



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة الشهيد حمّـه لخضر بالوادي



كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

قسم: العلوم التجارية

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات الحصول على شهادة ماستر أكاديمي

الشعبة: علوم تجارية

التخصص: تجارة دولية

صناعة الشحن البحري ودورها في تنمية قطاع التجارة الخارجية دراسة حالة الجزائر

تحت إشراف الدكتور:

هشام غربي

إعداد الطلبة:

❖ صدام العايب

❖ عثمان مسعودي

❖ علي قزي

لجنة المناقشة

رئيسا

أستاذ مساعد — أ— بجامعة الشهيد حمّـه لخضر بالوادي

أ. الأخضر بن عمر

مشرفا ومقررا

أستاذ محاضر — أ— بجامعة الشهيد حمّـه لخضر بالوادي

د. هشام غربي

مناقشا

أستاذ مساعد — أ— بجامعة الشهيد حمّـه لخضر بالوادي

أ. بوبكر كحلة

السنة الجامعية: 2017/2016

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

"... يَرْفَعُ^{٢٤} اللَّهُ

الَّذِينَ آمَنُوا

مِنْكُمْ

وَالَّذِينَ أُوتُوا

الْعِلْمَ دَرَجَاتٍ

وَاللَّهُ بِمَا تَعْمَلُونَ^{٢٥}

خَبِيرٌ^{٢٥} ﴿١١﴾

صدق الله العظيم



شكر و عرفان

يقول المولى عز وجل في محكم تنزيله
بعد بسم الله الرحمن الرحيم: "وَإِذْ تَأَذَّنَ رَبُّكُمْ لَئِنْ شَكَرْتُمْ لَأَزِيدَنَّكُمْ..."

صدق الله العظيم

الآية 09 من سورة إبراهيم

لا يسعني في هذه العجالة إلا أن أتقدم بالشكر الجزيل
إلى الأستاذ المشرف "هشام غربي" على توجيهاته القيمة
وآرائه السديدة التي أفادنا بها وتشجيعه المحفز
كما أتوجه بعظيم الشكر ووافر الامتنان إلى الأساتذة الأعزاء
الذين خصصوا جزءاً من وقتهم الثمين لقراءة هذه المذكرة المتواضعة
وإعطائهم لنصائح وملاحظات ستكون بلا شك سراجاً لكل في مشوارهم
العلمي

كما لا أنسى عمادة كلية الاقتصاد جامعة بالوادي
وأعضاء الهيئة التدريسية
وخالص التقدير والاحترام لكل من ساهم من قريب أو بعيد في إنجاز
هذه المذكرة
إلى كل هؤلاء لكم خالص الشكر والتقدير

علي ، عثمان ، صدام

إهداء

(وما أوتيتم من العلم إلا قليلا)

صدق الله العظيم

يا من أحمل اسمك بكل فخر

يا من يرتعش قلبي لذكرك

يا من أودعتني لله أهديك هذا البحث أبي

إلى حكمتي وعلمي

إلى أدبي وحلمي

إلى طريقي المستقيم

إلى طريق الهداية

إلى ينبوع الصبر والتفاؤل والأمل

إلى كل من في الوجود بعد الله ورسوله أهي الغالية

إلى سدي وقوتي وملاذي بعد الله

إلى من أثروني على أنفسهم

إلى من علموني علم الحياة

إلى من أظهروا لي ما هو أجمل من الحياة إخوتي

عبد الباقي - نورالدين

وأخواتي كل بإسمه

إلى من سافقتهم وأتمنى أن يفتقدوني

إلى من جعلهم الله أخوتي بالله "محمد الصالح ، بوبكر ، عبد الحكيم ، ميلود" و من أحببتهم

بالله طلاب قسم تجارة دولية

إلى من لم أعرفهم ولن يعرفوني

إلى من أتمنى أن أذكرهم إذا ذكروني

إلى من أتمنى أن تبقى صورهم في عيوني

إهداء

بسم الله الرحمن الرحيم

(قل إعملوا فسيرى الله عملكم ورسوله والمؤمنون)

صدق الله العظيم

إلى من جرع الكأس فارحاً ليسقيني قطرة حبه
إلى من كلت أنامله ليقدّم لنا لحظة سعادة
إلى من حصد الأشواق عن دربي ليمهد لي طريق العلم
إلى القلب الكبير "والدي العزيز"

إلى من أَرْضَعَنِي الحبه والحنان
إلى رمز الحبه وبلسم الشفاء
إلى القلب الناصع بالبياض "والدتي الغالية، وزوجتي الحبيبة"
إلى من كانوا يضيئون لي الطريق
ويساندوني ويتنازلون عن حقوقهم
لأرضائي والعيش في هناء
"إخوتي"

بوكر، عبد الغني، الهادي، عبد الناصر وأخواتي كل باسمهن
أحبكم حبا لو مر على أرض قاحلة
لتفجرت منها ينابيع المحبة
إلى من كانوا ملاذي وملجئي
إلى من تذوقته معهم أجمل اللحظات "أصدقائي"
"صدام، فيصل، محمد، علي، سليمان، عبد الله، خالد، ميلود"

و من أحببتهم بالله طلاب قسم "تجارة دولية"
إلى من أتمنى أن أذكرهم إذا ذكروني
إلى من أتمنى أن تبقى صورهم في عيوني

إهداء

بسم الله الرحمن الرحيم

(قل إعملوا فسيرى الله عملكم ورسوله والمؤمنون)

إلهي لا يطيب لي الليل إلا بشكرك ولا يطيب لي النهار إلا بطاعتك .. ولا تطيب لي اللحظات إلا بذكرك .. ولا

تطيب لي الآخرة إلا بعفوك .. ولا تطيب لي الجنة إلا برويتك الله جل جلاله

إلى من بلغ الرسالة وأدى الأمانة .. ونصح الأمة .. إلى نبي الرحمة ونور العالمين ..

سيدنا محمد صلى الله عليه وسلم

إلى من كلفه الله بالصيبة والوقار .. إلى من علمني العطاء بدون انتظار .. إلى من أحمل أسمه بكل

افتخار .. أرجو من الله أن يمد في عمرك لتري ثماراً قد حان قطافها بعد طول انتظار وستبقى

كلماتك نجوم أهدني بها اليوم وفي الغد وإلى الأبد ..

"والدي العزيز"

إلى ملاكي في الحياة .. إلى معني الحب وإلى معني العنان والتفاني .. إلى بسمه الحياة وسر

الوجود

إلى من كان دعائها سر نجاحي وحنانها بلسم جراحي إلى أغلى الحبايب

"أمي الحبيبة"

إلى رفقاء دربي في هذه الحياة بدونكم لاشيء معكم أكون أنا وبدونكم أكون مثل أي شيء ..

في نهاية مشواري أريد أن أشكركم على مواقفكم النبيلة إلى من تطلعت لنجاحي بنظرات الأمل

"إخواتي"

وأخواتي كل باسمهن وخطبتي

"إخوتي وأصدقائي"

إلى من جعلهم الله أخوتي بالله "محمد ، إبراهيم ، خز الدين ، عماد ، فيصل ، عثمان ، رشيد ،

الطاهر " و من أحببتهم بالله طلاب قسم تجارة دولية

فهرس الجداول و الأشكال

فهرس الجداول

الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
55	تطور حركة النقل البحري للبضائع في الجزائر من 2003 إلى 2013 (حركة الموانئ)	(01-3)
63	مصفوفة للصادرات والواردات CIF أو FOB/CFR وسفن النقل البحري.	(02-3)
70	مَناء جبل عَليّ - مركز متعدد الوسائط	(03-3)

فهرس الأشكال

رقم الشكل	عنوان الشكل	الصفحة
(01-1)	نقل الركاب والبضائع في بعض الدول لسنة 2014 م	9
(01-3)	نسب أنواع البضائع في الجزائر في عام 2014	54
(02-3)	نسب النقل الدولي للبضائع في الجزائر 2014	54
(03-3)	تطور النقل البحري من 2003 إلى 2013 (حركة الموانئ) في الجزائر	56
(04-3)	خريطة الموانئ التجارية في الجزائر	57
(05-3)	الموانئ والمحطات البحرية التابعة في دولة الإمارات	69
(06 -3)	الممر التقليدي لبضائع الشحن .	72
(07 -3)	محطة الحاويات في الفجيرة .	73

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

العنوان	الصفحة
الإهداء	
شكر	
ملخص الدراسة	
قائمة المحتويات	
قائمة الجداول والإشكال	
مقدمة	أ-ج
الفصل الأول قطاع الشحن واقتصاديات النقل البحري	24-02
تمهيد	02
المبحث الأول : قطاع الشحن وأهميته في التجارة	03
المطلب الأول : قطاع النقل البحري	03
المطلب الثاني : قطاع النقل الجوي	05
المطلب الثالث : قطاع النقل البري	07
المبحث الثاني : عموميات حول اقتصاديات النقل البحري	11
المطلب الأول : مفهوم نشاط النقل البحري والعناصر المساهمة فيه	11
المطلب الثاني : خصائص أنشطة النقل البحري	12
المطلب الثالث : العرض والطلب على خدمات النقل البحري	16
خلاصة	24

الفصل الثاني

46-26

صناعة الشحن البحري وأهميته الاقتصادية

27	تمهيد
28	المبحث الأول: الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية
28	المطلب الأول: تعريف التجارة الخارجية وأهميتها
31	المطلب الثاني: العلاقة بين خدمات نشاط النقل البحري وقطاع التجارة الخارجية
31	المطلب الثالث: السياسة التجارية في صناعة النقل البحري
36	المبحث الثاني: صناعة الشحن البحري
36	المطلب الأول : تعريف السفينة وأنواعها وبنائها
44	المطلب الثاني : الموانئ البحرية وأنواعها
42	المطلب الثالث : مشاكل الموانئ الجزائرية
46	خلاصة

الفصل الثالث

80-48

دراسة حالة الجزائر مع أهم التجارب الإقليمية والدولية

48	تمهيد
49	المبحث الأول: واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر
49	المطلب الأول: التعريف بميناء الجزائر

53	المطلب الثاني: النقل البحري للبضائع في الجزائر
60	المطلب الثالث: أهم مصطلحات التجارة الدولية المطبقة في تجارة الجزائر الخارجية
67	المبحث الثاني: موانئ دبي العالمية
67	المطلب الأول: لمحة تاريخية عن دبي
68	المطلب الثاني: موانئ دبي العالمية على المستوى المحلي والدولي
74	المطلب الثالث: سياسة الأمن الإقليمية لموانئ دبي العالمية
76	المطلب الرابع: لمحة حول شركة ميرسك سيلاند
80	خلاصة
85-81	خاتمة
88-86	قائمة المصادر والمراجع

بالعربية

يعد الشحن البحري من اهم المشاريع التي يجب على الدول الاستثمار فيه 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 فيه يولد زيادة الإيراح ومعدلات النمو في قطاع التجارة الخارجية .

حقيقة النقل البحري للبضائع في الجزائر توصف بالتأخر وضعف البنى التحتية ، إلا إن جهود التطوير تبدو واضحة ، ويكتسي ميناء الجزائر العاصمة المكانة الابرز في هذا القطاع بالنظر إلى كمية البضاعة المشحونة والمفرغة فيه خاصة بعد الشراكة مع موانئ دبي العالمية لتحديث وتشغيل الحاويات وتستخدم الجزائر مصطلحات في تجارتها الخارجية المتفق عليها دولية FOB التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير في حالة التصدير ومصطلح CIF التكاليف والتأمين واجرة الشحن مدفوعة عند الاسترداد لتتضمين المبادلات التجارية .

الكلمات المفتاحية

صناعة الشحن البحري- التجارة الدولية - النقل التامين البحري للبضائع - الموانئ التجارية .

بالفرنسية :

Le fret maritime des projets les plus importants que les États doivent investir dans de bons soins dans ce secteur ce qui a occupé la position dans le commerce extérieur et l'économie, où le secteur contribue au développement de l'Etat à travers la rationalisation des Nvaqatha et réduire le transport et accroître les investissements dont le coût de production des bénéfices accrus et les taux de croissance dans le secteur du commerce Affaires étrangères.

Le fait que le transport maritime de marchandises en Algérie, a décrit les retards et l'insuffisance des infrastructures, mais les efforts de développement semblent claires, et est d'Alger position capitale du port le plus important dans ce Balndhar du secteur à la quantité de marchandises expédiées et déchargé, surtout après le partenariat avec Dubai Ports World pour moderniser et exploiter le conteneur et utiliser des termes Algérie dans son commerce les coûts internationaux convenus étrangers FOB poussés à la hausse navire Dahr dans le

port d'exportation dans le cas d'exportation et le terme coût CAF, assurance et fret payé quand le commerce d'importation Tndeim.

Mots clés

L'industrie maritime Seara- commerce international - le transport maritime de l'assurance des biens - ports commerciaux.

مقدمة

احتياج الإنسان منذ وجوده على سطح الأرض إلى التنقل لقضاء حاجاته المتنوعة سواء تجارة ، تجول وغيرها فكان ينتقل ماشيا على قدميه ، ومع القوافل ، ثم مع ظهور الحيوانات ، إلى اكتشاف وسائل النقل المختلفة البرية منها ، البحرية والجوية ، حيث تنوعت هذه الوسائل عبر التاريخ ، لقد ساهم النقل مساهمة فعالة في تقدم الدول اقتصاديا وصناعيا وثقافيا ، نقل البضائع هو المهمة الرئيسية للنقل ، ويأتي في المرتبة التالية نقل الركاب من مكان إلى آخر .

فالشحن البحري هو أحد أصناف النقل إذ يعتبر صناعة استراتيجية هامة تؤثر في اقتصاديات البلدان المطلة على البحار ، لذلك توليها الدول عناية فائقة وتعمل على تفعيل نشاطاتها بشئى السبل المتاحة والهدف الرئيسي هو دعم للتجارة العالمية ، إذ أن قطاع الشحن البحري يساهم في ترشيد النفقات الدول و تخفيض تكاليف النقل .

تهتم الدول في تطوير اقتصادياتها في كافة الميادين الاقتصادية ومنها صناعة الشحن البحري والموانئ بغية مواكبة حركة التطور في مجال التجارة الخارجية ولأهمية الاقتصادية البالغة لقطاع الشحن البحري فقد ازداد الطلب على بناء سفن تلبى تلك المواكبة لسد حاجة السوق الملاحية.

إشكالية البحث : ومما سبق يمكن طرح الإشكالية الرئيسية التالية :

إلى أي مدى يساهم تطور قطاع الشحن البحري في تفعيل حركة التجارة الخارجية ؟

الأسئلة الفرعية :

ومن الإشكالية السابقة يمكن طرح التساؤلات الفرعية التالية :

- ما هي أهمية قطاع الشحن في التجارة ؟

- ما هو مفهوم النقل البحري ؟

- كيف ساهمت صناعة الشحن البحري في تفعيل التجارة ؟

- بالنظر إلى تطرقنا إلى حالة الجزائر ما هي أهم التجارب الاقليمية والدولية الرائدة في مجال الشحن البحري ؟

الفرضيات :

و للإجابة عن التساؤلات الفرعية السابقة نقوم بصياغة الفرضيات التالية :

- يمثل الشحن البحري أفضل وسيلة لحركة التجارة الخارجية وأقلها تكلفة .
- للنقل البحري للبضائع مكانة كبيرة في منظومة التجارة الدولية باعتبارها محرك البضائع بين القارات و الدول .
- استثمار الدولة المصدرة وخاصة النقط في قطاع الشحن البحري يساهم في ترشيد نفقاتها .
- الأسطول الجزائري من الموانئ يحتاج إلى دعم أكثر حتى يكون له دور كبير في تفعيل حركة التجارة الخارجية .

أهمية البحث :

يكتسي هذا الموضوع الأهمية من خلال الضرورة الملحة لمكانة الشحن البحري في التجارة الخارجية ودورها في مجال التجارة الدولية عموما ، ومن ناحية أخرى توفير فرص الاستثمار لما يحتاج هذا النشاط من خدمات ومتطلبات متعددة... الخ ، بالإضافة إلى أنه يتمتع بمزايا لا تتمتع بها الوسائل الأخرى من كونه الأكثر استعابا ؛ والتركيز على الشحن البحري والموانئ الجزائرية وأهداف السياسة الوطنية الحالية القاضية بتطوير هذا القطاع وتوسيع الموانئ لمواكبة التطورات الدولية الحاصلة .

المنهج المتبع:

تم الاعتماد على المنهج الوصفي والتحليلي المقارنة وذلك من خلال وصف واقع الشحن البحري ومدى مساهمته في تفعيل التجارة الخارجية وذلك بالاستفادة من البيانات والمعلومات المتوفرة من المصادر والموضوعات في النقل البحري على المستوى العالمي والأقليمي والدولي.

أهداف البحث :

الغرض من هذا البحث هو توضيح النقاط التالية

تسليط الضوء على مدى أهمية النقل البحري في منظومة التجارة الدولية

توضيح حقيقة الشحن البحري للبضائع في الجزائر

تحليل وضع الشحن البحري في الجزائر وإبراز مشكله على المستوى الوطني بغية تحسين مستوى ومستواه والارتقاء به على ضوء بعض الأمثلة الدولية.

الدراسات السابقة:

الدراسة الأولى:

- عبد الملك هاني، دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع، دراسة حالة واقع ميناء الجزائر العاصمة، مذكرة تخرج شهادة الماستر جامعة محمد خيضر بسكرة سنة 2015 وتبرز إشكالية هذه المذكرة ضمن التساؤلات التالية:

ما هو دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم النقل البحري للبضائع في الجزائر واستخلص الباحث أن مصطلحات التجارة الدولية لها دور هام في تحديد مسؤولية المصدر والمستورد.

كما استنتج أن للنقل البحري للبضائع مكانه كبيره في منظومة التجارة الدولية باعتباره محرك البضائع بين القارات والدول.

- حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة ميناء الجزائر، أطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الدكتوراه، جامعة الجزائر، 2008 تبرز إشكالية هذه الأطروحة.

ما هي المردودية ومؤشراتها، وما مدى تأثير العناصر الداخلية والخارجية المؤثرة في مردودية المؤسسات المينائية.

ومن أهم النتائج التي وصل إليها الباحث وجود نظام الأمن والسلامة بالموانئ البحرية، ISPPS التي تم اعتماده دوليه يزيد من التكاليف المينائية ويخفض من مستوى المردودية على المدى القصير.

- خوله كافي، النقل بالسكك الحديدية وأثره على الاقتصاد المحلي، مذكرة تخرج ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر جامعة الحاج لخضر باتنة سنة 2011 وتبرز الاشكالية في،

ما هو دور النقل بالسكك الحديدية على المستوى الاقتصادي المحلي ومن أهم النتائج، النقل بالسكك الحديدية أكثر اقتصاد للطاقة، وأفضل أداء وأقل تلويثا للبيئة وأكثر حفاظا على الحياة البشرية من النقل الطريقي.

تقسيمات البحث:

قسمنا البحث إلى ثلاث فصول منها:

الفصل الأول: قطاع الشحن واقتصاديات النقل البحري ثم التطرق فيه إلى ما أهمية قطاع الشحن في التجارة.

الفصل الثاني: صناعة الشحن البحري وأهميته الاقتصادية.

الفصل الثالث: دراسة حالة الجزائر مع أهم التجارب الاقليمية والدولية.

صعوبات البحث:

لا يخلو كل بحث من مواجهة الصعوبات ومصادفة بعض العقوبات منها:

- قلة المراجع المتعلقة بالبحث.

- صعوبة إيجاد مراجع جديدة من الفترة 2010 / 2016.

- صعوبة الحصول على مراجع متخصصة وذات صلة بالموضوع، نقص البيانات الخاصة ببعض المؤشرات في بعض السنوات مما نتج عنه صعوبات أيضا في تحليل وتبرير الوصول إلى النتائج.

الفصل الأول

قطاع الشحن واقتصاديات

النقل البحري

تمهيد الفصل :

تمارس خدمات النقل بمختلف انواعها (البري ، المائي ، الجوي) دورا حيويا وفعالا في دفع عملية الانماء الاقتصادي والاجتماعي في كافة دول العالم، وذلك بغض النظر عن تباين الفلسفة الاقتصادية التي تعتقها هذه الدول والتي تحدد بدورها نوعية ونطاق التدخل الدولة في النشاط الاقتصادي، وكذلك بغض لنظر عن اختلاف انماط التنمية الاقتصادية واستراتيجياتها المستهدفة. بحث يمكن القول بان خدمات النقل هي اساس التقدم الحضاري عامة والتقدم الاقتصادي بصفة خاصة اذ ان توفير وسائل النقل المناسبة هي ضرورة لا تقتصر على حمل ونقل البضائع والاشخاص فقط. بل ايضا نقل المعارف و التقنيات من المكان لآخر عبر المسافات المتباعدة بسرعة و مرونة و امان، وفق اقصر السبل و الطرق و ايسرها باقل تكلفة لتوليد و تعظيم المنافع الزمنية و المكانية الاستهلاكية و الانتاجية من اجل زيادة الانتاج و التخصيص و توسيع النطاق السوق، مما يحقق فورات اقتصادية هامة لمختلف الصناعات. كما يدعم نشاط النقل الاتصالات والعلاقات ويقارب الشعوب من خلال توثيق اواصر الجوار بتسهيل السفر ودعم الجوانب الاجتماعية بجانب الانماط الاستهلاكية وزيادة التبادل التجاري سواء على المستوى المحلي او الاقليمي او العالمي .

ويعتبر هذا الفصل تقديم قطاع الشحن ، وقد تم تقسيم هذا الفصل الى مبحثين وهي :

- المبحث الاول : قطاع الشحن وأهميته في التجارة .
- المبحث الثاني : عموميات حول اقتصاديات النقل البحري .

المبحث الأول : قطاع الشحن وأهميته في التجارة

إن أهم ثورة تكنولوجية في العالم ككل هي الثورة التكنولوجية في قطاع النقل ، ذلك أن وسائل النقل المعروفة من سكك حديد ، ونقل عبر الطرقات ، نقل بحري ، وجوي شهدت تطورات غير مسبقة في التاريخ ، وهذا المبحث يتعرض لبعض الأدوار الاقتصادية الرئيسية التي تقوم بها مختلف أنواع النقل .

المطلب الأول : قطاع النقل البحري

يعتبر قطاع النقل البحري من أقدم أنواع النقل التي استخدمها الإنسان في التنقل ولمسافات طويلة خاصة ، وقبل التعرف على دور النقل البحري في التنمية الاقتصادية لا بد من تحديد مفهومه :

1 - مفهوم نشاط النقل البحري :

وهو عبارة عن نشاط إنتاجي من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية (مكانية وزمنية) ، ذلك بنقلها من مكان لآخر ، ويعد نشاطا توزيعيا نظرا لدوره الأساسي في عملية التبادل وتوزيع السلع محليا وإقليميا وعمليا ، ويعتبر نشاطا خدميا من خلال مساهمته بتقديم خدمات سواء نقل بضائع أو ركاب .¹

وقد تطور النقل البحري بصور كبيرة في السنوات الأخيرة وذلك يرجع إلى تطور التجارة الدولية حيث تعتمد هذه الأخيرة على أكثر من 85 بالمئة على حركة النقل البحري .²

2 - قطاع النقل البحري ودوره في عملية التنمية الاقتصادية :³

تلعب خدمات النقل البحري دورا مهما في ارتفاع معدلات الإنماء الاقتصادي لتأثيرها على مختلف المتغيرات الاقتصادية الداخلية التي تشكل الإطار العام اللازم لرفع هذه المعدلات ، ودراسة الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري يدفع إلى الإشارة إلى تأثير كل من قطاع التجارة الخارجية ، تحسين مركز ميزان المدفوعات ، التخصص وتقسيم العمل ، تنوع العمالة ، وتحديد علاقة كل منها بالقطاع .

1-2 قطاع التجارة الخارجية : يعد نشاط النقل البحري أحد المحاور الأساسية التي تعتمد عليها التجارة

الخارجية لأي دولة ، وذلك لتمتد هذا النوع من النقل بالقدرة على نقل آلاف الأطنان من البضاعة المصدرة والمستوردة بواسطة السفن وخلال رحلة واحدة ، كما أنه لا بد من توفر خدمات النقل البحري لأنها تعد ضرورية لأسباب حركة التجارة الخارجية للدولة سواء بالنسبة للصادرات أو الواردات ، أثناء

¹ - سميرة إبراهيم أيوب ، اقتصاديات النقل ، الدار الجامعية ، الإسكندرية ، 2003 ، ص 39.

² - سعيد عبده ، أسس جغرافية النقل ، مكتبة الأنجلو المصرية ، القاهرة ، 2005 ، ص 278، 280 .

³ - خولة كافي ، النقل بالسكك الحديدية وأثره على الاقتصاد المحلي ، مذكر تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر ، تخصص اقتصاد النقل والإمداد ، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير ، جامعة باتنة ، 2011 ، ص 17-19 .

الحروب يعتمد بدرج كبيرة على توفر خدمات النقل البحري ويتضمن عمليات إمداد الجيوش المشتركة في الحروب .

2-2 تحسين مركز ميزان المدفوعات : ويقصد به تقادى عجز ميزان المدفوعات الناجم عن الاختلال القائم بين حجم الجهاز الإنتاجي ، فيدعم نشاط النقل البحري من شأنه القضاء على العجز وتحقيق المزايا التالية :

- توفير كم ضخ من موارد النقد الأجنبي الذي تنفقه الدولة في نقل منتجاتها عبر السفن الأجنبية
- إمكانية استغلال الأسطول التجاري الوطني كمصدر للنقل ، وذلك بتأجيره إلى الدول والشركات الأجنبية .

- تخفيض التكاليف وتخفيض عجز ميزان المدفوعات بالنسبة للدولة الفقيرة .

2-3 التخصص وتقسيم العمل : يعد نشاط النقل عامة والنقل البحري بصفة خاصة من أهم عوامل التخصص الإقليمي بين مناطق الدولة الواحدة ، وبين الدول المختلفة ، وذلك بتفوق بعض الدول في إنتاج سلعة أو مجموعة من السلع تكتسب مزايا نسبية ، بينما تتخصص بعض الدول الأخرى في إنتاج أنواع أخرى من السلع .

أي أن كل دولة تعد بمثابة سوقا لتصريف منتجات الدول الأخرى ، وبالتالي فنشاط النقل البحري يساهم في توسع نطاق السوق ، وتوطن الصناعة ، والإختيار السليم لمواقع الإنتاج ومراكز التوزيع .

2-4 تنويع العمالة : يمارس قطاع النقل البحري دورا هاما في خلق مناصب وفرص عمالة سواء في المشروعات الأساسية له أو المشروعات المكملية خاصة في الموانئ الكبرى والدول التي تملك أسطول تجاري حيث أن سوق العمالة يعد سوقا دوليا وتخطي الدول فيها بمنافع تتمثل في :

- زيادة فرص العمالة .

- إمكانية الاستعانة بهذه العمالة بعد اكتسابها العديد من المهارات في مجال العمل البحري على سفن أجنبية ، والاستفادة منها في إنشاء أسطول تجاري وطني مع درجة عالية من التخصص اللازم لرفع كفاءة الخدمات المقدمة ¹.

ومنه فإن أهمية النقل البحري تتضح من خلال ارتباطه الوثيق بتجارة السلع والبضائع الدولية ، فهي تمثل تقريبا ما نسبته 80% من حجم التجارة العالمية ، حيث يتم نقل آلاف الاطنان من البضائع خلال الرحلة الواحدة ، بال إضافة إلى نقل مئات المسافرين مع احتمال تغيير في أوقات هذه الرحلات بسبب وضعية البحر ، ووجود تيارات بحرية قوية مما يشكل خطورة في التنقل . وقد يشترك هذا النمط مع النقل

¹ - خولة كافي ، نفس المرجع السابق ، ص (17 - 19) .

بالسكك الحديدية في القدرة لنقل حجم ، لكن في المقابل يفتقر لعدم إمكانية الاعتماد عليه من طرف الدول في تنمية اقتصادها الداخلي ، والاستفادة من نقل الآلاف من البضائع والمسافرين بين مدن ومناطق الدولة الواحدة ، وهذا ما يتميز به النقل بالسكك الحديدية فهو يضمن تقديم هذه الخدمات بأكثر فعالية وأمناً وفي كل الظروف الجوية ، مع تقليص التكاليف وعدم التعرض إلى الضرائب والرسوم الجمركية من حكومات الدول مما يساعد في دفع عجلة التنمية في الاقتصاد الداخلي للدول .

المطلب الثاني : قطاع النقل الجوي .

1- مفهوم النقل الجوي :

يعتبر النقل الجوي أحدث أنماط النقل وأسرعها ، وأكثرها مرونة وتطوراً ، واستخدماً للأساليب التكنولوجية المتطورة ، كما أن وسيلة النقل بالطائرات هي وسيلة تضمن عقد بين الراكب أو صاحب البضاعة وبين شركة الطيران ، من خلال التذكرة أو قسيمة نقل البضائع والشركة هي المسؤولة عن توصيل المنقول إلى المكان المتعاقد عليه .¹

2- دور القطاع النقل الجوي في عملية التنمية الاقتصادية :

تتبلور الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل الجوي في تعاظم المردود الاقتصادي الاجتماعي الناتج عن تقديم خدمات القطاع ، ورفع معدلات التنمية الاقتصادية والاجتماعية في الدولة ، وتحليل هذه الأهمية لابد من التطرق إلى بعض المؤشرات منها :²

1-2 رغم ارتفاع تكلفة النقل الجوي سواء بالنسبة للركاب أو البضائع إلا أن هناك بعض السلع لا يمكن أن تنقل إلا بواسطة الطائرات وخاصة السلع سريعة التلف كالأدوية ، والفواكه الطازجة الخ ، فهي تتطلب وسيلة نقل سريعة تحقق الطلب ، وبالتالي فإن وسيلة النقل بالطائرات تعتبر مصدر لتلبية الطلب المتزايد على السلع ، وتحقيق زيادة في الدخل القومي نتيجة لإستردادها هذه السلع وبيعها بأكثر الأسعار ، أو القيام بعملية التصدير والحصول على أسعار تفوق أسعار إنتاجها .

2-2 رفع معدلات العمالة : إن قطاع النقل الجوي يقوم بتوفير فرص توظيف داخل القطاع نفسه أي في شركات الطيران والمطارات ، وخلق فرص عمل بصورة غير مباشرة بالاعتماد على علاقات الترابط مع القطاعات الاقتصادية الأخرى ، يرتبط نشاطها بالنقل الجوي ، وبالتالي التخفيض من نسبة البطالة

¹ - سعيد عيده ، مرجع سبق ذكره ، ص 321 .

² - ردينة عثمان يوسف ، إدارة خدمات النقل الجوي ، دار المناهج للنشر ، عمان ، 2008 ، ص 175 ، 199 .

كما يساهم النقل الجوي في رفع معدلات الطلب والعرض داخل الاقتصاد الوطني وخلق عوائد مالية ورفع معدلات الناتج المحلي الإجمالي .

3-2 تنشيط وتنمية قطاع السياحة : يتميز قطاع النقل الجوي بوجود علاقات وطيدة مع الأنشطة

الاقتصادية الأخرى ، وبصفة خاصة نشاط السياحة وذلك يبدو واضحا من خلال :

- ارتفاع معدلات العمالة في شركات الطيران لتقديم خدمات السياحة .
- توفير وانتظام تقديم خدمات هذا النوع من النقل ، وتحسين مستوى الخدمة نفسها كلها عوامل تساعد في زيادة الجذب السياحي خاصة في الدول التي لديها نشاط سياحي كبير .
- تزايد الطلب (المحلي والدولي) على خدمات السياحة في أي دولة ، يترتب عليها زيادة معدلات التشغيل في قطاع النقل الجوي ، بالتالي ضرورة إيجاد قدر كافي من التنسيق بين تخطيط النقل الجوي وتخطيط السياحة .

4-2 أثر تحسين مركز ميزان المدفوعات :

يبرز التأثير الإيجابي لنشاط النقل الجوي على ميزان المدفوعات من خلال أثر خدمات هذا القطاع:

- بالنسبة لتأثير نشاط النقل الجوي على ميزان المعاملات التجارية : يجلب قطاع النقل الجوي عوائد مالية وبالعملات الأجنبية والناجمة عن المردود المادي للسياحة من خلال ما توفره شركات الطيران من خدمات النقل الجوي الداخلي والخارجي إلى جانب متحصلات مبيعات بطاقات السفر والأنشطة التي يتم تسويتها بالعملات الدولية ، كما أن الدول المصنعة للطائرات ، ومنه فالأثر الصافي لهذا النوع من النقل يتوقف على رصيد حساب الخدمات التجارية المسجلة بالعملات الأجنبية .
- بالنسبة لتأثير نشاط النقل الجوي على الميزان التجاري : يظهر هذا التأثير من خلال حجم ونطاق التبادل التجاري (الصادرات والواردات) القائم بين دولة ودولة غيرها فيما يلي :
- أماكن ومواقع التوطن الصناعي يساهم في تخفيض تكلفة الإنتاج .
- حصيلة الصادرات بالعملة الأجنبية ، وتأثير الضرائب الجمركية يساهم في زيادة أو نقصان في تحديد قيمة الفارق بين ثمن السلعة في البلد والبلد المستورد .
- كذلك فإن تكلفة النقل الجوي تعد أهم العوامل التي تأثر في تركيز ، وانتشار عمليات التبادل التجاري فيما بين الدول .¹

¹ - سعيد عبده ، مرجع سبق ذكره ، ص 324 .

وعليه فإن النقل الجوي يعتبر أحد وسائل النقل المهمة في تحقيق الاتصال ما بين الشعوب والبلدان ، ويساهم بفعالية في الإطلاع على الحضارات الأخرى وتبادل الثقافات ما بين الدول والشعوب ، وهي تعمل على نقل أعداد هائلة من المسافرين وبعض السلع الخفيفة في رحلات لمسافات طويلة ، إلا أنه يتميز بارتفاع تكاليفه ، وهذا يؤدي لعدم اللجوء إليه ، كذلك تأثره بسوء الأحوال الجوية قد يؤدي إلى توقف الرحلة ، على عكس النقل بالسكك الحديدية فيعتبر قليل التكاليف ويتمشي مع القدرة الشرائية بالنسبة للأفراد ، كما يستطيع نقل كميات كبيرة من السلع والبضائع الثقيلة بمختلف أنواعها (الحديد الزيوت ،الغاز) ، وبدون مخاطر كبيرة ، فأن النقل السككي لا يتأثر بالأحوال الجوية فهو مباشر تقديم خدماته في كل الظروف وفي معظم الأوقات .

المطلب الثالث : قطاع النقل البري .

لنقل البري دورا بارزا في عملية نقل البضائع والركاب ، وتزداد أهميته من خلال وسائله (السيارات السكك الحديدية) ، وذلك لما تتمتع به هذه الوسائل من مزايا تفوق بدائل النقل الأخرى . حيث يساهم النقل البري في ضمان نقل المواد الأولية من مناطق استخراجها إلى أماكن إنتاجها ، ونقل القوى العاملة إلى المصانع و ورشات الإنتاج ، كما يعمل على وصول المنتجات النهائية إلى المستهلك للاستفادة منها ،ومن ناحية أخرى يضمن تنقل الأفراد وأمتعتهم إلى مقاصدهم .

وتقوم وسائل النقل البري بفك العزلة على المناطق النائية قليلة الكثافة السكانية ، والتي يكون غالبا تركز الموارد الطبيعية فيها وهذا لحسن استغلالها وفي ظروف ملائمة .كما يقدم هذا القطاع الحساس تسهيلات لمختلف القطاعات الحيوية الأخرى كالزراعة ، الصناعة ، التعليم، ذلك بتوسع مساحة الأراضي المستغلة زراعيًا ، نمو المدن والمراكز الحضرية وازدهارها ، أيضا تحقيق التوازن بين عرض السلع والطلب عليها في الأسواق المحلية والخارجية .

كما لا يمكن التغاضي عن أهمية النقل البري في توفيره لفرص ومناصب شغل لشريحة كبيرة من الأفراد سواء في قطاع النقل نفسه أو قطاعات أخرى ترتبط بصورة مباشرة أو غير مباشرة به ، وبالتالي استعاب أعداد هائلة من اليد العاملة والتقليص من ارتفاع نسبة البطالة ، وتطور وسائل النقل البري يساهم في تزايد التبادل الاجتماعي بين الشعوب والأمم ، والتكامل و الاندماج الاقتصادي والثقافي .

أما عن الإنتاج والتوزيع ، والتصنيع فإن وجود وسائل النقل البري يعمل على تنميتها ، تنظيمها وازدهارها ووصول السلع إلى الأسواق البعيدة وتوسيع الأسواق الداخلية والخارجية ، مما يؤدي إلى تخفيض التكاليف ، وتدعيم الركائز الاقتصادية لأي دولة .¹

¹ - سميرة إبراهيم أيوب ، مرجع سبق ذكره ، ص 52 .

ويمكن أن تحدد أهميتين : - النقل بالمركبات يزداد الاعتماد عليها والحاجة إليها لما تتميز به من المرونة والاستجابة العالية التي تتصف بها لتلبية حاجات النقل سواء نقل الأفراد أو البضائع ، ذلك من خلال الترابط السهل ما بين المناطق الجغرافية المتناثرة والتي يصعب في كثير من الأحيان على الوسائل الأخرى تحقيقها . لكن يساهم النقل بالمركبات في زيادة الآثار السلبية للنقل من الاكتظاظ الطرقي ارتفاع نسبة الحوادث حيث أن الشاحنات الثقيلة تكون المتسبب الرئيسي في حدوثها ، زيادة نسبة التلوث.... الخ . فرغم الأهمية الاقتصادية للنقل بالمركبات إلا أن النقل بالسكك الحديدية يبقى أكثر أنماط النقل حيوية وتأثيرا في اقتصاديات الدول . فتبرز أهميته الاقتصادية من خلال قدرتها الكبيرة على نقل الحمولات الثقيلة ولمسافات بعيدة وبسرعة تفوق الوسائل الأخرى ، وبالتالي تشجيع الاستثمارات الضخمة التي تسعى أي دولة لتحقيقها . كما تعتبر أيضا عاملا من عوامل التوطن الصناعي خاصة في مرحلتي الإنتاج والتوزيع ، ففي مرحلة الإنتاج تتمثل أهمية السكك الحديدية في توفير خدمات نقل المواد الأولية وعنصر العمل والسلع الوسيطة ، وفي مرحلة التوزيع يبرز دور السكك الحديدية في نقل الإنتاج من مناطق الإنتاج إلى مناطق التخزين و الاستهلاك وموانئ التصدير .

كما أن لهذا النوع من النقل وظائف اقتصادية عديدة ومهمة بالنسبة لأي دولة تمتلك أسطولا متطورا من القطارات ، وخط من السكك الحديدية ممتد في جميع أراضيها وخاصة إذا كان يصل إلى المناطق الساحلية ، حيث يساهم هذا الأخير بفعالية في النقل نحو الموانئ ومنها إلى مختلف المناطق في البلاد منشطا حركة التجارة والصناعة ، أيضا فالنقل بالسكك الحديدية يعوض عن استخدام الملايين من الشاحنات الناقلة للبضائع سنويا ، فهو الذي يتم استخدامه للمنقولات الضخمة التي تعجز أي وسيلة أخرى عن نقلها ، مما يسرع وتيرة المبادلات التجارية والمنتجات الصناعية ، بتوفير المواد الأولية بالكميات اللازمة وفي المواعيد المحددة وبكميات هائلة يتم إيصالها في نفس الوقت ، وبالكمية المطلوبة كلها مرة واحدة وليس بدفعات مثل النقل بالشاحنات ، ومن ناحية أخرى فالنقل السككي يعمل على امتصاص الاكتظاظ الموجود في الطرقات (السيارات ، الشاحنات ، الحافلات....الخ) . ويضاف أيضا إلى إنشاء سكة حديدية يكون أفضل من تعبيد الاف الكيلو ميترات من الطرق من حيث الكلفة والمصاريف اللازمة لذلك ، مما يوفر للدولة مبالغ هائلة تستثمرها في مجالات أخرى ¹.

كما أن النقل بالسكك الحديدية يضمن التوازن من حيث وجود مدن صغيرة مكتظة بالسكان ، ووسائل نقل خاصة وعامة لتلبي حاجاتهم . على عكس القطار فلا يحتاج إلى طرق معبدة تنقص من مساحة المدن بل أنه يمر حتى بالمناطق الجبلية ، وفي نفس الوقت يمتص عددا هائلا من المتنقلين ويلبي

¹ - سميرة إبراهيم أيوب ، مرجع سبق ذكره ، ص 56 .

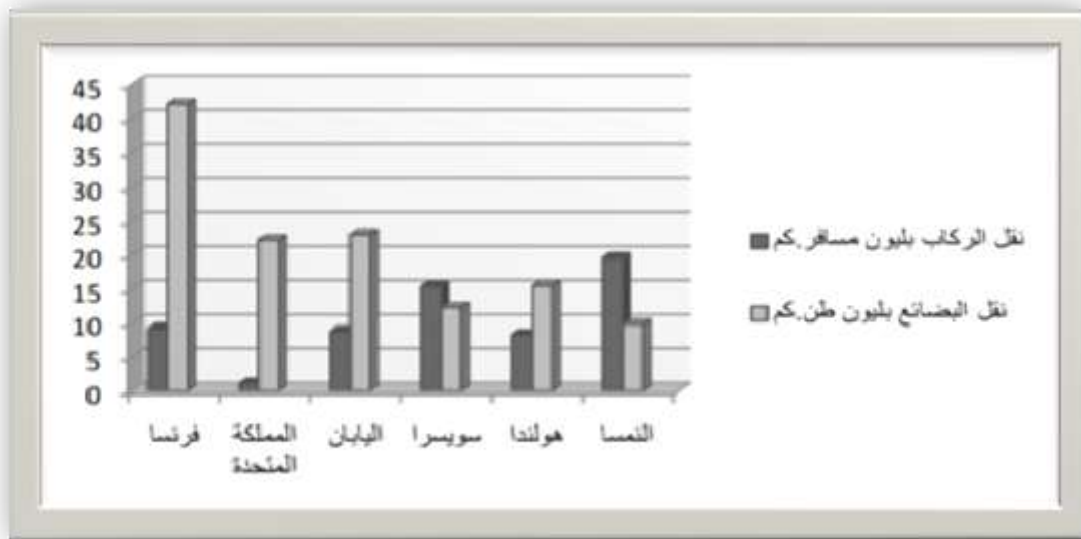
رغباتهم . فكل منطقة تمر بها خطوط حديدية حتى وإن كانت ريفية قليلة الحركة السكانية ، تنتعش بها جميع نواحي الحياة من خلال :

- الزراعة : (نقل المحاصيل للبيع ، والحصول على كميات البذور اللازمة إلى مقر الأرض باستخدام القطارات دون ضرورة لاستخدام الشاحنات بتكاليفها الضخمة) .
- إنعاش الصناعة (إمكانية إحضار المواد الأولية اللازمة في الوقت وبالكميات المطلوبة دون تأخير كمية عن أخرى وكذلك بيع المنتجات بسهولة نقلها إلى الأسواق المختلفة) .
- أما بالنسبة للتجارة فإن استخدام القطاعات تصبح المناطق المعزولة أهلة بالسكان لازدهار الصناعة والزراعة فيها ، فيتم تشكل تكتلات سكانية في الأرياف ، وبذلك يخفض الاكتظاظ في المدن .

- كذلك من الناحية السياحية فإن وجود وسائل وخطوط حديدية بالمدن يضمن إيصال السواح سنويا إلى المحميات الطبيعية الجبلية ، دون ضرورة استخدام السيارات والحافلات السياحية التي تدوس سنويا على هذه المناطق السياحية ، وتعمل على إفسادها تدريجيا مع مرور الزمن .

ومن الملاحظ أن المواصلات الحديدية في العالم كانت ولا تزال تحظى بأعلى نسبة من حجوم النقل المتحققة في كافة البلاد المتقدمة ، حيث نلاحظ هذا من خلال الشكل رقم (01) الذي يعطي نسبة مشاركة السكك الحديدية في بعض بلدان العالم في إجمالي النقل لكل دولة لعام 2014 م ، وهذا ما تؤكد به بعض الإحصائيات حول نقل الركاب ونقل البضائع لسنة 2014 م¹

الشكل رقم (01) : نقل الركاب والبضائع في بعض الدول لسنة 2014 م



المصدر : خولة كافي ، مرجع سبق ذكره ، ص 25.

¹ - سميرة إبراهيم أيوب ، مرجع سبق ذكره ، ص 57 .

ومن خلال الشكل يتضح أن أغلبية الدول المتطورة تعتمد على النقل بالسكك الحديدية سواء فيما يخص الركاب أو البضائع وبدرجات متفاوتة ، فمثلا كل من فرنسا ، المملكة المتحدة ، اليابان ، هولندا فإن نقل البضائع يكون بنسب عالية جدا مقارنة بنقل الركاب ، وبالتالي تدعم الهيكل الاقتصادي للدول وزيادة دخل نقل البضائع ، البضائع ، في حين اليابان ، والنمسا فإن نقل الركاب يكون أكثر من نقل البضائع ، لأنها تتميز بضيق المساحة ، والطرق فتستعمل النقل بالسكك الحديدية لفك مشاكل الاختناق الطرقي .

وأصبح يعتمد على السكك الحديدية بنقل ما يزيد في مجموعة عن عشرة مليار راكب /كم يوميا ، بين البلدان والمدن ، وبين المدن والضواحي فيها ، بالإضافة إلى قطارات الأنفاق (الميترو) بتقديم أفضل الخدمات المواصلاتية . فنقوم بنقل الملايين يوميا بأيسر السبل وأقل التكاليف وأسرع الأوقات.

ومن خلال الشكل السابق يتضح أن النقل بالسكك الحديدية ذو أهمية اقتصادية كبيرة ، يساهم في النمو الاقتصادي والتنمية الشاملة للدول ، وتقديم خدمات للركاب وذلك بهدف التقليل من الازدحام والاحتفاظ داخل مراكز المدن ، والبضائع بالحمولات الكبيرة وبأقل التكاليف .¹

¹ - سميرة إبراهيم أيوب ، مرجع سبق ذكره ، ص 57 .

المبحث الثاني : عموميات حول اقتصاديات النقل البحري .

يشكل النقل البحري 90% من إجمالي حجم التجارة العالمية وهو شريان الاقتصاد العالمي ، ولنا أن نتخيل المعاملات التجارية بدون النقل البحري سون نكون عاجزين عن إنجاز المعاملات التجارية عبر مختلف قارات العالم ، وهذا المبحث يتعرض للأبرز عموميات حول اقتصاديات أنشطة النقل البحري .

المطلب الأول : مفهوم نشاط النقل البحري والعناصر المساهمة فيه .

1- مفهوم نشاط النقل البحري : يعرف نشاط النقل البحري بأنه نشاط إنتاجي من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية (مكانية، زمنية) وذلك بنقلها من مكان حيث تتوفر فيه إلى مكان حيث تندر فيه، وهو نشاطا توزيعيا لدوره الهام في عملية التوزيع محليا وعالميا .¹

2- العناصر المساهمة في نشاط النقل البحري : ويمكن تعريف نشاط النقل البحري من خلال العناصر التي تسهم في تقديم خدمات نقل بحرية وهي تضم: السفينة، والسماصرة، الموانئ البحرية، شركات الشحن والتوزيع وما ينبع ذلك من أنشطة نقل وتخزين، وشركات تأمين، وكافة الهيئات والمؤسسات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات النقل البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة ،وفيما يلي هذه العناصر:²

1-2 - شركات الملاحة البحرية : هي تختص بنقل الحمولات من الصادرات والواردات على الخطوط الملاحية من بترول ومشتقاته، نقل البضائع المختلفة خدمات نقل الركاب .

2-2- الموانئ البحرية : هي من أهم الدعائم التي يقوم عليها صناعة النقل البحري لمالها من أهمية في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن وهي تتنوع وفق تنوع الموانئ البحرية من حيث طبيعتها ومن حيث وظائفها .

2-3- مشروعات توريد المعدات البحرية : مهمتها تزويد السفن الوطنية والأجنبية باحتياجاتها من المواد التموينية وكذلك توفير خدمات الصيانة والتجهيزات اللازمة وإمدادها بقطاع الغيار والأجهزة البحرية الضرورية .

2-4- ترسانة بناء وإصلاح السفن : يسهم نشاطها في الحفاظ على الطاقة الإنتاجية للسفن وضمان استمرار أداء مهامها في نقل الحمولات المختلفة، فهي تقوم بإصلاح السفن الخدمية والتجارية والآلات العائمة مثل اللنشات والقاطرات كما تقوم ببناء السفن العربية وسفن الصيد والأبحاث، بالإضافة إلى عملها على إعداد الدراسات الأولية والتصميمات التنفيذية وإجراء التجارب الأولية للتشغيل .

¹ - حملاوي ربيعة ، مردودية المؤسسات المينائية ، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية ، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير ، جامعة الجزائر ، دفعة 2008، ص 10 .

² حملاوي ربيعة ، المرجع أعلاه ، ص 10 .

2-5- شركات الشحن والتفريغ : مهمتها تتعدد من شحن وتفريغ ونقل وتخزين من خلال قيامها بما يلي:

- القيام بشحن وتفريغ البضائع المختلفة كنقل البضائع من المخازن خارج المنطقة الجمركية إلى الأرصفة من أجل شحنها والعكس من داخل المنطقة الجمركية إلى الساحات المختلفة خارج المنطقة الجمركية .
- منح التسهيلات اللازمة المتعلقة بعمليات الشحن والتفريغ كتأجير المعدات البحرية للغير وتأجير معدات الشحن والتفريغ للسفن .
- القيام بعمليات قطر للسفن وسحب الصنادل داخل الميناء وخارجها باستعمال اللنشات الحكومية .

2-6- مشروعات التوكيلات الملاحية : ويتمثل نشاطها في المهام التالية :

- تقوم بتنفيذ الإجراءات القانونية الخاصة بالسفن الأجنبية وذلك لدى السلطات المحلية باعتبار تلك الشركات تمثل السفن الأجنبية فتتخذ كافة التعليمات الخاصة بدخول ومغادرة السفن للميناء.
- القيام بدور الوكيل على أصحاب السفن الأجنبية وتجهيز كل ما يلزمها قبل وصولها إلى الميناء أو بعد الوصول .
- حجز التذاكر للمسافرين على سفن أجنبية وشحن البضائع التي يتم تصديرها، وفق حجم وسعة الفراغات الموجودة بالسفن وتسليم للبضائع الواردة وتحصيل مستحقات الملاك.

2-7 -مشروعات أخرى مثل :¹

- مشروعات التأمين البحري والبنوك المتخصصة في تمويل النقل البحري .
- شركات السمسرة البحرية .
- مستودعات لتخزين البضائع بغية تسليمها لأصحابها في الموعد المحدد .
- شركات استئجار فراغات السفن وشركات المقاولات البحرية .
- شركات عمليات القطر والإنقاذ والتطهير .

المطلب الثاني : خصائص أنشطة النقل البحري

تتميز أنشطة النقل البحري بطبيعة خاصة تميزها عن غيرها من الأنشطة الاقتصادية (الزراعية، الصناعية،...) باعتباره نشاطا يتأثر وبشكل مباشر بقوى الطبيعة (البحار، الطقس، المناخ...) وبالتالي فإن الاستثمارات في هذا القطاع تتميز بدرجة عالية من الكثافة الرأسمالية، ومشروعات ملاحية مكمل

¹ - حملاوي ربيعة ، مرجع سبق ذكره ، ص11.

تتنقل الأشخاص والسلع بأمان والإبحار اللائق للسفن التجارية، مع ضرورة توفر موانئ وهياكل ووسائل ملائمة لعمليات الشحن والتفريغ، بالإضافة إلى أن الطلب على خدمات النقل البحري طلب مشتق من الطلب على المنتجات السلعية والخدمية بمختلف الأنشطة الاقتصادية بأي زيادة أو انخفاض في عرض خدمات النقل البحري يؤثر وبشكل مباشر على الأنشطة في القطاعات الاقتصادية الأخرى، ولذا فإن عملية الاستثمار في هذا القطاع تتطلب دراسة تحليلية ودقيقة من أجل الاستغلال الأمثل للموارد المالية والمادية، ولذا فهذا القطاع يتميز بخصائص محددة نذكرها فيما يلي¹ :

1- ارتفاع الكثافة الرأسمالية لمشروعات صناعة النقل البحري : إن الطرق الإنتاجية المتبعة في مؤسسات خدمات النقل البحري تعتمد على كثافة رأس المال في إنتاجها، فالسفينة مثلاً تتطلب أجهزة ووسائل اتصال وشحن وتخزين وتمويل خاصة ذات كفاءة عالية ووسائل تمكنها من الإبحار في أمان ويمكن الاعتماد على عدة مؤشرات في قياس الكثافة الرأسمالية اللازمة لمشروعات النقل البحري :

- قياس تكلفة بناء السفن والموانئ .

- معامل الاستثمارات اللازمة لزيادة الناتج بوحدة واحدة . ومن مظاهر ارتفاع الكثافة الرأسمالية في هذا النشاط - : ارتفاع التكلفة الرأسمالية لبناء السفن وإصلاحها (كالمحركات والأجهزة الملاحية واللاسلكية وأجهزة التحكم الآلي - المخازن والصيانة - مباني إدارية وخدمية ...)

- ارتفاع التكلفة الرأسمالية لإنشاء الموانئ، وبشكل متزايد، بمعدل زيادة يقدر بـ 139 % خلال خمس سنوات، لموانئ الحاويات ، وكذلك العناصر الأولى كالأراضي والمباني الإدارية ومساحات التخزين ، وقدرت تكلفة إنشاء الموانئ المتوسطة حسب طاقتها الاستيعابية بين 150 مليون دولار و 400 مليون دولار .

2- تزايد استخدام التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري : يقصد بذلك تطبيق الأساليب العلمية الحديثة والتوسع فيها بدأ من بناء السفن ووسائلها المختلفة إلى الموانئ وأساليب إدارتها والوسائل المستخدمة في ذلك - كاستخدام الحاسبات الإلكترونية لعلاج المشاكل الإدارية على عمليات السفن والرسو والإفراغ ، و هذا بهدف رفع الكفاءة الإنتاجية و خفض عناصر التكاليف - كتخفيض مدة بقاء السفينة بالميناء ... الخ .

1-2 في مجال بناء السفن : ظهور حاملات الصب المتخصصة - الأخشاب الخام و السيارات - و ظهور سفن الحاويات وسفن الدحرجة، وناقلات البترول الضخمة، واستخدام القوة النووية والهيدروجينية في

¹ - سميرة إبراهيم أيوب ، اقتصاديات النقل - دراسة تمهيدية ، كلية التجارة ، جامعة الإسكندرية ، سنة 2001 ، ص 30 .

تشغيل الأنشطة المكملة لعمل السفينة. مثل آلات المساعدات الملاحية واستخدام أساليب علمية لحماية البيئة واستخدام الحاسبات الآلية في ترتيب البضاعة داخل فراغات السفن .

2-2 في مجال الشحن و التفريغ : ظهور ما يسمى بنظام التوحيد النمطي لنقل البضائع حيث تستخدم في عمليات تداول البضائع من وإلى السفينة الأوناش العملاقة و اللواري و كذلك النقل بالحاويات الذي يعد من أهم مظاهر التطور التكنولوجي، حيث ترتفع معدلات المناولة .

- اقتصاديات الحجم الكبير ومضاعف طاقات حمولة السفن (أكبر من 6000 حاوية) استخدام نظم المعلومات الحديثة وتطبيق نظام تبادل البيانات إلكترونياً

- عملية النقل من الباب إلى الباب والتخطيط لعمليات النقل في مختلف مراحلها عبر وسائل النقل المختلفة، وما ينجر عن ذلك من تخفيض في تكاليف المناولة، التأمين وحزم البضائع وانخفاض في زمن بقاء السفينة في الميناء وحماية البضائع من السرقة وتقليل نسب التلف .

3 - تخضع صناعة النقل البحري لسيطرة بعض الدول و الشركات الملاحية العالمية : إن معظم الدول المطلة على البحر تمتلك سفناً لنقل البضائع و تقوم باستئجار سفناً أخرى في حالة الحاجة إليها .فهذه الصناعة لا تخضع لمنافسة متكافئة بين دول العالم ،حيث تسيطر الشركات العالمية على تلك الصناعة من حيث أسطول الناقلات، البناء، الصيانة، فهي تسيطر على السوق العالمية في هذا المجال حيث نلاحظ حسب إحصائيات (سنة 2015) أن 72 % من الأسطول العالمي للناقلات موزعة على عدد من الدول و هي : الدنمارك، الامارات العربية، وايران، أمريكا . إن التطور التكنولوجي في جميع مظاهره (إدارة ، مناولة ، بناء السفن) مرتبط بتوافر الظروف الملائمة في مختلف الدول، فالدول المتطورة تمتلك ذلك كوفرة رأس المال، اتساع حجم الأسواق، أما الدول النامية فتفتقد إلى ذلك للأسباب التالية :

- * الندرة النسبية لرأس المال .

- * ضيق السوق المحلي والعالمي ووفرة عنصر العمل .

ضعف قدرتها التنافسية في السوق العالمية بسبب ارتفاع أسعار صادراتها نتيجة ارتفاع تكلفة النقل .

- * صعوبة تهيئة الموانئ المتطورة لاستقبال السفن الحديثة باعتبارها تتطلب أرصفة عميقة تتناسب وغطاس السفن العملاقة، ووسائل مناولة متطورة، مما أثر سلباً على اقتصاديات الدول النامية-، ومن هذه الآثار السلبية نجد¹:

- ظهور ثنائية تكنولوجية بسبب صعوبة الإحلال الكامل للأساليب التقليدية .

¹ - سميرة إبراهيم أيوب ، مرجع سابق ، ص 31 .

- اضطراب معدلات نمو عجز ميزان المدفوعات خاصة إذا لجأت الدول النامية إلى الاقتراض لتمويل عمليات التطوير في ظل قلة إيراداتها من العملة الصعبة .
- زيادة معدلات البطالة وذلك بعد إدخال السفن الحديثة والتي تعتمد في إدارتها على الحساب الآلي حيث تحل الآلات محل العمالة التقليدية.

4- طول عمر مشروعات صناعة النقل البحري : إن العمر الافتراضي لهذه المشاريع هو أطول ضمنياً من المشاريع الصناعية الأخرى فالعمر المتوسط للسفن عادة ما يكون بين 25 سنة و 30 سنة، أما بالنسبة للموانئ البحرية والمرات الملاحية تصل إلى 100 عام وبذلك ينجر عنها آثار سيئة هي ما يلي :

- ضرورة تقييم المشاريع بثقة كبيرة ومتابعة خطط الاستثمار عند الإعداد وعند التشغيل .
- عند اتخاذ القرارات الخاصة بالتوسع على مشروعات النقل البحري لا بد من التعرف على مدى منفعتها وضرورتها للاقتصاد الوطني .

5- خدمات النقل البحري غير قابلة للتخزين والتكاليف الغير قابلة للتجزئة : أن الخدمة يتم توفيرها عند تقديم الطلب لنقل سلعة معينة خلال فترة معينة فتبحر السفينة في زمن محدد من ميناء معين لتصل إلى ميناء الوصول فالخدمة تقدم بشكل متتابع ومستقل من حيث الزمن ومكان النقل أي أن الخدمة تستهلك بمجرد إنتاجها وتكاليف خدمات النقل البحري غير قابلة للتجزئة خاصة عند تقييم وتسعير خدمات النقل في صعوبة توزيع تكلفة إنشاء الميناء على مختلف أنواع السفن وكذلك توزيع تكاليف النشاط على مدار العام حيث يتغير الطلب من فترة لأخرى .

6- أهمية توافر المعلومات واختصار الزمن في صناعة النقل البحري :

- أن السعي نحو التطور التكنولوجي وتطوير نظم النقل واستخدام سفن عالية السرعة كل هذا بهدف رفع كفاءة الأداء في خدمة النقل البحري وزيادة إنتاجيتها وتخفيض تكاليفها مثال ذلك أن تأخر أي سفينة بالميناء ترمي إلى تحمل تكاليف إضافية يسبب تباطؤ فمثلاً أدى تأخر السفن المحملة بالاسمنت لمدة 259 يوم في أحد موانئ التفريغ إلى زيادة تكلفة النقل للطن من 5.20 دولار إلى 9.157 دولار نتيجة عمليات الشحن والتفريغ بالميناء .

- يتم تبادل المعلومات الهائلة الكترونياً من خلال نظم متطورة تنقل بين المحطات الأرضية والسفن والجمارك.... الخ، وتوفر المعلومات يساهم في تقليل وقت الإنجاز والبعد والتكلفة بالإضافة إلى تخفيض دورة السفينة وارتفاع في معدل تكرار الرحلات البحرية، ورفع كفاءة الموانئ البحرية من خلال تعظيم واستقبال عدد كبير من السفن خلال فترة محددة .¹

¹ - سميرة إبراهيم أيوب ، مرجع سابق ، ص 31.

المطلب الثالث : العرض والطلب على خدمات النقل البحري :

1- محددات الطلب على خدمات النقل البحري للبضائع :

يتحدد الطلب على خدمات النقل البحري بحجم التجارة الخارجية المنقولة بحرا أي بحجم الصادرات وحجم الواردات من السلع والخدمات، وبحجم عدد المسافرين، باستخدام السفن كوسيلة في النقل، فالطلب على خدمات وسائل النقل البحري لنقل مختلف السلع والخدمات هو طلب مشتقا أو مستمدا من طلب أصلي آخر يتمثل في الطلب على تلك البضائع التي تتضمنها عملية التبادل التجاري الدولي، أما في حالة الطلب على خدمات النقل البحري بغرض نقل الركاب يعد طلبا مشتقا من طلب أصلي آخر هو الرغبة في السفر لمختلف الأغراض : (السياحة، أعمال...) ويتحدد بحجم الركاب الراغبين في السفر وقد يكون هذا الطلب طلبا أساسيا وليس مشتقا في حالة أن السياحة تشكل هدفه الأساسي عبر وسائل النقل البحرية .¹

أما العرض في خدمات النقل البحري فيتحدد بالطاقة المينائية ووسائل النقل البحري المختلفة والمكونة من الهياكل الأرضية، الأرصفة، المستودعات ، الإدارة المشرفة وكذلك الوسائل الخاصة بالشحن والتفريغ والجر والتخزين ... الخ، بالإضافة إلى الأسطول الناقل لمختلف السلع والركاب، من سفن وناقلات باختلاف أحجامها وأشكالها

1-1- مرونة الطلب على خدمات النقل البحري بغرض نقل البضائع المصدرة والمستوردة :²

تعريف المرونة : تعرف بأنها مدى استجابة التغيرات في الكمية المطلوبة من السلعة أو الخدمة (صادرات، واردات) بالنسبة للمتغيرات التي ترتبط بهما كالثمن مثلا حيث عرف "مارشال" مرونة الطلب بأنها التغير النسبي الحاصل في الطلب إلى التغير النسبي الحاصل في السعر . وهي تعتمد على العناصر التالية :

مرونة الطلب السعرية : تعرف مرونة الطلب السعرية على خدمات النقل البحري بأنها : التغير النسبي في الكمية المنقولة من سلعة معينة، نتيجة التغير النسبي في تكلفة تقديم خدمات النقل البحري، فهي تتوقف على تكلفة النقل البحري (النولون) على النحو التالي :

حيث :

مرونة الطلب : E_D

التغير النسبي في الكمية المنقولة : ΔQ

¹ - كارلين أولولين ، إقتصاديات النقل البحري ، ترجمة مختار السويدي ، ط 2 ، سنة 1979 ، ص 103 .

² - حملاوي ربيعة ، مرجع سبق ذكره ، ص 16.

التغير النسبي في تكلفة النقل (النولون البحري) : ΔC

$$E_D = \frac{\Delta Q}{Q} / \frac{\Delta c}{c}$$

أولاً: مرونة الطلب على السلعة المنقولة بحراً : تعرف بأنها التغير

النسبي في الكمية المطلوبة من هذه السلعة نتيجة التغير النسبي في سعر السلعة وذلك كما يلي :

$$E_{D_p} = \frac{\Delta Q_D}{Q_D} / \frac{\Delta P_D}{P_D}$$

حيث: مرونة الطلب السعرية لسلعة معينة $E_n \rightarrow$
التغير النسبي في الكمية المطلوبة من السلعة $\frac{\Delta Q_D}{Q_D} \rightarrow$

التغير النسبي في سعر السلعة $\frac{\Delta P_D}{P_D} \rightarrow$

ثانياً: مرونة عرض السلعة المطلوب نقلها بحراً : هي التغير النسبي في الكمية المعروضة من السلعة (صادرات، واردات) نتيجة للتغير في سعر عرض هذه السلعة كما يظهر من المعادلة التالية :

$$E_{O_p} = \frac{\Delta Q_0}{Q_0} / \frac{\Delta P_0}{P_0}$$

حيث : مرونة عرض السلعة $E_{D_p} \rightarrow$
التغير النسبي في الكمية المعروضة من السلعة $\frac{\Delta Q_D}{Q_D} \rightarrow$
التغير النسبي في سعر العرض $\frac{\Delta P_D}{P_D} \rightarrow$

1-2- النولون البحري أنواعه وقياسه :¹

أولاً: تعريفه : يعرف النولون البحري بأنه المبلغ الذي يتحصل عليه مالك السفينة نظير نقل البضائع وتسليمها بأمان من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ وهو يدخل كعنصر من عناصر التكلفة الأساسية للمنتجات النصف مصنعة أو التامة الصنع أو مواد أولية وتظهر أهمية تكلفة النولون إلى مدى تخفيضه بالنسبة لوسائل النقل الأخرى نتيجة حمولة السفينة الكبيرة والوسائل التكنولوجية للشحن والتفريغ والتي أدت إلى انخفاض في التكاليف.

ثانياً : أنواعه :

¹ - سميرة إبراهيم أيوب ، إقتصاديات النقل - دراسة تمهيدية - ، مرجع سبق ذكره ، ص 98 .

- **النولون المقدم :** يسلم مقدما قبل تسليم الشحنة في ميناء الوصول .
- **النولون الاضطراري :** من اجل استكمال حمولة السفينة من البضائع فانه المستأجر يضطر لقبول شحن بضائع بسعر نولون اقل من السعر العادل .
- **النولون على المسافات الزائدة :** إذا لم يتمكن الناقل من تصريف البضاعة في ميناء الوصول لأسباب ما تضطر السفينة للتوجه إلى ميناء آخر للتفريغ فان للمالك الحق في المطالبة بنولون إضافي .
- **النولون الإجمالي :** نتيجة العجز في الفراغ المخصص للشحنة على سفينة ذات الخطوط المنتظمة، يضطر مالك السفينة إلى شحنها على أخرى ذات خطوط متجولة فيحصل المالك على نولون إجمالي بعد الاتفاق على ذلك .
- **النولون النقل المتتابع :** وهو عندما يتم النقل من طرف عدد من الناقلين، من خلال 5 إبرام عقود عديدة ، حيث يتم النقل المتتابع عن طريق صدور شحن واحد مباشر لكل عمليات النقل المتعاقبة .
- **النولون الضائع :** يدفع هذا النولون في حالة شحن جزء من البضاعة المتفق عليها.
- **النولون الإضافي :** يدفع في حالة رفض المرسل إليه استلام البضاعة في ميناء الوصول .
- **النولون عقد الإيجار:** يحدد مقدما على أساس سعر نقل الطن الوزني من البضاعة .

ثالثا: قياس النولون البحري : يحسب النولون البحري بالفرق بين سعر السلعة المنقولة والذي يدفع من طرف المستورد (D_p) والسعر الذي يحصل عليه البائع لتلك السلعة (S_p)

$$T = D_p - S_p \Rightarrow S_p = D_p - T$$

وتظهر المعادلة كالتالي :

افتراضنا أن تكلفة النولون T يتم حسابها كنسبة من قيمة السلعة ويرمز لها بالرمز F وبالتالي فإن¹ وبالتعويض عن القيمة T في المعادلة الأخيرة نجد

$$T = F.DP$$

$$SP = DP - (F.DP)$$

$$SP = DP(1 - F)$$

ومن المعادلات السابقة يمكن حساب معادلة مرونة الطلب على

$$ED = \frac{(F)(ED_p)(EO_p)}{EO_p + (1 - F)EO_p}$$

للبيضاء كالتالي :

¹ - سميرة إبراهيم أيوب ، مرجع سبق ذكره ، ص 98 .

حيث : مرونة الطلب على خدمات النقل البحري للبضائع $ED \rightarrow$
 النولون البحري كنسبة من قيمة السلعة $F \rightarrow$
 مرونة الطلب السعرية للسلعة $ED_p \rightarrow$
 مرونة العرض السعرية $E0_p \rightarrow$

و انطلاقا من ذلك نستنتج أن مرونة الطلب على خدمات النقل البحري للبضائع هي نتاج التفاعل كل من العناصر المكونة للمعادلة : وهي مرونة الطلب السعرية على الصادرات مع مرونة الطلب السعرية على الواردات ومرونة عرضها بالإضافة إلى تأثير قيمة النولون البحري كنسبة من قيمة الصادرات و قيمة الواردات

1-3- قيمة مرونة الإحلال بين السفينة وغيرها من وسائل النقل الأخرى :

يتأثر حجم الطلب على خدمة النقل البحري بمدى توفر المرونة الاحلالية الكافية بين السفينة وغيرها من وسائل النقل البديلة، بالإضافة إلى أن حجم ووزن البضاعة (صادرات و واردات) إذا كان صغيرا وخفيفا تزداد مرونة الإحلال بين السفينة والطائرة (النقل الجوي مثلا) وهذا يؤدي إلى انخفاض الطلب على خدمات النقل البحري والعكس إذا كان حجم ووزن البضاعة كبيرا وثقيلًا، فإن قيمة مرونة الإحلال سوف ترتفع ويزداد الطلب على خدمات النقل البحري (مثل نقل الحديد الخام) حتى إذا ارتفعت أسعار النولون البحري .

وهناك عدة حالات تؤدي إلى ارتفاع الطلب على خدمات النقل البحري :

- انخفاض قيمة النولون البحري .
- ارتفاع مرونة عرض الصادرات في الدول المصدرة ومرونة عرض الواردات في الدول التي تنتج و تورد السلع
- انخفاض مرونة الطلب على الواردات في الدول المستوردة .
- انخفاض مرونة الطلب السعرية على الصادرات في الأسواق العالمية .
- تأثير أحجام وأوزان السلع المنقولة في انخفاض قيمة مرونة الإحلال بين النقل البحري في لسفن ووسائل النقل الأخرى.

2 - محددات الطلب على خدمات النقل البحري بغرض نقل الركاب ¹.

إن الطلب على خدمات النقل البحري للركاب هو عادة طلب أساسي هدفه التنقل لأغراض تجارية، سياحية... الخ فهو يتأثر بالعديد من العوامل، أهمها تفضيلات الأفراد وميولهم الشخصي ، وتأثير مستوى

¹ -أحمد سليمان المشوخي ، إقتصاديات النقل والمواصلات ، دار الفكر العربي ، سنة 2003، ص 64.

دخول الأفراد ومعدل تغيره على حجم الطلب المتعلق بخدمات النقل البحري، ومعدلات تغيره، بالإضافة إلى تأثيره بعنصر تكلفة السفر على السفن، فعند مقارنة هذه التكاليف بالتكاليف التي يتحملها الراكب بغرض القيام برحلات سياحية، كالإقامة في الفنادق والإجازات الخ فإذا ارتفعت تكاليف السفر على السفينة السياحية، هذا يدفع السواح إلى تفضيل الإقامة في الفنادق، لذا فهو يلاقي منافسة كبيرة من وسائل قضاء الإجازات زيادة على المنافسة من وسائل النقل البديلة. لذا يمكن حصر محددات الطلب على خدمات النقل البحري بغرض السفر، وأغراض أخرى فيما يلي:

2-1- مرونة الطلب الداخلية : يقصد بذلك التغير النسبي في حجم الطلب على نقل الركاب عبر السفن نتيجة التغير في حجم الدخل الشخصي ، إلا أن مرونة الطلب الداخلية على خدمات نقل البضائع بحرا أقل من مرونة الطلب الداخلية على تلك الخدمات لنقل المسافرين بحرا خاصة على المدى الطويل ، أي إذا ارتفعت دخول الأفراد فهي لا تؤدي حتما إلى ارتفاع كبير في الطلب على حجز في السفن لنقل البضائع باعتبار أن الطلب على نقل كميات من البضائع المختلفة محدودة المرونة في علاقاتها بالدخل .

2-2- مرونة الإحلال بين وسائل النقل البحري للمسافرين ووسائل النقل البديلة الأخرى : إن هذه المرونة تتأثر بتفضيلات ورغبات الأفراد على التمتع بوسائل الترفيه والتسليّة المتاحة خلال الرحلات البحرية على ظهر السفينة أما إذا كان السفر بغرض تجارة أم أعمال فتتخفّض قيمة المرونة الإحلالية لصالح خدمات النقل الأخرى وخاصة النقل الجوي . يرتبط الطلب على خدمات نقل المسافرين بحرا بتكلفة النقل البحري، بعلاقة عكسية فترتفع معدلات الطلب كلما انخفضت تكاليف النولون البحري وأي سياسة سياحية على مستوى الدولة يجب أن تأخذ عنصر التكاليف للنقل البحري بعين الاعتبار .

*** محددات أخرى :** وهي تتعلق بمدى تأثير نمط التوزيع الجغرافي الحالي والمتوقع للسكان بالأنشطة الاقتصادية المتوقعة ومدى العلاقة بين هذه الأنشطة واحتياجات السكان .

3- محددات عرض خدمات النقل البحري: فهي ترتبط بعدة عوامل هي ¹ :

3-1- مرونة عرض خدمات النقل البحري وعنصر الزمن :

يقصد بمرونة عرض خدمات النقل البحري معدل التغير في عرض خدمات النقل البحري عبر السفينة، نتيجة للتغيير في قيمة النولون ويظهر ذلك على المديين :

التغيير على المدى القصير: إنه لتلبية الزيادة الحاصلة في الطلب على خدمات السفن تستغل السفن المجاورة في نفس الميناء أو لموانئ مجاورة، وإذا كانت غير موجودة تستغل السفن من موانئ أخرى أبعد وذلك بعد مدة معينة فيزداد العرض، أي لا تغطي الحاجيات المتزايدة، وعادة فإن عدد السفن التي تستخدم

¹ حملاوي ربيعة ، مرجع سبق ذكره ، ص 22 .

للفاء بهذا الطلب فهي لا تمثل إلا نسبة ضئيلة من العمولة الإجمالية للأساطيل التجارية في العالم وهذا لسببين:

1 - أن معظم السفن تكون مؤجرة لمتعاملين آخرين .

2 - مبرمجة على جداول إبحار معينة لنقل السلع المختلفة .

إن السفن المبرمجة على خطوط ملاحية منتظمة لا يمكنها التحول تشغيل بعض السفن بإعادة تجهيزها وهذا بعد استنفاد السفن الجاهزة والمعروضة في الموانئ ونتيجة لذلك ترتفع أسعار النوالين لتغطية مصاريف التجهيز وإعادة تشغيل السفن العاطلة، كما قد ترتفع الأسعار بسبب المنافسة إذا لم توجد سفن متوقفة بالموانئ.

التغيير على المدى الطويل : فيزداد العرض على المدى الطويل وذلك بطرح سفن إضافية في السوق لتلبية الطلب الزائد وذلك يكون ببناء سفن جديدة لاستنفاد السفن الموجودة بالموانئ وخلال فترة البناء هذه (طويلة نسبيا) تشتد المنافسة بين المالكين بهدف تحقيق الأرباح الإضافية بحيث حالة العرض هي حالة غير مرنة، في هذه الفترة فيتشجع بالتالي المستثمرين على الاستمرار في الاستثمارات البحرية .

3-2- العلاقة بين وزن وحجم البضائع المنقولة :

إن معامل التستيف وهو ما يعبر عن العلاقة بين حجم البضاعة ووزنها يعد من أهم العناصر في تحديد طاقة السفينة على أداء الخدمة، أي أن السفينة قد تعجز عن نقل المزيد من البضائع الضخمة بالرغم من وجود جانب من عنابر السفينة فارغا وهذا في حالة أن حمولة السفينة قد وصلت إلى علامات خط الحمولة القصوى. وكذلك قد تمتلئ عنابر السفينة بالبضائع ولا يصل غاطسها إلى خط الحمولة القصوى وهذا في حالة نقل البضائع الضخمة الحجم وخفيفة الوزن مثل الصوف والنسيج .

وتتجدد قيمة النولون البحري بالنسبة للبضائع ذات معامل التستيف العالي على أساس حجمها في حين يتم تحديد قيمته على أساس وزن البضاعة في حالة أن معامل التستيف يكون منخفضا . وتصنف البضائع المنقولة على أساس قيمة معامل التستيف إلى ثلاثة أنواع :

- إذا كان الطن الحجمي يساوي الطن الوزني فإن معامل التستيف للبضاعة يساوي .
- إذا كان الطن الوزني أكبر من 40 قدما مكعبا فإن معامل تستيفها مرتفعاً .
- إذا كان الطن الوزني أقل من 40 قدما مكعبا فإن معامل تستيفها منخفضاً .¹

3-3- المقاييس المستخدمة لحساب سعة السفينة :

لتحديد كميات البضائع التي تستطيع السفينة حملها لا بد من الاعتماد على مقاييس وهي :

¹ - حملاوي ربيعة ، مرجع سبق ذكره ، ص 23 .

1- إن طاقة السفينة يجب أن تقاس على أساس الطن الحجمي مقدرة بـ 100 قدم مكعب بدل 40 قدم مكعب.

2- استبعاد الفراغات التي تشغلها خزانات الوقود .

3- بالإضافة إلى ضرورة مراعاة نوعية البضائع ومواصفاتها عند تحديد سعة السفينة، أي تحديد مقاييس العنابر نفسها. فهناك عدة مقاييس والتي تأخذ في اعتبارها نوعية البضائع ومواصفاتها والتي تستخدم بهدف تحديد سعة السفينة وهي:

- على أساس "تستيف البضاعة"، أي يتم نقل البضائع الصب بدون الرجوع إلى انخفاض في الحجم الذي تشغله النتوات والفواصل داخل العنابر .
- على أساس "تستيف البالات" يعتمد عليها في تحديد سعة العنابر لنقل البضائع معبأة في بالات متماثلة .
- على أساس تستيف البضائع المنقولة في بالات غير نمطية" أي تنقل مزيج من البضائع العامة والصناديق والبراميل والبالات حيث يخفض نسبة 10 % كفراغات ضائعة من إجمالي سعة العنابر وبعض السفن الخاصة لعمليات التبريد والتجميد من السعة الإجمالية لفراغات العناصر المخصصة للبضائع .

بالإضافة إلى ذلك توجد أسباب معينة كالإسراع في الشحن والتفريغ في كل ميناء دون الزيادة في الوقت الإضافي وما ينجر عن ذلك من تكاليف أو عدم قابلية هذه البضائع من الدخول و الخروج بسرعة للعنابر، ومشاكل أخرى ناجمة عن تشغيل السفن في نقل البضائع ذات الطريق الواحد أي تكون كاملة الحمولة إلى ميناء الوصول. ثم تعود فارغة إلى ميناء الشحن لنقل كميات أخرى من البضائع على نفس خط السير، هذه الأسباب تجعل الأساطيل التجارية في العالم إلى استعمال الفراغات المتاحة بالسفينة إلا جزئيا. أضف لذلك ظهور مشكلة الذروة، أي أن تحديد طاقة السفينة على نقل البضائع لا يتم على أساس معدل الطلب العادي أو المتوقع على خدمة النقل في رحلتي الذهاب والعودة، وإنما تتحدد وفقا لمعدل الطلب عند حده الأقصى في الرحلة البحرية .

3-4- السرعة والمسافة وعلاقتها بطاقة عرض خدمات النقل البحري¹:

أولا : الزمن والمسافات :

المسافات التي تقطعها السفينة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول أو التفريغ تؤثر في قدرة السفينة على تكرار خدمة النقل البحري وبالتالي يؤثر ذلك على حجم العرض الكلي لخدمات النقل البحري عبر

¹ - بنية ناصر ، البحرية التجارية الجزائرية واقع وآفاق ، بحوث بحرية ، سنة 1989 ، ص 14 .

السفن، وتقدر هذه المسافات على أساس طن نولوني/يوم، أو راكب/ميل، فقدرة السفينة على بيع (عرض) الفراغات المتاحة لديها عدة مرات في حالة رحلات البحرية ذات المسافات القصيرة في حيث أنها لا تستطيع بيع هذه الفراغات إلا مرة واحدة في الرحلات ذات المسافات البحرية الطويلة نسبيا، وأن سعر النولون يتحدد طبقا للمسافة التي تقطعها البضاعة المنقولة خلال الرحلة البحرية .

ثانيا : السرعة :

للسرعة دور في تحديد قدرة السفينة على نقل الحمولات المختلفة من البضائع أو الركاب خلال مدة معينة. فكلما تزداد السرعة تزداد عدد الرحلات وتزداد معها الأرباح، وتتأثر كذلك بزمان الرحلة البحرية وظروف المناخ، فهي ذات أهمية في تحديد معدلات تكرار الرحلات البحرية، ومن ثم يتم تقدير طاقة السفينة على استغلال الفراغات المتاحة لديها في تقديم خدمات النقل خلال مدة معينة .

إن طاقة العرض لا تتحدد بحجم السفينة وسعتها وسرعتها، والسفن المخردة والمفقودة وإنما تضم كذلك أماكن توقف هذه السفن (أي أرصفة التوقف)، ووسائل الشحن والتفريغ، ومستودعات التخزين وإدارة مينائية قادرة على تسيير مختلف العمليات المينائية تسييرا جيدا فإذا لم تتوفر هذه العناصر بشكل كاف تؤدي إلى ضعف كفاءة الموانئ وتؤدي إلى تحميل تجارة العالم في مجموعها تكاليف زائدة ويجعل للمنتجات القريبة من السوق قوة تنافسية أكبر من المنتجات البعيدة عن السوق رغم أن هذه الأخيرة أقل تكلفة ورغم أن تكاليف النقل عبر البحار أرخص من تكاليف النقل بالسكك الحديدية أو سيارات النقل أو النقل الجوي. فعامل نقص كفاءة الموانئ يؤدي إلى زيادة عدد السفن المستخدمة نتيجة بطء في سرعة دوران السفينة أو نقص في مراكز التوقف أو بطء عمليات الإفرار، وبالعكس تؤدي كفاءة الموانئ إلى زيادة إنتاجية السفن وإلى تخفيض عدد السفن في العالم .

إضافة لذلك تؤثر التشريعات الوطنية والدولية الخاصة بسلامة السفينة أو بحماية البيئة من التلوث تؤثر على طاقة الأسطول وذلك مثل التشريعات الخاصة بالصهاريج المنعزلة، أو الخاصة ببقايا الوقود المستخدم، الخاصة بالبدن المزدوج للناقلات .¹

3-5- إنتاجية الأسطول : إن الزيادة في إنتاجية الأسطول تؤثر إيجابا على طاقة العرض والعكس كلما انخفضت إنتاجية الأسطول قلت طاقة حمولات النقل أو طاقة العرض إجمالا .

3-6- البيئة التشغيلية : إن التشريعات المتعلقة بالبيئة والتلوث، وسلامة السفن تؤثر على طاقة

الأسطول وبالتالي على العرض .

¹ - بنية ناصر، نفس المرجع السابق ، ص 16 .

خلاص الفصل

يعتبر دور النقل عموماً في التنمية الاقتصادية والاجتماعية من المقاييس الدالة على تقدم الدول، وهذا القطاع كنشاط اقتصادي واجتماعي يلعب دوراً حيوياً في الحياة الافراد والشعوب، ويؤثر تأثيراً مباشراً على الاقتصاد الوطني عن طريق توسيع نطاق السوق الداخلية والسوق الخارجية، وإنتاج المواد والسلع وتوزيعها الى المستهلك، ونقل الافراد الى الأماكن المقصودة سواء داخل او خارج الدولة .

فالنقل البحري من خلال ارتباطه الوثيق بتجارة السلع والبضائع الدولية وزيادة حجم التجارة العالمية، يتم به نقل الاف الأطنان من البضائع خلال الرحلة الواحدة باضافة الى نقل مئات المسافرين، اما النقل الجوي يعتبر احد وسائل النقل المهمة في تحقيق الاتصال وتبادل الثقافات مابين الدول والمجتمعات، ونقل اعداد هائلة من المسافرين وبعض السلع الخفيفة في رحلات لمسافات طويلة، وعن النقل البري فيلعب دوراً يارزاً في عملية نقل البضائع والركاب، حيث يساهم في ضمان نقل المواد الأولية من مناطق استخراجها الى اماكن انتاجها واستهلاكها .

الفصل الثاني

صناعة الشحن البحري

وأهميته الاقتصادية

تمهيد الفصل

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

وتجدر الإشارة إلى أن صناعة النقل البحري تعد من المحاور الأساسية لعملية توطن الصناعة وموقع الإنتاج ومراكز التوزيع، حيث تمارس تكلفة النقل البحري تأثيرها المباشر على قيمة السلعة في كل من جانبي الطلب والعرض .

ويعتمد هذا الفصل على صناعة الشحن البحري وأهميته الاقتصادية وقد تم تقسيم هذا الفصل الى مبحثين وهي :

المبحث الأول: الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية.

المبحث الثاني: صناعة الشحن البحري.

المبحث الأول : الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية .

تلعب خدمات قطاع النقل البحري دورا مهما في انجاز معدلات الإنماء الاقتصادي المستهدفة خاصة في الدول النامية، وذلك من خلال ما يمارسه نشاط النقل البحري من تأثير مباشر وغير مباشر على مختلف المتغيرات الاقتصادية الداخلية التي تشكل الإطار العام اللازم لرفع معدلات الأداء الاقتصادي لدولة .

ومن ثم فإن دراسة وتحليل الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري في هذا المجال، سوف نعتمد على دراسة العلاقة الوثيقة بين قطاع النقل البحري وأثره على بعض المتغيرات التي نذكر منها : قطاع التجارة الخارجية ،تحسين مركز ميزان المدفوعات .

المطلب الأول : تعريف التجارة الخارجية وأهميتها .

استعمل لفظ التجارة الخارجية لأول مرة في الفترة التي سادت فيها نظرية التجارة الحرة عندما كانت البلدان الصناعية تبحث عن منافذ خارجية لمنتجاتها ، وعن مصادر للمواد الأولية في المستعمرات أو في البلدان الأجنبية .

تشكل التجارة الخارجية مسألة مركزية في العلاقات بين الدول ، حيث في الماضي كانت سبباً من أسباب الحروب ، أما اليوم فإنها تعد أهم أسباب التقارب بين الدول ، كما أنها تسمح لهذه الدول أن تستهلك أكثر مما تنتج بمواردها الخاصة إضافة إلى توسيع منافذ التوزيع لبيع إنتاجها ¹ .

يقصد بالتجارة الخارجية عملية التبادل التجاري في السلع والخدمات وغيرها من عناصر الإنتاج المختلفة بين عدة دول بهدف تحقيق منافع متبادلة لأطراف التبادل .

كما يمكن أن نعرفها بأنها مجموعة القواعد القانونية المنظمة للأعمال التجارية ، والقائمة على أساس التدفقات المالية والمادية و الخدمائية المتبادلة بين الدول ، حيث جانب الصادرات يعبر عن القدرة الإنتاجية للاقتصاد والقابلة للتحويل إلى دول أخرى ، بينما تعبر الواردات عن العجز المسجل على مستوى الاقتصاد الوطني في تغطية جزء من الطلب الكلي ، كما أنها بصفة مختصرة تعبر عن كلا من الصادرات والواردات المنظورة وغير المنظورة ، أو بطريقة أخرى هي التي تتم بين الدول خلال عمليات

1 - حمدي عبد العظيم ،اقتصاديات التجارة الدولية ،مكتبة زهراء الشرق،الطبعة الأولى، مصر ، 1996 ، ص : 13 .

الإستيراد والتصدير ، حيث يتم انتقال السلع والخدمات والموارد المالية من دولة إلى أخرى وفق إجراءات إدارية و مالية .

إضافة إلى التعاريف السابقة يمكن أن نضيف أن التجارة الدولية عبارة عن مختلف عمليات التبادل التجاري الخارجي سواء في صور سلع أو أفراد أو رؤوس أموال بين أفراد يقطنون وحدات سياسية مختلفة بهدف إشباع أكبر حاجات ممكنة ، وتتكون من عنصرين أساسيين هما : الصادرات والواردات بصورتيهما المنظورة و غير منظورة .

أما فيما يخص مفهوم التجارة الدولية ، والتجارة الخارجية ، فهناك من يعتبرهما وجهان لعملة واحدة ، لكن هناك من يقول أنه إذا انتقلنا إلى مصطلح "التجارة الدولية " لنعرف الفرق بينه وبين مصطلح "التجارة الخارجية " ، فإنه يمكن القول أن الاختلاف بينهما كبير :

فالمصطلح الثاني " أي التجارة الخارجية " جزء من المصطلح الأول " أي التجارة الدولية " فهذا المصطلح يخرجنا عن إطار الفهم الكلاسيكي الضيق لمضمون التجارة الخارجية ، ويضيف إليها كل صور التبادل الدولي التي نراها في عالمنا المعاصر بحيث تشمل كل من :

- التبادل الدولي السلعي ، أي التجارة الخارجية في إطارها الكلاسيكي (التجارة الخارجية المنظورة) .
- التبادل الدولي الخدمي ، أي التجارة الخارجية في إطارها المعنوي (غير المنظورة) .
- الهجرة الدولية ، أي انتقال عنصر العمال بين دول العالم .
- الحركة الدولية لرؤوس الأموال ، أي انتقالها بين دول العالم المختلفة .
- التوافق البيئي ، وهو أحد منجزات "جولة الأرجواي " الثامنة للمفاوضات التجارية المتعددة الأطراف التي تم إطلاقها في أول يناير 2002 ، وقد اكتسب تعميم وانتشار مصطلح التجارة الدولية بعدا رسميا في إطار هذه الجولة ، حيث أحلت اصطلاح " تحرير التجارة الدولية محل اصطلاح التجارة الخارجية فيقصد بالتجارة الدولية ، التجارة الخارجية أي تلك التي تمارس خارج الحدود السياسية للدول .
- على الرغم من أن التجارة سواء داخلية أو خارجية هي نتيجة لقيام التخصص وتقسيم العمل فقد جرت عادة الكثير من الاقتصاديين الذين يتعرضون لموضوع التجارة الخارجية إلى تأكيد الفوارق بينها وبين التجارة الداخلية استناداً إلى واحد أو أكثر من الفوارق التالية :¹

1 - سامي عفيفي حاتم ، الاتجاهات الحديثة في الاقتصاد الدولي والتجارة الدولية ، قضايا المعاصرة في التجارة الدولية ، الدار المصرية اللبنانية ، القاهرة ، الطبعة الثاني ، 2005 ، ص : 32 .

- التجارة الداخلية داخل حدود الدولة الجغرافية أو السياسية ، في حين أن التجارة الخارجية على مستوى العالم .
- اختلاف العملة المحلية عن العملة الأجنبية ، فنجد أن التجارة الخارجية تتم بعملات متعددة ولكن التجارة الداخلية تتم بعملة واحدة فقط .
- التجارة الخارجية تتم مع نظم اقتصادية وسياسية مختلفة ، في حين أن التجارة الداخلية تتم في ظل نظام واحد .
- وجود عقبات وموانع وتشريعات وقوانين تنظم التجارة الخارجية وتختلف عن تشريعات التجارة الداخلية .
- تقوم التجارة الدولية على قاعدة ثابتة هي قاعدة التصدير والاستيراد ، و إذ كان من المتصور أن تستورد دولة أكثر مما تصدر أو تصدر أكثر مما تستورد فإنه من النادر وأن لم نقل من المستحيل أن توجد دولة خارجة عن هذه الحلقة .
- وقد برزت التجارة الدولية كحل لمعضلة عجز الدول عن القيام بمفردها بتحقيق الاكتفاء الذاتي من السلع والخدمات لعدم قدرتها على إنتاج هذه السلع ، إما لأسباب تعود لطبيعة السلع أو عدم توافر رؤوس الأموال أو التكنولوجيات ، أو الإدارة الحديثة لدى بعض الدول لإنتاجها بتكلفة أقل¹ .
- تكمن أهمية التجارة الخارجية في أنها تلعب دورا هاما في معظم الاقتصاديات الدولية فتوفر للاقتصاد ما يحتاج إليه من سلع وخدمات غير متوفرة محليا من خلال نشاط الاستيراد ، وفي نفس الوقت تمكنه من التخلص مما لديه من فوائض من السلع والخدمات المختلفة من خلال نشاط التصدير ، وتؤثر هذه النشاطات الاستيرادية والتصديرية بدورها على الأسواق المادية السلعية "الإنتاج الدخل والعمالة" وعلى الأسواق النقدية والمالية "أسواق النقود و الصرف الأجنبي"² .
- لقد ساهمت اتفاقيات تحرير التجارة الدولية والإقليمية على مدى الخمسة عقود الأخيرة في زيادة درجة الترابط بين دول العالم و إلى تعاظم كبير في حجم التدفقات السلعية والنقدية بين الدول مما ضاعف من تأثير التجارة على اقتصاديات مختلف دول العالم .
- تتجلى أهمية التجارة الخارجية فيما يلي :

1- عادل أحمد حبشيش ، اساسيات الاقتصاد الدولي ، الدار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية ، مصر ، طبعة الأولى ، 2002 ، ص 12 .
2- طالب محمد عوض ، التجارة الدولية نظريات وسياسات ، دار وائل للنشر ، الأردن ، طبعة الثاني ، 2004 ، ص 14 .

- تساعد في توسيع القدرة التسويقية عن طريق فتح أسواق جديدة أمام منتجات الدول، وتربطها مع بعضها البعض .

- تساعد في زيادة رفاهية البلد عن طريق توسيع مجالات الاستهلاك والاستثمار .

- تعد مؤشرا هاما على قدرة الدولة الإنتاجية والتنافسية في السوق الدولية وذلك لارتباط هذا المؤشر بالإمكانيات الإنتاجية المتاحة ، وقدرة الدولة على التصدير ، ومستويات الدخل فيها وقدرتها كذلك على الاستيراد ، وانعكاس ذلك على رصيد الدولة من العملات الأجنبية وما لها من آثار على الميزان التجاري هناك علاقة بين التجارة الخارجية والتنمية الاقتصادية، فالتنمية الاقتصادية وما ينتج عنها من ارتفاع مستوى الدخل القومي يؤثر في حجم ونمط التجارة الدولية ، كما أن التغيرات التي تحدث في ظروف التجارة الدولية ، تؤثر بصورة مباشرة في تركيب الدخل القومي ومستواه .

الاتجاه الطبيعي هو ارتفاع مستوى الدخل القومي وازدهار التجارة الخارجية في نفس الوقت ، فالتنمية الاقتصادية تستهدف زيادة إنتاج السلع ، وإذا تحقق هذا الهدف تزايدت عندئذ قدرة الدولة على التصدير الخارجي فالتاريخ الاقتصادي لبريطانيا ، ألمانيا واليابان مثلا يشير بوضوح إلى أن نمو وزيادة الدخل القومي يصاحبه زيادة حجم التجارة في هذه الدول ، وتقل الاستثمارات مما يؤدي إلى هبوط مستوى الدخل ، وهكذا تدور دائرة الفقر من جديد ، وإذا لم تنكسر هذه الدائرة في نقطة ما من محيطها ، فلن يتغير وضع التخلف ولن تحدث تنمية حقيقية ، ويمكن للتجارة الدولية أن تلعب دورا في الخروج من هذه الدائرة خاصة عند تشجيع الصادرات ، فينتج عن ذلك الحصول على مكاسب جديدة في صورة رأس المال الأجنبي الجديد الذي يلعب دورا في زيادة الاستثمارات الجديدة في بناء المصانع وإنشاء البنية الأساسية ويتم الوصول في النهاية إلى زيادة تكوين رؤوس الأموال والنهوض بالتنمية الاقتصادية .

- نقل التكنولوجيات والمعلومات الأساسية التي تفيد في بناء الاقتصاديات المتينة وتعزيز التنمية الشاملة .

كخلاصة يمكن القول أن التجارة الدولية ساهمت في السابق في ميلاد وتطوير الرأسمالية وتساهم حاليا في تقدم العديد من الدول كالدول الصناعية الجديدة (دول جنوب شرق آسيا مثلا) ، التي تطورت بفضل حجم صادراتها بالأساس ، فكلما تطورت هذه التجارة ارتفعت مداخيل الدول من العملة الصعبة ومن وسائل الإنتاج الأخرى مما ينعكس إيجابيا على اقتصادها الداخلي¹.

1 - عبد العزيز عبد الرحيم سليمان ، التبادل التجاري ، الأسس ، العولمة والتجارة الالكترونية ، دار الحامد ، عمان الأردن ، طبعة الثاني ، 2004 ، ص : 10 .

المطلب الثاني: العلاقة بين خدمات نشاط النقل البحري وقطاع التجارة الخارجية .

يعد نشاط النقل البحري مقارنة بأنشطة النقل الأخرى ،أحد المحاور الرئيسية التي تعتمد عليها التجارة الخارجية لأي دولة ،ويرجع ذلك الى ما يتمتع به هذا النشاط من خصائص مميزة في جانب العرض ،تتمثل في قدرته على نقل آلاف الأطنان من البضائع المصدرة والمستوردة بواسطة السفن خلال الرحلة الواحدة ،وينصرف ذلك إلى ناقلات البترول الضخمة التي تنقل مئات الآلاف من الأطنان في كل رحلة ولاشك أن ارتفاع نسبة البضائع المنقولة بحرا والتي بلغت حوالي 80% من اجمالي تجارة البضائع دولي تؤكد الأهمية النسبية الكبيرة لقطاع النقل البحري في التجارة الدولية .

وجدير بالذكر أن توافر خدمات النقل البحري تعد احد الشروط الضرورية لانسياب حركة التجارة الخارجية للدولة سواء من جانب الصادرات أو الواردات .

1- أثر خدمات النقل البحري على صادرات وواردات الدولة .

ان وجود سفنا وطنية تعمل في خدمة خط ملاحى معين من شأنه العمل على تشجيع وتنمية الصادرات .إذ أن كفاءة نشاط التصدير ونجاحه لا يتوقفان فقط على تقديم منتج جيد وسياسة تسويقية ناجحة دون أن يتوج هذا النشاط بتوافر خدمات ملاحية متقدمة تساهم في تحقيق معدلات الأداء المستهدفة في هذا القطاع ،أضف إلى ذلك أن تأمين حركة الصادرات والواردات أثناء الحروب يعتمد بدرجة كبيرة على توافر خدمات النقل البحري والدليل على ذلك انه خلال فترة الحرب العالمية الأولى والثانية ،تم تخصيص جانب كبير من الأسطول التجاري البحري لدى الدول التي تمتلك بحرية تجارية كبيرة - لعمليات امداد الجيوش المشتركة في الحرب - الأمر الذي ترتب عليه تناقص المعروض من السفن التي تقدم خدماتها لتجارة الدول الصغيرة .وهو ما اثر سلبا على اقتصادياتها خاصة قطاع التجارة الخارجية وذلك بسبب ارتفاع تكاليف النقل البحري (النولون البحري) وتزايد مخاطر التشغيل ، فكانت المحصلة هي انكماش وتضاؤل حجم تجارتها الخارجية .

- ولعل اصدق الأمثلة على ذلك ما يلي :¹

- أن الأرجنتين وهي دولة نامية لم تكن ضمن الدول المشاركة في الحرب . فقد تأثرت تجارتها الخارجية نتيجة لإحجام السفن الأجنبية عن نقل بضائعها ،مما أدى إلى انكماش حجم تجارتها الخارجية بنسبة 60% مع ما ترتب على ذلك من تأثير سلبي على سياسات وبرامج التصنيع فيها خلال الفترة من 1939 إلى 1943 .

¹ - عبد العزيز عبد الرحيم سليمان ، نفس المرجع السابق ، ص 12 .

- خلال فترة الصراع المصري الإسرائيلي ، امتنعت السفن الأجنبية عن القيام بعمليات التفريغ في ميناء الإسكندرية باعتبارها منطقة حرب ، وعملت الحكومة المصرية آنذاك على استغلال اسطولها التجاري الوطني - رغم قصور طاقته الإنتاجية - بغرض ضمان توفير الاحتياجات التموينية من السلع الاستهلاكية والإنمائية بقدر الإمكان .

يتضح مما سبق مدى أهمية خدمات النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية للدولة ، الأمر الذي يبرر اهتمام حكومات الدول النامية بصفة خاصة بتنمية وتدعيم صناعة النقل البحري . من خلال تخصيص قدر اكبر من الاستثمارات لتطوير نشاط هذا القطاع ، حتى تتجنب أو على الأقل تخفض من درجة اعتمادها في نقل الصادرات والواردات على خدمات النقل البحري التي تنتجها الدول المتقدمة . واضطرارها لتحمل تكلفة نقل عالية قدرت في مصر بحوالي 18,32% من إجمالي قيمة الصادرات ، و 11,58% من إجمالي قيمة الواردات وذلك في الفترة 1970 ، 1980 .

وما من شك أن ارتفاع تكلفة النقل على هذا النحو تمثل عائقا أمام قدرة الدول النامية على تصدير منتجاتها والاحتفاظ بمركز تنافسي في الأسواق الخارجية . ومن ثم ضعف حصيلة صادراتها من النقد الأجنبي والتأثير العكسي على طاقتها الاستيرادية .¹

المطلب الثالث : السياسة التجارية في صناعة النقل البحري .

1- السياسات البحرية :

1-1- سياسة حرية التجارة :

يجد أنصار سياسة حرية التجارة أن الحماية الحدية لصناعات بذاتها لمدة معينة هي خير سياسة لمضاعفة الدخل القومي عن طريق تقسيم العمل الدولي وميكانيكية الأسعار ، ويجدون كذلك أن للتجارة الخارجية أثارا غير مباشرة ديناميكية على التنمية في الدولة ، وبخلاف الأثر التعليمي ، فإن التجارة كذلك هي الوسيلة لمد الدول النامية بعوامل التنمية الضرورية من الخارج ، وهذه العوامل هي :

- رأس المال .
- السلع الرأسمالية .
- المبتكرات والأفكار الحديثة .

¹ - عبد العزيز عبد الرحيم سليمان ، نفس المرجع السابق ' ص 13 .

والنظرية الديناميكية للتجارة الخارجية تقول أن تعدد الأسواق الأكثر اتساعا والأشد تنافس هو المفتاح للتنمية الاقتصادية الناجحة والتي تقوم على استغلال التكنولوجيا الحديثة بما يتناسب مع النسب الصحيحة لعوامل التكاليف الوطنية والظروف الصناعية وذلك قيل (ان التجارة ليس فقط تبادل السلع ولكنها كذلك تساعد على توفر المعرفة والخبرة التي تجعل من التنمية عملية ممكنة وبل وتكون الوسيلة لسرعة تقدمها).

1-2 - سياسة الحماية :

أما من وجهة نظر أصحاب الحماية فلم تعد التجارة في الوقت الحاضر المحرك للنمو كما كانت في القرن التاسع عشر ، وذلك تبعا لتدهور الطويل المدى في قيمة المواد الأولية بالنسبة للموارد المصنعة وهم يرون أن النمو الدول المتعددة على المواد الأولية يجب ان يتقدم خلال التصنيع وان عليها بالاعتماد على سياسة بدائل الاستيراد عن طريق تشكيل مجموعات اقتصادية اقليمية ذات اسواق محلية اكثر اتساعا من الأسواق المحلية الصغيرة .¹

وحتى باتباع هذه السياسة الأخيرة ، فان مجموع صادرات الدول النامية لن ينقص في الحجم .غير ان مكوناتها سوف تتحول من سلع استهلاكية لتصبح بضائع رأسمالية ومواد اولية .وهذه الدول سوف تحتاج كذلك الى كميات متزايدة من الماكينات والى الأسمدة والمخصبات من أجل تطوير زراعتها . نتيجة لتحويل وارداتها لما يخدم التصنيع مع تقليل اعتمادها على استيراد المواد الغذائية والمنتجات الزراعية من أجل تخفيف العبء على ميزان المدفوعات .

2- سياستا الحرية والحماية في صناعة النقل البحري :

2-1- سياسة حرية النقل البحري نبعت منذ أربعة قرون من هولندا . نتيجة لفكرتين متعارضتين ، الأولى نظرية (حرية البحار) التي نادى بها جروسويس عام 1609 وأراء التجاريين التي سادت أوروبا في ذات الوقت .

وينادي مبدأ (حرية البحار) بأن تكون جميع طرق الملاحة في أعالي البحار حرة تماما غير مقيدة بالنسبة لجميع الدول ، ويتفرع من هذا المبدأ أن البحار يجب أن تكون دائما مفتوحة بالنسبة لكل السفن بغض النظر عن جنسيتها ، وهذه الظاهرة الأخيرة تعطي لصناعة النقل البحري صفة الصناعة الدولية .

¹ - احمد عبد النقص محمود ، اقتصاديات النقل البحري ، الطبعة الاولى ، جامعة الاسكندرية ، 2007 ، ص 130 .

وبالرغم من أن تأثير التجاريين على الدول الأوروبية أدى إلى احتكار نقل التجارة مع مناطق¹ معينة (مثل المستعمرات) وقصر الطرق البحرية الموصولة إلى هذه المناطق على السفن الوطنية، إلا أن الهولنديين كانوا أول من اتخذ لنفسه سياسة حرية الملاحة منذ زمن مبكر جدا. وهذه السياسة مكنتهم من تصدير خدماتهم الملاحية والاشتراك في النقل المتقاطع (بين دول أخرى غير هولندا)، وقد اعتمدوا على المنافسة وليس على الاحتكار كي يرجحوا ميزانهم التجاري، وقد أدت المنافسة إلى التخصص وإلى الكفاءة في النقل البحري، ذلك أن إحدى نظريات التجاريين الهامة كانت نظرية الميزان التجاري، والتي تقول بأن الدولة يمكنها فقط الاستفادة من التجارة الخارجية إذا كان ميزانها التجاري راجحا أو زيادة في قيمت الصادرات على الواردات. ولذلك عمدت الدولة إلى الحد من وارداتها والتوسع في صادراتها بقدر إمكانها. غير أن الهولنديين، (فيما عدا تجارتهم مع الهند الشرقية) أظهروا تحملا غير عاديا في مثل هذا الزمن. وعمدوا إلى بناء (السفن الطائرة) الخفيفة سهلة القيادة كي ينافسوا بها السفن الشراعية المعتادة في ذلك الوقت الثقيلة الوزن المسلحة بالمدافع ثم وحدوا تصميم السفن واشتروا لوازم بنائها بالجملة وكانوا يبنونها بطرق تشبه الوسائل الحديثة في الإنتاج بواسطة خطوط التجميع. ثم بالإضافة إلى رخص البناء، وقلة عدد طاقم السفينة، حرصوا على استخدام بحارة من أي جنسية بأقل أجور ممكنة.

بعد ذلك وفي عام 1849 صدرت في بريطانيا قوانين الملاحة الشهيرة والتي تعتبر بحق بداية حرية التجارة العالمية والمواصلات البحرية، فاعترفت بحرية البحار نتيجة لأراء ادم سميث بتحييده لسياسة حرية التجارة.

2-2- ويمكن القول بأن النقل البحري نشأ خلال المائة وخمسين عاما الماضية، خلال صفتي العالمية والمنافسة الحرة ويعتبران حجر الزاوية في تخصص الدول الأوروبية الصناعية في النقل البحري ويمكن نسبة تفوق هذه الدول في الميدان إلى العوامل التالية :

- ساعدت حركة التصنيع على اكتساب الخبرة اللازمة التي أدت إلى البدء في بناء السفن الحديدية واستخدام الآلات البخارية بها، ثم على موالاة تحسين هذه البواخر.

- هيأت المستعمرات الظروف المناسبة للاستخدام الواسع للأساطيل التجارية في نقل تجارة نشطة سريعة النمو وفي كميات متوازنة ذهابا وإيابا.

¹ - احمد عبد المنقص محمود، نفس المرجع السابق، ص 132.

- أمدت الهجرة الكثيفة في أوروبا إلى العالم الجديد سفن الركاب المنتظمة الخطوط بحركة ضخمة من المسافرين .

وفي خلال الفترة ما بين الحربين العظميتين الأخيرتين ، شعرت كثير من الدول غير البحرية بحاجتها إلى خدمات ملاحية مملوكة لها ..ولذلك نتيجة لعدم توفر السفن خلال الحرب العالمية الأولى ،وبعد الحرب العالمية واجهت معظم الدول ، وبالأخص الدول النامية مشاكل التنمية . وبالأخص بالنسبة لتجارتها الخارجية فاعتقد معظمها بأن امتلاك أساطيل وطنية يساعد على الإسراع في خطوات التنمية .

ولما كانت معظم الدول النامية لا تملك خبرة صناعية أو خبرة بحرية¹ .وتشكو من نمو بطيء نسبيا في تجارتها الخارجية ، فقد صادفت متاعب جمة في تشغيل أساطيلها في ظل المنافسة الحرة من الأساطيل ذات الخبرة العتيقة والإدارة الماهرة والعلاقات التجارية الراسخة في أسواق العالم . فكانت على هذه الدول أن تتبنى سياسات الحماية من أجل مساعدة أساطيلها التجارية الحديثة مما ينتج عنه آثار مقلقة على النشاط الملاحي العالمي والذي قيل بأنه حر .

وفي العقد الماضي ظهرت مناقشات كثيرة بين الكتاب . منقسمين في الدفاع عن رأيين الأول حرية الملاحة ، والثاني سياسة الحماية للنقل البحري .

3- تلجأ الدولة إلى دعم أسطولها البحري حمائيا عن طريق :

- إعانات مباشرة لبناء وشراء السفن
- إعانات مباشرة لمواجهة تكاليف التشغيل المرتفعة ، وقد تكون إعانات مالية لمواجهة زيادة أجور الطاقم أو تكاليف الوقود أو لاستخدام آلات حديثة أو أنواع جديدة من السفن ،وقد تكون الاعانة عينة كتقديم وقود منخفض القيمة ، وفي هذه الحالة الأخيرة لا يمكن تقديمها الا بتمويل السفينة في موانئ الدولة المانحة للدعم .

- إعانات غير مباشرة وتشمل . القروض بسعر الفائدة منخفض أو الاعفاء أو الخصم الضريبي أو التخفيض أو الأعفاء من رسوم الموانئ والارشاد والقطر أو تعويض الخسارة بواسطة الحكومة .

¹ - احمد عبد المنقص محمود ، مرجع سبق ذكره ، ص 134 .

المبحث الثاني : صناعة الشحن البحري .

المطلب الأول : تعريف السفينة وأنواعها وبنائها .

1- تعريف السفينة : هي الوسيلة التي سيطر بها الإنسان على البحر منذ القدم ، فهي أداة نقل التجارة الدولية الأفراد عبر البحار والمحطات ، وهي كل عائمة تستخدم في الملاحة ولا تدفع بالمجاديف ، أو هي منشأة تقوم أو تخصص أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تستهدف الريح . والمقصود بالملاحة البحرية هي الملاحة التي تتم في البحر مهما كان شكل المنشأة التي تقوم بها أو حجمها أو أبعادها ، بعكس الملاحة النهرية ، أو الداخلية التي تتم في المياه النهرية أو الداخلية.

والسفينة هي المحور الأساسي الذي تدور حوله صناعة النقل البحري والخدمات البحرية ، كما عندها تلتقي جميع الأنشطة في الميادين المتعددة المتصلة بهذه الصناعة . فهي مجال عمل الترسانات البحرية ، ومن أجلها نشأت علوم الملاحة البحرية ، كما بنيت الموانئ لخدمتها ، كل ذلك بهدف تقديم كافة الخدمات البحري للسفينة .¹

2- أنواع السفن :

كان تصنيف السفن حتى وقت قريب يتم على أساس الوظيفة فقط ، وكانت تقتصر على نوعين فقط ، وهما السفن التجارية ، والسفن الحربية ، أما الآن فقد تعددت معايير التصنيف لتشمل الوظيفة والحجم ، والسرعة ، ونوع البضائع المنقولة ، وبناء على ذلك يمكن تصنيف السفن إلى الأنواع التالية :

- السفن النظامية : linear Vesseles

وهي عبارة عن سفن كبيرة الحجم ، منها ما يستخدم لنقل الركاب والبضائع معان وهي تعمل على خطوط منتظمة وفق مواعيد منتظمة ، وبهذا يعرف مواعيد إقلاعها، ووصولها إلى الموانئ التي تمر فيها ، ويمثل هذا النوع السفن التجارية العاملة على الخطوط البحرية .²

- السفن الجواله (أو المتسكة) : Tramp Vessels

وهي سفن صغيرة الحجم ، ومحدودة الأهمية خاصة بنقل البضائع دون التقيد بأية مواعيد ، ولا تتبع خطوطا معلومة ، وإنما تذهب حيث تجد حمولتها ، وتنقلها إلى حيث الطلب عليها ، أي أنها ترتبط بطبيعة العرض و الطلب ، ولذا يتسم النقل بالسفن الجواله بالمرونة وحرية الحركة وبالتالي بالبطء الشديد

¹ - سعيد عبده ، جغرافية النقل ، مكتبة الانجلو المصرية ، مطبعة محمد عبد الكريم حسان ، سنة 2008، ص 354.

² - سعيد عبده ، المرجع اعلاه، ص 355 .

، وتميل السفينة الجواله إلى نقل بضائع متجانسة كبيرة الحجم ، منخفضة القيمة نسبيا مثل الأخشاب والحبوب والفحم .

- السفن الصناعية : Industrial ships

وهي عبارة عن السفن تتم فوقها بعض العمليات الصناعية المحدودة مثل ذلك سفن الصيد الآلية الكبيرة ، التي يوجد عليها مصانع متكاملة لتجهيز الأسماك وتعليبها ، كما هي الحال في أسطول الصيد الياباني ، وهناك بعض السفن التي يتم على ظهرها بعض عمليات تكرير البترول .

- السفن الساحلية : Coastal Vessels

وتستخدم معظم هذه السفن في نقل الخامات ثقيلة الوزن ، كبيرة الحجم ومنخفضة القيمة مثل الفحم والحديد ، من موقع إلى آخر على طول خط الساحل، وقد ساعد على نشاط حركة السفن الساحلية في كثير من دول العالم البحرية كاليابان، والمملكة المتحدة، والنرويج، والولايات المتحدة، وأستراليا انخفاض تكلفة النقل البحري مقارنة بنظيرتها في النقل البري .

- ناقلات البترول : Oil Tankers

تعتبر ناقلات البترول أكثر أنواع السفن أهمية من حيث حجم حمولاتها التي تمثل حوالي 39% من إجمالي حمولات الأسطول التجاري العالمي ، كما تمثل الناقلات المشتركة حوالي 5% أخرى ، وهي تلك السفن التي يمكنها أن تعمل في نقل البضائع الصب الجافة ، وتتركز في هذين النوعين السفن العملاقة التي تتجاوز حمولاتها 150 ألف طن ساكن .

- سفن الحاويات : Container Vessels

انتشر هذا النوع من السفن عالميا منذ أوائل الخمسينات من القرن العشرين . وقد أحدث أسلوب الشحن بالحاويات ثورة كبرى في حركة نقل البضائع بالنقل البحري ، وأصبح اتجاهها عالميا سائدا في معظم موانئ العالم نظرا لمميزاته العديدة ، والتي من أهمها الحفاظ على البضائع من التلف ، وتوصيلها من الباب إلى الباب ، بالإضافة إلى تقليل زمن الشحن والتفريغ ، من وإلى الموانئ .¹

- سفن الخدمات : Services Vessels

وهي عبارة عن سفن تؤدي خدمات مختلفة تسهل من العملية الملاحية في مناطق الموانئ ، مثال ذلك الأوناش العائمة والقاطرات البحرية، ولنشات الخدمات البحرية، وسفن الإمداد والتموين والأحواض العائمة ، والكرافات المستخدمة في توسيع وتطهير وصيانة الممرات البحرية المؤدية إلى الموانئ ، وسفن

¹ - سعيد عبده ، نفس مراجع السابق ، ص 355 .

الأبحاث بالإضافة إلى سفن الرافعات الثقيلة ، وسفن تحطيم الجليد ، وهي السفن التي تعمل في المناطق التي يغطيها الجليد .¹

3 - بناء السفن وتكسيروها :

-التسليمات من السفن الجديدة :

سجل عام 2016 رقماً قياسياً جديداً في تاريخ بناء السفن تحقق بفعل طلبات السفن التي قُدمت قبل أزمة عام 2008 الاقتصادية، وبلغ عدد التسليمات المسجلة 3748 سفينة بحمولة طنية إجمالية كلية قدرها 96433000 طن ومع أن هذا الرقم يمثل رقماً قياسياً تاريخياً، فإنه يقل عما كان متوقع في مطلع عام 2017 بسبب استمرار المالكين وأحواض السفن في إرجاء بعض التسليمات، وفي قطاع الحاويات بوجه أخص، قُدرت "التسليمات المرجأة" بنحو 39 في المائة من الطلبات ومن حيث الحمولة الطنية الإجمالية، بلغت نسبة ناقلات السوائب الجافة 2,45 في المائة من التسليمات في عام 2016 ونسبة الناقلات الصهرجية 7,27 في المائة .وشملت النسبة الأخيرة 467 من ناقلات المواد والمنتجات الكيميائية بحمولة طنية كلية قدرها 8,7 مليون طن إجمالي .وبلغت نسبة سفن الحاويات الجديدة المقسمة إلى خلايا بالكامل 2,15، في المائة من الحمولة الطنية الإجمالية المَسْلَمة في عام 2016 وظلت الغلبة في التسليمات لناقلات السوائب الجافة في عام 2016 أيضاً فخلال الفصل الأول من تلك السنة، نما أسطول السوائب الجافة بنسبة 7,2 في المائة إثر تسليم 222 سفينة جديدة وتكسيرو 67 سفينة فقط وتضمنت تسليمات سفن الحاويات في مطلع عام 2017 عدداً كبيراً من السفن التي تبلغ حمولتها 10000 وحدة معادلة لعشرين قدماً فأكثر وفاقت التسليمات الشهرية 200000 وحدة معادلة لعشرين قدماً.²

وتتراوح المدة الفاصلة بين طلب سفينة واستلامها بين سنتين وثلاث سنوات. وبعد الذروة التي بلغت طلبات السفن في عام 2008 (سجل عام 2016 ذروة غير مسبقة في تسليمات السفن. ومن حيث الحمولة الطنية الساكنة، بلغت التسليمات في عام 2016 نسبة 7,11 في المائة من الأسطول الموجود في بداية تلك السنة. وكانت الذروة التاريخية السابقة قد حدثت في عام 1974 حين وصلت التسليمات إلى قرابة 11 في المائة من الأسطول الموجود آنذاك .وأعقب الذروة التي تحققت في السبعينيات انخفاض حاد، وفي ضوء الدروس المستخلصة من الماضي ومع أخذ التسليمات المقبلة في الحسبان

¹ - سعيد عبده ، نفس مراجع السابق ، ص 355 .

² - استعراض النقل البحري ، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية ، الاونكتاد ، 2016 .

فمن المتوقع أن لا يتكرر حدوث مثل ذلك الانخفاض على الأرجح ، وحقيقة الأمر أن هذا القطاع شهد منذ عام 2016 ، استئناف طلبات السفن في جميع الأسواق الرئيسية، وإن لم يكن ثمة ضمان بأن يكون ذلك كافياً لمواجهة ارتفاع الطلب. فهناك بوادر تُذّر بأن عام 2013 قد يشهد نقصاً ، غير أن بعض الأصوات في ناقلات النفط الصهرجية التي تتوقع فائضاً في الحمولة الطنية المعروضة في السنوات المقبلة تعلق في قطاعي السوانب الجافة والحاويات، وفي كلا قطاعي السوانب الجافة، تشير السفن الجديدة الحديثة العهد والمقبلة ذات الأحجام القياسية تحديات إضافية أمام المالكين الذين سيقع على عاتقهم عبء إيجاد شحنات لملء سفنهم .وبالنسبة لجميع أنواع السفن، يشير التوسع في قدرات أحواض بناء السفن إلى أن البلدان بانية السفن قد تبني سفناً تفوق متطلبات السوق نظراً لانشغالها بدرجة أكبر بالعمالة في قطاع بناء السفن، ومن الوجهة العملية، يعادل بناء سفن تفيض عن الحاجة تقديم الإعانة في التجارة العالمية، إذ إنه يؤدي إلى هبوط أسعار السفن ومن ثم تكاليف الشحن أيضاً .

- تكسير السفن : ¹

كان نشاط إعادة تدوير السفن في عام 2016 شبيهاً بنظيره في عام 2015 وإن تغيرت أنواع السفن، فزاد تكسير السفن بأكثر من الضعف بينما انخفض تكسير سفن الحاويات بأكثر من النصف. ومثلّت الحاويات 5,41 في المائة من إجمالي الحمولة الطنية المُكسّرة في عام 2016 تليها الحاويات وناقلات السوانب الجافة وسفن الشحنات الجافة الأخرى وسفن الركاب (36 في المائة) وناقلات السوانب الجافة (15 في المائة) السمات العمرية للأسطول المُكسّر في عام 2016 .وتألف الأسطول المُكسّر في المقام الأول، من ناقلات النفط الصهرجية المبنية في الثمانينيات ومطلع التسعينيات وسفن السوانب الجافة المبنية في مطلع الثمانينيات وسفن البضائع العامة المبنية في السبعينيات والثمانينيات. اتجاه متوسط عمر السفن التي تم تكسيرها حسب نوع السفينة، ولئن كان العمر المتوسط

قد انخفض بين عامي 2013 و 2014 إبان الأزمة الاقتصادية، فإنه ظلّ مستقرّاً في أغلب الأحيان في عام 2016 ،وتعكس الفروق العمرية بين أنواع السفن عند تكسيرها بوجه عام الفروق العمرية في الأسطول الحالي وإذا قارنا سعة نقل البضائع من حيث عدد الأطنان من الحمولة الساكنة المسلّمة والمُكسّرة، تبين أن تسليمات الحمولة الطنية من السوانب الجافة فاقت عمليات التكسير بمقدار 15 مرة، وفي الأسطول المتبقي كانت النسبة 31 بالمائة فحسب.²

¹ - تقرير أعدته امانة الاونكتاد ، استعراض النقل البحري ، 2016 ، ص 86 .

² - تقرير تم اعدتها ، نفس المرجع السابق ، ص 86 .

المطلب الثاني :المواني البحرية وأنواعها .

1 - تعريف الميناء البحري :

التعريف الأول : " كلمة « port » يقصد بها عموما مجموعة الوسائل والتجهيزات المهيأة والمستغلة بهدف ضمان نقل البضائع بين السفينة ومختلف أساليب النقل البرية والمائية الأخرى وهي : السكك الحديدية، النقل البري كالشاحنات، النقل المائي الداخلي".

التعريف الثاني : " عرف الميناء بأنه مكان ساحلي خصص من طرف السلطات الإدارية المسؤولة لخدمة العمليات التجارية البحرية .

تعريف القانون الجزائري : حسب المادة 889 من القانون البحري الجزائري، رتبت الموانئ حسب استخداماتها، فالموانئ التجارية سميت كذلك ورتبت في هذا الصنف الموانئ المخصصة لضمان وفي أحسن الظروف الاقتصادية والأمنية مختلف عمليات الشحن والإفراغ للأفراد، البضائع والحيوانات الحية العابرة من النقل البحري إلى النقل البري والعكس، بالإضافة إلى كل العمليات المرتبطة بالملاحة البحرية

2- تصنيف الموانئ البحرية :

2-1- تصنيف الموانئ حسب موقعها : وهي متنوعة كما يلي :

- موانئ طبيعية وهي التي تتوفر على الحماية الطبيعية فهي تحتاج إلى مؤسسات صناعية محدودة حتى تتمكن من القيام بوظيفتها التجارية مثل ميناء مرسيليا القديم¹.

- موانئ شبه طبيعية : هي أكثر احتياجا للمشاريع الصناعية من الموانئ الطبيعية حتى تتمكن من تقديم الخدمات المطلوبة - موانئ صناعية : هذه الموانئ تحتاج إلى مشاريع صناعية لحماية المساحة المائية أو إلى مشاريع داخل الأرض على أن ترتبط بالساحل بقنوات بحرية .

2-2- تصنيف الموانئ حسب وظائفها الأساسية :

2-2-1- الموانئ العسكرية : هو حوض مائي محمي تقام به ترسانة عسكرية لتموين البواخر بمختلف الوسائل الحربية غير الحربية خدمة لأغراضهم، فهذه الموانئ تتطلب نظام رقابي وإداري خاص محكم لإنجاز مختلف العمليات التموينية .

2-2-2- الموانئ التجارية : وهي تصنف على أساس طبيعة العمليات المنجزة وللموانئ وظائف

أساسية يتمثل فيما يلي :

¹ - حملاوي ربيعة ، مردودية المؤسسات المينائية ، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية ، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير ، جامعة الجزائر ، دفعة 2008، ص 80 .

- وظيفة التخزين : تستعمل هذه الموانئ كوسيط بين الدول المصدرة للسلع والدول المستوردة لها بحيث تخزن هذه السلع بميناء الوصول ليعاد شحنها مرة أخرى إلى الدولة المستهلكة أو ميناء تخزين آخر لغاية وصولها إلى الدولة المستهلكة .

- وظيفة العبور: بتطور وسائل النقل المختلفة : النقل البري، السكك الحديدية، النقل النهري، فالموانئ التجارية أصبحت موانئ عبور لمختلف السلع والأفراد .

- الوظيفة الصناعية : أنشئت مؤسسات صناعية ضخمة قرب الموانئ بهدف تخفيض التكلفة وتلبية الحاجيات المختلفة من السلع .

2-2-3- موانئ السلع المختلفة : وهي الموانئ التي تتعامل في السلع المختلفة مثل المواد الغذائية كالقمح والحبوب والخضر والفواكه والمشروبات والمواد النسيجية كالصوف والقطن والمواد الصيدلانية (الأدوية ...)

- موانئ السلع الثقيلة (VRAC) : هو من النوع المخصص لنقل السلع الثقيلة كالمعادن مثلا فهي تتطلب أجهزة ومراكز توقف وأرصعة خاصة لاستقبال السفن الضخمة لنقل هذه السلع مثل ميناء موريال (Montréal) .

2-2-4- موانئ الركاب : مخصص هذا الميناء للأفراد الذين يسافرون في رحلات الذهاب أو الإياب وذلك في سفن خاصة بالمسافرين حيث تتوفر على مختلف وسائل الراحة لهؤلاء.

2-2-5- الموانئ بترولية متخصصة : هي موانئ متخصصة في نقل هذا النوع من¹ السوائل وتتم عملية الضخ للبترول من السفينة إلى الميناء أو من الميناء إلى داخل السفينة عبر قنوات ضخ، وهذه السفن تحتوي على صهاريج خاصة مخصصة لنقل هذه المواد ومعزولة بحواجز لتفادي تلوث المياه أو أي حوادث أخرى مثل موانئ أرزيو وسكيدة بالجزائر ومينائي فهد وجبيل بالسعودية

2-2-6 - موانئ الصيد : هي كذلك موانئ متخصصة تتطلب تجهيزات خاصة كمراكز توقف ، سفن الصيد،تجهيزات تبريد، ومصانع للتدخين والتعليب ومعالجة بقايا السمك...الخ

2-3- تصنيف الموانئ حسب التنظيم القانوني : يتوقف النظام القانوني المتحكم في تسيير الموانئ على درجة تبعية الموانئ للنظام الذي تدير عليه هذه الموانئ وهذه الأنظمة الإدارية المينائية متعددة

¹ - هارون احمد عثمان ، الاقتصاد البحري مع الاشارة خاصة لمشاكل الدول النامية ، الاكاديمية العربية للنقل البحري ، جامعة الدول العربية 1981، ص 246،

وذلك حسب التاريخ والتقاليد التشريعية والسياسية المتبعة في مختلف الدول، وتظهر أنواع النظم القانونية المتبعة في الموانئ فيما يلي :

- الموانئ التي تتبع الحكومات المركزية .
- الموانئ ذات التسيير اللامركزي (موانئ تخضع للبلديات) .
- الموانئ ذات الإدارة الذاتية والخاصة .¹

المطلب الثالث : مشاكل الموانئ الجزائرية .

ركزت الجزائر استثماراتها في الموانئ النفطية ، و هي موانئ متخصصة ، لا تخدم إلا قطاعا محددا من اقتصاد الدولة . أما باقي الموانئ التجارية ، فبقيت تشكو من تأخر كبير ، وتعاني من مشاكل عدة :

1- موانئ من الجيل الأول : الموانئ الجزائرية قديمة (من الجيل الأول) وهي بالتالي لا تمثل سوى نقاط "انقطاع الحمولة " تنتهي عندها حمولة المواد المعدة للشحن أو التفريغ .

ولقد اكتفت السلطات العمومية في الجزائر ، بتسيير هذا الإرث الذي يعود إلى الفترة الاستعمارية دون إدخال أية تعديلات عليها أو ، على بنيتها التي تتكون بشكل عام من أحواض صغيرة وضيقة وسقائف ومخازن قريبة من بعضها ، وأرصعة تفصل بينها حواجز ضيقة . وإذا لم تكن هذه المواصفات تطرح أية مشاكل في الماضي بالنسبة لخدمة المبادلات .²

عندما كانت السفن أصغر ، وطريقة شحن البضائع أبسط . فإنها اليوم لم تعد تتماشى والمتطلبات المستجدة والناجمة عن التطور الكبير الذي شهده مجال النقل البحري . فالسفن أصبحت أكبر وبمواصفات عالمية محددة . وهذا ما حتم على المتعاملين مع الموانئ الجزائرية استخدام السفن الصغيرة (60 % منها تتراوح حمولتها بين 2000 و 10.000 طن) وزن ثقيل . و هي بالتالي سفن غير اقتصادية ، إذ أنها تحول دون استفادة المصدرين الجزائريين من الفرص التي تقدمها موانئ الشحن حيث تفرض عليهم أسعار شحن مرتفعة . أما بالنسبة للعمق النظري في الموانئ الجزائرية ، فإنه يقلص باستمرار بسبب تكديس الطمي والرمال نتيجة لعدم تعرضها لعمليات التطهير و الكسح منذ 20 سنة. مما يؤثر على عملية رسو السفن بها . وقد تضطر السفن الكبيرة الحمولة و التي لا تتمكن من الرسو في ميناء ما بسبب صغر الغاطس إلى أن تحول وجهتها نحو موانئ أخرى ، حيث تفرغ جزءا من حمولتها

¹ - هارون احمد عثمان ، نفس المرجع السابق ، ص 246.

² - فاطمة الزهراء محمد الشريف ، اقتصاديات شمال افريقيا ، العدد السابع ، ص 171 .

لتخفيف الوزن ، قبل أن تعود إلى الميناء الأصلي . مع ما يترتب على ذلك من مشاكل (وقت وعمل إضافيين ، وتكاليف إضافية كذلك).

2- نقص في التجهيزات والآليات: و تعاني الموانئ من جهة أخرى ، من نقص كبير في الآليات الثقيلة وميناء الجزائر هو الوحيد الذي يتوفر على رافعة ذاتية الحركة (وقتها 300 طن) .

و مع أن الجزائر تصنف ضمن أكبر الدول المستوردة للحبوب (الخامسة عالميا إذ تستورد ما يقارب 6 مليون طن سنويا) . فإن ميناء الجزائر العاصمة هو الوحيد الذي يشتمل على أكبر مركز خاص بالحبوب (سعته 30.000 طن)، و يعتبر غير كافي و هذا مما يضطر . من جهة . السفن ناقلات الحبوب إلى الانتظار لمدة تتعدى المقاييس المعمول بها دوليا (تبلغ مدة التوقف في الميناء بالنسبة لهذه السفن 16 يوما .) و يفرض من جهة أخرى على المكلفين بالنقل، تعبئة الحبوب في أكياس وهي عملية مكلفة ، إذا ما قورنت بترك الحبوب على شكل بضائع صب .

أما ميناء وهران ، فإن سعة صومعة الحبوب به لا تتجاوز 3000، طن ناهيك عن استعمال وسائل تقليدية في عملية التخزين ، وكذا تفريغ الحبوب ، مما يؤدي إلى ضياع كميات معتبرة منه .

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

4- تأخر في عملية تداول الحاويات: لقد أصبح التوجه لاستعمال الحاويات في نقل البضائع عاما. وما فتئت معدلات النقل بالحاويات ترتفع بشكل كبير ومتسارع¹.

وتحاول الموانئ الجزائرية تطوير هذه العملية ، ففي ميناء وهران(على سبيل المثال) ارتفعت نسبة التعامل بالحاويات من 9.42 % في سنة 1994 إلى 35.09% في سنة 2004 وتبلغ حاليا 37,15 % (في نهاية 2008) ومع ذلك يمكن القول أن الموانئ الجزائرية لا زالت تسجل تأخرا واضحا في هذا المجال ، على اعتبار أن المعدل العالمي لتداول الحاويات يصل إلى 62 %.

ويتم العمل حاليا في هذا الاتجاه ، بغرض توفير مساحات إضافية تستعمل كمحطات للحاويات . فبالنسبة لميناء وهران ، تمت توسعته من الناحية الشرقية، بإضافة 12 هكتار إلى المساحة الأصلية المخصصة للحاويات و التي تبلغ 11 هكتار ، و برمجة مشروع آخر يقضي بإضافة 30 هكتار أخرى ، مما سيرفع المساحة المخصصة لاستقبال الحاويات إلى 53 هكتار .

¹ - فاطمة الزهراء محمد الشريف ، نفس المرجع السابق ، ص 172 .

أما بالنسبة لميناء الجزائر العاصمة ، ويهدف تخفيف الضغط عنه، فلقد تم إنشاء ميناء جاف مخصص لاستقبال الحاويات في الرويبة بضواحي العاصمة .

5- انخفاض معدلات أداء الموانئ : والذي يساهم فيه بشكل كبير ، توقف أنشطتها ليلا، وخاصة ما يتعلق بمناولة السلع و البضائع .

6 - طول الإجراءات الإدارية : وتتمثل في الإجراءات المتعلقة بتفريغ البضائع تحديدا ، وما يتبعها من إجراءات الحجر الزراعي ، فالحجر البيطري ، ثم إجراءات الرسوم الجمركية إلخ

7- سوء توزيع المهام بين الموانئ : ومن جهة أخرى يوجد توزيع سيء للمهام المنوطة بكل ميناء فميناء الجزائر العاصمة مثلا وهو أهم ميناء على المستوى الوطني يحتكر جل المبادلات (أكثر من 60 % من المبادلات التجارية الخارجية) .

وهذا على حساب باقي الموانئ الثانوية التي يبقى دورها محصورا في أقاليمها . فالوزن الكبير الذي يحضى به ميناء الجزائر العاصمة ليس إلا انعكاسا لسياسة المركزية التي تنتهجها الدولة، فهو يهيمن على الإقليم و على باقي الموانئ الثانوية ، وهذا يعني عدم أخذ مفهوم التهيئة القطرية بعين الاعتبار من طرف المخططين. ثم إن احتكاره الكبير للمبادلات التجارية ، يجعله يعاني من الاختناق والتكدس¹.

8 - اختناق الموانئ : لعل من بين الأسباب الرئيسة التي تزيد من حدة اختناق الموانئ و ، تكدس البضائع بها ما يلي :

- عدم وجود خطة منسقة لتوقيت الاستيراد لدى بعض الهيئات المستوردة مما يؤدي إلى وصول كميات كبيرة من السلع و المعدات المستوردة، من طرف هيئات مختلفة في وقت واحد .

- أو عندما يرتفع معدل استيراد مادة معينة بسبب انخفاض أسعارها في الأسواق العالمية. كما حدث في الفترة الأخيرة (الأشهر الأولى من سنة 2009) بالنسبة للحديد الذي شهدت عملية استيراده ارتفاعا كبيرا نتيجة انخفاض سعره و بالفعل ، لم يسبق لميناء الجزائر العاصمة أن كان مختنقا كما هو الحال في الأشهر الأخيرة ف ، قد بلغ عدد السفن التي بقيت في عرض البحر تنتظر الإذن بالرسو في الميناء لتفريغ حمولتها 34 سفينة و هذا في يوم واحد (6 / 4 / 2009) . مع ما يترتب على ذلك من خسائر ، إذا علمنا أن كل سفينة تنتظر في عرض البحر دورها لدخول الميناء ، تكلف الخزينة العمومية ما بين 5000 - 20.000 دولار في اليوم .

¹ - فاطمة الزهراء محمد الشريف ، نفس المرجع السابق ، ص 173 .

9- تواجد الموانئ داخل النسيج الحضري : مشكلة أخرى تواجه الموانئ الجزائرية هي تواجدها داخل النسيج الحضري ، مما يترتب عليه ضعف كفاءة الطرق التي تربطها بالداخل فميناء العاصمة مثلا تنتهي منافذ الخروج منه في محور المواصلات الرئيس بالمدينة والمزدحم بالحركة .

ولا يعتبر ميناء وهران أسعد حظا، فوجوده في موضع محاصر بالمدينة وبالحدود الساحلية ، يجعل عملية الحركة منه وإليه من الصعوبة بمكان. وهو فوق ذلك لا يشتمل إلا على منفذ واحد فقط مخصص لسحب البضائع بالشاحنات وعلى خط للسكة الحديدية يعود إلى الفترة الاستعمارية ، إلا أنه غير مستغل...! ومع أنه أرخص وسائل النقل البري ، فإن مساهمته في عملية سحب البضائع من الميناء بقيت متواضعة ، بل وفي تراجع ملحوظ من 23.48% سنة 1993 ، إلى 1.57% سنة 2001 إلى أن توقف العمل به تماما منذ سنة 2004 واقتصرت عملية سحب البضائع من الميناء على الشاحنات فقط .

وتقدر توقعات مؤسسة ميناء وهران تدفق النقل بالشاحنات في الميناء بما يعادل 5 ملايين طن في أفق سنة 2013 . ويؤكد المسؤولون بميناء وهران أن هذه التقديرات تبقى دون الواقع . حيث أن الكميات الفعلية المسجلة في سنة 2008 و البالغة 5.612.000 طن فاقت تقديراتهم لسنة 2013¹

10- ضعف استغلال عملية المساطلة: لا يتم استغلال عملية المساطلة (أو الملاحة الساحلية) بشكل جيد ومكثف. مع أنه بإمكان هذه الوسيلة . والتي تؤمن النقل بين الموانئ الوطنية . أن تساهم في تخفيف الضغط عن شبكة النقل البري، التي تعاني هي الأخرى من نقائص كثيرة، وذلك بإدماجها في السلسلة اللوجستية للنقل

¹ - فاطمة الزهراء محمد الشريف ، مرجع سبق ذكره ، ص 175 .

خلاصة الفصل

يعد النقل البحري احد ركائز التنمية الاقتصادية لمختلف دول العالم حيث يسهم في تحسين ميزان المدفوعات لتلك الدول وإتاحة فرص التوظيف للأيدي العاملة الوطنية وبناء وازدهار المدن التي تقع على البحار من خلال بناء المشاريع البحرية كالموانئ وأحواض بناء السفن والشركات الملاحية والمصانع وغيرها , هذه المميزات تزداد بازدياد الاعتماد على النقل البحري. كما يعد أرخص أنواع النقل جميعاً سواء من حيث التكاليف المادية أو الإمكانيات والقدرة على الشحن. ولا يحتاج للإنشاءات إلا في بداية ونهاية الطرق الملاحية كالمواني والأرصفة البحرية كما أن هذه الطرق الملاحية لا تحتاج إلى صيانة مكلفة أو إصلاحات كالنقل البري أو النهري بالإضافة إلى انه لا يوجد بها مشكلات أو عقبات كالشلالات أو الجنادل. وتتميز السفينة بأنها أقل تكلفة في بنائها وصيانتها بالمقارنة بقطار له نفس الحمولة. وإذا تأملنا خريطة العالم سنجد أن هناك دولاً استفادت كثيراً من سواحلها البحرية فكونت أساطيل تجارية ضخمة تجوب العالم شرقاً وغرباً مثل اليونان واليابان. بينما لا تزال دول أخرى في طور المحاولات مثل الدول العربية وفي مقدمتها قطر والسعودية وسلطنة عمان وهناك دول لا تزال تعتمد على الأساطيل الأجنبية مثل الكثير من الدول النامية.

الفصل الثالث

دارسة حالة الجزائر مع أهم
التجارب الإقليمية والدولية

تمهيد الفصل

يعتبر ميناء الجزائر العاصمة منصة حقيقية للتنمية الاقتصادية للتجارة الخارجية، وكأداة لتنظيم التجارة ونظام التقييم للاقتصاد الوطني، لعبور حركة المرور السلع في مستوى منطقة الميناء يمثل نحو ثلث التبادلات الوطنية، بالنسبة لحافز كرس في الواقع من قبل السلطات، فمؤسسة ميناء الجزائر EPAL كمشروع تجاري ومع أنشطتها التقليدية تمكنت من ملء مهام السلطة العامة لتنفيذ سياسة إعادة تصميم منظمة ميناء إعادة تركيز الهياكل الداخلية في حين التكيف مع الأهداف ساعد الأداء والأعمال التخصص الأساسية لوضع آليات لإدارة وتشغيل.

فالتحولات الجديدة للاقتصاد الدولي أدت إلى زيادة الطلب على خدمات المنشآت المينائية من طرف مختلف المتعاملين لمعالجة السفن وعبور البضائع في أفضل الشروط الاقتصادية والأمنية وهذا يتطلب إعادة النظر في هيكلته وطرق تسييره وإمكانياته حيث عملت السلطات على تحريره أكثر لمواجهة متطلبات الظروف الدولية المستجدة، وإدخال متعاملين سواء كانوا محيين أم أجنب، وهذا يتطلب تعديل في القوانين المنظمة للنشاطات المينائية وكذلك العقود المبرمة بين مختلف الأطراف مع ضرورة مراعاة شروط المنافسة بين مختلف الفروع والهيئات المينائية، وهذا يتطلب تحكم كبير في مختلف المتغيرات الداخلية والخارجية.

ويسلط هذا الفصل الضوء على الجانب الميداني، وقد تم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين وهما :

المبحث الأول: واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر.

المبحث الثاني: موانئ دبي العالمية

المبحث الأول : واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر .

يعتبر ميناء الجزائر من أهم الموانئ فيما يخص المبادلات التجارية التي تمر عن طريق البحر وهو مسير من طرف مؤسسة اقتصادية تسمى بمؤسسة ميناء الجزائر ، وقد عرف تطور نظام ميناء الجزائر عدة مراحل منذ الاستقلال أسهمت في تطور حركة البضائع المشحونة والمفرغة ، الأمر الذي زاد من مهام الميناء وأدى إلى توسع هيكله التنظيمي .

المطلب الأول : التعريف بميناء الجزائر .

ميناء الجزائر العاصمة من أهم الموانئ الموجودة في الجزائر ، على اعتبار موقعه في عاصمة البلاد ، شهد هذا الميناء تطورات هامة على صعيد التجارة الدولية جعلت من أهميته تزداد نسبة إلى تطور حجم المبادلات التجارية وخصوصة المؤسسة المينائية عن طريق الاستثمار الأجنبي المباشر .

1- مراحل تطور النظام المينائي الجزائري :¹

1-1- المرحلة الأولى 1962 - 1971 :

بموجب المرسوم رقم 63- 443 والمؤرخ ، في 9 نوفمبر 1963 الذي يتضمن تطبيق المرسوم² المتعلق بالنظام الخاص للموانئ المستقلة (المرسوم رقم 62- 203 المؤرخ في 21 / 02 / 1962) أصبح التنظيم بموانئنا يتميز بالاستقلالية، وخاصة الموانئ الأساسية للبلاد الجزائر ، عنابة وهران.

1-2- المرحلة الثانية 1971 - 1982 :

بموجب المرسوم رقم 1971 سلطة مينائية وطنية وهي الديوان الوطني للموانئ (ONP) بموجب مرسوم رقم 71 - 29 بتاريخ 1971 ، وكذلك الشركة الوطنية للعبور والمخازن العامة (SONATMAG) فالسلطة المينائية عملت على إدخال قطاع الموانئ ضمن القطاع العمومي ، وهذا بالنسبة للنشاطات التابعة للقطاع الخاص ، ومنها ما يمارس من طرف متعامل أجنبي (كالقيادة ، الإرشاد ، التموين ، العبور ، المناولة ، القطر الخ) ، وهذا يدخل في إطار الإستراتيجية العامة للاقتصاد الوطني والتي نصت عليها وحددتها المخططات الوطنية .

¹ - عبد المالك هاني ، دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع ، جامعة محمد خيضر ، بسكرة ، 2015 .

1-3- المرحلة الثالثة 1982 - 2000 :

بهدف تحقيق لامركزية في التسيير وتحقيق الانسجام بين حجم المؤسسة ومستوى كفاءتها المينائية تم إعادة هيكلة المؤسسة العمومية سنة 1982 لذا حل كل من الديوان الوطني للموانئ (ONP) والشركة الوطنية للمناولة (SONAMA) وبموجب مرسوم رقم 82 - 283 إلى 290 المؤرخ في 14/04/1982 ،تم إدماج وحداتها المحلية ضمن (10) عشر مؤسسات مينائية فأصبحت المؤسسة العمومية سنة 1982 مؤسسة اشتراكية ذات صبغة اقتصادية مهمتها :

- استغلال الوسائل والتجهيزات المينائية .
- القيام بأشغال الصيانة والإصلاح .
- ممارسة احتكار القطر والمناولة .

وننتج عن ذلك بأن توحد مركز القرار بغية تسهيل عملية تسيير حركة النقل بشكل دقيق خاصة عند الاستيراد، وأسست مؤسسة ميناء الجزائر وذلك جراء إعادة هيكلة قطاع الموانئ بعد ما كان يتكون من ثلاث مؤسسات سابقة والمتمثلة في :

- الديوان الوطني للموانئ .
 - الشركة الوطنية للأملاك البحرية .
 - المؤسسة الوطنية للشحن والتفريغ .
- 1-4- المرحلة الرابعة الخوصصة :¹

تم في هذه المرحلة إعادة تشكيل القانون البحري وإنشاء السلطة المينائية وهذا التعبير جاء في إطار الإصلاح الاقتصادي الشامل ، والذي تقوم به الجزائر بغية تحقيق المردودية والتحكم في التكاليف بحيث تميزت هذه المرحلة بما يلي :

- الفصل بين نشاطات الخدمة العمومية والنشاطات التجارية .
- وضع إطار قانوني للعلاقات بين الدول ومختلف المستعملين للميناء ، بالإضافة إلى السلطة المينائية ذاتها .
- تقسيم وتوزيع متناسق بين الموارد المينائية .
- إنشاء وحدات جديدة للسلطات المينائية الجهوية الشرق،الوسط،الغرب .
- ترقية الاستثمارات المينائية العمومية والخاصة .

¹ - عبد المالك هاني ، المرجع السابق ، ص 68 .

- عزل النشاطات التجارية عن السلطة المينائية (تسيير الأملاك المينائية والأمن.... الخ)، وهذه تتم من خلال القضاء على احتكار الدولة لنشاطات الخدمة التجارية ، وذلك بتطوير مساهمة القطاع الخاص في الموانئ .

- السماح للمستعملين الرئيسيين للموانئ (المجهز ،صاحب الشحنة الخاصةالخ)، بتسيير الخدمة العمومية المينائية .

- تشجيع الخواص القيام بالنشاطات التجارية المينائية من خلال إبرام عقود الامتياز ، الإيجار وتقديم رخص للمستثمرين الأجانب .

1-4-1- الشركة الجديدة لميناء الجزائر وموانئ دبي العالمية :

شراكة القطاع الخاص الأجنبي ثم إنشاءه رسميا في 15 فبراير 2009 بين مؤسسة ميناء الجزائر EPAL وموانئ دبي العلمية DWP ، بهدف تنمية البنية التحتية لميناء الجزائر .

تهدف هذه الشراكة إلى تخفيض التكاليف ومدة الإنتظار في الميناء الجزائري ما يكلف أموال طائلة عندما تكون السفن في الميناء ، وبدرجة أقل عندما تكون في عرض البحر ، كما تهدف إلى زيادة مساحة ميناء الجزائر العاصمة إلى 18 هكتار بعد أن كانت المساحة الأصلية 12 هكتار ، ومدة عقد الإمتياز مع موانئ دبي العالمية لمدة 30 عاما لتشغيل محطة الحاويات بميناء الجزائر العاصمة ، وبالتالي فإن التحدي لتحسين الإجراءات والخدمات في الاجال القصيرة ، وتعد مجموعة موانئ دبي العالمية واحدة من رواد العالم في مجالها (وهي ثالث أكبر مشغل للحاويات) .

1-1-2- الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة A. N.C. N¹:

Compagnie Nationale Algerenne de Naigation : أنشئت بموجب المرسوم رقم 63 - 489 من 31 ديسمبر 1963 مكرسة للمواد الأولية لوسائل النقل البحري للبضائع وقطع الأشجار لصنع القوارب ، وقد تم خصخصة كل شركة تابعة مخصصة لنقل البضائع عنوان شراكة مع شركات فرنسية وإيطالية والسعودية

CNAN Nour . CNAN Mediterranean . CNAN Maghreb et NASCHO

وتهدف الشركة إلى :

- النقل البحري للبضائع في شرق البحر المتوسط ، أوروبا الشمالية وأمريكا ،

- الوساطة المالية ، النقل والإدارة الجمركية ،

¹ -21/05/2016www.portalger.com.dz/historique

- استئجار السفن .
- إدارة مخازن البضائع .
- وبصفة عامة ، فإن جميع الأوراق القانونية والصناعية والتجارية أو المالية ، أو الملكية ، ذات صلة مباشرة أو غير مباشرة لغرض شركات أو من المحتمل أن تسهيل تنفيذ أو توسيع أو تطوير ¹.

2- تعريف مؤسسة ميناء الجزائر ².

ميناء الجزائر إيكسيوم ، ايكوسيم ، الجزائر ، يقال أن ايكوسيم معناه جزيرة النورس . مؤسسة ميناء الجزائر هي مؤسسة عمومية ذات طابع اقتصادي تأسست سنة 1982 م بإدماج الديوان الوطني للموانئ والشركة الوطنية للمناولة وبعد ذلك التحقت بهما وحدة القطر التي كانت سابقا تحت وصاية الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة ، وذلك بالمرسوم 286 - 82 المؤرخ في 14 أوت 1982 الذي ينص على تأسيس مؤسسة ميناء الجزائر والتي امتلكت استقلالها المادي في 23 سبتمبر 1989 . كما ان لها شكل شركة مساهمة ذات أسهم بلغ رأس مالها في مارس 2008 حوالي 4200000000 دج ، ملكا للدولة الجزائرية بصفة كلية ولحيازتها في نفس الوقت مساهمات الموانئ بعد أن كانت سلطة المؤسسة القابضة العمومية للخدمات هي تابعة لوزارة النقل ، إذن مؤسسة ميناء الجزائر هي مؤسسة قابضة عمومية خدماتية تقوم في الإطار الوطني بالتنمية الاقتصادية لها سلطة تسيير وتطوير الهياكل المرفئية وكذا التحكم في النشاط التجاري .

يمتد ميناء الجزائر بين رأس كاكاسين غربا تامنفوست شرقا ، ويبلغ عرضه 18 كلم كما يشمل ميناء دلس ، يتربع الميناء على مساحة مائئة مقدرة ب184 هكتار وخط رصيفي يبلغ طوله 7317 متر مربع .

3- مهام مؤسسة ميناء الجزائر .

مؤسسة ميناء الجزائر هي مؤسسة تجارية في علاقتها مع الآخرين ويحكمها التشريع المحكوم به ، مكفلة في إطار المخطط الوطني للتنمية الاقتصادية والاجتماعية ، ونظرا للحجم الكبير للمبادلات الخارجية على مستوى الميناء الذي يقع على عائقه مسؤولية المينائية ، كالسهر على المرور البحري وعلى السير الحسن للتجهيزات والسهر على :

- تسيير واستغلال وتنمية الميناء والوسائل والمنشآت المينائية .

¹ - 21/05/2016 www.portalger.com.dz/historique .

² - عبد المالك هاني ، المرجع السابق ، ص 71 .

- تنفيذ أشغال الصيانة والتهيئة ، وتجديد الهياكل الفرعية والمينائية .
- احترام العام للمنشات العقارية العمومية المينائية والطرق وقواعد النظافة .
- إعداد برامج أشغال الصيانة والعمل على تطويرها وتطبيقها ، وهذا بمساعدة السلطات المعنية ، كذلك برامج التركيب وإنشاء هياكل النشاطات التجارية المناولة ، الشحن والنقل .
- استغلال الأدوات والتجهيزات المينائية باسم الدولة .
- تسيير المركبات العامة المينائية الخاصة بالدولة .
- حماية استثمار المنشآت المرفئية الخاصة بالقطاع العمومي للميناء.
- تقوم بعملية التخزين ، الحفظ ، وتسليم البضائع .
- كما تتسق مؤسسة ميناء الجزائر مع مؤسسات وطنية معينة بمتابعة ملفات تطوير السطح المينائي للجزائر وهذا في مجال المحافظة على المنشآت أو المرفئ والتجهيزات المخصصة والشبكات لاسيما إدخال الإعلام الآلي داخل النشاطات المينائية ، وبفضل قفزة في التسيير والجهود الاستثمارية وصل نشاط الميناء إلى مستوى أفضل .¹

المطلب الثاني : النقل البحري للبضائع في الجزائر .

يكتسب النقل البحري للبضائع في الجزائر النصيب الأوفر من الإستيراد والتصدير ، ومن ذلك كان للموانئ التجارية الأهمية البالغة في تطوير التجارة الخارجية تعاني من عديد المشاكل تتطلب من السلطات المختصة تكثيف الجهود للنهوض بالقطاع .

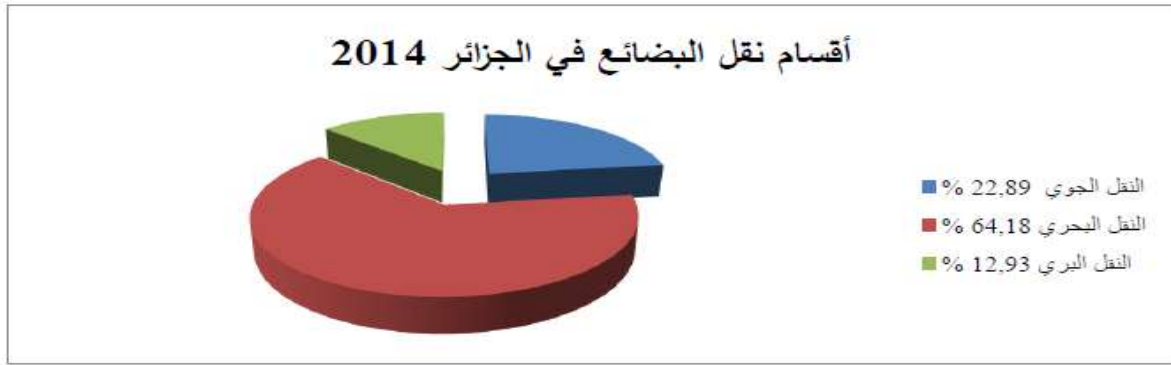
1- أنواع النقل الدولي للبضائع في الجزائر .²

النقل الدولي للبضائع يتباين من نوع إلى آخر من حيث معايير التفضيل والمتمثلة أهمها في الوقت ، التكلفة ، الأمان ، القدرة الإستيعابية وغيرها، إلا أن أهم معيار هو التكلفة والقدرة الإستيعابية في مجال التجارة الدولية التي تستهدف تخفيض التكاليف ووفرات الحجم ، وهي المزايا التي يتمتع بها النقل البحري للبضائع ، إذ تولي الجزائر بطابعها الجغرافي الأهمية الأكبر للنقل البحري في تجارتها الخارجية ، والشكل أدناه يظهر تقسيم مختلف أنواع النقل الدولي للبضائع في الجزائر عام 2014 .

الشكل رقم (01) : نسب أنواع البضائع في الجزائر في عام 2014 .

¹ - عيد المالك هاني ، المرجع السابق ، ص 73 .

² - فاطمة الزاهر محمد الشريف ، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها ، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا ، جامعة حسيبة بن بوعلي ، الشلف ، الجزائر ، العدد السابع ، 2009 ، ص 167 .



Source: Bulletin statistique, Ministère des Transports, Année 2014, p5

من خلال الشكل رقم (02) يتبين أن أكثر أنواع نقل البضائع استخداما في الجزائر هو النقل البحري ، حيث دلت إحصائيات وزارة النقل للعام 2014 على أن النقل البحري للبضائع بين الجزائر والدول المجاورة وغير المجاورة يستحوذ على نسبة 64,18% من إجمالي نقل البضائع، في حين أن النقل الجوي يأتي في المرتبة الثانية بنسبة 22,89% ، وأخيرا النقل البري بنسبة لا تزيد عن 12,93% ،السبب في ذلك يعود إلى المزايا التي يتمتع بها النقل البحري من حيث قلة التكلفة وإرتفاع القدرة الإستيعابية ، أيضا بحكم موقع الجزائر المطل على البحر الأبيض المتوسط ، إضافة إلى طبيعة الاقتصاد الذي يعتمد على تصدير المحروقات في السفن والحاويات الخاصة بذلك ، والاستيراد من كافة دول العالم عبر البحار ، وبالنظر إلى عولمة الاقتصاد والتجارة أصبحت جل الدول تعتمد على خطوط منتظمة للنقل البحري لاستهداف التخفيض في التكاليف .

2- الملاحة (النقل الدولي) الجوية والبحرية للبضائع في الجزائر 2014 .¹

في التجارة الخارجية للجزائر مع بلدان العالم التي تتم عبر النقل البحري والجوي للبضائع بإستثناء النقل البري للبضائع ، تكون النسب متفائلة كما في الشكل رقم (02) التالي :

الشكل رقم (02) : نسب النقل الدولي للبضائع في الجزائر 2014



Source: Bulletin statistique, Ministère des Transports, Année 2014, p5

¹ - فاطمة الزهراء محمد شريف ، مرجع سبق ذكره ، ص 169 .

يلاحظ من الشكل رقم (03) أن حركة التجارة الدولية بين الجزائر والدول التي تنقل منها أو إليها البضائع بحرا وجوا فقط دون احتساب النقل البري الدولي الذي قلما يتم إستخدامه من أو إلى الجزائر ، تتم أغلبها عبر النقل البحري بنسبة 73,12 %، والنسبة المتبقية تتم عبر النقل الجوي بنسبة 26,88 %، وهذا راجع إلى المفاضلة بين النوعين من النقل ، والجزائر على غرار دول العالم تسعى إلى الاستفادة من التجارة الدولية وتحسين وضعية ميزان مدفوعاتها عن طريق التخفيض في فاتورة الاستيراد قدر الإمكان ، وهو ما استوجب الاعتماد على النقل البحري للبضائع أكثر نت النقل الجوي الذي يكلف كثيرا.

3- تطور النقل البحري الدولي للبضائع في الجزائر .¹

مع تطور التجارة الخارجية في الجزائر والفائض في الميزان التجاري في الفترة 2003 - 2013 ، شهد النقل البحري للبضائع تطورا ملحوظا في كميات وأطنان البضائع المشحونة والمفرغة في الموانئ الجزائرية ، والجدير بالذكر أن الشحن للتصدير وتفريغ البضائع المستوردة ، والجدول رقم 15 والشكل رقم(03) يبرزان تطور حركة النقل البحري في الجزائر من 2003 إلى 2013 (حركة الموانئ) .

الجدول رقم (1) : تطور حركة النقل البحري للبضائع في الجزائر من 2003 إلى 2013 (حركة الموانئ) . الوحدة : 10 أس 6 طن .

السنوات	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
شحن وتفريغ البضائع	115.1	119.0	127.1	127.0	130.3	128.2	120.5	117.9	118.2	140.0	173.8

المصدر : حوصلة احصائية ، وزارة النقل ، ص 209 بالاعتماد على الرابط
21/05/2017www.ons.dz/IMG/pdf/CH11-TRANSPORTS-Arabe.pdf

¹- فاطمة الزهراء محمد شريف ، مرجع سبق ذكره ، ص 169 .

الشكل رقم (03) : تطور النقل البحري من 2003 إلى 2013 (حركة الموانئ) في الجزائر .



المصدر : مخرجات بالاعتماد على معطيات الجدول رقم (1)

من خلال الجدول رقم (1) والشكل رقم (03) يتبين أن حركة النقل البحري في الجزائر في الفترة بين 2003- 2013 عرفت تطورا ملحوظا نتيجة زيادة الإهتمام به من طرف السلطات الجزائرية و وكذا متطلبات السوق تقرض التجارة الدولية عبر البحار ، خلال السنوات بين 2003- 2007 ارتفعت كمية البضائع المشحونة والمفرغة في الموانئ الجزائرية سواء للاستيراد أو التصدير من 115,1 مليون طن إلى 130,3 مليون طن أي بزيادة قدرها 15,2 مليون طن ، أما في الفترة من 2008- 2011 كان العكس بإنخفاض كميات البضائع الإجمالي من 128,5 مليون طن إلى 118,2 مليون طن أي نقصان بقيمة 10 مليون طن ، والسبب في ذلك يعود إلى الأوضاع الاقتصادية في العالم التي شهدت الأزمة المالية العالمية في 2008 التي أثرت على مستويات الإنتاج وأسعار الصرف وانخفاض أسعار البترول 62,25 دولار للبرميل في 2009 ، فانعكس ذلك سلبا على حركة التجارة¹

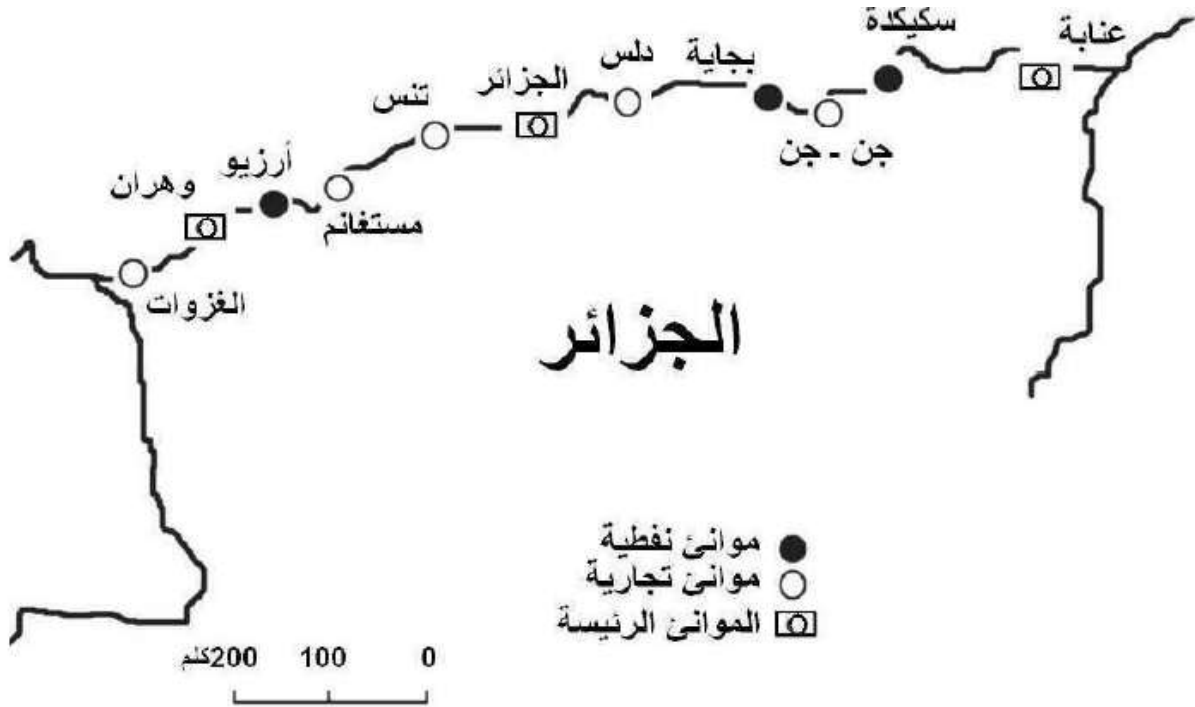
الدولية و بين 2011 - 2013 ونتيجة لتحسن الأوضاع الاقتصادية العالمية عاد النقل الدولي للبضائع إلى الإرتفاع ، كما حدث في الجزائر إذ ارتفعت كمية البضائع المنقولة ابحرا من 118,2 مليون طن في 2011 إلى 173,8 مليون طن في 2013 ، مقدار الارتفاع في الثلاث سنوات 55,6 مليون طن بين بضائع مشحونة للتصدير وبضائع مفرغة من الاستيراد .

¹ - عبد المالك هاني ، المرجع السابق ، ص 75.

4- الموانئ التجارية في الجزائر .

يبلغ عدد الموانئ التجارية في الجزائر 11 ميناء من الحجم الصغير والمتوسط ، ويصل حجم المبادلات الإجمالي إلى 130 مليون طن سنويا ، وتخدم 95% من المبادلات التجارية الخارجية ، مما يدل على أهمية الموانئ ، كعامل حيوي في الاقتصاد الجزائري ، كما هو موضح في الشكل رقم (04) .

الشكل 04 : خريطة الموانئ التجارية في الجزائر .



المصدر: فاطمة الزاهراء محمد الشريف ، فوزية رميني – الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسيرها ، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا ، جامعة حسنية بن بوعلي ، الشلف – الجزائر ، العدد السابع ، 2009 ، ص 167 .

تتمتع الجزائر بموقع استراتيجي في حوض البحر الأبيض المتوسط (الضفة الجنوبية) بحوالي 1200 كيلومتر من الساحل ، تملك شبكة مينائية ، متمثلة في احد عشر (11) ميناء تجاري من بينها ثلاث (03) متخصصة في المحروقات متمثلة في سكيكدة بجايا وارزيو في وهران ، و (03) موانئ رئيسية عنابة الجزائر العاصمة ووهران ، اضافة الى (05) موانئ تجارية من الشرق الى الغرب جن جن في جيجل ودلس في بومرداس ، تنس في الشلف ومستغانم ، الغزوات في تلمسان ، تمتد هذا الميزات تحت ¹ الجزائر ان تضع المجال البحري في المستوى الأول ، فبمجرد النظر لطبيعة المبادلات التي تتم عن طريق البحر (95بمئة) تتبين الاهمية الاقتصادية والتجارية التي تمثل النقل البحري في الاقتصاد الجزائري .

¹ - فاطمة الزاهراء محمد الشريف ، نفس المراجع السابق ، 170.

4-1- نشاطات الموانئ الجزائرية (المبادلات التجارية) : ¹

يتحدد دور التجارة الخارجية الهام في التنمية الاقتصادية والاجتماعية ، من خلال كونه المصدر الرئيس للدخل والعملات الاجنبية ، والعامل المنشط للعلاقات الاقتصادية مع العالم الخارجي ، وتتميز المبادلات التجارية المتعمدة على النقل البحري ، بعدم التوازن بين الواردات 37.6 مليون طن والصادرات 80.4 مليون طن في العام 2011 ، والتي تقتصر على المحروقات التي تمثل 96 % من حجم صادرات الجزائر وتستأثر بها الموانئ النفطية المتخصصة (أرزو - سكيكة - بجاية)، أما باقي الموانئ ، فهي موانئ إستيرادية بالدرجة الأولى ، إذ تمثل الواردات نسبا مرتفعة تتراوح بين 80% و 93% ، من مجمل المبادلات ، وتمثل المواد الغذائية والمنتجات الفلاحية ما يقارب نصف حجم الواردات 45,76 % ، أما النسبة الباقية فهي عبارة عن مواد مصنعة أو نصف مصنعة ، منتجات معدنية عتاد ، آلات ، منتجات بترولية ، وبالمقابل تقتصر باقي الصادرات دون المحروقات والتي لا تتجاوز نسبتها 4% من إجمالي الصادرات الوطنية ، على مواد غير مصنعة أو نصف مصنعة .

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

4-2- مشاكل الموانئ الجزائرية : تعاني الموانئ الجزائرية من عديد المشاكل من أهمها :

- تعتبر الموانئ الجزائرية أقل موانئ البحر الأبيض المتوسط كفاءة ، ومنذ الاستقلال وإدارة الموانئ تعاني من سوء المعاملة من قبل الشركات المحلية وأجهزة الشحن الرئيسية في الجزائر ، وبالنظر إلى عدة أسباب ذات صلة بوزن الضرائب والبيروقراطية وتسجيل سندات الملكية والتأخير في تحديث نظامها المصرفي

¹ - فاطمة الزاهراء محمد الشريف ، نفس المراجع السابق ، 170 .

- ،والتفاوض على الإستثمار في الموانئ يصبح من الصعب ¹.
- إن الاستثمار في الجزائر في مجال الموانئ هو فقط لموانئ النفط ، ولا تزال الموانئ الجزائرية متخلفة مع البنية التحتية التي تعد في مرحلة الشيخوخة ، وإضطّر هذا الواقع أصحاب السفن وخدمة الموانئ الجزائرية لاستخدام أحجام الشحن الصغيرة .
 - انخفاض إنتاجية محطات الموانئ وبتكلفة أعلى من المنافسين مثال على ذلك شحنة بضائع مرسيليا- الجزائر تكلف 40% أكثر من تكلفة شحنة بضائع مرسيليا - تونس .
 - الشحن والإنفاق الوطني على البضائع العامة أكثر من 3مليار دولار أمريكي ، أي أكثر من 1/3 ثلث مبلغ البضائع المنقولة في الحجم ، ويجب أن تنخفض هذه النفقات وإعتمادها عن طريق المؤسسات والمرافق والوسائل الوطنية ، ملاك السفن العاملة في الخدمات والخطوط المنتظمة للنقل البحري للبضائع في الجزائر تفرض الحرية وبشكل تعفسي على أوضاع النقل في السوق الجزائرية .
- 4-3- تحديات الموانئ الجزائرية: تعرف موانئ الجزائر تحديات مستقبلية لعل أهمها :
- من خلال الخصخصة الجزئية للموانئ تأمل الحكومة الجزائرية إلى كفاءة الموانئ وزيادة القدرات في مجال البنية التحتية ، لكن الإصلاحات المملوكة التي من شأنها أن تسمح بتنمية هذا القطاع ، ينبغي لها تكييف سياسة الموانئ لمواكبة التغيرات الجارية في الاقتصاد العالمي ، ولكن الجزائر تواجه تأخيرا في حركة الخصخصة التي طالت العديد من البلدان في تنمية الموانئ بسبب المعدات اللازمة لمناولة البضائع في الموانئ الجزائرية التي تحتاج إلى إصلاح وتلك المستخدمة لإدارة الحاويات يجب أن يكون تحديث عاجل لمنظومة النقل البحري ككل ، وإنشاء موانئ جافة يخفف بالتأكيد استخدام مناطق الموانئ ، ومع ذلك أن أهمية الخدمات اللوجيستية لا يمكن إنكارها وحتى لو كانت في مرحلة جنينية في الجزائر ، رغم أن مشغلي الخدمات اللوجيستية في القطاع الخاص تركز كل جهودها لتخفيف العبء على الموانئ وحركة التجارة الخارجية ،
 - الجديد في النظام الميناء الجزائري هو ظهور شراكة القطاع الخاص الأجنبي والمتمثلة في موانئ دبي العالمية الإماراتية ، و قد كانت نتائجها إنقسام إنتاجية هذا النشاط ، فاختارت الدولة الجزائرية أن يعهد في إدارة محطات الحاويات إلى الشركات الأجنبية من أجل تطوير موانئها المختلفة إلى حد كبير ، وهي ملزمة للشروع في الإصلاحات لقطاع الموانئ للحد من خطر التعرض للتهميش في البحر الأبيض

¹ - فاطمة الزاهراء محمد الشريف ، نفس المراجع السابق ، 170 .

المتوسط ونظام النقل العالمي ، لا سيما وأنه على نطاق واسع تعتمد على وسائل النقل البحري لخصوصية التصدير الأحادي لاقتصادها .

- خصصت وزارة الأشغال العمومية أكثر من 100 مليار دينار في المخطط الخماسي 2014/2010 ، لتمويل بعض المشاريع وتطوير العديد من البنية التحتية للموانئ ، بعد البرنامج قدم الاستثمار العام ما يقرب من 40% من موارده لمواصلة تطوير البنية التحتية الأساسية وتحسين القطاع العام ، بما في ذلك أكثر من 3100 مليار دينار لجمهور المتعاملين الاقتصاديين ، هذا ويعمل القطاع العام على مواصلة توسيع وتحديث شبكة الطرق وزيادة الطاقة الإستيعابية للموانئ ، وإعادة بناء الأسطول الوطني بعد إجراء دراسات جادة وعميقة مع ضرورة ضمان سوق وطنية للشحن للأسطول الذي سيتم استثمار أموال عمومية لبنائه .

- الأهداف التي تم تعيينها شراكة أجنبية لتطوير هذه الموانئ الجزائرية ، لكن لا يمكن تحقيق ذلك إلا إذا كانت هناك إستراتيجية أوسع نطاقا لتكوين منصات حاويات الميناء ويستقبل ميناء الجزائر 750 ألف حاوية سنويا و يعتزم بلوغ طاقة مليون وحدة ابتداء من 2016 خاصة بفضل مشروع بناء رصيف جديد للحاويات ، فالوقت ضد المشروع الجزائري بالنظر إلى الزخم من الآخرين في البحر الأبيض المتوسط ومشاريع الجيران التي تستقطب المستثمرين أكثر من الجزائر .

المطلب الثالث : أهم مصطلحات التجارة الدولية المطبقة في تجارة الجزائر الخارجية.

النظام المطبق على تسديد أجرة حمولة البضاعة أو تكاليف النقل البحري للبضائع في الجزائر يبنى على أساس تحديد شروط النقل وتسديد أجرة حمولة البضائع المنقولة بحرا وكذا مصاريف توفير الحاويات بموجب عقد النقل البحري المنبثق عن العقد التجاري ، في حالتي التصدير والاستيراد .

1- مصطلحات التجارة الدولية و التصدير : يتم تطبيق الانكوترمز في صادرات النقل البحري للبضائع كما يلي :

1-1- تسديد أجرة حمولة البضاعة عند التصدير : ¹

- عندما ينص العقد التجاري المتعلق بعملية تصدير على تسديد أجرة حمولة البضائع مسبقا فان الدفع يتم بالدينار الجزائري من قبل المصدر لدى وكيل السفينة ، وفي هذه الحالة يدرج مبلغ أجرة حمولة البضاعة في السعر الفطور للبضائع المصدرة ويلزم المصدر الخاضع للقانون الجزائري بترحيل المبلغ وفق

¹ - الامانة العامة للحكومة ، المرسوم التنفيذي رقم 07 - 01 ، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية ، العدد 31 المؤرخ في 15 محرم 1428 الموافق 3 فبراير 2007 ، ص 18 .

نفس شروط ترحيل نتائج البضائع المصدرة ،يسجل المبلغ المحصل على هذا النحو في الجانب الدائن من الحساب الانتقائي لمجهز السفينة الناقل المعني .

- إذا كانت البضائع المصدرة باجرة حمولة مدفوعة مسبقا منقولة في البداية من طرف سفينة مجهزة وطني وتكون محل عملية مسافة في ميناء أجنبي فان أجرة حمولة البضاعة المستحقة لمجهز السفينة الأجنبي الذي قام بنقل السلع من ميناء المسافة إلى ميناء الوجهة تسدد من طرف وكيل المجهز الوطني وتسجل في الجانب المدين للحساب الانتقائي في الخارج للسفينة التي نقلت البضائع ميناء العبور الدولي.

- يحصل وكيل السفينة الأجنبي أجرة الحمولة المدفوعة عند الوصول للبضائع المصدرة والمنقولة من طرف سفن التجهيز الوطني وتسجيل في الحساب الانتقائي لهذه السفن وفق الشروط المحددة في أحكام هذا المرسوم .

1-2- الصادرات وميزان المدفوعات :

يكون تطبيق الانكوتارمز في حالة الصادرات كما يلي :

- قيمة النولون المبلغ الذي يتحصل عليه مالك السفينة نظير نقل الضائع وتسليمها بأمان من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ الذي تحصل عليه السفن الوطنية في حالة نقل الصادرات الوطنية المباعه وفق مصطلح FOB التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير ، ويكون تسجيل أجرة النقل البحري التي يتحصل عليها الناقل الوطني في جانب الإيرادات من ميزان الخدمات ، كما في الشكل .

- ما يدفعه المصدرون من نوالين للسفن الأجنبية من اجل نقل الصادرات الوطنية المباعه وفق المصطلح CIF التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة ، ويكون تسجيل أجرة النقل البحري التي يدفعها المصدر الوطني في الجانب المدفوعات من ميزان الخدمات ، كما في الشكل .

مما سبق ينتج ما يلي :¹

في حالة التصدير من الجزائر وتكون سفينة نقل البضائع جزائرية الجنسية أو العلم (في حالة كراء سفينة أجنبية من المصدر الجزائري أو المصدر الأجنبي المقيم في الجزائر / المستثمر)، ينس المرسوم التنفيذي رقم 14-365 من الجريدة الرسمية على تسديد أجرة نقل البضاعة المصدرة من الجزائر مسبقا بالدينار الجزائري من المصدر إلى وكيل السفينة (شخص أو شركة يعينه الناقل البحري لينوب عنه بتسليم البضاعة إلى أصحابها)،ليتم تسجيل المبلغ المحصل من النقل البحري في جانب المقبوضات من ميزان

¹ - الامانة العام للحكومة ، نفس المرجع السابق ، ص 19 .

المدفوعات الجزائرية . بما انه في بعض الحالات تقوم الجزائر بعملية النقل البحري سواء بواسطة سفينة محلية أو سفينة أجنبية ، في حقيقة الأمر وبالنظر إلى فقر الأسطول التجاري الجزائري الذي لا يزيد عدد سفنه على أربعة ، يتم في غالب الأحيان كراء سفن أجنبية لإتمام عملية تصدير المحروقات ، مع العلم أن تكاليف النقل يتحملها المستورد الأجنبي ، وعليه لتنظيم حركة البضاعة يتم الاستعانة بمصطلحات التجارة الدولية التي تكون تكلفة النقل الأساسي على حساب المشتري للنفط الجزائري ، ونظام التصدير في الجزائر غالبا ما يعتمد على مصطلح FOB التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير ، والاستفادة في هذه الحالة من إيرادات النقل البحري للبضاعة من المستورد الأجنبي . المصدر الجزائري في حالة نقل البضائع في سفينة ناقل وطني من الجزائر إلى ميناء العبور الأجنبي ، يدفع عندئذ الناقل الوطني أجرة النقل لمجهز السفينة الأجنبي أو الناقل الأجنبي الذي يكمل نقل البضاعة إلى المستورد النهائي ، ويسجل في هذه الحالة قيمة النول في جانب المدفوعات ، وفي حالة تجارة العبور عندما ينقل المصدر الجزائري البضاعة بحرا إلى منطقة عبور ليتم نقلها من طرف ناقل أجنبي إلى المستورد الأجنبي النهائي ، يتم تطبيق وقتها مصطلح CIF التكاليف والنامين وأجرة الشحن مدفوعة ، أي المصدر الجزائري يدفع لناقل الجاني أجرة الشحن وتكاليف النقل وتأمين النقل لإكمال عملية إيصال البضائع إلى الدولة المستوردة للسلع الجزائرية .

2- مصطلحات التجارة الدولية الواردة : يتم تطبيق الانكوترمز في واردات النقل البحري للبضائع كما يلي :

2-1- تسديد أجرة حمولة البضاعة عند الاستيراد : يكون تسديد أجرة حمولة البضاعة عند الاستيراد كمايلي :¹

- عندما تسدد أجهزة حمولة البضائع المستوردة بحرا من طرف شخص طبيعي أو معنوي مفهم في الجزائر بالدينار الجزائري طبقا للتنظيم المعمول به المتعلق بالواردات وكذا بنود العقد التجاري فان مبلغها لا يدرج في السعر البضائع المفوترة .
- عندما تدرج أجرة حمولة البضائع في السعر المفوتر للبضائع المستوردة فان تسديدها يتم مسبقا من طرف المورد أو لحسابه.

¹ - الامانة العامة للحكومة ، المرسوم التنفيذي رقم 365-14 ، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية ، العدد 74 المؤرخ في 3 ربيع الاول 1436 الموافق 25 ديسمبر سنة 2014 ، ص 4 .

- تسديد أجهزة حمولة البضائع المستوردة عند الوصول من أشخاص طبيعيين أو معنويين غير مقيمين في الجزائر بالدينار الجزائري الناتج عن القيمة القابلة للعملة الصعبة القابلة للتحويل و المستوردة مسبقا أو عن طريق التسجيل في الجانب المدين للحساب المفتوح بالعملة الصعبة أو في حساب أجنبي بالدينار القابل للتحويل .

- يسجل مبلغ أجرة الحمولة المحصل بالدينار الجزائري عند الوصول من طرف وكيل السفينة ويسجل من طرف هذا الأخير في الجانب الدائن للحساب الانتقالي للسفينة المعنية .

2-2- الواردات وميزان المدفوعات :يكون تطبيق الانكوترمز في حالة الواردات كمايلي:¹

- قيمة النولون التي تدفع للسفن الأجنبية نظير قيام تلك السفن بنقل الواردات وفق مصطلح FOB 'التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير ' , ويكون تسجيل أجهزة النقل البحري التي يدفعها المستورد الوطني في جانب المدفوعات من ميزان الخدمات كما في الشكل (2).

- قيمة النولون التي تحصل عليها السفن الوطنية من نقل الواردات الوطنية ,حالة تطبيق مصطلح CIF 'التكاليف والتأمين و أجهزة الشحن المدفوعة ' على الواردات ,و أيضا يمكن تطبيق مصطلح CFR 'التكاليف و أجرة الشحن المدفوعة ' لان المصدر الأجنبي هنا الذي يدفع النولون, ويكون تسجيل أجرة النقل البحري التي يتحصل عليها الناقل الوطني في جانب الإيرادات من ميزان الخدمات, كما في الشكل (13).

الجدول رقم(2) مصفوفة للصادرات والواردات CIF أو FOB/CFR وسفن النقل البحري.

السفن الوطنية (الإيرادات)		السفن الأجنبية (المدفوعات)
الصادرات	(النقل البحري للبضائع)	(النقل)
	FOB	CIF
	يتحمله المستورد)	يتحمله المصدر (
الواردات	(النقل البحري)	CIF (النقل البحري للبضائع
	أو CFR	FOB
	يتحمله المصدر)	يتحمله المستورد)

المصدر من إعداد الطالب بالاعتماد على المرجع :

1- أيمن النحراوي، الأسطول التجاري البحري ، الأسس الاقتصادية والإدارية ، مركز الإسكندرية ، مصر ، 2009، ص 169.

2- الأمانة العامة للحكومة ، المرسوم التنفيذي رقم 14-365، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 47 المؤرخ في 3 ربيع الأول 1436

الموافق 25 ديسمبر 2014 ، ص 5 .

¹ - امين النحراوي ، الاسطول التجاري البحري ، الاسس الاقتصادية والادارية ، مركز الاسكندرية للكتاب ، مصر 2009 ، ص 169 .

مما سبق ينتج ما يلي :

حسب المرسوم رقم 14-365 من الجريدة الرسمية ، المستورد الجزائري المقيم يدفع أجرة النقل البحري للبضائع أو النولون البحري بالدينار الجزائري إلى وكيل السفينة الأجنبي أو الناقل البحري ، حيث لا يتم إدراج مبلغ النقل البحري في العقد أو الفاتورة التجارية لعملية الاستيراد ، إلا إذا تم الدفع مسبقا فتكون عندئذ أجرة الحمولة أو النولون مفوترة .

وبالنسبة للمستوردين غير المقيمين في الجزائر ، فبعد تحويل العملة الصعبة إلى الدينار الجزائري يتم وقتها تسديد أجرة حمولة البضائع عند الوصول إلى وكيل السفينة الأجنبي .

في حالة الاستيراد بواسطة سفينة أجنبية أي تكون تابعة للمصدر الأجنبي ، ويتحمل المستورد الجزائري تكاليف النقل البحري يتم استعمال وقتها مصطلح FOB "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير" ، إما عند تحمل المصدر الأجنبي لتكاليف النقل الأساسي ، يتم الاستيراد بمصطلح CIF "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة" من طرف المصدر الأجنبي ، وفي بعض الأحيان بمصطلح CFR "التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة" من طرف المصدر الأجنبي دون التأمين على نقل البضاعة والذي يتحمله في حالة اعتماد المصطلح CFR "التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة" المستورد الجزائري¹.

تعتمد المؤسسات الاقتصادية الجزائرية عند الاستيراد على تسلم المنتج إلى اقرب مكان ، وعندما يصدر فانه يطلب من المشتري أن يأتي لاستلام البضاعة عند الباب ، في ظل غياب الرقابة على المؤسسات ، والسيطرة على سلسلة التوريد ، وحصة ضئيلة فقط من شحن البضائع تتم في الواقع من قبل المؤسسات الوطنية من خلال المبيعات أو التصدير بمصطلح FOB "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير" ، هذه المؤسسات تعاني أملاءات من المؤسسات الأجنبية التي ترفض تحميل البضائع في الجزائر وذلك في ظل ضعف قدرات الأسطول الوطني ، والمصرح له فقط باستئجار السفن الأجنبية، لذلك تخضع الجزائر تماما لتأثيرات السوق، وليس لديها تأثير على أسعار الشحن ، حيث تدفع مقابل المنتجات المستوردة أكثر من تلك المصدرة ، الأمر الذي يوفر قدرا اقل من الدخل القومي بسبب ارتفاع مستوى أسعار الشحن البحري .

تكلفة الشحن في الجزائر مرتفعة وهي أعلى من المعدلات في المغرب العربي، هذه الحالة ليس فقط نتيجة عدم التوازن بين الواردات والصادرات إنما أساسا إلى قلة كفاءة الجوانب المتصلة بالبنية التحتية وتشغيل الموانئ (السفن الصغيرة ، أوقات الانتظار طويلة جدا ، والتعامل مع كافة الأنشطة بطيء جدا ، وعودة

¹ - امين النحراوي ، نفس المرجع السابق ، ص 170 .

الحاويات فارغة وغيرها)، هذا ما يؤدي إلى فرض شركات النقل البحري المحلية والأجنبية رسوم إضافية على البضائع المستوردة مما يزيد من تكلفة الشحن .¹

3 - تحدي السفن الأجنبية:²

يتمثل استئجار الجزائر السفن الأجنبية للنقل البحري للبضائع استيرادا وتصديرا تحديا كبيرا وذلك بالنظر إلى الأسباب التالية :

شركات الشحن البحري الأوروبية العاملة بالجزائر تلزم الجزائر بالدفع بالعملية الصعبة وترفض استلام رسوم النقل والشحن بصيغة FOB"التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"، فذلك راجع منطقيا إلى أن الحكومة لا تقوم بتحويل مستحققاتهم بالعملية الصعبة، لذا لجأوا إلى صيغة الدفع CIF"التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة"، والتي تضمن حقوقهم، فليس في الأمر تعدي على السيادة الوطنية بقدر ما هو إخلال الطرف الجزائري بما تقتضيه المعاملات الدولية

النتائج المترتبة على رفض شركات الشحن تسوية الدفع بالدينار الجزائري مقدما على الصادرات رفض ملاك السفن الأجنبية العاملة في الجزائر تحميل البضائع للتصدير وفقا لمصطلح &F,CFR C"التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة" وتدفع قيمة الشحن مقدما بالدينار الجزائري يتطلب المصدرين الجزائرية لاستخدام FOB"التكاليف مدفوعة حتى ظهر.

السفينة في ميناء التصدير، أي يجب إن تكون البضائع تدفع من قبل المشتري الأجنبي، وليس البائع الجزائر، في هذا الوضع المصدر يفقد صالح دعم من قبل الدولة للصادرات غير النفطية، والتي تنطوي على سداد جزء من الشحن البحري من قبل صندوق الدعم للصادرات، وبالتالي يفقد ميزة نسبية، ولتفادي ذلك يجب على اتخاذ تدابير منها :

- يجب أن يكون نشاط استئجار السفن مفتوح إلى "شركات النقل البحري" كما هو محدد في قواعد الاونكتاد وغرفة التجارة الدولية من عام 1991، أي شركات الشحن وليس بالضرورة ملاك السفن .
- دعم الدولة لقطاع النقل البحري وإعادة الاستثمار في النقل البحري مع التركيز على حد سواء في القطاعين العام والخاص الوطني، والشركاء الأجانب، لتطلب صناعة النقل البحري استثمارات كبيرة

¹ - امين النحراوي، نفس المرجع السابق، ص 171 .

² - عبد المالك هاني، مرجع سبق ذكره، ص 83 .

والاستثمار البحري يخضع كما هو الحال في العديد من البلدان إلى الايعانات والدعم بالنظر إلى الطبيعة الإستراتيجية للنشاط الذي يبرز بوضوح هذا النهج .

- يجب علي الدولة إن تمنح إلى السفن التي ترفع العلم الجزائري (امتياز العلم) بغية كما يقال نظام حق المزارع في الأرض ، أي الأولوية في الحصول على وسائل التعامل مع تسهيلات في المبنى التحتية للموانئ ، إعطاء الأولوية في نقل البضائع للسفن التي تحمل العلم الوطني والمنظمات والمؤسسات العامة ، إنشاء غرفت الملاحة البحرية هي ضرورة كبيرة لمراقبة عمل الشركات النقل التي تخدم الجزائر ، وفق الإجراءات الأحادية الجانب إضافة إلى أن الفائدة من تنمية قطاع النقل البحري تتمثل فيما يلي .

- وجود سفن وطنية تعمل في خدمة طريق بحري معين من شأنها أن تعمل على تشجيع وتنمية الصادرات ، الآن توافر قدر معين من البضائع يجعل السفن تتجه لخدمتها بعض النظر عن يقدمها ، كما قد تحجم هذه السفن الأجنبية عن ذلك ، ففي هذه الحالة يكون استخدام سفن وطنية أمرا ضروريا .

- ميزان المدفوعات يتطلب دائما حصيلة من العملات الصعبة ، ومن ثمة فان النقل البحري الوطني يعمل على جلب على المزيد من العملات الصعبة .

- الدولة النامية تعتمد على خدمات النقل البحري الأجنبي ، الأمر الذي يجعل الرقابة على أجرة النقل وتكاليف التأمين والشحن عبر المباشر ، كما يوجد داما تخوف من انسحاب السفن الأجنبية ونقل تجارتها إذا ماتوفرت لها فرص بديلة في مناطق أخرى¹.

¹ - عبد المالك هاني ، مرجع سبق ذكره ، ص 85 .

المبحث الثاني : موانئ دبي العالمية .

المطلب الأول : لمحة تاريخية عن دبي .¹

تقع دبي على تقاطع طرق التجارة الدولية، حيث يسهم موقعها الجغرافي وتركيز على تشييد البنية التحتية إلى جانب السياسات الاقتصادية الحكيمة التي تتبعها في مواصلة استقطاب المستثمرين، وهو ما يجعل منها مركز جذب للشركات والسياح من جميع أنحاء العالم.

وارتکز الفوز باستضافة معرض «إكسبو 2020» إلى هذه الحقائق، ونحن فخورون جدا بأن نكون المدينة المقبلة التي ستستضيف هذا الحدث الاستثنائي الذي سيوفر منصة ديناميكية لتبادل الأفكار والثقافات بين الدول والمجتمعات والمنظمات. وأتطلع قدما لرؤية التغييرات التي ستنتج خلال الأعوام المقبلة، وذلك كمنصة لإلهام جيل كامل والدفع قدما بالتغييرات الاجتماعية طويلة الأمد.

قد شهدت دولة التي تم تأسيسها قبل نحو 40 عاما تطورات متصاعدة، ويعود الفضل في ذلك إلى الرؤية الحكيمة للقادة الذين أسهموا في تبسيط وتسهيل السياسات الاقتصادية والتي كانت دون شك سابقة لعصرهم في تلك الأيام الأولى من عمر الدولة.

ويتواصل في الوقت الراهن ذلك التحول بقيادة قائد البلاد صاحب السمو الشيخ خليفة بن زايد آل نهيان رئيس الدولة، وصاحب السمو الشيخ محمد بن راشد آل مكتوم نائب رئيس الدولة رئيس مجلس الوزراء حاكم دبي.

ومع تحقيق هذا النمو، فأن على يقين بأن المفتاح الرئيسي لنجاح دبي يتمثل في طبيعتها القابلة للتكيف وقدرتها على تبني توجهات تجارية متغيرة، وإن التزامنا وتوجهنا من أجل خلق منظومة من التجارة المؤهلة، وفرص الأعمال، وتطوير البنية التحتية، والمرونة الاقتصادية، هي جميعها متأصلة في رؤية آبائنا وأجدادنا التي حملوها عن المستقبل، وإنني أتطلع قدما لرؤية تطور هذه المبادئ خلال الأعوام المقبلة.

¹ - موانئ دبي العالمية ، الإمارات العربية المتحدة ، 2015 ، ص 6.

المطلب الثاني : موانئ دبي العالمية على المستوى المحلي و الدولي .

1/ موانئ دبي العالمية على المستوى الدولي .

تعتبر موانئ دبي العالمية أحد مشغلي الموانئ الذين يتمتعون بتنوع جغرافي واسع في العالم، حيث تغطي عملياتها جميع أرجاء الكوكب.

تقوم "موانئ دبي العالمية" بتشغيل أكثر من 65 محطة بحرية موزعة على ست قارات بما في ذلك المشاريع الجديدة قيد الإنجاز في كل من الهند وأفريقيا وأوروبا والشرق الأوسط، وتساهم مناولة الحاويات في نحو 80 في المائة من إجمالي العائدات.

لقد قامت "موانئ دبي العالمية" في عام 2014 بمناولة نحو 60 مليون حاوية نمطية قياس 20 قدما على امتداد حافظتها من الحاويات، ومع مشروعات التوسيع والتطوير المخططة في عدد من الأسواق الرئيسية فمن المتوقع أن تنمو الطاقة الاستيعابية الإجمالية لشركة موانئ دبي العالمية إلى أكثر من 100 مليون حاوية نمطية بحلول العام 2020 تماشيا مع متطلبات السوق .

ويرتكز سجل المثبت من الإنجازات الكبيرة إلى كوننا شريكا مختارا يركز بشكل خاص على احتياجات العميل. وإننا نههدف بصفتنا لاعبا أساسيا في القطاع البحري إلى تحسين كفاءة سلسلة التوريد عبر الإدارة الفعالة للحاويات وشحنات البضائع السائلة وغيرها من البضائع المنقولة عبر المحطات البحرية.

عبر تبنيها هذه المقاربة المرتكزة على العملاء، فإن موانئ دبي العالمية تبني على النموذج الناجح القائم على العلاقات الراسخة والمستوى المتفوق للخدمة لمنشأتها الرائدة في جبل علي بإمارة دبي والتي فازت بلقب فضل ميناء بحري في الشرق الأوسط ل 20 عام على التوالي. وتقوم الشركة حاليا بإضافة قدرات تصل إلى أربعة ملايين حاوية نمطية قياس 20 قدما لتصل القدرة الإجمالية للميناء إلى 19 مليون حاوية نمطية قياس 20 قدما 2015. ويتمتع الميناء بأحداث لتقنيات، وأكبر وأكثر الرافعات كفاءة في العالم، إلى جانب البنية تحتية قادرة على مناولة الحاويات من على متن أضخم السفن الموجودة حاليا.¹ ترتكز إستراتيجية على ضمان توفير الخدمات في الوقت والمكان المناسبين بالنسبة للعملاء، ويقوم الاستثمار على المدى الطويل الأمر الذي يجعل منه مكانه رئيسية من المجتمعات التي تعمل فيها. كما تتطلع إلى المساعدة في بناء مجتمعات مستدامة عبر الاستثمارات الإستراتيجية والشراكة، وهو ما يعتبر منطقيا من الناحية التجارية، ويسهم في دعم النمو طويل الأمد.

¹ . 22/05/2017 dpworld.ae/ar/ home

تلتزم في موانئ دبي العالمية بالإدارة البيئية في محطاتها ومشروعات التطوير الخاصة بها، مع تأديتها في ذات الوقت لدور نشط واستباقي فيما يخص معالجة تحديات تغير المناخ عبر مبادرات تشجع على التقليل من استهلاك المصادر والتحسين المتواصل للكفاءة في استهلاك الطاقة. هذا وحصل أكثر من نصف الوحدات التابعة لها على شهادة الجودة آيزو 14001 الخاصة بأنظمة الإدارة البيئية، فيما تسعى باقي المحطات للحصول على هذه الشهادة.

ما يجعلها شركة ناجحة في حقيقة الأمر هو الأفراد العاملين لديها، حيث يعمل فريقها المتخصص المكون من 30.000 موظفا في بعض أكثر الاقتصاديات حيوية في العالم، وهم يدركون تماما المتطلبات ويستجيبون للظروف الفريدة التي يختبرونها في تلك المواقع التي تعمل فيها.¹

2/ موانئ دبي العالمية على مستوى للإمارات .

تعد موانئ دبي العالمية (الإمارات) أكبر مشغل محطات بحرية وموانئ في منطقة الشرق الأوسط، وهي توفر نفاذاً إلى أسواق أكثر من ملياري نسمة على امتداد المنطقة الأوسع. وتشتمل حافظة الشركة في دولة الإمارات العربية المتحدة كلا من ميناء جبل علي الرائد، وميناء راشد، وميناء الحميرة، ومحطة الفجيرة للحاويات ويهدف فريق عملنا الخبير والمهني الذي يضم أكثر من 7,500 موظفاً، إلى تحسين كفاءة سلسلة التوريد الخاصة بالعملاء عبر الإدارة الفعالة للحاويات وشحنات البضائع السائلة وغيرها من البضائع المنقولة عبر المحطات البحرية.

الشكل رقم (5): الموانئ والمحطات البحرية التابعة في دولة الإمارات .



المصدر : موانئ دبي العالمية ، تعزيز التجارة ، لدفع عجلة النمو .

¹ - 22/05/2017 dpworld.ae/ar/ home .

2-1- ميناء جبل علي

ميناء جبل علي في دبي هو أحد الموانئ الرائدة في مجموعة «موانئ دبي العالمية»، وهو أكبر ميناء من صنع الإنسان في العالم ويصنف ضمن أكبر عشر موانئ للحاويات في العالم، وجرى اختياره بالتصويت كأفضل ميناء بحري في الشرق الأوسط على مدى عشرين عاما متتالية. ويتطلب الاحتفاظ بهذه المكانة في ظل السيناريوهات الاقتصادية المتغيرة مناهج جديدة ومبتكرة. يتمتع ميناء جبل علي بتاريخ طويل من التوسع والابتكار بمشاركة عملائنا وأصحاب المصلحة والموظفين والمجتمعات في أنحاء المنطقة. وهو اليوم البوابة الأساسية لأكثر من 90 خدمة أسبوعية تربطه مباشرة مع 140. ميناء حول العالم.

وتتضمن مرافق الميناء متعددة الوظائف والتي تمتد على أرصفة بطول 20 كيلومتر نحو 29 رصيفا و 87 رافعة رصيف والقادرة على مناولة الحاويات من على متن السفن الضخمة من الجيل المقبل. ويعتبر ميناء جبل علي مركزا متكاملًا متعدد الوسائط يوفر ربطا بحريا وبريا وجويا مدعوما بالمرافق اللوجستية التي تضم منشآت البضائع المبردة ومحطة الشحن بالحاويات والمخازن. ويجري حاليا تنفيذ خطط توسيع تهدف إلى إضافة ثلاثة مراسي وقدرات تصل إلى مليوني حاوية نمطية قياس 20 قدما ، الأمر الذي سيدفع بالقدرات الإجمالية للميناء إلى 19 مليون حاوية نمطية قياس 20 قدما بحلول النصف الثاني من عام 2015.

الجدول (3): ميناء جبل علي - مركز متعدد الوسائط .

المنشأة	السعة	المرفق
محطات الحاويات	7مليون حاوية تصل إلى 19 مليون خلال 2013	26رصف بحري و 3 إضافة قُد الإنشاء، 87رافعة و 10 إضافة تحت الطلب
الشحن العام وشحن المركبات	4.1 ملّون متر مربع للتخزين	26 رصف بحري
مركز تعبئة وتفريغ الحاويات	135 ألف متر مربع	حمولة مجمعة ومنتجات معبأة في حاويات
مخزن البضائع المبردة	3900متر مربع	10 إلى 20 درجة مئوية
مخزن البضائع المجمدة	5765متر مربع	29 إلى +13 درجة مئوية
محطة ناقلات النفط	رصف 11 بحري	منتجات بترولية وبترو كيمياوية

2-2- ميناء راشد

يمتد ميناء راشد للرحلات البحرية على مساحة مليوني كيلومتر مربع، وهو مزود بالمعدات اللازمة لاستقبال سبع سفن رحلات بحرية ضخمة، و 25,000 مسافر في وقت واحد. وتم اختياره بالتصويت كالميناء السياحي الرائد في منطقة الشرق الأوسط (للعام السابع على التوالي) في فعالية جوائز السفر العالمية.

تم افتتاح المحطة الثالثة (مبنى حمدان بن محمد لسفن الرحلات البحرية) في ميناء راشد بدبي عام 2015 وهي أكبر منشأة منفردة مغطاة لسفن الرحلات البحرية في العالم، وقادرة على استقبال 14,000 مسافر يوميا وستمكن خطط التوسيع المقررة ميناء راشد من ضم منطقة ترفيهية عالمية المستوى تجسد الإرث الثقافي المتجذر لدبي، وتعزز من مكانة دبي بصفتها مركز إقليمي رائد للرحلات البحرية، تعيد دمج الواجهة المائية لميناء راشد في المجتمع.¹

2-3- ميناء الحمري

يؤدي ميناء الحمري دورا رئيسيا في حافظتنا ويساعد في حركة البضائع غير المعبأة في حاويات بين دبي ودولة أخرى في منطقة الخليج وآسيا وشرق أفريقيا. ويضم الميناء 14 مرسى يجري تحديثها في الوقت الحالي لخلق منشأة بضائع عامة متطورة. وتدير «موانئ دبي العالمية» ميناء الحمري تحت العلامة التجارية المشتركة «شركة الإمارات للموانئ».

وتشتمل عمليات التحديث الجارية حاليا توسيع الأرصفة الخاصة بسفن نقل الحاويات الأكبر، وتوسيع الباحات المستخدمة في صيانة المراكب الشراعية التقليدية. وجرى استكمال أعمال التحديث الخاصة بميناء الصيادين إلى جانب مركز مخصص للصيادين يتضمن سكن للعمال، وسوق للتجزئة - الدكاكين في ميناء الحمري. ويهدف هذا التوسع إلى تعزيز القدرات التقليدية لميناء الحمري والاستفادة من الموقع الاستراتيجي للميناء في قلب مدينة دبي.

¹ - موانئ دبي العالمية ، الإمارات العربية المتحدة ، 2015 ، ص 16 .

الشكل رقم (6) : الممر التقليدي لبضائع الشحن .



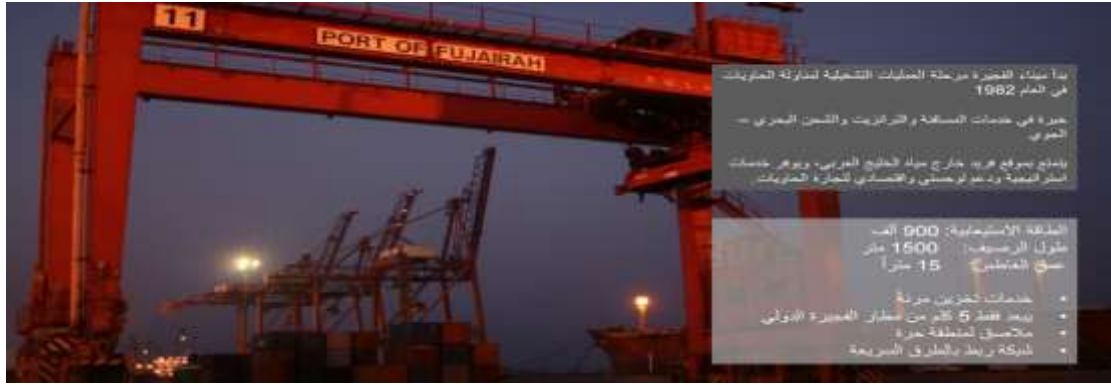
– 22/05/2017 dpworld.ae/ar/home.

2-4- محطة الحاويات في ميناء الفجيرة

تتمتع محطة الحاويات في ميناء الفجيرة بموقع استراتيجي على ساحل دولة الإمارات العربية المتحدة المطل على المحيط الهندي خارج مضيق هرمز وبالقرب من طرق الملاحة البحرية التي تصل الشرق بالغرب.

ويقدم هذا الموقع للخطوط الملاحية التي تشهد ارتفاعا كبيرا في حجم تجارة النقل بالعبور، منصة ممتازة لخدمة كامل منطقة الخليج وشبه القارة الهندية، وباكستان، وإيران، والبحر الأحمر، وشرق أفريقيا. وتقدم محطة الحاويات التي تمتد على مساحة تزيد على 200,000 متر مربع قدرة استيعاب كبيرة وموقعا مهما خارج مضيق هرمز. كما يملك ميناء الفجيرة التابع لموانئ دبي العالمية، القدرة على التطوير ليصبح منشأة رئيسية للنقل بالعبور في أعالي البحار.

الشكل رقم (7) : محطة الحاويات في الفجيرة .



– 22/05/2017 dpworld.ae/ar/home.

محطة الحاويات رقم 3 :

تعتبر محطة الحاويات الجديدة رقم 3 التي تفضل بتدشينها صاحب السمو الشيخ محمد بن راشد آل مكتوم نائب رئيس الدولة رئيس مجلس الوزراء حاكم دبي في عام 2014، واحدة من أكبر المنشآت التي تعمل بشكل شبه آلي في العالم.

وتعزز المحطة التي تمتد مساحتها على 720.000 مترا مربعا من قدرات ميناء جبل علي في مناولة الحاويات بطاقة إضافية تقدر بنحو أربعة ملايين حاوية نمطية قياس 20 قدما، لتصل بذلك الطاقة الاستيعابية الإجمالية للميناء إلى نحو 19 مليون حاوية نمطية قياس 20 قدما ¹.

وتستخدم المحطة الجديدة الأتمتة على نطاق واسع وهي مزودة بـ 19 رافعة رصيف تعمل بشكل شبه آلي على امتداد الرصيف الذي يبلغ طوله 1862 مترا بعمق 17 مترا بالإضافة إلى 50 رافعة جسرية آلية على سكك تعمل في ساحات التستيف البالغة مساحته 70 هكتارا

ويستطيع ميناء جبل علي من خلال المحطة رقم 3 مناولة 10 سفن ضخمة من الجيل الجديد سعة 18.000 حاوية نمطية قياس 20 قدما في آن واحد، ما يجعله الميناء الوحيد في المنطقة القادر على القيام بذلك.

ويتم تشغيل الرافعات عبر استخدام تقنيات تحكم عن بعد وذلك من قبل مختصين من الشباب والشابات المهرة ومن ضمنهم المواطنات والمواطنين من أبناء الإمارات. كما أن الأتمتة تسهم في تحسين مستويات أمان وسلامة العمليات على جانب الرصيف.

¹ -موانئ دبي العالمية ، مرجع سابق ، ص 18 .

وستؤدي إضافة محطة الحاويات رقم 3 إلى تحسين قدرات ميناء جبل علي والبنية التحتية فيه، الأمر الذي يعزز موقعه كالمركز الرئيسي في المنطقة والذي تم بناؤه لتعزيز التجار.

المطلب الثالث: سياسة الأمن الإقليمية لموانئ دبي العالمية .

1- الغاية

تلتزم موانئ دبي العالمية ، الشركة الرائدة في تشغيل محطات الموانئ العالمية ، الإدارة ، وتطوير العمليات اللوجستية والخدمات ذات الصلة في توفير بيئة عمل آمنة في جميع الأوقات لضمان تنفيذ أنشطة أعمالنا في موانئ دبي العالمية _ إقليم الإمارات العربية المتحدة بما فيها ميناء جبل علي ميناء راشد ، ميناء الحميرة ومحطة الفجيرة بشكل يتوافق مع القانون الداخلي والانضمام الإقليمية .

لقد تم وضع هذه السياسة لضمان امن موظفين والعملاء والممتلكات والتي تعتبر ضرورية للنمو الناجح والمتواصل للإعمال في موانئ دبي العالمية - إقليم الإمارات العربية المتحدة

2- الأهداف

تهدف هذه السياسة من خلال موانئ دبي العالمية، إقليم الإمارات العربية المتحدة إلى تحقيق ما يلي:

- تأكيد التزام الموانئ ضمن شركة موانئ دبي العالمية - إقليم الإمارات العربية المتحدة بما فيها ميناء جبل علي ميناء راشد، ميناء الحميرة ومحطة الفجيرة بمتطلبات نظام إدارة الأمن الإقليمي ISO 28000,2007 .

- تحديد وتقييم جميع المخاطر الأمنية والتأسيس للتحكم بإدارة وتقليل أي أو كل المخاطر إلى مستوى الأمان المقبول عبر استخدام التعريف بالتهديد الأمني الاستباقي تقييم المخاطر . إدارة المخاطر والاتصالات الواضحة لتحقيق ذلك .في جميع الموانئ ضمن شركة موانئ دبي العالمية في إقليم الإمارات العربية المتحدة .

- الالتزام المستمر في توفير بيئة عمان آمنة مع ضمان الحماية لموظفي شركة موانئ دبي العالمية - إقليم الإمارات العربية المتحدة العملاء والممتلكات بموجب نظام RMS .

- وضع المعايير الأساسية للأداء (KPI) لقياس الأداء وفعالية الإجراءات الأمنية ضد التهديدات الأمنية المحددة.الأهداف والغايات .¹

¹ - 22/05/2017 dpworld.ae/ar/home.

- الالتزام بالمعايير الدولية ، تشريعات الأمن القومي بأمن السفن ومرافق الموانئ (ISPS) والايزو ISO 28000،2007 .

- التطوير المستمر للأداء الأمني في الشركة من خلال تبني نظام RSMS المراقبة والإشراف الداخلي والخارجي المنتظم من أجل تقييم وتطوير فعالية النظام .

- نشر الوعي الأمني من خلال الدورات التدريبية الداخلية والخارجية وبرامج الاتصالات بغرض تعريف الموظفين على مختلف مستوياتهم بالشركة من أجل المساهمة بفعالية في حماية مصالح شركة موانئ دبي العالمية - إقليم الإمارات العربية المتحدة .¹

- تطوير قدرات شركة موانئ دبي العالمية - إقليم الإمارات في إدارة الحوادث الأمنية على جميع المستويات من خلال وضع الاستراتيجيات المناسبة لتعزيز قدرات الصمود والاستمرارية في الأعمال .

3- القصد

ستعمل الإدارة العليا على التمسك بشكل واضح بمبادئ هذه السياسة وتوحيدها في جميع أرجاء الشركة على المستوى الإقليمي .في حين إن فريق الإدارة التنفيذية سيقوم بالمراجعة المنتظمة لأداء إدارة الأمن الإقليمي والسياسة كلما دعت الحاجة لذلك .

يكون موظفو الإدارة والمشرفين في كل وحدة عمل مسئولين عن تنفيذ وتطبيق أنظمة إدارة الأمن الضرورية للالتزام بهذه السياسة وسوف يكون هناك مساءلة عن الالتزام والأداء .ستقوم الوحدات التشغيلية التجارية .الهندسية الموارد البشرية والمجالات الوظيفية الأخرى بدعم تشغيل نضام إدارة الأمن الإقليمي . يتوجب على كل موظف الإبلاغ عن أي مشاهدات ممارسات غير عادية أو أشخاص يمكن أن تشكل خطرا امنيا على الشركة موانئ دبي العالمية والمجتمع الذي تعمل فيه .

ستقوم الشركة بمراجعة هذه السياسة عند الحاجة .أو في حالة وجود توسع كبير .أو حادث امني خطير يستحق مراجعة فورية .وعندما يكون هناك حاجة تطلب إجراءات علاجية يتعين اتخاذها للحفاظ على الالتزام بأهداف السياسة .

¹ - 22/05/2017 dpworld.ae/ar/home.

المطلب الرابع :لمحة حول شركة ميرسك سيلاند .

1- شركة MAERSK¹

شركة دنماركية قابضة تعمل في مجال النفط ونقل البضائع والسيارات بين دول العالم وهي أكبر شركة دنماركية ودخلها في العام الماضي 50 مليار دولار (188 مليار ريال سعودي) وتشكل 15% من دخل الدنمارك بأكمله وعلاقاتها وثيقة جدا مع الحكومة والعائلة المالكة هناك .

وهي أكبر شركة لنقل البضائع والسيارات في العالم. وبلغ عدد موظفيها في هذا العام (2008) 110,000 موظف علماً بأن عدد سكان الدنمارك 5 ملايين و432 ألف نسمة فقط (حسب موقع المخابرات الأمريكية) . وبلغ دخل MAERSK في عام 2004 21,138 مليار يورو (أي ما يعادل 95,121 مليار ريال سعودي)!!

نشاطات شركة MAERSK التي - كما أوردنا سلفاً - يمثل دخلها 15% من الدخل القومي للدنمارك!!.

في مجال النفط:

- تتعامل شركة MAERSK مع عدة دول حيث تنقب عن حقول بترول جديدة وتبني منصات بترول (عائم)

وعوائد هذا الجزء من الشركة هو (2,053 مليار دولار) أي ما يعادل 7,698 مليار ريال سعودي وهذا في النصف الأول من عام 2005 فقط!

في مجال الشحن البحري:

- تقوم شركة MAERSK ببناء السفن، وشحن البضائع بين دول العالم.

- لها أسطول يقارب الألف سفينة تتراوح من السفن الضخمة (رو رو) إلى السفن الصغيرة التي تعبر الأنهار.. و تنقل سفنها السيارات والحاويات (COUNTERAINERS) بين الدول ومعلوم أن البضائع التي تصلنا من خارج البلاد تنقل في الحاويات المغلقة.

- ومن نشاطات MAERSK أيضاً نقل النفط والغاز .

وتمتلك مجموعة MAERSK عدة شركات تحمل أحياناً نفس الاسم MAERSK بالإضافة لاسم الدولة وأحياناً باسم مختلف عن اسم مجموعة MAERSK، والشركات الأساسية التي تضمها مجموعة MAERSK هي:

¹ المنهجية/ <http://www.traidnt.net/vb/traidnt729387> 22/05/2017

1- شركة MAERSK SEALAN

- 2- شركة P&O Nedlloyd التي اشترتها MAERSK في أغسطس 2005 وهذه هي Nedlloyd المعروفة في النقل البحري، و بلغ دخل هذه الشركة P&O Nedlloyd لوحدها عام 2004 6,7 مليار دولار (أي مايعادل 25,125 مليار ريال) وتعد من أكبر الشركات الصناعية في العالم.
- 3- شركة Norfolkline وتستخدم سفن الرورو بين دول شمال أوروبا. وهذه لاتهمنا.
- 4- شركة SAFMARINE التي اشترتها MAERSK عام 1999. وتتحرك تحت العلم المصري والبلجيكي.

5- Maersk Singapore Pte.

6- شركة Maersk France S/A

7- شركة Maersk Co./UK Ltd

ومجال الشحن (البضائع والسيارات والنفط)

هو أكبر نشاط للشركة ، إذ يبلغ دخله وحده في النصف الأول فقط من عام 2005 (10,265 مليار دولار) وهو يعادل 38,493 مليار ريال سعودي نصف سنوي!! أي حوالي 77 مليار ريال سعودي سنوياً... وهذا الجانب هو الجانب المهم في مقاطعة الشركة من قبل التجار وشركات البترول المسلمة..وتوجد خيارات كثيرة بديلة من الشرق والغرب بل من الشركات المحلية.

في مجال الصناعة:

شركة MAERSK مجالات صناعية تتركز في صناعة الحاويات التي تتم في الصين و الدنمارك، وهذه واجهت خسارة في عام 2005 نظراً لارتفاع أسعار الحديد وكذلك صناعة المطاط التي واجهت أيضاً خسارة في عام 2005.

في مجال البنوك:

للشركة حصة في بنك Danske Bank تبلغ 40% بلغ ربحها ما يقارب المليار ونصف المليار دولار حسب التقرير نصف السنوي، أي سنوياً تقارب الـ 3 مليار دولار.¹

ولها نشاطات أخرى لايتسع المجال لذكرها مثل سلسلة محال البيع بالتجزئة (dansk supermarkets) والتي يعمل بها 40 ألف موظف، و مصانع البلاستيك وغيرها من النشاطات الأخرى.

¹ - المرجع السابق http://www.traidnt.net/vb/traidnt729387 2017/05/22-

الخلاصة:

شركة ميرسك (MAERSK) دخلها السنوي 190 مليار ريال سعودي يشكل 15% من الدخل القومي الدنماركي، وتوظف 110,000 موظف، وتعاملاتها مع العالم الإسلامي في مجالي النفط والشحن البحري بمليارات الدولارات ومقاطعتها تشكل ضربة قاصمة لاقتصاد الدنمارك..¹

والآن ماهو المطلوب ؟

المطلوب هو التركيز على هذه الشركة عند مقاطعة الشركات الدنماركية لأن مقاطعتها ضرب الاقتصاد الدنمارك في أهم مفاصله وذلك كالتالي:

1- يستبعد الإخوة التجار وأصحاب القرار الحكومي في تعاقداتهم هذه الشركة من الشحن ومن التنقيب عن البترول وإستلام الموانئ وحرمانهم من التسهيلات قدر الإمكان في ذلك وصرف التسهيلات لغيرها من الشركات.(وهناك أمر سامي قديم في السعودية يأمر بالتعامل مع شركات النقل السعودية فيما يخص الشركات التي وقّعت عقودا مع جهات حكومية)

2- نرجو من الإخوة في شركات الشحن وفي جمارك الدول الإسلامية تزويد عامة الناس بالشركات المحلية التي تشحن مع MAERSK تمهيداً لمقاطعة التجار السليبيين الذين لم ينتصروا لنبيهم بتعاملهم مع هذه الشركة .

3- المطالبة الشعبية بإيقاف التعامل مع هذه الشركة من خلال القنوات القضائية ومطالبة البرلمان لحكوماتهم بإنهاء التعاملات مع هذه الشركة والتحرك بهذا الاتجاه نصره لنبيهم.

¹ - 2017/05/22 - <http://www.traidnt.net/vb/traidnt729387>

تمثل مؤسسة ميرسك سيلاند القابضة من الشركات الرائدة في الشحن البحري لقوى الأسطول والمنظومة البحرية والملاحية وجوده البنية التحتية حيث يقدر دخلها 50 مليار دولار سويا ما يعادل 15% من دخل الدينمارك يبلغ عدد موظفيها 110000 موظفا هذا ما يؤكد زيادتها حيث يبلغ عدد موظفي موانئ دبي العالمية 60000 التي تمثل ضعف موانئ دبي يتطلب شحن باخرة متوسطة الحجم تبلغ حمولتها 200 حاوية معدل 20 قدما في ساعات ولكن نفس الباخرة تتطلب أربعة أيام لتفريغها بميناء الجزائر العاصمة.¹

وهنا تتضاعف أسعار الخدمات المينائية وبالتالي السعر النهائي للمنتج المستورد وهو ما جعل وجهة الشحن البحري نحو الجزائر هي الأعلى في منطقة البحر الأبيض المتوسط وبذلك يستوجب على الجزائر بالزيادة عدم أسطولها وبناء بنية تحتية منيلة بوسائل ذكية لزيادة المردودية من الشحن ومن هنا نقول أن الجزائر دوله نفطية يتم تصدير منتجاتها عن طريق الشركات الأجنبية وهذا يقلل من الدخل القومي حيث في بعض الاحيان تكون تكلفة أكبر من قيمة البضاعة.

ومن هنا يستوجب على الجزائر شراء سفن أو مشاركة القطاع الخاص في تحسين مجال الشحن أو كراء سفن من شركات أجنبية لتقليل تكلفة النقل.

1- من اعداد الطالب ،باعتقاد على ويكتبيديا .
<https://ar.wikipedia.org/wiki>

خلاصة الفصل

النقل البحري للبضائع في الجزائر أكثر استخداما بين جميع أنماط النقل، ويتوفر هذا القطاع على عدة موانئ من شرق البلاد إلى غربها رئيسية، نفطية وتجارية، من أهمها ميناء الجزائر العاصمة الذي يستقبل أكثر من ثلث الواردات، خاصة بعد الشراكة مع موانئ دبي العالمية المختصة في الحاويات، وما نتج عن ذلك من تطور في استخدام نظام التحوية في النقل البحري للبضائع وتطور في شحن وتفريغ البضائع، إلا أن الواقع حول قطاع النقل البحري في الجزائر عموما يعتبر متأخر ومفتقر للموارد وسوء التسيير فعوض شراء السفن وتطور الأسطول التجاري الذي لا يزيد عدده عن أربعة سفن تقوم المؤسسات الاقتصادية الجزائرية عند الاستيراد أو التصدير باستئجار سفن أجنبية، وحصة ضئيلة فقط من شحن البضائع تتم في الواقع من قبل المؤسسات الوطنية من خلال المبيعات هذا ما يؤدي إلى فرض شركات النقل البحري المحلية والأجنبية رسوم إضافية على البضائع المستوردة مما يزيد من تكلفة الشحن.

بالنظر إلى مقومات التجارة الخارجية والنقل البحري للبضائع التي تتوفر عليها الجزائر والتي تعتبر دون مستوى باقي الدول التي تتعامل معها استيراد وتصدير، الأمر الذي يضيع على الجزائر فرصة دخول العملة الصعبة لميزان مدفوعاتها والعكس هو الذي يحدث بخروج العملة الصعبة لتسديد أجرة نقل البضائع للدول أو السفن الأجنبية.

خاتمة

بعد أن تم تسليط الضوء على العناصر الواردة في هذا الموضوع بدايةً بالجانب النظري لقطاع الشحن البحري واقتصاديات النقل البحري ودوره في تنمية قطاع التجارة كما أوردنا في البحث العموميات المتعلقة باقتصاديات النقل البحري وذلك يسرد بعض المفاهيم المتعلقة بالنشاط وبعض خصائصه و العناصر المساهمة فيه وكذا العرض والطلب على عملية خدمات النقل البحري.

وكذلك بالتطرق إلى الجانب النظري المتعلق ببضاعة الشحن البحري وأهميته الاقتصادية وأبرزنا الأهمية الاقتصادية لقطاع الشحن البحري ودورها في تفعيل التنمية التجارية، وذلك بسرد بعض المفاهيم المتعلقة بالسفينة وأنواعها وعمليات بناءها وتكسيورها، والموانئ البحرية وأنواعها كما تطرقنا إلى أهم المشاكل الخاصة بالموانئ الجزائرية.

أما بالنسبة للجانب التطبيقي فقد أبرزنا واقع استخدام مصطلحات التجارة الدولية في النقل البحري للبضائع في الجزائر والتعريف بميناء الجزائر والتجربة الإماراتية لموانئ دبي العالمية كما حولنا التعرف على أكبر شركة رائدة في مجال الشحن البحري ميرسك سيلاند - الدنمارك.

وبعد وصولنا إلى هذه المرحلة من البحث بإمكاننا أن نقول بأن قطاع الشحن له أهمية بالغة في تفعيل التجارة الدولية وإن تطور قطاع الشحن في الجزائر يساهم في ترشيد نفقاتها وتخفيض تكاليف النقل وزيادة الاستثمار.

النتائج الدراسة :

تقسم نتائج الدراسة حسب الدراستين النظرية والتطبيقية كما يلي:

- النقل البحري للبضائع له مكانة كبيرة في منظومة التجارة الدولية باعتباره محرك البضائع بين القارات والدول.

- الموانئ البحرية عاصمة الاقتصاد حيث يتم نقل 90% من التجارة الدولية بحرا مما يزيد الاستثمار في هذا القطاع وتحسن البنية التحتية للموانئ.

- الشحن البحري للشركة الوطنية في الجزائر 4 إلى 6 % من تجارتها الدولية، مما أدى النظر في قطاع الشحن في الجزائر ودعم الأسطول ب 18 باخرة لتغطية حوالي 30% من تجارتها في سنة 2020.

خاتمة

- يعتبر ميناء الجزائر من أهم الموانئ الجزائرية فيما يخص التجارة الخارجية، وتتكفل الشركة الوطنية C N A N بالمبادلات التجارية للميناء، وقد شهد هذا الميناء شراكة أجنبية مؤسسة موانئ دبي العالمية D W P لتشغيل محطة الحاويات وتطويرها.

- عرف ميناء الجزائر تطورا كبيرا في مجال الحاويات حيث وصلت حركة الحاويات عام 2013 إلى أكثر من 700 ألف حاوية، الأمر الذي انعكس إيجابا على حركة البضائع التي تجاوزت عام 2013 حاجز 13 مليون طن من البضائع المشحونة للتصدير والمفرغة من الاستيراد في أرصفة ميناء الجزائر كما كان اتساع نطاق استعمال الحاويات في الميناء الدور الايجابي على تخفيض ازدحام حركة السفن الأجنبية من حوالي 2500 سفينة في 2009 إلى حوالي 2000 سفينة في 2013.

- الشحن البحري للبضائع في الجزائر يمثل نسبة أكثر من ثلثي حجم التجارة الخارجية، وقد عرف تطورا كبيرا في السنوات الأخيرة أكثر من (170 مليون طن) بين شحن وتفريغ البضائع في الموانئ الجزائرية.

- أكثر من ثلثي صادرات الجزائر (المحروقات) تتم عبر ميناء أرزيو بوهران، والنسبة الأكبر للواردات (الثلث) تتم عبر ميناء الجزائر العاصمة.

- الموانئ الجزائرية تستخدم السفن الصغيرة 60% منها تتراوح حمولتها بين 2000-10000 طن وهي بالتالي سفن غير اقتصادية.

- إذ أنها تحول دون استفادة المصدرين الجزائريين من الفرص التي تقدمها موانئ الشحن، حيث تقرر عليهم أسعار شحن مرتفعة.

- أما بالنسبة للوضع في الموانئ الجزائرية فإن البنية التحتية تأكلت مع مرور الزمن، مما يؤثر على عملية رسو السفن بها، وقد تضطر السفن الكبيرة المحملة لعدم امكانية الرسو في الموانئ الجزائرية بسبب عدم ملاءمتها للمعايير المعمول بها دوليا، حيث تفرغ جزءا من حمولتها لتخفيض الوزن قبل أن تعود إلى الميناء الأصلي أو البقاء في عرض البحر واستعمال السفن الصغيرة للتفريغ، مع ما يترتب على ذلك من مشاكل ووقت عمل إضافيين وتكاليف إيقافه كذلك.

- تستخدم الجزائر مصطلحات التجارة الدولية التي تتناسب مع مقوماتها في قطاع النقل البحري للبضائع والتي تنصف يتأخر (عدد السفن الجزائرية لا يزيد على 5 سفن حجم كبير) الأمر الذي يحتم على

خاتمة

المتعاملين الجزائريين استرداد وتصدير واستأجار سفن أجنبية تكلف الكثير، فقد بلغت تكاليف النقل البحري في الجزائر 88 مليار، دينار (1.1مليار دولار) في عام 2011 وهو المبلغ الذي يكفي لإعادة بناء أسطول جديد من بواخر الشحن البحري بما يعادل 40 باخرة من الحجم الكبير بمعدل سعر السوق العالمية المقدرة بسعر 25مليون دولار للباخرة الواحدة.

اختبار الفرضيات :

طرحنا في بداية البحث اربعة فرضيات يمكننا اختبارها كما يلي

- نتائج الدراسة الوصفية تثبت صحة الفرضية الاولى التي تأكد ان الشحن البحري افضل وسيلة لحركة البضاعة من المصدر الى المستورد والسبب في ذلك راجع الى قلة التكلفة ،اضافة الى معايير اخرى كزيادة القدرة الاستيعابية للحمولة المنقولة
- كما اثبتت ايضا نتائج الدراسة ان النقل البحري للبضائع مكانة كبيرة في منظومة التجارة الدولية بأعتبره محرك البضائع بين القارات حيث يتم 90 بالمئة من التجارة الدولية عن طريق البحر.
- كما اكدت الدراسة ان استثمار الدول المصدرة وخاصة النفطية في قطاع الشحن البحري يساهم في ترشيد نفقاتها وذلك يرجع الى نقل صادراتها عن طريق شركاتها ويرجع هذا الى عدم خروج العملة الصعبة وتهريب الموال مما يزيد حجم الاستثمار الوطني في كافة المجالات وزيادة الدخل القومي .
- ونتائج الدراسة التطبيقية اكدة صحة الفرضية الرابعة ان اسطول الجزائر من الموانئ يحتاج الى دعم اكثر حتى يكون له دور كبير في تفعيل التجارة الخارجية وذلك ببناء بنية تحتية ذكية بمواصفات عالمية لاستيعاب اكبر البواخر الاقتصادية حيث تمثل النفقات الشحن اكبر من شراء باخرة النقل

التوصيات :

على ضوء الدراسة النظرية وتطبيقه النتائج المتواصل إليها يمكن تقديم التوصيات التالية :

الأسطول التجاري الوطني هو أداة استراتيجية، وضرورية للغاية لاستقلال وامن الامتدادات الاقتصادية لاي دولة، الامر الذي يشترط على الجزائر إعادة النظر في الموارد اللازمة والبنية التحتية (عصرنة الموانئ التجارية، وشراء السفن ذات الحجم الكبير والمعياري الدولية للنقل البحري للبضائع) للنهوض بهذا القطاع الحيوي في مجال التجارة الخارجية

خاتمة

- تخفيض تكلفة النقل هدف لا بد من بلوغه، وذلك لتحسين وضعية ميزان المدفوعات لحد من خروج العملة الصعبة والعمل على تطوير المؤسسات الوطنية في مجال النقل البحري الدولي ومؤسسات التأمين لقيام بعمليات الاسترداد والتصدير من وإلى الجزائر، هذا دون اللجوء إلى مؤسسات الأجنبية تكلف الكثير

- يجب الرقابة والنية الحسنة من المسؤولين لتجسيد المشاريع المستقبلية الموعودة في مجال تحدث الموانئ الجزائرية

- توفير آليات جذب الاستثمار الأجنبي المباشر لاستقطاب أكبر عدد ممكن من المستثمرين الأجانب لتنشيط العمل الإنتاجي والاستفادة من الخبرة والتكنولوجيا في قطاع الشحن البحري من أجل الاعتماد أكثر على الموارد المادية والبشرية .

الآفاق البحثية :

من أجل تعميق الدراسة أكثر يتم اقتراح بضع المواضيع

- الشحن البحري لنفط وأثاره على الاقتصاد الوطني
- لوجستيات التجارة الخارجية في الجزائر

قائمة المراجع

1- باللغة العربية

1-1- الكتب :

1. أحمد سليمان المشوخي ، اقتصاديات النقل والمواصلات ، دار الفكر العربي، سنة 2003.
2. أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري، كلية النقل البحري والتكنولوجيا، الطبعة الأولى، 2001 .
3. امين النحراوي ، الاسطول التجاري البحري ، الاسس الاقتصادية والادارية ، مركز الاسكندرية للكتاب ، مصر 2009.
4. بنية ناصر ، البحرية التجارية الجزائرية واقع وآفاق ، بحوث بحرية ، سنة 1989 .
5. حمدي عبد العظيم ،اقتصاديات التجارة الدولية ،مكتبة زهراء الشرق، الطبعة الأولى، مصر ، 1996 .
6. حملاوي ربيعة ، مردودية المؤسسات المينائية ، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية ، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير ، جامعة الجزائر ، دفعة 2008 .
7. خولة كافي، النقل بالسكك الحديدية وأثره على الاقتصاد المحلي، مذكر تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر، تخصص اقتصاد النقل والإمداد، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة باتنة، 2011.
8. ردينة عثمان يوسف، إدارة خدمات النقل الجوي، دار المناهج للنشر، عمان ، 2008.
9. سامي عفيفي حاتم ، الاتجاهات الحديثة في الاقتصاد الدولي والتجارة الدولية ، قضايا المعاصرة في التجارة الدولية ، الدار المصرية اللبنانية ، القاهرة ، الطبعة الثاني ، 2005.
10. سعيد عبده، جغرافية النقل، مكتبة الانجلو المصرية، 2008.
11. سميرة إبراهيم ايوب، اقتصاديات النقل، كلية التجارة- جامعة الإسكندرية، 2002/2003.
12. طالب محمد عوض ، التجارة الدولية نظريات وسياسات ، دار وائل للنشر ، الأردن ، الطبعة الثاني ، 2004 .
13. عادل أحمد حشيش ، أساسيات الاقتصاد الدولي ، الدار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، مصر ، طبعة الأولى ، 2002.
14. عبد العزيز عبد الرحيم سليمان ، التبادل التجاري ، الأسس ، العولمة والتجارة الالكترونية ، دار الحامد ، عمان الأردن ، طبعة الثاني ، 2004 .

قائمة المراجع

15. عبد المالك هاني ، دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع ، جامعة محمد خيضر ، بسكرة ، 2015 .
16. كارلين أولولين، إقتصاديات النقل البحري، ترجمة مختار السويقي، الطبعة الثاني، 1979
17. هارون احمد عثمان ، الاقتصاد البحري مع الإشارة خاصة لمشاكل الدول النامية ، الاكاديمية العربية للنقل البحري ، جامعة الدول العربية ، 1981.

2-1- قائمة المجلات :

1. الامانة العامة للحكومة ، المرسوم التنفيذي رقم 07 – 01 ، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد 31 المؤرخ في 15 محرم 1428 الموافق 3 فبراير 2007 .
2. الامانة العامة للحكومة، المرسوم التنفيذي رقم 365- 14 ، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد 74 المؤرخ في 3 ربيع الاول 1436 الموافق 25 ديسمبر سنة 2014.
3. فاطمة الزهراء محمد الشريف ، اقتصاديات شمال افريقيا ، العدد السابع .

2- المراجع باللغة الأجنبية :

1-2- الكتب :

1. Kapur, Devesh, " Privatization in India" , conference on Policy reform in India, Stanford (1) University, June 3-4, 2002.

2-2- المواقع الإلكترونية :

1. 2017/05/21www.portalger.com.dz/historique.
2. 21/05/2017 www.ons.dz/IMG/pdf/CH11-TRANSPORTS-Arabe.pdf.
3. 22/05/2017 dpworld.ae/ar/ home .
4. 22/05/2017 http://www.traidnt.net/vb/traidnt729387/