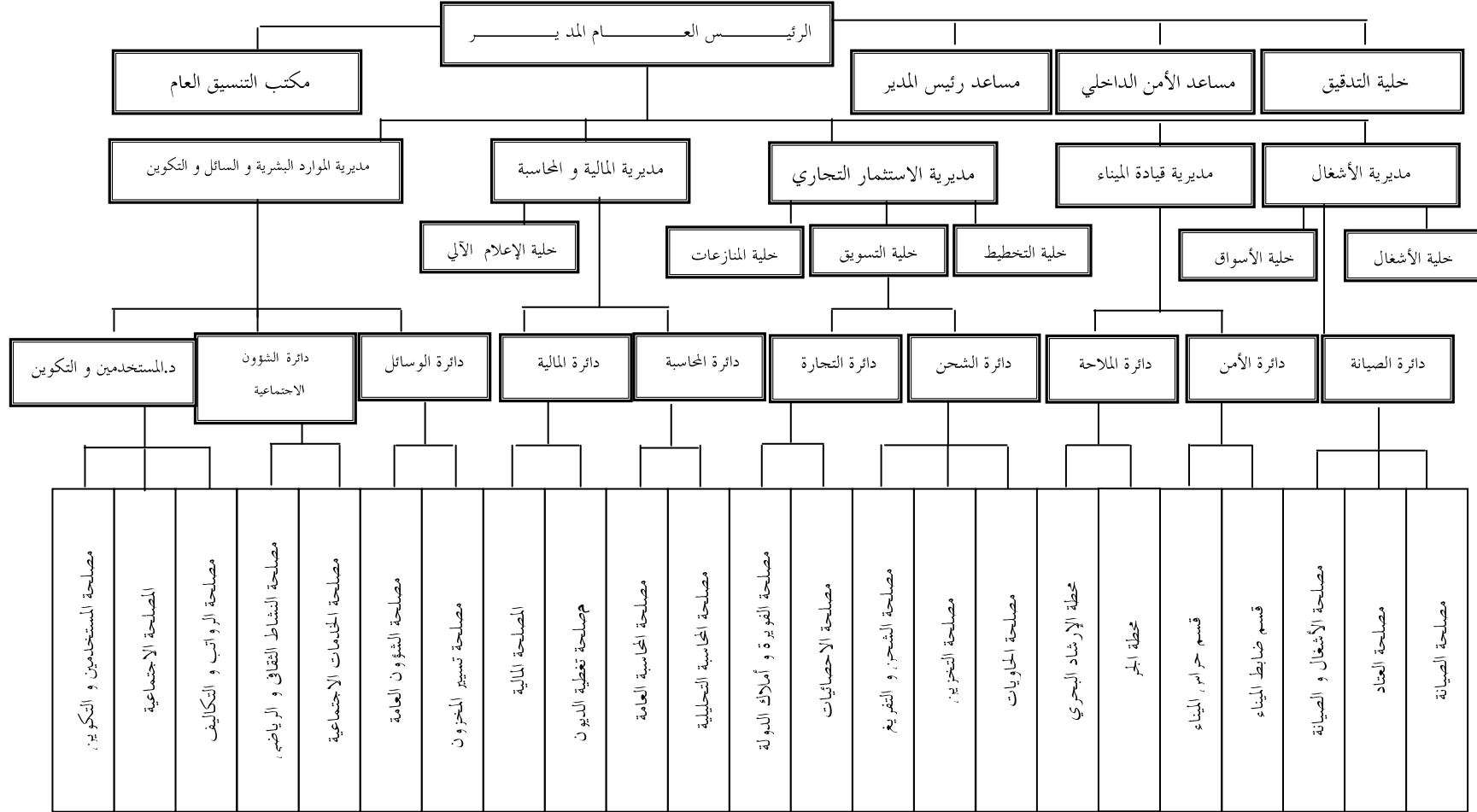
5- مميزات ميناء مستغانم:

- موقع جيواستراتيجي هام.
- وفرة طرق مواصلات نحو منطقة حلفية تتألف من 12 ولاية.
- محطات رسومة خصصت لسفن الأداء لتأمين الخطوط البحرية المنتظمة.

- إنشاءات متخصصة لمعالجة ناقلات الحبوب، السكر، الخمر، وناقلات الزيت.
- قدرات تخزين مغطاة وغير مغطاة.
- حماية جيدة للبضائع.
- تنوع طرق تسليم البضائع (السكة الحديدية، الطريق الأرضي، والمساحة الوطنية).
- بني فوقية وتجهيزات وفق طموح المتعاملين الاقتصاديين.
- إطارات وعمال مهينون ومدربون على عمليات الشحن والتفريغ.
- ساعات عمل متواصلة: 24 سا و07 أيام.

الهيكل التنظيمي:

الشكل رقم 01



المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

المطلب الثاني: الخصائص البحرية والتجارة لمحطات الرسو:

أسماء الأرصفة	الأحواض	محطات الرسو	طول محطات الرسو (متر)	عمق محطات الرسو (متر)	التخصص	
الرصيف الشمالي الشرقي	وض الأول	Y	80	4.50	سفن خدمة المرافئ	
		0	117	6.77	رفت + 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	حبوب + بضائع مختلفة	
الرصيف الجديد		وض الثاني	Np1	108	7.98	سفن الأداء + بضائع مختلفة
			Np2	109	7.18	مختلفة
رصيف سفن الأداء	Np		69	6.20	سفن الأداء	
الرصيف الجنوبي الغربي	6		140	6.95	خمر غير موضب + بضائع مختلفة	
	7		140	8.22	مختلفة	
رصيف الصيد	En activité 430		4.50	سفن الصيد		

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

← أرضية التخزين: بمساحة كلية تقدر بـ 44430 ذات الاستخدام التجاري.

← مرآب السيارات: بمساحة 60000م² وقدرة استيعاب تصل إلى 6000 سيارة مع إمكانية تمديدها إلى 12000 سيارة.

← مرآب الحاويات: بمساحة 1500 م² وقدرة معالجة 15000 حاوية سنويا.

← المخازن: عددها 16 مخزن بمساحة 8950 م³، توظف 950 م² للخدمات التجارية.

← طرق المواصلات:

* الطريق الأرضي: 4885 متر خطي.

* السكة الحديدية: 3747 متر خطي لكل الأرصفة مجهزة بخطوط سكة حديدية متجددة تستخدم مؤقتا لنقل الحبوب الأنابيب المعدنية: ثقل قصب السكر...).

المطلب الثالث: المنشآت المتخصصة:

← وحدات استقبال وعبور الزيت

NAFTAL: مجهزة بثلاث أوعية (أحواض) ذات سعة إجمالية تقدر بـ 4200 طن.

SARLE BITAMS OUEST: مجهزة بثلاث أوعية (أحواض) ذات سعة إجمالية تقدر بـ 5000 طن.

SARLE HA. ← مجهزة بوعائين (حوضين) ذات سعة إجمالية تقدر بـ 5000 طن.

وحدات استقبال وعبور السكر الأحمر.

SPA SORA SUCRE: سعة استقبال تقدر بـ 1600 طن من السكر غير الموضب وقدرة العبور تصل إلى 150000 طن سنويا.

المبحث الثاني: التجارة البحرية على مستوى ميناء مستغانم:

سنتطرق في هذا المبحث إلى استقبال السفينة والتسهيلات المينائية، الحركة التجارية لميناء مستغانم وصادرات وواردات ميناء مستغانم.

المطلب الأول: استقبال السفينة والتسهيلات المينائية:

تتمثل إجراءات استقبال السفينة والتسهيلات المينائية المقدمة فيما يلي:

1- استقبال السفينة:

يقوم تجهز السفينة أو ممثله أي الربان بتقديم المعلومات التقنية الخاصة في 72 ساعة على الأكثر أي خلال 3 أيام قبل وصول السفينة إلى الميناء، عن طريق الفاكس أو الراديو لضمان أحسن استقبال السفينة في أحسن الظروف وفي حالة عدم تقديم كل المعلومات حول السفينة ومحتوياتها، فلا يسمح لها بدخول الميناء حتى وإن كانت في عرض البحر.

وتتمثل المعلومات التقنية الخاصة بالسفينة والبضاعة فيما يلي:

أ- طول، عمق، عرض وزاوية السفينة.

ب- طبعة البضاعة، الوزن الإضافي والإجمالي، وميناء الشحن، وهذا لغرض تحديد الحقوق مقابل الخدمة التي تقدمها مديرية القيادة للسفينة.

2- شروط رسو السفينة:

تتلخص شروط رسو السفينة فيما يلي:

أ- يجب على كل سفينة أن تكون مرفقة بجهاز تأمين السفينة، يعرف بجهاز الحماية، وهي مكلفة بالتعويضات نتيجة لإحداث تضرر بمرافق الميناء.

ب - يجب إحصار الوثائق الضرورية للسفينة منها:

- بطاقة تعريف السفينة تحتوي على اسم السفينة، رقم تسلسلها، اسم صاحب السفينة أو وكيله، حمولة السفينة... الخ.

- الفاتورة التجارية التي تنص على قيمة البضاعة وكميتها... الخ.

- وثيقة تسمى Connaissance تنص على كل البضاعة الموجودة على متن السفينة (نسخة أصلية).

- وثيقة Corco manifest: هي وثيقة خاصة بالبضاعة تسمح لوكيل السفينة بتمريرها إلى الجمارك لتمكنها من الاستفادة من رخصة تفريغ البضاعة في الميناء المنصوص عليه في العقد.

- وثيقة carco plan: وهي وثيقة شحن تستعمل من طرف مستخدمين مؤهلين للتفريغ، تنص هذه الوثيقة على حجم البضاعة، كيفية وضعها على متن السفينة.

- وثيقة mats receipt: تنص هذه الوثيقة على الخسائر الناتجة عن عملية الشحن، أو وجود امتياز أي أن البضاعة لم تضرر، وهي جاهزة للتفريغ.
على أساس المعلومات المقدمة يقوم الوسيط البحري بإعداد الفاتورة المبدئية، والتي تتضمن أسعار ومصاريف العمليات المقدمة من طرف مديرية القيادة وزرقي إرساء.
قطر السفن: تقطر السفن التجارية ليلا نهارا باستخدام قاطرة 2 Isere ذات قوة 1700 حصان.

المطلب الثاني: الحركة التجارية بميناء مستغانم:

ابتداء من 2002 تراوح استيراد الحبوب عن طريق ميناء مستغانم بين 40000 طن سنويا، والتي عولجت في مراكز متخصصة عبر تجهيزات مخازن الحبوب، أو بمركز عادي للاستقبال يمثل ما بين 05 إلى 55% من النشاط العام ويمكن أن يصل إلى أكثر من 60000 طن سنويا مستقبلا.
يحتل ميناء مستغانم المرتبة السادسة فيما يخص استيراد الحبوب من بين عشرة موانئ جزائرية وهذا يرجع إلى تعامله مع تركيبة من الزبائن المتخصصين في استيراد هذه الحادة وأهمهم.

- مجمع كنتوار المغرب غليزان - مستغانم.

- ش - ف.م.م جديد مستغانم.

- مؤسسة حبوب الغرب الجزائري.

- منشأة بابقرع - بشار.

- الديوان الوطني لاستيراد الحبوب.

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

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

- مجمع بوتلجة مستغانم.

- مؤسسة Edimco.

- شركة hydro aménagement بومرداس - الجزائر.

- شركة Cosider الجزائر.

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

ويتعامل ميناء مستغانم في هذا المجال مع كل من:

- شركة استيراد الحليب الجاف الجزائر - وهران.

- منشآت أنشیرال مستغانم.

- ش. د.م.م دقدوق لاستيراد الموز.

- ش.ذ.م.م caim بوفاريك، الجزائر.

أما فيما يخص النشاطات المختلفة، فإن ميناء مستغانم أصبح معروف بها بفضل حجم المنتجات والسلع المعالجة سنويا (أدوات، السيارات، مقطورات، آلات متحركة، قطع غيار، طرود ثقيلة وخفيفة)، خاصة بالنسبة للشركات الأجنبية المتخصصة في التنقيب عن البترول بمناطق جنوب البلاد، وتمثل النشاطات المختلفة نسبة 80% من مجموع الحركة التجارية العامة.

المطلب الثالث: صادرات وواردات ميناء مستغانم

تشمل صادرات ميناء مستغانم ما يلي:

- زيت قصب السكر؛

- الاسمنت الأبيض؛

- الخمر؛

- آلات مستعملة سابقا؛

- الهليوم (ينقل على شكل غاز)؛

- مواد البناء؛

- مواد كيماوية؛

أما عن واردات ميناء مستغانم فهي تشمل:

- الزيت؛

- الحبوب؛

- الآلات؛

- الفواكه؛

- السيارات والشاحنات؛

- الأنابيب (قنوات المياه)؛

- مواد فلاحية؛

- مواد بناء؛

- مواد بترولية؛

- معادن صلبة؛

- مواد كيماوية؛

- الأسمدة؛

1- الحصيلة السنوية للنشاطات المينائية:

أ- تجارة السفن:

بلغ عدد السفن التجارية التي رست خلال سنة 2014م في ميناء مستغانم 613 سفينة في مقابل رسو 563 خلال السنة الفارطة أي بزيادة 50 سفينة.

الجدول رقم 1.3: عدد السفن الراسية بالميناء خلال الخمس سنوات الأخيرة

السنة	2010	2011	2012	2013	2014
عدد السفن بحسب الدخول	548	511	533	563	613

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

ب- المكوث في الميناء:

- متوسط المكوث في الميناء (لكل أنواع السفن)

الجدول رقم 2.3 زمن مكوث السفن بالميناء:

السنة	2013	2014
المرسى الانتظار خارج الميناء	3.44 يوم	4.06 يوم
المرفأ الانتظار داخل الميناء	3.17 يوم	2.99 يوم

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

سجل تحسن ملحوظ في متوسط مكوث السفن التجارية في الميناء، وهذا راجع أساسا إلى تعميم العمل الليلي وتسريع عمليات الشحن والتفريغ.

ج- تحليل تجارة البضائع:

الجدول رقم 3.3: حجم البضائع (طن) خلال الخمس سنوات الأخيرة.

السنة	2010	2011	2012	2013	2014
حجم البضائع (طن)	1077481	1188987	1050936	1292342	1525152

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

خلال 2014 بلغ حجم المبادلات التجارية لميناء مستغانم مع مختلف المناطق الجغرافية في العالم استيرادا وتصديرا 1525152 طنا مسجلا بذلك ارتفاعا قدرة 18 % مقارنة بالنسبة الفارطة أي بزيادة قدرها 232.81 طن.

د- التجارة بحسب عائلات المواد 2014:

الجدول رقم 4.3: حجم الواردات وحجم الصادرات خلال سنة 2014

عائلات المواد	حجم الواردات(طن)	حجم الصادرات(طن)	الحجم الإجمالي(طن)
المواد الفلاحية	308529	10	308539
المواد الغذائية	14175	/	14175
المواد الحديدية	157519	/	157519
معادن ومواد البناء	155475	/	
مواد بترولية	49617	/	
مواد كيمياوية	7715	8224	15939
أسمدة	12820	/	128920
صفقات خاصة	346627	8291	354918
المجموع	1508627	16524	1525152

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء الجزائر

هـ- تجارة بذور البطاطا) بشار إلى أن حصة ميناء مستغانم من الاستيراد الوطني من بذور البطاطا تقدر بـ80%.

الجدول رقم 5.3: تجارة بذور البطاطا من خلال العشر سنوات الأخيرة

السنة	عدد السفن	حجم الواردات
2003	30	58788
2004	32	54923
2005	23	52479
2006	30	71256
2007	25	54295
2008	34	830.63
2009	37	967.91
2010	36	963.14
2011	37	1003.42
2012	44	1277.45
2013	39	1277.45
2014	33	100693

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

و- تجارة السيارات:

يتم بنهاية 2014، استيراد 112190 وحدة متحركة على متن 209 سفينة ناقلة للسيارات مسجلة انخفاضا قدره 9.478 وحدة مقارنة بالسنة الفارطة.

الجدول رقم 6.3: استيراد السيارات خلال الثلاث سنوات الأخيرة:

السنة	2009	2010	2011	2012	2013	2014
عدد ناقلات السيارات	54	199	194	269	240	209
عدد الوحدات المتحركة	17437	56359	63662	15081	121668	112190

* بدء عملية الاستيراد انطلاقا من أكتوبر 2009.

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

ز- تجارة الحاويات: الجدول رقم: 7.3 عدد الحاويات (معادلة 20 قدما) وحمولتها الخام

السنة	2011	2012	2013	2014
عدد الحاويات (معادلة 20 قدم)	6208	4448	3662	6345
الحمولة (طن)	40646	28049	23546	73755

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

ح- التجارة بحسب المنشآت المتخصصة:

- NAFTA: أنشأت 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 8.3 حجم الزيت المستورد خلال الخمس سنوات الأخيرة

السنة	2010	2011	2012	2013	2014
حجم الزيت المستورد طن	3544	14694	21059	13714	/

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

UCAO.A.I.C: أنشأت سنة 1986 على مساحة 4640 م، سعتها 30000 طن، وهي مجهزة بمضختين متحركين بمعدل ضخ 300 طن من الحبوب لكل منهما.

الجدول رقم 9.3: الحجم الكلي لاستيراد الحبوب

السنة	2010	2011	2012	2013	2014
الحجم الكلي (طن)	124100	432279	90626	80622	119561

المصدر: وثائق من مؤسسة ميناء مستغانم

- صومعة السكر:

أنشأت سنة 1971 م من طرف شركة التسيير والتوزيع الغذائي SOFEDIA (أصبحت تسمى فيها بعد شركة تكرير السكر SORA SUKRE)، تصل سعة الاستقبال لديها إلى 16000 طن من السكر غير الموضب وقدرة العبور إلى 150000 طن سنويا.

يشار إلى أن هذه المنشآت متوقفة عن النشاط منذ سنة 2006 م.

التجارة بحسب المنشآت المتخصصة (عقود الامتياز).

- وحدات استقبال وعبور الزيت:

Sarl bitumes qu'est- : بدأت نشاطها في جوان 2008م، حققت في سنة 2013 حجما مقداره 9467 طن من الزيت.

- Saniha.c.e: بدأت نشاطها في جويلية 2011م، وحققت في سنة 2014م حجما مقداره 30819 طن من الحبوب.

المبحث الثالث: المشاكل، التحديات والمشاريع المستقبلية بميناء مستغانم

ركزت الجزائر استثماراتها في الموانئ النفطية، وهي موانئ متخصصة لا تخدم إلا قطاعا محمدا من اقتصاد الدولة، أما باقي الموانئ التجارية، بما فيها ميناء مستغانم بقيت تشكو من تأخر كبير، وتعاني من مشاكل وتحديات.

المطلب الأول: التحديات التي تواجه الميناء وانعكاساتها السلبية

1- تتلخص تحديات الميناء وانعكاساتها السلبية فيما يلي:

- محدودية عمق الأرصفة بـ 8.22 م.

- عدم كفاية طول الأرصفة ومساحة العبور والتخزين.

عدد محطات الإرساء	طول الأرصفة	المعايير المتفق عليها	قيمة النقص	مساحة التخزين الحالية	المعايير المتفق عليها	قيمة النقص
10	1.296 متر	1.500 متر	204 م	44.430 م ²	2000.000 م ²	155.570 م ²

- غياب مرأب الحريق المخصص لمعالجة المواد الخطيرة (مسجل في المخطط التنموي).

- مشكل التراوح بين النشاط التجاري و(التحديات) والصيد البحري.

2- انعكاساتها السلبية:

- طول المكوث المؤدي أحيانا إلى مهام إضافية للشحن والتفريغ.

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

- صعوبات على مستوى التخزين مسؤولة إلى توليد التعريفات إضافية للشحن والنقل.

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

المطلب الثاني: مشاكل ميناء مستغانم.

تتمثل مشاكل ميناء مستغانم فيما يلي:

1- ميناء من الجيل الأول:

إن ميناء مستغانم قديم من الجيل الأول، وبالتالي فهو لا يمثل إلا انقطاع الحمولة، تنتهي عند حمولة المواد المعدة للشحن أو التفريغ.

ولقد اكتفت السلطات العمومية في الجزائر بتسيير هذه الإرث الذي يعود إلى الفترة الاستعمارية، دون إدخال أية تعديلات عليها، أو على بنيتها التي تتكون بشكل عام من أحواض صغيرة وضيقة، ومخازن قريبة من بعضها، وأرصفتة تفصل بينها حواجز ضيقة، ومخزن قريبة من بعضها البعض، وأرصفتة تفصل بينها حواجز ضيقة.

2- نقص في التجهيزات والآليات:

يعاني الميناء من جهة أخرى من نقص كبير في الآليات الثقيلة إذ أن ميناء الجزائر هو الوحيد يتوفر على رافعة ذاتية الحركة قوتها 300 طن.

ومع أن الجزائر تصنف ضمن أكبر الدول المستوردة للحبوب (الخامسة عالميا)، إذ تستورد ما يقارب 6 مليون طن سنويا، فإن ميناء الجزائر العاصمة هو الوحيد الذي يشمل أكبر مركز خاص بالحبوب سعته 30000 طن، والذي يعتبر غير كاف، وهذا ما يضطر السفن الناقلة للحبوب إلى الانتظار مدة تتعدى المقاييس المعمول بها دوليا (تفوق مدة التوقف في الميناء 16 يوما). ويفرض من جهة أخرى على المكلفين بالنقل تعبئة الحبوب في أكياس.

3- التأخر في عملية تداول الحاويات:

لقد أصبح التوجه لاستعمال الحاويات في نقل البضائع عاما، وما فتئت معدلات النقل بالحاويات ترتفع بشكل كبير و(متأخر) ومتسارع. ويحاول ميناء مستغانم تطوير هذه العملية، ومع ذلك يمكن القول أن ميناء مستغانم لا زال يسجل تأخرا واضحا في هذا المجال، على اعتبار أن المعدل العالمي لتداول الحاويات يصل إلى 62% ويتم العمل في هذا المجال على توفير مساحات إضافية تستعمل كمحطات الحاويات.

4- انخفاض معدل أداء الميناء:

والذي يساهم فيه بشكل كبير توقف بعض أنشطة ليلا، وخاصة ما يتعلق بمناولة السلع والبضائع.

5- طول الإجراءات الإدارية:

والتي تتمثل في الإجراءات المتعلقة بتفريغ البضائع تحديدا، وما يتبعها من إجراءات الحجز الزراعي، فالحجز البيطري، ثم إجراءات الرسوم الجمركية... إلخ.

6- اختناق الميناء:

لعل من بين الأسباب الرئيسية التي تزيد من حدة اختناق الميناء وتكدس البضائع به ما يلي:

عدم وجود خطة منسقة لتوقيت الاستيراد لدى بعض الهيئات المستوردة ، مما يؤدي إلى وصول كميات كبيرة من السلع والمعدات المستوردة من طرف هيئات مختلفة في وقت واحد. أو عندما يرتفع معدل استيراد حادة معينة بسبب انخفاض أسعارها في الأسواق العالمية. مما يؤدي إلى بقاء السفن تنتظر دورها في عرض البحر لدخول الميناء، والذي يكلف الخزينة العمومية ما بين 5000 - 20000 دولار في اليوم.

المطلب الثالث: المشاريع المستقبلية للميناء:

تتلخص المشاريع المستقبلية لمؤسسة ميناء مستغانم فيما يلي:

1- مشروع إنشاء الحوض الثالث:

من أجل مواجهة معوقات الميناء من جهة و نظرا 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. أُنجزت أول دراسة للمشروع في سنة 1998م من طرف مختبر الدراسات البحرية LEM وتم تحيينها في سنة 2011 من قبل مكتب الدراسات SOGREAH .ALGERIA

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: عدد مهم من المسافرين وهذا في أعقاب إنشاء محطة بحرية للمسافرين.

كما سيسمح هذا المشروع بتوفير عدد مهم من مناصب الشغل المباشرة وغير المباشرة.

2- مشروع محطة بحرية:

أصبح إنشاء محطة بحرية للمسافرين من أهم انشغالات الميناء وكذا السلطات المحلية والمركزية حيث أجريت عدة لقاءات ودراسات تناولت هذا الموضوع.

أول دراسة لهذا المشروع أُنجزت في سنة 1998 م من طرف مختبر الدراسات البحرية LEM والتي خلصت إلى إمكانية تجسيد فكرة المحطة البحرية. وفي سنة 2011 م أثناء تحيين مكتب الدراسات SOGREAH .ALGERIA لدراسة إنشاء الحوض الثالث - وقع اختيار موقع الممسكة الحالي لإنجاز مشروع المحطة البحرية.

عدة شركات نقل بحري للمسافرين أبدت اهتمامها بفتح خطوط بحرية بين ميناء مستغانم وجنوب إسبانيا و) أو جنوب فرنسا.

وسيشرع في إنجازه فور ترحيل قوارب الصيد البحري نحو مينائي الصيد: صلامندر وسيدي الخضرم.

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

- المواد السائلة القابلة للاحتراق.
- المواد الصلبة القابلة للاحتراق.
- المواد المحرقة (الملهبة).
- المواد السامة.
- المواد المذيبة (الآكلة).
- مواد خطيرة أخرى.

4- المراقبة عن بعد (Ttélésurveillance VTMISS):

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

5- الميناء الجاف:

نظرا لتزايد المبادلات التجارية بشكل كبير ومن أجل منع تكديس الميناء، تقدمت مؤسسة ميناء مستغانم بطلب إلى السلطات المحلية بغية الحصول على قطعة أرض تصلح كبنية أساسية لإنشاء ميناء جاف. يشار إلى أن الميناء الجاف هو عبارة عن محطة لتخزين البضائع متصلة مباشرة مع الطرق أو السكة الحديدية الواصلة إلى الميناء البحري ويستخدم كمركز لتجميع البضائع القادمة من الموانئ استعدادا لتوزيعها إلى الجهات الموردة. ويجوي الميناء الجاف كذلك مراكز تخزين وتفريغ البضائع ومراكز الصيانة للمقطورات والشاحنات وخدمات التخليص والتفتيش الجمركي وهدفه تخفيف الضغط على الطاقة التخزينية والمساحة الجمركية التي تكتظ بها الموانئ البحرية.

يجدر بالذكر أن السلطات الولائية أبدت موافقتها على برجة منح ميناء مستغانم قطعة أرض من 20 هكتار بمنطقة الرجية بدائرة عين النويصي لإنشاء الميناء الجاف مع العلم بأن المنطقة المذكورة يجري تحويلها إلى منطقة نشاط صناعي.

خاتمة الفصل الثالث:

نستخلص من خلال الدراسة الميدانية لمؤسسة ميناء مستغانم انه يجب العمل بجد من أجل تجاوز التحديات والعقبات التي تحول دون تنمية التجارة الخارجية به، والتي تعددت بين: محدودية عمق الأرصفة، 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، كون ميناء مستغانم ميناء من الجيل الأول، نقص في التجهيزات والآليات، التأخر في عملية تداول الحاويات انخفاض معدل أداء الميناء، طول الإجراءات الإدارية، واختناق الميناء.

الختامة العامة:

- نظرا لارتفاع نسبة البضائع المنقولة بحرا، والتي بلغت 80 % من إجمالي تجارة البضائع، فإن للاستثمار في هذا القطاع أثر بالغ الأهمية في تنمية التجارة الخارجية، وذلك عن طريق:
- تخفيض رسوم وأجور خدمات الموانئ لتكون قادرة على منافسته موانئ الدول المجاورة.
 - تحديث قواعد وتعليمات الموانئ لتواكب التطورات التي تحدث في صناعة النقل البحري، حيث أن ذلك يعتبر عامل مهم في تطوير عمل الموانئ.
 - تحسين طرق تفتيش الحاويات الواردة ووضع إجراءات خاصة بشأن السلع القابلة للتلف لتجنيب الموردين الخسائر المرتبطة بتلف البضائع الواردة، وبالتالي تشجيع التجارة الخارجية.
 - زيادة الإيرادات المحصلة عن طريق زيادة المعدلات الإنتاجية، وإدخال خدمات جديدة، والتوسع في الخدمات القائمة.
 - تخفيض أجور الشحن، وتقديم خدمات جديدة وميسرة لاستقطاب المزيد من الخطوط الملاحية الجديدة وزيادة أعداد السفن بالموانئ.
 - رفع معدلات الأداء لعمليات المناولة باستخدام أحدث الآلات والمعدات، واستحداث شبكة متكاملة من الأنظمة الآلية الحديثة، والتي تربط القطاعات العاملة وذات العلاقة، مما يوفر خدمات ممتازة وإجراءات ميسرة وبتكلفة مناسبة.
 - 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.
 - فتح آفاق جديدة لتنمية القطاعات الاقتصادية الأخرى كالبنوك والنقل والتأمين والإسكان والخدمات المساندة والاتصالات وغيرها.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: الكتب باللغة العربية

- د. أحمد عبد المنصف محمود ، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة الإشعاع، مصر دون ذكر سنة النشر.
- د. أحمد محمود حسني، كتاب النقل الدولي والبحري للبضائع منشأة المعارف بالإسكندرية، الطبعة الثانية.
- د. أيمن النحراوي، كتاب لوجيستيات التجارة الدولية، الطبعة الأولى سنة 2007.
- د. هاني دويدار، كتاب النقل البحري والجوي، منشورات الجبلي الحقوقية، طبعة 2008.
- د. سميرة إبراهيم أيوب، كتاب اقتصاديات النقل، طبعة 2002، دار الجامعة الجديدة.
- د. شريف محمد ماهر، كتاب إدارة النقل البحري، التجارة الخطية، الدار الجامعية، سنة 2006.
- د. محمد الصيرفي، كتاب استراتيجيات تسويقية للموانئ وشركات النقل البحري، الطبعة الأولى سنة 2002.
- د. محمد حامد محمد عبد الرزاق، كتاب اقتصاديات النقل الدولي البري والبحري، الطبعة الثانية، الدار الجامعية الإسكندرية.
- د. محمد صفوت قابل، نظريات وسياسات التجارة الدولية، الطبعة الأولى سنة 2010.
- د. محمد الصوص، التجارة الخارجية، الطبعة الأولى سنة 2008.
- د. رشا العصار وآخرون، التجارة الخارجية، الطبعة الأولى، دار المسيرة الأردن.
- د. زينب حسين عوض الله، العلاقات الاقتصادية والدولية، دار الجامعة، مصر، دون ذكر سنة النشر.
- د. حمدي عبد العظيم، اقتصاديات التجارة الدولية، مكتبة زهراء للشرق دون ذكر بلد النشر، سنة 1996.
- د. خالد محمد السواعي، كتاب التجارة والتنمية، عمان، دار المناهج دون ذكر سنة النشر.
- د. علي عبد الله، إدارة وتشغيل الموانئ، الجامعة البحرية الدولية، دون ذكر دار النشر، السويد، سنة 2000.

ثانياً: التقارير

- مركز الدراسات والأبحاث/ الغرفة الشرقية، تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية للملكة العربية السعودية، دون الإشارة إلى السنة.

ثالثاً: الكتب باللغة الفرنسية

- Chibani Rabah, le vade mecum de l'import-export, édition ENAG, 1997.