

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم



كلية: العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

قسم: العلوم الاقتصادية

تقرير تربص من متطلبات نيل شهادة الليسانس أكاديمي

الشعبة : علوم تجارية التخصص: التجارة الدولية

مدى مساهمة النقل البحري في تحقيق النمو الاقتصادي

مقدمة من طرف :

• مصالي المهدي

• سبط اسامة

تحت إشراف الأستاذة

• شايب دراع

السنة الجامعية: 2020-2021

إهداء

اهدي هذا البحث

• إلى والدي

• إخوتي وأخواتي وجميع الأهل و الأقارب

• إلى أساتذتي على جميع الأطوار

• وجميع الأصدقاء

• جميع طلبة العلم و المعرفة في هذا القطر الشاسع من الوطن

وإلى كل عمال مديرية التجارة لولاية مستغانم

فهرس المحتويات

الصفحة	المحتويات
	إهداء
	فهرس المحتويات
	فهرس الجداول
06	مقدمة عامة
07	الفصل الأول: دراسة نظريّة النموّ الاقتصاديّ
07	مقدمة الفصل
07	المبحث الأول: الفرق بين ال نموّ و التّسمية الاقتصاديّة
07	المطلب الأول: المفاهيم المتعلقة بالنموّ الاقتصاديّ
08	المطلب الثاني: تفسير النموّ و التّسمية الاقتصاديّة
11	المبحث الثاني: النظريّات التّنامويّة
11	المطلب الأول: النظريّات التّقليديّة
11	المطلب الثاني: نظريّة النموّ الحديثة
12	خلاصة الفصل
12	الفصل الثاني: النّقل البحريّ
12	مقدمة الفصل
13	المبحث الأول: خدمات النّقل البحريّ
13	المطلب الأول: النّقل البحريّ كأحد أنواع النّقل
14	المطلب الثاني: عناصر النّقل البحريّ
15	المطلب الثالث: تكاليف النّقل البحريّ
16	المبحث الثاني: متطلّبات النّقل البحريّ
17	المطلب الأول: عمليّة الإعارة في النّقل البحريّ
17	المطلب الثاني: علاقة النّقل البحري بالتجارة الخارجية
18	خلاصة الفصل
18	الفصل الثالث: الدور المتصاعد للنّقل البحري في النمو الاقتصادي
18	مقدمة الفصل
18	المبحث الأول: اهمية النّقل البحري في التجارة الخارجية
18	المطلب الأول: مساهمة النّقل البحري في تنمية التجارة الخارجية
20	المبحث الثاني: دراسة تحليلية لدور ميناء مستغانم في تنشيط المبادلات التجارية

20	المطلب الأول : تقديم مؤسسة ميناء مستغانم
25	المبحث الثالث :ملاحظات و نتائج ختامية
27	خاتمة الفصل
28	الخاتمة العامة
30	قائمة المراجع

قائمة الجداول

رقم الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
22	حركة الواردات حسب المنتج	01
22	حركة الصادرات حسب المنتج	02
23	حركة الواردات حسب البلد المتعامل معه	03
23	حركة الصادرات حسب البلد المتعامل معه	04
24	نوع و عدد سفن التفرغ بالمؤسسة	05
24	الحركة التجارية 2002-2014	06

المقدمة العامة :

يهدف تحقيق مستويات مقبولة من التنمية تسهم في الدول الاستثمار في قطاعات معينة يُتَوَقَّع منها تحقيق تشابك قطاعي وإقليمي كبير ينعكس بدوره على إمكانية الجذب الأمامية والخلفية لبقية قطاعات الاقتصاد الوطني الأخرى. ومن هذه القطاعات نجد قطاع النقل البحري، الذي ينشأ التساؤل البحثي حول قدرته على تحقيق ما سبق من أهداف خاصة للأقاليم الساحلية.

من جهة أخرى ترتبط وتيرة النمو الاقتصادي بمدى تطوّر خدمات النقل لكونها تساهم في إنعاش حركة الصادرات و الواردات، ولهذا تحرص الدول والشركات الناقلة لدعم وتطوير أساطيلها الوطنية و المنشآت البحرية بالتجهيزات التكنولوجية الحديثة ، ووجود نظام نقل على درجة من الكفاءة و الانتظام، و تطوير المهارات الفنية و الكفاءات بما يساهم ذلك في زيادة الطاقة الإنتاجية للبضائع المنقولة وانسياب حركة التبادل التجاري ، وبالتالي تحقيق النمو الاقتصادي. و بناء على ذلك يمكن طرح الإشكالية التالية:

ما مدى مساهمة النقل البحري في تحقيق النمو الاقتصادي ؟

الأسئلة الفرعية: من خلال الإشكالية أعلاه توضع التساؤلات الفرعية الآتية:

- ماهي احتياجات الاقتصاد الجزائري للنقل البحري؟

- ما علاقة النقل البحري بالتجارة الخارجية و النمو الاقتصادي؟

- كيف يؤثر الميناء على النمو الاقتصادي؟

فرضيات البحث :انطلاقا من الإشكالية أعلاه توضع الفرضيات التالية:

-نشاط النقل البحري نشاط إنتاجي يخلق قيمة اقتصادية من خلال نقله للبضائع والأفراد.

-يعدّ قطاع النقل أداة فعّالة في عملية التوزيع الاقتصادي.

-يعتبر نشاط النقل البحري أحد الشروط الأساسية لانسياب حركة التبادل التجاري وبالتالي

الدفع بعملية الإنماء الاقتصادي.

-هناك تأثير متبادل بين النقل البحري و حركة المبادلات التجارية.

-يؤدي تحسين حركة النقل البحري إلى تحسين معدل نمو التجارة الداخلية والخارجية للبلد.

-تساهم الموانئ في تنشيط المبادلات التجارية ، و بالتالي التأثير على العملية التنموية للبلد.

أهمية الموضوع :يسجل النقل البحري بمختلف أشكاله حضورا هاما في العملية التنموية ، وذلك لما يتبعه من تبادل،

واختصار للكلفة، و ربح للوقت، و اقتصاد للجهد، ولا سيما النقل البحري الذي يساهم بدرجة كبيرة في كثير من التبادلات

التجارية سواء على المستوى الداخلي أو الخارجي ، إذ تتجه كل دولة إلى العناية و الاهتمام بهذا النوع من النقل لما يشهده

من تشييد للموانئ التي تدرّ على البلاد البضائع وتمتص البطالة. وبما تحقّقها من خدمات و وظائف، وهذا ما شجّعني

على تناول هذا الموضوع ، و البحث فيها لمعرفة تفاصيل مساهمة النقل البحري في العملية التنموية.

-تقسيم الدراسة وتبويب البحث:

لمعالجة الإشكالية أعلاه فقد تمّ تقسيم البحث بعد المقدمة العامة إلى ثلاثة فصول:

الفصل الاول :و هو دراسة نظرية النمو الاقتصادي ، والذي يعالج الفرق بين النمو والتنمية و الخصائص الاقتصادية للدول النامية و المتقدمة كما أشرت فيه إلى أهم النظريات التنموية.

الفصل الثاني :و موضوعه النقل وهو يتضمّن خدمات النقل البحريّ و يعالج عناصر وتكاليف النقل البحريّ كما أشرت فيه إلى أهمّ متطلّبات النقل البحريّ.

الفصل الثالث: المتمثّل في الدّور المتصاعد للنّقل البحريّ في النّمو الاقتصاديّ ن ويعالج علاقة النّقل البحريّ بالتجارة الخارجية ، كما يتضمّن دراسة تحليليّة لدور ميناء مستغانم في تنشيط المبادلات التجاريّة ، و ينتهي بأهمّ الملاحظات والاستنتاجات.

الفصل الأوّل :دراسة نظريّة النمو الاقتصاديّ

مقدمة :

يعد موضوع النمو الاقتصادي احد فروع علم الاقتصاد , بحيث ظهرت عدة نظريات في هذا المجال التي ركزت على عملية الانماء الاقتصادي ابتداء من النظرية التقليدية الى النظرية الحديثة فالنمو الاقتصادي يمثل عاملا جوهريا في كل دولة التي تكافح من اجل التنمية التي تعتبر عملية متعددة الابعاد و التي تشمل على اعادة التوجيه الاقتصادي والنظام الاجتماعي بالإضافة الى التحسين في الدخول والنتائج...الخ
و لمعرفة كيفية تحقيق هذا سوف نتناول الموضوعات التالية:
اولا: الفرق بين النمو والتنمية الاقتصادية.

تانيا: عوامل و خصائص النمو في البلدان المتقدمة.

ثالثا: النظريات التنموية

المبحث الاول : الفرق بين النمو والتنمية.

يعتبر النمو و التنمية الاقتصادي ذات اهتمام كبير من قبل البلدان خاصة بعد الحرب العالمية الثانية وذلك لما يتضمنه هذا المجال من امور من شأنها ان تحسن من العناصر الاساسية لحياة افضل مثل :التقدم في التعليم و الصحة...الخ

1-1 المفاهيم المتعلقة بالنمو الاقتصادي:

1-1-1 مفهوم التخلف الاقتصادي:

من الصعوبة اعطاء تعريف متفق عليه للتخلف الاقتصادي لان مشكلة التخلف مركبة و معقدة و متصلة بجوانب عديدة اقتصادية و سياسية و اجتماعية ونظرا لاختلاف و جهات النظر فقد اخذ كل واحد ينظر اليه من زاوية معينة فمنهم من يرى ان البلد المتخلف هو البلد الذي لا يملك امكانيات و افاق النمو الاقتصادي ومنهم من يرى ان البلد

المتخلف هو البلد الذي يعاني من ندرة رأس المال الا ان وجود رأس المال لوحده لا يؤدي الى تجاوز حالة التخلف , و يرى الآخرون ان البلد المتخلف هو الذي يعاني من ندرة الموارد الاقتصادية او (سوء استخدام الوارد او الاثنيين معا). ومن أهم أسباب التخلف منها:

- أسباب جغرافية و بيئية : فاعلب معظم الدول النامية المتخلفة تقع في المناطق الحارة و القطبية.
 - أسباب اقتصادية و اجتماعية: عدم توفر الموارد الاقتصادية أو عدم استغلال الأمتل لها في (حالة توفرها مع عدم توفر الدوافع و الحوافز أو المهارات الفنية والإدارية.)
 - أما الأسباب السياسية: يرى البعض أن الاستعمار قد لعب دورا كبيرا في إعاقة نموّ بعض القطاعات الاقتصادية للدول المحتلة و خاصة في قطاع الصناعة كما أنه عمل على احتكار الموارد الطبيعية لهذه الدول .
- 2- مفهوم النمو الاقتصادي:

يعتبر مفهوم النمو الاقتصادي مفهوما كميا يعبر عن زيادة الانتاج و يعرف الانتاج الاقتصادي بانها التوسع في انتاج الحقيقي و الزيادة في دخل الفرد من الناتج القومي الحقيقي وهو بالتالي يخفف من عبء ندرة الموارد و يولد زيادة في الناتج القومي الذي يعمل على مواجهة المشاكل الاقتصادية و النمو الاقتصادي مفهوم التنمية الاقتصادية. مجموع السياسات التي يتخذها مجتمع معين و تؤدي الى زيادة معدلات النمو الاقتصادي مع ضمان تواصل هذا النمو لتلبية حاجيات افراد (المجتمع و تحقق أكبر قدر ممكن من العدالة الاجتماعية.¹ و من خلال التعاريف نجد ان هناك اختلاف بين النمو و التنمية , اذ ان التنمية الاقتصادية اوسع مضمونا من النمو حيث يمكن وصف التنمية على انها نمو ومصحوب بتغيرات هيكلية و هذه التغيرات يجب ان تشمل هيكل الاقتصاد الوطني و تسعى لتنوع مصادر الدخل فيه. في حين ان النمو الاقتصادي ليس سوى عملية توسع اقتصادي تلقائي , تتم في ظل تنظيمات اجتماعية ثابتة و محددة , و تقاس بحجم التغيرات الكمية الحادثة , بعبارة اخرى تحقيق زيادة سريعة , تراكمية و دائمة في الدخل الفردي الحقيقي عبر فترة ممتدة من الزمن وبما ان اي شيء ينمو لا بد ان يتغير فان التنمية لا تتحقق دون تغيير جذري في البنيان الاقتصادي والاجتماعي

تفسير النمو و التنمية الاقتصادية.

1-2-1 أهمية التنمية الاقتصادية:

-التنمية الاقتصادية و الاجتماعية ضرورية للدول النامية للتقليل حد الفجوة الاقتصادية و التقنية مع الدول المتقدمة التي مازالت متأصلة و متوازية في الهياكل الاقتصادية و الاجتماعية للبلدان النامية يمكن ايجاز هذه العوامل الاقتصادية و غير الاقتصادية في مجموعتين التاليتين:
أ -مجموعة العوامل الاقتصادية و تتمثل في:
-التبعية الاقتصادية للخارج
-سيادة نمط الانتاج الواحد.

1محمد ناجي حسن خليفة , مرجع سابق ص 87

-ضعف البنيان الصناعي.

-نقص رؤوس الاموال.

-انتشار البطالة بأشكالها المختلفة.

-انخفاض متوسط دخل الفرد و متوسط المعيشة.

-استمرار ازمة المديونية الخارجية.

ب- مجموعة العوامل غير الاقتصادية و تتمثل في: الزيادة السكانية الهائلة

-انخفاض مستوى التعليم.

-ارتفاع نسبة الامية.

- تراجع القدرات و الإنجازات العلمية و التقنية (التكنولوجية)

و يمكن تجاوز هدم العوامل الاقتصادية و غير الاقتصادية تدريجيا بأحداث تنمية اقتصادية واجتماعية تعتمد اعتمادا

كبيرا على رؤية و استراتيجية مدروسة وواضحة.

- التنمية اداة للاستغلال الاقتصادي: التنمية الحقيقية لا بد ان تقوم على الاستقلال الاقتصادي وليس على اساس

تبعيته , و بمجرد الحصول البلد المتخلف على الاستقلال السياسي لا يترتب عليه انقضاء حالة التبعية هذه اذا استمرت

مياكل الياتها, بل ان التعامل التكنولوجي والمالي و تنوع المشروعات التي تقيمها الدول المتخلفة بعد استقلالها كل ذلك

يزيد و يعمق من روابط التبعية الاقطار المتخلفة , هنا يستلزم تدريجيا التبعية بتغير هيكل الاقتصادي للدولة , اي

بأحداث التنمية الحقيقية تعتمد على الذات (باستغلال الموارد المتاحة في الدول استغلالا صحيحا²

ثانيا: الأهداف الجوهرية الثلاثية للتنمية الاقتصادية.

تعد التنمية حقيقية مادية ملموسة لذا ينبغي في كل المجتمعات ان يتوافر فيها على الاقل واحد من الاهداف الثلاثة

التالية:

- زيادة و توسيع السلع الاساسية المقومة على الحياة مثل: الغذاء, السكن, والحماية.

- توسيع نطاق الاختيارات الاقتصادية و الاجتماعية المتاحة للأفراد و الامم وذلك عن طريق تخليصهم من العبودية و

الاعتمادية, وليس فقط في علاقتهم مع الناس والدول ايضا تحريرهم من قوى الجهل و المأساة الانسانية.³

2 2 1: عناصر و سمات النمو الاقتصادي:

أولا : عناصر النمو الاقتصادي:

تتمثل عناصر النمو الاقتصادي أساسا في العمل و رأس المال و التقدم التكنولوجي مفصلة كما يلي:

العمل : نعني بالعمل مجموع القدرات الفيزيائية و الثقافية التي يمكن للإنسان لاستخدامها في إنتاج السلع و الخدمات

الضرورية لتلبية حاجياتهم ، و حجم العمل مرتبط بعدد السكان النشيطين في البلدان ، و كذا بعدد ساعات العمل التي

²حربي محمد موسى عرفات مرجع سابق ص264

³ميشل تودارو , التنمية , المملكة العربية السعودية , دار المريخ للنشر 2006 , ص58-59

يبدلها كل عامل ، هذا من جهة و من جهة أخرى بإنتاجية عنصر العمل ، إذ كلما زادت إنتاجية عنصر العمل أدى ذلك إلى زيادة الإنتاج .

رأس المال : يعرف بأنه مجموع السلع التي توجد في وقت معين في اقتصاد معين .

التقدم التقني (التكنولوجيا) : هو تنظيم جديد للإنتاج يسمح بإنتاج كمية أكبر من المنتج بنفس كميات عناصر الإنتاج ، أو إنتاج نفس الكمية من المنتج بكميات أقل من عوامل الإنتاج.

ثانيا : سمات النمو الاقتصادي :

يحصل النمو الاقتصادي بتوفر الظروف التالية:

زيادة حجم الإنتاج : و نقصد به حجم النشاط الإنتاجي، أو التوسع الاقتصادي ، و يجب الإشارة إلى الزيادة الحقيقية في

الإنتاج ، و كذا الزيادة في الدخل الفردي المرافق لزيادة الإنتاج ، و ذلك خلال فترة زمنية مقارنة بالفترات السابقة.

التقدم الاقتصادي : هو عبارة عن مجموع التحسينات الاقتصادية و الاجتماعية المرافقة للنمو الاقتصادي ، و بالتالي

فهو يعد سمة من سمات النمو الاقتصادي و استمراره، و تحقيق الغايات الاجتماعية لمجمل الأفراد.

3 2 1 : تصنيف الدول وفق معيار النمو و التنمية الاقتصادية:

عندما بدأ الاهتمام بدراسة التنمية الاقتصادية أصبح من الضروري تصنيف الدول إلى دول متقدمة ، و أخرى نامية

وفقا لمعايير معينة من أهمها:

أولا : التصنيف حسب متوسط نصيب الفرد من الدخل القومي : يستخدم هذا المعيار لتصنيف الدول من طرف البنك

الدولي ، حيث يقسم الدول إلى ثلاث مجموعات رئيسية و هي كالاتي :

المجموعة الأولى : تضم الدول منخفضة الدخل التي يقل فيها متوسط نصيب الفرد من الدخل عن 725 دولارا سنويا

وفقا لتقديرات عام 1994

المجموعة الثانية : تضم الدول ذات الدخل المتوسط ، و هي التي يزيد متوسط نصيب الفرد فيها من الدخل على 725 ، و

يقل عن 956.8 دولارا سنويا.

المجموعة النامية : تضم الدول ذات الدخل المرتفع التي يزيد فيها متوسط نصيب الفرد من الدخل على 956.8 دولارا

سنويا

ثانيا : تصنيف الدول وفق معيار نوعية الحياة المادية : قامت الأمم المتحدة بتكوين معيار مركب لتصنيف الدول وفقا

لعدد من المؤشرات الاقتصادية الاجتماعية ، و هو يبين نوعية الحياة التي يحياها الأفراد بحيث يستند إلى ثلاث مؤشرات

أساسية ، و هي نسبة المتعلمين ، و العمر المتوقع عند أطفال الميلاد ، و نسبة الوفيات بين الأطفال الذي يعكس الوضع

التعليمي.

ثالثا : تصنيف الدول وفق معيار التنمية البشرية : يستند هذا المعيار إلى مؤشرات اقتصادية و اجتماعية و إنسانية ، كما

يستند إلى ثلاثة مؤشرات أساسية ، و هي كما يلي:

المؤشر الأول: يعكس مستوى المعيشة من خلال متوسط نصيب الفرد من الدخل القومي المعدل بالقوة الشرائية.

المؤشر الثاني: يعكس مستوى الرعاية الصحية من خلال العمر المتوقع عند أطفال الميلاد

المؤشر الثالث: يعكس مستوى التحصيل العلمي من خلال مؤشر مركب من معدل معرفة القراءة و الكتابة بين الكبار ، و نسبة المقبلين في التعليم الابتدائي و العادي.

المبحث الثاني : النظريات التنموية

إن التعرف على الأبعاد الحقيقية لمشكلة التخلف الاقتصادي في الدول النامية , تضمن نظريات تنموية عبر مراحل مختلفة.

3-1-1- النظريات التقليدية:

3-1-1-1 نظرية النفقات المطلقة لأدم سميت:

تقوم فكرة النظرية على الحرية التجارية و كيفية التغلب على صنف السوق المحلي , حيث تستخدم هذه النظرية الفرق المطلق في التكاليف الإنتاجية بين الدول , كما اعتمد سميت على مبدأ التقسيم العمل في الإنتاج و اعتبره الركيزة الأساسية التي تساعد و تحكم قرة الدولة الانتاجية و توجيهها الوجهة الاقتصادية الصحيحة و من اهم الفرضيات تقوم عليها هذه نظرية

- كل دولة تنتج سلعة واحدة هذه النظرية.

- التكلفة الحقيقية تقاس بمقدار وقت العمل : حيث العمل هو عنصر الانتاجي الوحيد المستخدم في النتاج

- صعوبة انتقال عن عنصر العمل بين الدول

- غير ان كلا السلعتين الكثير من النقد و تتمثل في : انه لو كان احد البلدين ينتج كلا السلعتين بنفقات اقل من البلد الاخر , في هذه الحالة ليس هناك فرصة للتبادل.

3-2 نظرية الميزة النسبية لديفيد ريكاردو:

طبقا لهذه النظرية ليس كل الدول لديها ميزة مطلقة في الانتاج و ذلك بسبب استخدام بعض الدول اساليب و طرق إنتاج تقليدية , مما يجعلها غير قادرة على بناء مشاريع ضخمة , في الدول النامية , لذا فان جوهر هذه النظرية يعتمد على ميزة السلعة التي تتميز فيها الدولة , لذا فان جوهر هذه النظرية يعتمد على ميزة السلعة التي تتميز فيها الدولة نسبيا أي السلعة التي يزداد فيها تفوقه فتكون كفاء فيها اكبر نسبيا , و من ينتجها بنفقه منخفضة نسبيا.

3-1-3 نظرية كارل ماركس:

يرى ماركس ان الاجور تتحدد بموجب الحد الادنى لمستوى الكفاف (أي بتكلفة اعادة انتاج طبقة العمال) و ان الفائض القيمة الذي يخلقه العامل , يمثل الفرق بين كمية انتاج العمال و بين الحد الادنى لأجر العامل و مع تزايد معدل الكثافة الرأسمالية لتكنولوجيا الانتاج فان حصة الرأسمال الثالث تزداد و تنخفض معها معدل الربح (الا اذا ارتفع فائض القيمة)

2-3 نظرية النمو الحديثة:

1-2-3 الدافع لنظرية النمو الحديثة:

ان الاداء الضعيف للنظريات النيوكلاسيكية في تفسير مصادر النمو الاقتصادي طويل الأجل أدى الى عدم قبول للنظرية التقليدية , و في الحقيقة و بالإشارة الى النظرية الطويلة , و في غياب الصدمات الخارجية او التغيرات التكنولوجية فان كل الاقتصادات سوف تتجه نحو النمو الصفري , و بالإشارة الى النظرية النيو كلاسيكية فانخفاض معدلات رأسمال العمل في الدول العالم الثالث يؤدي الى ارتفاع هائل في معدلات عوائد الاستثمار , كما ان لتدفقات رأسمال العالم الثالث (من الدول الفقيرة الى الدول الغنية) ساعد على الامتداد بقوة دافعة لتطوير المنهج الجديد النمو و التنمية الاقتصادية , ان مفهوم النمو الداخلي (نظرية النمو الحديثة) لم يكتمل كليا فهي تعتبر عنصرا رئيسا النظرية التنمية:

2-2-3 النمو الداخلي : ان نظرية النمو الداخلي (النظرية الحديثة) تمد الاطار النظري لتحليل النمو الداخلي (GNP) الذي يحددهما النظام الذي يتحكم العملية الإنتاجية على عكس النظرية التقليدية المبدأ الرئيسي المحرك لنظرية النمو الحديثة هو تفسير اختلاف معدل النموين الدول اي النظرية تبحث عن تفسير للعوامل التي تحدد حجم و معدل النمو ال GNP الذي لم يفسر و يتحدد خارج معادلة النمو الكلاسيكي لسولو « Solow » كما ان نماذج النمو الداخلي تحمل في طياتها نوعا ما من تشابه الهيكل الموجود في النماذج النيو كلاسيكي , و لكنها تختلف بدرجة كبيرة عنها بالنسبة للافتراضات .

- للفرقة بين نظرية النمو الحديثة و النظرية التقليدية , نعتبر عن نظرية النمو الداخلي بالمعادلة البسيطة $Y=AK$ حيث A يقصد بها ان تشير الى اي عامل يؤثر على التكنولوجيا

K تشمل كل من راس المال المادي و البشري , بحيث لا توجد هناك تناقص للعوائد رأسمال المادي و البشري في تحقيق النمو السريع في العالم الثالث , فلا توجد قوة تقود الى توازن في المعدلات النمو بين الاقتصاد المغلقة و معدلات النمو القومي تظل ثابتة و تختلف بين الدول بالاعتماد على معدلات الادخار القومي و مستويات التكنولوجيا. كما انها تقترح بان يكون الدور الفعال للسياسة العامة في تشجيع الاستثمار الاجنبي الخاص في الصناعات كثيفة المعرفة مثل : برامج الكمبيوتر و الاتصالات

3-2-3 انتقادات نظرية النمو الحديثة:

من أهم عيوب نظرية الحديثة انها ما زالت تعتمد على عدد من الفروض النظرية التقليدية التي غالبا ما تكون غير مناسبة للاقتصادات دول العالم الثالث هو وجود العديد من صور عدم كفاءة ناتجة عن ضعف البنية الاساسية , و عدم ملائمة الهياكل المؤسسية , و عدم الكمال الاسواق للسلع

الفصل الثاني: النقل البحري

مقدمة

تمارس خدمات النقل دورا حيويا فعلا في دفع عملية الانماء الاقتصادي في كافة دول العالم بحيث يمكن القول بان خدمات النقل هي اساس التقدم الحضاري عامة والتقدم الاقتصادي بصفة خاصة, اذا ان توفير وسائل النقل المناسبة هي ضرورة لا تقتصر على نقل البضائع والاشخاص فقط بل تشمل المعارف و التقنيات من مكان لآخر عبر المسافات المتباينة بسرعة ومرونة و امان, وفق اقصر السبل و الطرق و ايسرها باقل تكلفة لتوليد و تعظيم المنافع الاستهلاكية و الانتاجية من اجل زيادة الانتاج و توسيع نطاق السوق و دفع حركة التطور الاقتصادي و بالتالي تسهيل حركة التبادل التجاري وللتعرف على نشاط النقل البحري الذي يعد من اهم القطاعات في الدفع بعملية الانماء الاقتصادي و اهم مقومات تفعيله, فمن الضروري التعرف على:

أو لا: مفهوم نشاط النقل البحري و اهم مميزاته و عناصره.

ثانيا: عملية الاعارة في النقل البحري و احتياجات الاقتصاد الجزائري له.

ثالثا: اسباب تدني حجم الاساطيل البحرية في البلدان العربية و النامية و اهم مقومات تفعيله.

المبحث الاول: خدمات النقل البحري :

يعد النقل البحري و سيلة هامة, حيث يلعب دورا رئيسيا في تسهيل حركة البضائع و ضمان انسياب حركة التبادل التجاري الدولي, كما انه يكتسب اهمية خاصة في دفع عملية الانماء الاقتصادي سواء في الدول النامية او المتقدمة والتي تحظى بتوافر المقومات الطبيعية و الاقتصادية اللازمة لممارسة نشاط النقل البحري.

1-1- النقل البحري كأحد انواع النقل:

تمارس خدمات النقل دورا حيويا ورئيسيا في دفع حركة التطور الاقتصادي في كافة دول العالم, وللتعرف على صناعة النقل البحري فمن الضروري في كافة دول العالم, و للتعرف على صناعة النقل البحري فمن الضروري التعريف على مفهوم نشاط النقل البحري و اهم خصائصه و عناصره.

1-1-1 مفهوم النقل البحري:

يعرف نشاط النقل البحري بانّه نشاط خدمي من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية, وذلك بنقلها من مكان لآخر, كما يعد نشاط توزيعي نظرا لدوره الاساسي في عملية التبادل و توزيع السلع محليا و اقليميا و عالميا.⁴

1-1-2 مميزات النقل البحري:

1-2- يتميز النقل البحري عن باقي انواع النقل بما يلي:

- أ – تكلفة نقل البضائع: توفر خطوط الانابيب اخص وسيلة النقل النفط و الغاز الطبيعي اما اخص وسيلة لنقل البضائع فهي النقل البحري مقارنة بالسكك الحديدية اد يكلف ذلك 3 اضعاف النقل البحري, اما عن طريق الشاحنات فيكلف 10 اضعاف النقل بالسكك الحديدية, ويعتبر النقل الجوي اغلى تكلفة مقارنة بأنواع النقل الاخرى المذكورة.
- ب- العقد: و هو عبارة عن عقد يلتزم بموجبه الناقل بنقل البضائع من ميناء لآخر مقابل اجر يلتزم به الشاحن .

⁴سكوم زينب: مساهمة النقل البحري في الشراكة الأوروبية ومتوسطة, مذكرة ماستر, جامعة مستغانم. ص72

- الشحن: هو نقل البضائع من مكان لأخر اما عن طريق الشحن البحري عبر الموانئ وبواسطة السفن او الشحن الجوي عبر المطارات بواسطة الطائرات او الشحن البري بواسطة الشاحنات او القطارات.

د- نظام النقل بالحاويات: الحاوية هي عبارة عن عبوة نمطية على صندوق من المعدن او الخشب كوحدة مجمعة لنقل البضائع, و لها فتحة جانبية مثل الباب وترص فيها البضائع في مخازن المصدر و الشاحن ولا تفرغ الا عند المستورد. يعتمد نظام النقل بالحاويات على تغليف ووضع البضائع داخل صناديق ذات مقاييس موحدة , واستخدام عربات خاصة لنقل الحاويات من السفن الى المخازن بعد تفرغها من السفن بواسطة الرافعات ذات الحمولة الكبيرة , ثم تخزينها في ساحات خاصة , حيث يتم في الوقت الحاضر نقل 90 % من البضائع بالحاويات التي ترص على سطح الناقلات العملاقة.

1-1-3 خصائص النقل البحري:

يمكن للنقل البحري ان يتميز عن باقي انواع النقل بالخصائص التالية:

- تعاضل استخدام التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري.
- صناعة النقل البحري صناعة دولية تخضع لسيطرة بعض الدول و الشركات الملاحية العالمية⁵
- التخصص: اذا اصبح النقل بالسفن يقوم على نقل مادة معينة مثل: ناقلات النفط وهناك سفن خاصة بنقل الركاب.
- زيادة حمولة للسفينة الواحدة حيث تصل في بعض السفن الى عدة مئات الالاف في المناطق ذات الغاطس المائي الذي يزيد عن 10 امتار.
- قيام شركات دولية متخصصة في بناء السفن و في الشحن لبحري و جميع خدمات صناعة السفن و اصلاحها من بناء احواض للصيانة, للتخزين و التامين البحري.
- انخفاض تكاليف النقل البحري مقارنة بالوسائل الاخرى.

1-2-2 عناصر النقل البحري:

يعتبر النقل البحري عصب التجارة العالمية المنقولة بحرا و احد الدعائم الرئيسية لها وذلك نظرا لأهميته في نقل البضائع فحوالي 80 % من حجم التبادل التجاري الدولي يتم عبر ولكي تكون خدمة النقل الحري متكاملة لا بد من استكمال لعناصره.

1-2-1 السفينة:

تعتبر السفينة كأداة تنفيذ للنقل البحري لممارسة الملاحة البحرية, و تتميز عن غيرها من الاشياء بتعيينها تعيينا ذاتيا مما يتطلب تسجيلها في سجل معين للسفن وتسجيل كافة التصرفات التي ترد عليها.⁶

⁵سميرة إبراهيم أيوب ، نفس المرجع ص53

⁶عبد القادر حسين العطير " الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية"، دار الثقافة للنشر و التوزيع الطبعة الاولى عمان 1999 ص44

كما انها تمثل الوحدة الاقتصادية الأساسية في خدمة النقل البحري و ادلك ادا ما قيست بكمية البضائع المنقولة دفعة واحدة, حيث لا تستطيع اية و سيلة نقل اخرى نقلا هذا الكم من البضائع في دفعة واحدة, وهو ما يطلق عليه اقتصاديات الحجم.

2-2-1 البضائع:

يمكن القول بان هناك علاقة طردية مباشرة بين النقل البحري وحركة التجارة العالمية فكلما انتعشت حركة التجارة العالمية انتعشت حركة النقل البحري.

و العكس صحيح, وذلك لان نحو 80% من حركة التجارة العالمية تنقل عبر المحيطات بحيث هناك انتعاش يظهر في التفسير النسبي لحركة التجارة العالمية المنقولة عبر البحار و هي مستمرة في الزيادة.

3-2-1 الميناء:

- معظم دول العالم تقع على البحار والمحيطات, و كما هو معروف ان 77% من العالم مياه و هو ما اعتمد عليه خدمة النقل البحري في تغير الخدمة من الباب للباب, ولا احد يستطيع ان ينكر اهمية البوابة الرئيسية لعمليات الاستيراد والتصدير او الشحن و الفرغ و هي الميناء

3-1 تكاليف خدمات النقل البحري:

- تنقسم تكاليف نشاط خدمات النقل البحري الى عدة انواع تختلف وفقا لتباين المعايير المستخدمة في عملية التصنيف وهي تبوب كما يلي:

1-3-1 وظيفيا : ومنها:

ا- تكاليف الادارة الخاصة بتقديم الخدمات المالية و الادارية.

ب- تكاليف ادارات الفنية بشركات الملاحة و ادارات المخازن.

ج- تكاليف ادارات التسويق و تشمل تكلفة خدمات البيع و التداول.

د- تكاليف ادارات و مراكز الانتاج و يقصد بها تكاليف تشغيل السفينة.

2-3-1 نوعيا:

كما يمكن تصنيف تكاليف نشاط النقل البحري و فق لمدى ثبات او تغير التكلفة الى:

ا- تكاليف ثابتة و تتميز بعدم تأثرها بالتغيرات في حجم الانتاج كما يتم حسابها على اساس زمني ومثلاها: اقساط

الاستهلاك و تحسب على اساس مستوى اجورهم مرتبات طاقم السفينة و تحسب على اساس شهري.

ب- تكاليف متغيرة و يطلق عليها التشغيل و ترتبط بالتغيرات في حجم الانتاج فتزيد بزيادة الحجم و تنخفض بانخفاضها

و مثالها: الاجور المباشرة, المصاريف المتغيرة, مثل مصاريف الإضاءة و الصيانة...إلخ

3-3-1 حجم الإنتاج:

إضافة إلى ما سبق فقد يتم تصنيف تكاليف خدمات نشاط النقل البحري وفقا لدرجة ارتباطها مباشرة بحجم الانتاج الى:

أ- تكاليف مباشرة: يمكن ردها مباشرة الى تقديم المنتج و بالتالي لا يتطلب توزيعها او تحميلها على منتج معايير او اساس حكمية و تشمل الموارد و الاجور المباشرة للعمال...الخ.

ب- تكاليف غير مباشرة: لا يمكن ردها مباشرة للمنتج و تنعكس في تكلفة الخدمات التي تستفيد منها العديد من المنتجات الاخرى م مثالها الاجور الغير المباشرة, مصاريف الصيانة , تكلفة النشاط الاجتماعي, تكاليف ضبط الجودة والمخازن...الخ

المبحث الثاني : متطلبات النقل البحري

يعتبر النقل البحر من المحاور التي تعد جانبا مهما في اقتصاديات الدول وذلك لما يتمتع به من خصائص تميزه عن باقي وسائل النقل الاخرى, اذ تصل مساهمة في النقل البضائع الدولية حوالي %80 او اكثر وعلى يمكن القول ان النقل البحري هو الذي يقود السلع في التجارة الخارجية و بالتالي الدفع بعملية الانماء الاقتصادي.

1-2 عملية الاعارة في النقل البحري:

1-1-2 مفهوم عملية الاعارة:

من الصعب ايجاد تعريف محدد للإعارة, اذا ان لها اشكال مختلفة الا ان الاعارة تعتبر بصفة عامة نظام يستطيع بموجبه المستثمر (المعير) ان يمتلك و يحتفظ بحقوق الملكية الاصل فعلي و الذي يؤديه الى المستعير لكي يستخدمه في مباشرة انشطته.

2-1-2 أنواع عملية الإعارة:

هناك نوعان أساسيان من الإعارة:

أ- الإعارة التشغيلية: وعادة ما يصحبها عقد الإصلاح و الصيانة و الي بموجبه يتعهد المعير بالقيام بكل الاعمال الفنية المتصلة بالمحافظة على الاصيل .

ب- الاعارة التمويلية: هي الأكثر شيوعا في النقل البحري اذ جميع تكاليف اعمال الاصلاح و الصيانة تكون في مسؤولية المستعير و عقد الاعارة التمويلية غير قابل للإلغاء و يستمر حتى يستهلك المعدات كاملة.

3-1-2 مزايا و عيوب الاعارة:

أ- المزايا: من اهم مزايا التي تتبعها عملية الاعارة ما يلي:

- يمكن لملاك السفن عند استخدام سفن كاملة التحوية ان يتضمن عقد الإعارة معدات من أكثر من مورد في إطار عقد واحد و من الممكن تجميع المعدات من موردين مختلفين في إطار عقد واحد و من الممكن تجميع المعدات من موردين مختلفين في إطار اتفاق واحد للإعارة التمويلية.

- يتبع نظام الاعارة فرصة لاستخدام سفن عالية التكنولوجيا حديثة بدلا من التكنولوجيا التقليدية.

-يظل المستعير ملزما بدفع الاجرة حتى وان كانت السفينة عاطلة عن العمل (مزايا بالنسبة للمعير)
ب- العيوب: اما مساوى هذا النظام فهي كالتالي:
- يترتب على عدم توحيد المبادئ القانونية المنظمة لإعارة السفن في القانون. الدولي منها بوجه خاص عرقلة انتشار الاعارة عبر الحدود.

- قد يصعب في اطار النظم القانونية لبعض الدول ان يشمل المعير ملكية بالنفاد اذا افلس المستعير.
-لا يحق للمستعير بيع السفينة حتى و ان كان في امكانية تحقيق ربح من ذلك البيع.
-لا يحق للمعير انهاء العقد المبرم للإعارة خلال الفترة المتعاقد عليها الا بتكلفة عالية.

2-2 علاقة النقل البحري بالتجارة الخارجية:

يعد النقل البحري احد الركائز الاساسية التي تعتمد عليها التجارة الخارجية لأي دولة , وذلك لأهميتها البالغة في الاقتصاد, فهو يتكفل ب 90% من حركة البضائع في العالم باعتباره الوسيلة الاهم لنقل البضائع بين الدول فبواسطة الحصول على المداخيل بالعملة الصعبة.

1-2-2 النقل البحري في الجزائر:

يتم النقل البحري عبر 17 ميناء بعضها متخصص في تصدير المحروقات كميناء ارزيو , بجاية ,سكبيكة بينما تعتبر موانئ الجزائر العاصمة ووهران و عنابة موانئ متعددة النشاطات, ويضم الاسطول البحري 74 سفينة بحرية, منها 5 ناقلات بترول و 9 ناقلات للغاز السائل و 7 منها لنقل المواد الكيماوية المائية الصالحة للملاحة, حيث يتمركز قطاع النقل البحري الجزائري لقائمة الدول الاحسن خدمات في النقل, وهي الان من بين الدول المصدرة للبتترول.⁷

2-2-2 احتياجات الاقتصاد الجزائري للنقل البحري:

إن المعيار الذي يتحدد به إنشاء نشاط اقتصاد معين يتمثل فيما يحدثه من إثر شكل وهذا يرجع إلى الأثر الذي سيتركه على الدخل كما على الأجور و الأرباح التي تنشأ نتيجة للتشغيل بجانب ما قد يحدث من آثار غير مباشرة في حالة استيراد السفن من الخارج فلن يكون هناك استخدام عنصر محلي .

3-2-2 اهمية التجارة الخارجية للاقتصاد الجزائري:

- تعد التجارة الخارجية اهم مجالات العلاقات الاقتصادية الدولية , و اكثرها تأثيرا في نمو العلاقات الدولية, بحيث يمكن ان تسهم التنمية الاقتصادية من خلال مجالات عديدة من بينها:

- تمويل الاستثمارات , اذا تشكل الحصيلة الايجابية للتجارة الخارجية مع الادخار مصدر تكوين راس المال.
- المساهمة في تحقيق التحولات الهيكلية و تنوع الجهاز الانتاجي و معالجة نقاط الضعف من خلال ترشيد سياسة الواردات.

⁷ملوك سهام: دور النقل البحري في الشراكة الأورو متوسطية، مذكرة ماستر جامعة، مستغانم، 2011 ص 111-112

- و هكذا فان التجارة الخارجية سلاح ذو حدين: فهي يمكن ان تكون اداة لتعميق من الموارد القومية المتاحة تصديرها الى الخارج قبل معالجتها في الوقت الذي يتم توحيد المزيد من الانفاق على الواردات الاستهلاكية كما انها تشكل اداة حاسمة عندما توجه نحو (ترشيد عوائد الصادرات لصالح توفير الساع الأكثر ضرورة لمُتطلبات مرحلة التنمية - خاتمة الفصل الثاني:

- يعتبر قطاع النقل البحري عصب التجارة العالمية و مكسب اساسي للعديد من الدول حيث يبقى أفضل وسيلة و عامل مهم لتحقيق ازدهار و النمو الاقتصادي. فقد أضحى النقب البحري ذا أهمية و دور حيوي وقع ال في اقتصاد الدول المتقدمة و التامة على حد سواء و ذلك لما تقدمه التجارة الخارجية من خدمات مهمة ، و ماله من تأثير مباشر على النشاط الاقتصادي و الدخل القومي للدولة ، فال نقل البحري يعتبر قطاعا هاما و حساسا تحرص الدولة على تماسكه و حمايته. يساعد على تعمير المناطق و توقّر الصناعات من خلال التوسّع في مشروعات الموانئ و تنويع العمالة و خلق فرص جديدة للعمل ، و كذلك تحسين ميزان المدفوعات. وبال تالي تحقيق النمو و التنمية الاقتصادية

الفصل الثالث: مدى مساهمة النقل البحري في تفعيل النمو الاقتصادي

مقدمة:

يعد النقل البحري وسيلة هامة و متلى في التبادل التجاري الدولي وذلك نظرا لأهميته و قلة تكلفته لنقل السلع و المنتجات بين البلدان ، حيث انه أكثر من 80 % من حجم التجارة العالمية تتحرك عبر البحار والمحيطات و لهذا تحرص الدول على تطوير ودعم اساطيلها و منشاتها البحرية و تجهيزها بالتجهيزات التقنية الحديثة و الموارد البشرية المؤهلة وذات خبرة وكفاءة عالية ، و نظرا لأهمية النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية ، اصبحت الدول النامية بصفة خاصة تهتم بهذا القطاع و تدعيمه ، وذلك بتخصيص قدر اكبر من الاستثمارات لتطوير نشاط هذا القطاع وتجنب او على الاقل تخفيض اعتمادها في نقل الصادرات و الواردات على خدمات النقل البحري التي تنتجها الدول المتقدمة.

المبحث الاول: اهمية النقل البحري في التجارة الخارجية

يعد قطاع النقل البحري احد المحاور الاساسية التي تركز عليها البنية الاقتصادية الذي يقود الى تحقيق التنمية في التجارة الخارجية و بالتالي يساهم في الدفع بعملية الانماء الاقتصادي.

1- نظرة عامة حول التجارة الخارجية.

1-1 مفهوم التجارة الخارجية.

تعد التجارة الخارجية احد فروع علم الاقتصاد التي تختص بدراسة المعاملات الاقتصادية الدولية ممثلة في حركات السلع و الخدمات و رؤوس الاموال بين الدول المختلفة فضلا عن سياسات التجارة التي تطبقها دول العالم للتأثير على حركات السلع و الخدمات.

و من اهم المزايا المترتبة على قيام التجارة الخارجية:

- الاستفادة من التخصص و تقسيم العمل على المستوى الدولي.
 - الاستفادة من موارد الدول الأخرى.
 - منع الاحتكار و توفير فرص عمل للعملة داخل كل دولة.
 - تخفيض موارد مالية عن طيق الرسوم الجمركية
 - كما ان الدولة تتخذ عدة اساليب لتقييد التجارة الخارجية و التي من بينها:
 - فرض رسوم جمركية عالية على الواردات.
 - تحديد حصص الاستيراد و احيانا الصادرات.
 - اتباع نظام الرقابة على النقد الاجنبي المسموح بخروجه لشراء السلع وخدمات أجنبية⁸
- 1-2 اسباب قيام التجارة الخارجية:

- من اهم الاسباب التي ادت الى قيام التجارة الخارجية ما يلي:
- وجود مشكلة الندرة النسبية و ذلك يرجع الى الحاجات المتزايدة البشرية.
- اعتماد الدول النامية على تصدير المواد الأولية مثل: المعادن و النفط التي تعد المصدر الاساسي للحصول على العملة الصعبة.
- عدم استطاعة الدول تحقيق الاكتفاء الذاتي من كل السلع و ذلك لاختلاف الظروف الطبيعية و الانتاجية لكل سلعة.
- التخصص الدولي حي كل دولة تخصص في انتاج السلع التي تتمتع فيها بميزة نسبتها.
- وجود مشكلة الندرة النسبية و ذلك يرجع الى الحاجات المتزايدة للبشرية.
- اعتماد الدول النامية على تصدير المواد الأولية مثل: المعادن و النفط التي تعد المصدر الاساسي للحصول على العملة والنفط التي تعد المصدر الاساسي للحصول على العملة الصعبة.
- عدم استطاعة الدول تحقيق الاكتفاء الذاتي من كل السلع وذلك لاختلاف الظروف الطبيعية و الانتاجية لكل سلعة.

1-2 مساهمة النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية

1-2-1 اهمية النقل البحري في التجارة الخارجية:

يرتبط النقل البحري بحركة التجارة الخارجية بعلاقة تبادلية و وثيقة لأنها الركيزة الأساسية و القاعدة التحتية لتنمية حركة الصادرات و الواردات و إعادة التصدير بين مختلف دول العالم ,حيث يدعم النقل البحري التجارة الخارجية ولا يمكن ان تكون تجارة بلا نقل فالتجارة غاية و النقل و سيلة تحقيق هذه الغاية كما يؤثر النقل البحري في تقسيم العمل الدولي كونه اساس التخصص الاقليمي بين مناطق الدولة الواحدة بين الدول المختلفة .

⁸محمد أحمد السريتي: اقتصاديات التجارة الخارجية، مؤسسة الطباعة والنشر والتوزيع، ط 2009/1

ومعنى ذلك التقدم الذي حدث في وسائل النقل ادى الى انتقال العالم الى نظام جديد للإنتاج يعتمد على تخصص الاقاليم المختلفة مما يعني هذا زيادة انتاج الدولة من تلك السلعة مما يؤدي الى فائض تلك السلعة فلا بد من تصدير ذلك الفائض.

2-2-1 اهمية النقل البحري في النمو الاقتصادي:

في اطار تنمية النشاط النقل البحري وما قد يمثلها هذا القطاع من اهمية كبرى في النمو الاقتصادي حيث يساهم النقل البحري في تحقيق النمو الاقتصادي للدولة عن طريق توفير العملات الصعبة في مجال نقل الصادرات و الواردات المبحث الثاني: دراسة تحليلية لدور ميناء مستغانم في تنشيط المبادلات التجارية. يعتبر ميناء مستغانم من الموانئ الجزائرية التي تقع الغرب الجزائري و الذي يعد احد الوسائل الرئيسية في تحريك المبادلات التجارية.

1 - تقديم ميناء مستغانم:

2-1 التعريف بالمؤسسة:

يعتبر ميناء مستغانم من اهم الموانئ الجزائرية حيث بدأ التعامل منذ سنة 1883 و مع مرور الوقت بدأت ترتفع به العمليات التجارية.

- اسم المؤسسة: مؤسسة ميناء مستغانم.

- النظام القانوني للمؤسسة: مؤسسة عمومية اقتصادية ،شركة ذات اسهم.

- راس المال الاجتماعي: 500000000 دج الحيازة الكاملة لشركة تسيير مساهمات الدولة . "SOGEPOR" "الموانئ

- تاريخ استقلالية المؤسسة: 29/02/1989

- المقر الاجتماعي: الطريق الرئيسي الى صلامندر ص ب: 131 مستغانم 27000

: -الموقع على الانترنت www.port.mostaganem.dz

2-1-2 دور المؤسسة ومهامها:

اولا: دور المؤسسة:

يكمن دور المؤسسة و مسؤولياتها فيما يلي:

- تحديد سياسة التمويل في المؤسسة و تطوير مخططاتها.

- ضمان متابعة النشاطات المالية المناسبة.

- اعداد مخطط الخزينة و تسيير الميزانية السنوية و متابعة تطبيقها.

- المسؤولية على توحيد الميزانيات.

- متابعة ارتباط و مراقبة تنفيذ مخطط الاستثمارات.

- متابعة المحاسبة على مستوى مركبات الاعمال داخل الميناء.

- تحليل الحسابات الاستغلالية و الميزانية.
- لسهر على تطبيق النصوص الجبائية و المالية و المحاسبية.
- ثانيا: مهام المؤسسة:
- تتمثل مهام المؤسسة كالآتي:
- استثمار وتطوير ميناء مستغانم.
- استغلال الآلات و الانشاءات المينائية.
- انجاز اعمال الصيانة و التهيئة و تحديث للبنية المينائية الفوقية.
- اعداد برامج بناء و صيانة و تهيئة للبنية المينائية التحتية بالتعاون مع الشركاء الاخرين.
- مباشرة عمليات الشحن و التفريغ المينائية.
- القيام بكل العمليات التجارية المالية ،الصناعية، و العقارية ذات الصلة المباشرة او غير المباشرة بموضوع المؤسسة.

2-1-3: خصائصه

مميزات المؤسسة و اهدافها.

اولا: مميزات و خصائص المؤسسة:

- تتميز مؤسسة ميناء مستغانم بعدة خصائص من اهمها ما يلي:
- موقع استراتيجي هام.
- وفرة طرق المواصلات نحو المنطقة الخلفية تتألف من 12 ولاية.
- محطات رسو متخصصة لسفن الاداء لتأمين الخطوط البحرية المنظمة.
- انشاءات متخصصة لمعالجة ناقلات الحبوب ،السكر ،ناقلات الزفت...إلخ
- حماية جيدة للبضائع .
- تنوع طرق تسليم البضائع.
- ساعات العمل المتواصلة 7 / 7 ايام ، 24 / 24 ساعة

ثانيا: اهداف المؤسسة:

- يمكن ايجاز اهداف المؤسسة فيما يلي:
- تأمين احسن الظروف لعبور البضائع من حيث المدة الزمنية، النوعية الحماية والسعر.
- تقديم تسهيلات (وسائل عبور و معالجة و تخزين ذات كفاءة مالية).
- تسيير املاك الدولة.
- استغلال الوسائل و التجهيزات المينائية.

- تسيير الاستثمار و تطوير ميناء مستغانم.

- 2-2 عرض الحركة التجارية لميناء مستغانم للفترة 2002-2014

1-2-2 الحركة التجارية حسب نوع البضاعة و البلد المتعامل معه.

اولا: حركة الصادرات و الواردات بالمؤسسة 2011-2014

أ- حركة الواردات بالمؤسسة:

- الجدول رقم 01: حركة الواردات حسب المنتج من 2011-2014

المنتج	2011	2012	التغيير	2013	التغيير	2014	التغيير
مواد فلاحية	1636098	15576194	-4,82	279851	15,76	322704	15,31
وقود- معادن صلبة	419893	446615	6,36	-	-	-	-
منتجات بترولية	8513208	10199615	19,81	67484000	6,26	49667	-26,40
معادن-مواد حديدية	4181858	5077845	19,81	16772121	13	157519	-6,08
معادن - مواد بناء	1571076	3353276	6113,44	3645256	73,95	4954752	35,93
مواد كيميائية	1076913	1259759	16,98	1268458	4,27	1366353	29,09
بضائع مختلفة	5567328	6389139	14,76	279074	-5114	346627	24,21
المجموع	3769534	42302444	12,22	1264490	23,07	7197622	31,19

المصدر بيانات مستخرجة من ادارة مؤسسة ميناء مستغانم

تبين من الجدول اعلاه ان للمؤسسة حجم كبير للتبادل التجاري للواردات حيث ارتفع سنة 2019، 31,19 % نرى ان المؤسسة تستورد كميات ، 2019 بنسبة 23,07 % وبلغ سنة 2014 كبيرة من مختلف المنتجات بالأخص مواد البناء وهذا راجع الى نقص الاكتفاء الذاتي مما يؤثر ذلك سلبي على ناتج الميزان التجاري للمؤسسة.

كما يلاحظ ان بعض المنتجات تشهد تغير كبيرا مثل: المواد الكيميائية وبعض المنتجات انعدمت مثل: وقود المعادن الصلبة

ب- حركة الصادرات بالمؤسسة:

الجدول رقم-2- حركة الصادرات حسب المنتج

المنتج	2011	2012	التغيير	2013	التغيير	2014	التغيير
مواد فلاحية	329,380	351,951	-	-	-	-	-
وقود-معادن صلبة	-	-	-	-	-	-	-
منتجات بترولية	773,6733	725,36046	-2,24	-	-	-	-
معادن-مواد حديدية	111221	111221	71943	-35,32	-	-	-
معادن- مواد بناء	209,499	62,929	-69,96	81,50	149,2	-	-
اسمدة-مواد كيميائية	1257747	1025436	-0,18	7,885	4,08	8,224	4,36
بضائع مختلفة	1218017	1219409	0,11	11,146	-11,38	8,291	-25,62
المجموع	805441115	75497714	-6,27	27,852	18,76	16,524	-40,67

شهدت المؤسسة خلال السنوات الاخيرة تناقص كبير للتبادل التجاري من خلال حركة الصادرات للمنتجات ، حيث شمل التناقص كل من المنتجات الفلاحية و كذا البضائع المختلفة و كانت النسبة الكبيرة من التناقص في مجال المنتجات الفلاحية كما ان قطاع المواد البناء و المنتجات البترولية اضافة الى المعادن الصلبة لم يكن اي نسبة تصدير خلال السنتين الاخيرتين.

تانيا: حركة التبادل التجاري حسب البلد المتعامل بالمؤسسة.

الجدول رقم 03 : حركة الواردات حسب بلدان التعامل:

البلد	2011	2012	التغيير	2013	التغيير	2014	التغيير
المساحة الوطنية	6006773	5500973	-8,42	-	-	2,066	-
البلدان العربية	652471	810508	24,22	69923	35,91	1168621	67,07
افريقيا	4775	7234	51,5	-	-	-	-
بلدان اتحاد اوروبي	20865492	24421093	17,04	1072294	27,75	1234690	15,14
بلدان خارج الاتحاد الاوربي	1810631	2548408	40,75	67738	13,75	102605	47,15
امريكا الشمالية	553402	1608730	199,7	25276	-108,5	44692	76,82
امريكا الوسطى	459562	313970	-31,68	607300	44,17	-	-100
امريكا الجنوبية	6406660	6336711	-2,65	-	-	-	-
اسيا	883698	813597	-7,93	23187	-	7754	-
المحيط	-	1817	100	-	-	-	-
بلدان اخرى	51908	39394	-24,11	-	-	-	-
المجموع	37695374	42302444	12,22	1264490	23,07	1508627	19,35

شهدت حركة واردات المؤسسة ارتفاعا كبيرا عبر السنوات الاخيرة ، كان استقبال الموانئ من البلدان العربية و دول الاتحاد الاوربي و امريكا الشمالية بالإضافة الى بلدان خارج الاتحاد الاوربي ن كما لم يتم استقبال اي منتجات خلال سنة 2014 من طرف الدول التالية: امريكا الوسطى، اسيا و امريكا الوسطى و البلدان الاخرى.

ب- حركة الصادرات حسب بلدان التعامل

الجدول رقم 4: حركة الصادرات حسب بلدان التعامل.

التغيير	2014	التغيير	2013	التغيير	2012	2011	البلد
-	-	-	-	-6.79	5.753.642	6.172.459	المساحة الوطنية
52.75	1.647	-48.76	1.078	15.17	2.265.170	1.933.568	البلدان العربية
-	-	-	-	-80.10	15.901	79.915	افريقيا
-40.66	14.086	54.42	237.39	-1.62	36.224.547	36.819.410	الاتحاد الاوربي
			585	-14.68	5.129.996	6.012.315	بلدان خارج الاتحاد الاوربي
-	-			-19.19	16.598.963	20.539.892	امريكا الشمالية
-	-	-43.15	99	12.13	514.306	458.675	امريكا الوسطى
-	-	-	-	15.20	3.723.256	3.231.909	امريكا الجنوبية
-	-	-	-	0.31	5.269.319	5.285.817	اسيا
-	-	-	-	-100	-	39	المحيط
1894	792	-74.83	666	-73.8	2.645	10.115	بلدان اخرى
-40.67	16.524	1876	27.852	-6.27	75.497.7111	80.554.115	المجموع

حققت المؤسسة حجما مع معتدلا من الصادرات خلال 2013 عكس سنة 2014 حيث شهد تناقص بنسبة 40.67 في حجم الصادرات للبلاد المتعامل معها كما ان كل افريقيا لم تتلقى أي صادرات سنة 2014 من طرف المؤسسة . كما أن المؤسسة شهدت 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 قطاع المحروقات. تعاني المؤسسة ميناء مستغانم من عدة مشاكل في مجال التبادل التجاري حيث تستورد المنتجات بكميات كبيرة من الخارج ، كما أنها تعاني من الحجم الصغير لمرفأ الميناء مما يؤخر دخول السفن و تفرغ السلع و البضائع ، وهذا ما يدفع المؤسسة الى دفع تكاليف بالعملة الصعبة طول مدة بقاء السفينة متوقفة وعدم تفرغها ، عدم وجود الات مناسبة لتفرغ السفن أحيانا مما يؤثر ذلك سلبا على مجموع مداخيل المؤسسة.

2-2-2 الحركة التجارية حسب نوع و عدد السفن.

اولا: سفن التفرغ.

الجدول رقم 05 نوع وعدد سفن التفرغ بالمؤسسة.

السفن	2011	2012	2013	2014	2011	2012	2013	2014
سفن المسافرين	-	-	-	-				
سفن الشحن	174	167	258	336	176	165		
سفن الإيداء	241	304	261	233	45	14	6	15
ناقلات المعادن	45	28	17	14	35	29	17	14
ناقلات البترول	-	20	19	-13	-	20	19	13
ناقلات القمح	36	14	6	16	241	303	261	333
ناقلات اخرى	15	-	2	-1	15	-	2	1
المجموع	511	533	563	613	512	531	564	614

شهدت المؤسسة حصيلة في سنة 2011 سفن التفرغ 511 سفينة ، بينما قدرت سفن الشحن لسنة 2011 ب 512 سفينة. بينما قدرت حصيلة لسنة 2014 ب 613 تفرغ و 614 سفينة شحن ، مما يلاحظ ان ناقلات الإيذاء لسفن التفرغ في تناقص خلال السنوات الاخيرة عكس سفن الإيذاء لسفن الشحن ارتفاعا خلال السنوات الاخيرة.

2014 - 2-2-3 حركة المبادلات التجارية بالميناء منذ 2002

2014 كما يلي. - يمكن تلخيص جميع المبادلات التجارية التي تمت بالميناء للفترة 2002

. الجدول رقم 06 : الحركة التجارية خلال 2002 الى 2014

السنة	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
عدد السفن عند الدخول	442	340	301	293	319	352	348	419	548	511	533	563	613
حجم الاستيراد	1067.8	780.9	654.2	737.1	828.9	857.4	98204	1122	.1045	1150	1.27.484	1.264.490	1.508.64
حجم التصدير (طن)	13.271	22.84	20.13	12.95	12.77	8.351	54.39	50.2	31.5	38.4	23.452	27.852	16.524
حجم الاجمالي	1080.2	674.9	750.07	841.76	865.80	865.8	1036.8	.1172	.1077	1188	1.505.93	1292.342	

تشهد حركة المبادلات التجارية بالميناء تذبذب عبر السنوات فمثلا خلال السنوات الاولى كان الحجم الاجمالي للتصدير و الاستيراد في انخفاض بينما خلال السنوات الاخيرة شهدت الحركة التجارية ارتفاعا.

المبحث الثالث: نتائج وملاحظات ختامية

يعتمد الرخاء الاقتصادي لأي دولة بدرجة كبيرة على التجارة الخارجية والتي لا يمكن ان تقوم بدون نقل ، و يعد النقل البحري اهم اشكال النقل الذي يساهم في نقل الجزء الاكبر من التجارة العالمية ن ، حيث تقوم الموانئ بدور هام في عملية النقل البحري فهي تعتبر المحور المركزي في صناعة النقل البحري و كذلك في عملية النمو الاقتصادي لأي دولة.

3-1 النتائج:

3-1-1 مساهمة الموانئ في تطور التبادل التجاري:

وجود موانئ ذات كفاءة عالية في الاداء و تسهيلات في الخدمات يزيد من حجم التجارة للدولة و يفتح منافذ مباشرة للأسواق العالمية بدون وسطاء تزيد من التكلفة كما انها تزيد من القدرة التنافسية للمصادر ، بالإضافة الى ان وجود هذه التسهيلات تحسن من مركز الدولة حيث تتيح لها الفرصة باستيراد احتياجاتها مباشرة من الدول المصدرة و على النحو الاخر تصدير منتجاتها الى انسب الاسواق التجارية.

و الموانئ تساعد على قيام العديد من الأنشطة المختلفة التي تخدم صناعة النقل البحري مثل: التأمين، اصلاح السفن و التموين مما يودي الى تنشيط التجارة و تحقيق الرخاء الاقتصادي للدولة.

1-2-3 تأثير الميناء على الاقتصاد القومي للدولة:

اذا كانت التجارة الخارجية للدول المتقدمة تمثيل اضافة لاقتصادياتها القومية فان واردات الدول النامية تشكل عصب حياتها الاقتصادية و ذلك لان صناعاتها المحلية لا تزال في مراحلها الاولى و هي غير قادرة على ان تفي بأغلب ضروريات الحياة اليومية مثل: صناعة الادوية و الادوات المنزلية وغيرها من الاصناف الاخرى. ورغم التقدم الواضح بالنسبة لمعظم الدول النامية فان الطاقات و الامكانيات التكنولوجية المستخدمة في تصنيع الآلات الزراعية او انشاء الطرق لا تزال في مراحلها الاولى و لذلك تقوم هذه الدول باستيراد هذه الاصناف بكميات كبيرة وتستخدم و سائل النقل البحري لنقلها. ومما شك فيه ان وجود منافذ مباشرة للدول على البحار و المحيطات تعتبر من العوامل العامة لاقتصادها القومي و استقلالها السياسي ، و هذا لا يتحقق الا من خلال الموانئ وطنية حديثة مزودة بأحدث الاساليب العلمية او الفنية. فالميناء التي يدار بكفاءة عالية يساعد على النمو الصناعي و تزيد الارباح عن طريق المواد الخام المصدرة و بذلك يزيد من معدل النمو الاقتصادي الذي يجب ان تسير عليه هذه الدول و تخطو نحو الامام بخطوات ثابتة لتحقيق الاستقرار و الامن، و من جهة اخرى نجد ان الموانئ تقدم الحافز لدخول السوق العالمية و تعطي فرصة مباشرة للتبادل التجاري بين الدول.

2-3 الملاحظات:

1-2-3 دور الموانئ في النمو الاقتصادي:

تلعب الموانئ دورا هاما و حيويا في النمو الاقتصادي بالدول النامية حيث انها تعمل كبوابات تمر من خلالها التجارة الخارجية مثل: استيراد مواد الخام (الخشب - المعادن - البترول) و تصنيها تم تصديرها، اما بالنسبة للدول النامية فلن اقتصاديات معظم هذه الدول تعتمد على التجارة المنقولة بحرا وعلى موانئها بدرجة عالية فبدون الموانئ لا تستطيع اي دولة من الدول النامية ان تستورد المنتجات المصنعة و البضائع الاساسية لسد احتياجاتها، وكذلك تصدير الموانئ الخام التي تمكنها من الحصول على العملات الاجنبية، و للموانئ ذات الكفاءة العالية و الاداء المتميز دور نشط في التنمية الاقتصادية و يترتب على هذا الدور بعض الايجابيات التي يمكن تلخيصها فيما يلي:

-تساعد على دعم و تأكيد الاستقلال الاقتصادي و السياسي للدولة.

-خفض تكاليف الواردات و السلع الاستهلاكية و المواد الخام.

-تزيد من القدرة التنافسية لصادرات الدولة.

-تعتبر مورد و صدر للحصول على العملة الصعبة اللازمة تحويل برامج التنمية.

-مورد من موارد الخزينة العامة عن طريق تحصيل الرسوم الجمركية.

-قطاع الاستثمار البشري و توفير فرص عمل .

- قيام أنشطة متعددة تخدم قطاع النقل البحري مثل: شركات التامين اصلاح السفن- تخزين- نقل- تموين السفن- الخ...

و من ناحية اخرى فان عدم وجود مواني ذات كفاءة عالية قد يؤثر على التنمية الاقتصادية بشكا مباشر او غير مباشر و بالتالي يؤثر على التجارة الخارجية تظهر بعض السلبيات التي يمكن توضيحها فيما يلي:

- ترتفع اسعار الواردات نتيجة ارتفاع تكاليف النقل.

- تفقد الصادرات قدرتها التنافسية بالأسواق الخارجية.

- يزداد زمن بقاء السفن بالميناء مما يؤدي الى زيادة التكاليف و دفع غرامات التأخير.

2-2-3: دور الموانئ في الاقتصاد العالمي:

تحول الاقتصاد العالمي الى نظام واحد متكامل فيه جميع أنشطة النقل العالمية و ذلك نتيجة لنمو التجارة العالمية، وبطبيعة الحال تقوم الموانئ بمواكبة هذا التحول حيث انها تمتل حلقة الوصل بين الارض و البحر و هي المحور المركزي في سلسلة النقل البحري.

تغير الموانئ تبعاً للمتغيرات الجديدة من حيث السياسة و الادارة حتى يمكنها ان تتابع جميع الأنشطة و العمليات من لحظة الانتاج حتى الاستهلاك ، حيث ان الموانئ اليوم اصبحت كأي مؤسسة تجارية و يجب ان يكون لها منحى تجاري شأنها شأن قطاعي التجارة الخارجية و النقل التي تخدمها.

وتقوم الموانئ الحديثة بدور فعال في نظام النقل العالمي و في مجال التسوق وذلك عن طريق تشجيع السفن و البضائع على استخدام الموانئ المتطورة ، وايضا تقوم بدور نشاط مع جهات النقل المختلفة البحري و البري ، كما انها تساعد على تنشيط التجارة.

خاتمة الفصل:

تعتبر الموانئ المنفذ الرئيسي و الأساسي للتجارة سواء كانت داخلية او خارجية للدولة، حيث ان النمو الاقتصادي لأي دولة يعتمد بنسبة كبيرة على التجارة الخارجية وذلك في حالة عدم استطاعة بعض الدول تصنيع بعض المنتجات التي تحتاجها ولذلك تقوم باستيرادها و في نفس الوقت تقوم بتصدير بعض منتجاتها حتى تتمكن من الحصول على العملات الاجنبية التي تحتاجها و التي قد تعتبر عامل مهم لنموها الاقتصادي و لا يمكن قيام هذا الا بواسطة وظيفة النقل البحري الذي يعد من اهم اشكال النقل و عامل حيوي و ضروري بالنسبة للتجارة الخارجية حيث ان التجارة المنقولة بحرا قد نمت نمو سريعاً خلال الاعوان السابقة و هذا النمو يمثل اكثر من 80% من حجم التجارة العالمية التي يتم نقلها عن طريق البحر.

لذلك لابد من اعداد تجهيزات و خدمات الموانئ حتى تواكب وتلائم الزيادة السريعة في حجم التجارة الخارجية و بالتالي تحقيق الرخاء الاقتصادي للدولة.

الخاتمة العامة

يعد النقل البحري محرك النمو الاقتصادي الذي يعمل على حل المشاكل الاقتصادية والاجتماعية لأي دولة , وذلك نظرا لأهميته و دوره الفعال و المؤثر في تنشيط حركة التبادل التجاري الذي بدوره يساعد في اتساع وظهور اسواق جديدة و التي تفتقر اليها البلدان النامية مما يؤثر ذلك علي التنمية الاقتصادية و بالتالي الدفع بعملية و الانماء الاقتصادي و لتحقيق هذا الهدف يستحسن على الدولة ان يكون لديها ميناء مجهز باحدث الوسائل و دو كفاءة عالية فهو بوابة عبور مختلف السلع و الخدمات مما يعزز الطلب المحلي المتنامي لتلك الدولة. لذا يستحسن عليها ان ترفع من كفاءة اساطيلها البحرية حتى تتمكن من مواكبة التطور و التقدم الاقتصادي و ذلك من خلال ضرورة تبني سياسات واضحة بشأن النقل البحري و خصوصا الملاحة البحرية فيما تستهدف تنمية الاساطيل الوطنية و زيادة حصتها في نقل التجارة الخارجية و توفير العملات الصعبة

ضرورة قيام لشركات الملاحة الوطنية بانشاء و تطوير الشركات الخدمية التي تكمل حلقات النقل الدولي المتعدد الوسائط كخدمات نقل البضائع عن طريق البر و الجو و التغليف و التعبئة و التخزين , , ,

ضرورة قيام و استمرار الشركات الملاحية استخدام التقنية الحديثة في الادارة , واتخاذ الاجراءات الكفيلة بتحسين انظمة التشغيل لديها و زيادة عامل المنافسة في اسطولها و رفع كفاءة طواقم سفنها .

ضرورة دخول الشركات الوطنية او غيرها في اتفاقيات او تجمعات لتشغيل المشترك و المشاركة في الخدمات و التبادل و ذلك لتحقيق الاستخدام الامثل للأساطيل الوطنية.

القيام بعملية دمج الشركات الملاحية متشابهة الاختصاصات و العاملة في مناطق جغرافية موحدة .

قيام مؤسسات التمويل الوطنية و الاقليمية بالاستثمار في قطاع الملاحة البحرية خاصة سفن ناقلات النفط و مواد الصب

ان هذه الاهداف انما هي مجرد تفادي مختلف المعوقات و المشاكل التي تواجه الميناء مثل: طول المكوث السفن بالميناء و من اجل مواجهة هذه الانعكاسات السلبية قامت مؤسسة ميناء مستغانم و نظرا للنمو المتسارع للتبادل التجاري حيث انشاء الحوض الثالث و ذلك من اجل مواجهة العجز المتوقع لقدراتها بالمستقبل حيث يسمح هذا المشروع بلاتي

-تجارة البضائع المختلفة اكثر من 900 الف طن سنويا

_تجارة الحبوب اكثر من مليون طن سنويا

_تجارة الحاويات حوالي 400 الف حاوية سنويا

كما يسمح هذا المشروع بتوفير عدد مهم من مناصب الشغل و هو ما يمكن ان ينعكس على دوره في رفع النمو الاقتصادي و كذا تنمية الولاية و المناطق المجاورة لها بصفة عامة .

قائمة المراجع:

أولا :الكتب بال لغة العربية

- 1 احمد عارف العساف وآخرون :التخطيط و التنمية الاقتصادية، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة ، الطبعة الأولى عمان/2011
- 2 أحمد المنصف محمود :اقتصاديات النقل البحري، بدون ذكر دار النشر /الطبعة الأولى
- 3 حربي محمد موسى عريقات :مبادئ الاقتصاد (التحليل الكلي)، دار وائل للنشر ، الطبعة الأولى/2006
- 4 حسام علي داوود :اقتصاديات التجارة الخارجية ، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، الطبعة الأولى/2002
- 5 سميرة إبراهيم أيوب :اقتصاديات النقل ،الدار الجامعية الجديدة ، الاسكندرية/2002
- 6 عبد القادر حسين العطير :الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان/1999
- 7 عصام عمر مندور:التنمية الاقتصادية والاجتماعية و التغيير الهيكلي في الدول العربية ، دار التعليم الجامعي ،الإسكندرية/2011
- 8 محمد احمد السريتي: اقتصاديات التجارة الخارجية، مؤسسة رؤية للطباعة و النشر والتوزيع، الطبعة/2009
- 9 محمد عبد العزيز عجمية و آخرون: التنمية الاقتصادية ، جامعة الإسكندرية/2000
- 10 محمد ناجي حسن خليفة: النمو الاقتصادي ، دار القاهرة/2001
- 11 محمود حامد محمود عبد الرزاق: اقتصاديات النقل الدولي ، الدار الجامعية، الإسكندرية/2013
- 12 مدحت مصطفى و آخرون: النماذج الرياضية للتخطيط و التنمية الاقتصادية، بدون ذكر دارالنشر، 1999
- 13 مدحت القريشي : التنمية الاقتصادية ، دار وائل للنشر، الطبعة الأولى/عمان 2007
- 14 ميشل تودارو: التنمية الاقتصادية، دارالمريخ للنشر/2006
- 15 نداء محمد الصّوص: التجارة الخارجية، مكتبة المجتمع العربي للنشر والتوزيع، عمان/2008

ثانيا:المذكرات و البحوث الأكاديمية

- 1 بخاري أمينة : أهمية النقل متعدد الوسائط في التجارة الخارجية، مذكرة ماستر، جامعة مستغانم/2011

- 2 بخيري فاطمة: دور التجارة الخارجية في التنمية الاقتصادية، مذكرة ماستر، جامعة مستغانم/2012
- 3 سكوم زينب: مساهمة النقل البحري في الشراكة الأوروبية ومتوسطية، مذكرة ماجستير، جامعة مستغانم/2011
- 4 ملوك سهام: دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية، مذكرة ماستر، جامعة مستغانم/2011