



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة الشهيد حمة لخضر



كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

قسم: العلوم التجارية

تخصص: مالية وتجارة دولية

تحليل دور وأهمية النقل البحري في ترقية قطاع التجارة الخارجية

دراسة حالة تطبيقية لميناء جن جن بجيجل

مذكرة تخرج: مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر

تحت اشراف الدكتور: عبد الكامل بالحبيب

إعداد الطلبة

- نور الدين طريلة
- عبد العزيز كيرد
- سعد فريجات
- محي الدين مباركي

لجنة المناقشة

الصفة	الرتب العلمية	اسم ولقب الأستاذ
رئيس	أستاذ محاضر	عبدلي عبد القادر
مشرف	أستاذ محاضر	بلحبيب عبد الكامل
مناقش	أستاذ محاضر	عقبة خطير

السنة الجامعية: 2023 - 2024



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة الشهيد حمة لخضر



كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

قسم: العلوم التجارية

تخصص: مالية وتجارة دولية

تحليل دور وأهمية النقل البحري في ترقية قطاع التجارة الخارجية

دراسة حالة تطبيقية لميناء جن جن بجيجل

مذكرة تخرج: مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر

تحت إشراف الدكتور: عبد الكامل بالحبيب

إعداد الطلبة

- نور الدين طريلة
- عبد العزيز كيرد
- سعد فريجات
- محي الدين مباركي

لجنة المناقشة

الصفة	الرتب العلمية	اسم ولقب الأستاذ
رئيس	أستاذ محاضر	عبدلي عبد القادر
مشرف	أستاذ محاضر	بلحبيب عبد الكامل
مناقش	أستاذ محاضر	عقبة خطير

السنة الجامعية: 2023 - 2024

سُبْحَانَكَ اللَّهُمَّ رَبَّ السَّمَاوَاتِ السَّبْعِ وَرَبُّ الْعَرْشِ الْكَرِيمِ



الأهداء

نهدي هذا العمل المتواضع الى كل من ساهم من قريب أو بعيد وإلى
جميع الأساتذة والزملاء والذين قدموا لنا يد المساعدة.

والى طاقم الإدارة بجامعة الوادي

والى والدينا الاحياء منهم والاموات، والى شهداء الجزائر

جميعا، والى من ساهم في إنشاء هذا الحرم الجامعي.



شكر وتقدير

الحمد لله الذي منَّ علينا بنعمه الجائلة، وبعد فنتقدم بأفضل عبارات
الشكر الى كل من ساعدنا إن من قريب أو بعيد على إنجاز هذا العمل
المتواضع ونخص بالذكر الى الأستاذ الدكتور: الحبيب عبد الكامل.
الشكر موصول الى كل من حدا بنا لطلب العلم والمعرفة ونخص
بالذكر الوالدين الكريمين.

تهدف هذه الدراسة إلى معرفة دور وأهمية النقل البحري في ترقية قطاع التجارة الخارجية، في إشارة إلى حالة ميناء جن جن ، وقد توصلت الدراسة إلى نتيجة وهي أن النقل البحري له دور كبير في ترقية قطاع التجارة الخارجية وهو عصب الاقتصاد الوطني، حيث يسهم في جلب الاستثمارات الأجنبية وتوفير العملة الصعبة. بالإضافة إلى جلب التكنولوجيا ورؤوس الأموال، إذ تعمل على تنمية الاقتصاد الوطني من خلال ترقية الصادرات، كما يعتبر النقل البحري الواجهة الأساسية لترقية قطاع التجارة الخارجية، كما خرجت الدراسة بمجموعة من التوصيات أهمها:

ربط الموانئ بالطرق الرئيسية الإقليمية وتعزيزها، كذلك بأسطول بحري متنوع وربطها بسلاسل التوريد البحرية الدولية وضرورة الاعتماد على تكنولوجيا المعلومات والاتصال في تطوير الشبكة اللوجيستية وكذلك تطوير البنى التحتية.

الكلمات المفتاحية: النقل البحري ، التجارة الخارجية ، البضائع والسفن ، التنمية الاقتصادية

Summary:

This study aims to know the role and importance of maritime transport in Sammry

promoting the foreign trade sector, with reference to the case of the port of Jin Jin. The study reached the conclusion that maritime transport has a major role in promoting the foreign trade sector, which is the backbone of the national economy, as it contributes to attracting investments. foreign and the provision of hard currency. In addition to bringing technology and capital, it works to develop the national economy by promoting exports, and maritime transport is also considered. The basic interface for promoting the foreign trade sector. The study also produced a group.

Among the most important recommendations are:

Connecting ports to regional main roads and strengthening them, as well as to a diverse maritime fleet and linking them to international maritime supply chains and the necessity of relying on information and communication technology in developing the logistical network as well as infrastructure development

Key words: maritime transport , foreign trade , goods and ships, economical development

.....	الاهداء.....
.....	شكر وتقدير.....
أ	المقدمة:.....
.....	الفصل الأول: مفاهيم عامة حول التجارة الخارجية والنقل البحري.....
6	تمهيد.....
7	المبحث الأول: ماهية التجارة الخارجية.....
7	المطلب الأول: تعريف التجارة الخارجية:.....
7	المطلب الثاني: مستندات التجارة الخارجية.....
11	المطلب الثالث: سياسات التجارة الخارجية.....
15	المبحث الثاني: ماهية نشاط النقل البحري.....
15	المطلب الأول: مفهوم نشاط النقل البحري.....
17	المطلب الثاني: تقييم النقل البحري وعناصره.....
20	المطلب الثالث: خصائص أنشطة النقل البحري.....
21	خلاصة الفصل الأول:.....
.....	الفصل الثاني: العلاقة بين التجارة الخارجية والنقل البحري.....
23	تمهيد :.....
24	المبحث الأول: دور وأهمية الموانئ في تنمية التجارة الخارجية و التحديات التي تواجهها.....
24	المطلب الأول: دور وأهمية الموانئ.....
25	المطلب الثاني: التحديات التي تواجه الموانئ.....
26	المبحث الثاني: مؤشرات تيسير التجارة الخارجية.....
26	المطلب الأول :المؤشرات الصادرة عن منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية.....
26	المطلب الثاني :المؤشرات الصادرة عن البنك الدولي.....

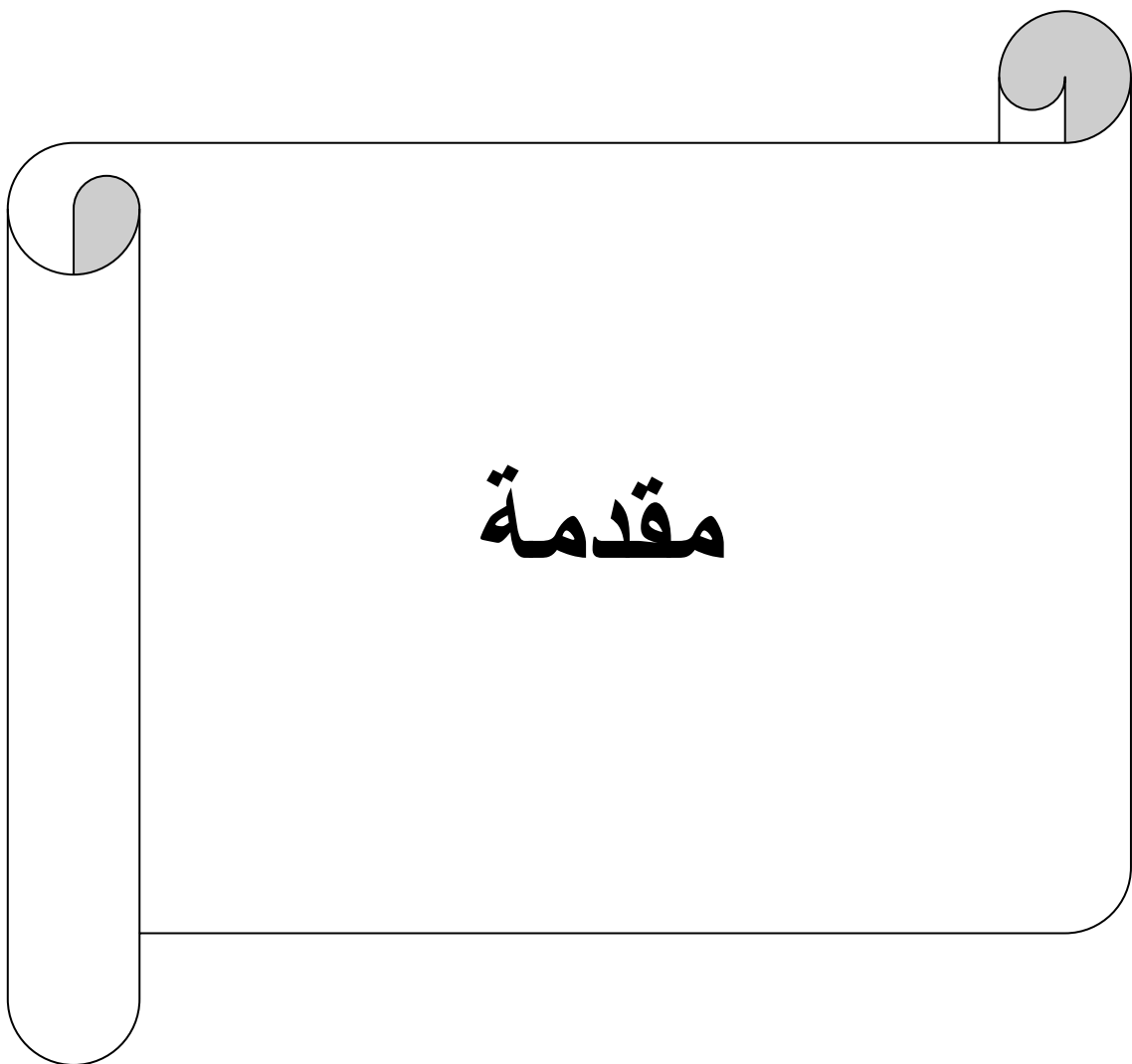
المطلب الثالث: المؤشرات الصادرة عن مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية:	27
المبحث الثالث: التزامات الناقل البحري	28
المطلب الأول: التزامات الناقل البحري للبضائع في ميناء الشحن	28
المطلب الثاني: التزامات الناقل البحري للبضائع في مرحلة البحرية	30
المطلب الثالث: التزامات الناقل البحري في ميناء الوصول	31
خلاصة الفصل الثاني:	33
الفصل الثالث: ميناء جن جن ودوره في ترقية التجارة الخارجية	
تمهيد	35
المبحث الأول: النشأة والتعريف والهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء جن جن	36
المطلب الأول: نشأة ميناء جن جن	36
المطلب الثاني: التعريف بمؤسسة ميناء جن جن	37
المطلب الثالث: الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء جن جن	43
المبحث الثاني: تأثير العوامل الخارجية في فعالية دور ميناء جن جن:	45
المطلب الأول: حجم المبادلات بمؤسسة ميناء جن جن مع مختلف البلدان في الفترة (2013-2021)	47
المطلب الثاني: دور ميناء جن جن في تفعيل المشاورات الجزائرية-القطرية	48
المبحث الثالث: تأثير العوامل الداخلية في فعالية دور ميناء جن جن	49
المطلب الأول: دور ميناء جن جن في تحسين معدلات النمو في الجزائر	49
المطلب الثاني: دور ميناء جن جن في انتعاش الإقتصاد الوطني	50
خلاصة الفصل الثالث	51
الخاتمة	53
قائمة المراجع:	56
الملاحق	60

فهرس الجداول

الرقم	العنوان	الصفحة
01	الأرصفة في مؤسسة ميناء جن جن	38
02	تطور حركة ميناء جن جن من 2011 الى 2021	41
03	تطور حركة ميناء جن جن من 2011 الى 2021	45
04	شحن البضائع في مؤسسة ميناء جن جن من 2013 الى 2021	46
05	حجم المبادلات في مؤسسة ميناء جن جن مع مختلف البلدان من (2013 الى 2021)	47

فهرس الاشكال

الصفحة	العنوان	الرقم
39	الأرصفة في مؤسسة ميناء جن جن	01
44	الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية جن جن	02
46	تطور حركة ميناء جن جن من 2011 الى 2021	03



المقدمة:

يرتبط نشاط النقل البحري ارتباطا وثيقا بحركة التجارة الخارجية المنقولة عن طريق البحر, إذ يعد أحد المحاور الرئيسية التي تعتمد عليها التجارة الخارجية لأي دولة , و يعود ذلك إلى ما يتميز بها هذا النشاط من خصائص مميزة في جانب العرض , حيث تتمثل في نقل كميات معتبرة جدا من البضائع المصدرة و المستوردة وذلك عن طريق السفن خلال الرحلة الواحدة , كما أن ارتفاع نسبة البضائع المنقولة عن طريق البحر إذ بلغت ما يقارب 80% من إجمالي تجارة البضائع دوليا , و هذا ما يؤكد الأهمية الكبرى للنقل البحري في ترقية التجارة الخارجية .

تعتبر الموانئ قنوات للتجارة الخارجية هي تمثل المعيار الحقيقي للقيام بعملية و التصدير والاستيراد كما تساهم في بناء وتطور المدن الساحلية وهذا ما نجده في الجزائر بحكم موقعها الاستراتيجي وامتلاكها لشريط ساحلي يمتد من الشرق إلى الغرب و 11 ميناء تقوم بعملية مختلفة متعلقة بالتجارة الخارجية ونخص بالذكر ميناء جن جن بجيجل الذي يتميز بموقع استراتيجي ويصنف من الموانئ التجارية.

الإشكالية :

- ما دور وأهمية النقل البحري في ترقية قطاع التجارة الخارجية؟

كما نطرح التساؤلات الفرعية التالية:

- ما المقصود بالتجارة الخارجية.

- ما المقصود بالنقل البحري .

- ما هي العلاقة بين التجارة والنقل البحري؟ والتحديات التي تواجهها؟

- فيم تتمثل التزامات الناقل البحري؟

فرضيات الدراسة: للإجابة على التساؤلات السابقة قمنا بتحديد بعض الفرضيات:

- يؤثر قطاع النقل البحري في حجم التجارة الخارجية .
- تساهم الموانئ في ترقية التجارة الخارجية وتوطيد العلاقات التجارية.
- يساهم ميناء جن جن في جيجل في ترقية قطاع التجارة الخارجية .

أهمية الدراسة:

تعد الدراسة التحليلية لدور و أهمية النقل البحري في ترقية قطاع التجارة الخارجية من أهم المواضيع التي تساهم في توطيد العلاقات التجارية الخارجية، و زيادة حجم التدفقات و المبادلات التجارية، و جذب المشاريع الاستثمارية و العملة الصعبة مما يسمح بتنمية الاقتصاد الوطني و الانفتاح على العالم.

أهداف الدراسة:

- التعرف على قطاع النقل البحري ودوره في ترقية التجارة الخارجية.
- إبراز الدور الحقيقي للنقل البحري في مجال التجارة الخارجية.
- التعرف على أهمية ميناء جن جن في ترقية التجارة الخارجية.
- تحديد أهم المشاكل والتحديات التي تواجه ميناء جن جن.

مبررات اختيار الموضوع:

هناك جملة من الأسباب التي دعت الى اختيار هذا الموضوع أهمها

- ❖ ان اختيار هذا الموضوع نابع من الأهمية التجارية والاقتصادية لقطاع النقل البحري
- ❖ الرغبة والفضول في فهم ميناء جن جن و كيفية سريان التبادل التجاري الخارجي

المنهج المتبع في الدراسة:

تم إتباع المنهج الوصفي والتحليلي في دراستنا للنقل البحري ودوره في ترقية التجارة الخارجية.

أدبيات الدراسة (الدراسات السابقة):

دراسة بن برنو عمر بعنوان دور الموانئ في تطوير التجارة الخارجية – دراسة حالة ميناء مستغانم سنة 2021/ 2022، حيث تعد الموانئ التجارية من أهم المشاريع التي يجب على الدول الاستثمار فيها والعناية الجيدة بهذا القطاع لما يحتله من مكانة في التجارة الخارجية والاقتصاد، حيث يساهم هذا القطاع في تطور الدولة عن طريق ترشيد نفقاتها وتخفيض تكاليف النقل وزيادة الاستثمار فيها، يولد زيادة الأرباح ومعدلات النمو في قطاع التجارة الخارجية. ان أكثر المحاور الاقتصادية تأثرا بتطورات السوق العالمية من الناحية العلمية هو قطاع التجارة الخارجية الذي يعتبر قطاع اقتصادي هام بالنسبة للاقتصاديات الدولية، اذ تعتبر الموانئ ركيزة أساسية يعتمد عليها الاقتصاد القومي، الذي يساهم في النمو ونشاط التجارة الخارجية، فإنه يتأثر بصورة مباشرة بالتطورات اللوجيستية الحديثة التي سيطرت على الموانئ¹

- دراسة هشام بوريش بعنوان تحسين جودة خدمات الموانئ البحرية – دراسة تجرية ميناء عنابة سنة 2013، و تهدف هذه الدراسة الى ابراز الوظائف التي يقوم بها الميناء البحري، خاصة تلك التي تقع في نطاق عمليات شحن ناقلات الحبوب وتفريغها ، حيث اهتمت الدراسة في البداية بتحديد المرجعية النظرية للمواصفات القياسية الدولية ثم البحث في دورها و أهميتها في النشاطات الاستقلالية للميناء، و في الأخير تحديد نتائج الاستخدام

¹ بن برنو عمر ، دور الموانئ في تطوير التجارة الخارجية – دراسة حالة ميناء مستغانم ، مذكورة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي ، جامعة عبد الحميد بن باديس ، مستغانم سنة 2021/ 2022

السيء لها كما تهدف الدراسة الى تحسين فعالية ميناء عنابة و ترشيد سلسلة نقل الحبوب الواردة على البحر، و ذلك عن طريق توزيع مختلف المهام على وحدات الاستغلال المينائية بالشكل الذي يمكن ناقلات الحبوب من الحصول على خلية ملائمة و متجانسة تؤدي في النهاية الى خفض التكاليف الى ادنى المستويات الممكنة مقارنة بمستوى الخدمة المقدمة¹

دراسة سليمان صبرينة و حريزا أسماء، بعنوان : دور الموانئ الجافة في تنشيط الموانئ البحرية وواقعها في المنظومة الجزائرية سنة 2021 , فظهور الحاويات أحدث تطورا هاما في صناعة السفن و تهيئة الموانئ و معدات التداول.

فكان من الضروري استحداث مناطق بحاذية الميناء البحري قصد امتصاص عدد السلع و البضائع المتزايدة و القضاء على الاحتقان الذي تعرفه هذه الأخيرة , لاسيما في البلدان النامية، لإنشاء الموانئ الجافة و تطورها من عناصر النهضة الحديثة للنقل البحري ، و ذلك نتيجة زيادة الطلب على خدمات النقل، و قد تبين من خلال الدراسة، الدور الفعال لهذه الموانئ و تقليل تكاليف الإنتاج و تخفيف التكدس و الازدحام و سرعة انهاء الإجراءات الجمركية و دفع ضرائب التفتيش ، إضافة لتسهيل عمليات التوزيع و تقديم الخدمات اللوجستية من خلال منظومة متكاملة ، فخدمة التخزين التي تقدمها الموانئ الجافة تعمل على تفريغ السفن دون توقف، و هو الامر الذي يحقق طاقة فعلية للأرصفة و يقلل من بقاء السفن في الميناء البحري، و الجزائر بدورها حاولت مساهمة مختلف هذه التطورات بإنشائها العديد من الموانئ الجافة على المستوى الوطني ، و ان كانت فعاليتها قاصرة جدا بالنظر للأهداف المرجوة²

صعوبة الدراسة:

إتصلنا بالمؤسسة المينائية جن جن بجيجل للحصول على المعلومات المتعلقة بالسنتين 2022 و 2023 ولم نتلقى أي رد لحد كتابة هذه الاسطر.

حدود الدراسة:

- 1- الحدود الموضوعية: عنوان البحث المدروس هو تحليل دور وأهمية النقل البحري في ترقية قاع التجارة الخارجية
- 2- الحدود المكانية: مكان الدراسة هي المؤسسة المينائية جن جن بجيجل

¹ هشام بوريش، تحسين جودة خدمات الموانئ البحرية- دراسة تجرية ميناء عنابة، مجلة التواصل في العلوم الإنسانية والاجتماعية، عدد 34، سنة 2013

² سليمان صبرينة و حريزا أسماء ، بعنوان : دور الموانئ الجافة في تنشيط الموانئ البحرية وواقعها في المنظومة الجزائرية ، محلية الدراسات القانونية المقارنة ، المجلد 07 العدد 02 ، سنة 2021

3- حدود الدراسة الزمنية: امتدت هذه الدراسة من بداية شهر مارس 2024 إلى غاية أواخر شهر أبريل 2024

4- أدوات الدراسة:

لمعالجة هذا الموضوع تم الاعتماد على الدراسات السابقة والدراسات الغير منشورة والمراجع من الكتب باللغة العربية والفرنسية ومجلات التي لها صلة بهذا الموضوع وبعض المواقع الرسمية لمؤسسة جن جن وبعض وثائق المؤسسة وخاصة الجداول التي تمثل تطور حركة ميناء جن جن خلال الفترة ما بين 2011 إلى 2021 للشحن والتفريغ وجدول حجم المبادلات مع مختلف الدول من الفترة 2013 الى 2021

- تقسيم الدراسة:

- تم تقسيم الدراسة إلى جانبين، جانب نظري وآخر تطبيقي :
- يتكون الجانب النظري من فصلين ،الفصل الأول به مفاهيم عامة حول التجارة الخارجية والنقل البحري و ضم مبحثين : فالأول تناول ماهية التجارة الخارجية أما المبحث الثاني تناول ماهية نشاط النقل البحري ، أما الفصل الثاني به العلاقة بين التجارة الخارجية والنقل البحري ، وضم مبحثين تناولوا : دور و أهمية الموانئ في تنمية التجارة الخارجية والتحديات التي تواجهها ، و التزامات الناقل البحري
- وبالنسبة للجانب التطبيقي ضم الفصل الثالث ، به ثلاثة مباحث ، الأول تناول نشأة وتعريف مؤسسة ميناء جن جن، و الهيكل التنظيمي لها . أما المبحث الثاني تناول تأثير العوامل الخارجية في فعالية دور الميناء ، والثالث تناول تأثير العوامل الداخلية في دور ميناء جن .

الفصل الاول

مفاهيم عامة حول التجارة
الخارجية والنقل البحري

تمهيد

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

المبحث الأول: ماهية التجارة الخارجية

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

المطلب الأول: تعريف التجارة الخارجية:

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

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

كلا من الصادرات والواردات المنظورة وغير المنظورة.

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

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

المطلب الثاني: مستندات التجارة الخارجية

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

¹ محمد شريف ماهر فعاليات التطبيق، متطلبات الريادة، إدارة النقل البحري، التجارة الخطية، دار الجامعية، الإسكندرية، 2006، ص: 11.

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

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

1- خطوات قيام حركة التجارة الخارجية:

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

Fob: free on board

Or

Cif: cost insurance and freight

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

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

وهناك العديد من أنظمة البيع في التجارة الدولية منها:

البيع بشرط تسليم البضاعة في مكان إنتاجها ex Works.

شرط التسليم على عربات السكة الحديدية (F.O.R free on rail).

شرط تسليم البضاعة بجانب السفينة (Along Sidé. Ship F.A. (Free)) البيع بشرط دفع قيمة البضاعة مضافا إليها أجر النقل البحري إلى ميناء الوصول C.G.F COSTFERIGHT.

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

1-3 وبناء هذه الفاتورة يقوم المستورد بفتح خطاب الاعتماد لصالح المصدر العديد

من المستندات أهمها

ما يلي:

فاتورة الشراء الأصلية.

- سند شحن نظيف.

- وثيقة التأمين.

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

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

المصدر بالحصول على ترخيص التصدير export order

- ويقوم المصدر بطلب حجز فراغات داخل عناصر السفينة shifting déclaration شحن البضائع والحصول على إيصال الضابط الأول Mates Receipt أو الذي يؤكد فيه شحن البضاعة ويوضع فيه ما إذا كانت البضاعة سليمة أو بها أي عيوب.

2- وظائف بوليصة الشحن

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

1-2 إيصال تسليم البضائع:

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

2-2- أداة لإثبات عقد النقل بين الناقل والشاحن

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

2-3 كمستند لحيازة البضائع:

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

2-4- مستند تفاوضي أو قابل للتحويل

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

3- بوليصة الشحن متعدد المراحل:⁽¹⁾

وهناك نوع آخر من بوليصات الشحن يسمى بوليصة الشحن المتعدد المراحل Through BL. وهذه البوليصة لا تستخدم إلا في أحد الحالتين:

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

¹ Chibani Rabah, le Vade Mecum de l'import-export, édition ENAG, 1997, p 43

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

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

التجارة الدولية والنقل البحري.

طبيعة وثائق الحاويات.

إجراءات الجمارك.

الوثائق المستخدمة في ميناء الوصول.

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

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

(House to House) ومن المخزن إلى الرصيف، (House to Pier) أو من الرصيف إلى المخزن. (Pier

to house) و من الرصيف إلى الرصيف (Pier to Pier)

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

- مستندات النقل بالحاويات المستخدمة في الميناء:

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

● خطة التستيف.

● "ما نيفست" (Manifest) "البضاعة" وثيقة تتضمن جميع بواليص الشحن الموجودة على الوثيقة في

هذه الرحلة.

- بيان بالبضاعة الخطرة.
- بيان بالحاويات الثلاثة.

المطلب الثالث: سياسات التجارة الخارجية

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

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

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

1- سياسة حرية التجارة:

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

2- حجج أنصار حرية التجارة:

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

1-2 2- منافع التخصص الدولي:

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

2-2 2- منافع المنافسة:

فمناخ المنافسة الذي تكفله حرية التجارة يساعد على الارتفاع بمستوى الإنتاجية فضلاً على خفض الأثمان في صالح المستهلكين، فمن ناحية مستوى الإنتاجية تؤدي الحرية إلى تنافس المنتجين في استخدام وسائل الإنتاج

¹ مرجع سبق ذكره، ص: 16.

² محمد صفوت، قابل نظريات وسياسات التجارة الدولية، الطبعة الأولى 2010، ص: 312

والأكثر تطوراً وفعالية سعياً وراء زيادة الناتج وخفض النفقة، ومن ناحية المستهلكين، تحويل المنافسة دون قيام الاحتكارات ويعتمد التوسع في حجم المشروعات على اتساع الصورة ينبغي ألا تتوسع فيه كافة الدول وإلا انقلب أثره ضرراً بمستوى العمالة والتشغيل فيها جميعاً. والواقع أنه توجد أساليب أخرى وفعالة تغني عن اللجوء إلى الحماية التجارية والحد من الواردات وهي مختلف أساليب السياسات الاقتصادية والمالية والنقدية المعروفة في الكساد.¹

3- سياسات الحماية:

يقصد بسياسات الحماية تلك الإجراءات التي تستخدمها السلطات المختصة لحماية الإنتاج المحلي من منافسة مثله ويقصد سياسة حماية التجارة الخارجية أن تقوم الدولة بوضع مجموعة من القوانين والسياسات بقصد حماية سلعها أو سوقها المحلية و المنافسة الأجنبية، وذلك من خلال فترة زمنية معينة مما يوفر نوعاً من الحماية للأنشطة المحلية منافسة المنتجات الأجنبية وهناك مجموعة أخرى من الإجراءات غير الجمركية التي تحقق نفس الهدف.²

3-1 حجج أنصار حماية التجارة الخارجية:

يستند أنصار الحماية التجارية إلى مجموعة من الحجج أهمها:

- إتباع هذه السياسة سوف يؤدي إلى تقييد الواردات مما يؤدي إلى زيادة الطلب على السلع المحلية والمثيلة في ظل عدم وجود منافس أجنبي لها مما يحقق لصالح منتج هذه السلع وضمان استمرار إنتاجها وبالتالي عدم تأثر العمالة التي تعمل في هذه السلع.

توفير موارد مالية للدولة تمكنها من الصرف على النفقات العامة وخاصة في الدول النامية التي تعتمد على حصيلة الرسوم الجمركية كمورد أساسي للميزانية العامة.

- مواجهة سياسة الاغراق والتي تغير بيع المنتجات الأجنبية في الأسواق المحلية بأسعار أقل من الأسعار التي تباع بها في سوق الدولة الأم، وذلك بفرض رسم جمركي على الواردات يساوي الفرق بين سعر البيع في السوق المحلي وسعر البيع في الدولة الأم.

4- أدوات السياسة التجارية:³

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

¹ أرزنب حسين عوض الله العلاقات الاقتصادية الدولية، الدار الجامعية مصر دون ذكر سنة النشر، ص: 200.

² محمد صفوت، قابل المرجع السابق، ص: 318.

³ خالد محمد السواعي، كتاب التجارة والتنمية، عمان، دار المناهج، 2005، ص: 202-208.

1-4 الرسوم الجمركية:

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

- طرق تحديد الرسوم الجمركية:

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

ب- **الرسوم النوعية:** يفرض الرسم النوعي مبلغ محدد عن كل وحدة من وحدات السلعة بغض النظر عن قيمتها، قد تتبع بعض الدول الطريقتين معاً، فتفرض على بعض السلع رسوم قيمة ونوعية معاً، مالية من وراء تجارتها الخارجية، فكل رسم من هذه الناحية يؤدي في العادة إلى إرادة الدولة.

ج- **الأثر الحمائي:** من الطبيعي أن تحمي الدولة صناعاتها من السلع المماثلة التي تعرض في أسواقها الداخلية وكيف يتم الحماية عن طريق الرسوم الجمركية ؟ فالرسوم الجمركية تؤدي إلى رفع الأسعار السلع التي تفرض عليها من هنا يرتفع ثمن السلع في البلد الذي فرضنا الرسوم عن ثمنها في الخارج بمقدار الرسوم المفروضة ونفقات، النقل من الطبيعي أن ارتفاع الثمن للحد من الطلب، فيكون على المستهلكين أن يدفعوا ثمناً أكثر في الوحدة وأن يشتروا أقل منها بينما يرفع المستورد الثمن ويبيعوا أقل.

د- **الخطر أو المنع:** يقصد به أن تخطر الدولة التعامل التجاري مع الخارج على بعض السلع أو بعض الدول، وهو يعتبر نظاماً لإلغاء التبادل المالي وهو على أنواع:

هـ- **الخطر الكلي:** هو أن تمنع الدولة كل تبادل تجاري بينها وبين الخارج ويعرف هذا باسم سياسة الإكتفاء الذاتي، وقد ثبت فشل هذه السياسة وهي مثلها مثل مطالبة شخص أن ينتج كل ما يلزم لإشباع حاجاته وهذا أمر مستحيل.

و- **الخطر الجزئي:** فمعناه أن الدولة تمنع تبادل تجاري لبعض الدول أن بعض السلع وذلك لأسباب صحية ومالية.

4-3- **حصص الاستيراد** نظام يتم بمقتضاه تحديد الكميات التي يمكن استيرادها من سلعة خلال مدة معينة بحيث لا يسمح باستيراد تلك السلعة إلا في حدود كمية المحددة من الدولة و هناك من يعتبر نظام حصص الإستيراد نوعاً من القيود المفروضة على الواردات و على كمياتها وقيمتها.

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

أ- نظام الإعانات: يتمثل في تقديم الدولة مزايا نقدية أو عينة للمصدرين حتى يتمكنوا من تصدير سلع معينة، وهو محاولة لكسب الأسواق الخارجية عن طريق تمكين المنتجين أو المصدرين المحليين من البيع في الخارج بثمن لا يحقق لهم الربح على أن تقدم الدولة من جانبها منحا أو إعانات تعويضهم عن هذا.

ب/ نظام الإغراق:

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

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

أ/ أنواع التعريفات:

- **التعريفات الوحيدة:** تضع الدولة تعريفات واحدة للسلعة الواحدة بغض النظر عن مصدرها أو وجهتها، أي بغض النظر عن البلد الذي وردت منه أو صدرت إليه.

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

ب / شرط الدولة الأولى بالرعاية: هو تعميم مزايا أفضل فيما بين الدول فيكفي أن تمنح دولة واحدة هذه الميزة حتى تستفيد منها كل الدول التي تتمتع بهذا الشرط.

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

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

• **التصنيع والتصدير:** يتم تعليق الرسوم الجمركية عن السلع التي تدخل البلاد التي بقصد التصنيع أو إجراء بعض التغيير عليها تمهيدا لتصديرها خلال مدة معينة.

(رد الرسوم الجمركية عن السلع التي تدخل البلاد)

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

المبحث الثاني: ماهية نشاط النقل البحري

المطلب الأول: مفهوم نشاط النقل البحري

1- مفهومه

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

ويمكن تعريف نشاط النقل البحري من خلال المحاور الرئيسية التي تساهم في تقديم خدمات النقل البحري¹

وتتضمن تلك المحاور كل من السفينة وساحات بناؤها والسماسة الذين يعملون في مجال تقديم خدمات النقل البحري، فضلا عن الموانئ البحرية وشركات الشحن والتفريغ وما يرتبط بنشاطها من نقل وتخزين بالإضافة إلى شركات التأمين البحري

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

¹ سميرة إبراهيم أيوب كتاب اقتصاديات النقل طبعة 2002 الدار الجامعية الجديدة ص: 39

² محمود حامد محمد عبد الرزاق كتاب اقتصاديات النقل الدولي البري والبحري، طبعة 5320 الدار الجامعية، الإسكندرية، ص: 231

2- مصطلحات خاصة بالنقل البحري:

2-1- تكلفة أنواع النقل

- نقل البضائع توفر خطوط الأنابيب أرخص وسيلة لنقل النفط والغاز الطبيعي أما أرخص وسيلة لنقل البضائع فهي النقل المائي ويكلف النقل بالشاحنات عشرة أضعاف النقل بالسكك الحديدية ويعتبر النقل الجوي أغلى أنواع النقل على الإطلاق¹.
- عقد النقل البحري هو عقد يلتزم بمقتضاه نقل البضائع من ميناء إلى آخر وهو أيضا العقد الذي يلتزم بمقتضاه أحد الأشخاص ويسمى الناقل البحري الذي يقوم بتغيير مكان البضائع التي تُعهد إليه بحرا إما لمصلحة المتعاقد معه ويسمى الشاحن وإما لمصلحة شخص آخر هو المرسل إليه وذلك مقابل أجر.
- الملاحة البحرية هي في اللغة فن السفر والسفر يعني قطع مسافة باستخدام وسيلة مناسبة وتكون الملاحة بحرية إذا تم قطع المسافة عبر البحر ويتم ذلك غالبا باستخدام السفينة.
- الشحن : هو نقل البضائع من مكان إلى آخر ومن دولة إلى أخرى إما عن طريق الشحن البحري عبر الموانئ بواسطة السفن أو الشحن الجوي عبر المطارات بواسطة الطائرات أو الشحن البري بواسطة الشاحنات والقطارات .

ويعتبر الشحن البحري أقدم صورة للشحن تاريخيا عن طريق سفن الشحن التجارية العملاقة ونظرا لأهمية الشحن البحري منذ فجر التاريخ قامت كثير من الدول ببناء أساطيل سفن تجارية للتأكيد على حرية وسهولة حركة بضائعها على مستوى العالم.

2-2- السفينة والميناء:

السفينة هي كأداة تنفيذ النقل البحري الأكثر أمانا والأقل كلفة بين وسائل النقل الأخرى في نقل البضائع بين قارات العالم عبر البحار والمحيطات، والميناء هو المنفذ والمرسى الذي يحتضن هذه السفينة حتى تبلغ أهدافها وهذا الترابط بين السفينة والميناء يجعل العلاقة بينهما متكاملة فبدون السفن تفقد الموانئ أهميتها والعكس².

¹ هاني دويدار، كتاب النقل البحري والجوي منشورات الجيلي الحقوقية، طبعة 2008، ص 123-127

² نفس المرجع السابق ذكره، ص 129

المطلب الثاني: تقييم النقل البحري وعناصره.

1- عناصر النقل البحري¹:

يرتبط النقل البحري ارتباطا وثيقا بحركة التجارة العالمية المنقولة بحرا ، نظرا لقيام النقل البحري بسفنه المختلفة نحوه 80% من أجل التبادل التجاري حول العالم ،وعليه فإن خدمة النقل البحري أو ما يسمى بمنظومة النقل البحري تتمثل مكوناتها في : السفينة والميناء والبضائع.

1-1- السفينة: وهي الوحدة الاقتصادية الأساسية في خدمة النقل البحري وذلك إذا ما قيست بكمية البضائع المنقولة دفعة واحدة، حيث لا تستطيع أي وسيلة أخرى نقل الكم الهائل من البضائع دفعة واحدة، وهو ما يطلق عليه باقتصاديات الحجم وإذا ما تحدثنا عن السفن بشكل عام فهناك نوعان أساسيان:

أ- سفن البضائع الخطية:

هي تلك السفن التي تقوم بالخدمة طبقا لبرنامج محدد المواعيد بين مجموعة من الموانئ بتردد ثابت و بجدول معلنة ، وهي لا تعتمد على توافر الحجم والسرعة وإنما تقوم سفينة البضائع الخطية بتوفير خدمات خطية لنقل البضائع لجميع الشاحنين الذين يحتاجون إليها وهي تتبع طرقا مخططة بصرف النظر إذا كانت مشحونة بالكامل أم غير مشحونة، بل إن أساس تشغيل سفن البضائع الخطية هو الخدمة المنتظمة طبقا لبرنامج محدد المواعيد وهو السمة المميزة لهذا القطاع ويعتبر في غاية الأهمية بالنسبة لمالك السفينة أن يبذل كل ما في جهده لكي تبهر و تصل السفينة في الموعد المحدد لها، وإلا فسوف تتدهور مكانته في السوق بسرعة كما أنه سوف يفقد سمعته فيه ويتطلب تشغيل سفن البضائع الخطية وجودها في أسطول ذي حجم مناسب وعدد كبير نسبيا من المؤسسات البرية لذلك يغلب على شركات الملاحة الخطية أن تكون مؤسسات تجارية كبيرة ، و يعمل هذا النوع من السفن على خطوط ملاحية محددة الموانئ وهي أحد أهم وأكبر فئات السفن في العالم، وتوفر شبكة من الخدمات تربط بين جميع أجزاء العالم جميعها، لا تعمل السفن التي تنقل بضائع عامة في المحيطات والبحر الأبيض فحسب، بل في الرحلات البحرية القصيرة والتجارة الساحلية وتتراوح حمولات هذا النوع من السفن ما بين 200 طن. DWT ذات عنبرين بالنسبة للسفن العاملة في الرحلات البحرية القصيرة والتجارة الساحلية لتصل إلى 20000 طن DWT وذات ستة عنابر بالنسبة للسفن العاملة في تجارة البحر الأبيض المتوسط والمحيطات، وهذا النوع المتطور الموجود حاليا والذي ينقل 80% من حركة البضائع العامة هي سفن الحاويات المتخصصة، والتي تسمى بسفن الخلايا "Cellular Ship". والتي تتراوح سرعتها من 13 إلى 22 عقدة بالنسب للسفن العاملة في التجارة الدولية عبر البحر المتوسط والمحيطات، ويتمثل عدد كبير من هذه السفن في سفن حاويات أو متعددة الأغراض

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

وتكون قادرة على نقل الحاويات والبضائع الموحدة المحملة على إطارات وتتطلب هذه الأنواع من السفن مراسي متخصصة، وأن تكون البنية الأساسية للميناء عالية الكفاءة، و يعمل قدر كبير منها بالحسابات الآلية ومن أشهر أنواع السفن العاملة بالرحلات البحرية القصيرة هي العبارات الناقلة للبضائع المحملة على عجلات، التي كثيرا ما توصف بسفن الدحرجة (ROLL ON ROLL OFF) (RO-RO) وتقوم بنقل السيارات والركاب وشاحنات الطرق العامة.

ب- سفن البضائع الجواله: Tramp vessels

تقوم هذه السفن بالإبحار في جميع أنحاء العالم جميعها بحثا عن شحنة من البضائع الصلبة في المقام الأول، لذلك لا تعمل تلك النوعية من السفن طبقا لبرنامج محدد المواعيد للإبحار، وإنما تبحر أينما تتواجد البضائع، وتشمل البضائع الجواله نوعا غير متخصص من الصلب و الفحم والأخشاب والحبوب و السكر، المعادن و الأسمدة ... إلخ). وتقوم بنقلها بكامل حمولة السفينة، وتتسم شركات سفن البضائع الجواله بأنها أصغر حجما بالمقارنة بشركات الملاحة الخطية، وتتطلب طبيعة عملها معرفة أكيدة بأحوال الأسواق وتعتبر سفينة البضائع الجواله نوعا غير متخصص من السفن بها من 2 إلى 6 عابرة ذات فتحة واحدة متسعة ، ليس بها أي عوائق، والسفينة مهمة في المقام الأول بغرض نقل البضائع الصلبة.

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

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

2-1 الميناء (port):¹

كما هو معروف أن 71% من العالم مياه، وذلك فمعظم دول العالم على بحار أو محيطات، وهو ما اعتمدت عليه خدمة النقل البحري في تغير الخدمة من الباب للباب From door to door، وللحديث عن تلك الجزئية فلا أحد يستطيع أن ينكر أهمية البوابة الرئيسية لعمليات الاستيراد والتصدير أو الشحن والتفريغ

¹ شريف محمد ماهر فعاليات التطبيق متطلبات الريادة إدارة النقل البحري التجارة الخطية) الدار الجامعية - الإسكندرية سنة 2006

وهي الميناء، والحديث عن الميناء به باب طويل وما نريد أن نتوصل ونتطرق إليه هو أهمية تطوير الموانئ لتواكب التطور المستمر في صناعة السفن حتى لا يحدث تكدس في الموانئ وبالتالي يفقد النقل البحري عامة والخطوط المنتظمة خاصة دورها في نقل البضائع في جداولها المعلنة وخدماتها المنتظمة ولذلك لابد من القائمين على الموانئ أن ينتبهوا إلى تلك التطورات، والعمل على إدخال كل ما هو جديد إلى الموانئ الخاصة بهم حتى تستطيع أي سفينة مهما كان حجمها أو غطسها أو نوعها شرطا من شروط دخول الميناء بأمان وسلام، وأداء مهمتها في وقتها المحدد حتى عودتها إلى المياه الدولية مرة أخرى، وهذا ما لوحظ عند ظهور سفينة الحاويات وتسابق موانئ العالم إلى محطات خاصة بالحاويات المواكبة للتطور في صناعة النقل البحري عامة والخطوط المنتظمة خاصة، وتحول إلى موانئ محورية وجذب حاملات السفن بشتى الطرق أمر مهم.

3-1 البضائع (cargo) ¹:

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

وذلك ما أثبتته الإحصائيات الخاصة بمؤتمر الأمم المتحدة للتنمية والتجارة UNCTAD والتي تعمل على حل المشكلات المتعلقة بخدمة النقل البحري على مستوى العالم وهذه الإحصائيات خاصة بالفترة من سنة 1970 إلى 2003، حيث نلاحظ بالنسبة لتطور حركة التجارة العالمية المنقولة عبر البحار.

ففي الفترة من 1970 إلى 1980 هناك تذبذب في هذه السنوات بشكل عام سواء كان بالزيادة أو الانخفاض والسبب وراء الانخفاض هو حرب أكتوبر في تلك الفترة والتي كان من آثارها إغلاق قناة السويس التي تعتبر الشريان التجاري الأول على مستوى العالم، أما الفترة من سنة 1980-1990 ففي هذه الفترة حدثت أزمات اقتصادية متفرقة أدت إلى الانخفاض في فترات متفرقة، مما أثر على خدمة النقل البحري بشكل مباشر.

ونقل البضاعة يكون من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ المتفق عليه في سند الشحن وهذا هو الالتزام الرئيسي للناقل وما عاداه من الالتزامات فروع له. وعلى الناقل أن يسلك الطريق المتفق عليه أو الذي جرت العادة على إتباعه فلا يجوز له أن يغير حسب هواه أو يتردد على موانئ خارجة عن خطة الرحلة وعلى الناقل أن يشحن

¹ نفس المرجع ص 22

البضائع بعناية ودقة والتزام بأن ينقلها ويعتني بها ويحفظها ويفرغها مما يلزم من عناية ودقة¹.

المطلب الثالث: خصائص أنشطة النقل البحري²

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

- ارتفاع الكثافة الرأسمالية لمشروعات صناعة النقل البحري.
- تعاظم استخدام التقدم التكنولوجي لصناعة النقل البحري.
- طول العمل الافتراضي لمشروعات صناعة النقل البحري.
- خدمات صناعة النقل البحري غير قابلة للتخزين وتآليفها غير قابلة للتجزئة.
- تعاظم أهمية اختصار الزمن وقيمة توافر المعلومات في صناعة النقل البحري

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

² سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل ودراسة تمهيدية كلية التجارة جامعة الإسكندرية 2002-2003، ص: 47-48

خلاصة الفصل الأول:

قد لعبت خدمة النقل البحري تطورا هائلا لم يخص السفن وحدها كأهم وحدة اقتصادية بل شمل عناصر البحري كافة تتمثل في السفن البضائع والموانئ.

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

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

الفصل الثاني

العلاقة بين التجارة الخارجية
والنقل البحري

تمهيد :

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

المبحث الأول: دور وأهمية الموانئ في تنمية التجارة الخارجية و التحديات التي تواجهها

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

المطلب الأول: دور وأهمية الموانئ

1- دور الميناء في تنمية الاقتصاد

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

- كما تسعى الموانئ للبحث عن أسواق دائمة لإنتاجها من الخدمات عن طريق بناء علاقات اقتصادية اشد وثاقة مع أساطيل السفن والشركات المالكة لها والموانئ الأخرى.
- كما تعتبر منتجة للخدمات اللوجيستية وفي ذات الوقت فإنها مستهلكة لها، ومحطة للتعامل اللوجيستي الموفر للنفقات المالية والتكلفة الزمنية، والوقود.
- خدمة المجال الجغرافي الاقتصادي، أي أن الاستثمارات الإنتاجية تسير في خطوط متوازنة مع حجم الطلب العالمي.
- تعتبر مورد ومصدر للحصول على العملة الصعبة اللازمة لتحويل برامج التنمية.
- تزيد من القدرة التنافسية لصادرات الدولة
- تساعد على دعم وتأكيذ الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدولة¹.

2- أهمية الميناء البحري:

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

وتلعب الموانئ دورا هاما وحيويا في تنمية اقتصاد الدول حيث تعتبر كبوابات تمر من خلالها التجارة الخارجية مثل استيراد المواد الخام (الخشب ، المعادن الخام ، البترول وتصنيعا ثم تصدر بعد تصنيعها)

¹ أيمن النحراوي، لوجيستيات التجارة الدولية، الطبعة الأولى، 2007، ص 291

الفصل الثاني: العلاقة بين التجارة الخارجية والنقل البحري

وللموانئ ذات الكفاءة العالية والأداء المتميز بدور نشط في التنمية الاقتصادية ويترتب على هذا الدور بعض الإيجابيات التي يمكن تلخيصها فيما يلي¹:

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

المطلب الثاني: التحديات التي تواجه الموانئ

ينظم إلى الموانئ اليوم وظيفة ذات طابع تجاري إذ أصبحت عبارة عن منشآت تجارية شان المنشآت الصناعية الأخرى ونظرا على أن التجارة والنقل العالميين هما جزء من شدة المنافسة، فان جميع الموانئ بلا استثناء توجد في الخطوط الأولى للمنافسة الدولية، وتشير التوقعات الى أن موانئ الحاويات في جميع أنحاء العالم سوف تستقبل أعداد متزايدة من الحاويات، حيث وجد أن حركة التجارة البحرية بالحاويات لها نتائج ايجابية كبيرة على الاقتصاد والتجارة البحرية الدولية.

وقد برزت أهمية النقل بالحاويات مقارنة بوسائل النقل التقليدية الأخرى (البضائع العامة)، كما تشير إلى ذلك معدلات النمو العالية للنقل بالحاويات ، الأمر الذي جعل الموانئ تسعى إلى استحداث محطات جديدة متخصصة لمناولة الحاويات، أو تقوم بتطوير وتوسعة محطات الحاويات القائمة بها. وتجدر الإشارة إلى أن موانئ بعض الدول مازالت تواجه بعض التحديات أهمها²:

- الارتفاع النسبي في رسوم وأجور خدمات الموانئ.
- عدم قدرة قواعد وتعليمات الموانئ على مواكبة التطورات التي حدثت في صناعة النقل البحري، والذي يجعلها بحاجة ماسة إلى التحديث والتطوير لمواكبة تلك المتغيرات.
- ارتفاع أجور الأراضي والمستودعات في الموانئ والتي تحد من أعمال النشاطات المرتبطة بأعمال الاستيراد والتصدير وتقلل من فرض استغلال طاقات الموانئ.

¹ د. محمد الصبري، الاستراتيجيات التسويقية للموانئ وشركات النقل البحري، الطبعة الأولى، 2009، ص10

² مركز الدراسات والأبحاث، الغرفة الشرقية، تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية ، المملكة العربية السعودية ، دون الإشارة إلى السنة، ص 16

الفصل الثاني: العلاقة بين التجارة الخارجية والنقل البحري

- خضوع الحاويات الواردة للموانئ لعمليات تفتيش، والتي تؤدي في بعض الأحيان إلى تلف المنتج المستورد بداخلها.
 - معاملات الحاويات الفارغة كأنها بضائع مستوردة
 - انخفاض عدد ساعات التشغيل، حيث أن أعمال الجمارك مقيد بساعات محددة، ويتم إغلاق بوابات الميناء جزئيا أو كليا بعد فترة الدوام الرسمي وخلال عطل الأسبوع والأعياد.
 - ارتفاع حجم القيود المفروضة على البضائع المنافسة والتراخيص.
 - طول إجراءات الخاصة بركاب السفن والذي يستغرق عدة ساعات
 - عدم كفاية مختبرات الجودة والنوعية بالموانئ
- لتجاوز هذه التحديات يجب على الدول النامية العمل على تحسين خدماتها، وهذا ما سنتطرق إليه في المطلب الموالي.

المبحث الثاني: مؤشرات تيسير التجارة الخارجية

نظرا لتعدد مؤشرات تيسير التجارة (منها لغرض قياس الأداء ومنها لتحليل الوضع، ومنها لتقييم الأداء وقياسه) الصادرة عن المنظمات الدولية، سنحاول في هذه الدراسة تقديم أهمها في الآتي:

المطلب الأول: المؤشرات الصادرة عن منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية:

ويطلق عليها بمؤشرات تيسير التجارة، وتضم توافر المعلومات، مشاركة المجتمع التجاري، الأحكام المسبقة، إجراءات الاستئناف، الرسوم والنفقات، الشكليات/ المستندات- الشكليات/ أئمة الشكليات/ الإجراءات، التعاون الداخلي، التعاون الخارجي، الحكم والنزاهة.

المطلب الثاني: المؤشرات الصادرة عن البنك الدولي: وتشمل نوعين من المؤشرات وهي:

- مؤشرات ممارسة أنشطة الأعمال عبر الحدود: وتضم مؤشر ترتيب التجارة عبر الحدود، مؤشر الامتثال للحدود (الوقت وتكلفة التصدير/ الاستيراد)، مؤشر الامتثال الوثائقي (الوقت والتكلفة للتصدير/ الاستيراد)، مؤشر النقل الداخلي (الوقت والتكلفة للتصدير/ الاستيراد).

- مؤشر أداء الخدمات اللوجستية: وتضم مؤشر الأداء اللوجستي الدولي، مؤشر الأداء اللوجستي المحلي (البيئة والمؤسسات) مؤشر الأداء اللوجستي المحلي (الأداء)

المطلب الثالث: المؤشرات الصادرة عن مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية:

وتشمل نوعين من المؤشرات وهي:¹

1-مؤشر ربط الشحن البحري: ويضم عدد السفن ، إجمالي القدرة الاستيعابية للحاويات لتلك السفن، الحد الأقصى لحجم السفينة، عدد الخدمات، عدد الشركات التي تنشر سفن الحاويات على الخدمات من وإلى موانئ الدولة.

2-مؤشر التوصيل الثنائي للشحن البحري: ويضم الشحنات، التوصيلات المباشرة المشتركة، الوسط الهندسي للوصلات المباشرة، مستوى المنافسة في خدمات الشحن، حجم السفن.

3-المؤشرات الصادرة عن المنتدى الاقتصادي العالمي²: ويطلق عليها بمؤشرات تمكين التجارة العالمي وتتكون من إدارة الحدود، كفاءة وشفافية إدارة الحدود، مؤشر الخدمات الجمركية، البنية التحتية للنقل (وتضم كيلومترات مقاعد شركات الطيران المتاحة، جودة البنية التحتية للنقل الجوي، جودة البنية التحتية للسكك الحديدية، مؤشر ربط الشحن البحري ، جودة البنية التحتية للموانئ، مؤشر جودة الطرق، البنية التحتية لخدمات النقل (مؤشر الأداء اللوجستي الدولي " سهولة وتكلفة الشحن، الكفاءة اللوجيستية، القدرة على التتبع والتعقب، توقيت الشحنات إلى الوجهة")، كفاءة الخدمات البريدية، كفاءة تغيير وسيلة النقل ، البنية التحتية لتوافر واستخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات(اشتراكات الهاتف الخليوي المتنقل، مستخدمي الانترنت، اشتراكات الانترنت ذات النطاق العريض الثابت، اشتراكات النطاق العريض المتنقل، استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في المعلومات التجارية، استخدام الانترنت للمعاملات التجارية بين المستهلكين، فهرس الخدمات الحكومية عبر الانترنت).

¹ وفاء رمضاني، جميلة قدة، مؤشرات تسيير التجارة وانعكاساتها على الصادرات الجزائرية، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا، المجلد (19)، العدد 33، السنة 2023، ص من(1 الى 42)

² وفاء رمضاني، مرجع سابق، السنة 2023، ص من(1 الى 42)

المبحث الثالث: التزامات الناقل البحري

إن الالتزام الاساسي للناقل هو أن يقوم بتنفيذ عملية النقل، وهذه تقتضي منه أن يستلم البضاعة على سفينة صالحة للملاحة، والاصل هو أن يتولى الشاحن عملية الشحن، ولذا فالأصل أيضا أن يضع الناقل سفينته الصالحة للملاحة تحت تصرف الشاحن حتى يقوم هذا بعملية الشحن، ثم تبدأ التزامات الناقل في النقل، بعملية الرص ARRIMAGE التي يتولاها الربان، ثم يقوم بنقل البضاعة إلى ميناء الوصول ليسلم البضاعة في نهاية الامر لصاحب الحق في تسلمها وبهذا يمكن ترتيب التزامات الناقل على النحو الآتي:

الالتزامات المترتبة في ميناء الشحن، الالتزامات أثناء تنفيذ الرحلة البحرية على متن السفينة والالتزامات المترتبة في ميناء الوصول (ميناء التفريغ).¹

المطلب الأول: التزامات الناقل البحري للبضائع في ميناء الشحن:

تشمل هذه المرحلة من مراحل إنجاز عملية النقل البحري والالتزام بإعداد السفينة والالتزام باستلام البضائع وورصها في السفينة.

أ- إعداد سفينة صالحة لإنجاز النقل البحري : يلتزم الناقل أن يهيئ سفينة أو جزء منها، القادر على تعبئة البضائع المتعاقد عليها ، وإذا كان جزء من السفينة يقتضي ان يكون في سفينة تتمتع بالصلاحية على الإبحار وعلى استقبال البضائع، وتقسم صلاحية السفينة إلى نوعين:

● صلاحية الملاحة : NAVIGATION FITNESS

● صلاحية تجارية COMERCIAL FITNESS

فالأولى تعني إعداد السفينة بحيث تكون قادرة على اداء الرحلة المحددة في عقد النقل، من حيث المثالية ومن حيث تجهيزها بالمؤونة والوقود، يقودها ربان كفء، وعلى متنها العدد الكافي من البحارة.

أما الثانية وهي الصلاحية التجارية، فهي قدرة السفينة على استقبال البضائع وعلى نقلها من حيث تهيئة العنابر الملائمة، وتهيئة وسائل التبريد المطلوبة بما يتناسب مع نوع البضائع.

لا يكفي إحضار سفينة صالحة للملاحة، ليوفي الناقل لالتزاماته في إحضار السفينة، وإنما يجب إحضار السفينة في الوقت المحدد للشحن أي أنه إذا حضر الشاحن البضائع ووضعها على رصيف الميناء في الموعد المتفق عليه، فيقتضي أن تكون السفينة مهيأة لاستقبال البضائع، أما إذا لم تكن السفينة موجودة، أو أنها موجودة لكنها غير مهيأة لاستقبال البضائع، فيكون الناقل قد أخل بالتزامه في تهيئة السفينة الصالحة للملاحة.²

¹ علي البارودي محمد فريد لعريفي، محمد السيد، القانون البحري والجوي، الطبعة الأولى، لبنان، منشورات الحلبي الحقوقية، 2001م، ص348.

² علي البارودي محمد فريد لعريفي، محمد السيد، القانون البحري والجوي، ص348.

ب- استلام البضائع من الشاحن:

يتعين على الناقل البحري استلام البضائع من الشاحن وتعتبر واقعة الاستلام بداية المجال الزمني للنقل البحري، و الذي على ضوءه تتحدد مسؤولية الناقل البحري عن الهلاك و التلف الذي يلحق بالبضاعة و عند الاستلام يتعين على الناقل البحري إصدار سند الشحن إذا طالبه الشاحن بذلك

كما يتم استلام البضائع في ميناء الشحن و في الموعد المتفق عليه، و يمكن الاتفاق على أن يتم تسليم البضائع إلى الناقل البحري في خارج حدود الميناء كالاتفاق على تسليمها في مخازن الشاحن في مكتبه أو مقره، و في هذه الحالة يتعين على الناقل البحري القيام بما هو لازم لنقل البضائع إلى رصيف الميناء، و هذا تمهيدا لشحنها في السفينة.¹

ولا يدخل هذا النقل في إطار النقل البحري من حيث تطبيق أحكام مسؤولية الناقل البحري، ومع ذلك يصدر الاتفاق على أساس الناقل للبضائع في خارج الميناء، رغم أن الأمر يرتبط بتوكيل الشاحن الناقل البحري في القيام بشحن البضائع على متن السفينة، لما يقتضيه اتخاذ إجراءات الإفراج عن البضائع مع وجود الشاحن، و جدير بالإشارة إلى أن واقعة الاستلام تتحدد في صور الالتزام بشحن البضائع من وجود الشاحن، و جدير بالإشارة إلى أن واقعة الاستلام تتحدد في ضوء الالتزام بشحن البضائع في السفينة.

ج- رص البضاعة:

رص البضاعة بالسفينة ترتيبها وتنظيمها في العنابر المخصصة لها أو عليها يقصد برص سطح السفينة. وبالتالي فهو يشمل جميع الأعمال اللازمة لوضع البضائع في السفينة على نحو يأمنها من الهلاك أو التلف، حيث تقتضي المادة 215 من الفقرة الأولى من قانون التجارة البحرية بأن الناقل البحري يلتزم برص البضائع بالسفينة، ولا يرتبط رص البضائع بغاية المحافظة عليها فحسب، وإنما رص البضائع على نحو معين يحقق التوازن اللازم للسفينة حتى تستطيع إنجاز الرحلة البحرية في سلام، فالأمر يتعلق أيضا بمصالح الناقل البحري ومصالح الشاحنين الآخرين.

ومن الوجهة العلمية تتم عملية الرص تحت إشراف الربان وقد يتولاها الملاحون ذاتهم أو تابعون آخرون، يقتصر دورهم على رص البضائع دون أن يمتد إلى مصاحبة السفينة أثناء الرحلة البحرية.

¹ علي البارودي محمد فريد لعرفني، محمد السيد، القانون البحري والجوي، ص 348.

المطلب الثاني: التزامات الناقل البحري للبضائع في مرحلة البحرية:

إذا تم إعداد السفينة في ميناء الشحن واستلم الناقل البحري للبضائع بعد شحنها فيها ورسوها في العنابر ، أصبحت السفينة مهيأة للسفر ، ومن خلال إنجاز الرحلة البحرية يتحقق تنفيذ التزام الناقل البحري بنقل البضائع ، أي تغيير مكانها من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول.

بحيث يتوجب على الناقل البحري المحافظة على البضاعة المنقولة أثناء الرحلة.¹

أ- التزام الناقل البحري بالنقل:

يلتزم الناقل بنقل البضاعة من ميناء الانطلاق إلى ميناء الوصول وذلك ضمن الميعاد المتفق عليه أو ضمن الميعاد المعقول، كما يلتزم الناقل بتتبع خط السير المعتاد إذا لم يتفق على طريق آخر في سند الوثيقة (وثيقة الشحن)، فلا يجوز أن يسلك طريقاً آخر وان يعرج على موانئ لم تجر العادة بالوقوف فيها، فإن الانحراف عن خط السير المتفق عليه أو المعتاد، كان مسؤولاً عما يلحق بالبضاعة من ضرر أو هلاك نتيجة ذلك التأخر في وصولها بسبب الانحراف الغير مبرر، وفي مقابل ذلك لا يسأل الناقل عن ذلك إلا إذا كان مبرر للانحراف مثل إصلاح عمل طارئ أو تفادي عاصفة أو إنقاذ أرواح ... الخ.

وقد عالجته لاهاي سنة 1924 قواعد الانحراف فيما جاءت به المادة 414 منها التي أعطت الناقل حق الانحراف في خطة السير المعتاد لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواح أو الاموال في البحر أو أي انحراف معقول ولا يسأل عن أي هلاك أو تلف ينتج عن ذلك.

وقد يجيز العقد للربان أحياناً أن يقود السفينة إلى ميناء غير الميناء المتفق عليه كأن يقترن تعيين ميناء الوصول بعبارة "أو أي ميناء آخر قريب يمكن أن تصل إلى السفينة بأمان"

ويطبق هذا الشرط في الحالة التي يتعذر فيها على السفينة أن تصل إلى الميناء المتفق عليه بسبب قوى القاهرة كحجر صحي، أو إضراب، كما ينطبق أيضاً في الحالة التي يتعذر فيها على السفينة دخول الميناء المتفق عليه.

ب- التزام الناقل البحري بالمحافظة على البضائع:

إن الالتزام بالمحافظة على البضائع أثناء تنفيذ الرحلة البحرية يعتبر من أهم الالتزامات الواقعة على عاتقه، إذ يعتبر مسؤولاً عن كل هلاك أو تلف يلحقها أثناء الإبحار ما لم يكن الأمر راجعاً إلى سبب أجنبي.

حيث أن هذا الالتزام لا يقتصر على فترة إبحار السفينة فقط وإنما يبدأ هذا الالتزام منذ استلام الناقل للبضاعة من قبل الشاحن ويمتد إلى غاية ميناء الوصول وتسليمها للمرسل إليه.

¹ محمد فريد العريفي، هاني دويدار، منادي القانون التجاري البحري، ص 596.

حيث يفرض الالتزام بالمحافظة على البضائع تكاليف وأعباء عديدة على الناقل البحري كأن يعيد رص البضائع إذا انتقلت من مكانها بسبب اهتزاز السفينة أو يوفر لها سبيل التهوية اللازمة، أو يحفظ درجة الحرارة الملائمة للعناية، أو يتأكد من أحكام تغليف البضائع على إثر بعض الاحداث، أو إتباع تعليمات الشاحن بشأن نقل الحيوانات الحية، أو مراعاة البيانات الواردة على البضائع الخطرة بشأن كيفية الوقاية منها.¹

المطلب الثالث: التزامات الناقل البحري في ميناء الوصول

آخر التزامات الناقل البحري الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع هو تسليم البضائع إلى المرسل إليه في ميناء الوصول، والتسليم عبارة عن واقعة قانونية ينتهي بها تنفيذ عقد النقل البحري، ويؤدي ذلك إلى أن مسؤولية الناقل البحري عن هلاك أو تلف البضائع تبقى وتظل قائمة إلى حين يتم تسليمها إلى المرسل إليه.

● تسليم البضاعة للمرسل إليه:

كما يلتزم الناقل بتسليم البضاعة من المرسل إليه بعقد إبرام النقل، أنه يلتزم أيضا بتسليمها إلى المرسل إليه، ويخلط أحيانا بين التزامه بتفريغ البضاعة وبين التزامه بتسليمها، فالتفريغ على عاتق الشاحن أو المرسل إليه فيتم التسليم أولا ثم يتم التفريغ وفي هذه الحالة يتم التسليم والبضاعة لاتزال على السفينة، ثم يقوم المرسل إليه بإنزالها من السفينة إلى أرض الميناء، كما يجوز أن يتم التسليم والتفريغ في وقت واحد.

يقول الأستاذ روبر أن التسليم في عقد النقل هو العمل القانوني الذي يقوم من خلاله الناقل بتنفيذ التزامه الجوهري والمتمثل في تسليم البضاعة للمرسل إليه أو نائبه، وهو يفترض تلاقي إرادتي الناقل والمرسل إليه، فالأول يقوم بتقديم البضاعة ووضعها قانونا تحت تصرف المرسل إليه والآخر يعبر عن إرادته بقبول البضاعة واستلامها.

والتسليم بهذه المثابة كما هو واضح يعتبر عملية قانونية لها شروط وحدودها بخلاف التفريغ الذي لا يعدو كونه مجرد عملية مادية رغم أن العمليتين غالبا ما تكونا مواكبتين لبعضهما البعض في الواقع العملي، لذلك فإن عمليات رفع البضاعة وتفريغها لا تضع نهاية لعقد النقل والتزامات الناقل الناشئة عنه، والأثر القانوني هو قبول المرسل إليه البضاعة وكذا معاينتها.²

والتحقق من البضاعة حق المرسل إليه ، فهو لا يتوقف على مكان التسليم أو طبيعة البضاعة أو الحالة الخارجية للطرود فقط، فالتحقق يرد على الحالة الداخلية للطرود وكما يرد على حالتها الخارجية، وإنما يتم التحقق دون أية مشكلة معينة، و دون أية أعباء أو مصاريف.

¹ محمد فريد العريفي، هاني دويدار، منادي القانون التجاري البحري، ص 596.

² نفسه .

الفصل الثاني: العلاقة بين التجارة الخارجية والنقل البحري

و الجدير بالذكر هنا هو أن المرسل إليه يجب أن يكون مهياً للتسليم، فلا يعتبر الناقل مخطئاً إذا ما قام بالتفريغ في ميناء الوصول بالرغم من طلب المرسل إليه بالانتظار إن ما يلحق بالبضاعة بعد انتهاء أعمال التفريغ, لا يسأل عنه الناقل

خلاصة الفصل الثاني:

عقد النقل البحري للبضائع هو عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بأن ينقل بحرا بضاعة للشاحن من مكان لآخر لقاء أجر محدد، بحيث يأخذ هذا التعريف أن لعقد النقل البحري طرفين هما الناقل والشاحن.

كما نستخلص من هذا التعريف أن عقد النقل البحري عقد رضائي يلزم ويكفي في انعقاده تراضي المتعاقدين الناقل والشاحن دون الحاجة لإتباع شكل خاص، كما أنه ملزم للجانبين إذا ينتج ويثبت عقد النقل البحري في صك أو ورقة تسمى سند الشحن والذي يصدره الناقل أو من ينوب عليه بناء على طلب الشاحن عند استلامه البضاعة من هذا الأخير.

الفصل الثالث

ميناء جن جن ودوره في ترقية
التجارة الخارجية

تمهيد :

يتطلب بحثنا مثله مثل أي بحث علمي تحديد الإطار المنهجي للدراسة الميدانية طالما أن هذا الإطار يعتبر أساس تنظيم الأفكار والمعلومات من أجل البحث عن الحقائق والوصول إلى النتائج، كما أنه يسمح بدراسة الموضوع بطريقة سهلة وواضحة. إضافة الى الإحاطة بالتحديات التي تواجه ميناء جن جن و إنعكساتها السلبية على تنمية التجارة الخارجية و مشاكل الميناء والآفاق المستقبلية .

المبحث الأول: النشأة والتعريف الهيكلي التنظيمي لمؤسسة ميناء جن جن

قبل التطرق إلى مؤسسة ميناء جن جن لابد التطرق إلى تعريف الميناء الذي يمكن تعريفه كما يلي: هو موقع على ساحل أو شاطئ¹، يمكن من خلاله أن ترسو السفينة من أجل نقل الأشخاص أو البضائع من ميناء إلى آخر، يتم اختيار موقع الميناء من خلال المياه الصالحة للملاحة وكذلك جهة الرياح والأمواج ولا ننسى الطلب التجاري، ويعتبر الميناء هو أحد المكونات الأساسية لقطاع النقل البحري، وهي مرتبطة بالاقتصاد العالمي حالياً، إذ أن هذا القطاع يقدم مجموعة كبيرة من الخدمات.

المطلب الأول: نشأة ميناء جن جن

يعتبر الشريط الساحلي لولاية جيجل محل اهتمام داخلي وخارجي منذ القدم، فهو يحظى بموقع استراتيجي ممتاز، واستطاع أن يكون منطقة عبور للسفن التجارية، وبعد حصول الجزائر على استقلالها طرحت فكرة إنشاء ميناء جديد بولاية جيجل من طرف السلطات الجزائرية وقد أنشأ ميناء جن جن وأصبح بين الهياكل القاعدية للدولة حيث كان تابعا لميناء بجاية إلى غاية سنة 1984 تاريخ إعادة هيكلة هذه المؤسسة حيث أصبح الميناء مستقلا تحت لواء مؤسسة ميناء جيجل طبقا للمرسوم الرئاسي 84/173 المؤرخ في 1984/07/21²، حيث أصبحت هذه المؤسسة شركة ذات أسهم بلغ رأس مالها حوالي 35 مليون دينار جزائري، ونظرا لتزايد النشاط التجاري على المستوى الوطني والملاحة التجارية، أصبحت مدة الانتظار طويلة، بالإضافة إلى عدم وجود موانئ خاصة بالبواخر كبيرة الحمولة، أي ذات العمق الكبير تقرر بناء ميناء جديد³.

وبمنطقة أشواط بجيجل الذي ارتبطت فكرة إنشائه بمشروع مصنع الحديد والصلب، حيث تقرر إنشاء هذا الأخير بمنطقة بلارة والذي كان من المتوقع تعامله مع الميناء بحوالي ثلاث ملايين طن أي ما يعادل 66,66% من الطاقة الإجمالية للميناء وقد انطلقت أشغال ميناء جن جن في 1984/11/09 إلى غاية سنة 1999، وقد أوكلت مهمة إنشائه إلى مجموعة شركات إيطالية وهولندية تترأسها شركة «Condotte» الإيطالية، وقد بلغت تكلفة إنجازه حوالي 5 مليار دينار جزائري الصندوق السعودي للتنمية الاقتصادية والبنك الإسلامي للتنمية⁴.

وقد تم استلام المشروع في أواخر سنة 1991 وأصبح يسمى ميناء جن جن، وقد شهد أول رسو لأول سفينة 1992.

¹Akhil Muhammad Salim, G.S.Dwarakish, Review on the Role of Ports in the Development of a Nation, international conference on water resources, coastal and ocean engineering (icwrc'15), Department of Applied Mechanics and Hydraulics, National Institute of Technology, India, 2015.

² رسوم 84-173 المؤرخ في 22 شوال عام 1404 الموافق ل 1984/07/21 يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في جيجل، ج رج جعدد 30 الصادر في 1984/07/24

³ بوركو عبير، هنوس فطيمة، سيروة عملية التدريب في المؤسسة الاقتصادية (دراسة حالة مؤسسة ميناء جن جن جيجل)، تقرير تريض لاستكمال متطلبات نيل شهادة ليسانس أكاديمي في علوم التسيير، تخصص: إدارة الموارد البشرية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، قسم علوم التسيير، جامعة محمد الصديق بن يحي، 2019 ص. 4.

⁴ بوركو عبير، هنوس فطيمة، مرجع سابق، ص. 5.

في 2011 شهد ميناء جن جن تغيرات كبيرة على مستوى البنية التحتية نذكر على سبيل المثال مشروع ضخم لحماية الميناء والمتمثل في توسيع حواجز الحماية الخاصة والرصيف الشرقي في 2014 تم انجاز مشروع نهائي الحاويات المتمثل في مشروع نهائي الحاويات المتمثل في زيادة الرصيف ب 1829 متر، ومساحة ب 78,5 هكتار وعمق يتراوح بين 11 و 18,3 متر، وتقدر طاقة استيعابه ب 02 مليون حاوية /السنة¹.

انطلاقا من هذا لابد التعريف بالمؤسسة المينائية جن جن

المطلب الثاني: التعريف بمؤسسة ميناء جن جن

إن ميناء جن جن العالمي احدث ميناء تجاري شيد بالجزائر فهو يتوفر على عدة مميزات ترشحه الاحتلال مكانة بالصف الأول على المستوى الجهوي والقاري والدولي، إذ يتمتع بموقع جغرافي استراتيجي في الجهة الشرقية للبلاد وتقدر مساحته ب 210 هكتار قابل للتوسع لأنه الميناء الوحيد الواقع خارج المدينة، إن موقعه قائم على عرض 36° 51° شمالا وطول 05° 54° شرقا وهو على 10 كم من عاصمة الولاية، و 350 كم من مدينة الجزائر، و 140 كم من قسنطينة و 40 كم من منطقة بلارة الصناعية و 900 كم من حاسي مسعود ولميناء جن جن موقع استراتيجي على المحور البحري الرابط بين قناة السويس، جبل طارق اذ يبعد عنهم بحوالي 50 ميل بحري وهو ما يعطيه دور مميز كمحور عبور بين القارات وهو مدعو للقيام بدور هام في ميدان مسافته الحاويات².

وتعتبر المؤسسة المينائية جن جن من أهم المؤسسات التي تقدم خدمات النقل البحري المتواجدة في الجزائر وفي شمال إفريقيا، وهي مؤسسة اقتصادية عمومية تابعة للمؤسسة القابضة المتعددة الخدمات وهي شركة ذات أسهم برأس مال حالي قدره 4.000.000.000 دج

إضافة إلى الفرص الكبيرة للاستثمارات المتاحة والمتوفرة للميناء ومن أهم العمليات التي تتم على مستواه هي استيراد الحبوب، حيث نجده يحتل المرتبة الأولى فيما يخص هذا النشاط كما أن ميناء جن جن يعتبر أعرق ميناء على المستوى الوطني³، إن ميناء جن جن متحصل على شهادة ايزو للجودة والبيئة والصحة والسلامة المهنية (ايزو 9001، 14001، 45001) منذ 2018⁴.

وعلى هذا الأساس سنذكر منشآت المؤسسة المينائية ميناء جن جن في الفرع الأول ونشاط هذه المؤسسة في الفرع الثاني ومجالها في الفرع الثالث

أولا المنشآت في مؤسسة ميناء جن جن

يحتوي هذا الميناء على منشآت قاعدية أولا وفوقية ثانيا سنتناولها كما يلي:

¹ وثائق المؤسسة.

² معياش وافية، بوشخلال رزيقة، عقود العمل محددة المدة وتأثيرها في دافعية الإنجاز لدى الفرد العامل (دراسة حالة مؤسسة ميناء جن جن جيجل)، مذكرة مكملة لنيل شهادة

الماستر في علوم التسيير، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية و علوم التسيير، قسم علوم التسيير، جامعة محمد الصديق ص. 4.

³ معياش وافية، مرجع سابق، ص 05

⁴ وثائق المؤسسة

1-الأرصفة:

الجدول رقم (01): الأرصفة في مؤسسة ميناء جن جن

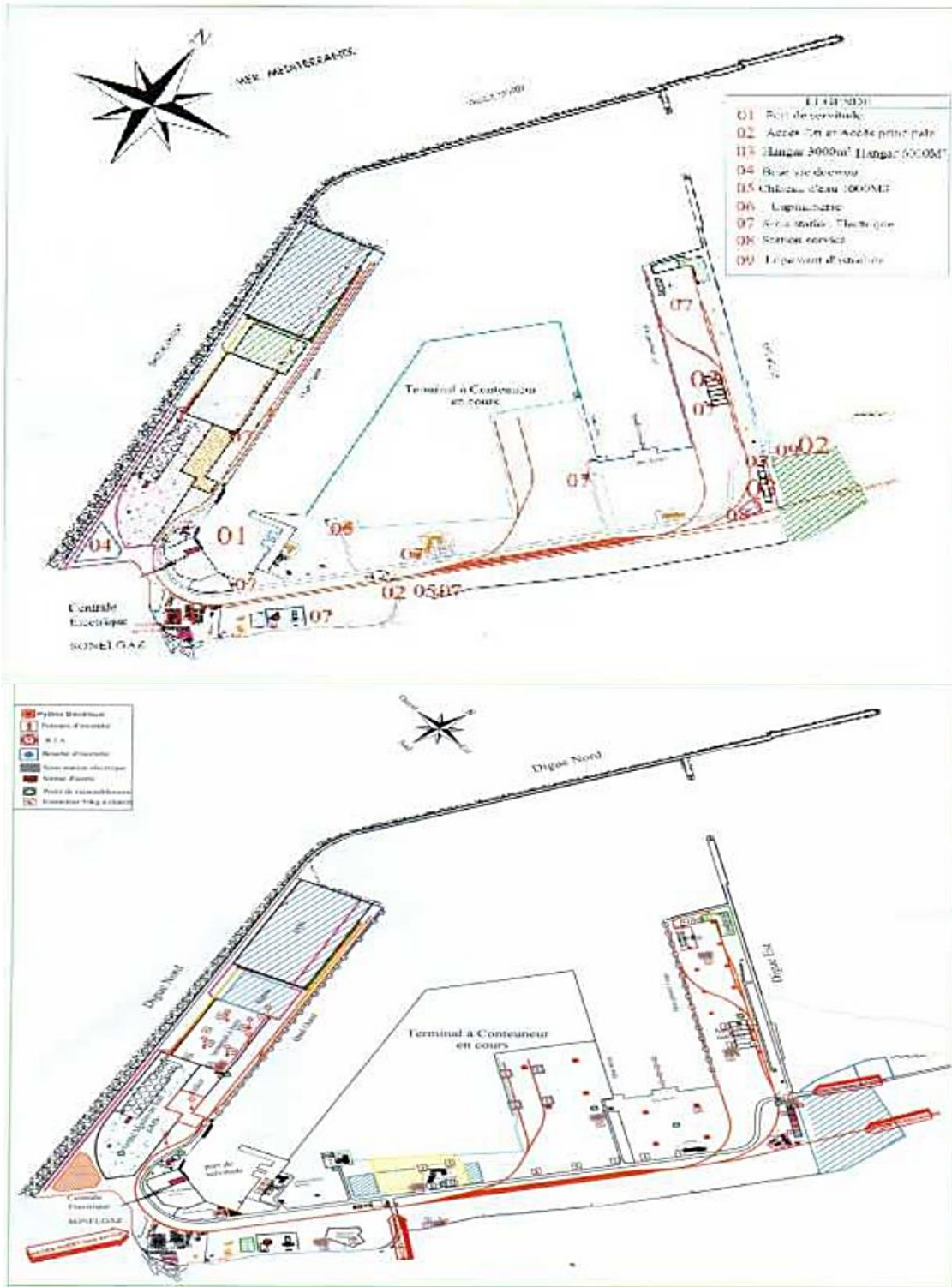
الرصيف	الطول	العرض	عمق المياه	مساحة الرصيف
رصيف عام للبواخر والسفن	770م	200م	11م	15 هكتار
رصيف مختلط	250م	300م	11 م	7.5 هكتار
رصيف مختلط	1060م	300م	بين 10.5 و 18.3م	30 هكتار و 6 هكتارات علوية
رصيف شحن وتفريغ السيارات	3 منحدرات		11م	09 هكتارات

المصدر: وثائق المؤسسة

2- حواجز الحماية:

يتكون من حاجزين للحماية هما: السد الغربي بطول 3400م، السد الشرقي بطول 900م، تجدر الإشارة أن هناك رصيف خامس قيد الإنجاز وهو خاص بنهائي الحاويات وهو على 03 أرصفة متباعدة بطول إجمالي (1820م) وبعمق 14م و17م وتقدر مساحة سطحه ب 78,5 هكتار¹.

¹ وثائق المؤسسة



الشكل رقم (01): الأرصفة في مؤسسة ميناء جن جن

3- المنشآت الفوقية:

وهي جميع المباني التي يحتوي عليها الميناء وهي كالآتي:

- **العمارات:** وتضم العمارات الإدارية وجميع مباني الميناء إضافة إلى مقر الجمارك وشرطة الحدود والمرور، عمارة قيادة الميناء مركب الصحة مزود بغرفة تغيير الملابس¹
- **المستودعات:** تحتوي على ثلاث مستودعات مبنية مساحة كل واحد 1000م²، كما تحتوي المؤسسة على هياكل في طور الإنجاز بالرصيف الغربي غير المعبد ومجموعة من المستودعات، مساحتها الإجمالية حوالي 6000م²
- **التوصيلات الكهربائية:** وتم توزيع الطاقة الكهربائية عن طريق المحطة الفرعية الرئيسة التي تبلغ شدتها 300 كيلو فولط و 5 محطات ثانوية ذات شدات مختلفة
- **مساحات التخزين:** وهي جميع المساحات المهيأة لاستقبال السلع وهي كالآتي:
المساحة الكلية الأرضية التخزين الميناء 104 هكتار: مساحة خارجية ملحقة للميناء = 27 هكتار واحتياطي أرضية الميناء لإنشاء منطقة لوجستكية = 350 هكتار..²
- **المعدات:** وهي كالآتي:

أ- **معدات المناولة:** وتتمثل في الرافعات الشوكية المجهزة لرفع الحاويات، الرافعات الشوكية ذات حمولات متنوعة، رافعات الحبوب، رافعات تلسكوبية (60-90-20 اطن) جرارات 40 طن، الجرافات الشاحنات والمقطورات التصفية.

ب- **المعدات البحري:** وتتمثل في 2 ساحبات ذات 2750 حصان، ساحبة ذات 1700 حصان، 3 قوارب القيادة (الإرشاد)، 4 قوارب الرسو

الفرع الثاني: نشاط المؤسسة المينائية جن جن

تتمثل الخدمات التي يقدمها ميناء جن جن في الشحن (أولا) والتفريغ (ثانيا).

أولاً: الشحن

ويقصد بها عملية رفع السلع إما من وسيلة النقل إلى الباخرة مباشرة أو من أرضية الميناء إلى الباخرة ويتم ذلك بواسطة الرافعات والآلات المناسبة لطبيعة السلعة المشحونة اذ ان الآلات المستعملة في رفع السلع المحمولة تختلف من سلعة لأخرى وهذا من اجل الحفظ على السلعة والحرص على عدم الحاق الضرر بها.

¹ جزاري بستة، بن شمر حليلة، دور نظام المعلومات المحاسبي في اتخاذ القرارات في المؤسسة (دراسة حالة مؤسسة ميناء جن جن جيجل)، تقرير تربص تخصص إدارة مالية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية، أقسم علوم التسيير، جامعة جيجل 2021 ص 15.

² جزاري بسمة، مرجع سابق، ص 16

ثانيا: التفريغ

وهي العملية التي تتبع عملية الشحن، ووجه الشبه بينهما يكمن في ان عملية الشحن تتم من ميناء الانطلاق وعملية التفريغ تكون في ميناء الوصول

الجدول رقم 02: تطور حركة ميناء جن جن 2011-2021

السنة	الاستيراد بالطن	التصدير بالطن	المجموع بالطن
2011	2982729	82900	3065626
2012	3819572	2700	3822272
2013	3835511	29998	3865509
2014	4711216	23365	4734581
2015	4725732	10575	4736307
2016	3880475	12666	3893141
2017	2968810	28362	2997172
2018	2819093	553075	3372168
2019	3213140	1242425	4455565
2020	2392510	2363966	4756476
2021	366009	3597958	7258167

المصدر: Annuaire Statistique 2020 de l'entreprise portuaire Djen Djen.

نلاحظ من خلاله حقيقة تطور حجم البضائع المشحونة والمفرغة مع مستوى الميناء والتي عرفت ارتفاعا متواصل من 2011-2015 وانخفاضا من 2016-2018 ليشهد بعدها ارتفاعا سنة 2019 ثم انخفاض سنة 2020 إضافة لسنة 2021 شهد ارتفاعا.

الفرع الثالث: مجال المؤسسة المينائية جن جن:

ينحصر مجال المؤسسة في مهام المؤسسة المينائية جن جن (أولا) واهدافها (ثانيا).

أولا: مهام المؤسسة المينائية:

تتمثل مهام المؤسسة المينائية في تقديم مختلف الخدمات المينائية التي تتمثل في التكفل بالبواخر في يوم وصولها إلى خليج الميناء وحين خروجها وذلك عن طريق ما يلي:

- الاتصال بطاقم الباخرة قصد إعطائه الضوء الأخضر لدخول الميناء.
- المساعدة عن طريق تقديم نصائح خاصة بالأحوال الجوية وكيفية الدخول إلى الميناء ولتسهيل هذه العملية تقوم قيادة الميناء بتزويد الباخرة بضابط مينائي وبالساحبات والزوارق والارشادات هذا لتفادي وقوع أي خسائر مادية أو بشرية إثر وقوع أي حادث وتكرر نفس العملية عند خروج الباخرة من الميناء¹
- تسهر على حماية المصانع من التلف والسرقة، وذلك بوضعها في المستودعات
- التأكد من مدى مطابقتها للمواصفات الأمنية

¹ معياش وافية، مرجع سابق، ص 06

- حراسة البضائع ليلا ونهارا لحين استلامها.
- كراء مختلف المخازن والأماكن المخصصة للتخزين
- المساعدة بمختلف التجهيزات من ساحبات وزوارق وغيرها من البواخر الداخلية والخارجية من وإلى الميناء

ثانيا: أهداف المؤسسة المينائية:

لكل مؤسسة أهداف تسعى لتحقيقها، ومؤسسة ميناء جن جن مثل باقي المؤسسات لها أهداف مسطرة تسعى جاهدة لبلوغها لتحقيق أقصى درجة من الاستقرار والاستمرار وتمثل هذه الأهداف في الأهداف الداخلية تكمن في:

السعي إلى تحقيق أكبر ربح ممكن والزيادة في رأس المال وكذا التوسعة وذلك بفتح وحدات في أماكن أخرى.

- الزيادة في حجم التعاملات.
 - تحسين الخدمات المقدمة وفقا للمعايير المعمول بها.
- وتكمن الأهداف الخارجية لمؤسسة ميناء جن جن فيما يلي:

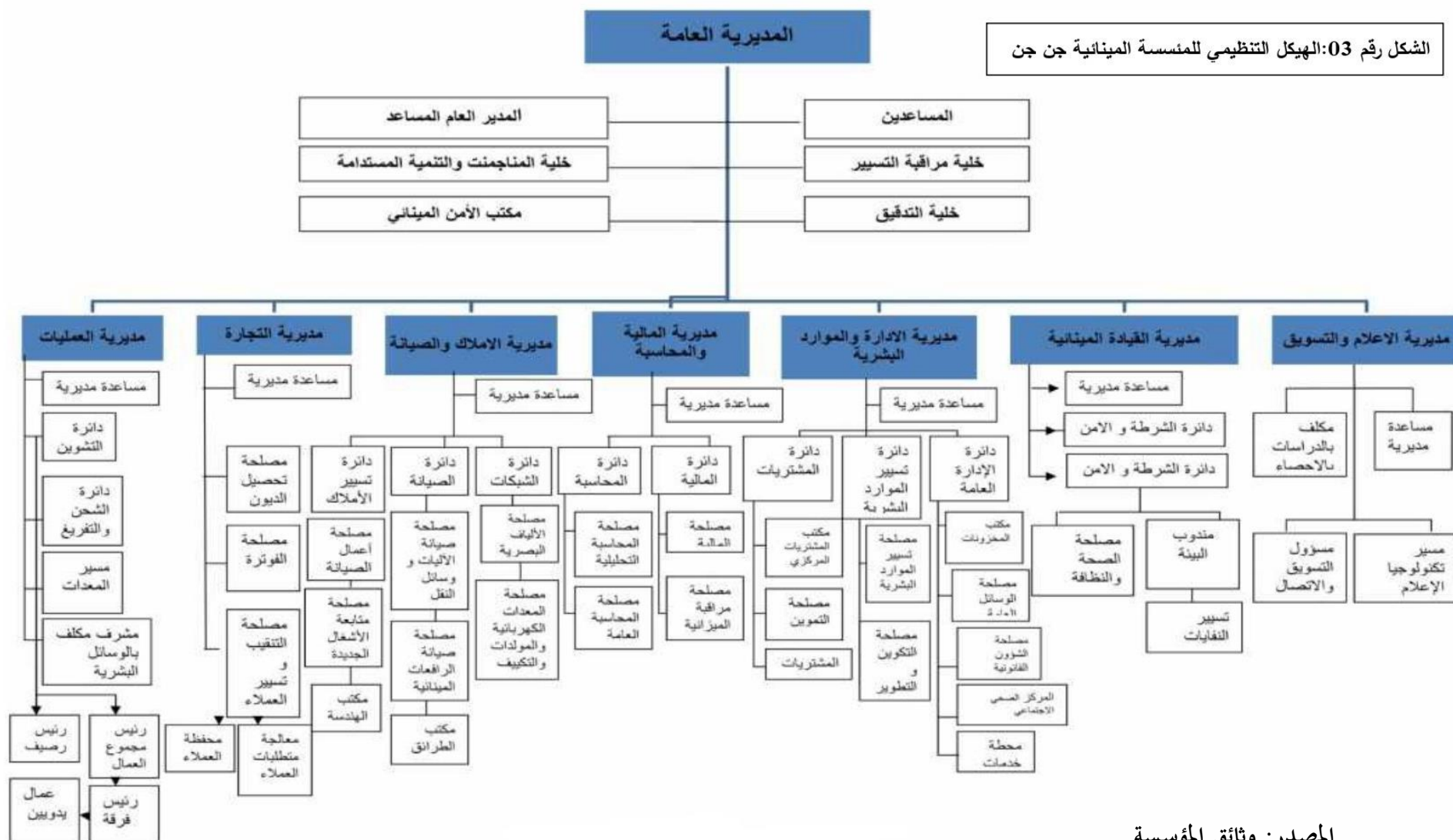
- زيادة الدخل القومي.
- المساهمة في تنشيط حركة التجارة الخارجية للبلاد خصوصا في الصادرات المنتظرة من المنتجات الصناعية المرشحة للتطوير مستقبلا إضافة إلى توفير العملة

المطلب الثالث: الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء جن جن

هو المخطط التنظيمي البياني الذي يعرض التسلسل الهرمي للوظائف في المؤسسة من الأعلى إلى الأسفل، من المديرية العامة إلى العامل البسيط والهيكل التنظيمي يوضح العلاقة بين الوظائف ويسهل حركة العمل وسير المعلومات بين الوحدات المختلفة ليحدد جهات الاتصال فيما بينهم

إن الهيكل التنظيمي للمؤسسة هو وسيلة لخدمة الأهداف المسطرة لهذا يجب توفر أحسن الشروط من أجل استغلال الطاقات المتاحة فيها لتحقيق هذه الأهداف ويوضح الشكل الموالي عرض لتطور الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية جن جن والذي يتكون من رئيس المدير العام ومساعديه وسبعة (07) مديريات، وكل مديرية تتفرع إلى دوائر والتي بدورها تتفرع إلى مصالح ومكاتب لقد شهد الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء جن جن تطور في هيكله فقد تم ترقية دائرة التجارة إلى مديرية التجارة وتقسيم المهام بينها وبين مديرية العمليات (الاستغلال سابقا)، كما تم تطوير مديرية الدراسات والتنمية إلى مديرية الإعلام والتسويق وذلك من أجل تسهيل العمليات المينائية و سرعة الخدمات و تطوير الاتصال الداخلي والخارجي و التسويق الخدمات وجلب الزبائن ويمكن اختصاره في الشكل الموالي:

الفصل الثالث: ميناء جن جن ودوره في ترقية التجارة الخارجية



المصدر: وثائق المؤسسة

يمكن تحديد دور الميناء من خلال تحليل المتغيرات الإستراتيجية، المتغيرات التي يمكن أن تؤثر في المستقبل على فعالية هذا الميناء لذلك يمكن تقسيم الفصل إلى مبحثين :

المبحث الثاني: تأثير العوامل الخارجية في فعالية دور ميناء جن جن :

تتمثل المتغيرات الاستراتيجية الخارجية في كل التغيرات الاقتصادية التي تحكم قانون العرض والطلب التجاري الدولي، التغيرات في منظومة الإستيراد و التصدير الداخلي للجزائر ، التغيرات المتصلة بطبيعة الأزمات العالمية الحروب والأزمة الغذائية ، يمكن طرح فكرة مهمة هل يصبح الميناء معبر استراتيجي ؟ توسيع العلاقات مع أطراف أخرى. كيف ستؤثر اتفاقية التبادل الحر بين الدول الإفريقية التي دخلت حيز التنفيذ مؤخرا فيما يخص نقل السلع من ميناء جن جن نتيجة العمق الاستراتيجي له.

من خلال كذلك ربط منفذ الطريق السيار جن جن -العلمة بالطريق العابر للصحراء بالإضافة إلى المشاورات الجزائرية-القطرية فيما يخص تطوير سكة الحديد لتصل لدول إفريقيا و بالتالي الميناء سيكون حلقة وصل فيما يخص توزيع السلع الإستراتيجية و خاصة الدول الإفريقية جنوب الصحراء في ظل اتفاقية التبادل الحر بين الدول الإفريقية¹.

بداية يمكن قراءة اهم بيانات الميناء لمعرفة و قراءة اهم المتغيرات ذات الصلة

الجدول رقم (03): يمثل تطور حركة ميناء جن جن خلال الفترة 2011/2021

السنة	الاستيراد بالطن	التصدير بالطن	المجموع بالطن
2011	2982729	82900	3065629
2012	3819572	2700	3822272
2013	3835511	29998	3865509
2014	4711216	23365	4734581
2015	4725732	10575	4736307
2016	3880475	12666	3893141
2017	2968810	28362	2997172
2018	2819093	553075	3372168
2019	3213140	1242425	4455565
2020	2392510	2363966	4756476
2021	3660209	3597958	7258167

السنة الجامعية: 2023 - 2024

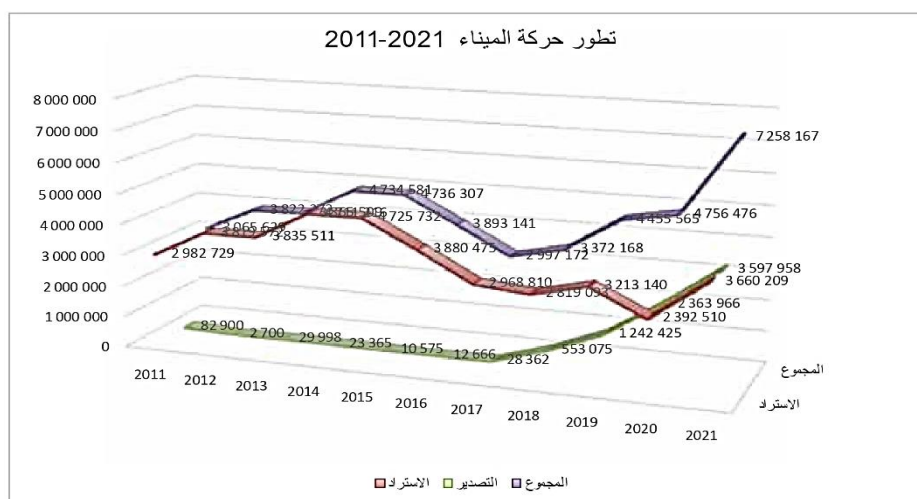
نلاحظ تطورا بصفة عامة ملحوظا في حركة الميناء حيث شهدت تطورا نسبيا من 2011/2015 ثم 2016/2017 بسبب زيادة في كمية الواردات و التي كانت تمثل غالبية نشاط الميناء لتتراجع نسبيا في و بصفة معتبرة لتصل لنسب متضاعفة سنويا ، و هذا بفضل زيادة في 2018 تشهد تصاعدا ملحوظا منذ الصادرات

¹ شيطروب مثال المرجع السابق ص 55

الفصل الثالث: ميناء جن جن ودوره في ترقية التجارة الخارجية

على حساب الواردات وتصل نسبة الصادرات الى نفس نسبة الواردات تقريبا. وبالرجوع الى الجداول التفصيلية يمكن تفسير هذه النسب و الاستنتاجات حيث:

الشكل رقم (03): يمثل تطور حركة ميناء جن جن خلال الفترة 2021/2011 بالطن¹



المصدر: وثائق المؤسسة²

تفسير الشكل (03): يمثل تطور حركة ميناء جن جن خلال الفترة (2021-2011) تغير كل من منحنيات التصدير مع الاستيراد والمجموع، حيث يمثل تطور الحركة لميناء جن جن خلال الفترة (2021-2011) حيث لاحظنا أن منحنى المجموع وصل الى اعلى قيمة له سنة 2021 حيث بلغ 7258167 وهذا راجع الى ان حركة الميناء كانت كبيرة وخاصة في مجال الاستيراد، وفي سنة 2015 وصل أعلى قيمة وهي 4725732 وع حركة التصدير وصل الى اعلى قيمة سنة 2021 حيث بلغ 3597958 أي ان هناك حركة في ميناء جن جن.

الجدول رقم (04): شحن البضائع في مؤسسة ميناء جن جن خلال فترة 2013/2021³ بالطن

شحن البضائع	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
منتجات									
منتجات فلاحية	5 000	2 900							8 027
مواد غذائية									
معادن - مواد حديدية									176 286
معادن - مواد البناء	22 850	12 850				484 487	1162713	2289458	3323112
بضائع مختلفة	2 148	7 615	10 575	12 666	31 612	68 588	79 712	74 508	90 533
المجموع	29998	23365	10575	12666	31612	553075	1959825	2363966	3597958

المصدر: وثائق المؤسسة¹

¹ وثائق المؤسسة

² شيطروب منال تابع المرجع السابق ص56

³ وثائق المؤسسة

الفصل الثالث: ميناء جن جن ودوره في ترقية التجارة الخارجية

التحليل: أما بالنسبة لشحن البضائع في مؤسسة ميناء جن جن خلال الفترة الممتدة من 2013-2021

- من الملاحظ أن هناك شحن كبير لسنة 2021، وقد وصل الى 3597958 وهذا راجع لشحن كل من المنتجات الفلاحية والمواد الغذائية بحوالي 8027 مع المعادن والمواد الحديدية بحوالي: 176286 مع شحن مواد البناء والمعادن في كل من السنوات 2013 و2014، هناك انعدام الشحن للسنوات من (2015-2017) ثم عودة الشحن من جديد حتى وصل الى سنة 2021 ليصل الى 3323112 أما بالنسبة لشحن البضائع المختلفة، هناك شحن متغير من سنة (2013 الى 2021) حتى وصل الى 90533.

- أما شحن المعادن والمواد الحديدية، نلاحظ أن شحنها منعدم من سنة 2013 الى سنة 2020 وهذا راجع الى ان الدولة غيرت سياستها في هذه المواد: وفي سنة 2021 لها قيمة 176286

- أما شحن المعادن ومواد البناء كذلك فيوجد شحن في سنة 2013 و2014

- أما في السنوات (2015-2016-2017) لا يوجد شحن لهذه المواد، ثم عودة الشحن من جديد من سنة 2018 الى سنة 2021

- أما مجموع الشحن في ميناء جن جن من سنة 2013، الى سنة 2021 قد بلغ أكبر قيمة له، قدرها 3597958.

المطلب الأول: حجم المبادلات بمؤسسة ميناء جن جن مع مختلف البلدان خلال الفترة (2013-2021)

الجدول رقم (05): حجم المبادلات بمؤسسة ميناء جن جن مع مختلف البلدان خلال الفترة 2013 / 2021 بالطن

البلدان	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
مساحة وطنية	0	0	0	0	0	0	0	0	0
البلدان العربية	8 930	86 389	105 634	43978	22 631	80 762	93 406	108 366	849 672
افريقيا	0	0	0	6 070	0	990	0	0	0
بلدان الاتحاد الاوروي	2578266	3195657	3222773	2087556	1097214	1405597	1247882	1335551	1266070
بلدان أوروبا خارج الاتحاد الاوروي	271 068	81 401	234 527	521 546	777 633	252 301	568 282	146 804	350 538
أمريكا الشمالية	271 068	81 401	234 527	521 546	777 633	252 301	568 282	146 804	335 201
أمريكا الوسطى	161 880	490 947	367 495	327 742	0	286 203	2 152	197 907	199 756
أمريكا الجنوبية	114 873	97 957	46 755	39 285	411 273	197 500	317 540	54 368	283 712
آسيا	465 514	533 891	560 625	554 380	445 127	447 789	436 373	330 544	375 260
بلدان المحيط	0	67 254	0	60 411	0	0	0	0	0
أخرى			0	847	0	3 285	2 219	0	0
المجموع	3835511	4711216	4725732	3880475	2965560	2819093	3213140	2392510	3660209

المصدر: وثائق المؤسسة

¹ شيطروب منال، المرجع السابق، ص 57

من الجدول (05): يمكن أن نعطي بأن هناك مبادلات ومتغيرة بين الدول وخاصة مع دول البلدان والعربية وإفريقيا، وبلدان الاتحاد الأوروبي، وبلدان أوروبا خارج الاتحاد الأوروبي، أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى وأمريكا الجنوبية و آسيا وبلدان المحيط ودول أخرى، وكل سنة لها قيم متغيرة حسب الظروف والحاجات وقد وصل مجموع تلك المبادلات في سنة 2013 وصلت الى 3835511 وفي 2021 وصلت الى 3660209 وهي متغيرة القيم، واكبر قيمة لهذه المبادلات كانت سنة 2015 حيث وصل المجموع الى: 4725732 وهذا يدل على ان ميناء جن جن ميناء عالمي في المبادلات التجارية.

وعن منطقة التبادل الحر الافريقية أكد لنا مدير مؤسسة ميناء جن جن في مقابلة اجراها معنا انه يجري اتصالات قوية مع سلطات النيجر ومالي والتشاد من أجل تشجيعها على جعل الميناء " بوابة لتصدير منتوجاتها واستيراد المنتوجات المصدرة إليها من دول أخرى¹.

كما أفاد مدير المؤسسة ان ميناء جن جن يسهم في ربح هذه الدول للوقت وكذلك تقليل التكاليف عكس استعمال موانئ السنغال أو البنين².

المطلب الثاني: دور ميناء جن جن في تفعيل المشاورات الجزائرية-القطرية فيما يخص نقل السلع عبر السكك الحديدية

تسعى مؤسسة ميناء جن جن من خلال عقد لقاءات دورية مع بعض المتعاملين الاقتصاديين في البلاد وتقديم لهم بعض التسهيلات الى التأكيد على سياسة الدولة الجزائرية لجعل ميناء جن جن يلعب دورا مهما في التبادل الحر المهم مع الدول الافريقية، حيث تكتسي مؤسسة ميناء جن جن أهمية كبيرة في الربط بين الميناء والدول الأوروبية في مجال اللوجيستيك كمحطة للتبادل بين إفريقيا وأوروبا. كما تسعى المؤسسة الى تسهيل عمليات التصدير وتقديم كل الامتيازات للمتعاملين من أجل بلوغ 05 ملايين دولار من الصادرات خارج المحروقات.

فمنذ استثمار الدولة في مصنع الحديد و الصلب مع الشريك القطري و حتى قبل بداية التصدير تم انشاء ازدواجية السكك الحديدية من المصنع و الى الميناء لتسهيل عملية نقل و شحن الحديد عبر الميناء و هناك مشاورات للاستثمار المشترك في مجال ربط الميناء و المصنع و تسهيل عمليات النقل عبر السكك الحديدية للمواد الأولية و كذا المنتج النهائي لما يميزه من تكلفة مقبولة مقارنة بالنقل البري نظرا للكميات الكبيرة التي يحتاجها المصنع، وهناك مشاورات منذ بداية المشروع لربط المصنع بالسكك الحديدية في اتجاه إفريقيا و الطرف القطري سيستفيد من ذلك كثيرا على غرار الطرف الجزائري الذي يمكنه تنويع السلع المشحونة في كلا الاتجاهين على نفس الخط الحديدي. ان تحسين الاستثمار في البنية التحتية من سكك حديدية له اثر هام على تكلفة المنتج من خلال نقل المواد الأولية و تصدير المنتج النهائي بالتالي يمكن ان تزيد من تنافسيته و كميات تصدير³

¹ شيطروب منال، المرجع السابق، ص 59

² نفسه.

³ شيطروب منال، المرجع السابق، ص 60

المبحث الثالث: تأثير العوامل الداخلية في فعالية دور ميناء جن جن :

تأثير طبيعة القوانين الخاصة بالعلاقات التجارية الخارجية الجزائرية، من خلال إعادة تغيير نمط الصادرات من ميناء جن جن وبالتالي انتعاش الاقتصاد الوطني تحسب معدلات النمو في الجزائر من خلال ارتفاع حجم المبادلات التجارية وبالتالي توفير مناصب الشغل الجديدة¹

المطلب الأول: دور ميناء جن جن في تحسين معدلات النمو في الجزائر.

ان لميناء جن جن الدور كذلك في تحقيق نسب نمو الاقتصاد الوطني الجزائري، اذ استطاع ان يلعب دورا مهما في تطوير هذا الاخير، اذ يحتل المرتبة الاولى منذ 1993 في معالجة القمح المستورد من الخارج، والمرتبة الثانية في معالجة الحبوب بكل أنواعها.

كما يعمل دائما بكل امكانياته إلى تجنيب الخزينة العمومية للدولة من دفع تكاليف إضافية تتمثل في دفع غرامة التأخير *tarief durés les* بالنسبة الديوان الوطني الحبوب او الخواص. كما ان للميناء خاصية مميزة عن باقي الموانئ التجارية الجزائرية الأخرى إذ أنه يمكنه استقبال بواخر كبيرة الحجم وهذا راجع إلى عمق الميناء حيث يصل إلى 18,3 م، كما أن هذا العمق ينقص من تكاليف التجارة الخارجية فكلما كانت السفن كبيرة زادت التدفقات ونقصت التكاليف التجارية.

كما يحتوي الميناء جن جن على كل التجهيزات الحديثة لتسهيل عملية الشحن والتفريغ.

كما يعمل الميناء على تطوير وسائل الاتصال والاعلام وكذا الانضمام الى المنصة الرقمية الوطنية لخدمات الموانئ اذ يسهل تدفق المعلومات وسرعه العمل و زيادة في الإيرادات وتحسين الخدمات . كما يسعى مسيرين الميناء وبصفة دورية على تكوين العمال من اجل تقديم أفضل الخدمات وتسهيل العمل والسرعة في العمليات وربع الوقت و دقة العمل وزيادة المردودية . اذ يتم الاستثمار في الرأس المال البشري وتطوير الخدمات اللوجيستية، والعمل على معالجة المشاكل الطارئة، كما تم توسيع في مساحات التخزين والحفظ للسلع، وكذا ربط كل الأرصفة بالسكك الحديدية من اجل تسهيل العمل وضمان نقل السلع و الحصول على الحد الاقصى من المردودية . الاستثمار في البنى التحتية من اجل الحصول على التكنولوجيا الحديثة ومواكبة قطاع الخدمات المينائية والانضمام إلى سلاسل التوريد البحرية التجارية .

ويساهم ميناء جن جن في النمو الاقتصادي من خلال الخدمات التي يقدمها الزبائن و تحصيل العملة الصعبة من خدمات السحب و الرصو والشحن والتفريغ وتخزين والخدمات التي يقدمها السفن وكذلك تسيير الاملاك المينائية كل هذا يعود بالنمو للاقتصاد الوطني بالتزامن مع استقبال المعلومة وحسن وسرعة نقلها وتحقيق الاهداف المسطرة . حيث يلعب الميناء دورا مهما في النمو الاقتصادي كون الزيادة في عمليات الشحن والتفريغ تؤكد ذلك فالزيادة في عدد المتعاملين و التطور الكبير لعمليات الشحن في الميناء تؤكد النمو الاقتصادي الداخلي الذي انعكس على

¹ شيطروب منال، المرجع السابق، ص 61

تحقيق الاكتفاء الذاتي في بعض المنتجات الاستراتيجية والمكلفة لحزينة الدولة الى تصديرها و بالتالي تحسين ميزان المدفوعات كذلك و في العملة الصعبة يمكن للميناء ان يقود عملية الزيادة في النمو كلما زادت عمليات الشحن والتفريغ و ما تحققه من مداخيل جبائية و خدماتية و اثر ذلك على الزيادة في مداخيل الحزينة العمومية¹.

المطلب الثاني: دور ميناء جن جن في انتعاش الإقتصاد الوطني

ان ميناء جن جن يعتبر متنفس للاقتصاد الوطني وذلك من خلال مساعي الدولة من اجل تحقيق التنمية الاقتصادية من خلال التجارة الخارجية وذلك من خلال انشاء مناطق حرة داخل وبجوار الميناء ،من خلال جلب الاستثمارات تتميز بطابع جبائي مميز وامتيازات وهذا ما قدمه مؤسسة ميناء جن جن من اجل تحفيز المتعاملين الاقتصاديين و الاجانب وجلب التكنولوجيا وكذا خلق مناصب شغل مما يمتص البطالة ،كذلك امتياز مركب الحديد والصلب من اجل التصدير والاستيراد عبر الميناء الى جانب ديوان الوطني الحبوب والعديد من الشركات igbs مادة الوقت وكذا امتياز تصدير الكلينكر gms المطاحن الكبرى .ان التحفيزات الممنوحة وطبيعة الخدمات الممتازة من طرف ميناء جن جن تزيد من جعله وجهة المتعاملين الاقتصاديين وكل هذا يعود بالانتعاش على الاقتصاد الوطني وذلك من خلال رقم الأعمال المرتفع كل سنة وكذلك زيادة في عدد المتعاملين الاقتصاديين 2021 وصلوا الى 71 متعامل (gestion de 1 rapport) كل هذا يزيد يطور حزينة الدولة من اجل الانتعاش الاقتصاد الجزائري. ان التسهيلات التي يقدمها الميناء عززت ونوعت من المتعاملين التجاريين كذلك ما فتح المجال للمزيد من النمو في عمليات الشحن وبالتالي في التأثير ايجابا على الانتعاش الاقتصادي.

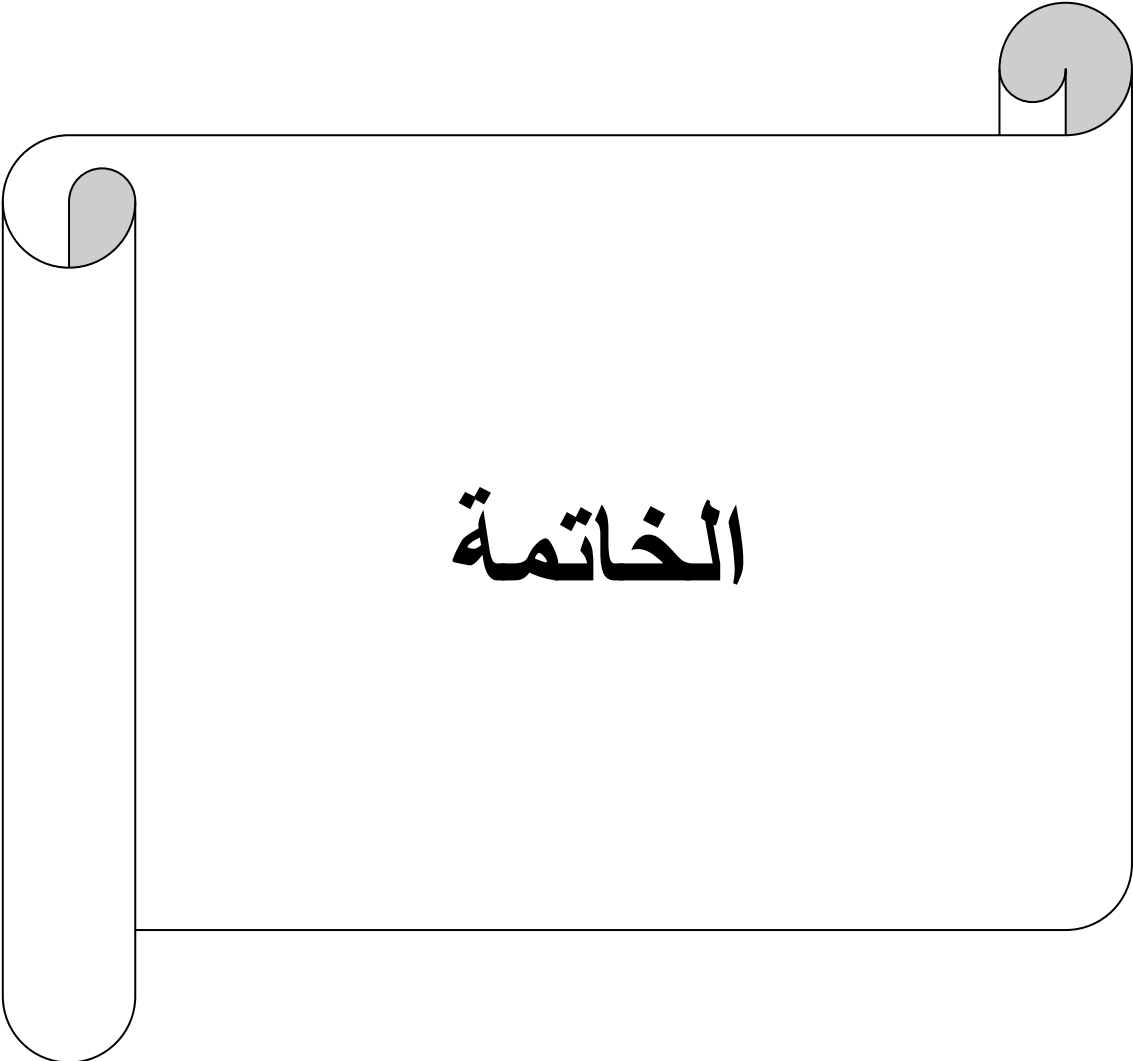
يمكن للميناء ان يشغل عدد كبيرا من البطالين في مختلف القطاعات لما تزيد عمليات الشحن وتنوع، فينتعش قطاع النقل مثلا وسلاسل التوريد وتزدهر نشاطات مباشرة و غير مباشرة كالتخزين والتعليب و التوضيب وكذلك يمكن لقطاعات اخرى ان تستفيد من نفس هذه السلسلة التي تتطلب استثمارات في عمليات الشحن و التصدير ما يؤثر بدوره على التنمية و النشاط الاقتصادي و انتعاشه.

¹ شيطروب منال، المرجع السابق، ص62

خلاصة الفصل الثالث

نستخلص من خلال الدراسة الميدانية لمؤسسة ميناء جن جن أنه يجب العمل بجد من أجل التحديات والعقبات التي تحول دون ترقية التجارة الخارجية وان هذا الميناء له تاريخ عريق قد عرف أعمال تهيئة ومشاريع ضخمة لازالت الى يومنا هذا من هياكل تحتية كالمدخل حاجز الأمواج والاحواض من هياكل فوقية كالمنارات والمخازن ... الخ ويتميز بعدة خصائص تتنوع من أنشطة وخدمات كما له اهداف ويقوم بعدة مهام.

للميناء حركة تجارية كبيرة مكونة من حركة البضائع والسفن ويتم دراسة هذه الحركة بحسب نوعية السلع وحجمها بحسب سنوات تبادل، أما السفن يتم التعرف على أنواع السفن وعددها ومدة مكوثها بالميناء ووصف حالتها ورغم ذلك فهناك عوائق تحول دون أداء الميناء مهامه على أتم وجه أهمها طول مدة المكوث بالميناء الذي سببه النقص في بعض الهياكل كالارصفة والمخازن مع العلم أن مؤسسة ميناء جن جن والسلطة المتكفلة به تحاول وضع خطط ومشاريع قيد الإنجاز لمكافحة هذه المشاكل ومحاولة بالدفع بالميناء الى مستوى أفضل حتى يصبح هذا الأخير عالمي.



الخاتمة

الخاتمة

أثبتت الدراسات الدور الذي يلعبه قطاع النقل البحري في التجارة الخارجية ف 90 بالمئة من هذه الأخيرة يمر عن طريق النقل البحري لهذا فهو له أهمية كبيرة في النمو كذا التجارة الخارجية لها دورها المحرك للتنمية الاقتصادية، وذلك لما تدره من مكاسب وعائدات على الدول اطراف التبادل، إن لهذين المجالين دوران تكامليان، إن التطور التكنولوجي المعلوماتي ساهما في بروز ظاهرة الاقتصادي العالمي الجديد.

- إن النقل البحري يعتمد على الموانئ والتي هي بوابة الدول على الخارج.
- إن اعتبار الموانئ العنصر الأساسي في تعزيز التجارة الخارجية من منطلق تقدمه خدماتها رفع ميزاتها التنافسية فيما بينها، إضافة للدخل الصافي للدولة من العملة الصعبة.
- إن مؤسسة ميناء جن جن تعمل على زيادة معدلات النمو للاقتصاد الوطني وانعاشه من خلال المناطق الحرة التي تنشؤها، تساهم في تعزيز العلاقات الدولية من خلال تقديم الخدمات

نتائج البحث : تعد الدراسة والتحليل لموضوعنا أدى إلى الخروج عدد من النتائج التي تتمثل في ما يلي: تعتبر التجارة الدولية للبضائع في الجزائر ضعيفة وغير فعالة لأنها دائما تخضع لسياسة الدولة ، لذلك الدولية من الضرورة أن تقوم الجزائر بتطوير خطة نمو شاملة ومتناسقة تهدف إلى الخروج باقتصاد مزدهر وتكيف مع التغيرات الخارجية .

- إن الموانئ الجزائرية تعتبر موانئ تقليدية تعمل مراكز للنقل فقط دون مراعاة متطلبات السفن الحديثة.
- كذلك التطور الحاصل في قطاع الموانئ بالاعتماد على تطوير البنى التحتية وشبكة الطرقات للعمل على تطوير النقل متعدد الوسائط واحتياجات المتعاملين المتزايدة، لكن تبقى الميزة لميناء جن جن قدرته الاستيعابية وكذا إمكانية استقبال السفن الكبرى.
- كما تعاني الموانئ من نقص كبير في المعدات والآلات المتعلقة بشحن وتفريغ السفن والحاويات التي ذات المقاييس المعمول بها دوليا لهذا هناك انتظار للسفن من اجل الشحن أو التفريغ.
- إن ميناء جن جن عرف تطوراً في الصادرات مقارنة بالسنوات الماضية ليصل الى نسبة 50 بالمئة مقارنة بالواردات، زيادة معتبرة كذلك في رقم الأعمال وتنوع في السلع.

فيما يخص التجارة الخارجية والتي حققت تحسنا كبيرا، يعكسها الميزان التجاري والذي يعرف هو الآخر ارتفاعا في رصيده.

إن ميناء جن جن من خصائصه المميزة وقوعه خارج المدينة وهذا ما يمكنه من التوسع والاستثمار من خلال المنطقة الحرة وكذلك ارتباط الميناء بخط الطريق السيار جن جن العلمة يجعل منه قطبا اقتصاديا يساعد في النمو و

ينعش الاقتصاد الوطني، ميناء جن جن ينافس من اجل ان يكون الميناء الوجهة للدول الحبيسة من خلال اتفاقية التبادل الحر الإفريقية.

التوصيات:

من خلال هذه الدراسة يمكن الخروج بمجموعة من التوصيات التي يمكن أن تساهم في ترقية قطاع التجارة الخارجية، وهذا بالتحليل الدقيق الدور وأهمية النقل البحري ومنها:

1- تخفيض رسوم وأجور خدمات الموانئ لتكون قادرة على منافسة الموانئ الدولية المجاورة

2- تدعيم الاسطول البحري بسفن حديثة ومتطورة

3- توسيع الشركة المعلوماتية للمركز الوطني الجمارك والاحصاء لتطبيق قانون الجمارك، والاحصاء لتطبيق

قانون الجمارك، الخاص لتحديد ومراقبة البضائع، خاصة لحماية الاقتصاد الوطني

4- تنسيق العمل ما بين هيئات العمومية ووزارة النقل ووزارة التجارة وإدارة الجمارك، خاصة إدارة الموانئ التجارية.

>> وإذا طبقنا هذه التوصيات قد تتطور التجارة الخارجية وتزدهر ويتطور ميناء جن جن كذلك

ويصبح ميناء عالميا <<

آفاق الدراسة:

إن دراسة موضوع النقل البحري ودوره في ترقية التجارة الخارجية يفتح آفاقا واسعة من حيث الفهم والتطبيق ويمكن أن يساهم بشكل كبير في تعزيز وتحسين التجارة الدولية ومن بين هذه الآفاق :

- دراسة لتقييم الأداء التنافسي للخدمات و الأنشطة اللوجستية في الموانئ الجزائرية .
- تقييم تأثير التكنولوجيا و الابتكار في خفض تكاليف و زيادة الكفاءة .
- دراسة نماذج التمويل المختلفة لمشاريع النقل البحري .
- تحليل تأثير النقل البحري على التنافسية التجارية للدول والشركات .



قائمة المراجع

قائمة المراجع:

اللغة العربية

1-1 الكتب:

- الدكتور محمد شريف ماهر، فعاليات التطبيق، متطلبات الريادة، إدارة النقل البحري، التجارة الخطية، الدار الجامعية الإسكندرية، طبعة 2006 ص 11
- الدكتور : محمد صفوت قابل، نظريات وسياسات التجارة الدولية، الطبعة الأولى 2010، ص 312
- الدكتورة زينب حسين عوض الله، العلاقات الاقتصادية الدولية، الدار الجامعية، مصر دون ذكر سنة النشر، ص 200
- الدكتور : خالد محمد السواعي، كتاب التجارة والتنمية، عما، دار المناهج، سنة 2005، ص 202-208
- الدكتور : محمد الصيرفي، الاستراتيجيات التسويقية للموانئ وشركات النقل البحري، الطبعة الأولى، 2009، ص 10
- الدكتورة : اعميرة إبراهيم أيوب، كتاب اقتصاديات النقل، الطبعة 2002، الدار الجامعية الجديدة ص 39
- الدكتور: محمود حامد محمد عبد الرزاق، كتاب اقتصاديات النقل الدولي البري والبحري، الدار الجامعية الإسكندرية ص 251
- الدكتور : هاني دويار، كتاب النقل الدولي والبحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية طبعة 2008، ص 123-127
- الدكتور : أحمد محمود حسني، كتاب النقل الدولي والبحري للبضائع منشأة المعارف الإسكندرية، الطبعة الثانية ص 130
- الدكتور : حمدي عبد العظيم، إقتصاديات التجارة الدولية، مكتبة زهراء للشرق دون ذكر بلد النشر سنة 1996، ص 18
- أيمن النحراوي، لوجيستيات التجارة الدولية، الطبعة الأولى 2007
- رشا العصار وآخرون، التجارة الخارجية، الطبعة الأولى، دار المسيرة، الأردن، ص 12

2-1 المجالات:

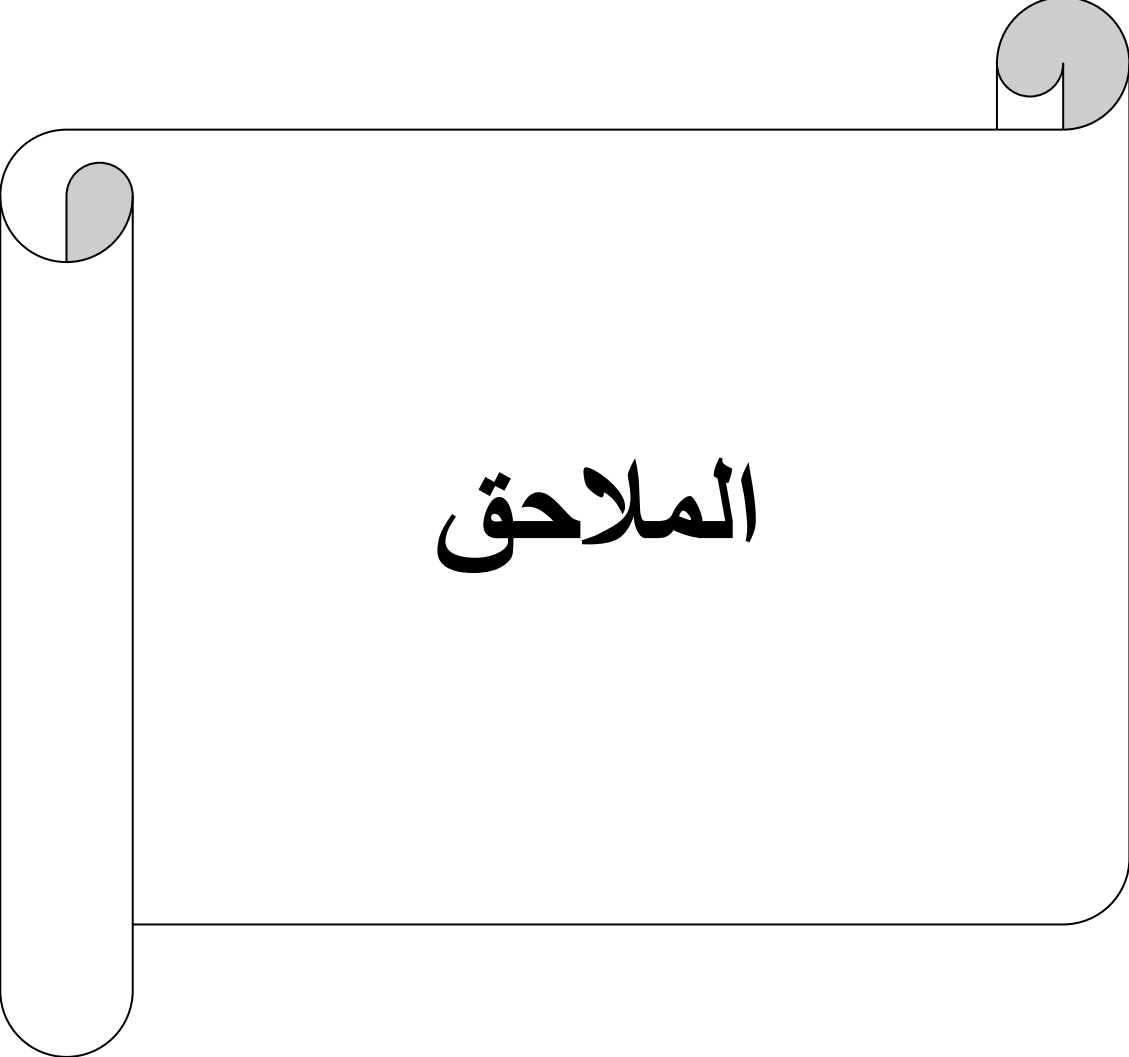
- وفاء رمضاني، جميلة قدة، مؤشرات التجارة وانعكاساتها على الصادرات الجزائرية، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا، المجلد 19/العدد 33 السنة 2023، ص 21-42
- مركز الدراسات والأبحاث، الغرفة الشرقية، تقرير النقل البحري في اطار منظمة التجارة العالمية، المملكة العربية السعودية، دون الإشارة الى السنة، ص 16

3-1 الدراسات الغير منشورة

- بوركو عبير، هنوس فطيمة، سيرورة عملية التدريب في المؤسسة الاقتصادية (دراسة حالة مؤسسة ميناء جن جن جيغل)، تقرير تربص لاستكمال متطلبات نيل شهادة ليسانس أكاديمي في علوم التسيير، تخصص : إدارة الموارد البشرية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، قسم علوم التسيير، جامعة محمد الصديق بن يحي 2019.
- معياش وافية، دو شخلال رزيقة، عقود العمل محددة المدة وتأثيرها في دافعية الإنجاز لدى الفرد العامل (دراسة حالة مؤسسة ميناء جن جن جيغل) مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في علوم التسيير تخصص : علوم اقتصادية وتجارية وعلوم التسيير، قسم : علوم التسيير، جامعة محمد الصديق يحي .
- جزاري بسة، بن شمر حليلة، دور نظام المعلومات المحاسبي في اتخاذ القرارات في المؤسسة (دراسة حالة: مؤسسة ميناء جن جن جيغل) تخصص إدارة مالية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية، قسم علوم التسيير، جامعة جيغل 2021.
- كسار فاطمة، دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية دراسة حالة تطبيقية لمؤسسة ميناء مستغانم مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات، نيل شهادة ماستر أكاديمي تخصص التجارة واللوجستيك الاورومتوسطي سند 2014/2015 ولاية مستغانم
- مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي تخصص إمداد ونقل دولي سنة 2020/2021
- شيطروب منال، دور الموانئ في تعزيز العلاقات التجارية الدولية دراسة حالة، ميناء جن جن، مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم السياسية تخصص تعاون دولي سنة 2022/2023
- بن جرنو عمر، دور الموانئ في تطوير التجارة الخارجية، دراسة حالة ميناء مستغانم، مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات شهادة ماستر أكاديمي، جامعة عبد الحميد باديس، مستغانم سنة 2021/2022.
- هشام بوريش، تحسين جودة خدمات الموانئ البحرية، دراسة تجربة ميناء عنابة، مجلة التواصل في العلوم الإنسانية والاجتماعية عدد 34، سنة 2013

- سليمان صبرينة، حريز أسماء بعنوان، دور الموانئ الجافة في تنشيط الموانئ البحرية وواقعها في المنظومة الجزائرية، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد 07 العدد 02، سنة 2021
- 4-1 المراسيم
- مرسوم 84-173 المؤرخ في 22 شوال عام 1404 هـ الموافق لـ 21/07/1984، يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في جيجل، عدد 30 الصادر في 24/07/1984

- Akhil Muhammad Salim, G.S.Dwarakish, Review on the Role of Ports in the Development of a Nation, international conference on water resources, coastal and ocean engineering (icwrcoe'15), Department of Applied Mechanics and Hydraulics, National Institute of Technology, India, 2015.
- Chibani Rabah, le vade mecun de l'import–exploit édition ENAG, 1997 p43



الملاحق

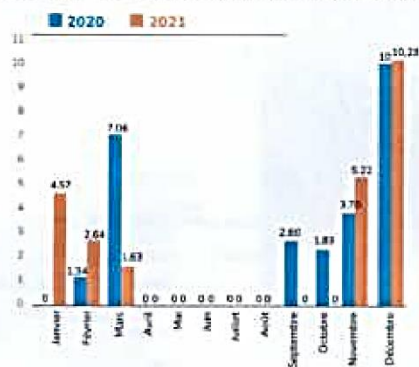
Séjour à quai	2020	2021	Var 20/21	Séjour sur rade	2020	2021	Var 20/21
Navire céréalier	12.25	12.20	-0.41%	Navire céréalier	3.97	8.67	+43%
Navire hors céréalier	2.86	4.07	+42%	Navire hors céréalier	0.75	0.93	+24%
Moyenne	3.44	4.72	+37%	Moyenne	0.94	1.32	+40%

Séjour à quai :

Le séjour moyen à quai est de **4,72 J/Nav** en 2021 contre **3,44 J/Nav** en 2020, soit une hausse de **37%**. Cette dernière est en rapport avec la nature et les volumes des marchandises traitées qui ne supportent pas la mouille. En effet, durant l'année 2021, plusieurs opérations de chargement et de déchargement ont été interrompues en raison des conditions météorologiques défavorables.

•Consignation du port :

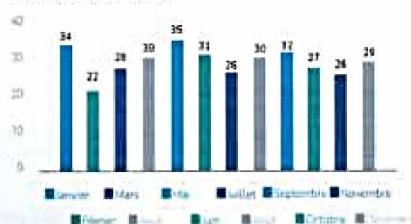
En 2021, le port a connu près de **24** jours de consignation, soit **2** jours de moins qu'en 2020. Ceci résulte des conditions météorologiques spéciales enregistrées durant les mois de janvier, novembre et décembre.





-Nombre de navire :

350 navires ont fait escale au port de Djen Djen en 2021 enregistrant 698 mouvements (E+S) et totalisant une jauge brute de 6 755 129 tonneaux, contre 373 navires durant l'année 2020.



-Type de navire :

Catégorie de Produit	2020	2021	Var
Cargos (divers produits)	87	70	-19.5%
• Clinker	59	82	+39%
• Fer/Tube	76	40	-47%
Total cargos	222	292	+31.5%
Cimentier	4	7	+75%
Céréaliers	21	29	+38%
RO/RO	20	5	-75%
Minéraliers	5	25	+400%
P. Conteneurs	65	63	-3%
Bitumier	25	16	-36%
Huilier	11	13	+18%
TOTAL	373	350	-6%

-Volume des navires

Jauge brute	2020	2021	Var 20/21
Entrée	6 015 863	6 755 129	12%
Sortie	5 990 710	6 716 920	12%
TOTAL	12 006 573	13 472 049	12%

-Délais de séjour :

Sejour sur rade :

L'attente sur rade par rapport l'année précédente a enregistré une hausse de 40 %, passant de 0,94 J/Nav à l'année 2020 à 1,32 J/Nav en 2021, suite à l'augmentation du nombre des navires céréaliers d'une part et l'augmentation du nombre ainsi que l'arrivée en parallèle des navires cargos pour le chargement du clinker d'autre part.



Indicateurs clés



Chiffre d'affaires



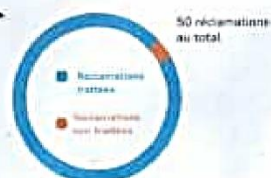
Chiffre d'affaires à l'export



CA par centre d'activité



Service client



- Evolution du trafic par type de marchandise Année 2021

Nature de marchandises	Réalisation Année 2020	Réalisation Année 2021	Variation% 21/20	Objectifs 2021	Taux de Réalisation 2021
Produits Agricoles	1 264 215	1 539 712	22%	855 000	180%
Blé/Orge/Soja/Mais	982 744	1 323 290	35%	700 000	189%
Papier/Pate à papier	4 722	25 298	430%	15 000	169%
Bois/Ctp	276 699	191 124	-31%	140 000	137%
Denrées Alimentaires	56 854	72 369	27%	90 000	80%
Huiles Végétales	56 854	72 369	27%	90 000	80%
Minerais & Produits, Métallurgiques	631 218	1 813 433	187%	970 000	187%
Fer à béton/fil machine	16 915	22 666	34%	60 000	38%
Bobines en Acier	223 548	158 051	-29%	100 000	158%
Pipes	112 727	162 144	35%	100 000	152%
Cornières/Tole/Billetes acier	137 843	175 156	27%	80 000	219%
Charpente métalliques/ poutrelle	692	11 142	1510%	10 000	111%
Pellets	134 493	1 291 274	860%	600 000	215%
Calamines-en vrac	5 000	/	-100%	20 000	0%
Ferro silico manganèse		3 000	100%	/	/
Minéraux & Matériaux de construction	2 339 591	3 354 592	43%	2 115 000	159%
Ciment	12 409	19 485	57%	15 000	130%
Argile/Feldspath/Sable	38 750	2 500	-94%	60 000	4%
Marbre	9 974	18 566	86%	15 000	124%
Clinker	2 266 968	3 306 545	46%	2 000 000	165%
Sel industriel poutrelle	4 490	4 496	0%	10 000	45%
Kaolin/Plâtres	7 000	3 000	-57%	15 000	20%
Produits Chimiques	9 145	46 010	403%	10 000	460%
Carbonate/Sulfate/Phosphat	9 145	46 010	403%	10 000	460%
Produits Pétroliers	128 227	80 691	-37%	100 000	81%
Bitume	128 227	80 691	-37%	10 000	81%
Marchandises Diverses	310 408	348 058	12%	430 000	81%
Conteneurs	298 269	328 748	10%	400 000	82%
Matériel dives	12 139	19 310	67%	30 000	68%
Matériel roulant	16 818	3 302	-80%	30 000	11%
Véhicule/engins	16 818	3 302	-80%	30 000	11%
TOTAL	4 756 476	7 258 167	53%	4 600 000	158%

Les infrastructures :

1/ Les Ouvrages d'accostage :

Quai général cargo (quai EST) :

-Longueur : 770m

-Largeur : 200 m

-Tirant d'eau : - 11.00m

Quai OUEST :

-Longueur : 1060 m

-Largeur : 300 m

-Tirant d'eau : -10.50 jusqu'à -18.20 m

Quai MIXTE :

-Longueur : 256m

-Largeur : 200 m

-Tirant d'eau : -11.00 m

Rampe RO-RO :

-Longueur : 144.20 m

-Tirant d'eau : - 11.00m

2/ Accès Nautique :

Chenal d'accès :

-Longueur : 1300m

-Largeur : 300 m

-Profondeur : -19.30 m

Cercle d'évitage :

-Profondeur : -18,80 m

3/Ouvrages de protection

-Jetée nord : longueur 486 ml, largeur 29,5 ml

-Jetée est : 267.43 ml

-Digüe nord ouest : 3400 m



- Digue nord est : 1150 m
- Epi de la jetée nord : 101.04 ml
- Plage absorbante : 26 000 m³

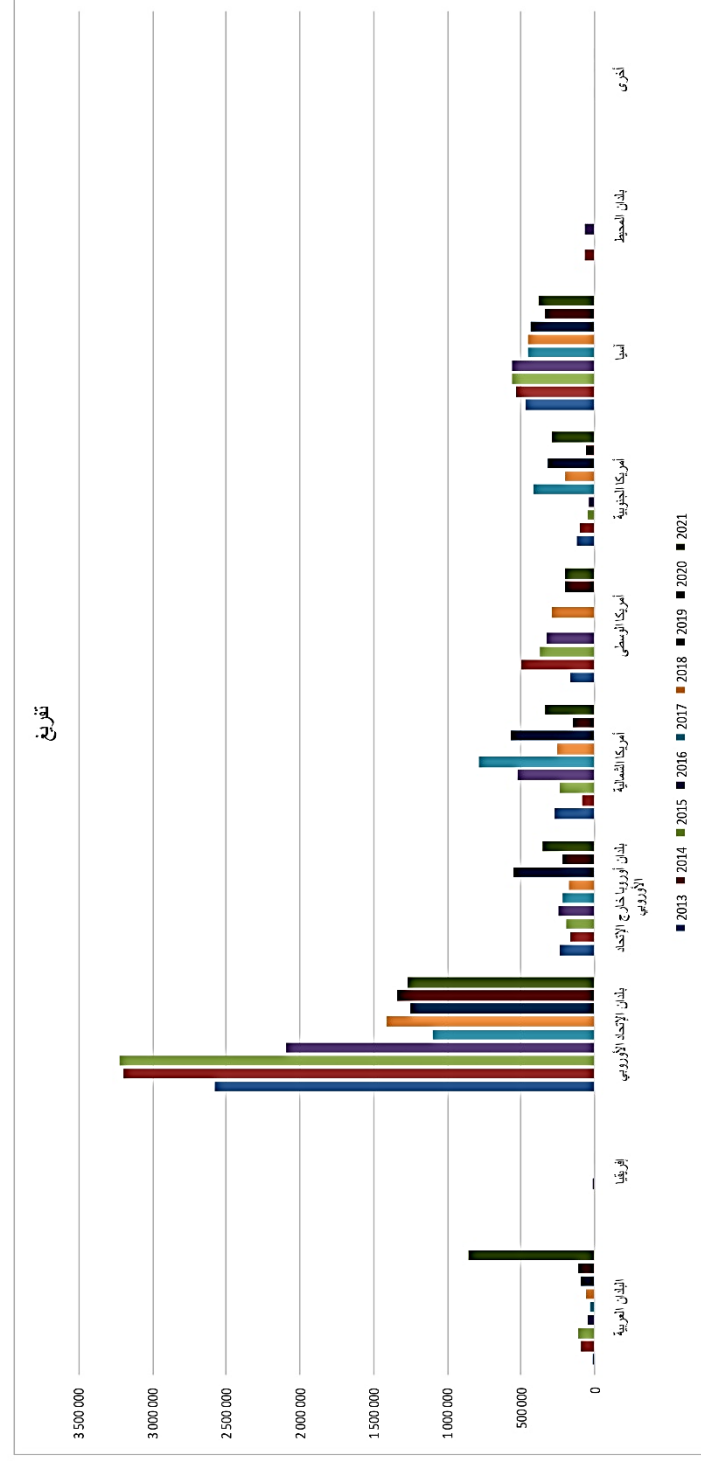
4/ Les superstructures :

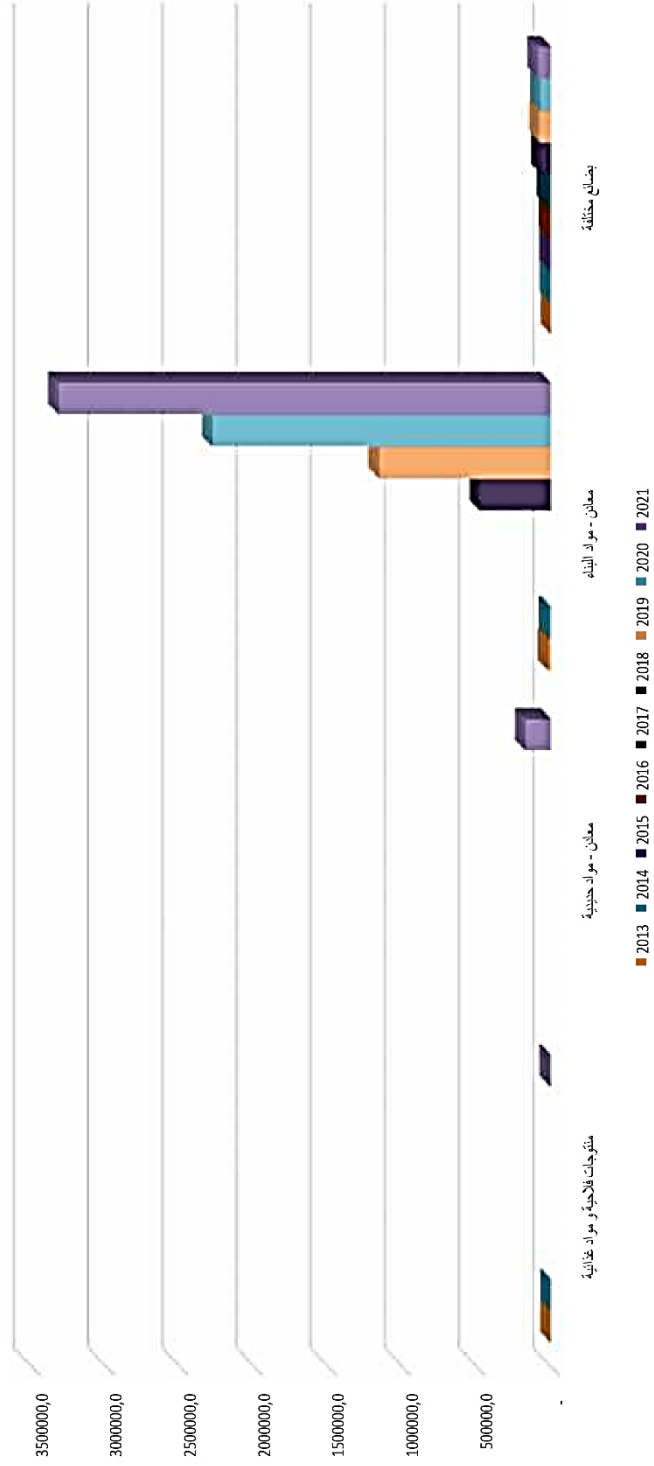
- Bloc administrative
- Bloc capitainerie
- Bloc infirmerie
- Hangar 6000 M² (divers marchandises)
- 03 Hangar chacun de 1000 M² (Atelier Mécanique, Parc engin, Magasin central)
- Château d'eau 1000 M³
- Station de service
- Logement d'astreinte
- Station électrique : une Station principale et 09 sous station

Superstructure : (nouveau projet)

- Siège de direction (en cours de réalisation).
- Etude et réalisation d'un hangar en charpente métallique avec toiture autoportante pour le stockage des diverses marchandises au port de djendjen.

(phase d'étude en cours).



[illegible]

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة النقل

مجمع الخدمات المينائية

مؤسسة ميناء جن جن



تاريخ مجيد وعهد جديد

لمحة تاريخية عن ميناء جن جن

مستوى البنية التحتية نذكر على سبيل المثال مشروع نظم لحماية الميناء والمتمثل في توسيع حوض الحماية الخاصة بالرصيف الغربي والرصيف الشرقي. (مخطط الميناء في الصفحة الخلفية)

سنة 2014 تم إنجاز مشروع نهائي الحاويات المتمثل في زيادة الرصيف بـ 1829 متر، ومساحة بـ 78,5 هكتار وعمق يتراوح بين 11 و 18 متر و تقدر طاقة استيعابه بـ 02 مليون حاوية / السنة.

يعتبر ميناء جن جن من أهم الهياكل المينائية على مستوى البحر الأبيض المتوسط من حيث المساحة و عمق المياه.

ومن أهم مميزات الميناء هي أن كل أرضيته مربوطة بسكة حديدية طولها 10 كلم وهي متصلة بالشبكة الوطنية عبر محطة فرز تبعد عن الميناء بـ 1,5 كلم. بالإضافة إلى هذه الخواص، فإن متقد الطريق السيار الذي يربط ميناء جن جن بعاصمة الهضاب العليا على امتداد 110 كلم سوف يزيد من تدفق البضائع من وإلى الميناء سواء وطنيا أو قاريا.

للعلم فإن ميناء جن جن متحصل على شهادة إيزو للجودة، البيئة، السلامة والصحة المهنية (إيزو 14001، 45001، 9001) منذ سنة 2018.

يعتبر ميناء جن جن من أكبر الهياكل القاعدية التي بنيت بعد الاستقلال، في سنة 1974 طرحت فكرة إنشاء ميناء جديد بولاية جيجل من طرف السلطات الجزائرية و جسدت هذه الفكرة سنة 1984 بمنطقة الأشواط بالضبط في نوفمبر من نفس السنة.

تم استلام المشروع في أواخر سنة 1991 وأصبح يسمى ميناء جن جن الذي شهد رسو أول سفينة سنة 1992.

في سنة 2011 شهد ميناء جن جن تغيرات كبيرة على

يتمتع بموقع جغرافي استراتيجي في الجهة الشرقية للبلاد وتقدر مساحته بـ 210 هكتار حيث يبعد عن الطريق البحري الذي يربط قناة السويس بمضيق جبل طارق بحوالي 50 ميل، هذا الموقع يعطيه دورا مميزا ليكون محور عبور عبر القارات.

يبعد عن مقر الولاية بـ 10 كلم، 40 كلم عن المنطقة الصناعية بلارة، 2 كلم عن مطار فرحات عباس و بـ 350 كلم عن الجزائر العاصمة ويعتبر أقرب ميناء إلى المناطق البترولية كحاسي مسعود حيث يبعد عنها بـ 900 كلم.



الموقع الإلكتروني: www.djendjen-port.com
البريد الإلكتروني: contact@djendjen-port.com



الهاتف : 034 54 21 64
030 47 84 10
الفاكس : 034 54 21 60



ص ب 87 الأشواط الطاهير
جيجل - 18000 / الجزائر

