الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة عبد الحميد بن باديس – مستغانم–

كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير والعلوم التجارية

قسم العلوم التجارية

مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر.

تخصص تجارة ولوجستيك اورومتوسطي.

عنوان المذكرة

الاستثمار في الموانئ البحرية في ظل تفعيل حركة التبادل التجاري

دراسة حالة–مؤسسة ميناء مستغانم–

مـــن إعـــداد الطالبة:

* سطايلي فاطمة زهراء.

تحت إشراف الدكتور:

*د. كبداني سيد احمد

لجنة المناقشة:

الدكتور:بن زيدان الحاج	رئيسا.
الدكتور :كبداني سيد احمد	مؤطرا.
الأستاذ :ودان	مناقشا.

السنة الجامعية

2014 / 2015

مقدمة الفصل

بالنظر إلى الوقت الراهن الذي تلعب فيه الشراكة والاستثمارات أهم المواضيع السائدة في العلاقات بين فواعله شركات متعددة الجنسيات، الدول.....الخ. هده الأخيرة التي تستدعي وجود هياكل تجسدها وتساهم في تفعيلها ونذكر منها على سبيل المثال الموانئ .

والموانئ الجزائرية كغيرها من الموانئ تلعب دورا هاما في تنشيط حركة الاقتصاد الوطني انطلاقا من كونها محطة استيراد وتصدير لمختلف البضائع والسلع والخدمات ..الخ . من خلال القيام بالعديد من الأدوار وتقديم جملة من الوظائف في مختلف القطاعات الاقتصادية التجارة، الاستثمار...الخ وانتهاج جملة من الاستراتيجيات خاصة تلك المتعلقة بجلب المستثمرين التي تأخذ الحيز الأكبر لدى صانعي السياسات المينائية سواء كانوا مستوردين أو مصدرين

المبحث الأول: التبادل التجاري:

يعد التبادل التجاري بين الدول حقيقة لا يتصور العالم من غيرها اليوم.

3-1- مدخل لدراسة التبادل التجاري:

أولا تعريف التبادل التجاري:

- هو جميع المعاملات التجارية الدولية في صورها الثلاثة المتمثلة في انتقال السلع والأفراد ورؤوس الأموال ،تنشا بين أفراد يقيمون في وحدات سياسية مختلفة.1

ثانيا:وظائف التبادل التجاري:2

إن مهمة التبادل التجاري تقديم كافة الخدمات اللازمة بغرض إشباع حاجات الأفراد وذلك عبر عدة وظائف أهمها مايلي :

ا-وظيفة الشراء والبيع: تمثل هذه الأخير لب التبادل التجاري حيث يتم من خلالها نقل ملكية السلع من البائعين إلى المشترين ،إما بصفة مباشرة أو عن طريق وسطاء.

فالغرض من عملية الشراء هو تحديد الحاجة المراد إشباعها والبحث عن مصدر إشباع تلك الحاجات ،أما الغرض من عملية البيع فهو إعداد السلع وتجهيزها بالكيفية التي يرغبها المستهلك.

ب– وظيفة النقل :يعتبر النقل من الوظائف التي يتم من خلالها تحريك السلع من مكان لأخر لخلق المنفعة المكانية فعن طريق النقل يتم توزيع السلع في كل أرجاء القطر عن طريق نقلها من منتجها إلى مستهلكها. [1]

ج– وظيفة التخزين: يعتبر النشاط التخزيني احد الفروع الهامة في التبادل التجاري فعن طريقه يتحقق التوازن بين العرض والطلب ،فطالما كان وقت إنتاج السلع لا يتناسب مع وقت استهلاكها كان لابد من وجود ووظيفة التخزين.

– لقد تطورت في عصرنا الحاضر وسائل التخزين الحديثة وزادت أعدادها لتواكب التطور الذي حدث في الإنتاج.

د– وظيفة التمويل: كل النفقات التي يتطلبها التبادل التجاري كدفع للعمولات ودفع تكاليف المشتريات ،تكاليف النقل وكذا تكاليف التخزين وغيرها ما كانت لتتم على وجه أحسن لولا وجود وظيفة التمويل وتزداد أهمية هذه الوظيفة كلما زاد حجم النشاط وتنوع وكلما بعدت المسافة بين مراكز الإنتاج،ومراكز الاستهلاك.

تشهد هذه الوظيفة في الوقت الحالي توسعا عن طريق انتشار المؤسسات التمويلية كالبنوك،الوسطاء الماليون ،الذين يقومون بتجميع المدخرات من الأفراد وإقراضها للمستثمرين.

1- رشاد العصار،التجارة الخارجية ،دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة،ط1،عمان ،الأردن،2000،ص، 12

2- عبد العزيز عبد الرحيم سليمان،التبادل التجاري،دار الحامد للنشر والتوزيع،عمان،الأردن،ط1،2004،ص ص ص،20-23.

3-2 الميناء البحري والتبادل التجاري:

أولا:أهمية التبادل التجاري في الميناء

– في الوقت الحالي أكثر من80 بالمائة من حجم التجارة يتم نقلها بحرا ،ويعد الميناء البحري حلقة حيوية في سلسلة نقل البضائع لذا فهناك علاقة وطيدة بين كل من الميناء والتبادلات التجارية كما للميناء أهمية كبيرة في تفعيل حركة التبادل التجاري وتكمن فيما يلي:

– الميناء منفذ رئيسي للتجارة الداخلية والخارجية ،وله دور حيوي في عمليتي التصدير والاستيراد.

– تقدم الموانئ حوافز لدخول السوق العالمية وإعطاء فرصة مباشرة للتبادل التجاري دون وسطاء.

– زيادة القدرة التنافسية لصادرات الدولة.

– يعتبر الميناء مورد ومصدر للحصول على العملة الصعبة.

– خلق فرص العمل وتنمية الاستثمار.

– استمرارية عجلة تفعيل حركة التبادل التجاري اذا كانت الموانئ ذات كفاءة عالية [2]

1-- علي عبد اللا ،مرجع سبق ذكره،ص،ص،ص،2-3-.4:

ثانيا:علاقة الميناء بالتبادل التجاري:

– تعتبر التجارة الخارجية لأية دولة من العوامل الهامة والمحفزة لنموها حيث أن نمو وازدهار التبادل التجاري يرتبط بتوفر وسائل نقل مناسبة ذات درجة عالية من الكفاءة والانتظام والتي هي مطلب أساسي لخدمة أهداف التبادل التجاري ،على المستوى العالمي والمحلي على حد سواء.

تعد التبادلات التجارية الكثيفة هي مفتاح أساسي للحصول على التمويل الضخم لتحديث الأساطيل الوطنية والموانئ والبنية الأساسية.

للموانئ دور كبير وأهمية بالغة في تفعيل حركة التبادل التجاري حيث كلما كان الميناء على مستوى من الجودة والكفاءة وذو أداء فعال كلما كانت عجلة التبادل التجاري إلى الأمام.[3]

[1]- احمد عبد المنصف ،اقتصاديات النقل البحري ،مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية ،مصر ،ط 1،2001،ص،07.

المبحث الثاني:الاستثمار في ميناء مستغانم

تعتبر مؤسسة ميناء مستغانم إحدى المؤسسات الرائدة في مجال الاستثمارات لعزيز عمليات التبادل .

2-1 تقديم مؤسسة مستغانم:

2-1- 1: نشأة المؤسسة: لأنه كان خليجا صخريا حادّاً يمتدّ بين الرأس البحري لصلامندر والرأس البحري لخروبة إستخدمه القراصنة لاقتسام الغنائم، سُمّي ميناء مستغانم فيما قبل 1833م بـ "مرسى الغنائم". ومن هنا سمّيت المدينة "مستغانم".

- في سنة 1848م، أنشئ أوّل رصيف للميناء بطول 80 متر ليصل امتداده إلى 325 متر بحلول سنة 1881م.
- إنطاق أوّل مشروع لتهيئة الميناء في سنة 1882م وبعد ثلاث سنوات من ذلك أعلن عنه مشروعا ذا منفعة عامة .
- تلت ذلك أعمال تهيئة ضخمة بين 1890م و 1904م انتهت بميلاد أوّل حوض للميناء .
- بعد بناء كاسرة الأمواج الجنوبية الغربية للميناء سنة 1941م، تمّ إنشاء الحوض الثاني برصيف طوله 430 متر فيما بين نهاية 1955م وبداية 1959م

منذ ذلك الحين يتم تطوير الميناء بما يتماشى مع متطلبات المنطقة حيث أصبح يشكل اليوم جزء أساسيا من البنية التحتية الخاصة بالنقل في المنطقة وهو ضروري بالنسبة للعديد من الصناعات الكبرى التي تشارك في التجارة الدولية إذ أنه يشجع استحداث مجموعة من الخدمات مقربة من المستلمين النهائيين عبر أروقة نقل متعددة الأنماط.

يقدّم ميناء مستغانم نوعين من الخدمات: الخدمات التجارية و خدمات الصيد البحري،

أنيط إلى مؤسسة ميناء مستغانم إنجاز المهام التالية:

- إستثمار وتطوير ميناء مستغانم
- إستغلال الآلات والإنشاءات المينائية
- إنجاز أعمال صيانة وتهيئة وتحديث للبنى المينائية الفوقية
- إعداد برامج بناء وصيانة وتهيئة للبنى المينائية التحتية بالتعاون مع الشركاء الآخرين
- مباشرة عمليات الشحن و التفريغ المينائية
- مزاولة عمليات القطر، القيادة، الإرساء وغيرها
- القيام بكل العمليات التجارية، المالية، الصناعية، والعقارية ذات الصلة المباشرة أو غير المباشرة بموضوع مؤسسة ميناء مستغانم.

2- 1- 2 مميزات الميناء.

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

2-2 حركة الاستثمارات بالميناء.

أولا :أهم المشاريع مع مختلف الشركات الخارجية:

*في سنة2010م قامت الشركة الصينية GEO ENGINEERING CORPORATION CGC بزيارة للميناء في إطار استثمارها في أعمال تمديد الماء الى بلدية مخا طرية ،عين الدفلى ،عريب ، سيدي لخضر و خميس مليانة انطلاقا من سد سيدي أمحمد بن طيبة

*في سنة 2009م زارت الشركة الكورية DAEWOO ENGINEERING & CONSTRUCTION CO LTD ميناء مستغانم في إطار استراد 000 400 طن من مختلف البضائع من اجل الاستثمار في مشروع ضخم في إنتاج الامونياك و اليوريا بالمنطقة الصناعية أرزيو

*ممثلين عن المورد الألماني UHDEفي إطار استراد 000 70 طن من مختلف البضائع المخصصة للاستثمار في مشروع شركة لإنتاج اليوريا في ارزيو

*الشركة الألمانية GDF-SUEZ في إطار الشراكة مع سونا طراك

*الشركة الألمانية المستثمرة مسبقا في مشروع لإنتاج الجبس في بلدية فلوريس زارت ميناء مستغانم في إطار تصدير الجبس نحو بقية الموانئ الأجنبية.

-و من أهم **المشاريع الاستثمارية التي جلبها ميناء مستغانم** بل عدد كبير من الشركات الأجنبية المتخصصة في المحروقات و المستثمرة في الجنوب الجزائري تستورد معداتها الاستثمارية عبر ميناء مستغانم و من أهم هده الشركات :

*الشركة البرتغالية TEXEIRA DUARTEالتي استثمرت في مشروع تمديد المياه MAOا استوردت معداتها الاستثمارية عن طريق ميناء مستغانم انطلاقا من موانئ بلجيكا ،ايطاليا ، مصر ، تونس . بلغ حجم صادراتها أزيد من 80000 طن من مختلف البضائع (أنابيب معدنية ،مواد كيماوية و تجهيزات أخرى ...الخ).

*الشركة الاسبانية :شركة تحليه المياه التي أنجزت مؤخرا ببلدية سوناكتار استوردت أيضا تجهيزاتها الموجهة للاستثمار عبر ميناء مستغانم انطلاقا من موانئ اسبانيا ، فرنسا ، ألمانيا و الصين زادت صادراتها عن 12000 طن مابين أنابيب بلاستيكية و مواد قابلة للاشتعال و مواد كيماوية و معدات أخرى.

ثانيا :ابرز المشاريع الاستثمارية بالمؤسسة:

- إنشاء إدارة مؤسسة ميناء مستغانم لتخزين المواد وتوزيع الشحنات سنة 2007.
- بناء مركز المراقبة للجمارك والشرطة وسلطة الميناء في المدخل الجنوبي.
- زيادة حجم المعدات والآلات للشحن والتفريغ .
- شراء الخطاف الذي يحمل شحنة 80 طن بدل من الأول ذو الشحنة 50 طن.
- إعادة صيانة الطريق الداخلي للميناء خلال الفترة 2003-2005.
- إقامة خط للسكة الحديدية وتوسيعه.
- اقام مشروع للاستثمار في مادة الزفت.
- إقامة مشروع الاستثمار في مادة الحبوب مع مؤسسة متيجي سنة 2015.

3-3 دراسة تحليلية لدور الاستثمار بميناء مستغانم في تنشيط حركة التبادل التجاري:

3-3-1 عرض لحركة المبادلات التجارية للفترة 2002-2014 .

يبين الجدول التالي الحركة التجارية الإجمالية للصادرات و **الواردات**.

الجدول رقم 01:الحركة التجارية للفترة 2002-2014الواردات بالمؤسسة.

السنة	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
حجم الصادرات	1067.8	780.9	654.2	737.1	828	857	982	1122	31.5	38.4	23.45	27.8	16.52
حجم الواردات	13.27	22.8	20.1	12.9	12.7	8.3	54.3	50.2	31.5	1150	1027	1264	1508
عدد السفن	442	340	301	293	319	352	348	419	448	511	533	563	613
المجموع	1523.07	1143.7	975.3	1043	1159.7	1217.3	1384.3	1591.2	511	1699.4	1583.4	1854	2137.5

المصدر :مركز الإحصائيات بالمؤسسة.

2-3-3 تصنيف حركة المبادلات التجارية:

أولا:حسب نوع البضاعة.

1: حركة الواردات بالمؤسسة.

الجدول رقم 02:حركة الواردات بالمؤسسة.

المنتج	2011	2012	التغير	2013	التغير	2014	التغير
مواد فلاحية	16365098	15576194	-4.82	279851	-15.76	322704	15.31
وقود- معادن صلبة	419893	446615	6.36	-	-	-	-
منتجات بترولية	8513208	10199615	19.81	67484000	6.20	49667	-26.40
معادن- مواد حديدية	4181858	5077845	21.43	16772121	13	157519	-6.08
معادن- مواد بناء	1571076	3353276	113.44	3645156	73.95	4954752	35.93
مواد كيميائية	1076913	1259759	16.98	1268458	4.27	1366353	29.09
بضائع مختلفة	5567328	6389139	14.76	279074	-5.14	346627	24.21

– تبين من الجدول أعلاه إن للمؤسسة حجم كبير للتبادل التجاري للواردات ،حيث ارتفع سنة 2013 بنسبة 23.07،إما سنة 2014 فارتفع ب 31.19 ،نرى أن المؤسسة تستورد كميات كبيرة من مختلف المنتجات،وهذا راجع إلى نقص الاكتفاء الذاتي بالمنطقة ،مما يؤثر سلبا على ناتج الميزان التجاري للمؤسسة.

2:حركة الصادرات بالمؤسسة.

الجدول رقم 03 :حركة الصادرات حسب المنتج.

المنتج	2011	2012	التغير	2013	التغير	2014	التغير
مواد فلاحية	380.329	351.951	–7.46	671.0000	2234	10	–98.54
وقود– معادن صلبة	–	–	–	–	–	–	–
منتجات بترولية	773.6733	725.36046	–6.24	–	–	–	–
معادن– مواد حديدية	111221	71943	–35.32	–	–	–	–
معادن– مواد بناء	209.499	62.929	–69.96	81.50	149.2	–	–
أسمدة–مواد كيميائية	1.257747	10255436	–0.18	7.885	4.08	8.224	4.30
بضائع مختلفة	1218017	1219409	0.11	11.146	–11.38	8.291	–25.62
المجموع	80544115	75497714	-6.27	27.852	18.76	16.524	-40.67

المصدر:مركز الإحصائيات بالمؤسسة.

شهدت مؤسسة ميناء مستغانم خلال السنوات الأخيرة تناقص كبير للتبادل التجاري من خلال حركة الصادرات للمنتجات،حيث شمل التناقص كل من المنتجات الفلاحية وكذا البضائع المختلفة،وكانت النسبة الكبيرة من التناقص

في مجال المنتجات الفلاحية،كما أن قطاع مواد البناء ،والمنتجات البترولية إضافة إلى المعادن الصلبة لم تكون أي نسبة تصدير خلال السنتين الأخيرتين .

ثانيا: حسب البلد المتعامل معه.

: حركة الواردات حسب بلدان التعامل بالمؤسسة .

الجدول رقم 4 :حركة الواردات حسب بلدان التعامل.

البلد	2011	2012	التغير	2013	التغير	2014	التغير
المساحة الوطنية	6006773	5500973	-8.42	–	–	2.066	–
البلدان العربية	652471	810508	24.22	69923	-35.91	116821	67.07
إفريقيا	4775	7234	51.5	–	–	–	–
بلدان اتحاد اروبي	20865492	24421093	17.04	1072294	27.75	1234690	15.14
بلدان خارج الاتحاد الاروبي	1810631	2548408	40.75	67738	13.75	102605	51.47
أمريكا الشمالية	553402	1608730	199.7	25276	-108.5	44692	76.82
أمريكا الوسطى	459562	313970	-31.68	607300	44.17	–	-100
أمريكا الجنوبية	6406660	6236711	-2.65	–	–	–	–
أسيا	883698	813597	-7.93	23187	–	7754	–
المحيط	–	1817	100	–	–	–	–
بلدان أخرى	51908	39394	-24.11	–	–	–	–
المجموع	37695374	42302444	12.22	1264490	23.07	1508627	19.31

شهدت حركة واردات المؤسسة ارتفاعا كبيرا عبر السنوات الأخيرة ،كان استقبال المواد من البلدان العربية ودول الاتحاد الاروبي وأمريكا الشمالية بالإضافة إلى بلدان خارج الاتحاد الاروبي. لم يتم استقبال أي منتج خلال سنة 2014 من طرف الدول التالية:أمريكا الوسطى ،أسيا ، والبلدان الأخرى،أمريكا الوسطى.

02:حركة الصادرات حسب بلدان التعامل.

الجدول رقم 05 :حركة الصادرات حسب بلدان التعامل.

البلد	2011	2012	التغير	2013	التغير	2014	التغير
المساحة الوطنية	6.172.459	5.753.642	-6.79	-	-	-	-
البلدان العربية	1.933.568	2.265.170	17.15	1.078	-76.48	1.647	52.75
إفريقيا	79.915	15.901	-80.10	-		-	-
الاتحاد الاروبي	36.819.410	36.224.547	-1.62	237.39	54.42	14.086	-40.66
بلدان خارج الاتحاد الاروبي	6.012.315	5.129.990	-14.68	585		-	
أمريكا الشمالية	20.539.892	16.598.936	-19.19			-	-
أمريكا الوسطى	458.675	514.306	12.13	99	-43.15	-	-
أمريكا الجنوبية	3.231.909	3.723.256	15.20	-	-	-	-
أسيا	5.285.817	5.269.319	0.31	-	-	-	-
المحيط	39	-	-100	-	-		-
بلدان أخرى	10.115	2.645	-73.85	666	-74.83	792	18.94
المجموع	80.544.115	75.497.7111	-6.27	27.852	18.76	16.524	-40.67

حققت المؤسسة حجما معتدلا من الصادرات خلال 2013 عكس سنة 2014 حيث شوهد تناقص بنسبة 40.67- في حجم الصادرات للبلدان المتعامل معها،كما أن كل إفريقيا ونيجريا لم تتلقى أي صادرات سنة 2014 من طرف المؤسسة.

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

تعاني مؤسسة ميناء مستغانم من عدة مشاكل في مجال التبادل التجاري،بحيث تستورد جميع المنتجات بكميات كبيرة من الخارج،حيث تعاني المؤسسة بالحجم الصغير لمرفأ الميناء مما يؤخر دخول السفن وتفريغ السلع والبضائع،وهذا ما يدفع المؤسسة إلى دفع تكاليف بالعملة الصعبة طول مدة بقاء السفينة متوقفة وعدم تفريغها،عدم وجود آلات مناسبة لتفريغ السفن أحيانا،مما يؤثر سلبا على مجموع مدا خيل المؤسسة بالإضافة إلى كثرة المصاريف.

ثالثا: الحركة التجارية حسب نوع وعدد السفن

1: سفن التفريغ:

الجدول رقم 06 :نوع وعدد سفن التفريغ بالمؤسسة.

السفن	2011	2012	2013	2014
سفن المسافرين	–	–	–	–
سفن الشحن	174	167	258	336
ناقلات القمح	36	14	6	16
سفن الايداء	241	304	261	233
ناقلات المعادن	45	28	17	14
ناقلات الحاويات	–	–	–	
ناقلات البوتان	–	–	–	–
ناقلات الميتان	–	–	–	–
ناقلات البترول	–	20	19	13
ناقلات الخمر	–	–	–	–
أخرى	15	–	2	1
المجموع	511	533	563	613

المصدر:مركز الإحصائيات بالمؤسسة.

ثانيا :سفن الشحن:

الجدول رقم 07:نوع وعدد سفن الشحن.

السفن	2011	2012	2013	2014
سفن المسافرين	–	–	–	–
سفن الشحن	176	165	259	338
ناقلات القمح	45	14	6	15
سفن الايداء	241	303	261	333
ناقلات المعادن	35	29	17	14
ناقلات الحاويات	–	–		
ناقلات البوتان	–	–		
ناقلات الميتان	–	–		
ناقلات البترول		20	19	13
ناقلات الخمر	–	–	–	–
أخرى	15	–	2	1
المجموع		531	564	614

المصدر:مركز الإحصائيات بالمؤسسة.

3-4 نتائج وملاحظات ختامية.

– على الرغم من المشاريع الاستثمارية التي قامت بها المؤسسة إلى أنها لازالت تعاني من عدة تحديات أثرت على مجال التبادل التجاري بالمؤسسة ولعل ابرز هذه المشاكل مايلي:

1– ميناء من الجيل الأول:

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

ولقد إكتفت السلطات العمومية في الجزائر بتسيير هذا 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، وأرصفة تفصل بينها حواجز ضيقة. وإذا لم تكن هذه المواصفات تطرح أية مشاكل في الماضي بالنسبة لخدمة المبادلات عندما كانت السفن أصغر، وطريقة شحن البضائع أبسط، فإنها اليوم لم تعد تتماشى والمتطلبات المستجدة والناجمة عن التطور الكبير الذي شهده مجال النقل البحري. فالسفن أصبحت أكبر وبمواصفات عالمية محددة، وهذا ما حتم على المتعاملين مع الموانئ الجزائرية إستخدام السفن الصغيرة (60% منها تتراوح حمولتها بين 2000 و 10000 طن وزن ثقيل). وهي بالتالي سفن غير إقتصادية، إذ أنها تحول دون إستفادة المصدرين الجزائريين من الفرص التي تقدمها موانئ الشحن، حيث تفرض عليهم أسعار شحن مرتفعة. أما بالنسبة للعمق النظري في ميناء مستغانم، فإنه يتقلص باستمرار بسبب تكدس الطمي والرمال نتيجة لعدم تعرضه لعمليات التطهير والكسح لمدة طويلة، مما يؤثر على عملية رسو السفن به. وقد تضطر السفن الكبيرة، والتي لا تتمكن من الرسو في ميناء مستغانم بسبب صغر الغاطس، إلى أن تحول

وجهتها نحو موانئ أخرى، حيث تفرغ جزءا من حمولتها من أجل تخفيف الوزن قبل أن تعود إلى الميناء الأصلي. مع ما يترتب على ذلك من مشاكل (وقت وعمل وتكاليف إضافية).

2- نقص في التجهيزات والآليات:

يعاني الميناء من جهة أخرى من نقص كبير في الآليات الثقيلة، إذ أن ميناء الجزائر هو الوحيد الذي 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 الإنتظار مدة تتعدى المقاييس المعمول بها دوليا (تفوق مدة التوقف في الميناء 16 يوما). و يفرض من جهة أخرى على المكلفين بالنقل تعبئة الحبوب في أكياس، وهي عملية مكلفة إذا ما قورنت بترك الحبوب على شكل بضائع صب. ناهيك عن إستعمال وسائل تقليدية في عملية التخزين، وكذلك تفريغ الحبوب، مما يؤدي إلى ضياع كميات معتبرة منها.

3-التأخر في عملية تداول الحاويات:

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

4-إنخفاض معدل أداء الميناء:

والذي يساهم فيه بشكل كبير توقف بعض أنشطته 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- إختناق الميناء:

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

عدم وجود خطة منسقة لتوقيت الإستيراد 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 إستيراد مادة معينة بسبب إنخفاض 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.

لتفادي هذه التحديات والتقليل منها تشرع المؤسسة بإقامة مايلي:

- **مشروع إنشاء الحوض الثالث:**

من أجل مواجهة معوقات الميناء من جهة ونظرا للنمو المتسارع للتبادل التجاري على مستوى الميناء من جهة أخرى، أصبحت تنمية الميناء وتطويره بإنشاء الحوض الثالث واقعا حتميا من أجل مواجهة العجز المتوقع للقدرات المينائية في المستقبل القريب. أنجزت أول دراسة للمشروع في سنة 1998 م من طرف مختبر الدراسات البحرية LEM وتم تحيينها في سنة 2011 م 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

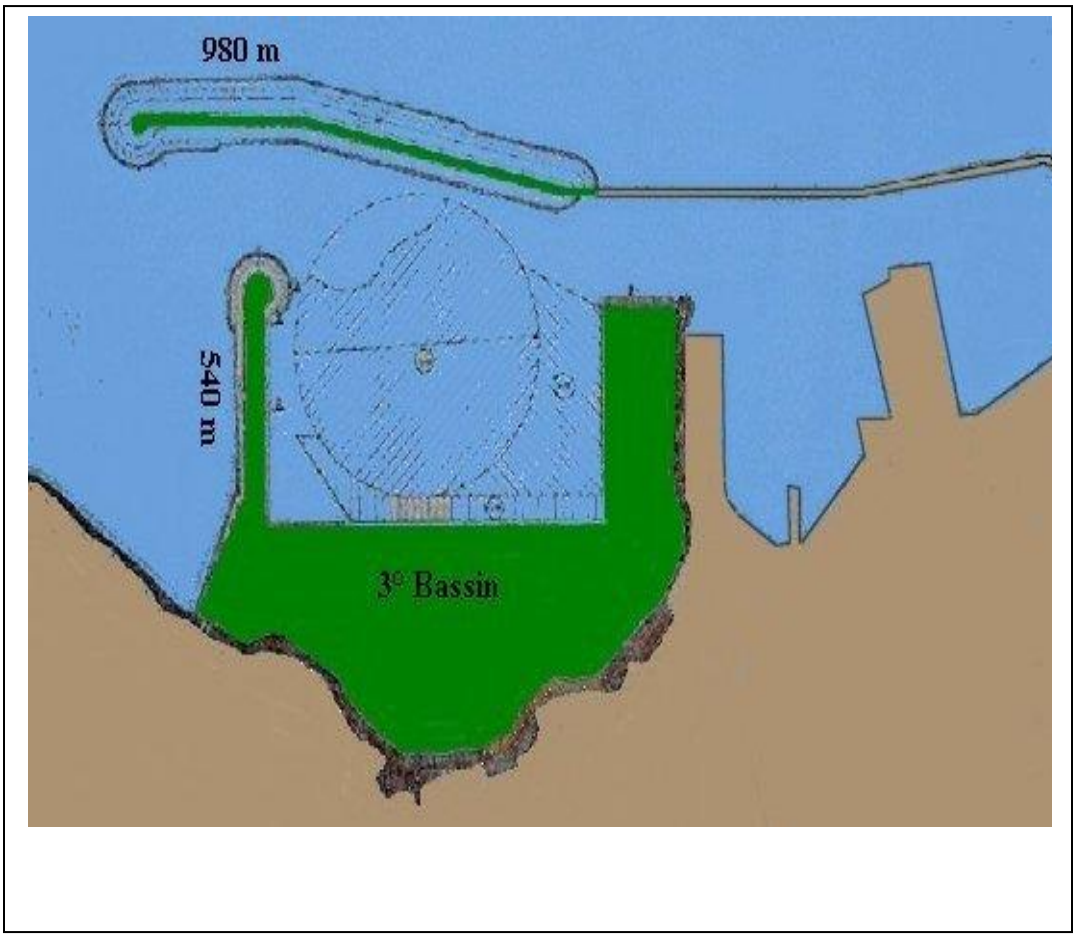
تجارة الحاويات: حوالي 400 ألف حاوية سنويا

تجارة الوحدات المتحركة: 600 ألف وحدة سنويا

تجارة المسافرين: عددا مهما من المسافرين وهذا في أعقاب إنشاء محطة بحرية للمسافرين.

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

مخطط مشروع انشاء الحوض.



الشكل رقم 02مشروع الحوض.

خاتمة الفصل

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

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

مقدمة الفصل:

تمثل إدارة الميناء قوة للاتجاهات في ظل التعاملات الاقتصادية وذلك بتأثيرها المباشر في زيادة الفصل بين الاقتصاديات للدول ودعم الحواجز القائمة بينهما. كما هو معروف أن 71 بالمائة من العالم مياه،ولذلك معظم دول العالم على بحار أو محيطات وهو ما اعتمد عليه ،فلا احد يستطيع أن ينكر أهمية البوابة الرئيسية لعمليات التصدير والاستيراد أو الشحن والتفريغ،وهي الميناء.

للتعريف بمفهوم الميناء البحري فقد تم تقسيم هذا الفصل كمايلي:

- المبحث الأول:ماهية الميناء البحري.

- المبحث الثاني:تنظيم الموانئ البحرية.

-المبحث الثالث: الأهمية الاستريتيجية للموانئ.

المبحث الأول: ماهية الميناء البحري.

تعتبر الموانئ البحرية البوابة الرئيسية في كل المعاملات والتبادلات الخارجية نظرا للوظائف التي تؤديها،وتصنيفاتها كل حسب عمله.

1-1- تعريف الميناء البحري وابرز تصنيفاته.

1-1-1 تعريف الميناء البحري:

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

الميناء نقطة من ساحل البحر يقع على حافة المحيطات أو الأنهار أو البحار. تذهب إليه السفن لشحن أو لتفريغ حمولتها كما يكون مهيأ ومجهز لاستقبال السفن وإيوائها وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري .

مصادر الموانئ متكونة من تقديم خدمات ورسوم جبائية ومفهوم الميناء هو مفهوم حكومي إلى جانب أهمية نشاطه في الاقتصاد الوطني عامة والجهوي خاصة .وتتعدد خصائصه بالنسبة للتشكيلات الاقتصادية ويظهر في التفقدات الشاذة والمتعددة التدخلات.[1]

1-1-2 تصنيفات الميناء البحري.تختلف الموانئ في العالم من حيث البيئة الاقتصادية،والطبيعية وكذا ظروف التشغيل ،بصفة عامة فانه يمكن أن تصنف الموانئ البحرية طبقا لأربعة معايير أهمها مايلي:

[1]القانون البحري الجزائري ص413.

أولا:– بالنسبة للوظيفة:يمكن أن تصنف الموانئ البحرية طبقا للوظيفة التي تؤديها إلى موانئ عامة وأخرى متخصصة كما يلي:

ا – موانئ عامة : هذه الموانئ لها القدرة على استقبال أنواع عديدة من السفن مثل سفن البضائع العامة،استقبال سفن الركاب،كما تقوم أيضا بتقديم بعض الخدمات مثل إصلاح السفن،كما أنها تتصل بجميع وسائل النقل البري ومن امثل هذه الموانئ في حوض البحر الأبيض المتوسط:**ميناء مرسيليا بفرنسا،ميناء نابولي بايطاليا،ميناء الإسكندرية بمصر**.[2]

ب – موانئ متخصصة : تتميز هذه الموانئ بالتخصص في تقديم خدمات معينة وهناك العديد من هذه الموانئ أبرزها ما يلي:

1 – الموانئ الصناعية: تختص هذه الموانئ في خدمة التجارة الخاصة أو الصناعة المعينة مثل موانئ تكرير البترول وتتوفر فيها معدات ذات كفاءة عالية.

2 – موانئ العبارات : تتميز هذه الموانئ بخدمة حركة الركاب و المسافرين بواسطة العبارات التي يمكنها أيضا نقل كميات بسيطة من البضائع.

3 – الموانئ الحرة: تقوم هذه الموانئ بتقديم الخدمات الخاصة بالبضائع العابرة أي التي لا تدخل داخل البلاد ولاندفع عليها رسوم جمركية.

[2]علي عبد اللا،وآخرون،إدارة وتشغيل الموانئ،مكتبة الإشعاع الفنية،مصر،ط01، 2000،ص 19- 22.

4 – *موانئ الصيد:* تتميز هذه الموانئ بالحجم الصغير وتقوم بخدمة صناعة صيد الأسماك مثل الحفظ والتعليب ،تقع هذه الموانئ بالقرب من مناطق الصيد في البحار والمحيطات .

5 – *الموانئ الحربية:* هي موانئ حربية تقع في أماكن إستراتيجية مجهزة من الناحية الأمنية والعسكرية للدولة.

6 – *موانئ النزهة:* هي موانئ صغيرة توجد بها اليخوت والسفن الخاصة بالنزهة وسفن الشراع والتجديف.

ثانيا بالنسبة للموقع الجغرافي:يمكن تصنيف الموانئ طبقا للموقع الجغرافي إلى مايلي:

ا – **الموانئ الساحلية**:هي الموانئ التي تقع على الساحل الطبيعي أو الصناعي مباشرة تحتاج إلى إقامة حواجز للأمواج.

ب – **موانئ مصبات الأنهار**:تقع هذه الموانئ على مصبات الأنهار عند التقائها بمياه البحر مثل :**ميناء دمياط بمصر**.

ج – **موانئ البحيرات** :تقع على الشواطئ التي تتصل بالبحار أو المحيطات عن طريق الأنهار.

ثالثا بالنسبة لأشكال الملكية والإدارة: إن معظم الموانئ العالمية القائمة حاليا هي نتيجة عملية نمو وتطور طويل المدى عبر عشرات السنين ،ويرجع الفضل في ذلك كل العوامل الاقتصادية والسياسية وغيرها من العوامل لذا نجد عدة أشكال للملكية والإدارة بالنسبة للموانئ يمكن تلخيصها فيما يلي:

1 – الموانئ الحكومية:من أهمها :الموانئ الأهلية،موانئ الإدارة المستقلة.

2 – الموانئ الخاصة:هي تلك الموانئ التي يتم إنشائها بواسطة القطاع الخاص بغرض تحقيق الأرباح.

رابعا: بالنسبة للمعايير الأخرى:بالإضافة إلى مجموعة المعايير السابقة توجد معايير أخرى تصنف على أساسها الموانئ على حسب الأتي:

- حجم أو كمية البضائع المتداولة.
- قيمة البضائع المتداولة.
- عدد البواخر المترددة على الموانئ.
- حجم اكبر سفن تدخل الميناء.

1-1- 3 أهداف الميناء البحري:

تسعى أي مؤسسة إلى تحقيق عدة أهداف تختلف حسب أصحاب المؤسسة،وطبيعتها ،وميدان نشاطها وتصنف كمايلي :

أولا: أهداف اقتصادية:

تحقيق الربح: وهو أهم معيار لصحة المؤسسة اقتصاديا والذي يعمل على رفع رأس مالها وبالتالي توسيع نشاطها .

الاستجابة لمتطلبات المجتمع: من اجل تحقيق نتائج المؤسسة يجب أن تمر عبر عملية تصريف أو بيع إنتاجها المادي وكذا المعنوي وبهذا تكون قد غطت طلبات المجتمع محليا أو دوليا.

عقلنة الإنتاج: وهو الاستعمال الأحسن لعوامل الإنتاج والتخطيط الجيد والدقيق للإنتاج والتوزيع.

ثانيا: أهداف اجتماعية

- ✓ **تحسين مستوى المعيشة للعمال:** أصبحت حاجات العمال إلى تلبية رغباتهم تتزايد باستمرار وهذا بسبب ظهور منتجات جديدة والتطور الحضري لهم ولتغيير أذواقهم.
- ✓ إقامة أنماط استهلاكية معينة : تعمل المؤسسات على التصرف في العادات الاستهلاكية لمختلف طبقات المجتمع .
- ✓ **الدعوة إلى تماسك العمال:**تسود داخل المؤسسة علاقات مهنية اجتماعية.
- ✓ **ضمان مستوى مقبول من الأجور:** يعتبر العمال في المؤسسة من المستخدمين بين الأشخاص قد تختلف مستوياتهم العلمية وانتماءاتهم الاجتماعية والسياسية ولضمان الحركة المستمرة للمؤسسة وتحقيق أهدافها يجب أن يسود التفاهم والتماسك .
- ✓ **توفير تأمينات ومرافق للعمال** : كالتامين الصحي،التامين ضد الحوادث،التقاعد وهذا كله لتوفير محيط عملي جيد للعمال والذي يدفعهم للمواظبة في أعمالهم.
- ✓ الوظائف والمهام التي تؤديها الموانئ البحرية تهدف إلى التسهيلات الملاحية البحرية.
- ✓ الأوائل في نشاطها حيث يتقاضون أجورا مقابل عملهم،ويعتبر حقا مضمونا ومشروعا

1 – 1– 4– خدمات الميناء البحري.

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

1– الخدمات المتعلقة بالسفن.

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

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

– العمليات التي تتطلب سحب السفينة أو دفعها.

– مناورات الإرساء والانتقال أو إبحار السفينة.

– المراقبة أو المساعدة في تنفيذ مناورات أخرى للملاحة بالسفينة.

يبدأ عقد القطر بمجرد وصول السفينة القاطرة إلى جوار السفينة المقطورة بما فيه الكفاية للقيام حالا بعمليات القطر الضرورية وتكون تحت النفوذ المباشر لحركات السفينة والواجب قطرها.

وينتهي عقد القطر عند انتهاء آخر عمليات القطر النهائية وابتعاد السفينة القاطرة بكفاية عن السفينة التي جرت عملية القطر عليها ولا تعود باقي تحت النفوذ المباشر لحركات هذه الأخيرة.

*** الإرشاد:**

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

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

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

– يلتزم المرشد بمجرد صعوده على السفن بتقديمه خطة رسو السفينة ويمكن لهذا الأخير تعديلها.

– السفن التي تعفى من الإرشاد:

1– السفن الشراعية بحمولة أقل من 100 طن.

2– السفن ذات الدفع الآلي والمخصص فقط لتحسين وصيانة ومراقبة الموانئ ومداخلها كالقاطرات والناقلات والجارفات.

3– سفن المنارات والعلامات.

يجب على المرشد أن يتحلى عن كل خدمة أخرى ويقدم أولا خدماته إلى السفينة التي هي في خطر حتى ولو لم يأتي دورها وذلك عندما يتأكد من الخطر المحدق بالسفينة أو عندما يخبر بذلك.[3]

* **إرشاد** نقصد به إرشاد السفينة أثناء قيامها بعملية القطر إلى مكانها المناسب في الرصيف.

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

2- الخدمات المتعلقة بالبضائع:

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

- الشحن والتفريغ:

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

1- محمد الصيرفي ،الاستراتيجيات التسويقية للموانئ وشركات النقل البحري،مكتبة الوفاء القانونية،الإسكندرية،مصر،سنة 2009،ص 53.

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

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

2 –2 التخزين: ينقسم الطلب على تسهيلات التخزين في الميناء إلى نوعين رئيسيين هما:

* التخزين قصير الأجل: وهو خاص بالبضائع التي تقضي وقت قصير في الميناء.

* التخزين طويل الأجل: يتم للبضائع التي تقضي بعض الوقت في الميناء لأسباب مختلفة وهذا النوع من التخزين تقدم في الميناء بتسهيلات في أجزاء مختلفة من الرصيف لأن احتياجاتها مختلفة.

فمثلا البضائع العابرة تمر على عملية التخزين بسرعة وسهولة في كل الأوقات أما بالنسبة للبضائع التي تحظى بوقت طويل في الميناء فإنها تخزن وتنظم في المخازن لعدة أسابيع وشهور.

وتخزن البضائع العابرة (التخزين قصير الأجل) في مكان قريب من الرصيف وذلك لتقليل مسافة النقل لأقل ما يمكن بينما في التخزين طويل الأجل فتخزن البضائع بعيدا عن طريق الرصيف أو بعيدا عن مركز الأنشطة التي على الرصيف (بالقرب من وسائل النقل البري).

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

3 –1 امن الموانئ:

–ضمان سلامة التجهيزات والمنشآت وأعمال مساحات الماء التابعة لأملاك العمومية المينائية المحافظة على منطقة التوسع.

– التنظيم القانوني لحركة الملاحة في حدود البحرية للموانئ.

– تأمين نظافة وصحة مساحة الماء والسطوح الترابية.

– التنظيم القانوني لدخول الأشخاص ومرور وتوقف السيارات والعبارات داخل حصن الميناء.

– سن إجراءات الوقاية والضمان على أساب حوادث العمل المرتبطة بعملية المناوبة وغيرها من الخدمات المينائية.

– تحديد شروط إيداع وتكديس وحركة البضائع.

– سن إجراءات وشروط مناولة ونقل وتخزين المواد الخطرة العابرة للموانئ بما يتطابق مع التشريع المعمول به.

– القضاء على أسباب اشتعال المنتجات البترولية وعند الاقتضاء مكافحة آثارها وتحديد مقاييس الرمي في مساحات الماء.

3 –2 استغلال الموانئ: نقصد به تطبيق القواعد الخاصة بـ:

– شروط تخصيص المناطق المينائية واستغلالها.

– كيفيات وشروط عبور الركاب والبضائع وشروط شحن وتفريغ السفن وتفريغها.

شروط شحن البضائع وتفريغها وإيداعها وتحويلها.

قواعد تسيير المنشآت المتخصصة.

كيفيات استغلال الآلات والمنشآت المينائية.

– شروط تسيير المناطق الخارجة عن الموانئ والمناطق المخصصة للصيد البحري والنزهة.

3 –3 خدمات مساعدة:

– خدمات نزع أو إزالة الأوساخ من السفن.

– تطهير أماكن الرصيف.

– وزن البضائع.

– تأجير القاطرات أو الزوارق من أجل تموين السفن.

1 – 1 – 4 الوظائف الرئيسية للميناء.

تقوم الموانئ البحرية بالعديد من الوظائف التي تخدم الاقتصاد القومي للبلد،والتي تساهم إلى حد كبير في ازدهار العلاقات التجارية بين الدول ويمكن تلخيص الوظائف الرئيسية للميناء في النقاط التالية:

1-1- 4-1 وظيفة التبادل التجاري:

وجود موانئ ذات كفاءة عالية في الأداء وتسهيلات في الخدمات يزيد من حجم التجارة للدولة ويفتح منافذ مباشرة للأسواق العالمية بدون وسطاء تزيد من التكلفة ،كما أنها تزيد من القدرة التنافسية للصادرات هذا ما يحسن مركز الدولة حيث تتيح لها الفرصة باستيراد احتياجاتها مباشرة من الدول المصدرة.

1-1- 4-2 وظيفة النقل:

يمثل الميناء حلقة الوصل بين البحر والأرض والميناء له دور كبير في شبكة النقل ،نظرا لترابطه بوسائل النقل البحري.

1-1-4-3 وظيفة العمالة:

لا شك فيه أن الموانئ توفر فرص عمل كثيرة في مختلف الأنشطة ،مما يخلق مجالات التشغيل.

1-1-4-4 الوظيفة الصناعية:

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

1-1-4-5 وظيفة الموارد المالية:

تعتبر الموانئ من أهم المصادر للحصول على العملات الصعبة التي تحتاجها الدولة ويتحقق هذا عن طريق الرسوم التي تحصل من السفن والرسوم الجمركية التي يتم تحصيلها عن البضائع الواردة.

1-1-4-6 الوظيفة السياسية:

للموانئ دور هام في تدعيم الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدولة ،فالدولة التي تتمتع بموانئ بحرية على العالم الخارجي دون أي ضغوط لوقوع تجارتها الخارجية تحت سيطرة أي دولة مجاورة ،لذا تستطيع تحقيق ذاتها واستقلالها الاقتصادي.

المبحث الثاني: تنظيم الموانئ البحرية:

تمهيد:إن تعدد الأنشطة والخدمات التي يقدمها الميناء تؤدي إلى كثير من التعقيدات في عمليات الإدارة فالمهام الرئيسية يجب أن تمارس من طرف هيأة تقوم بإدارة الميناء.

2-1 الخصائص الواجب توافرها في الميناء البحري.

2-1-1 كفاءة الميناء:

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

أما بالنسبة للبضائع العامة فإن ضعف كفاءة الموانئ تؤدي إلى تحميل تجارة العالم في مجموعها تكاليف زائدة ويجعل المنتجات القريبة من السوق قوة تنافسية أكبر للمنتجات البديلة البعيدة عن السوق رغم أن هذه الأخيرة أقل تكلفة ورغم أن تكاليف النقل عبر البحار أرخص من تكاليف النقل بالسكك الحديدية أو سيارات النقل أو النقل الجوي، ويؤدي عامل نقص الكفاءة للموانئ إلى زيادة عدد السفن المستخدمة وبالعكس تؤدي زيادة كفاءة الميناء إلى زيادة إنتاجية السفن وإلى نقص عدد السفن في العالم.

2-1-2 أهم السمات والملامح المطلوب توافرها في الموانئ الحديثة:

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

* توافر منظومة المعلومات المتطورة والتي تعتبر المحرك الرئيسي لمنظومة النقل الدولي المتعدد الوسائل.

* تلبية احتياجات وتوقعات مستخدمي الميناء بكفاءة عالية.

* توافر أنشطة القيمة المضاعفة والخدمات اللوجيستية.

* السرعة في أداء الخدمات وبتكلفة اقتصادية.

2-1-3 متطلبات الشركات الملاحية العالمية من الموانئ:

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

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

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

- لا تقل ساعات العمل الصافية في اليوم 21 ساعة.

- يكون عدد الأرصفة المتاحة بالمحطة ما بين 4 و 6 أرصفة ويفضل أن تكون 08ارصفة.

- تكون ظروف العمل بالميناء عادية وطبيعية أيام الإجازات الإقليمية والعالمية مع توفر الاستقرار السياسي والأمني.

- بدأ تشغيل السفينة بمجرد وصولها وأن تكون كافة إجراءات المغادرة جاهزة بمجرد انتهاء التشغيل مع السفينة.

- توافر مساحات تخزينية لا تقل عن 600 ألف متر مربع.

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

2-2 الهيكل التنظيمي لإدارة الموانئ:

لتبسيط العمل والسيطرة على كل هذه الأنشطة يجب تكوين هيأة مركزية أو ذاتية على مستوى عالي من الكفاءة ويتوفر لها السلطة والصلاحيات المناسبة لإدارة كافة الأنشطة بغرض الوصول إلى تحقيق أهداف الميناء.

ومما لاشك فيه انه عند قيام هيأة بإدارة بعض التسهيلات فإنها تخضع للقوانين واللوائح التي تضمن حماية الميناء والمجتمع من أي أضرار قد تنشا،لذا يتوجب على هيأة الميناء مسؤولية الالتزام بالقواعد والقوانين التي تصدر من الهيأة التشريعية للدولة.

2-3 عناصر الهيكل التنظيمي:

لتشغيل الميناء بكفاءة عالية وأداء متميز لابد من إعداد خطة تنظيمية بواسطة السلطة المتخصصة بحيث تلائم احتياجات الميناء وهذه الخطة تحدد بوضوح المسؤوليات والسلطات لجميع المسؤولين ،لذا يجب أن تصمم هيكل تنظيمي يضم جهاز إداري بأقسام مختلفة على أن يتم التركيز على بعض الأعمال التالية:

*- الأعمال الهندسية سواء كانت مدنية أو ميكانيكية.

*- العمليات التي تقوم بها السفن والمحطات المختلفة.

*- الأعمال المالية التي تشمل الميزانية والمحاسبة.

*-العلاقات العامة وكذا العمالية.

-على هذا الهيكل آن يتمتع بقدر من المرونة حتى يمكن أن يواجه الزيادة في حجم التشغيل ،لتقديم وظائف جديدة لابد أن يكون هناك هيكل تنظيمي خاص بالميناء ،حيث أن الميناء يقوم بالاستثمار في المشروعات التي يمكن أن تواجه التطور التكنولوجي.

المبحث الثالث:الأهمية الإستراتيجية للموانئ البحرية:

3-1 البيئة الاقتصادية للموانئ البحرية.

إن البيئة الاقتصادية التي تعمل فيها الموانئ البحرية تتمثل في أطراف عديدة تجمعهم مجموعة من العلاقات المباشرة وغير المباشرة ،بحيث يشكل مجموع علاقات هذه الإطراف ما يمكن آن يطلق عليه البيئة الاقتصادية للميناء،ويتعاظم دور هذه العلاقات في ظل المتغيرات الاقتصادية والسياسية التي تعكسها مفاهيم النظام العالمي الجديد والتكتلات الاقتصادية واليات الاقتصاد الحر،وهكذا يمكن تصور مفهوم قوامه أن تصبح البيئة الاقتصادية لميناء بحري تتمثل في نطاق جغرافي نطاقه الشامل هو العالم اجمع بقاراته،خاصة إذا كان الميناء واقعا في موقع جغرافي متميز .

-إن البيئة الاقتصادية للميناء تشمل جميع الأطراف الذين ترتبط أنشطتهم ودخولهم بصورة مباشرة أو غير مباشرة بعمل الميناء بما في ذلك الشركات الملاحية والوكلاء ووسائل السحب الداخلي من شركات النقل البري والسكك الحديدية،والمصدرين والمستوردين وغيرهم من الأطراف الذين تجمعهم علاقة ارتباطيه مع الميناء .

-يهدف الميناء وفق هذه العلاقة إلى تعظيم قيمة الأنشطة المقدمة إلى عملائها ومستخدميها،يمكن تعظيم قيمة أنشطة المستخدمين وتعظيم أرباحهم إذا ارتفعت إنتاجية الميناء وانخفضت تكلفة الخدمات المؤداة بها بما يمكنها من تحقيق تميز تنافسي من حيث الجودة والتكلفة.1

3-2 تحليل بيئة الموانئ البحرية:

3-2-1 عناصر القوة والضعف للموانئ البحرية:

تتمثل العوامل التالية وعناصرها مصادر القوة والضعف للموانئ،وتكون هذه العوامل وعناصرها مصدرا لقوة الميناء إذا كانت في صالحه أما إذا كانت في غير صالحه فإنها تعتبر مصدرا لضعف الميناء،وتتمثل هذه العناصر فيما يلي:

أولا الموقع الجغرافي:

*- قرب الميناء من:الخطوط الرئيسية للملاحة ،مراكز الإنتاج/ او الاستهلاك.

*- طول وعمق قناة الاقتراب للميناء وعمق مدخله.

*- الأراضي المتاحة لتوسيع رقعة الميناء.

*- الأحوال الجو مائية السائدة بمنطقة الميناء ومدى تأثيرها على مايلي:

*دخول ومغادرة السفن إلى ومن الميناء.

* سلامة السفن الموجودة بالميناء.

* استمرارية عمليات شحن وتفريغ السفن الموجودة بالميناء بدون توقف.

ثانيا :توفر وسائل النقل المختلفة بالميناء:

1-مدى توفر شبكات النقل المختلفة التالية وكفاءة ومعدلات تردد وسائطها على الميناء:

- الخطوط الملاحية المنتظمة للسفن.
- النقل البري.
- السكك الحديدية.
- النقل النهري.

2- أسعارا لأنواع المختلفة للنقل،النقل البحري،النقل البري،النقل النهري.

ثالثا:خدمات الميناء توفرها وكفاءتها:

- القدرات والإمكانيات المتوفرة للميناء من حيث تعدد نوعيتها وتوفر المعدات المتخصصة لهذه النوعيات وكذلك الأرصفة والمخازن المخصصة لهاو طاقاتها السنوية.
- الإمكانية والخبرة في التعامل مع الأحجام المختلفة للسفن والنوعيات المختلفة للبضائع والسلع والنوعية المختلفة لأشكال البضائع .
- مستوى أداء وإنتاجية محطات الشحن والأرصفة والمعدات.
- توفر وكفاءة الخدمات التكميلية والمساعدة للسفن وكذا الخدمات المساعدة الأخرى.

رابعا:أسعار خدمات الميناء:

- مستوى قيمة الرسوم والتعريفات المختلفة بالميناء.

- مدى استقرار قيمة الرسوم والتعريفات بالميناء.
- سياسة وإستراتيجية التسعير بالميناء.

خامسا:قوة العمالة بالميناء:

- مستوى حرفية ومهارة العمالة بالميناء.
- حجم العمالة الفعلية بالميناء بالنسبة لحجم العمالة المطلوبة.
- المناخ الاجتماعي للعمالة.
- الدوافع المحفزة للعمالة.
- مستوى العلاقات العمالية.

سادسا:الإدارة بالميناء:

- مدى سيطرة هيئة الميناء على أنشطة وخدمات الميناء المختلفة.
- مستوى التوجيه والإدارة بالميناء.
- مستوى علاقة الإدارة بعملاء الميناء.
- مدى سهولة صناعة القرار بالميناء.
- مدى سهولة الإجراءات بالميناء.

سابعا:الاتصالات السلكية واللاسلكية:

- توفر وكفاءة شبكات الاتصال السلكية واللاسلكية والتي تشمل على:الفاكس،أنظمة تبادل البيانات الكترونيا.

ثامنا:الموقف المالي:

- مدى توفر التمويل المالي لتنفيذ مشروعات التطوير والتحديث بالميناء.
- المؤشرات المالية الأخرى:مثل الفائض والعجز في الميزانية.....الخ.

3-2-2 مصادر الفرص المتاحة:

تمثل العوامل التالية وعناصرها فرص متاحة للميناء،والتي يمكن استغلالها لزيادة حصته/نصيبه من السوق الذي يعمل فيه،أو الذي يرغب أن يعمل فيه:

أولا:الموانئ المنافسة:

- خروج احد الموانئ المنافسة من النشاط التنافسي أي من مجال تعامل الموانئ ،فرصة بالنسبة للموانئ الأخرى.

ثانيا: النشاط/ الأنشطة التي يعمل فيها الميناء.

- زيادة ونمو النشاط الذي يعمل فيه الميناء.

- ظهور نشاط جديد يمكن أن يعمل فيه الميناء.

ثالثا:عملاء ومستخدمي الميناء.

- ظهور عملاء جدد يرغبون في العمل في النشاط الذي يعمل فيه الميناء.
- عملاء لموانئ أخرى يرغبون في تغيير الموانئ التي يستخدمونها.

رابعا:الميناء.

- تطوير أرصفة ومعدات الميناء.
- إدخال نظام تبادل البيانات الكترونيا في الميناء.
- التسابق نحو وضع سياسات تسعيرية جاذبة جديدة.

1-3-2-3مصادر التهديد التي تواجه الميناء:

تمثل العوامل التالية وعناصرها تهديدا يواجه الميناء ،ويؤثر على تخفيض حصتها السوقية التي تعمل به ، يتطلب ذلك اتخاذ إجراءات لازمة لمواجهتها والتغلب عليها:

أولا :الموانئ المنافسة:

- الموانئ المنافسة حاليا.
- الموانئ المحتمل تنافسها مع الميناء مستقبلا.

ثانيا:النشاط/الأنشطة التي يعمل فيها الميناء:

- تقلص/انخفاض حجم النشاط الذي يعمل فيه الميناء.

ثالثا:عملاء ومستخدمي الميناء:

عدم رضاء العملاء /مستخدمي الميناء عن مستوى الأداء /أوأسعارالأنشطة والخدمات التي يقدمها الميناء.

رابعا:الميناء:

- سمعة الميناء.
- ظهور قواعد وتنظيمات صارمة لحماية البيئة.
- عدم توفر أراضي لتوسع الميناء.

3-3:اثر التغير التكنولوجي على الميناء:

-بدأت الموانئ تلعب دورا جديدا ،حيث أصبحت تشكل حلقة أساسية في سلسلة نقل الحاوية من المرسل إلى المرسل إليه،وأصبح الميناء الحديث أخذا في التحول ليكون مركزا للخدمات ،بمعنى القيام بتقديم مجموعة شاملة لخدمات النقل،وخدمات التجارة،وذلك عن طريق أداء الخدمات اللازمة للسيطرة على سلسلة النقل بأكملها بما في ذلك التخزين ، التوزيع بما يتيح دعمها لوجستيا أساسيا لصناعة التصدير والاستيراد ،وشركات

النقل البحري بوصول البضائع عن طريق التبادل الالكتروني للبيانات ،وإعداد بيانات البضائع قبل وصول السفن،واستقبال المخزون ورصده ،وإعداد تقارير عن الجوانب الكمية وعن مراقبة الجودة ،وإمكانية تجميع الشحنات الفردية ،وإصدار تقارير عن حركة البضائع بالميناء،وتقارير الإجراءات الجمركية ،كما أصبحت الموانئ مراكز للتصنيع والقيام بأنشطة القيمة المضافة والخدمات اللوجيستية.

خاتمة الفصل:

لقد أدت المؤسسة المينائية إلى تحسين وتطوير التعاملات الاقتصادية المحلية والدولية ،وذلك بفضل المجهودات الجبارة التي تبذلها الموئسة،وهذا من اجل تقوية الاقتصاد الوطني،وجعله يواكب التطور العالمي،خاصة في مجال نقل السلع و البضائع نتيجة لزيادة وارتفاع حجم التبادل التجاري الدولي،لذا تجد المؤسسة نفسها مضطرة على تحديث الهياكل وتكييف طرق عملها بما يتناسب مع متطلبات العصر .

مقدمة الفصل

تنطوي غاية الاستثمار على تحقيق عائد من خلال تعظيم المنفعة الكامنة في الموارد المتاحة والتي تشمل على إشباع الحاجة الأساسية والثانوية،للإنسان ويعرف ذلك على انه التخلي عن الأموال في الوقت الحالي إلى فترة معينة من الزمن قد تطول أو تقصر بهدف الحصول على التدفقات المالية والنقدية المستقبلية التي تساعده على تعويض النقص المتوقع في تلك الأموالأو عن المخاطر الناشئة عن احتمال عدم حصول التدفقات المالية المرغوبة،كما هو متوقع عنها.

للتعرف على مفهوم الاستثمار فقد تم تقسيم هذا الفصل إلى:

-مدخل لدراسة الاستثمارات.

-الإطار النظري لنظرية كينز للاستثمارات.

-فعاليات الاستثمار.

المبحث الأول:مدخل لدراسة الاستثمارات

–إن قرارات الاستثمار مهما كان شكلها تعد من أصعب القرارات الحساسة،فهذه القرارات تتمثل في عملية تخصيص الموارد واستعمالها في مشاريع تنموية ،يجب أن تكون القرارات سليمة وجودة مضمونة.

1–1 ماهية الاستثمار

1–1–1 تعريف الاستثمار:

كثيرا ما يتردد مصطلحالاستثمارعلى الألسن،واستخدامه من طرف المتخصصين في الاقتصاد والإدارة المالية.فاستعماله في أي مجال فيعتبر الإضافة إلى الطاقة الإنتاجية.

يقصد بالاستثمار انه توظيف رؤوس الأموال في فترة زمنية معينة سواء كان رأس المال يتكون من موجودات ثابتة أو متداولة،في إنشاء مشاريع إنتاجية.[1]

تعتبر الاستثمارات كل إنفاق عام أو خاص يؤدي إلى زيادة حقيقية في سلع أو عناصر أو خدمات الإنتاج.أو بمفهوم أخر يعتبر توظيف النقود لأي اجل في أيأصلأو ملكية،أو ممتلكات أو مشاركات،يحتفظ بها للمحافظة على المال أو تنميته سواء بأرباح دورية أو بزيادة في قيمة الأموال في نهاية المدة أوبمنافع مادية.[2]

[1] د–طلال كداوي،تقييم القرارات الاستثمارية،دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع،عمان ،الأردن،2008،ص،13

[2] عبد الله عبد الكريم عبد الله،ضمانات الاستثمار في الدول العربية،دار الثقافة للنشر والتوزيع،عمان، الأردن،2008 ص 18–19.

1-1-2 أنواع الاستثمارات:

تتعدد أنواع الاستثمارات وفق العديد من المعايير وتصنف كما يلي:

أ:حسب معيار الجنسية:

أولا – الاستثمارات الداخلية:هي جميع الاستثمارات التي لا تنقل فيها القيم المادية أو المعنوية عبر الحدود ،فكل من المشروع وصاحب المشروع ورأس المال يكونون داخل وطن واحد

ثانيا– الاستثمارات الخارجية:وهي جميع الاستثمارات الأجنبية،وهو كل استخدام يجري من الخارج لموارد مالية يملكها بلد من البلدان.

ب:حسب معيار الوسائل:

1 –الاستثمار المباشر:هو الاستثمار في جميع المشاريع الإنتاجية الهادفة إلى إنتاج السلع والخدمات ،حيث يحتفظ صاحب المشروع بحق السيطرة والإدارة.

2 – الاستثمار غير المباشر: هو الاستثمار في الأوراق المالية باختلاف أنواعها لشركات الأعمال ولا يتمتع المستثمر الأجنبي بحق الرقابة.

ج : حسب معيار الملكية:

1 – الاستثمار العام(الحكومي):هو الاستثمار الذي تقوم به الدولة لتنفيذ الخطط الاقتصادية والاجتماعية والثقافية ،وغيرها من الخطط التي تخدم أهداف الدولة.

2– الاستثمار الخاص:هو الاستثمار الذي يقوم به فرد أو جماعة من الأفراد المستثمرين لتحقيق مشروع معين.[3]

2–1 فعاليات الاستثمار.

1–2–1: مبادئ الاستثمار:للاستثمار عدة مبادئ أبرزها مايلي:[4]

– معرفة البدائل المتاحة له من حيث تكاليفها وعوائدها المتوقعة ومخاطرها،يعني ذلك انه على المستثمر أن يجري مسحا كاملا عن فرص الاستثمار المتاحة له.

– تحديد الفترة الزمنية للاستثمار:أي هل يريد المستثمر استثمار أمواله استثمارا قصيرا الأجل أم طويل الأجل ،اعتمادا على نوع الدخل الذي يرغب في تحقيقه خلال الفترة الزمنية.

– تحديد درجة المخاطر التي يرغب المستثمر في تحملها ،أي استعداده لتحمل الخسائر التي قد يتعرض لها جزء من استثماراته في المستقبل.

– ضرورة تنويع الاستثمار:أي توزيع المخاطر التي يمكن أن تتعرض لها الاستثمارات من خلال توزيع الاستثمارات من اجل هدف استثماري محدد .

1 قاسم نايف علوان ،إدارة الاستثمار بين النظرية والتطبيق،دار الثقافة للنشر والتوزيع ،عمان ،الأردن ،2012 ،ص ص،37–38.

01– قاسم نايف علوان،مرجع سبق ذكره،ص،35.

- ضرورة الاستعانة بالكفاءات المالية التي لديها الخبرة الكافية في هذا المجال ،التي تمكن المستثمر من اتخاذ القرار المناسب للاستثمار من خلال تقديم كل ما يحتاجه المستثمر من معلومات وتهيئتها بالشكل الذي تمكنه من اتخاذ القرار السليم.

1-2-2:أدوات الاستثمار.

تتم عملية الاستثمار عن طريق عدة أدوات تتمثل فيما يلي:

1:الأوراق المالية:

تعد الأوراق المالية من ابرز أدوات الاستثمار المتاحة نظرا للمرونة التي تتمتع بها والمزايا التي تحملها ،وهي عدة أنواع تختلف من حيث القيمة الاسمية للأصل التي تتحدد وفق النصوص والتعليمات القانونية،كما أن الاستثمار في الأوراق المالية يحقق هدفي الربحية والسيولة في آن واحد.

2-الاستثمار في العقارات:

تحتل المركز الثاني في عالم الاستثمار ويتم اما بشكل مباشر بحيث يقوم المستثمر بشراء عقار حقيقي كالمباني ،او بشكل غير مباشر بحيث يقوم المستثمر بشراء سند عقاري .

يلقى الاستثمار في هذا المجال اهتماما كبيرا من قبل المستثمرين ويوفر نسبة كبيرة من الامان.

3- **الاستثمار في السلع**:تتمتع بعض السلع بمزايا اقتصادية تجعلها اداة صالحة للاستثمار ويكون التعامل عن طريق عقود خاصة يطلق عليها عقود مستقبلية ،وهي عقد بين طرفين هما:منتج السلعة ووكيل.

4- **المشاريع الاقتصادية**:تعد هذه الادات من اكثر الادوات انتشارا ولها عدة اوجه اهمها:الصناعي،التجاري،الزراعي.....الخ.

المشاريع الاقتصادية ادات استثمارية حقيقية لانه يقوم على اساس اصول حقيقية كالمباني ،الالات ،المعدات ...الخ.

وتشغيل هذه الاصول يؤدي الى انتاج قيمة مضافة ترفع من ثروة المالك ولها عدة مميزات :

- المشاريع الاقتصادية توفر هامش كبير من الامان.
- يحقق المستثمر في المشاريع الاقتصادية عائدا معقولا.
- للمشروعات الاقتصادية دور اجتماعي كتوفير مناصب الشغل.

5- **الاستثمار في العملات الاجنبية**:تنتشر اسواقها عبر العالم وتستقطب اهتماما كبيرا من قبل العديد من المستثمرين بالرغم من كبر درجة المخاطرة نظرا لتاثرها بالظروف السياسية والاقتصادية.

6- **الاستثمار في المعادن الثمينة**:يتم الاستثمار في هذا المجال في اهم المعادن الثمينة وهي الذهب والفضة ولها عدة صور:

- الشراء والبيع مباشرة.
- المقايضة اي المبادلة الذهب بالذهب والفضة بالفضة.
- هناك عدة عوامل تؤثر على سعرها وهي كالتالي:
  - عوامل تعمل على ارتفاع سعره:احتمال توقف انتاجه،الازمات الاقتصادية،ارتفاع معدل التضخم.
  - عوامل تعمل على انخفاض سعره:انخفاض معدل التضخم ،زيادة عرضه في الأسواق.

3-2-1- أهداف الاستثمار.

يعتبر الاستثمار المالي من أكفا أنواع تشغيل الأموال ،ذلك انه يستطيع تحقيق الأهداف التي يسعى إليها المستثمر وهذه الأخير تتمثل فيما يلي:

–تامين المستقبل: يقوم بمثل هذا النوع الأشخاص الذين بلغوا سنا معينا،وهم على أبواب التقاعد بهدف تامين مستقبلهم حيث يستثمرون ما لديهم من مال في أوراق مالية .

– تحقيق اكبر دخل جاري: يركز المستثمر بالغ اهتمامه على الاستثمارات التي تحقق اكبر عائد حالي ممكن.

–تحقيق اكبر نمو من الثروة: يميل الاستثمار إلى تحقيق مثل هذا الهدف باختيار الاستثمارات التي لها درجة مخاطرة عالية ويقبلون عندها ما يترتب عن اختيارهم.

–إشباع حاجات المواطنين: يكون الهدف من بعض المشاريع الاقتصادية ،تلبية رغبات المواطنين وتمويل مشاريع تعود بالمنفعة على رغبات وطلبات المواطنين ،دون اللجوء الى الاستيراد ورفع المصاريف.

– توفير مناصب الشغل: تعمل المشاريع الاستثمارية على توفير مناصب الشغل للمواطنين بمنطقة إقامة المشروع ،مما يعمل على التقليل من البطالة.

–التنمية الاقتصادية: إن إقامة المشاريع الاستثمارية يكون بهدف تحقيق التنمية الاقتصادية للبلد ،وذلك بما يترتب عن إقامة المشاريع،من تلبية الاحتياجات ،تحقيق الفائض من المنتجات ،تحسين المستوى المعيشي للمواطنين.

–الربح: إن الهدف الرئيسي من إقامة مشاريع استثمارية هو تحقيق الأرباح والزيادة في حجم رأس المال والعمل على رفع حجمه على المدى القصير أو الطويل.

– تحسين المستوى المعيشي:وذلك عن طريق زيادة الإنتاج والإنتاجية.

المبحث الثاني:الإطار النظري للاستثمار

-تمهيد: يؤدي الاستثمار دورا مزدوجا في النشاط الاقتصادي حيث يؤثر على كل من جانب الطلب الكلي والعرض الكلي،

2-1 العوامل المحددة للاستثمار:هناك عدة عوامل تحدد الاستثمار ولعل أبرزها مايلي:

أولا:تكاليف الاستثمار:ان تحديد تكاليف الاستثمار يتلقى مجموعة من الصعوبات ،ذلك نظرا لان السلع الاستثمارية تعمل لعدد من السنوات بحيث تعتبر أسعارالفائدة والضرائب من أهم بنود تكاليف الاستثمار.

يمثل سعر الفائدة تكلفة الاقتراض وبصفة عامة فهناك علاقة عكسية بين الاستثمار وسعر الفائدة ،فارتفاع سعر الفائدة يؤدي إلى ارتفاع تكاليف الاستثمار هذا ما يؤدي الى انخفاض حجم الاستثمارات والعكس صحيح.

- يرى **كينز**أن الاستثمار حساس جدا لسعر الفائدة فاتخاذ قرار بالاستثمار وفقا للتحليل الكينزي يعتمد على المقارنة بين الكفاءة الحدية للاستثمار وسعر الفائدة ،حيث يكون الاستثمار مربح إذا كانت الكفاءة الحدية للاستثمار اكبر من سعر الفائدة.

- **تعد الضرائب** احد بنود التكاليف المؤثرة على الاستثمار لذلك تلجا كثير من الحكومات الى التميز في المعاملة الضريبية بين الأنشطة المختلفة لتشجيع مجالات استثمارية معينة.

ثانيا الإيرادات المتوقعة من الاستثمار:ترتبط الإيرادات المتوقعة من الاستثمار بمستوى النشاط الاقتصادي ومستوى الطلب الكلي،عادة ما تكون الزيادة في الاستثمار اكبر من الزيادة في الطلب الكلي ويكون ذلك بالتطرق الى **نظرية المعجل** .

تقوم فكرة المعجل على افتراضين اساسيين:

- الافتراض الاول:هناك تشغيل كامل للطاقة الإنتاجية للمشروعات الاستثمارية التي تعمل في مجال معين.

– **الافتراض الثاني**:قيمة معامل راس المال الى الناتج اكبرمن الواحد دائما .يعبر معامل راس المال الى الناتج عن عدد الوحدات اللازم تشغيلها من راس المال للحصول على وحدة واحدة من الناتج.

– تحث هذه الافتراضات ان زيادة الطلب الكلي بمقدار وحدة لابد وان تؤدي الى زيادة الاستثمار بمقدار اكبر من الوحدة بحيث :

الزيادة في الاستثمار الصافي =الزيادة في الطلب الكلي×معامل المعجل .

معامل المعجل= معامل رأس المال/الناتج

– تتوقف الزيادة في الاستثمار على معامل رأس المال/الناتج ،فكلما ارتفع معامل رأس المال / الناتج كلما زاد مقدار الزيادة في الاستثمار المترتبة على زيادة الطلب الكلي ،ترتفع قيمة معامل رأس المال /الناتج في الأنشطة الإنتاجية المكثفة لرأس المال ،بحيث تكون أكثر ارتفاعا في الدول المتقدمة

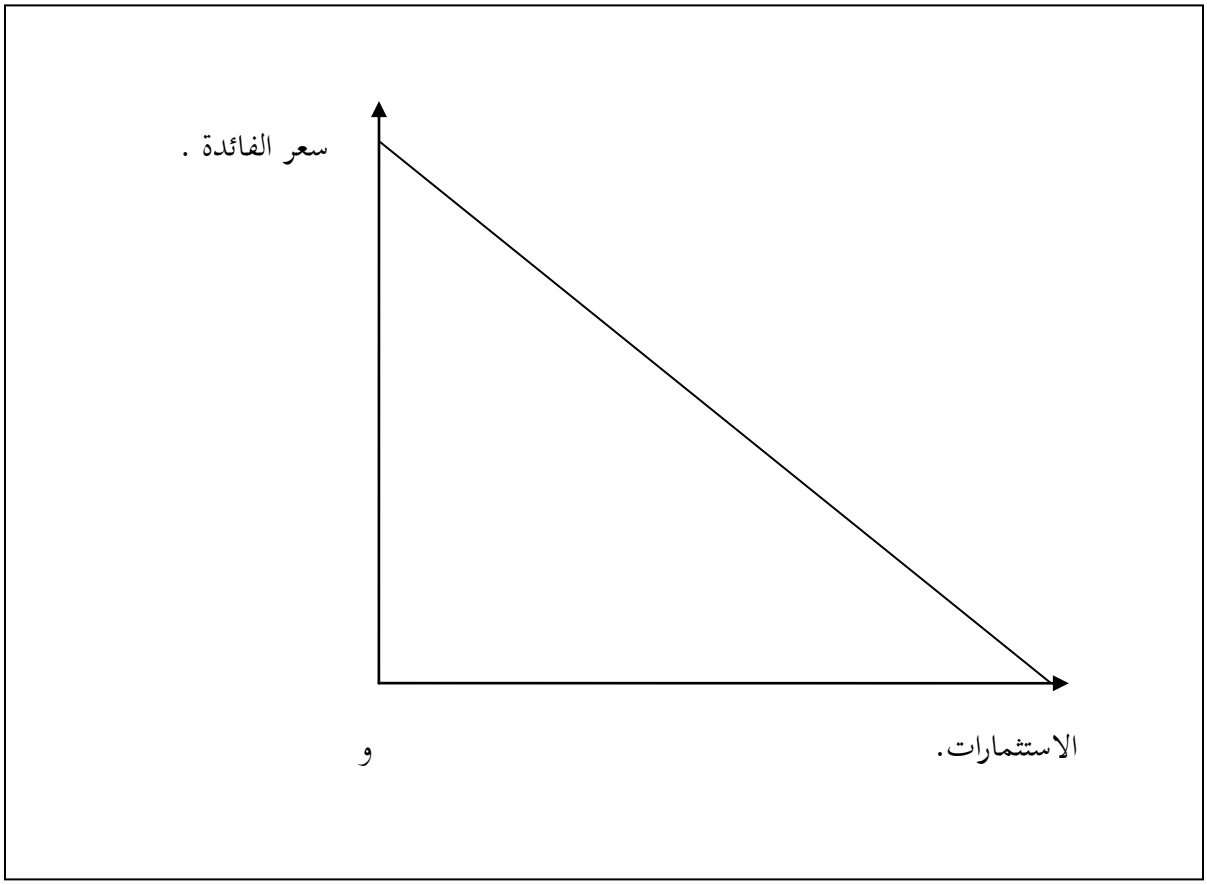
ثالثا التوقعات :يعتبر الاستثمار مغامرة تتعلق بالمستقبل لذلك فان المستثمر يتخذ قراراته الاستثمارية بناء على توقعاته بخصوص مستقبل النشاط الاقتصادي في المجتمع ،فالتوقعات المتفائلة بخصوص ظروف الاستثمار مستقبلا تؤدي الى زيادة مستوى الاستثمار والعكس صحيح ،ترتبط هذه التوقعات بطبيعة السياسة الاقتصادية المباشرة وغير المباشرة التي تتخذها الدولة لتحفيز الاستثمارات او لتوجيهها لمجالات معينة.

2–2 دالة الاستثمار:

أولا:تفسر دالة الاستثمار سلوك الاستثمار مع تغير سعر الفائدة تبين الدالة ان هناك علاقة عكسية بينهما يمكن كتابة الدالة بالصيغة الرياضية .

يمثل الشكل التالي دالة الاستثمار:

الشكل رقم :01 منحنى الطلب على الاستثمار.



المصدر:احمد رمضان نعمت الله،مرجع سبق ذكره ،ص،94.

ثانيا:العوامل التي تؤدي الى تغيير موقع دالة الاستثمار:

يتغير موقع دالة الاستثمار اذا حدث تغير في احد العوامل المؤثرة على الاستثمار مع ثبات سعر الفائدة.

1- يتغير اذا زاد مستوى الطلب الكلي او الدخل الكلي في المجتمع.

2- انخفاض الضرائب المفروضة على هذا النوع من الاستثمارات.

3- توقعات متفائلة بخصوص مستوى النشاط الاقتصادي في المستقبل.

2-3-دوافع الاستثمار:للاستثمار عدة دوافع ابرزها مايلي: 1

- الرغبة في الربح: يكون القيام بمشاريع استثمارية بدافع الزيادة في راس المال للمشروع وتكاثف الارباح.

- احتمالات زيادة الطلب:تقوم بعض المشاريع الاستثمارية احيانا بدافع مواجهة احتمالات زيادة الطلب لهذا المنتوج وذلك بالقيام بدراسات سايقة.

- التنمية الاقتصادية:لعل ابرز دافع للاعمال الاستثمارية هو العمل على رفع مستوى التنمية الاقتصادية للبلد ومواجهة تحديات العصرنة ومواكبة التطورات العالمية.

المبحث الثالث : دراسة الجدوى الاقتصادية للاستثمارات.

3-1 مفهوم دراسة الجدوى الاقتصادية وأهميتها:

دراسة الجدوى الاقتصادية هي عبارة عن دراسة علمية شاملة لكافة جوانب المشروع أو المشاريع المقترحة للاستثمار،والتي قد تكون في كثير من الأحيانبشكل دراسات أولية تفصيلية والتي من خلالها يمكن التوصل إلى

اختيار بديل أو فرصة استثمارية من بين عدة بدائل أو فرص استثمارية مقترحة ،إذ لابد أن تتصف تلك الدراسات بالدقة والموضوعية والشمولية ،فهي مجموعة من الدراسات المتخصصة التي تجرى للتأكد من أن مخرجات المشروع اكبر من مدخلا تهأو على الأقل مساوية لها.

– تكمن أهمية دراسة الجدوى الاقتصادية في أنها الوسيلة التي من خلالها يمكن الإجابة عن الأسئلة التالية :

- **ماهو أفضل مشروع استثماري يمكن القيام به ؟.**
- **أين يتم إقامة المشروع الاستثماري؟.**
- **ما مدى حاجة المشروع من عمال وآلات ،وغيرها ؟.**
- **هل سيحقق المشروع أرباحا أم لا؟.**

– بعد القيام بدراسة الجدوى الاقتصادية للمشروع الاستثماري يمكن أن نحصل منها على إجابة التساؤلات أعلاه كما يأتي:

1– تقلل هذه الدراسة من احتمالية فشل المشروع والتقليل من ضياع رأس المال.

2– تساعد هذه الدراسة في المفاضلة بين المشاريع المتاحة.

3– تعمل على اختيار المشروع الأفضل.

4– الاستغلال الأمثل للموارد الاقتصادية المتاحة.

5– تدعيم عملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية للدولة.[5]

3–2 أنواع دراسة الجدوى الاقتصادية.

1 قاسم نايف علوان ،مرجع سبق ذكره ،ص،41.

- يمكن تحديد الأنواع التالية لدراسة الجدوى الاقتصادية وهي كالتالي:

3 2-1 دراسة الجدوى الاقتصادية الأولية.

اولا:تعريف دراسة الجدوى الاقتصادية الأولية: عبارة عن دراسة أو تقرير أولي يمثل الخطوط العامة لكافة المشاريع المقترحة للاستثمار والتي يمكن من خلالها التوصل إلى اتخاذ قرار إما بالتخلي عن المشروع أو الانتقال إلى دراسة أكثر تفضيلا ،وهي الوسيلة التي يمكن من خلالها معرفة مدى جدوى المشروع المقترح اقتصاديا.

– تهدف هذه الدراسة إلى إعطاء فكرة أولية عن المشروع المقترح ،كما يتم الاعتماد عليها في اتخاذ القرار الأولي.

ثانيا:المسائل التي تعالجها دراسة الجدوى الاقتصادية الأولية:

إن أهم المسائل التي تعالجها دراسة الجدوى الأولية يمكن إجمالها بما يلي:

– دراسة أولية عن الطلب المتوقع على منتجات المشروع المقترح ،وكذا دراسة حجم الصادرات الحالية والمستقبلية لمثل تلك المنتجات .

– دراسة أولية عن التكاليف الإجمالية للمشروع.

– دراسة أولية عن مدى جدوى المشروع فنيا ،تتضمن هذه الدراسة تحديد مدى حاجة المشروع المقترح إلى المواد الأولية.

– دراسة أولية عن المواقع البديلة للمشروع المقترح ،وصولا إلى الموقع المناسب.

– دراسة أولية عن مصادر التمويل للمشروع ،ومعرفة إن كان التمويل يعتمد على مصادر داخلية أو أجنبية.

– دراسة مدى توافق المشروع مع عادات وقوانين المجتمع السائدة.

– إن تكاليف هذه الدراسة لا تتجاوز 2بالمئة من الكلفة الإجمالية للمشروع المقترح.[6]

2-2-3- دراسة الجدوى الاقتصادية التفصيلية.

اولا: مفهوم دراسة الجدوى الاقتصادية التفصيلية:عبارة عن دراسات لاحقة لدراسات الجدوى الأولية لكنها أكثر تفصيلا ودقة وشمولا منها ،وهي بمثابة تقرير مفصل يشمل كافة جوانب المشروع المقترح ،والتي على أساسها تستطيع الإدارة العليا أن تتخذ قرارها ،إما بالتخلي عن المشروع أوتأجيلهأو الانتقال إلى مرحلة التنفيذ.

– إن دراسة الجدوى التفصيلية ضرورة لابد منها ،كما أنها تعتبر احد مقومات القرار الاستثماري الناجح،كما هي دراسة متتالية للدراسة الأولية.[1]

ثانيا: المسائل التي تعالجها دراسات الجدوى الاقتصادية التفصيلية:

إن أهم المسائل التي تعالجها دراسات الجدوى التفصيلية يمكن إدراجها فيما يلي:

– دراسة مفصلة حول طبيعة واتجاهات الطلب على منتجات المشروع المقترح ،متضمنة الطلب سواء المحلي أو الخارجي ،والعوامل المؤثرة على ذلك الطلب.

1–د كاظم جاسم العيساوي،دراسات الجدوى الاقتصادية وتقييم المشروعات ،دار المناهج للنشر والتوزيع،الطبعة الثانية،عمان،الأردن، سنة 2005،ص ،42– –44.

– دراسة مفصلة عن طبيعة السلع التي ينتجها المشروع المقترح،ومعرفة إن كانت سلع نهائية أم سلع وسيطية.

– دراسة مفصلة عن عملية الإنتاج،والأساليب الممكن استعمالها في المشروع .

– دراسة مفصلة عن التكاليف الإجمالية اللازمة لإقامة المشروع ،كتقدير كلفة المباني ومستلزمات الإنتاج ،وتكاليف الصيانة والتخزين وتكاليف البحث والتطوير ،تكاليف النقل والاستشارات القانونية،الدعاية .....الخ.

– دراسة مفصلة عن الموقع المناسب للمشروع المقترح ،مع دراسة أهم العوامل المحددة في اختيار الموقع المناسب ،كالقرب من الأسواق أو من مصادر المواد الأولية.

3-2-3- دراسة الجدوى الفنية للمشروعات.

اولا: مفهوم دراسة الجدوى الفنية:هي تلك الدراسة التي تنحصر مهمتها في دراسة كافة الجوانب الفنية والمالية المتعلقة بالمشروع المقترح والتي يمكن الاعتماد عليها في التوصل إلى قرار استثماري سليم .

– إن عدم دقة وكفاءة الدراسة الفنية يترتب عليه مشاكل ومخاطر مالية أوإنتاجية قد تؤدي إلى فشل المشروع.

ثانيا:المسائل التي تعالجها دراسات الجدوى الفنية:

إنأهم المسائل التي تعالجها هذه الدراسة يمكن إدراجها فيما يلي:

- **اختيار الحجم المناسب للمشروع**:إن مسالة اختيار الحجم المناسب تعتبر من المسائل الهامة والمعقدة التي تتطلب المزيد من الدراسة والتحليل للوصول إلى اختيار ما يسمى بالحجم الأمثل ،الحجم الذي لابد أن يتناسب مع الإمكانيات المتاحة سواء كانت المادية والمالية والفنية ،لان المهم هو ليس اختيار مشروعات عملاقة ،لكن المهم هو مدى إمكانية تشغيلها بكفاءة عالية.

– **اختيار موقع المشروع**:تعتبر مسالة اختيار الموقع للمشروع من المسائل الهامة والتي لها علاقة وثيقة بمدى نجاح أو فشل المشروع ،حيث ممكن أن يعتبر المشروع فاشلا ،ليس لسبب وإنما بسبب موقعه غير الملائم.

– **تقدير كلفة المباني والأراضي اللازمة للمشروع**:من المسائل الأخرى هي دراسة حول كلفة المباني والأراضي اللازمة لإقامة المشروع المقترح.

– **التخطيط الداخلي للمشروع**:إن مسالة التخطيط الداخلي للمشروع ،تعتبر إحدى المسائل التي تتضمنها دراسة الجدوى الفنية للمشروعات المقترحة ،تتمثل في اختيار المبنى للمصنع من حيث المساحة اللازمة .

– **تقدير احتياجات المشروع من مواد أولية ومواد**:تقدير احتياجات المشروع المقترح من المواد الخام والمواد الأولية التي تتطلبها العملية الإنتاجية بصورة مستمرة وخلال فترة زمنية معينة.

– **تقدير احتياجات القوى العاملة**:وهي من المسائل الهامة تختلف هذه الاحتياجات باختلاف مراحل إقامة المشروع حيث أن حاجة المشروع إلى القوى العاملة في مرحلة التأسيسوالإنشاء ،تختلف عن تلك الحاجة في مرحلة التشغيل ،كم أن هذه الاحتياجات تختلف من صناعة إلىأخرى ومن حجم لأخر .1

خاتمة الفصل:

يتم رفع مستوى الأداء الاقتصادي للبلد والتوسع فيه من خلال الاستثمار والذي يتطلب حجما كبيرا من رأس المال ،والكفاءات والمهارات ،فالاستثمارات تكون بدافع تنمية رأس المال والرغبة في الربح بالإضافة إلى توفير مناصب الشغل،نظرا لتنوع وتعدد المجالات التي يتم فيها الاستثمار .

لابد من دراسة الجدوى الاقتصادية للمشاريع ،الجدوى المالية،التفصيلية والفنية ،لتجنب مخاطر الاستثمار،وضمان نجاح هذا المشروع.

قائمة المراجع والمصادر

الكتب

–احمد رمضان نعمة الله ،النظرية الاقتصادية الكلية،الدار الجامعية ،الاسكندرية،.2003.

– احمد عبد المنصف ،اقتصاديات النقل البحري،مكتبة ومطبعة الاشعاع الفنية،الطبعة 01،مصر،2001.

– رشاد العصار،التجارة الخارجية،دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة،الطبعة 01،عمان،2000.

– طلال كداوي،تقييم القرارات الاستثمارية،دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع،عمان ،الأردن،2008.

– عبد العزيز عبد الرحيم سليمان،التبادل التجاري،دار الجامد للنشر والتوزيع،الطبعة 01،عمان،الاردن،2004.

– علي عبد اللا،واخرون،ادارة وتشغيل الموانئ،مكتبة الاشعاع الفنية، ،الطبعة01،2000.

– قاسم نايف علوان،ادارة الاستثمار بين النظرية والتطبيق ،دالا الثقافة للنشر والتوزيع،عمان ،الاردن،2012.

–كاظم جاسم العيساوي،دراسات الجدوى الاقتصادية وتقييم المشروعات ،دار المناهج للنشر والتوزيع،الطبعة الثانية،عمان،الأردن، سنة 2005.

–ايمن النحراوينلوجستيات التجارة الدولية،دار الفكر الجامعي،الاسكندرية،مصر،2009.

–عبد الله عبد الكريم ،ضمانات الاستثمار في الدول العربية ،دار الثقافة للنشر والتوزيع ،عمان ،الاردن،2008.

–محمد الصيرفي،الاستراتجيات التسويقية للموانئ وشركات النقل البحري،مكتبة الوفاء القانونية ،الطبعة 01،مصر،2001.

–هشام صلاح محسن ،دور الميناء التجاري في تفعيل حركة النقل البحري،دار الفردوس للنشر والطباعة،العراق، 2005..

–عطا الله ماجد احمد ،"ادارة الاستثمار"،دار اسامة للنشر والتوزيع،الطبعة 01،عمان،2011.

القوانين:

– القانون البحري الجزائري.

الملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى أبراز مايلي:

- ✓ تعريف الموانئ البحرية بالإضافة إلى تحديد أهم التصنيفات ،وكذا معرفة الاستثمار في هذه المؤسسات وكذا أثره على الحركة التجارية بالمؤسسة،وهذا كله من خلال الدراسة الميدانية بمؤسسة ميناء مستغانم.

خلصت هذه الدراسة فيما يلي:

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

إزدادت أهمية الاستثمار في السنوات الأخيرة حيث بدأت الأعمال التجارية ترتبط بالمشاريع الاستثمارية ومدى تحقيق ربحيتها،وبطريقة متكاملة ،بمعنى التفكير في المنتجات والخدمات التي تعمل على تعزيز عمليات التبادل التجاري بين الدول، لذلك تسعى المؤسسات الاقتصادية إلى الاختيار من بين مجموعة من البدائل ،ولذلك فإن القرار يجب أن ينطلق من أحكام ومبادئ التخطيط وسلامته وكذا دراسة مدى جودته حيث يتمحور عادة حول ثلاثة مجالات رئيسية وهي الجدوى الأولية، و الجدوى التفصيلية، والجدوى الفنية، وتعد الجدوى التفصيلية بمثابة النتيجة

– قامت المؤسسات الوطنية والإقليمية بالاستثمار في الموانئ البحرية ،هذا لتفادي مختلف التحديات والمشاكل التي تواجه الميناء مثل طول المكوث للسفن بالميناء وكذا ارتفاع تكاليف الشحن والتفريغ.

لمواجهة هذه الانعكاسات قامت مؤسسة ميناء مستغانم بإنشاء الحوض الثالث من اجل مواجهة العجز المتوقع وتسريع عمليات التبادل.

بالنظر إلى الفرضيات الموضوعة سابقا وبالإعتماد على الدراسة المبدئية التي أجريت بمؤسسة ميناء مستغانم يمكن أن نستنتج أن :

- إن الاستثمار بالموانئ البحرية يعمل على زيادة التبادلات التجارية.
- لابد من رفع كفاءة الموانئ .
- العمل على القيام بمشاريع استثمارية ترفع من مستوى التبادلات التجارية.

الاهداء

اهدي ثمرة عملي هذه إلى اعز وأغلى ماملك في هذا الوجود وكانا سببا في نجاح مسلاي العلمي أبي الغالي وأمي الحنون أطال الله في عمرهما ،إلى الأخوين :محمد عبد المؤمن و عبد القادر، العزيزين

والى كل عائلتي سواء من قريب أو من بعيد الذين عجز قلمي عن كتابتهم.

إلى اعز وأغلى أخت ورفيقة حياتي التي ساندتني طوال سنين دراستي "سما عون مخطارية"أدام الله محبتنا.

إلى رفيقاتي: فاطمة زهرة،رشيدة،فايزة،ريم،

والى كل طلبة قسم السنة ثانية ماستر تجارة ولوجستيك اورومتوسطي.

والى كل من ساهم من بعيد أو من قريب في نجاح عملي هذا.

فاطمة زهراء

التشكرات

إن الشكر أولا وأخيرا لله رب العالمين الذي أتانا من العلم والمعرفة والصحة من اجل انجاز هذا العمل المتواضع وأنار لنا طريق درب العلى.

من شكر الناس تعود على شكر الله تعالى ومنه ارتاينا أن نتوجه بالشكر الجزيل إلى كل من ساعدنا في انجاز هذه المذكرة ونذكر على وجه الخصوص

إلى الدكتور **كبداني سيد احمد** الذي اشرف على إعداد وانجاز هذه المذكرة.

كما نتقدم بالشكر الجزيل إلى السيد " **الغوثي**" بمؤسسة ميناء مستغانم الذي لم يبخل علينا بمعلوماته القيمة .
ونتوجه بجزيل الشكر إلى السيد محمد ولد عبد الرحمان موظف قسم الإحصائيات بمؤسسة ميناء مستغانم الذي ساعدنا في تقديم المعلومات الإحصائية بالمؤسسة.
كما لا ننسى السيد بن حمودة حليم بالمؤسسة المينائية و الذي ساعدنا على التربص بالمؤسسة.
الشكر الى من علمني حرفا،وقدم لي نصحا،ونور لي دربا.

فاطمة زهراء

بسم الله الرحمن الرحيم

خاتمة عامة

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

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

إزدادت أهمية الاستثمار في السنوات الأخيرة حيث بدأت الأعمال التجارية ترتبط بالمشاريع الاستثمارية ومدى تحقيق ربحيتها،وبطريقة متكاملة ،بمعنى التفكير في المنتجات والخدمات التي تعمل على تعزيز عمليات التبادل التجاري بين الدول، لذلك تسعى المؤسسات الاقتصادية إلى الاختيار من بين مجموعة من البدائل ،ولذلك فإن القرار يجب أن ينطلق من أحكام ومبادئ التخطيط وسلامته وكذا دراسة مدى جودته حيث يتمحور عادة حول ثلاثة مجالات رئيسية وهي الجدوى الأولية، و الجدوى التفصيلية، والجدوى الفنية، وتعد الجدوى التفصيلية بمثابة النتيجة

– قامت المؤسسات الوطنية والإقليمية بالاستثمار في الموانئ البحرية ،هذا لتفادي مختلف التحديات والمشاكل التي تواجه الميناء مثل طول المكوث للسفن بالميناء وكذا ارتفاع تكاليف الشحن والتفريغ.

لمواجهة هذه الانعكاسات قامت مؤسسة ميناء مستغانم بإنشاء الحوض الثالث من اجل مواجهة العجز المتوقع وتسريع عمليات التبادل.

بالنظر إلى الفرضيات الموضوعة سابقا وبالإعتماد على الدراسة المبدئية التي أجريت بمؤسسة ميناء مستغانم يمكن أن نستنتج أن :

- إن الاستثمار بالموانئ البحرية يعمل على زيادة التبادلات التجارية.
- لابد من رفع كفاءة الموانئ .
- العمل على القيام بمشاريع استثمارية ترفع من مستوى التبادلات التجارية.

فهرس المحتويات

البيان	الصفحة
الإهداء	
التشكر	
الفهرس	
قائمة الجداول	
قائمة الأشكال	
المقدمة العامة	ا
الفصل الأول :مدخل لدراسة الموانئ البحرية	
مقدمة الفصل	01
المبحث الأول:ماهية الموانئ البحرية	
1-تعريف الميناء البحري.	02
2- خدمات الميناء البحري	03
3- وظائف الميناء البحري.	06
المبحث الثاني:تنظيم الموانئ البحرية	
1- الخصائص الواجب توافرها في الميناء.	
2- الهيكل التنظيمي للميناء.	
3- عناصر الهيكل التنظيمي.	
المبحث الثالث:الأهمية الإستراتيجية للموانئ.	
1-البيئة الاقتصادية للموانئ.	
2- تحليل بيئة الموانئ.	
3- اثر التغير التكنولوجي على الميناء.	
الفصل الثاني:الاستثمار.	
مقدمة الفصل	
المبحث الأول:مدخل لدراسة الاستثمارات.	
1- ماهية الاستثمار.	
2- فعاليات الاستثمار.	
3- أهداف الاستثمار.	

المبحث الثاني:الإطار النظري للاستثمار.	
1- العوامل المحددة للاستثمار.	
2- دالة الاستثمار.	
3- العوامل التي تؤدي الى تغير دالة الاستثمار.	
المبحث الثالث:دراسة الجدوى الاقتصادية للمشروعات.	
1- مفهوم دراسة الجدوى الاقتصادية.	
2- انواع دراسة الجدوى الاقتصادية.	
خاتمة الفصل	
الفصل التطبيقي:الاستثمار في الميناء في تفعيل حركة التبادل التجاري – دراسة ميدانية بميناء مستغانم.	
مقدمة الفصل	
المبحث الاول:التبادل التجاري.	
1- مدخل لدراسة التبادل التجاري.	
2- الميناء البحري والتبادل التجاري.	
المبحث الثاني:الاستثمار في ميناء مستغانم	
1- تقديم ميناء مستغانم	
2- حركة الاستثمارات بالميناء.	
المبحث الثاني:دراسة تحليلية لدور الاستثمار بميناء مستغانم في تنشيط حركة التبادل التجاري.	
1- عرض حركة المبادلات التجارية للفترة 2002-2014.	
2- تصنيف حركة المبادلات التجارية.	
3- ملاحظات ختامية.	
خاتمة الفصل	
خاتمة عامة	
قائمة المراجع	

قائمة الأشكال

الرقم	العنوان	الصفحة
01	منحنى الطلب على الاستثمار	37
02	مشروع إنشاء الحوض	73

قائمة الجداول

الرقم	العنوان	الصفحة
01	الحركة التجارية من 2002-2014	59
02	حركة الواردات حسب النوع	60
03	حركة الصادرات حسب النوع	61
04	حركة الواردات حسب البلد	63
05	حركة الصادرات حسب البلد	65
06	سفن التفريغ	

– لم يعد اقتصاد الدول منعزلا او منغلقا بل هو اكثر فعالية وتكيفا فيما بين الدول.

– تعتبر الموانئ البحرية احدى المؤسسات الاقتصادية الرئيسية والهامة التي ترتكز عليها البنية الاقتصادية سواء في الدول النامية او الدول الصناعية ،حيث شهدت العقود الاخيرة تطورا هائلا في التكنولوجيا الحديثة التي تتعلق بصناعة السفن وعمليات نقل وتداول البضائع مما اثر على صناعة النقل البحري بصفة عامة وبالموانئ البحرية بصفة خاصة ،تختلف الموانئ من دولة الى اخرى من حيث البيئة الاقتصادية والبيئة الطبيعية.

– من جهة اخرى فان الاستثمار هو صلب عملية نمو وتقدم الدول وتنميتها ومن العوامل الرئيسية في تحقيق الاهداف المخططة،هذا كله يرتبط بمدى جودة المشروع وسياسة اختيار الفن الانتاجي له،لذا فان ضرورة اعداد البرامج الاستثمارية في هذا الميدان تكون بهدف معالجة المشاكل الضخمة في الفترة القادمة والتنسيق بين القطاعات الاخرى.

للتبادل التجاري دورا فعالا في اقتصاديات الدول ،حيث يوفر التبادل للاقتصاد ما يحتاجه من سلع وخدمات سواءا كان انتاجها محليا او اجنبيا.

– ان للتبادل التجاري علاقة بالموان البحرية التي هي همزة وصل بين الدول وكذا بالاستثمارفي الميناء الذي يعمل على تنشيط هذه الاخير.

الإشكالية المطروحة :

يعد الاستثمار من الأنشطة الهامة والحيوية في أي منشأة سواء كانت تعمل في الإنتاج أو التصنيع بكافة مجالاته تتوقف كفائته وفعاليته على كيفية إدارته.

وبناءا على هذا يمكن طرح الاشكالية التالية:

– ما مدى مساهمة الاستثمار في الموانئ البحرية في تنشيط حركة التبادل التجاري؟

وللإجابة على هذه الإشكالية يجب الإجابة على عدة أسئلة وهي كالتالي :

- ما العلاقة بين الاستثمار في الموانئ والتبادلات التجارية؟
- كيف يؤثر الميناء البحري على التبادل التجاري؟

الفرضيات :

وللإجابة على هذه التساؤلات نفترض عدة فرضيات وهي كالتالي :

- تزيد حركة التبادل التجاري بزيادة نشاط الموانئ البحرية.
- تؤدي زيادة الاستثمارات في الموانئ الى زيادة نشاطاتها وحركة التبادلات التجارية.
-

أسباب إختيار الموضوع :

هناك اسباب موضوعية واخرى شخصية:

1- الاسباب الموضوعية:مدى اهمية الموضوع في الدراسات الاقتصادية وعلاقته بالمنهج الدراسي.

2- الاسباب الشخصية:تقديم مساهمة علمية تكون مرجعا للطلبة في المستقبل وانها مدعمة بجانب تطبيقي.

تصحيح بعض المفاهيم حول المشاريع الاستثمارية في الموانئ البحرية من خلال التعرف ميدانيا على مؤسسة مينا ء مستغانم – تقريب الحقائق الى ذهن القارئ حول واقع الاستثمار في الميناء البحري.

الكلمات المفتاحية:الاستثمار،اداء الميناء،التبادل التجاري.

أهمية الموضوع :تكمن اهمية بحثنا في الاستثمار الذي يعتبر عنصرا مهما في اقتصاد الدول وان الموانئ البحرية هي اهم المؤسسات الاقتصادية الرائدة والتي تعتبر العصب الرئيسي في تنمية البلدان.

المنهج المتبع :الوصفي استنباطي والمنهج التحليلي نظرا بالاعتماد على تحليل عدة جوانب للمؤسسة من خلال الدراسة الميدانية.

التبويت وتقسيم البحث :

يحتوي هذا البحث على ثلاثة فصول مختلفة تعطي عدة مجالات أساسية تتعلق بالمفاهيم الأساسية للاستثمار في الموانئ البحرية لتنشيط حركة التبادل التجاري .

يناقش الفصل الأول مفاهيم الميناء البحري من خلال التعرف على الميناء البحري واهميته وأهم وظائفه و يتناول الفصل الثاني مفهوم الاستثمار واهم انواعه ،وابرز دوافعه،بالاضافة الى نظرية الاستثمار عند كينز وكذا الجدوى الاقتصادية، .أما الفصل الثالث والأخير و إختيار لكي يكون دراسة ميدانية حول واقع الاستثمار فيالميناء البحري ومدى تنشيط حركة التبادل التجاري واختيار بذلك كنموذج "ميناء مستغانم ".

المصادر والمراجع : إعتمد على البعض الكتب المبين في قائمة المراجع ولكن لاتوجد كتب تطبقية حول الموضوع وبالتالي إعتمد البحث بنسبة كبيرة على الإطار النظري

صعوبات البحث : نقص المراجع ونقص المعلومات عن الاستثمار خاصة على مستوى الميادين في الميناء .