

دور الموانئ البحرية في تنمية التجارة الخارجية The Role Of Seaports In Developing Foreign Trade

ط/د: هشام مطهري⁽¹⁾ د. حياة بن عيسى⁽²⁾

⁽¹⁾ جامعة أبو بكر بلقايد بتلمسان (الجزائر)

hicham.metahri@univ-tlemcen.dz

⁽²⁾ جامعة أبو بكر بلقايد بتلمسان (الجزائر)

Benaissarajae8@gmail.com

تاريخ النشر:

2024/10/12

تاريخ القبول:

2024/09/22

تاريخ الارسال:

2024/04/14

الملخص:

تسعى الموانئ التجارية إلى تقديم تسهيلات وخدمات مينائية متكاملة وكفاءة عالية من خلال نقل التجارة الخارجية بداخل الوطن أو نحو الخارج، بهدف تصريف والرفع من وتيرة تصدير المنتجات المحلية إلى الدول الأجنبية، ومنه غزو الأسواق العالمية واكتساب شركاء جدد في الساحة الاقتصادية العالمية، مما يسمح بتنمية الاقتصاد الوطني وتعزيز سبله وفقا لسياسة أو إجراءات تسطرها الدولة بما يضمن السير المحكم والمنظم للإيرادات ويرقي الصادرات، ويكسي الموانئ الوطنية القدرة على المنافسة الدولية.

الكلمات المفتاحية:

الموانئ- المنافسة- التجارة الخارجية- الإيرادات - التصدير.

Abstract

Commercial ports seek to provide integrated port facilities and services with high efficiency through the transfer of foreign trade within the country or abroad, with the aim of discharging, increasing the pace of export of local products to foreign countries, including conquering global markets, acquiring new partners in the global economic arena, which allows for the development of the economy, National development, strengthening its means in accordance with a policy or procedure set by the state to ensure the smooth and orderly

المؤلف المرسل: هشام مطهري

flow of revenues, promote exports, provide national commercial ports with the ability to compete internationally.

key words:

Ports - Competition - Foreign Trade - Revenues – Export.

مقدمة:

يعتبر النقل البحري أحد العناصر الأساسية في تنشيط حركة المبادلات التجارية الدولية نتيجة لقدرة السفن على حمل أكبر كمية ممكنة من السلع والبضائع ونقلها بين أقطاب دول العالم وأسواقها، غير أنه وقبل الوصول إلى هذه الأسواق فلا بد من البضاعة هذه أن تشحن أو تفرغ في الموانئ قبل أن يتم بعد ذلك نقلها نحو وجهات مختلفة وبوسائط متعددة، وبما أن قطاع الموانئ يشكل بوابة الاستيراد والتصدير نحو الخارج وموطن استقبال السفن القائمة بهذه المهمة، فقد كان من الضروري إعطاؤها قدرا معتبرا من الأولوية والاهتمام خصوصا وأن معظم الدول أصبحت تعتبره الركيزة الأساسية لكل النشاطات الاقتصادية ومفتاح الدفع بالتجارة الخارجية وتنويع الصادرات الوطنية.

تتجلى أهمية الدراسة في الدور الهام الذي تلعبه الموانئ في ربط الأسواق الدولية ببعضها البعض من خلال التبادلات التجارية بين الأمم، والتي من شأنها المساعدة على اكتشاف شركاء اقتصاديين جدد، ترقية الصادرات الوطنية أو إشباع السوق المحلية بالمنتجات النادرة المستوردة، كما تستمد الدراسة أهميتها من السياسة التجارية المنتهجة من طرف السلطات في التعامل مع المنتج الأجنبي والمحلي للتمكن من إعطاء الميناء الوطني ديناميكية أو تسيير يتوافق مع هذه السياسة المسطرة بما يسمح للميناء الوطني اكتساب قدرات تنافسية دولية.

نظرا للحركية التجارية القائمة على الانفتاح الاقتصادي الذي يشهده العالم كان لابد من استحداث الدول لموانئ تتماشى ومستوى هذا النشاط التجاري العالمي، وبالتالي فههدف من خلال هذه الدراسة إلى إبراز التحديات التي تواجهها الموانئ الدولية وعلى رأسهم الجزائر باعتبارها نقطة محورية للحركة التجارية باتجاه إفريقيا ونقطة عبور للعديد من الدول.

انطلاقا مما تقدمنا بذكره حول العلاقة اللصيقة بين الميناء والتجارة الخارجية فقد يجرنا التساؤل حول إلى أي مدى يمكن للميناء المساهمة في تعزيز وتنمية التجارة الخارجية

للدول؟ كيف نظم المشرع الجزائري النشاطات المينائية التجارية؟ ماهي العوامل الأساسية التي ترفع من أداء الميناء وتجعله يكتسب قدرة تنافسية على الصعيد الدولي؟ تعتمد الدراسة هذه على المنهج الوصفي التحليلي مدعما بالمنهج الإحصائي للوقوف عند أهم المحطات الاقتصادية في مجال تصدير واستيراد البضائع على المستوى الدولي، والذي تمر بدون أدنى شك على الموانئ في شكل تبادلات تجارية.

ولكل هذا ارتئينا أن نقسم دراستنا إلى مبحثين حيث سنتطرق في المبحث الأول إلى تحديد الإطار المفاهيمي للميناء، ثم نعالج موضوع التجارة الخارجية وسياساتها المتبعة من طرف الدول خلال المبحث الثاني من الدراسة.

المبحث الأول: الإطار المفاهيمي للموانئ البحرية

يعتبر الميناء من أهم البنى التحتية التي تركز عليها منظومة التجارة الخارجية، إذ يستوجب لبنائه تخطيط ودراسة معمقة تعنى بكافة الجوانب المادية، الجغرافية والسياسية.

المطلب الأول: مفهوم الموانئ البحرية

تعتبر الموانئ أول وآخر محطة للسفن ومأمنها الرئيسي تلجأ اليه أثناء العواصف والتقلبات الجوية أو اصلاح الأعطاب، كما يعد الميناء أيضا نقطة العديد من العمليات التي تمر بها البضاعة من شحن، تفريغ، تأمين، تخزين، مراقبة... الخ

الفرع الأول: تعريف الميناء

يعد الميناء المحطة الرئيسية لرسو السفن ونقطة انطلاقها ووصولها، كما تتلقى به السفن جميع الخدمات التي تحتاجها من معدات وآلات لشحن وإنزال السلع والبضائع أو لأجل التزويد بالمواد التي تحتاجها للقيام برحلاتها البحرية، ويمثل الميناء الموطن الرئيسي للسفن كون أنه المكان الذي تسجل به وعامل أساسي في تحديد المقر الرئيسي لعمليات الشحن والتفريغ الناجم عنها الأثر القانونية لعمليتي التسليم والتسلم بالنسبة للشاحنين والمرسل إليهم من جانب ولالتقاء المستثمرين ورجال الأعمال من جانب آخر، وقد عرفته المادة 888 من القانون البحري الجزائري على أنه "نقطة من ساحل البحر مهيأة ومجهزة لاستقبال السفن وإيوائها وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد والنزهة"¹.

¹ - مادة 888 من القانون 05/98، المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية رقم 57، ص 03.

عرفته أيضا اتفاقية الأمم المتحدة في نص المادة 11 على أنه جزءا من الساحل أبعد المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزءا أصيلا من النظام المرفئي، ولا تعتبر المنشآت المقامة في عرض البحر والجزر الاصطناعية من المنشآت المرفئية الدائمة.¹

يعرف كذلك على أنه حيز أرضي من الشاطئ مهيا بمعدات وتجهيزات لرسو السفن، شحن وتفريغ السلع، صعود وهبوط المسافرين حيث يشكل جزء هام من شبكة النقل المتسمة بالنشاط الحيوي والتي تصل الدولة بمواني الدول الأخرى.²

تعرف الموانئ أيضا بأنها مقر أمن وحماية تلجأ له السفن، وهو نقطة تمرير البضائع وكل ما يتعلق بالمبادلات التجارية.³

كما عرف الميناء على أنه مكان مجهز بمعدات وتجهيزات ترسو به السفن للحماية، الشحن، التفريغ والتخزين مربوط بوسائط النقل الأخرى ومدعم بكل المتطلبات الخاصة لبناء السفن وصيانتها وأنظمة المعلومات والاتصال إضافة إلى توفير خدمات التموين التي تحتاجها السفن كالأغذية، الوقود وغيرها.⁴

يعتبر الميناء من الأملاك العمومية التي تسهر الدولة على حمايتها والحفاظ عليها، ويشمل الميناء البني التحتية، المعدات والآلات والمسطحات المائية مما تسمح له بتقديم خدمات للسفن وإدارتها ومن تم خلق وظائف حيوية⁵، بمفهوم آخر يشمل البني الأساسية كالممرات المائية والمنارات للقيام بعمليات الإرشاد الأرصفة وكاسرات الأمواج التي تضبط استقرار مياه الميناء وتمنح السفن مأمنا من اضطرابات البحر، الأرصفة العائمة والمرفئية أين تتم عملية الربط إضافة للأحواض الجافة وأماكن صيانة السفن وهو ما بينته المادة 895 من القانون البحري الجزائري.

¹ - مادة 11 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

² - صقر محمد أحمد، دور الموانئ في النقل والتجارة واللوجستيات، مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مجلد 20، العدد 39، يناير 1995، الإسكندرية- مصر، ص 25.

³ - Bauchet, Le transport international dans l'économie mondiale, Ed. Economica, 2^{ème} Edition, 1991, p 245.

⁴ - أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2009، ص 25.

⁵ - ARRACHE SAMIA, DJELAL FRIEL, Aménagement des zones portuaires, Mémoire de Master en Architecture, option: Architecture en Zone urbaine Littorale, Université SAAD DAHLEB BLIDA 1, 2018/2019, p38.

يحتوي الميناء أيضا على البنية الفوقية ومنشآت خاصة بحركة السفن وشحن وتفريغ البضاعة أو إركاب وإنزال المسافرين حسب ما جاء في نص المادة 896 من القانون البحري الجزائري.

الفرع الثاني: تصنيفات الميناء

تأخذ الموانئ صورا وأنواع متعددة تختلف حسب معايير خدمتية، جغرافية وأخرى حسب النشاط الإداري وعلى أساس هذه المعايير يمكننا إدراك تخصص الميناء والوظيفة التي يقوم بتأديتها، وعليه يمكننا حصر أشكال الموانئ في الاتي:

أولا - المعيار الوظيفي:

من خلال نص المادة 889 من القانون البحري الجزائري يتقسم الموانئ حسب الغرض إلى:

1- الموانئ التجارية:

وهي الموانئ المخصصة بعمليات شحن وتفريغ البضاعة والسلع والقيام بعمليات إركاب وإنزال المسافرين والحيوانات الحية وغيرها من أعمال الملاحة البحرية.

2- موانئ الصيد البحري:

عبارة عن موانئ صغيرة الحجم تقع بالقرب من المجال البحري المخصص لاستغلال الثروة السمكية، حفظ وتعليب الأسماك، كما تستقبل سفن وبواخر المعدة للصيد الأسماك وتختص بكل ما يهم نشاط الصيد البحري.¹

3- موانئ النزهة:

هي موانئ مهيأة لاستقبال سفن المخصصة للنزهة كاليخوت وسفن الشراع، التجديف والرياضة المائية وفي الغالب ما تكون هذه الموانئ صغيرة الحجم مقارنة بالموانئ الأخرى.²

4- موانئ النفط:

أو ما تعرف بالموانئ الصناعية وتتميز بكبر حجمها وطول أرصفتها لاستقبال ناقلات البترول العملاقة، كما تعد هذه الموانئ الأكثر تطورا نظرا لمسيرتها للتطور

¹ - شريف ماهر هيكل، اللوجستيات والموانئ البحرية "من أجل التغيير"، دار الوفاء لدنيا الطباعة والنشر، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2015، ص55.

² - رشيد غلاب، تحسين خدمات الموانئ باستخدام نماذج صفوف الانتظار-حالة المؤسسة المينائية لسكيكدة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علوم التسيير، كلية علوم التسيير والعلوم الاقتصادية، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، 2006/2007، ص90.

التكنولوجي¹ وتتوفر على شبكات ضخمة من أنابيب نقل البترول² إضافة إلى منشآت وتجهيزات جد متطورة حتى تتمكن من تصدير وتوزيع الخامات الصناعية.

5- موانئ الترانزيت:

هي الموانئ المخصصة لعمليات عبور البضائع من دولة لأخرى عبر وسائط مختلفة، أما بالنسبة للموقع فيشترط أن يكون استراتيجيا حتى يساعد على استقبال السلع وإعادة شحنها.³

6- موانئ الأنهار:

تتمركز في مصب النهر ونقط الربط بينه وبين مياه البحر.

7- موانئ البحيرات:

توجد بالخلجان الملتقية بالمحيطات بواسطة الأنهار.⁴

8- الموانئ العسكرية:

هي موانئ تابعة للجيش الوطني الشعبي تتوفر على بوارج وأساطيل حربية مجهزة بكافة المعدات والوسائل التكنولوجية المتطورة التي تسمح برصد تحركات العدو والدفاع عن المياه الإقليمية ضد كل تهديد أجنبي.

ثانيا - المعيار الجغرافي:

وتقسم إلى ثلاثة أصناف:

1- الموانئ الطبيعية:

هي الموانئ التي لم يتدخل الإنسان في بنائها بل أنشأتها الطبيعة كالخلجان، مصب، خلف الجزر ولا تحتاج هذه الموانئ إلا لبعض التروشات التحسينية وإصلاحات طفيفة حتى تعد جاهزة للاستعمال كونها تتوفر على الحماية.

¹ - هشام صلاح محسن، الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري "دراسة حالة ميناء أم القصر الواقع والأفاق المستقبلية"، مجلة كلية التربية الأساسية، العدد 73، الجامعة المستنصرية، 2012، ص 348.

² - آمال قلابزة، يوسف رشيد، لجستك النقل البحري للبضائع "حالة الجزائر"، مجلة دفاتر بوادكس، العدد رقم 04، سبتمبر 2015، ص 180.

³ - أيمن النحراوي، تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية العربية، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014، ص 25.

⁴ - شريف ماهر هيك، المرجع السابق، ص 56.

2- موانئ نصف طبيعية:

وهي التي تحتاج الى أشغال تكميلية خصوصا من جانب الحماية كحواجز الأمواج.

3- موانئ صناعية:

وهي موانئ في شكل مسطحات بحرية تدخل الإنسان في إنشائها عن طريق مخططات هندسية معمارية وبني تحتية بحرية تعمل على حماية المسطح من الرياح والعواصف البحرية.¹

الفرع الثالث: الأنشطة المينائية

هي مجموعة من الخدمات التي يقدمها الميناء للسفن المترددة عليه باعتباره مرفق عام يتسم بالحياة والنشاط، وتتنوع هذه الأنشطة بين ما هو تقني يخص السفينة في حد ذاتها كالصيانة والمراقبات الدورية التي تجرى قبل وبعد كل رحلة وأخرى تخص البضاعة من خلال عمليات الشحن والتفريغ، وبالتالي يمكننا الوقوف على أبرز النشاطات المينائية المقدمة في هذا الشأن من خلال الاتي:

أولا - الإرشاد البحري:

هو عملية توجيه السفينة نحو مكان رسوها أو خروجها من الميناء الخاص بها ويقوم بهذه العملية شخص يدعى المرشد، وقد عرف المشرع الجزائري الإرشاد البحري من خلال نص المادة 171 من القانون البحري الجزائري² في حين عرف المرشد البحري بموجب نص المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 08-06 المتمم بالمرسوم رقم 16-140 والمتعلق بتحديد وتنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد الإرشاد في الموانئ بأنه كل شخص طبيعي مؤهل لمساعدة الربان في قيادة سفينته عند الدخول إلى الموانئ والخروج من الموانئ والقنوات³.

¹ - حسين قاسم محمد الياسري، المجال الأرضي البحري وتأثيره على النشاط التجاري-دراسة في جغرافيا النقل- مجلة أدب البصرة، العدد 78، العراق، 2016، ص340.

² - مادة 171 من القانون 05/98، المتضمن القانون البحري الجزائري عرفت الإرشاد البحري أنه المساعدة التي تقدم إلى الربانة من طرف مستخدمى الديوان الوطني للموانئ المرخص له من قبل الدولة لقيادة السفن عند دخولها الموانئ والمياه الداخلية والخروج منها.

³ المرسوم التنفيذي رقم 08-06 المؤرخ في 9 ذي الحجة 1420 هـ الموافق لـ 09 يناير 2006 المتمم بالمرسوم 16-140 والمتعلق بتحديد وتنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، الجريدة الرسمية عدد 02.

وعرف أيضا أنه الشخص الذي يدل ربان السفينة على خط السير الواجب إتباعه ويرجع ذلك في تقرير نظام الإرشاد لسبب أن الموانئ تزخر بالصخور والشعاب أو حطام السفن الغارقة بالمنشآت الفنية المتعددة التي تعرض السفينة للخطر¹ كما تطرق له المرسوم التنفيذي 02-01 المؤرخ 06 جانفي 2002 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها في المادة 90 على أنه عملية إمساك حبال السفن والقيام بعقدها وفكها في الأجهزة المخصصة لهذا الغرض علي مباني الإرساء، وقد ألزم المشرع الجزائري السفن الوطنية والأجنبية المترددة على الموانئ الوطنية بالإرشاد وهو ما أكدته المادة 172 من القانون البحري الجزائري، ودعمته المادة 4 من المرسوم 06-08 بأن الإرشاد إجباري بالنسبة لجميع السفن في نطاق الحدود الإدارية لكل ميناء وبالتالي فإن ربان السفينة مجبر لا مخير في قبول خدمة الإرشاد، غير أن المشرع الجزائري قد أعفى بعض السفن المذكورة في المادة 178 من القانون البحري الجزائري.

ثانيا - القطر البحري:

نظم التشريع الجزائري القطر من خلال المواد 860 على 872 من القانون البحري الوطني وقد عرفه على أنه عقد يلتزم بمقتضاه المجهز وبمقابل مكافأة بهذه الخدمة ويكون ذلك بواسطة سفينة وعرف أيضا على أنه عبارة عن اتفاق تلتزم به سفينة بجر سفينة أخرى تكون في البحر أو لأجل الدخول أو الخروج من الميناء شريطة أن تكون السفينة المقطورة ملك لشخص غير صاحب السفينة القاطرة.²

وتشمل عملية القطر النقاط التالية:

- عملية جر أو دفع السفن
- عمليات المساعدة على الرسو بالرصيف أو دخول وخروج الميناء للقيام بالمناورات الملاحية.

المؤرخة في 15 يناير 2006، ص 17 المعدل بمقتضى المرسوم الرئاسي 15-08 المؤرخ في 23 ربيع الأول 1436 الموافق ل 14 يناير 2015، الجريدة الرسمية العدد 03، المؤرخة في 27 يناير 2015.

¹ - د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، مقدمة - السفينة - أشخاص الملاحة البحرية - إيجار السفينة - والنقل البحري - الحوادث البحرية - دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000، ص 227.

² - إيمان فتحي حسن الجميل، المساعدة البحرية "الإنتقاذ البحري-القطر البحري- الإرشاد البحري"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011، ص 94.

– المناورات الخاصة بالإبحار، الإرساء، التنقل.¹

ثالثا: عمليتي الرسو والربط:

هما عمليتين متكاملتين بحيث تلي عملية الربط لعملية الرسو، وتعرف عملية رسو السفن بأنها "وقوف السفينة عند الرصيف المخصص لها حسب بضاعتها المحمولة منذ ربطها لغاية فكها للخروج"² في حين الربط هو عملية توصيل حبال المشدود بالناقلة والذي يرميه طاقم الناقلة بالأماكن التي يخصصها لها ضابط الميناء.³

خامسا: المناولة والتشوين:

تعد المناولة المينائية للبضاعة والتشوين عمليتين مكملتين لبعضهما البعض، بل من أهم الخدمات المينائية المقدمة للسفن، وقد أعطى لهما المشرع الجزائري اهتماما ملحوظا فنجد من خلال المادة 912 من القانون البحري قام بتعريف شامل للمناولة على أنها تشمل كل عمليات شحن البضاعة، التفريغ، الرص، الفك والإنزال وعملية وضع البضاعة على السطوح الترابية والمغارات وأخذها، ويكون ذلك بموجب عقد يقابله دفع مبلغ مالي حسب نص المادة 913 من القانون البحري، في حين أن التشوين فهو عبارة عن العمليات المادية والتي لها صبغة قانونية في نفس الوقت، وتشمل كل الأعمال الخاصة بتأمين استلام البضائع المشحونة والتأشير والتعرف في اليابسة عليها والقيام بحراستها إلى غاية إعادة شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه، وهو التعريف نفسه الذي جاء به روني رودير،⁴ كما نظم من خلال المادة 920 من نفس القانون المذكور أعلاه على أنها تلك العمليات المتعلقة بتأمين الاستلام والتأشير والتعرف على البضاعة المشحونة في اليابسة والحراسة إلى أن يتم شحنها أو إعادة تسليمها إلى المرسل إليه، وعلى هذا الأساس نلاحظ أن المشرع الجزائري فرق بين ما هو من قبيل العمليات المادية من القانونية، وهو الأمر نفسه الذي أكدته روني دويدر حين اعتبر عمليات التأمين الخاصة باستلام البضاعة والتعرف على البضاعة

¹ - محمود شحات، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس، الطبعة 2014، ص 99.

² - رضاع حياة، دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية "دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران"، أطروحة نيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد بن أحمد وهران 2، 2018-2019، ص 83.

³ - هشام بوريش، تحسين جودة خدمات الموانئ البحرية -دراسة تجربة ميناء عنابة-، مجلة التواصل في العلوم الإنسانية والاجتماعية، قسم العلوم الاقتصادية لجامعة باجي مختار عنابة، عدد 34، جوان 2013، ص 28.

⁴ -René Rodier Et Emmanuel Du Pontavice, Droit Maritime, 12^{ème} Edition, Dalloz, 1997, P 207.

المشحونة أو المنزلة في الياينة من العمليات القانونية، أما ما تعلق بحراستها على غاية نقل ملكيتها للمرسل إليه وتسليمها له فيدخل في خانة العمليات المادية.¹

سادسا: القيادة والتموين:

تتمثل القيادة في تلك المساعدة التي تعطى للربان أثناء دخول السفينة للميناء أو مغادرتها حسب نص المادة 88 من المرسوم 01-02 وتعد إجبارية لكل السفن سواء كانت وطنية أم أجنبية، في حين التموين هو تدعيم السفن بكل ما تحتاجه للقيام بالرحلة البحرية بكل أمن وسلام كالزيوت، الوقود، الطاقة أو ما يحتاجه أيضا الأشخاص المتواجدين بها كالمواد الغذائية، المياه العذبة، الأدوية وغيرها.²

يتولى وكيل السفينة على مستوى الميناء عملية التموين وذلك بشراء كل ما تحتاجه السفينة في أقرب وقت ممكن، ويكون ذلك بعد تلقيه التعليمات من الربان عندما تكون السفينة في حالة انتظار دخول الميناء حتى يتم تزويدها بالمؤونة مباشرة بعد الدخول.³

سابعا: التخزين:

تتمثل عملية التخزين في رص البضاعة وتستقيمها في ساحات عبارة عن مستودعات أو مسطحات أرضية مهيئة ومخصصة لهاته العملية وفقط بحيث قد تكون هذه الساحات إما مغطاة أو مكشوفة وتتنوع المخازن بينما هو خاص بالبضاعة العابرة والتي تتطلب فترة قصيرة للتخزين، ومخازن أخرى لتكديس السلع لمدة زمنية طويلة في حين تخصص المساحات الأرضية المكشوفة لتستيف الحاويات.⁴

ثامنا: إصلاح السفن وصيانتها:

من أهم الخدمات التي يجب أن تتوفر في الموانئ خصوصا وأن السفن تتوافد على الموانئ للقيام بالصيانة الدورية أو لإصلاح الأعطاب التي تتعرض لها أثناء الرحلات البحرية وعليه

¹ - حواد حياة، دور مقال التشوين في الميناء، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 05، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، العدد الخامس، 2017، ص 71.

² - بن عيسى حياة، الخدمات المينائية المقدمة للسفن وأثرها على سلامة وأمن الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية لجامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، العدد الثاني، 2014، ص 97.

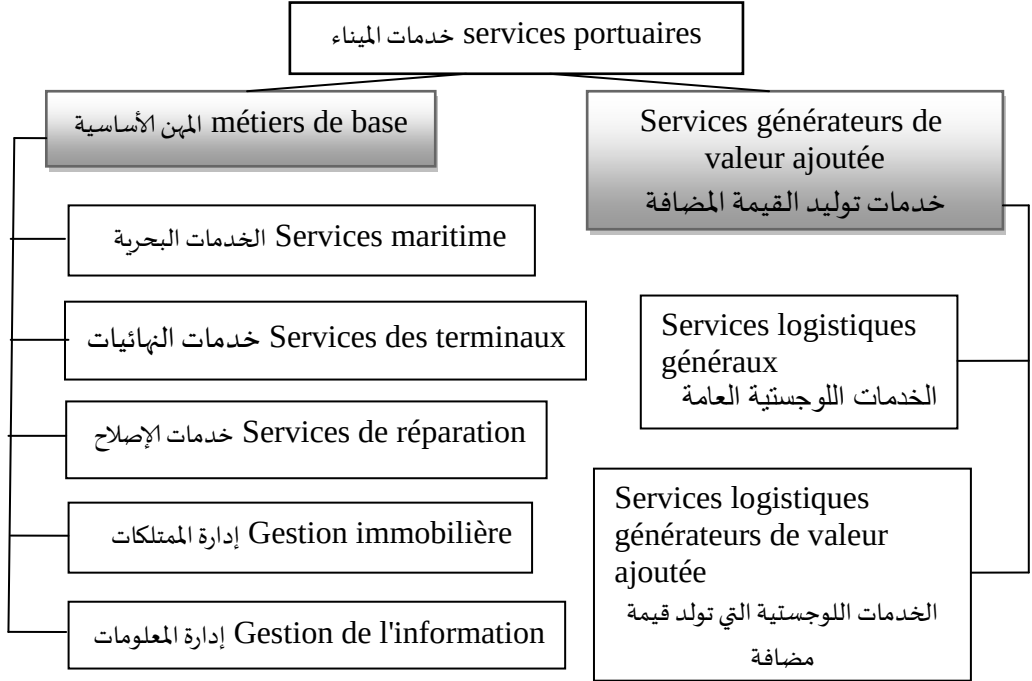
³ - هشام بوريش، المرجع السابق، ص 30.

⁴ - رشيد غلاب، المرجع السابق، ص 97.

يجب ان تتوفر ورش الصيانة والإصلاح على أحدث المعدات التكنولوجيات للحفاظ على مكانتها وحتى لا تغير السفن ورشات الإصلاح المينائية نحو ورشات أخرى.¹

الشكل رقم (01): الأنشطة الرئيسية للموانئ البحرية حسب البنك الدولي

Activités principales des ports de mer selon la Banque mondiale



Source: intégration et concurrence entre le transport et les activités Forum International, logistique, centre de recherche sur les transports des Transports, Table ronde 146 FIT, édition OECD, 2010, P78

المطلب الثاني: وظائف الموانئ البحرية وأهميتها

تقوم الموانئ بمهام مختلفة ومتعددة تخلق به نوع من الحركة والنشاط وتعطي التجارة الخارجية الحيوية والسرعة في تبادل المنتوجات المنقولة بين الفاعلين الاقتصاديين مما يبرز لنا ما مدى الأهمية الكبرى للميناء في هذه الحلقة الاقتصادية.

الفرع الأول: الوظائف الرئيسية للميناء

¹ - بن عيسى حياة، المرجع السابق، ص 102-103.

تتعدد الوظائف التي تقوم بها الموانئ البحرية في سبيل تنمية الاقتصاديين الوطني والدولي ولعل أبرزها يتلخص في النقاط الآتية:

أولا - وظيفة التبادل التجاري:

يرتبط التبادل التجاري بكفاءة الخدمات التي يقدمها الميناء حيث يزداد حجم المبادلات التجارية الخارجية كلما كانت كفاءة الميناء ذو جودة عالية وكفاءة مبنية على أعلى مستويات المنافسة الدولية.¹

ثانيا- وظيفة النقل:

يعد الميناء نقطة هامة في شبكة النقل متعدد الوسائط فهو يصل بين البر والبحر ومن ثم يتدخل في تخفيض تكلفة النقل وتسهيل نقل البضاعة من الوساطة البحرية إلى البرية أو السككية.²

ثالثا- وظيفة التصنيع:

تتجسد هذه الوظيفة في إقامة بعض الصناعات داخل الميناء أو بالقرب منها بحيث تكون لها علاقة بالنقل البحري.

رابعا- وظيفة التنمية الاجتماعية:

المقصود بذلك العمالة أي توفير فرص شغل في مجال الإدارة، التشغيل، الخدمات المينائية، الصيانة وفي التكوين للحصول على إدارات تقنية وإدارية.³

خامسا- وظيفة الموارد المالية:

تشكل الموانئ مصدرا هاما في جلب العملة الصعبة للبلاد وذلك من خلال الرسوم الجمركية والرسوم التي تجنى من السفن إضافة إلى ما ينقله طاقم السفن وركابها.

سادسا- الوظيفة السياسية:

يتجسد ذلك في حرية تجارتها الخارجية واستقلال اقتصادها فالدول التي لها موانئ تكون لها منافذ مباشرة مع العالم الخارجي وبالتالي فإن تجارتها لا يكون عليها أي ضغط أو سيطرة.¹

¹ - رشيد غلاب، نفس المرجع، ص 88.

² - شريف ماهر هيك، المرجع السابق، ص 22.

³ - رصاع حياة، المرجع السابق، ص 82.

الفرع الثاني: أهمية الموانئ

نتيجة للدور الهام الذي يلعبه الميناء في الهيكل الاقتصادي، حيث تنقل أكثر من 80% من البضائع عبر الموانئ فقد أعطت له الدول المتطورة أهمية كبرى ووفرت كل الشروط واللوازم لتطويره والحفاظ عليه من خلال خلق تنظيمات إدارية وتشريعات قانونية تسهر على السير الحسن لهذا المرفق وتتجلى هذه أهمية الميناء الاقتصادية في الآتي:

- جلب العملة الصعبة التي تساعد في بناء ودعم الاقتصاد الوطني.
 - الرفع من القدرة التنافسية في السوق العالمية من خلال تسهيل عملية نقل المنتج المحلي وتصديره نحو الخارج، بحيث يلعب الميناء في هذا الصدد نقطة محورية وإستراتيجية.
 - يشكل الميناء محطة هامة للخدمات التجارية اللوجستية، ومن ثم يعمل على استقبال السفن وتزويدها بكل المستلزمات التي تسمح لها مواصلة رحلاتها البحرية بكل أريحية وأمان.
 - يعتبر الميناء نقطة التقاء المستثمرين وكل الفاعلين الاقتصاديين بل ويعد مركز تبادل المعلومات بين الأطراف المعنية بالنقل البحري من شاحنين، ناقلين ووكلاء.
 - خلق مناصب شغل بالقطاع أيضا يساهم في تكوين إطارات ومهنيين بحريين من خلال تزويدهم بالخبرات والتجارب الميدانية.² إضافة إلى أنه يلعب دورا رئيسيا ومحوريا في تنمية النقل متعدد الوسائط باعتبار أنه نقطة لربط بين مختلف حلقات النقل المتعددة ومركزا للتصنيع وتجميع البضاعة وتعليبها أو تغليفها ومن ثم تسويقها نحو الدول الأجنبية.³
- من خلال ما تقدم ذكره يلف انتباهنا إلى أن هذا القطاع جدير بالاهتمام والتطوير من قبل السلطات المعنية، كما يبرز لنا الدور الفعال الذي يلعبه الميناء في النهوض باقتصاديات

¹ - شريف ماهر هيكال، المرجع السابق، ص 23.

² - علي عبد الله، مصطفى عبد الحافظ، إدارة تشغيل الموانئ، الطبعة الأولى، مطبعة الإشعاع الفنية، 2000، ص 13.

³ - رصاع حياة، المرجع السابق، ص 83.

الدول وتنشيط حركة التجارة الخارجية بل ويساعدها في فرض وبسط نفوذها الاقتصادي والارتقاء بين الأمم.

الفرع الثالث: القدرات التنافسية للموانئ

نظرا للدور الهام الذي تلعبه الموانئ في تنشيط الحركة التجارية الدولية، أصبح الميناء يشغل بال الدول فراحت تخصص له رؤوس أموال ضخمة وتفتح استثمارات كبرى بهدف تطويره والتحسين من جودته ونوعية خدماته، فنتج عن ذلك فوارق في درجة الموانئ وأضحى التنافس بينهم أمرا لا مفر منه خصوصا وأن السفن تبحث عن الموانئ المجهزة على جميع المستويات سواء من حيث الخدمات، الصيانة، التموين إضافة إلى التكاليف المنخفضة.

تحدد القدرات التنافسية للميناء على عدة نقاط يمكن تقسيمها وفقا للمستويات التالية:

أولا - التنافس بين مشغلي الموانئ:

يستوجب على السلطة المينائية منح كل التسهيلات الإدارية لمشغلي الميناء مع تحسين الظروف المادية كتوفير رأس مال.

ثانيا- التنافس بين الموانئ:

تدخل عدة عوامل في هذا النوع من التنافس فالموقع الجغرافي يلعب دورا هاما في حركة النقل البحري، لهذا يجب التخطيط الجيد في انشاء الموانئ وتطوير من بنيتها الأساسية.

ثالثا- التنافس بين هيئات الموانئ:

المقصود به هو تلك المساعدة التي تقدمها الإدارة المينائية لمشغلي الميناء والوحدات الإدارية لأجل تقديم خدمات ذات جودة.

وتتطلب القدرة التنافسية للموانئ جملة من الشروط من أبرزها استخدام المعدات والآلات المتطورة للمناولة المينائية مدعما ذلك بالتكنولوجيا الحديثة وتعميمها على كافة الخدمات المرتبطة بالميناء، من جهة أخرى يجب على الدولة تقديم كل التسهيلات الإدارية والقضاء على البيروقراطية التي من شأنها خلق عرقلة للسير الحسن للميناء.¹

¹ -رصاع حياة، المرجع السابق، ص 177-178.

الفرع الرابع: العوامل المؤثرة على معدلات الميناء

يتأثر أداء الموانئ بعدة عوامل ونذكر أبرزها سوء التسيير الإداري بحيث نجد الموانئ التي تدار من طرف الخواص (سواء كأشخاص طبيعيين أو معنويين) يكون أداؤها مرتفع مقارنة مع ما تسيير من طرف المؤسسات العمومية الوطنية ولكن هذا لا يعني أن في كل الأحوال الإدارة هي المسؤولة عن ضعف هذا المعدل بل تتدخل عوامل أخرى لها علاقة بصفة مباشرة أو غير مباشرة بضعف أداء الموانئ ونذكر من بينها:

أولا- العوامل المادية:

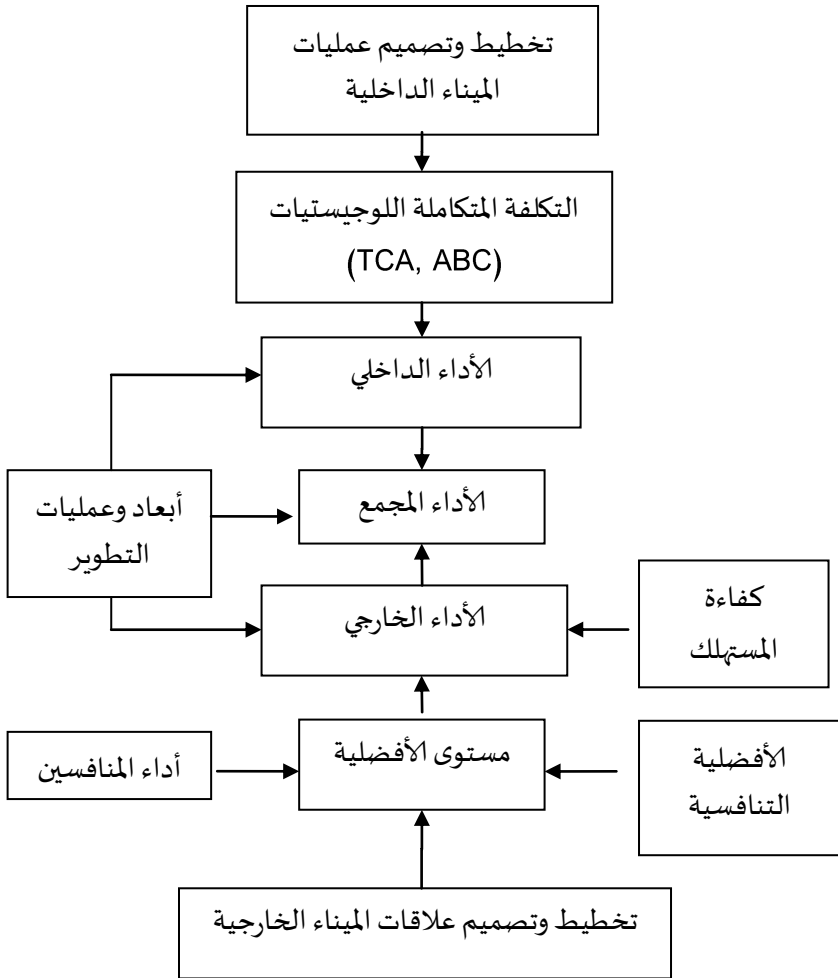
والتي تشكل حلقة هامه في مردودية أداء الموانئ فطاقة الاستيعاب للميناء واتساع أرصفته أو مساحات التخزين تساعد في استقبال سفن الحاويات الحديثة وبالتالي يكون مردود الأداء جيد.

ثانيا- العوامل مؤسسية:

وهي تلك المتعلقة بالخدمات التي تقدمها الموانئ فاستخدام الآلات ومعدات محدودة الطاقة للشحن والتفريغ يؤثر على عملية التداول للبضائع كما أن سوء تنظيم الأماكن المخصصة للتستيف والتخزين أو عدم كفاية قدرتها الاستيعابية للبضائع يؤثر سلبا على مردودية أداء الموانئ أما من الجانب العنصر البشري فيعرف نقص التكوين والتأطير وعدم وجود مخطط زمني محكم لساعات العمل بالميناء إضافة إلى طول زمن الإجراءات الجمركية.¹

¹ - أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص 385-386.

الشكل رقم (02): نموذج متكامل لقياس أداء الميناء



المصدر: شريف ماهر هيكل، اللوجستيات والموانئ البحرية "من أجل التغيير"، دار الوفاء
 لدنيا الطباعة والنشر، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2015، ص 210.

المبحث الثاني: التجارة الخارجية وسياستها المنتهجة

أضحى موضوع تحديد الأسواق المستهدفة والبحث عن طرق التسويق للمنتجات نحوها من أولويات الدول المتقدمة حتى تضع تجارتها الخارجية في موضع أمن ومستقر، غير أن ذلك يتطلب منها تخطيط محكم وتحليل دقيق لكل الاحتمالات الواردة من المنافسين.

المطلب الأول: مفهوم التجارة الخارجية

يشكل الإنتاج الوطني عاملا مباشرا في التجارة الخارجية بحيث تهدف من خلاله الدول المتقدمة الى تعزيز النمو الاقتصادي وبسط مختلف منتوجها على كامل الأسواق العالمية ومنه بسط هيمنتها الاقتصادية على الساحة الاقتصادية في حين تهدف الدول النامية الى تعويض النقص الموجود بأسواقها المحلية أو لتغطية النقص الموجود في قطاعات معينة وبهذا التبادل التجاري بين هذه الدول نكون أمام تجارة خارجية.

الفرع الأول: تعريف التجارة الخارجية

تعرف التجارة الخارجية على أنها عمليات التبادل للسلع، الخدمات والموارد المادية بين الدول وفقا للنظام المتفق عليه بينهم بهدف تحقيق المصلحة العامة المشتركة،¹ وتعرف أيضا على أنها عملية التبادل التجاري في السلع والخدمات بين مجموعة دول أو بين المتعاملين الاقتصاديين لتوطيد العلاقات الاقتصادية بينهم ولتحقيق المنفعة بالرغم من بعد الحدود والمسافات الدولية للأقاليم الذين ينتمون إليها.²

تطرق المشرع الجزائري الى التجارة الخارجية من خلال نص المادة 25 من نظام رقم 01-07 المؤرخ 3 فبراير 2007 والمتعلق بالقواعد المطبقة على المعاملات الجارية مع الخارج والحسابات بالعملة الصعبة" على انها تشمل كل المعاملات الخاصة بالسلع والخدمات التي يحكمها عقد تجاري حيث يكون المبلغ وحقوق وواجبات الأطراف المتعاقدة معينين ومحددتين، مقابل تحويل وقانونية العملية معينين ومحددتين، كذلك الخدمات المرتبطة بعملية التحويل أو معالجة الشكل (traitement a façon) أو التزيين (ouvraison) أو التصليح.³

¹ - عطا الله، علي الزبون، التجارة الخارجية، دار البازوري للنشر والتوزيع، عمان، 2015، ص 09.

² - مراد عبيدات، التبادل الدولي بين أطروحات نظريات التجارة الدولية وواقع المتغيرات الاقتصادية العالمية، مجلة علوم الاقتصاد والتسيير والتجارة، العدد 21، جامعة الجزائر، 2012، ص 40.

³ - نظام رقم 01-07 المؤرخ في 15 محرم عام 1428 الموافق 3 فبراير سنة 2007 المتعلق بالقواعد المطبقة على المعاملات الجارية مع الخارج والحسابات بالعملة الصعبة، ج ر الجمهورية الجزائرية العدد 31، ص 17.

ترتكز التجارة الخارجية على قاعدتين أساسيتين وهما الاستيراد والتصدير كحل لتوفير السلع والبضائع النادرة بالبلد نتيجة لأسباب متعددة كعدم القدرة على إنتاجها أو عدم حيازتها لرؤوس أموال لإنتاجها،¹ منتهجة في ذلك تخطيط وتنظيم يعرف بسياسة التجارة الخارجية الخاص بكل دولة.

الفرع الثاني: أطراف التجارة الخارجية:

تشتمل المنظومة الاقتصادية للدول على أطراف تقوم بتحريك التجارة الخارجية وتنظيمها ولعل أبرزها ينحصر في التالي:

أولا-المصدر:

هو كل منتج أو مشتري للبضاعة لأجل إعادة بيعها في الأسواق الخارجية وقد يتجسد في شخصية الدولة ممثلة بمؤسساتها في تصدير سلعة ما كما يمكن أن يكون خواص طبيعيين أو معنويين كالشركات.

ثانيا-المستورد:

هو من الطرف الذي قام باقتناء البضاعة عن طريق الشراء من الأسواق الخارجية لإعادة بيعها في السوق المحلية.

ثالثا-البنك التجاري:

يتمثل عادة في المؤسسة التي تسهر على السير الحسن لمختلف العمليات التجارية وذلك من خلال توفير العملة النقدية للتداول وتنظيم تداولها من الحصول على موافقة لقبول الودائع إلى غاية منح القروض عن ذلك أو بتمويل المشاريع وعمليات التبادل التجاري بتوفير الأموال.²

الفرع الثالث: أهمية التجارة الدولية

تلعب التجارة الدولية دورا هاما في التنمية الاقتصادية وتنشيط قطاعها من خلال تحصيل إيرادات ومداخل الدولة ومن تم جلب العملة الصعبة لتمويل البرامج التنموية، وهذه النقطة تعتبر في حد ذاتها خاصية مربحة وإيجابية بالنسبة للدول النامية كونها تساعد في تمويل خططها التنموية، أيضا تساعد الدول على اكتشاف أسواق دولية جديدة وتحويل

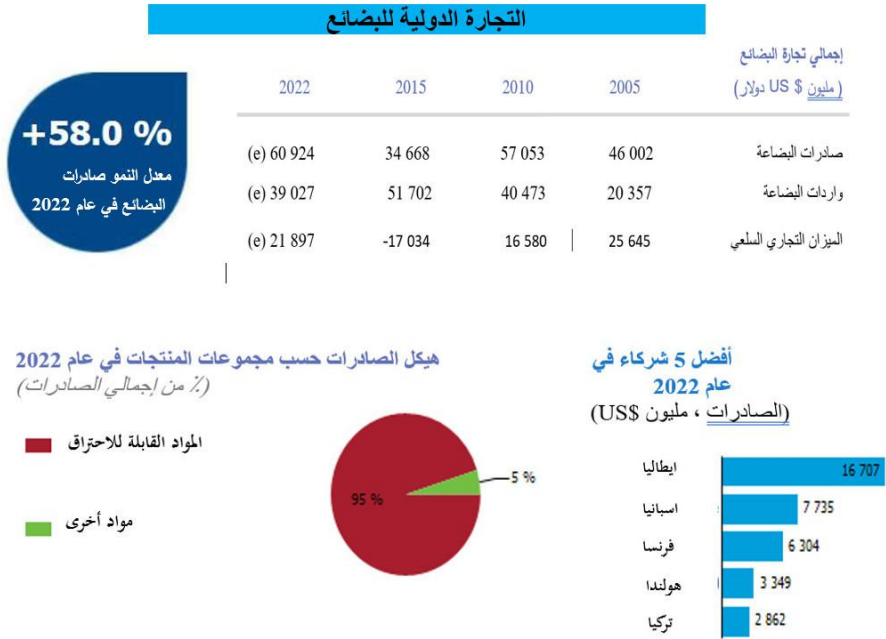
¹ - عادل أحمد حشيش، أساسيات الاقتصاد الدولي، الدار الجامعة الجديدة، الطبعة الأولى، الإسكندرية مصر، 2002، ص 12.

² - مجدي محمود شهاب، الاقتصاد النقدي، جامعة الإسكندرية وبيروت العربية، د. سنة، ص 191.

بذلك فائض الإنتاج نحوها¹ ومنه بسط قدراتها الإنتاجية على هذه الأسواق الدولية مما يفتح لها أبواب التصدير وتعزيز القدرات التنافسية.

ينعكس ازدهار التجارة الدولية على الاقتصاد الوطني والذي بدورها يسهم في رفع مستوى الدخل القومي باعتبار أن لهذا الأخير دور فعال ومؤثر مباشر في تقدم وتطور التجارة الدولية،² كما تلعب دورا هاما في تشجيع الصادرات وزيادة الاستثمارات ومن تم تطوير البني التحتية وإنشاء المصانع وكل هذا يساهم بطبيعة الحال في خلق رأس مال والتهوض بالقطاع الاقتصادي،³

ومن كل هذا فإن التجارة الدولية تربط الدول ببعضها البعض وتقوي العلاقات الدولية بينهم.



الشكل رقم (03): يوضح الحركة التجارية الدولية للبضائع الجزائرية لسنة 2022.

¹ - محمد جلوي، محمد أمين بومدين، نور الدين مزهودة، أهمية التجارة الخارجية وتأثيرها على النمو الاقتصادي، مجلة التمويل والاستثمار والتنمية المستدامة، جامعة فرحات عباس سطيف1، المجلد06، العدد02، الجزائر، 2021، ص123.

² -نوال عبد الكريم الأشهب، التجارة الدولية، دار أمجد للنشر والتوزيع، عمان-الأردن-، 2015، ص10.

³ -السيد محمد أحمد السريتي، اقتصاديات التجارة الدولية بين النظرية والتطبيق، مؤسسة رؤية للطباعة والنشر والتوزيع، الإسكندرية- مصر-الطبعة 1، 2011، ص10.

PROFIL GÉNÉRAL ALGÉRIE: <https://unctadstat.unctad.org> المصدر:

الفرع الرابع: التمييز بين التجارة الخارجية والداخلية

تختلف التجارة الخارجية عن التجارة الداخلية في العديد من النقاط يمكن ذكر أبرزها:

أولاً: الاختلاف في انتقال عوامل الإنتاج:

بما أن التجارة الداخلية تتم بداخل التراب الوطني فإن عوامل الإنتاج تنتقل بكل سهولة بينما في التجارة الخارجية غير ممكن حدوث ذلك نتيجة وجود الحدود الدولية بين الدول.

ثانياً: الاختلاف في نوعية الأسواق:

تلعب الأسواق دوراً هاماً في تنشيط التجارة بصفة عامة غير أن الأسواق الخارجية تتميز عن نمطية الأسواق الداخلية في طبيعة المستهلكين المتواجدة في كل واحدة منها، وفي نفقاتهم وعادات وتقاليدهم السائدة في المجتمع.

ثالثاً: من حيث المنافسة حول المنتج:

يحوز المنتج المعروض في الأسواق المحلية على مستوى إنتاجي وتسويقي مربوط بالطلب المحلي للأفراد المتواجدين بالدولة عكس المنتج الموجه نحو التسويق بالخارج يكون وفقاً لمعايير دولية.

خامساً: العملة النقدية:

وهو أحد مميزات الرئيسية للتجارة الخارجية عن الداخلية بحيث تستخدم العملة الوطنية في التجارة الداخلية عكس التجارة الخارجية أين يتم التعامل مع عادة بالدولار واليورو.

سادساً: اختلاف في الوحدات السياسية:

المقصود بهذا الانتماء السياسي للأفراد فالتجارة الداخلية تقوم بين المواطنين المنتمين لنفس البلد يخضعون لقانون موحد في حين أن التجارة الخارجية أفرادها ينتمون لدول مختلفة.¹

¹ - وليد عابي، حماية البيئة وتحرير التجارة الخارجية في إطار المنظمة العالمية للتجارة، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه علوم اقتصادية تخصص اقتصاد الدولي والتنمية المستدامة، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة فرحات عباس سطيف 1، 2018-2019، ص 4.

المطلب الثاني: سياسة التجارة الخارجية وأثرها على الموائم التجارية

نتيجة المنافسة الشرسة التي تعرفها البيئة الاقتصادية الدولية، فإن كل دولة تطمح لتحقيق أهدافها بما يعود على الاقتصاد الوطني بالنفع ومنه فتقوم الدول باتباع إجراءات ومناهج ترى فيها أنها مفاتيح الوصول لذلك.

الفرع الأول: تعريف سياسة التجارة الخارجية

هي مجموعة من القرارات والإجراءات التي تصدرها الدولة في علاقتها التجارية مع الدول الأخرى لأجل تحقيق أهدافها وتعرف أيضا "أنها وسيلة إلى جانب وسائل أخرى كالإجراءات المالية والنقدية التي تستعين بها الدولة لتحقيق أهداف معينة أهمها التنمية الوطنية، تثبيت سعر الصرف وإقرار التوازن في ميزان المدفوعات"¹ وتعرف أيضا أنها جملة من التشريعات واللوائح الرسمية التي توظفها الدولة بهدف التحكم في نشاط التجارة الخارجية وتحريره أو حمايته من العوائق التي تتلقاها من مجموعة الدول الأخرى.²

الفرع الثاني: أنواع سياسة التجارة الخارجية

تتخذ السياسة التجارية الخارجية للدول أشكال وأنواع مختلفة تكون حسب المخطط الاقتصادي للدول وحسب الأهداف الاقتصادية المسطرة أولا- سياسة حماية التجارة الخارجية:

هي سياسة تنتهجها الدولة قصد حماية منتوجها المحلي من خطر منافسة المنتج المستورد من الخارج وذلك بحماية التجارة مع الدول الأجنبية بوضع رسوم جمركية على الواردات والتقليص من حجم الواردات.³

من جهتها قامت الدولة الجزائرية بحماية المنتج الوطني من خلال نص المادة 8 من القانون رقم 04-03 المؤرخ في 19 يوليو 2003 والمتعلق بالقواعد العامة المطبقة على عمليات استيراد البضائع وتصديرها، وذلك بنصها على أنه بإمكان وضع تعريف جمركية قيمة و غيرها من التدابير التي جاء بها هذا الأمر وذلك لحماية المنتج الوطني، كما نصت المادة 11 من نفس الأمر على تدابير الحماية الأخرى كإمكانية تحديد كمية الاستيراد أو رفع الرسوم

¹ -فليج حسن خلف، العلاقات الاقتصادية الدولية، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، الأردن، 2001، ص 129.

² - السيد محمد أحمد السريتي، أحمد الخضاروي، الاقتصاد الدولي، دار فاروق للنشر، الطبعة الأولى، السعودية، 2017، ص 121.

³ -رعد حسن الصرن، أساسيات التجارة الدولية المعاصرة، الجزء 1، دار الرضا للنشر والتوزيع، سوريا، 2001، ص 280.

الجمركية عليها بل وقد تصل إلى درجة التوقيف الجزئي أو الكلي للامتيازات و الالتزامات حماية للمنتوج الوطني.¹

ثانيا- سياسة حرية التجارة الخارجية: على عكس النوع الأول فإن الدولة في هذه السياسة لا تتدخل في التجارة بالرسوم الجمركية وتقليل الحصص بل تستقر على إزالة جميع العقبات والقيود المفروضة على حركة السلع والخدمات عبر الحدود من صادرات و واردات² وعلى هذا الطرح فإن مؤيدو الحرية التجارية يرون ان التعامل مع التجارة الدولية بنفس تعاملهم مع التجارة الداخلية بغض النظر عن الحدود الجغرافية وهو ما يحقق المنافسة ويخفض من تكاليف الإنتاج و نمو الدخل القومي للدول مما ينعكس عنه رفاهية المجتمع. أما بالنسبة للمشروع الجزائري فقد أشار على الحرية السياسية التجارية من خلال المادة 02 بموجب القانون رقم 15-15 المؤرخ في 28 رمضان عام 1436 الموافق 15 يونيو سنة 2015 المعدل والمتمم للأمر رقم 04-03 المذكور أعلاه على أنتنجز عمليات استيراد المنتجات وتصديرها بحرية³

الفرع الثالث: تحديات التي تواجه الموانئ

نتيجة التطور التكنولوجي للموانئ واستخدام الحاويات للنقل خصوصا في النقل المتعدد الوسائط أصبح موضوع تخصيص موانئ الحاويات أمر مطلوب وهو ما دفع معظم الدول إلى البحث عن طرق لتطوير محطات الميناء خاصة نهائيات الحاويات أو توسيع موانئها لان التجارة الدولية أصبحت تعرف منافسة شرسة في هذا الشق التجاري، زمنه فالعديد من الدول تواجه تحديات أبرزها:

- الاعتماد على وسائل وماكينات تقليدية في عملية المناولة المينائية للبضائع مقارنة ببعض الدول المتطورة وما وصلت إليه في مجال النقل البحري وهذا ما يتطلب منها إعادة النظر في

¹ - أمر رقم 04-03 المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق ل 19 يوليو 2003 المتعلق بالقواعد العامة المطبقة على عمليات استيراد البضائع وتصديرها الجريدة الرسمية العدد 43، ص 35.

² - زين العابدين ناصر، صفوت عبد السلام عوض الله، الاقتصاد الدولي، دار الثقافة الجامعية، القاهرة- مصر،-1997، ص 102.

³ -قانون رقم 15-15 مؤرخ في 28 رمضان عام 1436 الموافق 15 يونيو سنة 2015 المعدل والمتمم للأمر رقم 04-03 المؤرخ في 19 جمادى 1924 الموافق ل 19 يوليو سنة 2003 والمتعلق بالقواعد العامة المطبقة على عمليات استيراد البضائع وتصديرها الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد 41، ص 11.

تطوير منشاتها وكل الوسائل المخصصة لعملية الشحن والتفريغ بالميناء كما يجب عليها أيضا توسيع المسطحات الأرضية المخصصة لتستيف ورص الحاويات.

- ارتفاع تكلفة هذه الخدمات أيضا من بين التحديات التي تواجهها بعض الموانئ بالمقارنة مع الخدمات المقدمة والتي تكاد تصف بالمتدنية.

- تحديد نشاط الجمارك المرتبط بفترات الدوام الرسمي وعطل الأسبوع والأعياد نجم عنه انخفاض في الساعات العمل بل ويتم غلق الميناء جزئيا أو كليا مما يصعب من مأمورية نقل الحاوية بطرق أخرى كالنقل البري أو السككي.

- تعقيد إجراءات التفتيش الخاصة بالحاويات والتي تأخذ وقتا طويلا يؤدي أحيانا إلى تلف السلع.

- ارتفاع النسبي في أجور المخازن والمستودعات المينائية يقلص من طاقة الميناء وقدراته التجارية.

- طول الإجراءات الإدارية في عملية النقل البحري سواء الخاص بالبضائع أو المسافرين والذي يستغرق فترات معينة من الزمن.

- افتقار المخابر المخصصة للفحص والموجودة بالموانئ إلى الجودة والنوعية.¹

الفرع الرابع: المشاكل الرئيسية للموانئ:

نتيجة التطور التكنولوجي واستخدام الحاويات في مجال النقل البحري للبضائع افرز نشاط حركي غير مسبوق في الموانئ العالمية وتجارتها الخارجية وهو ما لم تستطيع دول العالم الثالث مسايرته كون ان موانئها تعاني من مشاكل وعقبات عدة يمكن ذكر أبرزها في الاتي:

أولا- ضيق الموانئ:

معظم دول العالم الثالث تنسم بموانئ صغيرة الحجم ذات بنية قديمة، أرصفة وحواجز ضيقة تعيق عملية رسو السفن الكبيرة، وهذا ما ينجم عنه انخفاض في الطاقة الاستيعابية لاستقبال البضائع، كما يحتم على السفن البقاء مطولا في الانتظار خارج الميناء لتفريغ حمولتها ومن تم دفع مبالغ مالية إضافية من جراء ذلك.

¹ - بالوش سليمان اسعد، الاتجاهات الحديثة في إدارة الموانئ البحرية دراسة حالة ميناء اللاذقية، رسالة مقدمة للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري للحصول على درجة ماجستير في تكنولوجيا النقل البحري، الإسكندرية، مصر، 2005، ص 112.

ثانيا - تراكم الوحل والرمل في الأحواض:

تتطلب عملية تنظيف الأحواض المينائية من الأوحال والرمال مبالغ مالية ضخمة وتكنولوجيا متطورة وهو ما يدفع الدول النامية إلى التأخر في القيام بعملية تنظيف الأحواض التي تتسبب في استحالة دخول السفن الكبيرة إليها ومن ثم تحول هذه السفن إلى الموانئ المجاورة لتفريغ حمولتها.¹

ثالثا- نقص الخدمات المقدمة للسفن:

تمتاز دول العالم الثالث على رأسهم الدول الإفريقية بالتدني بالخدمات النقل البحري ومحدوديتها إضافة إلى تسييرها مركزيا من طرف الدولة كما أن هذه الموانئ تعرف كثرة الرسوم الجمركية ونقص في الأمن وعدم توفر الكفاءة وكل هذا يؤثر على المؤسسات التجارية بحيث أنهذه بحيث أن نقص في جودة الخدمات المينائية يعقل عملية التصدير والاستيراد وحسب تقديرات CNUCED فإن صادرات وواردات البضائع تقارب خمس أضعاف المتوسط العالمي.²

رابعا- نقص في الآلات والمعدات:

تعاني بعض الموانئ من نقص في التجهيزات والآلات الحديثة والمتطورة فميناء الجزائر مثلا نجده هو الوحيد الذي يتوفر على رافعة ذاتية الحركة قوامها 300 طن وهو الوحيد الذي يوجد به أكبر مركز خاص بالحبوب بسعة 30,000 طن إلا أنه يعتبر غير كافي مقارنة بالمعدات التي تتوفر عليها موانئ الدول المتقدمة.³

زيادة على كل ما تفضلنا بذكره يبقى سوء التخطيط والتسيير في التوقيت الخاص بالاستيراد يؤدي إلى وصول كمية معتبرة من البضائع خصوصا بعد أن ينهار سعرها في السوق العالمية، مما ينجم عنه تكديس البضاعة بالميناء وتكدس الخزينة العمومية خسائر مادية بسبب انتظار السفن دورها للدخول هذا وتبقى الإجراءات الإدارية المعمول بها في دول العالم الثالث بخصوص تفريغ البضائع، الرسوم الجمركية، الحجر الزراعي والبيطري وغيرها تشكل هاجسا حقيقيا في الارتقاء بهذه الموانئ إلى مصف الموانئ المتطورة.

¹ - رشيد غلاب، المرجع السابق، ص 108.

² - أمال قلابزة، يوسف رشيد، المرجع السابق، ص 189.

³ - فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، جامعة حسنية بن بوعلوي بالشلف، العدد السابع، 2009، ص 172.

خاتمة

أصبحت الأسواق الخارجية تعرف حركة واسعة ونشاطا متزايدا بالمقارنة ما كانت عليه سابقا وهو الأمر الذي زاد من توطيد و توثيق علاقتها بالموانئ باعتبارها عامل رئيسي في منظومة التجارة الخارجية حيث يقوم النقل البحري لوحده بنقل أكبر قدر ممكن من السلع والبضائع بحرا والتي تقارب نسبة 85% من إجمالي التجارة الدولية بل و الأكثر من ذلك فإن الموانئ توفر كل التسهيلات و الخدمات التي تحتاجها سواء السفن أو البضاعة المنقولة عليها وذلك من خلال الوظائف والنشاطات المتاحة بالموانئ كالشحن و التفريغ ، مراقبة عمليات الاستيراد والتصدير، التأمين والعديد من الأنشطة التي تحتم على الدول الاهتمام بها ورفع من جودتها حتى تتمكن الموانئ من مراقبة حركة التجارة الدولية ومن ثم منافسة الموانئ الأجنبية من زاوية أخرى يستوجب على الدول إتباع سياسة تجارية مضبوطة لتنمية تجارتها الخارجية وفي هذا الشأن يمكننا تقديم بعض التوصيات :

- تخصيص غلاف مالي معتبر لبناء الموانئ وتحديث الآلات والمعدات الخاصة بعملية المناولة المينائية إضافة إلى توسيع الأرصفة الخاصة باستقبال السفن الحاوية.
- إدخال خدمات مينائية جديدة وترقية الخدمات الأخرى الخاصة بتموين السفن كتزويدها بالوقود، المياه العذبة والطاقة غيرها من متطلبات إتمام الرحلة البحرية ومنه جذب سفن الترانزيت.
- إعادة النظر في بعض الإجراءات القواعد المعمول بها في مجال الاستغلال الخدماتي المينائي وفتح أبواب الاستثمار فيها نحو المتعاملين الاقتصاديين الدوليين.
- تخفيض الرسوم المتعلقة بالخدمات المينائية بما تتماشى مع جودتها وكفاءتها مما يجعلها قادرة على منافسة موانئ الدول الأجنبية واستقطاب السفن الأجنبية.
- إعطاء تسهيلات للمتعاملين الاقتصاديين خصوصا ما تعلق بالإجراءات الإدارية والمراقبة الخاصة بالبضائع خاصة المعرضة منها للتلف إجراء من شأنه كسب ثقة المتعاملين الاقتصاديين الدوليين ومنه تشجيع التجارة الخارجية.
- الاهتمام بتكوين اليد العاملة وتدريب الإطارات والكفاءات مع إقامة تربية بالخارج للاحتكاك بالدول الرائدة في المجال واكتساب معارف جديدة ومن ثم تطوير الكفاءة المهنية للإطارات الناشطة في قطاع الموانئ.

- استخدام تكنولوجيا المعلومات ونظم تبادل المعلومات والاتصال في لوجستيات النقل البحري والنشاطات المينائية.

قائمة المصادر والمراجع:

أولا / قائمة المصادر:

أ- اتفاقيات:

1- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، هي اتفاقية دولية نتجت عن مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار (UNCLOS III) التي وقعت بين 1973 و1982، أبرمت سنة 1982، دخلت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار حيز التنفيذ سنة 1994، واعتباراً من يونيو 2016 انضمت 167 دولة والاتحاد الأوروبي إلى الاتفاقية.

ب- القوانين:

1- القانون رقم 05/98، المؤرخ في 1998/06/25 والمتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية رقم 47، سنة 35.

2- المرسوم التنفيذي رقم 08-06 المؤرخ في 9 ذي الحجة 1420 هـ الموافق لـ 09 يناير 2006 المتمم بالمرسوم 140-16 والمتعلق بتحديد وتنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، الجريدة الرسمية عدد 02، المؤرخة في 15 يناير 2006، المعدل بمقتضى المرسوم الرئاسي 08-15 المؤرخ في 23 ربيع الأول 1436 الموافق لـ 14 يناير 2015 الجريدة الرسمية المؤرخة العدد 03 المؤرخة في 27 يناير 2015.

3- نظام رقم 01-07 المؤرخ في 15 محرم عام 1428 الموافق 3 فبراير سنة 2007 المتعلق بالقواعد المطبقة على المعاملات الجارية مع الخارج والحسابات بالعملة الصعبة، ج ر الجمهورية الجزائرية العدد 31، سنة 2007.

4- أمر رقم 04-03 المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق لـ 19 يوليو 2003 المتعلق بالقواعد العامة المطبقة على عمليات استيراد البضائع وتصديرها الجريدة الرسمية العدد 43، سنة 2003.

5- قانون رقم 15-15 مؤرخ في 28 رمضان عام 1436 الموافق 15 يونيو سنة 2015 المعدل والمتمم للأمر رقم 04-03 المؤرخ في 19 جمادى 1924 الموافق لـ 19 يوليو سنة 2003 والمتعلق بالقواعد العامة المطبقة على عمليات استيراد البضائع وتصديرها الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد 41، 2015.

ثانيا/ قائمة المراجع:

أ- الكتب:

1- زين العابدين ناصر، صفوت عبد السلام عوض الله، الاقتصاد الدولي، دار الثقافة الجامعية، القاهرة- مصر، 1997.

- 2- مصطفى كمال طه، القانون البحري، مقدمة -السفينة -أشخاص الملاحة البحرية- إيجار السفينة -والنقل البحري- الحوادث البحرية - دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000.
- 3- علي عبد الله، مصطفى عبد الحافظ، إدارة تشغيل الموانئ، الطبعة الأولى، مطبعة الإشعاع الفنية، 2000.
- 4- فليح حسن خلف، العلاقات الاقتصادية الدولية، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، الأردن، 2001.
- 5- رعد حسن الصرن، أساسيات التجارة الدولية المعاصرة، الجزء 1، دار الرضا للنشر والتوزيع، سوريا، 2001.
- 6- أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2009.
- 7- عادل أحمد حشيش، أساسيات الاقتصاد الدولي، الدار الجامعة الجديدة، الطبعة الأولى، الإسكندرية مصر، 2002.
- 8- إيمان فتحي حسن الجميل، المساعدة البحرية "الإنقاذ البحري-القطر البحري- الإرشاد البحري"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011.
- 9- السيد محمد أحمد السريتي، اقتصاديات التجارة الدولية بين النظرية والتطبيق، مؤسسة رؤية للطباعة والنشر والتوزيع، الإسكندرية- مصر- الطبعة 1، 2011.
- 10- أيمن النحراوي، تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية العربية، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014.
- 11- محمود شحماط، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس الجزائر، الطبعة 2014.
- 12- شريف ماهر هيكل، اللوجستيات والموانئ البحرية "من أجل التغيير"، دار الوفاء لدنيا الطباعة والنشر، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2015.
- 13- إيمان الجميل، مقاولي الشحن والتفريغ، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية-مصر، 2015.
- 14- عطا الله، علي الزبون، التجارة الخارجية، دار البازوري للنشر والتوزيع، عمان، 2015.
- 15- مجدي محمود شهاب، الاقتصاد النقدي، جامعة الإسكندرية وبيروت العربية، د. سنة.
- 16- نوال عبد الكريم الأشهب، التجارة الدولية، دار أمجد للنشر والتوزيع، عمان-الأردن، 2015.
- 17- السيد محمد أحمد السريتي، أحمد الخضاروي، الاقتصاد الدولي، دار فاروق للنشر، الطبعة الأولى، السعودية، 2017.

ب- الرسائل الجامعية:

- 1- بالوش سليمان اسعد، الاتجاهات الحديثة في إدارة الموانئ البحرية دراسة حالة ميناء اللاذقية، رسالة مقدمة للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري للحصول على درجة ماجستير في تكنولوجيا النقل البحري، الإسكندرية، مصر، 2005.

- 2- رشيد علاب، تحسين خدمات الموانئ باستخدام نماذج صفوف الانتظار-حالة المؤسسة المينائية لسكيكدة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علوم التسيير، كلية علوم التسيير والعلوم الاقتصادية، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، 2006/2007.
- 3- بن عيسى حياة، الخدمات المينائية المقدمة للسفن وأثرها على سلامة وأمن الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية لجامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، العدد الثاني، 2014.
- 4- رصاع حياة، دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية "دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران"، أطروحة نيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية التجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد بن أحمد وهران 2، 2018-2019.
- 5- وليد عابي، حماية البيئة وتحرير التجارة الخارجية في إطار المنظمة العالمية للتجارة، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه علوم اقتصادية تخصص الاقتصاد الدولي والتنمية المستدامة، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة فرحات عباس سطيف 1، 2018-2019.

ج- المقالات في المجالات:

- 1- صقر محمد أحمد، دور الموانئ في النقل والتجارة واللوجستيات، مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مجلد 20، العدد 39، الإسكندرية-مصر، يناير 1995.
- 2- فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، جامعة حسيبة بن بوعلي بالشلف، العدد السابع، 2009.
- 3- هشام صلاح محسن، الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري "دراسة حالة ميناء أم القصر الواقع والأفاق المستقبلية"، مجلة كلية التربية الأساسية، الجامعة المستنصرية، مصر، العدد 73، 2012.
- 5- مراد عبيدات، التبادل الدولي بين أطروحات نظريات التجارة الدولية وواقع المتغيرات الاقتصادية العالمية، مجلة علوم الاقتصاد والتسيير والتجارة، جامعة الجزائر، العدد 21، 2012.
- 6- هشام بوريش، تحسين جودة خدمات الموانئ البحرية -دراسة تجربة ميناء عنابة-، مجلة التواصل في العلوم الإنسانية والاجتماعية، قسم العلوم الاقتصادية لجامعة باجي مختار عنابة، عدد 34، جوان 2013.
- 7- أمال قلبازة، يوسف رشيد، لوجستيك النقل البحري للبضائع "حالة الجزائر"، مجلة دفاتر بواذكس، العدد رقم 04، سبتمبر 2015.
- 8- حسين قاسم محمد الياسري، المجال الأرضي البحري وتأثيره على النشاط التجاري-دراسة في جغرافيا النقل- مجلة أدب البصرة، العراق، العدد 78، 2016.

- 9- حوباد حياة، دور مقال التشوين في الميناء، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد05، جامعة أبو بكر بلقايد-تلمسان، الجزائر، العدد الخامس، 2017.
- 10- محمد جلوي، محمد أمين بومدين، نور الدين مزهودة، أهمية التجارة الخارجية وتأثيرها على النمو الاقتصادي، مجلة التمويل والاستثمار والتنمية المستدامة، جامعة فرحات عباس سطيف1، الجزائر، المجلد06، العدد02، 2021.

د- مواقع الانترنت:

1- <https://unctadstat.unctad.org> Profil Général: Algérie

ه- الكتب باللغة الأجنبية

- 1- Bauchet, Le transport international dans l'économie mondiale, Ed. Economica, 2^{eme} Edition, 1991.
- 2- René Rodier Et Emmanuel Du Pontavice ,Droit Maritime, 12^{Eme} Edition, Dalloz ,1997.
- 3- intégration et concurrence entre le transport et les activités logistique, centre de recherche sur les transports, Forum International des Transports, Table ronde146FIT, édition OECD, 2010.
- 4- ARRACHE SAMIA, DJELAL FERIEL, Aménagement des zones portuaires, Mémoire de Master en Architecture, option: Architecture en Zone urbaine Littorale, Université SAAD DAHLEB BLIDA 1, 2018/2019.