



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة الجزائر - بنينا لخيرت -



كلية العلوم الاقتصادية، التجارية وعلوم التسيير

قسم العلوم التجارية

التخصص: مالية وتجارة دولية

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في العلوم التجارية

الموسومة بـ :

## إدارة الموانئ التجارية في الجزائر ودورها في تنشيط التجارة الخارجية

دراسة مقارنة - ميناء جنجن بالجزائر وميناء جبل علي بالإمارات -

إشراف الأستاذ:

- حري خليفة

إعداد الطالبين :

- بن ستيتو زهرة

- بوزريعة خولة

### أعضاء لجنة المناقشة

الاسم و اللقب	الرتبة	الصفة
ساعد محمد	أستاذ محاضر " أ "	رئيسا
حري خليفة	أستاذ مساعد " أ "	مشرفا ومقررا
بوحركات بوعلام	أستاذ محاضر " ب "	مناقشا أول
بلقربوز مصطفى	أستاذ محاضر " ب "	مناقشا ثاني

السنة الجامعية : 2021-2022م



## شكر وتقدير

قال الرسول صلى الله عليه وسلم: ﴿من لا يشكر  
الناس لا يشكر الله﴾

أول ما نبدأ به الحمد لله والشكر لله عز وجل الذي انار  
دربنا ويسر لنا السبيل لإنجاز هذا العمل المتواضع .  
ونتوجه بجزيل الشكر و الامتنان للذي لم يبخل علينا  
بنصائحه و معلوماته الاستاذ حري خليفة اعانه الله في  
كل درب سلكه ويسر الله طريقه

إلى كل يد كريمة أمدتنا بالعون وخاصة المجاهد  
والأستاذ : بو عافية عبد القادر أطال الله في عمره .  
وكل من ساهم من قريب او بعيد لرفع معنوياتنا  
وكل من لم يبخل علينا بالنصيحة .



# إهداء

أولاً لك الحمد ربي على كثير فضلك وجميل عطائك وجودك،  
الحمد لله ربي ومهما حمدنا فلن نستوفي حمدك والصلاة  
والسلام على من لا نبي بعده.

إلى الينبوع الذي لا يمل العطاء إلى من حاكت سعادتي بخيوط  
منسوجة من قلبها: إلى والدتي العزيزة  
إلى من سعى وشقى لأنعم بالراحة والهناء الذي لم يبخل بشيء من  
أجل دفعي في طريق النجاح الذي علمني أن أرتقي سلم الحياة  
بحكمة وصبر إلى والدي العزيز  
إلى روح جدي رحمه الله الذي كان لي عوناً وسنداً في حياتي  
إلى التي لا أفقد دعواتها وأجني ثمارها كل لحظة: جدتي أطال  
الله عمرها.

إلى من حبهم يجري في عروقي ويلهج بذكراهم فؤادي إلى إخوتي  
وأختي: أنس، أسامة و نرجس.  
لكل العائلة الكريمة التي ساندتني ولا تزال من أعمام وأخوال  
وخالات وخاصة خالاتي: هجيرة، زاجية.  
إلى من سرنا سويًا ونحن نشق الطريق معًا نحو النجاح والابداع  
إلى من تكاتفنا يدا بيد ونحن نقطف زهرة تعلمنا إلى ابنة  
خالتي الغالية إكرام.  
إلى كل أصدقاء ومن كانوا برفقتي ومصاحبتي أثناء دراستي في  
الجامعة.

وأخيراً إلى كل من ساهم في تلقيني ولو بحرف في حياتي  
الدراسية.

زهرة



## إهداء

إلى درعي الذي به احتميت وفي الحياة به اقتديت والذي شق لي  
بحر العلم والتعلم إلى من احترقت شموعه ليضيء لنا درب النجاح  
ركيزة عمري ، وصدرا ماني وكبريائي وكرامتي ، أبي اطال  
الله في عمره.

إلى ذلك الحرف اللامتناهي من الحب والرقّة والحنان . إلى التي  
بحنانها ارتويت وبدفئها احتميت وبنورها اهتديت . امي حبيبتي  
أطال الله في عمرها

إلى من يذكرهم القلب قبل ان يكتب القلم . إلى من قاسموني  
حلو الحياة ومرها تحت السقف الواحد سندي أمين ، ضحكت  
أيامي ألاء ، حبيبي وعزوتي أيمن .

إلى من تحييني بسمتهم وتميتني دمعتهم جدي و جدتي اطال الله  
في عمرهم

إلى روح من فارقونا رحمهم الله واسكنهم فسيح جناته  
إلى خالاتي و اخوالي وابنائهم دمتم بلسم حياتي  
إلى اعمامي وعماتي واولادهم حفظكم الله ورعاكم  
إلى كل من ساهم ولو بحرف في حياتي الدراسية  
إلى كل هؤلاء اهدي هذا العمل . راجية من المولى عزوجل ان نجد  
القبول والنجاح .





## قائمة الجداول و الاشكال

- جدول (1-2): المبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية سنة 2007 (الوحدة مليون طن): 61.....
- جدول (2-2): حركة النقل البحري للمسافرين 2008 - 2009 - 2010 - 2011..... 62.....
- جدول (3-2): الانظمة من حيث البنية و التشغيل ..... 77.....
- جدول (1-3): حواجز الحماية ..... 92.....
- جدول (2-3): الأرصفة والمراسي: ..... 92.....
- جدول (3-3) : وسائل المناولة:..... 94.....
- جدول (4-3): تداول البضائع ..... 102.....
- جدول (5-3): السفن الوافدة للميناء خلال فترة 2015-2019 ..... 103.....
- جدول (6-3): أنواع السفن الوافدة: ..... 104.....
- جدول (7-3): متوسط انتظار السفن في المرسى والرصيف خلال فترة 2018-2019 ..... 105.....
- جدول (8-3): حركة الحاويات ..... 106.....
- جدول (9-3): وسائل المناولة..... 107.....
- جدول (10-3): دراسة المقارنة بين ميناء جن جن وميناء جبل علي ..... 105 .....

## قائمة الأشكال

- شكل رقم (1-2): التطور الممكن للموازن التجارية خلال دورة حياة المنتج.....15
- الشكل رقم (1-2): أثار نظام الحصص على الاقتصاد الوطني ..... 24
- الشكل رقم (3-1): سلسلة الخدمات المينائية.....100
- الشكل رقم (3-2): تداول البضائع.....102
- الشكل رقم (3-3) عدد السفن الوافدة ..... 103
- الشكل رقم (3-4): حاويات التي تم تسليمها في ميناء جبل علي 2019 . .....109
- الشكل رقم (3-5) : مجموع الشحنات السائبة (طن متري ) 2019 ..... 111
- الشكل رقم (3-6) : مجموع شحنات الصب ( طن متري ) 2019 ..... 111

## فهرس الموضوعات

كلمة شكر

اهداء

أ ..... مقدمة

### الفصل الاول :

#### التجارة الخارجية

05 ..... تمهيد:

06 ..... المبحث الأول: ماهية التجارة الخارجية

06 ..... المطلب الأول: مفهوم التجارة الخارجية

07 ..... المطلب الثاني: أسباب قيام التجارة الخارجية:

07 ..... الفرع الأول: الحاجة في العلاقات الاقتصادية الخارجية:

08 ..... الفرع الثاني: التخصص الدولي:

08 ..... الفرع الثالث: اختلاف مستوى التكنولوجيا المستخدمة في الإنتاج من بلد لأخر:

09 ..... الفرع الرابع: التعاون في العلاقات الاقتصادية الخارجية:

الفرع الخامس: اختلاف الميول و الأذواق الناجم عن التفضيل النوعي للسلعة ذات الموصفات الإنتاجية

09 ..... المتميزة:

10 ..... المبحث الثاني: النظريات الحديثة في التجارة الخارجية:

10 ..... المطلب الأول: النظريات الكلاسيكية في التجارة الخارجية

12 ..... المطلب الثاني: النظريات الحديثة في التجارة الخارجية :

17 ..... المبحث الثالث: السياسات التجارية

17 ..... المطلب الأول: مفهوم سياسة التجارة الدولية

20 ..... المطلب الثاني: أدوات سياسة التجارة الدولية:

31 ..... المبحث الرابع: التجارة الخارجية في الجزائر

- المطلب الأول : نظرة عامة حول سياسة التجارة الخارجية ما بعد الاستقلال إلى 1989 ..... 31
- المطلب الثاني: الإصلاحات في مجال تحرير التجارة الخارجية في الجزائر..... 37
- خاتمة الفصل : ..... 41

## الفصل الثاني:

### تسيير الموانئ لتجارية في الجزائر

- تمهيد: ..... 43
- المبحث الأول : ماهية الموانئ التجارية ..... 44
- المطلب الأول : تعريف الموانئ التجارية، البحرية ، انواعها وحجمها ..... 44
- المطلب الثاني: وظائف وخدمات الموانئ التجارية ..... 48
- المطلب الثالث: الأهمية الإستراتيجية للموانئ..... 53
- المبحث الثاني: مظاهر إدارة الموانئ التجارية..... 56
- المطلب الأول: دور الموانئ في تنمية التجارة الخارجية..... 56
- المطلب الثاني: التحديات التي تواجه الميناء ..... 57
- المطلب الثالث: سبل رفع كفاءة الموانئ وتنمية الصادرات..... 58
- المبحث الثالث: دور الميناء في التبادل التجاري ..... 65
- المطلب الأول: أهمية التبادل التجاري في الميناء ..... 65
- المطلب الثاني: علاقة الميناء بالتبادل التجاري..... 65
- المطلب الثالث: النظام القانوني لتسيير الموانئ الجزائرية منذ الاستقلال وصولا الى التعديل الذي عرفه القانون البحري الجزائري رقم 05/98 ..... 66
- المطلب الرابع: نظام السلطات المينائية المستحدثة بموجب القانون البحري الجزائري رقم 05/98 ومدى تكريسها عمليا على مستوى الموانئ الجزائرية ..... 69
- المطلب الخامس: الموانئ البحرية والنظم القانونية لإستغلالها ..... 73



### لفصل الثالث:

#### دراسة مقارنة بين ميناء جن جن ( الجزائر )

#### وميناء جبل علي (دبي)

90	تمهيد:
91	المبحث الأول: المؤسسة المينائية لجن جن
91	المطلب الأول: تعريف الميناء وخصائصه
95	المطلب الثاني: مهام المؤسسة المينائية وأهدافها
100	المطلب الثالث: خدمات ميناء جن جن:
108	المبحث الثاني: ميناء جبل علي في دبي.
108	المطلب الأول: تعريف الميناء، منشآت وعمليات.
110	المطلب الثاني: خدمات ميناء جبل علي.
112	المبحث الثالث: المقارنة بين ميناء جن جن و ميناء جبل علي.
112	المطلب الأول: عناصر المقارنة بين الميناءين.
113	المطلب الثاني: تحليل عناصر المقارنة بين الميناءين.
115	خلاصة الفصل:
117	خاتمة
120	قائمة المراجع

# مقدمة عامة

تعتبر الموانئ اللبنة الأساسية في النشاط الاقتصادي للدول، خاصة في مجال المبادلات التجارية الدولية.

وتعتبر الجزائر كدولة نامية من الدولة التي سعت منذ استقلالها إلى تطوير و تحديث البنية التحتية للموانئ التجارية التي تمتلكها و ذلك قصد تنشيط تبادلاتها التجارية مع مختلف المتعاملين الاقتصاديين الدوليين ، خاصة و أنها بلد له موقع جيواستراتيجي هام يطل على البحر الأبيض المتوسط و قريب من المحيط الأطلسي كما أنه يمتلك شريط ساحلي معتبر يفوق 1200 كلم.

كما أن لديها اتفاقيات تجارية مع مختلف البلدان و القارات و أهمها القارة الأوروبية و الأمريكية، لذا سعت الجزائر من خلال مختلف السياسات الاقتصادية إلى تبني استراتيجيات تنمية و إصلاحات تهدف إلى تطوير تجارتها الخارجية من خلال إنشاء موانئ جديدة و تطوير الموانئ الأخرى المتوفرة مع إحداث تغيرات جذرية في آليات و إجراءات تسيير الموانئ بما يتماشى و متطلبات التبادلات التجارية العالمية.

ومن هذا المنطلق جاء اهتمامنا في هذا البحث المتواضع الذي يصب في إلقاء الضوء على نشاط الموانئ الجزائرية و تشخيص العقبات و العراقيل التي تحول دون فعاليتها و أدائها الاقتصادي المرجو حيث ارتأينا أن نعالج من هذا المنطلق الإشكالية التالية:

ما مدى فعالية نشاط الموانئ التجارية في التبادلات الخارجية و أثرها على تطوير مردود التجارة الخارجية للجزائر؟

ولإجابة بشكل علمي و دقيق على هاته الإشكالية ارتأينا أن نطرح التساؤلات الفرعية التالية:

1- كيف يمكن للتجارة الخارجية و سياساتها المنتهجة أن تساهم بشكل كبير في النهوض باقتصاديات البلدان.

2- كيف يمكن اعتبار الموانئ التجارية الحلقة الأساس في التبادلات التجارية العالمية البحرية.

3- ما هو واقع نشاط الموانئ التجارية الجزائري مقارنة بالموانئ الأجنبية الأخرى و ما مدى نجاعة السياسات التنموية في تطوير هاته الموانئ لتحسين الاقتصاد الوطني و من هنا نقترح الفرضيات التالية:

### الفرضية الأولى:

تعتبر الموانئ البحرية التجارية فعلا اللبنة الأساسية في تنشيط التجارة الخارجية للبلدان.

### الفرضية الثانية:

تبقى الموانئ الجزائرية التجارية البحرية دون المستوى في مجال نشاطها بالرغم من الاستثمارات الكبرى التي استفاد منها و بالسياسات الإصلاحية التي مستها و التي لم تؤدي إلى تحسين أدائها بما يخدم الاقتصاد الوطني.

### أهمية الدراسة:

- تكمن أهمية البحث كونه يشكل إحدى الدراسات في إطار تخصصنا كطالبتين من أَل المقاربة النظرية و العلمية في هذا الجانب من الدراسات.
- الدور الذي تلعبه الموانئ التجارية في دفع عجلة الاقتصاد الوطني و التحولات التي تطرأ على المناطق الموجودة فيها.
- اهتمام الدولة بالتطور اللوجيستي و دور البنى التحتية بالموانئ في تسهيل المبادلات الدولية.

### أهداف الدراسة:

- التعرف على البنى التحتية للموانئ.
- تحديد الصعوبات و التحديات التي تواجهها الموانئ.
- تسليط الضوء على التسيير الإداري للموانئ و أهم القوانين و التشريعات التي نص عليها القانون الجزائري.

### منهجية الدراسة:

تعتمد الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي و ذلك لوصف البنى التحتية و الخدمات الإدارية للموانئ أما المنهج المقارن للدراسة التطبيقية من أجل مقارنة المؤسسة المينائية لجن جن و ميناء جبل علي في دبي.



### أسباب اختيار الموضوع:

إن اختيارنا لهذا الموضوع يرجع بشكل أساسي لتخصصنا و هو التجارة الدولية و هذا راجع لكون الموانئ حجر أساس في تسيير التجارة و تسهيل كافة التعاملات الخارجية، حيث كان هذا تحدي بالنسبة لنا كطالبتين رغم أننا لا نعيش في منطقة ساحلية و لا نتواجد فيها الموانئ.

### هيكل البحث:

للإلمام بجوانب موضوع البحث قمنا بتقسيم البحث إلى ثلاث فصول حيث يتم التطرق في الفصل الأول إلى الإطار العام للتجارة الخارجية، ثم عرض مفهوم التجارة الخارجية و أسباب قيام التجارة الخارجية.

أما المبحث الثاني: تطرقنا فيه إلى النظريات الحديثة في التجارة الخارجية، النظريات الكلاسيكية والنظريات الحديثة.

والمبحث الثالث عالجنا فيه السياسات التجارية، مفهوم سياسة التجارة الدولية، أدوات التجارة الخارجية، أهداف سياسة التجارة الخارجية.

أما المبحث الرابع يتضمن من التجارة الخارجية في الجزائر، نظرة عامة حول سياسة التجارة الخارجية في الجزائر.

وبالنسبة للفصل الثاني فخصص لتسيير الموانئ التجارية في الجزائر حيث ضم ثلاث مباحث تم عرض فيها الموانئ التجارية، دور الميناء في التبادل التجاري و النظام القانوني لتسيير الموانئ الجزائرية.

والمبحث الثالث قدم كدراسة مقارنة بين ميناء جن جن بالجزائر و ميناء جبل علي بدبي للتعرف إلى البنى التحتية للمؤسستين و الخدمات المقدمة.

# الفصل الاول

التجارة الخارجية

تمهيد:

يعد قطاع التجارة الخارجية من القطاعات الاقتصادية، المهمة نظرا لدوره الفعال في مختلف المجالات، وقد ظهر هذا الدور بشكل كبير نتيجة للأوضاع التي ميزت العالم منذ التسعينات من القرن الماضي، والممثلة في العولمة و تداخل الاقتصاديات إلى غيرها من الأسباب، مما ترتب عليه الاهتمام الكبير بموضوع التجارة الخارجية و مل يمكن أن يقدمه هذا القطاع الحيوي و المهم من أجل تنمية و تطور الاقتصاديات المختلفة.

المبحث الأول: ماهية التجارة الخارجية

بغية التعرف على ماهية التجارة الخارجية سيتم التطرق إلى ذلك من خلال المطالب أدناه:

المطلب الأول: مفهوم التجارة الخارجية

تمثل العلاقات الخارجية في مختلف المبادلات فيما بين البلدان للحصول على السلع و الخدمات أو لتسوية الديون و ذلك بقصد السعي وراء الكسب لتحقيق التوازن بين جانبي الخصوم الأصول كهدف من أهداف التجارة<sup>1</sup> . لقد تعددت الصيغ المختلفة لتعريف التجارة الخارجية بناء على الهدف من دراستها، فقد عرفت تاريخياً بأنها تمثل " أهم صور العلاقات الاقتصادية التي يجري بمقتضاها تبادل السلع و الخدمات بين البلدان في شكل صادرات و استيرادات"<sup>2</sup>

كما عرفت التجارة الخارجية بأنها " فرع من فروع علم الاقتصاد و الذي يهتم بدراسة، الصفقات الاقتصادية الجارية عبر الحدود الوطنية" و تتضمن الصفقات الاقتصادية ما يلي<sup>3</sup>:

- تبادل السلع المادية.
- تبادل الخدمات.
- تبادل النقود ( رؤوس الأموال).
- تبادل عنصر العمل.

وتعرف التجارة الخارجية بأنها " حركة السلع و الخدمات بين الدول المختلفة، بحيث تشمل الحركات الخارجية لرؤوس الأموال"<sup>4</sup> و نلاحظ من هذا التعريف إدخال مفهوم الاستثمار إلى مكونات التجارة من خلال رؤوس الأموال، موضحاً بذلك تأثير التجارة الخارجية على مكونات الناتج القومي الإجمالي و متجاوزاً بذلك مفهوم الناتج المحلي الإجمالي<sup>5</sup>.

وتحدث التجارة الخارجية بين وحدتين اقتصاديين بسبب اختلاف الأسعار، حيث نرى من ناحية التوازن الجزئي أن الاختلاف الأسعار ناتج عن تغيرات في العرض و الطلب، أما من ناحية التوازن الكلي و في حالة استيفاء شروط محددة( مثلاً: وجود منحني سواء الجماعة).

<sup>1</sup> - محمد علي جاسم ، القواعد الاساسية ( الاقتصاد الدولي ) ، الكتاب الأول ، جامعة المستنصرية ، بغداد ، 1976 ، ص226

<sup>2</sup> - حسام علي داوود واخرون ، اقتصاديات التجارة الخارجية ، ط1 ، دار الميسرة للنشر و التوزيع ، عمان ، 2002 ، ص13

<sup>3</sup> - موسى سعيد مطر واخرون ، التجارة الخارجية ، دار صفاء للنشر و التوزيع ، عمان ، 2001 ، ص13.

<sup>4</sup> - حسام علي داوود واخرون ، مصدر سابق ، ص14.

<sup>5</sup> -المزيد من التفاصيل ينظر الموقع الالكتروني ، [www.Arab-api.org/course18/c18.htm](http://www.Arab-api.org/course18/c18.htm).2011/7/25<sup>5</sup>



نستطيع أن نبين أن التجارة الخارجية تحدث إذا كانت الأسعار السنوية (في حالة ما قبل حدوث ما قبل التجارة (مختلفة) و عليه فإن اختلاف الأسعار هو الحافز المحرك للتجارة و الذي بدوره يعكس تغيرات في التكاليف.

والتجارة الخارجية تفتح أمام البلدان فرص التخصص و زيادة تقسيم العمل مما يؤديان إلى زيادة إنتاج و استهلاك العالم، و بالتالي ارتفاع مستوى الرفاهية، العالمية<sup>1</sup> بعبارة أخرى إن ميزة التجارة الخارجية هي أنها تمكن كل بلد من أن يستفيد من مزايا البلدان الأخرى، مما يتمتع بها بلد معين تضعه التجارة، الخارجية تحت تصرف البلدان الأخرى<sup>2</sup>.

وعليه فالتجارة توسع الأسواق الداخلية و الخارجية للمنتجين المحليين و تجبرهم على التنافس و على استيعاب التكنولوجيا الحديثة و تصبح التجارة بالتالي محرك التوسع في القطاعات الاقتصادية الأخرى، كما أن نمو القدرات التصديرية يقلل من الاستيرادات الصناعية.

#### المطلب الثاني: أسباب قيام التجارة الخارجية:

ترتبط مختلف بلدان العالم فيما بينها بعلاقات اقتصادية متشعبة تنشأ بمناسبة قيامها بالتجارة الخارجية، فما هو أساس قيام هذه التجارة؟<sup>3</sup>

فإذا افترضنا وجود نظام السوق و حافز الربح، فالسبب المباشر لقيام<sup>4</sup> التجارة هو اختلاف الأسعار النسبية (relative Price) فالأسعار تؤثر في التبادل الدولي كما إنها تتأثر به<sup>5</sup> و إن عملية التبادل بين البلدان سيتحقق إذا ما كانت هناك مكاسب و أرباح جزاء ذلك و هي أساس التجارة الخارجية و إذا لم تكن هناك مكاسب و أرباح فلن تكون هناك تجارة دولية.

و يمكن أعمال أسباب قيام التجارة الخارجية إلى الفروع الآتية:

#### الفرع الأول: الحاجة في العلاقات الاقتصادية الخارجية:<sup>6</sup>

بما أنه هناك توزيع غير متكافئ لعناصر الإنتاج بين بلدان العالم المختلفة بما فيها الظروف المناخية ( الأمطار، درجات الحرارة و نوع التربة) و الموارد المعدنية و البشرية و الرأسمالية و المستوى التكنولوجي و الكفاءات الإدارية و غيرها من المتغيرات الاقتصادية التي تؤثر على قدرات البلد على

<sup>1</sup> - اسكندر مصطفى النجار، مقدمة للعلاقات الاقتصادية الدولية، وكالة المطبوعات، الكويت، 1973، ص54-55

<sup>2</sup> - موسى سعيد مطر واخرون، مصدر سابق، ص15.

<sup>3</sup> - غازي صالح محمد الطائي، الاقتصاد الدولي، دار الكتب للطباعة و النشر، الموصل، 1999، ص25.

<sup>4</sup> - اسكندر مصطفى النجار، مصدر السابق، ص15.17

<sup>5</sup> - د. محمد عبد العزيز عجمية، اقتصاديات التجارة الخارجية، دار الجامعات المصرية، القاهرة، 1973، ص10

<sup>6</sup> - د. محمد علي الجاسم، القواعد الاساسية للاقتصاد الدولي، الكتاب الاول، مصدر سابق، ص35

الإنتاج ( اختلاف ظروف الإنتاج)، إذ أن هذه الاختلافات بين البلدان تجعل هناك اختلاف في إمكانيات البلدان في إنتاج السلع و الخدمات معنى أن أي بلد لا يستطيع أن يحقق الاكتفاء الذاتي. فمنطق الحاجة هنا يفرض نفسه في غالبية الأحوال التي تتجلى فيها رغبة أي بلد في الحصول على سلع عن طريق تصدير الفائض من إنتاجها لعبارة أخرى يمكن القول أن التجارة الخارجية تسمح لكل بلد أن تستغل مواردها بأكبر قدر ممكن من الكفاءة، أي حصولها على أكبر ناتج ممكن من خلال استعمال هذه الموارد<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: التخصص الدولي:

يرجع التخصص في جانب منه إلى عوامل جغرافية تتمثل في اختلاف ظروف<sup>2</sup> الطقس و المناخ و التربة و اختلاف المورد الطبيعية و توزيعها فيما بين البلدان و كما بينا سابقا أن البلدان لا تستطيع أن تعتمد على نفسها كلياً في إشباع رغبات حاجات أفرادها و ذلك بسبب التوزيع غير المتكافئ للثروات الطبيعية و المكتسبة بين بلدان العالم، و لذلك يجب على كل بلد أن يتخصص في إنتاج تلك السلع التي تؤهل طبيعتها و ظروفها و إمكانياتها الاقتصادية أن تنتجها بتكاليف نسبية أقل و بكفاءة عالية<sup>3</sup>. بعبارة أخرى يصدر البلد السلعة التي تكلفتها السنوية محلياً، قبل قيام التجارة أقل من تكلفتها السنوية محلياً أكبر منها قي الخارج<sup>4</sup>. و القاعدة العامة هذه تعرف في الاقتصاد بقانون الميزة النسبية<sup>(٥)</sup> و أساس ظهور الميزة هذه هو اختلاف التكاليف، و مع ذلك فإن من أهمية التجارة الخارجية لا ترجع فقط إلى الحصول على السلع من الخارج بثمن أقل، و على ذلك فإنه عن طريق التجارة الخارجية يمكن لعدد كبير من السكان أن يرفعوا من مستويات معيشتهم<sup>5</sup>.

### الفرع الثالث: اختلاف مستوى التكنولوجيا المستخدمة في الإنتاج من بلد لآخر:

ينتج عن اختلاف مستوى التكنولوجيا المستخدمة، تفاوتاً في أمثلة استخدام الموارد الاقتصادية، حيث تتصف الظروف الإنتاجية بالكفاءة العالمية في ظل ارتفاع مستوى التكنولوجيا، و على العكس من ذلك حال انخفاض مستوى التكنولوجيا، حيث يخضع الإنتاج لانخفاض الكفاءة الإنتاجية، و الاستغلال غير الأمثل للموارد الاقتصادية<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> - رعد حسن الصرن، أساسيات التجارة الدولية المعاصرة، ج1، دار الرضى للنشر، دمشق، 2000، ص37.

<sup>2</sup> د. كريم مهدي حسناوي، مدخل إلى الاقتصاد الدولي، مطبعة التعليم العالي، بغداد، 1988، ص 35.

<sup>3</sup> - طالب محمد عوض، التجارة الدولية نظريات وسياسات، ط1، معهد الدراسات المعرفية، عمان، 1995، ص30.

<sup>4</sup> د. اسكندر مصطفى النجار، مصدر السابق، ص ص21.23

<sup>5</sup> - د. مصطفى صالح تركي القرشي، فواز جار الله الدليمي، مرجع سابق، ص34

<sup>6</sup> - حسام علي داوود واخرون، مصدر سابق، ص38

## الفرع الرابع: التعاون في العلاقات الاقتصادية الخارجية:

قد يبدو أن مبدأ التعاون الدولي أقل تأثيراً في قيام التبادل التجاري فيما بين البلدان إذا ما قورن بالأسباب الأخرى سابقة الذكر، و لا سيما في الظروف الاستثنائية، و في هذه الأحوال تنقلص دائرة التعامل الاقتصادي فتقل الروابط و العلاقات و غيرها، أما في الظروف الاعتيادية و في جو التعامل الطبيعي فقد يمارس التعاون الدولي بمختلف أشكاله و في كل المجالات دوراً هاماً، إذ يكون مبعثاً قوياً لنشأة علاقات اقتصادية جديدة أو مدعاة المضاعفة للعلاقات الراهنة أو وسيلة لإعادة و إدامة العلاقات السابقة.<sup>1</sup>

الفرع الخامس: اختلاف الميول و الأذواق الناجم عن التفضيل النوعي للسلعة ذات الموصفات الإنتاجية المتميزة:

حيث أن المستهلكين في كل بلد يسعون للحصول على السلعة ذات الموصفات عالية الجودة، لتحقيق أقصى منفعة ممكنة منها، و تزداد أهمية هذا التعامل مع تزايد متوسط دخل الفرد في البلد.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> د. مصطفى صالح تركي القريشي ، فواز جار الله الدليمي ، مرجع سابق ، ص34

<sup>2</sup> - محمد يونس ، مقدمة في نظرية التجارة الدولية، الدار الجامعية للطباعة و النشر ، بيروت ، 1986، ص32.

المبحث الثاني: النظريات الحديثة في التجارة الخارجية:

تعد المكاسب من التجارة الحافز الرئيس لقيام التجارة بين البلدان، و تزداد هذه المكاسب بسبب التخصص في إنتاج السلع والخدمات، مما يؤدي إلى توجيه الموارد الاقتصادية نحو المجالات الأكثر إنتاجية في البلدان المشاركة التجارة الخارجية، و حتى يتم الوقوف عن كذب للنظريات.

المطلب الأول: النظريات الكلاسيكية في التجارة الخارجية

تعد النظرية الكلاسيكية أولى النظريات المتكاملة التي حاولت تفسير أسباب قيام التجارة بين البلدان، منذ ظهورها في أواخر القرن الثامن عشر و أوائل القرن التاسع عشر،<sup>1</sup> حيث تشكل الأساس النظري الذي تقوم عليه النظريات الحديثة في التجارة الخارجية، فقد حاول رواد هذه النظرية بعث أهمية و حقيقة القضايا المتعلقة بالسياسة التجارية بناء على أسباب ظهور المكاسب من التجارة و استندوا في ذلك على مجموعة من الفرضيات المرتبطة بالمذهب الاقتصادي الحر،<sup>2</sup> الذي نشأ على أنقاض أفكار المدرسة التجارية منذ القرن السادس عشر حتى أوائل القرن الثامن عشر، و المدرسة الطبيعية ( الفيزوقراطية) التي ظهرت في منتصف القرن الثامن عشر.<sup>3</sup>

أما وجهة نظر الكلاسيكية في التجارة الخارجية، فيمثلها عدد من الاقتصاديين البارزين الذين قدمت لنا أعمالهم يعكس عمق بصيرتهم، و مفاهيمهم ما تزال دليلنا إلى اليوم، و الواقع أن أعمالهم في قضايا الاقتصاد الدولي قد أنتجت بعض أهم الأدوات التحليلية المستخدمة في الاقتصاد الحديث و لعل أبرزهم :

(Jon stuaitmill)و(david hume),(adam smith),david recardo)

و يمكن عرض ملخص لنظريات هؤلاء الكتاب كما يلي:

أ. نظرية(david hume):

وتتلخص نظرية(david hume) في التجارة الحاربية في أن الرفاه الاقتصادي في أي بلد سوف يعم على البلدان الأخرى، بسبب تكامل هذه البلدان في ظل تقسيم العمل الدولي،<sup>4</sup> ففي حالة تطور بلد ما سيكون تأثيره ايجابيا على البلدان الأخرى المجاورة له، فمثلا تطور كل من (فرنسا، ألمانيا، ايطاليا) هو لصالح بريطانيا و أن تخلق الدول سيؤثر سلبا على الاقتصاد البريطاني.

<sup>1</sup> - حسام علي داوود واخرون ، مصدر سابق ، ص38-

<sup>2</sup> - جمال الدين العويسات ، العلاقات الاقتصادية الدولية و التنمية ، ط1، دار هومة للطباعة و التوزيع ، الجزائر ، بدون سنة ، ص31

<sup>3</sup> - سعد محمود خليل الكواز ، هيكل الإستيرادات وأثره على النمو والتطور القطاعات السلعية في العراق للفترة 1958 - 1990

أطروحة دكتوراه مقدمة إلى مجلس كلية الإدارة والإقتصاد لجامعة الموصل 1995 ، ص ص 9 10 .

<sup>4</sup> - د. غازي صالح محمد الطائي ، مصدر سابق ، ص 59 .

ب. نظرية (Adam smith):

تعد نظرية الميزة المطلقة<sup>(١)</sup> (Absolute Advantage theory) أول من حدد سياسة التجارة الحرة في معرض تحليله لنظرية التجارة الدولية التي تؤكد على ضرورة تحرير ظروف استيراد السلع الأجنبية من خلال تخفيض العقود الجمركية فقد برهن سميث في كتابه بحث في طبيعة و أسباب ثورة الأمم 1776 على ضرورة و أهمية التجارة الدولية مؤكداً أن التبادل مفيد لكل بلد فكل بلد يوجد فيه أفضلية مطلقة، و قد شكل تحليل سميث نقطة البداية للنظرية الكلاسيكية التي كانت الأساس لكل سياسات التجارة الحرة و على أساس نظرية تحيري التجارة قامت إنجلترا في القرن التاسع عشر بعقد معاهدات تجارية ثنائية مع كل من فرنسا و بلجيكا و إيطاليا و النمسا و السويد و غيرها و قد ساهمت سياسة تحرير التجارة آنذاك في توطيد مواقع إنجلترا المهيمنة في الصناعة العالمية و التجارة و الحملات البحرية<sup>1</sup>

ج. نظرية النفقات النسبية لدافيد ريكاردو (1772-1823):

في القرن التاسع عشر قام الاقتصادي الإنجليزي المعروف (David recardo) بالرد على نظرية (Adam smith)، و ذلك بكتابه الشهير ( مبادئ الاقتصاد السياسي و الضرائب) سنة 1817 من خلال نظريته في الميزة السنية (comparatuie advantage) إن جوهر هذه النظرية يتمثل في احتساب كلفة إنتاج الوحدات الإضافية من إحدى المنتجات بصيغة التعليل الضروري في إنتاج بقية السلع<sup>2</sup> بهذا توضح النظرية الجديدة أنه ليس بالضرورة لقيام التجارة بين البلدان أن يتمتع البلد بميزة مطلقة في إنتاج سلعة معينة بل أن قيام التجارة يعتمد على اختلاف التكاليف النسبية للسلع بين البلدان و ليس و التكاليف المطلقة و يحقق البلد مكاسب من التجارة حتى لو كانت التكاليف الحقيقية لإنتاج جميع السلع فيه أكبر نسبياً مقارنة مع شركاته التجاريين.<sup>3</sup>

وتعد هذه النظرية تطورا كبيرا في الفكر الكلاسيكي حيث اعتبرت الاتجاه الصحيح في التجارة الخارجية، و خطوة هامة إلى الأمام و مازالت تشكل أساس أغلب النظريات الحديثة في التجارة الخارجية، و قد زودت الاقتصاديين ببرهان أكثر كفاية و أكثر إقناعا في جدوى و فواته التجارة، بالرغم من كل الانتقادات التي سبقت في مواجهة هذه النظرية.<sup>4</sup>

د. نظرية (Jon stuart mill):

<sup>1</sup> المزيد من التفاصيل - رعد حسن الصرن، مصدر سابق، ص 152 ص 153 .

<sup>2</sup> - http : // [www.econlib.org/library/smith/smwntoc.Html](http://www.econlib.org/library/smith/smwntoc.Html) 2011 / 03 / 08

<sup>3</sup> د. محمد صالح تركي القرشي وفواز جار الله الدليمي مصدر سابق، ص 34 .

<sup>4</sup> حسام علي داوود وآخرون، مصدر سابق، ص 38

أكدت النظريات السابقة ( الميزة المطلقة و الميزة السنية) لتفسير قيام التجارة الخارجية بين البلدان على جانب العرض ( إمكانية الإنتاج) دون الاهتمام بالطلب<sup>1</sup> لقد تنبه إلى هذه المسألة (Jon stuart mill)، (1806-1873) الذي أشار في نظريته القيم الخارجية إلى أن رغبة كل بلد في عرض صادراته من السلع يعتمد على مقدار استيراداته، بمعنى أن الصادرات تتغير وفقا لمعادلات التبادل التجاري السائدة بين البلدان المشاركة في التجارة، و لهذا قام (Mill) بإدخال جانب الطلب على التحليل بهدف تحديد معدلات التبادل بين هذه البلدان، و بناء على ذلك حدد مفهوم التوازن بين البلدان المشاركة فعليا في التجارة بعبارة أخرى أن عرض البلد (A) لسلعته يمثل طلبه على السلعة (B) و العكس صحيح، و إن الانحراف بمعدل التبادل التجاري الدولي عن معدل التبادل التجاري الدولي عن معدل التبادل التجاري الداخلي في البلد يزيد مكاسب ذلك البلد من التجارة الخارجية.<sup>2</sup>

#### المطلب الثاني: النظريات الحديثة في التجارة الخارجية :

أ. النظريات الثيوكلاسيكية: احتوت هذه النظرية على نظريتين هما نظرية وفرة عوامل الإنتاج لهكشر أولين، لغزليوننتيف.

1. نظرية وفرة عوامل الإنتاج لهكشر أولين: رفض أولين الفروض التي تقوم على أساس أن العمل أساسا لقيمة السلعة و أنه يجب تطبيق الأسعار و أثمان عوامل الإنتاج على أساس نظرية القيمة، فالتفاوت في قيمة السلع لا يرجع إلى التفاوت فيما أنفق على السلعة من عمل، و لكن فيما أنفق من عناصر الإنتاج على السلعة.

و بين التجارة الدولية تقوم نتيجة لا للتفاوت النسبي بين تكاليف الإنتاج و إنما تقوم للتفاوت بين الدول في أسعار عوامل الإنتاج، و بالتالي في أسعار السلع المنتجة

ويرى أن سبب قيام التجارة الدولية بين الدول يرجع إلى الاختلاف في أسعار السلع المنتجة، هذا الاختلاف في أسعار عوامل الإنتاج إنما يرجع إلى ظروف كل دولة من حيث وفرة أو ندرة عوامل الإنتاج و ينعكس هذا كله في الاختلاف في أثمان السلع المنتجة ، و هكذا سيوجد دولا ستخصص في إنتاج سلع معينة لأنها تتمتع بميزة معينة في إنتاجها و إن هذه الميزة ترجع لاختلاف أسعار عوامل الإنتاج المشتركة في إنتاجها.

<sup>1</sup> د. محمد صالح تركي القريشي وفواز جار الله الديلمي مصدر سابق ، ص 38 .

<sup>2</sup> د . محمود يونس ، مقدمة في نظرية التجارة الدولية ،الدار الجامعية للطباعة والنشر ،بيروت 1986 ، ص 32 .

تقوم التجارة باختلاف النفقات النسبية، ثم يزداد الطلب على منتجات كل دولة و تستفيد من مزايا الحجم الكبير للإنتاج، و هكذا يتضافر العاملين، عامل وفرة الإنتاج و عامل الحجم الكبير.

## أ.2. لغز ليونتييف:

قام هذا الإقتصاد بتطبيق اختبار للنظرية الحديثة للتجارة الخارجية على صادرات و واردات الو.م.أ لمعرفة ما إذا كانت تتفق مع نظرية وفرة عوامل الإنتاج، على أساس أن الو.م.أ تتمتع بوفرة في رأس المال و كذلك العمل اللازم للإنتهاج في عدد من الصناعات الأمريكية، و وصل إلى نتيجة أن التجارة الدولية بين الو.م.أ و الدول الأخرى إنما تقوم على تخصصها في الصناعات المستخدمة للعمل بكثافة أكبر من رأس المال.

فطبقاً لتلك النتيجة فإن الو.م.أ لديها وفرة في العمل بالنسبة لرأس المال لأن العامل الأمريكي يحيط به تجريب و خيرة تنظيم، فإن عنصر العمل هو المتوفر في الو.م.أ بالنسبة لعنصر رأس المال و تستورد سلعا ذات كثافة رأسمالية بالنسبة لعنصر العمل.<sup>1</sup>

ب. النظريات الحديثة في التجارة الدولية: بروز نظريات حديثة ارتكزت معظمها على تعميق منطق التمايز و الاختلاف و تقبع في جانب العرض و بعضها اعتمدت نهجا مخالفا في جانب الطلب.

ب.1 المدخل المرتكز على جانب الطلب: و تتمثل أهمية النظريات التي ارتكزت على جانب الطلب نظرية Linder .

ب.1.1 تحليل لندر Linder: نظرية الطلب الممثل أو نظرية تشابه الأذواق و تعود هذه النظرية إلى الاقتصادي ستافن ليندر Linder sttavan وجاءت تسميتها من أن الدول متشابهة الدخل تكون متشابهة الأدوات و قد بدأ ليندر تحليله بالإعتماد على الفرضيات التالية<sup>2</sup>

- أن الدول ستقوم بتصدير السلع التي تمتلك لها أسواق كثيرة و رائحة و برر ذلك بالحاجة إلى إنتاج كبير الحجم من أجل تمكين المنشأ المحلية من تحقيق وفرة الحجم الاقتصادية و بالتالي تخفيض تكاليف إنتاج هذه السلع مما يؤدي إلى إنخفاض أسعارها لتتمكن من غزوا الأسواق الأجنبية.

- إن الدول متشابهة الدخل تكون متشابهة الأذواق و بالتالي يمكن قيام التجارة بين الدول متشابهة الدخل لكون أسعار السلع تناسب المستهلكين في الدول الأخرى بسبب تساوي القدرة الشرائية.

يعتمد تفسير ليندر للتبادل الدولي على الفرق بين تجارة المنتجات الصناعية و تجارة المنتجات الأولية و في رأيه أن الأولى تقوم بين الدول لا توجد بينهما اختلافات جوهرية في هبات من عوامل الإنتاج أما الثانية

<sup>1</sup> حسام علي داوود وأخرون، مصدر سابق، ص 42 .

<sup>2</sup> حسام علي داوود، أيمن أوخفيرة، اقتصاديات التجارة الدولية، الطبعة الأولى، دار الميسرة، الأردن، 2002، ص: 62.

فتقوم بين الدول المتخلفة و الدول المتقدمة و ترجع إلى عوامل أخرى بخلاف هباتها من الموارد الطبيعية من الموارد الأولية في الدول المختلفة من ناحية أو من ناحية ندرتها و الحاجة إليها في الدول المتقدمة من ناحية أخرى.

- أما فيما يتعلق بتجارة المنتجات الصناعية فإن الميزة النسبية يمكن أن تكون مرتبطة بأهمية الطلب الداخلي و الذي يسميه ليندر الطلب الممثل على سلع التصدير و يمكن تلخيص أهم أفكار ليندر فيما يلي:<sup>1</sup>

- يلقي افتراض الطلب الممثل نظرة إجمالية على أثر الدخل على أذواق، ثم أثر الأذواق على التكنولوجيا ثم أثر الأخيرة على التجارة الدولية، فأى زيادة في دخل الفرد يمكن أن توجه الطلب الممثل لدولة ما نحو السلع الكمالية طالما أنه من الممكن الحصول عليها، و يسبب هذا الطلب الجديد على السلع الكمالية طالما يؤدي بدخول منتجين يحاولون الحصول على فنون إنتاجية متطورة لإنتاج هذه السلع و بسبب ارتفاع الإنتاج فإن أرباحهم ستتجاوز بكثير تكاليف الطلب الذي دفعهم في البداية إلى التطوير و من ثم فمن الممكن لهم القيام بتصدير هذه السلع بأسعار منخفضة.

- كما أن تشابه هيكل الطلب في دولتين كلما كانت التجارة المحتملة بينهما أكثر كثافة، رغم وجود عوامل أخرى تحدد هيكل الطلب مثل المناخ، اللغة، الدين إلا أن الفروق في متوسط الدخل بين الدول من الممكن أن تصنع عقبات أمام التجارة المحتملة فالسلع التي تنتج عليه من اختلاف هيكل الطلب، و هذا ما أهملته نظرية هيكلش، ليند بافتراضها ثبات أدوات المستهلكين في الدول المختلفة.

### ب-2 المدخل المرتكز على جانب العرض:

تعددت المداخل في جانب العرض و المعتمدة من قبل الاقتصاديين المهتمين بالموضوع نوجزها

فيما يلي:

ب-2-1- نظرية الفجوة التكنولوجية: لقد طور ميشال بومونز Michael posner سنة 1991 تحليلاً جديداً يركز على التغيرات التكنولوجية و ذلك بتوسع نتائج أنشطة البحث و التطوير على صعيد الشركات إلى المجال الدولي، و ذلك باحتكار شركة مبدعة لإنتاج سلعة جديدة تستهلك من قبل المقيمين و المستهلكين موحدين في الخارج و يؤدي تصديرها إلى الخارج طالما لم يتمكن منافسوها من إنتاج منافس، و محدد التجارة هنا يعتمد من وجهة على الفجوة التكنولوجية و يتركز نموذج الفجوة التكنولوجية في تفسيره لنمط التجارة الدولية بين الدول على إمكانية حيازة إحدى الدول على الطرق الفنية المتقدمة لإنتاج تمكئها من إنتاج سلع جديدة، أو منتجات ذات جودة أفضل أو منتجات بنفقات

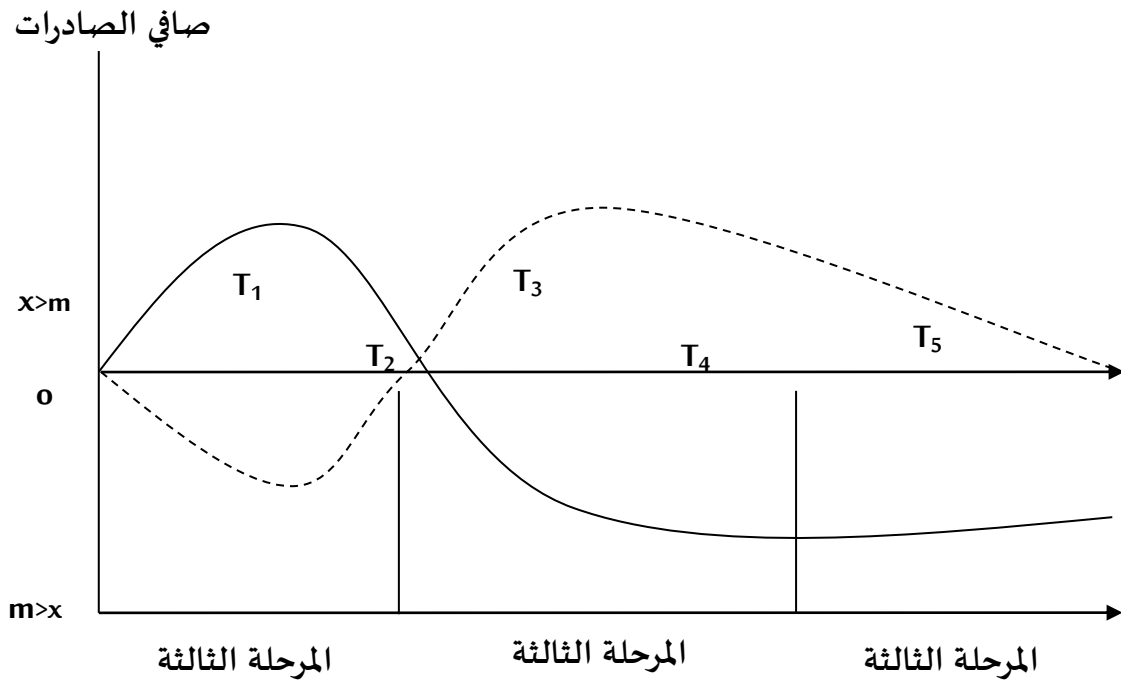
<sup>1</sup> محمود يونس، أساسيات التجارة الدولية، الدار الجامعية، مصر، 1993، ص. 81.



إنتاجية أقل مما يؤهل هذه الدولة إلى اكتساب مزايا نسبة مستقلة عن غيرها و أن هذه الدولة يمكنها أن تستفيد من هذه الميزة طالما أن التبادل الدولي لا يلغيها عن طريق انتشار المعلومات الخاصة بهذا التجديد دوليا.<sup>1</sup> و لكن الإشكال أن بورنر لم يبحث عن تفسير الكيفية التي سيتحقق بها التجديد في هذه الدولة.

• **نظرية دورة المنتج:** لقد استطاع فرون Vernon أن يجيب على هذا الإشكال السابق من خلال مقالة نشرها سنة 1966 و استرشد بذلك بسلع الاستهلاك التي يطلبها ذو الدخل المرتفع أو بالسلع التي تسمح باحتلال رأس المال محل العمل، و بوضوح في نموذجه عن الو.م.أ و الذي أسماه "دورة المنتج" أن المنتج يكون جديدا في البداية ثم ينتشر في الدول الصناعية الأخرى ثم يصبح نغطيا بعد ذلك و يظهر الشكل التالي نماذج التبادل الممكن من خلال حياة المنتج الجديد في أمريكا.

الشكل رقم (1-2): التطور الممكن للموازن التجارية خلال دورة حياة المنتج



المصدر: محمود يونس، أساسيات التجارة الدولية، الدار الجامعية، مصر 1993، ص82.

<sup>1</sup> منى مسغوني، علاقة سياسة الواردات بالنمو الداخلي للاقتصاد الوطني في الفترة 1970-2001، (أطروحة ماجستير "غير منشورة"، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2005) ص16.

وفي هذا الشكل يميز فرنون بين 3 مراحل:

**المرحلة الأولى:** في هذه المرحلة يفترض أن التحديد و الإنتاج يبدأ في الو.م؟أ في لحظة الزمن بنسبة ارتفاع مستوى الدخل و ارتفاع تكلفة الأيدي العاملة و لأن الإنتاج الجديد يصاحبه عادة نوع من عدم التأكد فيكون من المفضل تسويقه في السوق المحلي أو في الأسواق الغربية و في الغالب تكون تكلفة الإنتاج مرتفعة.

**المرحلة الثانية :** مرحلة الانتشار في الدول الصناعية الأخرى، و يكون المنتج قد تنوع و بدأ كل نوع في الاتجاه نحو النمطية و نجد أن بعض الدول به أن بالإنتاج الكبير، و في هذه المرحلة تقوم الو.م.أ في استيراد هذا المنتج بنسبة فقدان الميزة السنوية في الزمن 4T.

**المرحلة الثالثة:** هذه المرحلة شديدة النمطية حيث يصبح المنتج نمطيا بدرجة كثيرة كما أن السوق الخاصة أصبحت معروفة بالكامل و عندئذ تكون اعتبارات التكلفة لها القول الفصل و من هنا يبدأ التفكير في إقامة المشروعات في بعض الدول النامية المختلفة بسبب انخفاض مستويات الأجور فيها.

## المبحث الثالث: السياسات التجارية

أصبحت التجارة الخارجية تلعب دورا هاما في النشاط الاقتصادي كل من خلال تأثيرها على مستوى الإنتاج و العمل على توفير الدافع على مواصلته و تطويره، و من ثم العمل على إيجاد منافذ لتصريف منتجاته عبر الأسواق الأجنبية، حتى يتمكن من تحقيق التمويل الذاتي للواردات عن طريق الصادرات، و تحقيق التوازن في ميزان المدفوعات للدولة بصورة عامة.

إلا أن ذلك لا يأتي إلا بالعمل على تنظيم التجارة الخارجية في الاقتصاد الوطني باستخدام أداة هامة تتمثل في السياسة التجارية التي تستخدم في تأثيرها على الجوانب الاقتصادية المختلفة التي تحدد في ظل مذهبي الحرية و التقيد.

إن السياسة التجارية هي مجموعة من الإجراءات التي تطبقها السلطات ذات السيادة في مجال التجارة الخارجية لتحقيقها لأهداف صعبة، فالإجراءات المتعلقة بضبط الواردات و الصادرات مثل الحصص و الرسوم الجمركية و الإعانات تعتبر جزءا من السياسة التجارية.

## المطلب الأول: مفهوم سياسة التجارة الدولية

**1. مفهوم و أهداف سياسة التجارة الدولية:** توجد عدة تعاريف و عدة أهداف هي:

**1.1. مفهوم سياسة التجارة الدولية:**

توجد عدة تعاريف منها:

سياسة التجارة الدولية: هي مجموعة الإجراءات التي تتخذها الدولة في نطاق علاقتها التجارية الدولية بقصد تحقيق أهداف معينة، و الهدف الرئيسي الذي ترمي إليه عادة هو التنمية الاقتصادية القومي إلى أقصى حد ممكن، و قد ترمي إلى تحقيق أهداف أخرى فرعية مثل تحقيق التوظيف الكامل و الاكتفاء الذاتي تثبيت سعر الصرف، و إقرار التوازن في ميزان المدفوعات.<sup>1</sup>

سياسة التجارة الدولية هي برنامج حكومي مخطط تحدد فيه مجموعة من الأدوات و الأساليب التي يمكن أن تؤثر على حركة التجارة الدولية خلال فترة معينة و بالشكل الذي يضمن تحقيق أهداف اقتصادية أو اجتماعية أو سياسة معينة يصعب أو يعتذر الوصول إليها طبقا الآتية السوق الحر<sup>2</sup> من خلال التعاريف يمكن القول بأن سياسة التجارة الدولية هي سياسة اقتصادية مطبقة في مجال التجارة الدولية عن

<sup>1</sup> علي حافظ منصور، اقتصاديات التجارة الدولية، مكتبة النهضة الشرق، القاهرة 1990، ص 172،

<sup>2</sup> عبد الباسط وفا، سياسة التجارة الخارجية، دار النهضة العربية، القاهرة 2000 ص 12.

طريق استخدام مجموعة من الأدوات التي يختلف تطبيقها من دولة لأخرى و من فترة لأخرى بهدف تنفيذ التجارة أو تحريرها<sup>1</sup>

**2.1 أهداف سياسة التجارة الدولية:** هناك عدة أهداف تسعى الدولة لتحقيقها نذكر منها:

**1.2.1 الأهداف الاقتصادية:** و تشمل ما يلي:

- تحقيق الموارد للخزينة العامة:

- تحقيق التوازن النقدي لميزان المدفوعات:

**1-2-2 الأهداف الاجتماعية و الإستراتيجية:** و تتمثل الأهداف الاجتماعية لسياسة التجارة الدولية فيما يلي:

- حماية مصالح بعض الفئات الاجتماعية كالمزارعين أو المنتجين الصغار، أو منتجي بعض السلع التي تمثل أهمية حيوية للدولة و المجتمع.
- إعادة توزيع الدخل الوطني بين الفئات الاجتماعية المختلفة.
- العمل على حماية الصحة العامة من خلال منع استيراد بعض السلع المضرة أو المخالفة للمعايير الصحية أو تقييد استيراد سلع أخرى كالكحول أو السجائر...

أما عن الأهداف الإستراتيجية فيقصد بيها كل ما يتعلق بأمن المجتمع سواء في بعده الاقتصادي أو الغذائي أو العسكري فقد يتطلب أم المجتمع و الاعتبارات الإستراتيجية توفير حد أدنى من الغذاء عن طريق الإنتاج المحلي مهما كانت تكلفته المرتفعة، و في هذه الحالة قد يوكل إلى السياسة التجارية أمر تحقيق ذلك بفرض الرسوم الجمركية أو نظام الحصص أو منع الاستيراد كلياً، نفس الشيء ينطبق على توفير حد أدنى من الإنتاج الحربي لكي يحقق المجتمع درجة من الأمن يمكن الاطمئنان بها، كما قد تقضي الاعتبارات الإستراتيجية الخاصة بالنشاط الاقتصادي توفير مقادير كافية من مصادر الطاقة كالبتترول مثلاً، و هنا يكون على التجارة أن تتبع من الوسائل ما يكفي هذا الهدف.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>الصادق بوشنافة، مرجع السابق، ص 34.

<sup>2</sup> Bernard guilich , Annie kweechi, economie International commerce et Macroéconomie Dunda, 5<sup>eme</sup> édition, 2006, p99.

## 2- تصنيفات سياسة التجارة الدولية

**2-1 سياسة حرية التجارة الدولية:** فهي تشير إلى عدم تدخل الدولة في العلاقات التجارية الدولية، و يعتمد أنصار مذهب التجارة على الحجج التالية:<sup>1</sup>

**2-1-1 التخصص و تقسيم العمل الدولي:** يؤكد أنصار حرية التجارة و التبادل التجاري الحر الواسع بين العديد من الدول المختلفة يؤدي إلى اتساع نطاق الأسواق العالمية التي تساعد على التخصص و تقسيم العمل الدولي المبني على أساس اختلاف النفقات النسبية و الظروف الطبيعية و التاريخية للسلع المناسبة للإنتاج .

**2-1-2 انخفاض أسعار و السلع:** ينتقد أنصار حرية التجارة الإجراءات الحماية التي تعود إلى إرتفاع الأسعار كنتيجة للتعريف المفروضة على السلع المستوردة و التي يتحملها في نهاية المستهلك.<sup>2</sup>

**2-1-3 تشجيع التقدم التكنولوجي:** تؤدي حرية التجارة إلى منافسة حادة بين المنتجين و سعي كل منتج إلى تحسين و تطوير طرق الإنتاج و إدخال التكنولوجيا الحديثة التي تساعد على زيادة الإنتاج و خفض التكلفة و طرح السلع بأسعار منخفضة.<sup>3</sup>

## 2-2 سياسة الحماية التجارية:

كما تعرف على أنها قيام الحكومة بتقييد حرية التجارة مع الدول الأخرى بإتباع بعض الأساليب كفرض رسوم جمركية على الواردات أو وضع حد أقصى لحصة الواردات خلال فترة زمنية معينة، و يعتمد انصار مذهب التجارة على الحجج التالية:<sup>4</sup>

- حماية الصناعة الناشئة، حيث أن تكاليف الإنتاج للصناعة الناشئة تكون مرتفعة و بالتالي عدم قدرتها على المنافسة و ارتبطت هذه الحجج بالألماني "فريدريك ليست".
- الحماية بغرض تنويع الإنتاج، فقد يؤدي التخصص في صناعة أو عدد من الصناعات إلى التركيز في المنتجات و هذا يؤثر سلبا على الاقتصاد.

<sup>1</sup> علي عبد الفتاح أبو شرار، الاقتصاد الدولي (نظريات و سياسات)، الطبعة الأولى، دار المسيرة للنشر و التوزيع، الأردن، 2007، ص، 365.

<sup>2</sup> عبد الهادي عبد القادر سويقي، التجارة الخارجية، كلية التجارة، جامعة أسيوط 2008، ص 357.

<sup>3</sup> محمد دويرا، الاقتصاد الدولي، دار الجامعة الجديدة للنشر و التوزيع، الإسكندرية، مصر، 1999، ص 62.

<sup>4</sup> عبد المنعم محمد مبارك و يونس محمد، اقتصاديا النقود و التجارة الخارجية، دار الجامعة الإسكندرية، 1996، ص 255.

- حماية الصناعة الوطنية من المنافسة الأجنبية المتوفرة على خبرة من الوجهة الفنية و ثقة من الوجهة التسويقية.

- جذب رؤوس الأموال الأجنبية، إن فرض رسوم جمركية علة الواردات من السلع و الخدمات يعتبر حافز للإستثمار الأجنبي حيث تقوم الشركات بإقامة فرع لها في هذه الدولة لتجنب تلك الرسوم و بالتالي تؤدي الحماية إلى زيادة الدخل و رفع معدل الربح.

#### المطلب الثاني: أدوات سياسة التجارة الدولية:

تتمثل أدوات السياسة التجارية في كل الوسائل التي يمكن بها التأثير على التجارة الخارجية ، سواء لطريق مباشرة أو غير مباشر، و أهم أدوات السياسة التجارية هي:<sup>1</sup>

- نظام المنع أو الحظر.
- نظام الرسوم الجمركية .
- نظام حصص الاستيراد.
- نظام التعقيم الجمركي.
- نظام تشجيع الصادرات.

#### أ- نظام المنع و الحظر:

والمقصود بالحظر أن الدولة تمنع التعامل التجاري مع الخارج، و عليه لا يعتبر الحظر نظاما للحماية بقدرها يعتبر نظاما للإلغاء التبادل الدولي.

وقد يكون الحظر كليا، حيث تمنع الدولة كل تبادل تجاري بينها و بين الخارج، حيث تعزل الدولة نفسها عن بقية دول العالم و هدفها من ذلك هو الاكتفاء الذاتي و الاستقلال الاقتصادي عن العالم.

أما الحظر الجزئي، فمعناه أن الدولة تمنع التبادل التجاري بالنسبة لبعض الدول أو بعض السلع و كثيرا ما شبع هذه السياسة في أوقات الحروب إذا تعد من الدولة حصارا كاملا على بلد من البلاد فتحظر الاستيراد منه و التصدير إليه.

أ- الرسوم الجمركية: الرسم الجمركي هو فرصة تفرضها الدولة على السلع عندما تجتاز حدودها سواء كانت صادرات أو واردات، و ينقسم الرسم الجمركي إلى رسم على الواردات و رسم على الصادرات.

<sup>1</sup> مجدي محمود شهاب، "الاقتصاد الدولي المعاصر"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص113.

كما تعرف أيضا على أنها ضرائب تفرض على السلع بمناسبة عبورها الحدود الدولية لبلاد ( ما عدا السلع العابرة و السلع المعاد تصديرها).

و تسمى رسوما على الواردات و قد تفرض بمناسبة خروجها من البلاد و تسمى رسوم على الصادرات.<sup>1</sup>

فالرسم على الصادرات يتمثل في رغبة الدولة التي تفرضها إما في توفير السلعة في الداخل حتى توفر حاجة الاستهلاك المحلي وإما في الحصول على مورد مالي و الرسوم على الصادرات رسوم نادرة غالب، ما تكون في البلاد المنتجة و المصدرة للموارد الأولية باعتبار أن عبئها يقع على الخارج و إنما الغالب أن تفرض الرسوم على الواردات وهي أكثر نظم التجارة الخارجية إتباعا و أهم وسيلة تتخذ لحماية الصناعة و المنتجات المحلية و الموازية للميزان التجاري.

و إذا كانت الرسوم الجمركية تفرض على الواردات كأداة أساسية لتعيد التجارة الخارجية، فإنها قد تفرض مع ذلك الصادرات، خاصة في البلدان الأخذة في النمو بقصد تحقيق الأغراض التالية:

1- توفير السلع الغذائية الأساسية و منع تسريبها للأسواق الخارجية أو يقصد مكافحة التضخم.  
2- حماية الصناعة الوطنية و ضمان استمرارها. و ذلك بتوفير الموارد الأولية اللازمة لها و بالتالي فتمثل الرسوم الجمركية أداة جبائية.

3- الحصول على موارد مالي سبهم في احتياجات الميزانية العامة للدولة و على هذا الأساسي كان الهدف من إنشاء الحقوق الجمركية هو هدف جبائي.

**ب- الحقوق الجمركية أداة لتعديل الميزان التجاري :**

وتوجد طرق تحدد بها الرسوم الجمركية على السلع:

**ب-1. الرسوم القسيمة:** تأخذ الحقوق القسيمة بشكل نسبة مئوية من قيمة البضائع مقدرة وقت دخولها إلى البلد المستورد يفرض الرسم القسيمي، بنسبة مئوية معينة من قيمة السلعة المستوردة و ذلك فهي تتماشى مع قيمة السلعة ارتفاعا و انخفاضاً.

و يمتاز هذا الشكل بإمكانية تدارك تقلبات الأسعار، حيث أن الحقوق التي يتم جبايتها أو تحصيلها تتزايد بتزايد قيمة السلعة غير أن عدم دقة تحديد قيمة قد يحول دون تحقيق هذه الميزة و يرجع ذلك إلى اعتماد تقدير الواردات على أساسين.

<sup>1</sup> جودة عبد الخالق " الاقتصاد الدولي " الطبعة الرابعة، دار النهضة العربية مصر 1992 ن ص 163،

I : KIND le bergerc .p et linder P.HECONOMIE international Paris ECONOMICA 1997 P.163  
ABVOLOREM.

- أساس قيمة السلعة بما فيها مصاريف الشحن و التأمين (CAF)(Cout-Assurance-Fret)

- أساس على قيمة البضاعة في مناء الشحن (FOB)(FREt On Bord)

### ب-2. الرسوم النوعية(Droit spécifiques) :

هو عبارة عن مبلغ محدد ثابت يفرض على كل وحدة من وحدات السلعة، و يكفي الإطلاع على نوع السلعة أو حجمها أو وزنها حتى يحددها الرسم المطلوب، كأن يفرض رسم بقيمة 200 دج على كل طن من القمح المستوردة بصرف النظر عن ثمن الطن.

تمتاز هذه الطريقة بسهولة التحصيل و الوضوح إلا أن لها بعض العيوب و يتمثل في.

- أنه مهما تغير سعر السلعة فإن قيمة الرسوم المفروضة تبقى ثابتة.
- لا تفرق بين نوعيات السلع من حيث تجانس الوحدات، و كذا اختلاف الجودة.

### ب-3. الرسوم المركبة Droit Combines :

وفي بعض الدول تفرض على بعض السلع رسوما قيمية و نوعية معا، و في هذه الحالة تسمى الرسوم نوعية قسيمة أو رسومات مركبة، كأن تفرض مثلا حكومة بلد ما حقوق جمركية نوعية قدرها 200 وحدة نقدية على كل دراجة بالإضافة إلى 05 على قيمة الواردات من الدرجات، و نادرا ما تطبق الرسوم النوعية إلا في حالات معدودة بالنسبة لبعض المنتجات التي لا يمكن تقييمها على أساس سعرها بل على أساس محتواها كما هو لشأن بالنسبة للمقابلات الرياضية.

### ب-4. الرسوم الاسمية:

وتهدف إلى إبقاء أسعار السلع شبه ثابتة، فإذا ارتفعت أسعار السلع في الأسواق الخارجية، خفض الرسم، أما إذا انخفضت أثمانها في الخارج رفعت الضريبة و عليه فإن للرسوم الجمركية أثارا، منها أنها تفرض بقصد حماية المنتجات المحلية من منافسة المنتجات الأجنبية، و لكنها في نفس الوقت ايرادا ماليا، حيث أن للرسم أثرين، أثر جبائي و أثر مالي و قد يكون الأثر الأول هو الأبرز فتسمى التعريفية جبائية وقد يكون الأبرز هو الأثر الثاني فتسمى التعريفية المالية.<sup>1</sup>

### ج- نظام حصص الاستيراد:

تعتبر حصص الاستيراد<sup>o</sup> نظام يتم بمقتضاه تحديد الكميات التي يمكن استيرادها في سلعة خلال مدة معينة، بحيث لا يسمح باستيراد تلك السلعة إلا في حدود الكمية المحددة.

تقوم الدول بإتباع نظام الحصص للأسباب التالية:

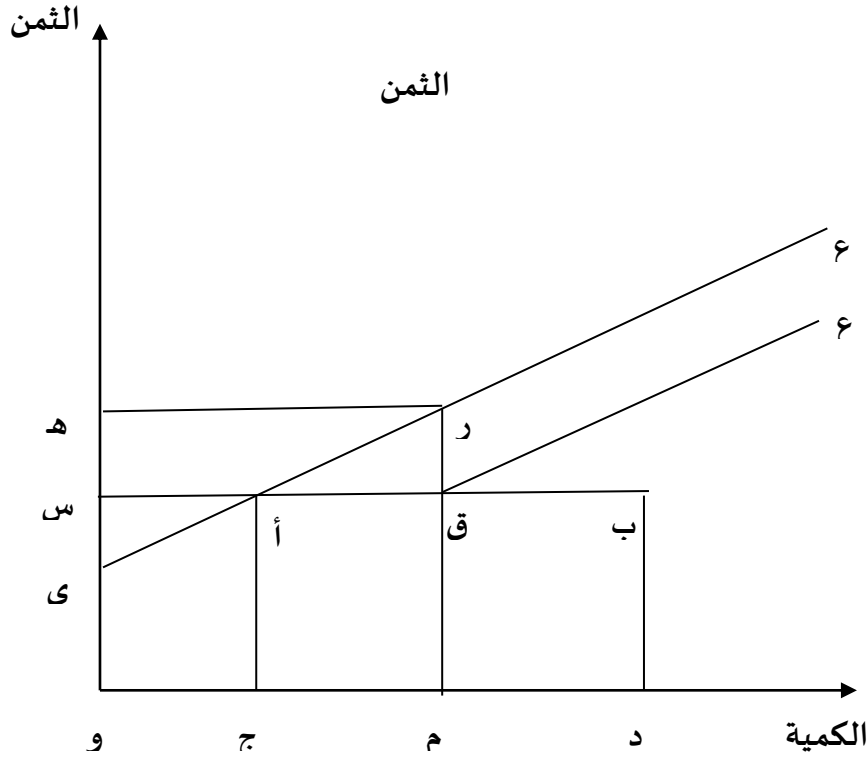
<sup>1</sup> مجدي محمود شهاب، "الاقتصاد المعاصر"، ص 137.138.



- يسمح بدخول السلع الأجنبية من غير أن تتعرض جمركي، و لكنها تدخل فقط بمقدار الكمية المسموح بها.
  - يحقق نقص في الواردات بطريقة فعالة، حيث أنه أكثر فعالية من الرسوم التي تترك مجالاً لاختيار الأفراد.
- كما قد تخضع الدولة الاستيراد لنظام التراخيص، فلا يسمح المتعامل اقتصادي باستيراد سلعة ما إلا إذا حصل مقدماً على إذن من السلطة العامة، تسمح له بالقيام بعملية الاستيراد.<sup>1</sup>
- و تهدف الدولة من وراء فرض تراخيص للاستيراد، حماية الأسواق الوطنية من واردات بعض الدول غير المرغوب فيها.
- و تستخدم الدولة كذلك نظام آخر يحظر الاستيراد نهائياً إما بصفة نهائية أو بصفة مؤقتة، حيث تعد قوائم محددة للسلع التي يمنع على المتعاملين استيرادها.
- و يمكن أن توضح الآثار الاقتصادية لنظام الحصص على الاقتصاد الوطني من خلال المنحنى التالي:
- إذا افترضنا أن الطلب المحلي على سلعة ما في بلد هو "ط" و أن العرض عليها هو "ع"، و إذا افترضنا أن السعر العالمي لهذه السلعة هو "س" فتكون الكمية المستوردة من السلعة عند مستوى هذا السعر هي "ج" د" فإذا قامت الدولة بتحديد حصة معينة لاستيراد هذه السلعة بالمقدر "أق" فإن الأثر المباشر على العرض الكلي للسلعة، سيكون أكبر من العرض المحلي لها بمقدار تلك الحصة.
- و بالتالي سيكون منحنى العرض الكلي موازياً لمنحنى العرض المحلي، و المسافة بينهما تقدر ب"أق"، و من ثم سيكون عرض السلعة محددًا بالحظ المنكسر "ي أق ع3

<sup>1</sup> أحمد جامع، العلاقات الاقتصادية الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987 ص 40.

• الشكل رقم (1-2): آثار نظام الحصص على الاقتصاد الوطني



المصدر : يوسف مسعداوي ،دراسات في التجارة الدولية .

وفي ظل هذا المنحني للعرض الجديد الناشئ عن فرض هذه الحصص الإجمالية نجد الآثار المترتبة على الاقتصاد الوطني كما يلي:

- 1- زيادة الإنتاج المحلي: تتحدد نقطة التوازن على مستوى خط العرض الجديد المستوى "و هـ" حيث أن هذا السعر المرتفع سيمكن المنتجين المحليين من التوسع في الإنتاج بحيث تزداد الكمية المعروضة محليا من "و ج" إلى "و م ز" .
- 2- نقص الطلب المحلي: نتيجة لإرتفاع السعر سوف تقل الكمية المطلوبة من السلعة من "و د" إلى "و م".
- 3- يقل فائض المستهلك: من المقدار الذي يمثله المثلث "ل ب س" إلى المقدار الذي يمثله المثلث "ل ت هـ" ، و يكون مقدار النقص في فائض المستهلك مساحة الرباعي "ت ب س هـ".
- 4- زيادة في فائض المنتج: يزداد فائض المنتج من المقدار "ي أ س" إلى "ي ر هـ" ، أي بمقدار مساحة الشكل الرباعي "ر أ س هـ".

و هنا نلاحظ أن الزيادة في فائض المنتج هي أقل من النقص في مستوى الرفاهية، و الناتج عن تقليص في حجم التجارة الدولية.

**د- التعقيم الجمركي:** يتمثل في مجموع الأنظمة التي تسمح بإدخال مواد أولية أو مكونات أو سلع أجنبية غير مكتملة الصنع إلى البلاد بقصد تصنيعها أو استكمال تصنيعها و إعادة تصديرها إلى الخارج.

و تحتل إجراءات تطوير الأنظمة الجمركية مكانا بارزا في إستراتيجية تنمية الصادرات لما لها من تأثير على تخفيض تكلفة الإنتاج المحلي و كذلك إدخال التكنولوجيا المتطورة على أساليب الإنتاج و بالتالي في تنمية الصادرات، و من أكثر النظم أهمية في هذا الصدد: السماح المؤقت، الدروبك أو رد الرسوم، التاكس ريبيت. و بالرغم من الأثر الإيجابي الملحوظ لهذه النظم إلا أن تطبيقها يواجه عدة معوقات يجب معالجتها حتى تؤدي دورها في زيادة القدرة، التنافسية للصادرات، و فيما يلي عرضها لهذه الأنظمة و بعض المقترحات لتطويرها :

**د-1 نظام الإيداع الجمركي:**<sup>1</sup> و يقصد به الوضع الجمركي الذي يمكن من تخزين البضائع تحت المراقبة الجمركية في المحلات المعتمدة من قبل إدارة الجمارك، مع توقيف الضرائب و الرسوم الجمركية و إجراءات الحظر و غيرها من الإجراءات الجبائية الخاضعة لها، و يتخذ هذا النظام الأشكال التالية:

**أ- المستودع العمومي:** و هو مفتوح لصالح كافة المستعملين، شرط حصول صاحب الامتياز على رخصة تسليمها له إدارة الجمارك.

**ب- المستودع الخاص:** يحدد قانون الجمارك المؤسسات التي يمكنها الاستفادة من نظام المستودع الخاص في المؤسسات التجارية و المؤسسات الصناعية، كما يمكن أن تستفيد البضائع الموجهة للأسواق و المعارض و المسابقات و غيرها من التظاهرات المماثلة من نظام المستودع الخاص.

**ت- المستودع الصناعي:** يسمح هذا النظام للمؤسسات بتهيئة البضائع العدة للإنتاج قصد التصدير، مع تعليق الضرائب و الرسوم التي تخضع لها هذه البضائع المودعة، و السلع التي يتم دمجها في منتوجات و كذا السلع المستعملة في عملية التصنيع.

يوفر هذا النظام للمتعامل الاقتصادي الإمكانيات التالية:<sup>2</sup>

- آجال بقاء السلع لمدة سنة.

<sup>1</sup> Rapport du promex, « Dispositif dr soutien d'information et d'assistance aux Exportations Hors Hydrocarbures » ? Alger, Juin 2002/

<sup>2</sup> Missouni, Anrouch, « la Reglementation Douanière et la promotion des Exprtation », Revue Mutations ,N° 18,Décembre 1996,p.22.

- إنهاء الإجراءات الجمركية بصفة تدريجية و حسب الاحتياجات.
- ضمان أمن و سلامة البضائع المستودعة.
- ث- **نظام السماح المؤقت:** السماح المؤقت كمصطلح جمركي يقصد به السماح للمواد الأولية المستوردة لغرض التصنيع من الإعفاء من الرسوم الجمركية و الضرائب، نظير تعهد أو خطاب ضمان على أن يتم التصدير خلال فترة محددة قانونا. و إذا انتهت هذه الفترة دون يتم إعادة التصدير فإن الضريبة الجمركية تصبح واجبة الدفع.<sup>1</sup>
- في ظل هذا النظام، يلتزم المستورد بإعادة تصدير المنتجات مستهلكة على كامل الكميات السابقة الإفراج عنها بهذا النظام إلى الخارج أو إلى منطقة حرة أو أي جهة لا تخضع وارداتها للضرائب الجمركية مثل شركات البترول، يتم إعادة التصدير خلال مدة محددة من تاريخ الإفراج الجمركي عن البضائع مع جواز إطالة هذه المدة لأسباب مبررة.
- وعند التصدير تعقد لجنة مشكلة من الرقابة الصناعية التحديد نسب التشغيل و نسب التصنيع لمعرفة نسب المنتج النهائي و حجم المنتج المستودع المستخدم في إنتاجه.
- و يهدف هذا النظام إلى تحقيق الأغراض التالية:<sup>2</sup>
- تشجيع قيام صناعات التصدير في البلدان من خلال إعفاء الموارد المصدرة من الرسوم الجمركية، و زيادة قدرتها، التنافسية.
- عدم الإضرار بالمنتجات المحلية، حيث أن الموارد المستوردة لا تدخل في المنتجات المخصصة للاستهلاك المحلي.
- توفير العملات الصعبة.
- الفائدة غير المباشرة من خلال استخدام وسائل النقل المحلية و المين و الشحن و ما إلى ذلك.
- وتشير التجارب إلى العديد من الدول المتقدمة التي تتوفر على المواد الخام اللازمة للتصنيع قد وجدت في نظام السماح المؤقت ضالتها، المنشودة التي تمكنها من احتلال موقع تصديري مرموق، و يأتي اليابان على رأس هذه الدول .

ت.3 **رد الرسوم الجمركية (الدورباك) Draw-back**<sup>1</sup>: الدورباك هو اصطلاح جمركي، يقصد به رد الضرائب الجمركية و غيرها من الضرائب و الرسوم و ضرائب الاستهلاك السابق تحصيلها على المواد

الجرف طعمة مني، " دور الصادرات في تنمية الاقتصادية المصري في ضوء التوجهات الاقتصادية الجديدة بعد عام 1974"، أطروحة

<sup>1</sup> دكتور الفلسفة في الاقتصاد كلية الاقتصاد و العلوم السياسية، جامعة القاهرة 1995، ص- 136.

<sup>2</sup> عبد الباسط وفا، " دراسات في مشكلات التجارة الخارجية"، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000، ص 237.

المستوردة التي استخدمت في صناعة المنتجات المحلية المصدرة إلى الخارج، و وفقا لهذا النظام تعطي الدولة الحق لمن دفع ضريبة جمركية على سلع معينة أن يستردها و ذلك عند إعادة تصدير تلك السلع و بالإضافة إلى السماح باستعادة الضريبة المدفوعة عن المواد الأولية المستوردة بعد تصنيعها و إعادة تصديرها<sup>2</sup> بعد الدورباك صورة من صور الإعانات الضريبية للمصدرين و يعتبر حقا قانونيا في استيراد الرسوم الجمركية التي تفرض على الأصناف المستوردة كمستلزمات إنتاجية لسلع يتم تصديرها.<sup>3</sup>

و عليه فإن إعفاء المنتج من دفع الرسوم الجمركية أفضل من سداده للرسوم ثم استردادها، لعدم حبس أمواله في رسوم قابلة للاسترداد و إن كان نظام السماح المؤقت يتضمن بعض القيود.

وسعى من الدولة نحو تحرير التجارة و تنمية الصادرات الوطنية فقد تم التوسع في تطبيق النظامين وتطويرهما، في الوقت التي تم تبسيط إجراءات استيراد الرسوم الجمركية في نظام الدورباك، و أصبح من الممكن استرداد تلك الرسوم يتضمن نظام الدورباك و السماح المؤقت الكثير من المعوقات و المشاكل، و المتمثلة أساسا في الإجراءات المعقدة و طول الفترة الزمنية المنقضية حتى يتمكن المصدر من استرداد الرسوم و الضرائب المحسوبة على أساس معدل غير مستحدث، و الذي غالبا ما يكون في غير صالح المصدر.<sup>4</sup>

ويظل نظام الدورباك يحيط به العديد من الصعاب و لعل من أهمها، ما يضمنها مفهوم هذا النظام من ضرورة تسديد الرسوم الجمركية على الموارد المستوردة أولا بما يؤثر على السيولة النقدية المتاحة للمصدر و هنا يمتاز نظام السماح المؤقت عنه في ذلك، حيث استحوذت الرسوم الجمركية إلا بعد مرور المهلة الزمنية المحددة قانونيا لتصدير السلعة، التي سبق استيراد احدى مكوناتها.

ولقد برر نظام رد الضريبة من جانبي:

- حث ذوي الشأن على إعادة التصدير في المدة المحددة حتى لا تضيق عليهم مبالغ الضريبة التي سبق تحصيلها منهم، مما يساعد على تشجيع الصناعة المحلية الموجهة للتصدير.
- ضمان عدم التهريب في حالة عدم تصدير السلع، السلع التي تتمتع بهذا النظام.

<sup>1</sup> محمود فؤاد مصطفى، " التصدير الإستيراد علميا و عمليا"، الطبعة الثالثة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993، ص 201.

<sup>2</sup> الجرف طعمة مني، مرجع السابق، ص 135.

<sup>3</sup> بكر محمد ابراهيم، " تنمية الصادرات في مصر، دراسة مقارنة مع تركيا"، أطروحة دكتوراه في الاقتصاد، كلية الاقتصاد و العلوم السياسية، جامعة القاهرة، 1994، ص-108.

<sup>4</sup> Missouni, Anouche, op-cit, P-21.

إلا أن الفقه الجمركي لا يجند نظام الدورباك للأسباب التالية:

- كونه يتميز بالتعقيد حيث يفرض على الممول دفع الضريبة أولاً ثم استردادها بعد ذلك، و هذا يمثل عبئا في الوقت و الجهد و التكاليف.

- يجهد جزء من أموال المستورد في شكل ضريبة أثناء المدة الفاصلة ما بين دفع الضريبة و استردادها. ونظرا لأن نظام الضرائب يتميز بعدة تعقيدات، فقد سعت العديد من الدول نحو تطويره و نعرض فيما يلي محاولتين وجدنا صداها في التطبيق.

أ- **نظام الرد الضريبي الجزء من قيمة البضاعة taxrtbate:** و هو تحديث النظام الدورباك روعي فيه يستهل إجراءات الرد بحيث يتم الرد على أساس عدة دراسات السلع محددة تنتج في عدة مصانع يتم الرد على متوسط الأعباء الضريبية و الجمركية التي يتحملها منتجي هذه السلع و التي ترد لهم طبقا لجداول فئات الرد المصاغة لكل سلعة على حدى داخل المجموعات السلعية المختلفة و يستفيد من هذا النظام المصدر المنتج و غير المنتج دون تقديم أي مستندات عند التصدير.

وبتعبير آخر، فهو عبارة عن نظام الرد الضرائب الجمركية السابق تحصيلها على المواد المستوردة التي تدخل في تصنيع السلع المصدرة برد من قيمة البضاعة. بمجرد تقديم مستندات الشحن على اعتبار أن هذه النسبة تمثل عادة ما سبق تأديته من ضرائب<sup>1</sup> و الهدف منه هو تخفيض تكلفة الإنتاج و التقريب بين الأسعار المستلزمت الإنتاجية المستوردة محليا و بين أسعارها عالميا.

وقد اعتمدت هذا الأسلوب العديد من الدول نذكر منها البرازيل و فرنسا، حيث على سبيل المثال استطاعت البرازيل خلال سنة واحدة تنمية صادراتها من 11,8 بليون دولار إلى 17,9 بليون دولار و تتخلص أهم مميزات نظام التاكسين ريست فيما يلي:

- مباشرة من جمرك التصدير وفقا للنسب المدرجة بجداول فئات الربط دون الحاجة إلى تظهير مستندات أو قراراته أو انعقاد لجان لتحديد نسب استخدام المستلزم المستورد في تصنيع المنتج المصدر.

- سهولة تحديد قيمة الضرائب المستردة مما يمكن المصدر من تحديد تكلفة السلع المصدرة مسبقا و التنافس بشكل أفضل مع السلع المماثلة في الأسواق الخارجية.

لا يشترط أن يكون المصدر هو المستورد لمستلزمات الإنتاج أو مصنعها و رغم كل ذلك يعاب على النظام ما يلي:

- يعد دعما محظورا طبقا لاتفاقية المنظمة العالمية للتجارة مما قد يعرض صادراته هذه الدول لعديد من الإجراءات العقابية.

<sup>1</sup> بكر نجلاء محمد إبراهيم، مرجع سابق ص 13.

- يلقي على الدول التي تتبعه عبئا ماليا ضخما.
- ب- **نظام الرد السريع و المباشر:** يعتبر نظام مطورا لنظام رد الضرائب القائم. و قد اقترحت بعض الدول لإصلاح نظام الرد القائم بها و يتطلب إدخال هذا النظام في إطار النظم الجمركية الخاصة، توافر ثلاث شروط هي:<sup>1</sup>
- تحديد قيمة و نسبة المواد الأجنبية الداخلة في تصنيع السلع المصدرة، و مقدار العبء الضريبي المفروض عليها.
  - تحديد متوسط قيمة الصنف المصدر في الأسواق المختلفة.
  - تحديد نسبة تقديرية بين العبء الضريبي المفروض على الموارد المستوردة و بين قيمة المنتج التصديري، بحيث ترد هذه النسبة على كل كمية من صادرات هذا المنتج.
- يصادف هذا النظام صعوبة فنية تتعلق بتحديد النسب المستحق استردادها بطريقة عادلة لا إجحاف فيها للمصدرين، و في نفس الوقت لا تؤدي إلى إهدار حق من حقوق الخزانة العامة.
- كما يتميز هذا النظام بأربع مزايا أساسية، هي:
- تسهيل الإجراءات من خلال إلغاء العديد من الإجراءات المتطلبة في نظام الرد التقليدي (مثل التحقق من مستندات المواد المستوردة و نسبة دخولها في الأصناف المصدرة... إلخ).
- يصادف هذا النظام صعوبة فنية تتعلق بتحديد النسب المستحق استردادها بطريقة عادلة لا إجحاف فيها للمصدرين، و في نفس الوقت لا تؤدي إلى إهدار حق من حقوق الخزانة العامة.
- كما يتميز هذا النظام بأربع مزايا أساسية، هي:
- تسهيل الإجراءات من خلال إلغاء العديد من الإجراءات المتطلبة في نظام الرد التقليدي (مثل التحقق من مستندات الموارد المستوردة و نسبة دخولها في الأصناف المصدرة..... إلخ).
- معالجة مشكلة تصدير الوحدات الاقتصادية الصغيرة حيث تحصل على احتياجاتها من المواد المستوردة من السوق المحلي.
- معرفة المصدر قيمة المبالغ التي يجوز استردادها مسبقا، مما يمكنه من إدخالها في اعتباره عند حساب سعر التصدير.

<sup>1</sup> بكر محمد ابراهيم، " تنمية الصادرات في مصر 994-ص 116.

ج- **نظام التصدير المؤقت:** يقصد بالتصدير المؤقت ذلك الوضع الجمركي الذي يمكن من التصدير المؤقت للبضائع الموجودة في الإقليم الجمركي قصد: أداء خدمة، استعمالها، تصنيعها، تحويلها، تصليحها أو عرضها.

ويهدف هذا النظام إلى الرفع من القيمة التجارية للمنتجات الوطنية، و هذا بتعريضها لتحويل أو تصنيع أو تصليح في إطار تحسين مستوى نوعية المنتج الذي يتطلب تقنية لا تمتلكها المؤسسة المحلية بسبب تكلفة الاستثمار أو عدم تحكم المؤسسة المحلية بسبب تكلفة الاستثمار أو عدم تحكم المؤسسة المصدرة في التكنولوجيا المتقدمة

ه- **نظام تشجيع الصادرات:** إن تدخل الدولة في تنظيم التجارة الخارجية لا يقف عند حد تنظيم الواردات فحسب، و إنما تحاول كثيرا منها أن تنظم الصادرات أيضا، و عليه تتخذ الدولة عادة إجراءات غرضها تشجيع الصادرات، و هما:

ه-1 **نظام الإعانات:** تتمثل أساسا في تقديم الدولة مزايا نقدية أو عينية للمصدرين حتى يتمكنوا من تصدير سلع معينة. فالإعانة هي نظام يشجع الصادرات، إذ يحقق للمنتجات المحلية نوعا من الحماية بغير رسوم جمركية.

و عليه فإن الإعانة عكس الرسم، فالرسم يدفعه المنتجون أو التجارة للدولة أما الإعانة فتدفعها الدولة للمنتجين أو التجار.

و قد تكون الإعانة مباشرة أو غير مباشرة، أما الإعانة المباشرة فتقرر في العادة في صورة مبلغ معين عن قيمة أو كمية مصدرة من السلعة، أما الإعانة غير المباشرة أو المستترة فتقرر في شكل إعفاء من الضريبة للسلع المصدرة و إعانة في شكل رسم جمركي معاد (دروباك).

ه-2 **نظام الإغراق:** يتمثل نظام الإغراق في بيع سلعة منتجة محليا في الأسواق الخارجية بسعر يقل عن تكلفة إنتاجها، أو يقل عن السعر الذي تباع به في السوق الداخلي فهو نظام للبيع سعريين، أحدهما مرتفع في السوق الداخلي و الآخر منخفض في السوق الخارجي.

و الهدف من الإغراق هو كسب الأسواق الخارجية بالقضاء على كل منافسة محتملة، و تقابل الدول المختلفة نظام الإغراق برد فعل مضاد ألا و هو فرض رسوم جمركية إضافية تذهب بأثر الإغراق.



## المبحث الرابع: التجارة الخارجية في الجزائر

التجارة الخارجية بدأت بعد الاستقلال مباشرة تتخذ سياسة مستقلة نسبيا و وفقا للمواثيق الرسمية التي تدعو إلى القضاء على روابط التبعية، و العمل على بناء اقتصاد يعتمد على التخطيط الديمقراطي يتمثل في النهج الاشتراكي و استمر تنظيم التجارة الخارجية في الثمانينات باضطرابات في الاقتصاد العالمي بسبب الانخفاض في أسعار البترول و تسارعت وتيرة انخفاضه إلى أن وصل إلى 13 دولار للبرميل في نهاية 1986 و تواصلت الإصلاحات و السياسات و المخططات التنموية إلى يومنا هذا.

## المطلب الأول : نظرة عامة حول سياسة التجارة الخارجية ما بعد الاستقلال إلى 1989

مرت التجارة الخارجية في الجزائر منذ الاستقلال حتى أواخر 1989 بثلاث مراحل رئيسية هي فترة المراقبة الممتدة من الاستقلال إلى 1970 و الثالثة هي مرحلة تنظيم التجارة الخارجية و الممتدة من 1980 إلى 1989 و سنتطرق إلى هذه المراحل كما يلي:

## 1) الرقابة على التجارة الدولية في الجزائر خلال المرحلة 1962 إلى 1970:

إتصف التشريع الجزائري للتجارة الخارجية في الفترة الممتدة بين 1962-1970 بوضع العناصر الأولى لمراقبة الدولة لهذا القطاع إذا تمثلت هذه العناصر في وسائل و أدوات تقليدية جبائية اتخذت ثلاث أشكال و هي:

## أ- مراقبة الصرف :

الأموال تنتقل بحرية كاملة بالإضافة إلى أن أغلب المبادلات الخارجية للجزائر كانت تتم في هذه المنطقة غير أنه بعد أكتوبر 1963 و بعد صدور القانون 62-144، دعمت التجارة الخارجية الجزائرية بنظام مراقبة صرف يسمح بالحد من خروج رؤوس الأموال إلى الخارج بالإضافة إلى التحكم في التقلبات النقدية في السوق.

وقد استمد هذا النظام من التشريع المعد من طرف وزارة المالية و يحمل في طياته كل ما يتعلق بعرض العملة الصعبة، الطلب عليها و الشروط التي تحددها و التي تحاول الحفاظ على سعر معين أسعار الصرف.

## ب- التعريف الجمركية :

في هذا المجال تم استخدام معدلات جديدة و تم توزيع تشكّلها من أجل حماية الاقتصاد الوطني من المنافسة الخارجية و تشجيع الصناعة التحويلية.<sup>1</sup>

لقد تم وضع أول تعريف جمركية للجزائر بمرسوم بتاريخ 28 أكتوبر 1963 حيث طريقة عملها كانت تعتمد على تصنيفين:

- بالنسبة للمنتج و ذلك حسب طبيعة وجهة المنتج.
- بالنسبة للبلد و ذلك حسب الأصل و المصدر الجغرافي للمنتج.

لكن نتيجة للنقائص التي عرفتتها التعريف الجمركية الجديدة سنة 1968 بمرسوم رقم 68-35 و الذي أدخل تعديلات على التعريف السابقة حيث، تم إلغاء التعريف الخاصة الممنوحة لفرنسا من جهة و تم تحديد الحقوق الجمركية على مستوى عام أعلى و توزيعها بطريقة أوسع<sup>2</sup> و لم تقتصر إجراءات المراقبة من طرف الدولة خلال هذه الفترة على مراقبة الصرف و التعريف الجمركية فحسب بل وضعت نظام الحصص للواردات ليدعم الإجراءات السابقان.

#### ج- نظام الحصة الاستيراد:

حددت في هذا النظام القيود الكمية بصفة نهائية عن طريق التفاوض في إطار اتفاقيات ثنائية تجارية و هذا بمرسوم 63-188 الصادر في 16 ماي 1963 و الذي يهدف إلى:

- حماية الإنتاج الوطني الذي كان في مرحلة الانطلاق.
- تحسين وضعية الميزان التجاري .

تتم عملية الاستيراد في نظام الحصة وفقا لطريقة التجمعات الشرائية (هي عبارة عن جمعيات تجمع بين مستوردين خواص و الدولة و تشكل شركات ذات رأس مال معظمه عمومي حيث تفرض عليهم الدولة نوع من المراقبة عن طريق وساطة ممثلين لها) و التي تهدف إلى:

- تنفيذ برامج الاستيراد السنوي للمنتج الذي هو اختصاصها.
- تسويق المنتجات بين مختلف الطالبين حسب حصة محددة من طرف وزارة التجارة.

صالح تومي، عيسى شقيب، النمذجة القياسية لقطاع التجارة الخارجية، مجلة الباحث، قاصدي مباح ورقة، العدد 2006، 04، ص:31.<sup>1</sup>

<sup>2</sup> محمود حميدات، مدخل للتحليل النقدي، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2000، ص:173.

- التعايش الظاهري بين القطاع الخاص و الدولة لم يخف عدم التلاؤم بينهما و الذي سرعان ما برز، نظرا لوجود برامج متناقضة بين المستوردين الخواص الذي هدفهم الرئيس هو تحقيق الربح و قطاع الدولة الذي كانت غايته الوحيدة التموين، التنظيم للسوق الوطنية.<sup>1</sup>

## 2) تنظيم و تطوير التجارة الخارجية في الجزائر خلال مرحلة الاحتكار من 1970 إلى 1979

يتم تنظيم قطاع التجارة استخدمت الدولة عناصر أساسية لإجراء هذا الاحتكار و هي :

أ- وضع اللمسات الأولى الاحتكار الدولة للواردات: لقد شهدت سنة 1970 و 1971 تعميم احتكار الدولة للتجارة الخارجية بصفة عامة و الواردات بصفة خاصة، حيث في سنة 1971 استفادت حوالي 20 مؤسسة من منح الاحتكار و مراقبة 80 بالمائة من التجارة الخارجية و هذا من أجل الوصول إلى إقامة صناعة قوية، تنشيط و ترقية الصادرات و التقليل من الواردات غير أنه يعاب على هذه الطريقة أنهما لم تنفصل بين الوظائف التقليدية للمؤسسات الإنتاج أو التوزيع و التوزيع في نفس الوقت و الوظيفة الجديدة ( الاستيراد) إلى جانب غياب نص قانوني يحدد الشروط العامة للاستيراد خاصة في إطار المؤسسات المستفيدة من احتكار الواردات فهذا ما خلق وضعية لم تسمع للكيفيات الإدارية التي تحكم تطبيق هذه الوظيفة "الاستيراد" و الوظائف التي تقوم بها.

ب- التراخيص الإجمالية للاستيراد (AGD) : في سنة 1974 ثم إنشاء الرخص العامة للاستيراد و هي بمثابة منح بالعملة الصعبة تمنح للمؤسسات العمومية سنويا من أجل التخفيف من حدة الاحتكار و تسهيل تنسيق عمليات الاستيراد مع الاحتياطات المحلية لمؤسسات العمومية و كذلك المؤسسات الخاصة التي لها برنامج سنوي كمحاولة إدراج القطاع الخاص في العملية التخطيطية المتاحة من طرف الدولة.<sup>2</sup>

ج- تعزيز احتكار الدولة للتجارة 78-02 المؤرخ في 11 فيفري 1978: و الذي يكرس احتكار الدولة للتجارة الخارجية، كما يمنع أشكال التدخل على مستوى التجارة الخارجية للمتعاملين الخواص و يمكن حصر الأهداف التي جاء من أجلها هذا القانون فيما يلي:

- تنويع العلاقات مع الخارج.

- حماية الاقتصاد الوطني.

- تقوية القدرة التفاوضية مع الأطراف الخارجية.

- ضمان حقيقي لنقل التكنولوجيا.

<sup>1</sup> محمود حميدات مرجع سابق، ص 173

<sup>2</sup> الصادق بوشنافة، مرجع السابق، ص 122

حيث يتم تدعيم هذا القانون بتعليمه رئاسة في 17 جوان 1978 حول طبيعة احتكار الدولة للتجارة الخارجية و وضع المبادئ التي يجب أن تسير عليها المؤسسات العمومية في تنفيذ صفقاتها التجارية مع الخارج و نوجز هذه المبادئ فيما يلي:<sup>1</sup>

- الأخذ بعين الاعتبار الطاقات الإنتاجية الوطنية في تحقيق و تلبية الرغبات و الحاجات المحلية قبل اللجوء للاستيراد من الخارج.

- تتم الصفقات مع الأجانب على أساس الأولوية و بشرط مع البلد الذي له علاقات مع الجزائر مدعمة بعقود تجارية.

- عمليات الاستيراد على الحساب يجب أن تكون بشروط تفصيلية كما يمنع استيراد منتجات متوفرة في السوق المحلي و استعمال رسم جمركي لحماية المنتجات المحلية و تدعيم صناعة الواردات.<sup>2</sup>

### 3) تنظيم التجارة الخارجية في الجزائر خلال 1980-1989

جرى العمل بهذا القانون إلى غاية 1988 مع ظهور بعض التعديلات الخفيفة التي كانت تنص عليها القوانين المالية خلال هذه الفترة.

1- الإجراءات الجديدة لنظام الاحتكار: يوجد إجراءات يتخذان من أجل هذا التنظيم:

1-1 وقف لنشاط المستوردين الخواص: تطبيقا (En application)

لمبدأ وقف نشاط المستوردين الخواص الذي يعملون لحسابهم الخاص ينص القانون رقم 78-02 في مادته 18 " حق مؤسسة خاصة تعمل في الاستيراد و التصدير و عموما كل مؤسسة يكون موضوعها الاجتماعي يخص تحضير المفاوضات أو تحقيق عمليات التجارة الخارجية، فالمؤسسات الخاصة التي تكون التجارة الخارجية فيها عبارة عن نشاط تابع، عليها أن تعمل في أجل محدد على إعادة تعديل نصوصها التأسيسية، قصد حذف نشاطات التجارة الخارجية من موضوعها الاجتماعي التي أصبحت ممنوعة ابتداء من نشر هذا القانون غير أن القانون أعطى للمؤسسات الخاصة الوطنية و الأجنبية بعض الصلاحيات بصورة مؤقتة في انتظار توسيع عملية الاحتكار على مجموع المنتجات المستوردة، و تتمثل في إمكانية حصول المؤسسات الوطنية الخاصة على رخصة استيراد، بشرط أن تكون السلع المستوردة لم تدخل بعد ضمن مجموعة السلع التي يشملها الاحتكار.

<sup>1</sup> الصادق بوشنافة، مرجع سابق، ص 122-123.

1994-2007، (مذكرة OMC محمد الأمين زاهي، أثر الإصلاحات الاقتصادية على التجارة الخارجية الجزائرية و انضمامها إلى

<sup>2</sup> مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية)، جامعة بن يوسف بن خدة الجزائر، 2008-2009، ص 41.

أما الشرط الثاني فيجب أن تكون هذه السلع المستوردة موجهة مباشرة للاحتياجات الخاصة بالإنتاج في هذه المؤسسات الأجنبية المعنية هي نفسها قد تقوم بعملية الاستيراد تحت غطاء الرخصة الممنوحة، إما بطريقة مباشرة أو عن طريق الوكالات أو الملتصقات أو غيرها من المؤسسات التي يمكن أن تنشأ في الجزائر كما أن هذا القانون قد يسعى إلى وقف كل إمكانية تدخل لحساب الأطراف الأجنبية الذي يتم عن طريق وسطاء حواص وطنيين.

**1-2 وقف جميع نشاطات الوساطة في مجال التجارة الخارجية:** حيث يعرف الوسيط على أنه كل شخص ضمني أو معنوي بإعداد الاتفاق و التفاوض أو تنفيذ صفقته أو عقد يحصل من خلاله على مقابل أو امتياز من أية طبيعة بفائدة طرف آخر أي أن الوسيط هو متعاقد لصالح متعامل عمومي وطني، إذ تم إلغاء الوسطاء الذين يمثلون مصدر تكاليف مرتفعة تنعكس على أسعار الشراء و عليه أصبحت الدولة تقوم باحتكار المؤسسات الاشتراكية ذات الطابع الوطني، أما على مستوى الصادرات رغم الاعتماد شبه الكلي للصادرات الجزائرية على قطاع المحروقات فإن قطاع التصدير قد تم احتكاره بصفة من طرف مؤسسة سونطراك فمنذ بداية الثمانينات اتخذت عدة اجراءات لتشجيع الصادرات و ذلك من خلال تنويعها.

بالتأكيد على هذه النقطة التي تشكل موضوع القسم الذي يتكون من 10 مواد على الأقل من القانون 87-02 الذي كان في الغالب يطلق عليه قانون " ضد الوسطاء" و الذي يمكن معالجته من ثلاث جوانب:

أ- تحديد مفهوم الوساطة.

ب- نتائج تطبيق قواعد مبدأ وقف الوسطاء.

ت- العقوبات المفروضة لضمان تطبيق القواعد المتعلقة بوقف الوسطاء.

## 2- الظروف و الآليات الجديدة لإعادة تنظيم الاحتكار:

وفقا للقانون رقم 88-29 في إطار إعادة هيكلة المؤسسات العمومية ثار جدال آخر خلال الفترة 1980-1982 حول موضوع احتكار الدولة للتجارة الخارجية بإعادة النظر فيه، بل و حتى إمكانية إلغائه، غير أن طابعه الدستوري كان كافيا للإبقاء عليه و وضع حد لذلك الجدل لكل مع تدهور أسعار النفط في الأسواق العالمية سنة 1986 التي كانت له آثار سلبية على الاقتصاد الجزائري، صار تصدير المنتجات من خارج المحروقات أمرا محتوما في السياسة الاقتصادية الجزائرية، كما استدعى الأمر إعادة تنظيم احتكار الدولة للتجارة الخارجية وفقا لمفهوم جديد لمشاكل التنمية الاقتصادية الذي تضمنه الإصلاح الخاص بمؤسسات التخطيط و هكذا فقد أصدرت الدولة القانون رقم 88-29 بتاريخ

1988/07/19 يتعلق باحتكار الدولة للتجارة الخارجية، و الذي جاء على أساس إلغاء القانون رقم 02-78 فهو قانون يعتبر متطورا من حيث الدقة كما أنه مستوحى من القانون البولوني لسنة 1982 فيما يتعلق بمنح حقوق الامتياز "les concessions" في مجال الاستيراد و التصدير و حسب التنظيم الجديد فإن الدولة الجزائرية تمارس احتكار التجارة الخارجية، عن طريق منح امتياز للمؤسسات العمومية أو إلى الهيئات العمومية أو إلى مجموعات المصالح المشتركة "Groupements d'intérêts communs" و هو امتياز يتم التراضي عنه من خلال دفتر الشروط الذي يحدد حقوق و واجبات صاحب الامتياز "Le concessionnaire".

و بذلك لم تعد الدولة تقبل استيراد سلعة من قبل مؤسسة محددة مسبقا أو من قبل مؤسسة واحدة فقط بل فتحت إمكانية المنافسة بين المؤسسات العمومية في مجال المبادلات التجارية الدولية. و قد جاء هذا القانون بأهداف جديدة حيث تحقيقها يتطلب آليات معينة تستخدم عن طريق المؤسسة العمومية في تدعيم اللامركزية في مجال التجارة الخارجية.

### 3- سياسة ترقية الصادرات:

لقد أصبح انجاز عمليات التصدير تتم من قبل المتعاملين العموميين و الخواص في إطار البرنامج العام للتصدير كما صار بالإمكان خلق مجموعات ذات مصلحة مشتركة تتشكل من مؤسسات العمومية الاقتصادية بالقيام بالعمليات التي لها علاقة بالتصدير و في ظل قانون 29-88 فقد تم اتخاذ إجراء تعويض رخص التصدير ببطاقات و شهادات التصدير حيث يمتد أجل صلاحية بطاقة المصدر إلى مدة 5 سنوات و هي بطاقة تسمح لصاحبها بالالتزام بالقيام بعمليات التصدير وفقا لقواعد ممارسة التجارة الدولية و يتم سحبها من وزارة التجارة و وزارة المالية.

أما شهادة التصدير فهي خاصة بالمؤسسات التي تقوم بعمليات التصدير بصورة منتظمة، و يترتب على حاملها نفس الحقوق التي تترتب على حامل البطاقة و تسحب شهادة المصدر من نفس الجهات الوزارية السابقة و ذلك عن طريق الغرفة الوطنية للتجارة أو الغرفة الولائية للتجارة.

أما فيما يخص علاقات المصدرين الوطنيين بالسوق الدولية فإن العقود التي تتفرد بها الوكالات التجارية، و التمثيلية في الخارج من أجل تصدير السلع و الخدمات يمكن أ، تتم مع المؤسسات المصدرة و الأشخاص الطبيعيين و المعنويين المؤهلين لهذا الغرض دون أن يمنع تلك المؤسسات المصدرة من دخولها الأسواق الأجنبية، كما يمكن للمؤسسات العمومية الاقتصادية أن تنشئ مؤسسات في الخارج أو المساهمة في رأس مالها، كما يمكن القول أنه فيما يخص الصادرات فإن الإصلاح يهدف إلى تنويع

الصادرات من خارج المحروقات من ذلك صارت كل المؤسسات العمومية أو الخاصة مدعوة لإدخال عنصر " التصدير " في مخططها التنموي المتوسط الأجل، مع الأخذ بعين الاعتبار جميع متطلبات التخطيط في الفرع الاقتصادي التابعة له و هو ما أعطى للمؤسسة حرية أكبر في تبني أشكال تنظيمية ملائمة أكثر من أجل تنمية صادراتها سواء لوحدها أو مع المؤسسات الأخرى، دون المرور بأي احتكار للصادرات. كما منحت الدولة تسهيلات متزايدة للمؤسسات التي تقوم بوضع خطة لتنمية الصادرات حيث أصبح بإمكان المؤسسة أن تحتفظ بقسط من إيراداتها من العملات الصعبة.

وفي هذا الإطار فقد أبدت الدولة مرونة كبيرة في السماح للمؤسسات العمومية و الخاصة من أجل زيادة صادراتها و مكاسبها من العملة الصعبة.<sup>1</sup>

### المطلب الثاني: الإصلاحات في مجال تحرير التجارة الخارجية في الجزائر

إعادة النظر في احتكار الدولة للتجارة الخارجية كان بموجب المرسوم التنفيذي 88-201 الصادر في 18 أكتوبر 1988 حيث جاء ليلغي الترتيبات القانونية التي تنص على احتكار الدولة كل العمليات التجارية المتعلقة بالأطراف الأجنبية حيث عرفت الساحة الجزائرية منذ سنة 1990 و لا تزال تعرف لحد الآن إصلاحات جذرية تهدف من خلالها إلى التحرير الكامل للتجارة الخارجية و التي يمكن تقسيمها إلى ثلاث مراحل هي:

#### المرحلة 01: مرحلة التحرير التدريجي خلال الفترة 1990-1993

و نجد في هذه المرحلة أنها تحتوي على مرحلتين هما:

1- **مرحلة التحرير الأولى 1990-1991**: عرفت سنة 1990 أولى العلامات لبروز نظام تجاري جديد حيث يعتبر قانون المالية لسنة 1990 أول خطوة باتجاه إلغاء النظام القديم، و التي كانت تتمثل في البرنامج الشامل للاستيراد و ميزانية العملة الصعبة و عوضت هذه الأخيرة بمخطط تمويل خارجي تحت إشراف البنوك المباشرة.<sup>2</sup>

عبد الرشيد بن ديب، تنظيم و تطوير التجارة الخارجية حالة الجزائر، (أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه دولة في العلوم الاقتصادية)،

<sup>1</sup> جامعة الجزائر، 2002-2003، ص 298.

<sup>2</sup> الهادي خالدي، المرأة الكاشفة لصندوق النقد الدولي، الطبعة الجزائرية للمحلات و الجرائد، الجزائر، سنة 1996، ص 195.

و بدأت فعليا بوادر تحرير التجارة الخارجية بإصدار المرسوم التنفيذي رقم 91-37 الصادر في 13 فيفري 1991 المرتبط أساس بشروط التدخل في ميدان التجارة الخارجية و التعليمية 91-03 لبنك الجزائر المتعلقة بشروط و قواعد تمويل عمليات الاستيراد.

يكرس المرسوم 91-37 إلغاء احتكار الدولة للتجارة الخارجية ، إذ أكد هذا المرسوم على عملية الاستيراد لا بد أن تقوم بواسطة تجار الجملة و الوكلاء المعتمدين من مجلس النقد و القرض.

لقد كان لهذه النصوص آثار مهمة على اتجاه الجملة و الوكلاء و يظهر ذلك من خلال:

- إلغاء إمكانية البيع بالعملة الصعبة من طرف الوكلاء و تجار الجملة المعتمدين.
- خضوع الوكلاء و تجار الجملة المعتمدين للقواعد الخاصة بالاستيراد و التمويل .
- توسيع الحقل التنافسي للوكلاء و تجار الجملة بما أن التنظيم الجديد يحدد الواردات.
- تحصيل المداخل بالدينار بالنسبة للاعتماد الخارجية التي تزيد من شكل خطر الصرف.

يتضح لنا من خلال النصوص الصادرة سنة 1991 أن النظام البنكي كان المنظم الوحيد للتجارة الخارجية، كما أن اهتمام السلطات في هذه الفترة كان منحصرا في تحرير عمليات الاستيراد.

التي بدأت تقليص محولاتها من العملة الصعبة نتيجة تذبذب أسعار المحروقات و هذا ما زاد من ارتفاع مديونيتها الخارجية، و الملاحظات التي يمكن تقديمها فيما يخص هذه المرحلة هي:<sup>1</sup>

- الميل إلى استيراد السلع النهائية سهلة التمويل على حساب التمويل الوطني.
- عمليات المضاربة في التجارة الخارجية و ذلك عن طريق استيراد المنتجات الواسعة الربح و المنافسة للمنتج الوطني.

أثبتت هذه النتائج الآثار السلبية لتحرير عملية الاستيراد على الاقتصاد الوطني بسبب تطبيقها بطريقة عشوائية و غير عقلانية إذ كان من الواجب على الدولة التدخل في إطار تنظيم و تحديد الأولويات دون عرقلة السير نحو اقتصاد السوق.

2- مرحلة العودة إلى مراقبة التجارة الخارجية 1992-1993: الفوضى التي ميزت السوق الجزائرية جراء عملية التحرير غير المضبوطة و التي أدت إلى اتجاه المستثمرين نحو عملية الاستيراد بهدف الربح السريع و إلى تدني النشاط الإنتاجي جعلت الدولة تعتقد أن من الضروري التدخل عن طريق إصدارها للتعليمات الحكومية رقم 625 الصادرة في 28 أوت 1992 التي جاءت لتأطير سياسة التجارة الخارجية

<sup>1</sup> نفس المرجع ، ص:198.



و تحقيق المراقبة القبلية لعمليات الاستيراد و إعادة صياغة الترتيبات و المقاييس المعدة لتحرير التجارة الخارجية.

رسمت هذه التعليمات محورين أساسيين، الأول على مستوى النصوص التنظيمية من خلال تحديد معايير دقيقة و أولويات للحصول على العملة الصعبة من جهة إدارة التمويل الخارجي من جهة أخرى، أما الثاني فيخص المتعاملين التجاريين و هو متعلق بتحديد النفقات بالعملة الصعبة إلى أقل ما يمكن و على العموم فقد وضعت هذه التعليمات إجراءات حماية تهدف إلى حماية المنتج الوطني و تشجيعه كما تعمل على توجيه الموارد النادرة نحو القطاعات التي تساهم في إنعاش الاقتصاد الوطني و تمكينه من تجاوز الأزمة.

عملية الإصلاح التي اعتمدها السلطة الجزائرية باستعمال الموارد الوطنية برهنت فشلها، و هذا ما أدى بها إلى اللجوء إلى الخارج عن طريق إعادة جدولة الديون و تبني إصلاحات هيكلية عميقة من خلال مباشرة مفاوضات مع صندوق النقد الدولي، و توصلت حينها إلى عقد اتفاقية "ستندباي" في أبريل 1994.

**المرحلة الثانية:** مرحلة الانتقال إلى التحرير الكامل للتجارة الخارجية بدءاً من 1994-2000.

لقد تضمن برنامج الإصلاح الاقتصادي الذي بدأ تطبيقه من قبل السلطات العمومية ابتداءً من 1994 إجراءات واسعة لتحرير التجارة الخارجية و ذلك تنفيذاً لشروط صندوق النقد الدولي و المتمثلة في تهيئة الاقتصاد الوطني للانفتاح أكثر على العالم الخارجي من خلال تحرير الجزائر لتجارها الدولية و من ثم فتح حدودها في وجه السلع و الخدمات الأجنبية و كذلك في وجه دخول رؤوس الأموال الأجنبية حيث تم ذلك من خلال التعليمات رقم 94-20 المؤرخة في 12 أبريل 1994 و المتعلقة بتمويل الواردات و التي أصدرها بنك الجزائر (البنك المركزي) حيث بموجبها تم حل اللجنة الخاصة المسماة (AD-HOC) و المكلفة بعملية تمويل الواردات، كما أن هذه التعليمات قد أعادت الاعتبار للبنك الأولي في أداء مهمته كعمول رئيسي للتجارة الخارجية و تجسيد مبدأ حرية الحصول على العملة الأجنبية من قبل كل متعامل اقتصادي تتوفر فيه الشروط المعينة،

إن هذه التعليمات قد ألغت سابقاتها المتعلقة بعملية تمويل الواردات كما عمدت إلى تحديد شروط منح القروض المصرفية على أساس علاقة جديدة بين البنك و العميل وفق مبدأ أساسي يتمثل في القدرة على السداد "La solvabilité"<sup>1</sup>

مسعود قريز، التجارة الخارجية بين التقييد و التحرير ، حالة الجزائر (مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير كلية العلوم الاقتصادية و علوم<sup>1</sup>التسيير)، الجزائر، 2000-2001، ص 178.

كما اتخذت تدابير أخرى ثم بموجبها إلغاء القاعدة التي تقضي بتمويل بعض الواردات الاستهلاكية بصورة مطلقة بالعملة الصعبة الخاصة بالمستورد، لكن باستثناء السيارات الخاصة إلى غاية 1994 و تم تحرير الواردات من المعدات الصناعية و المهنية المستعملة. و لزيادة الانفتاح و تدعيم التكامل الإقليمي تم تخفيض الحماية الجمركية و كذلك الحدود العليا للتعريف الجمركية على الواردات فانخفضت سنة 1996 من 60 بالمائة إلى 50 بالمائة ثم إلى 45 في أول جانفي 1997 و اقتصر الحظر على ثلاث فئات من السلع المستوردة ( الأسباب دينية و صحية و اجتماعية و السلع الموقوفة مؤقتا لغاية نهاية 1994، و هنا عشر سلع معظمها من الموارد الغذائية الأساسية المدعمة حيث ألغيت القيود عليها نهاية 1994) حيث ألغى الحظر عليها تماما خلال منتصف 1995، هذا بالنسبة للواردات أما بالنسبة للصادرات ، فقد ألغى الحظر السابق عليها، و في جوان 1996 و أصبح نظام التجارة الخارجية الجزائري حاليا من القيود الكمية ، لقد كان من نتيجة تحرير التجارة الخارجية ارتفاع قيمة الواردات ارتفاعا كبيرا في 1994 و استمر هذا الارتفاع في 1995، بالرغم من ذلك ظل أقل من مستواه في 1990 بالقيمة الحقيقية.

لقد انخفضت قيمة الواردات الحقيقية في 1996 بالرغم من وجود التحرير التجاري، و بقيت على نفس المستوى في 1997 و أدى انخفاض الواردات عام 1996 إلى حدوث تشعب مفاجئ في الطلب المكبوت و انخفاض في مستوى الواردات الغذائية نتيجة الارتفاع بصورة استثنائية للإنتاج الزراعي الوطني.

كما يشير عليه تقرير صندوق النقد الدولي إلى الصعوبات التي تعرضت لها المؤسسات تواجه صعوبة مالية نتيجة تزايد المنافسة بصورة أكبر هذا فضلا عن انخفاض الواردات من السلع الاستهلاكية لانخفاض الدخل الحقيقي للعائلات، و استمر ضغط خفض الواردات في السنة الموالية (أ) [1997) بالرغم من حدوث ميل الاقتصاد الوطني للاستيراد بحكم برامج التصحيح الهيكلي، بمعنى حدوث انخفاض نسبة الواردات إلى إجمالي الناتج المحلي نتيجة تصفية أو إعادة هيكلة المؤسسات العمومية الغير ناجعة و التي كانت تعتمد في نشاطها بصورة كبيرة على المتوقع أن يبقى حجم الواردات ضعيفا و على المدى المتوسط يمكن أن تنمو الواردات مع زيادة الناتج المحلي الإجمالي بتخفيض رسوم جمركية و عضوية الجزائر في المنظمة العالمية للتجارة.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> عبد الرشيد بن ديب، المرجع السابق، ص 411.

## خاتمة الفصل :

أن التطور الكبير في حركة التجارة الخارجية الذي قد شهده العلم في ظل معطيات الثورة الصناعية في القرن الثامن عشر و ثورة المعلومات و الاتصالات العاصرة حيث تحقق إنتاج واسع من السلع و الخدمات بمواصفات متطورة علميا و تكلفة أقل نسبيا و هذا ما زاد في حجم التبادلات الدولية و عمق حالة التخصص الدولي في الإنتاج و تقسيم العمل الدولي و هما من أسس التجارة الدولية في العلم ، و على الرغم من التطور الهائل في حركة الإنتاج و التبادل فمازالت ميزة التجارة الدولية تساعد البلدان المختلفة للاستفادة من مزايا البلدان الأخرى، و هذا ما أدى إلى توسع الأسواق من حدة التنافس و استيعاب التكنولوجيا و هو ما جعل من التجارة مصدرا أساسيا لتحقيق الموارد المالية و زيادة الدخل القومي الإجمالي في البلدان المختلفة و ارتفاع مستوى الرفاهية ، و ذلك يجعل من معطيات التجارة الخارجية و مواردها المالية مصدرا مهما لتحقيق التنمية الاقتصادية.

# الفصل الثاني

تسيير الموانئ لتجارية في الجزائر

تمهيد :

إن الميناء ليس فقط وسيط بين المساحة الأرضية والمساحة البحرية حيث تتواجد الأرصفة ومراكز تتوقف لتقديم الخدمات لمختلف المتعاملين، وإنما الموانئ تعتبر مراكز للنمو الاقتصادي باعتبار المصانع التحويلية المتواجدة بها والتي تطورت بتطور الإحتياجات الاقتصادية للدولة حيث عملت على توليد أنشطة صناعية أخرى متنوعة ومهنية تجارية جديدة ساهمت وبشكل واسع في تحقيق هذا النمو.

وذلك من خلال تسخير وسائل مادية ومالية وبشرية وقانونية، بحيث أنشأت العديد من الهياكل والجسور والطرق البرية والحديدية، بحيث تم مدها وربطها بالموانئ بغية تسهيل الحركة وباعتبار أن الدولة منفتحة على العالم الخارجي من حيث المبادلات التجارية لأكثر من 80% من المبادلات التجارية تمر عبر البحر، آجر من العديد من العقود التجارية بين مختلف المتعاملين الإقتصاديين سمسرة بحريين، وكلاء التأمين، وكلاء العبور... إلخ فحددت مسؤولياتهم في ذلك، بحيث هذه النشاطات تتطلب نظم قانونية تسييرية ورقابية لحماية الملك المينائي وحماية الأشخاص الطبيعية والمعنوية المتعاملة معه وذلك عن طريق تحديد النصوص القانونية حول كيفية استغلال الملك المينائي وتحديد مسؤوليات وجزاءات الأشخاص المتسببة في إحلال بالملك المينائي مع تحديد التعويضات الضرورية لذلك والغرض من ذلك هو حماية حقوق مختلف الأطراف المتعاملة لاستغلال الملك العقاري وكذلك عقود إستئجار الآلات والأجهزة على طبيعة هذه الحقوق والإلتزامات خاصة في حالة الإستثمارات المشتركة بين السلط المينائية وشركات أجنبية، فهي من بين شروطها الوضوح في القوانين المتعلقة بالنشاطات المينائية وهذه تعتبر أمور ضرورية في المعاملات الدولية خاصة في الظروف الحالية وما تشهده الموانئ الإقتصادية من انفتاح وتطور كبيرين على مختلف الأسواق العالمية.

## المبحث الأول : ماهية الموانئ التجارية

المطلب الأول : تعريف الموانئ التجارية، البحرية ، انواعها وحجمها

تعريف الموانئ البحرية:

الميناء نقطة من ساحل البحر يقع على حافة المحيطات أو الأنهار أو البحار تذهب إليه لشحن أو لتفريغ حمولتها كما يكون مهياً أو مجهز لاستقبال السفن وإيوائها من جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري<sup>1</sup>.

كلمة "port" يقصد بها عموماً 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<sup>2</sup>.

أنواع الموانئ:

اختلفت الدراسات الخاصة بتصنيف الموانئ وتقسيمها حيث صنفت حسب المتناولات كما يلي<sup>3</sup>:

(أ) موانئ البضائع العامة:

وهي الموانئ التي تكون البضائع المتناولة فيها لبضائع غير معبأة ضمن حاويات، وهي بضائع توضع أو تحمل وتفرغ من وعلى البواخر بواسطة الأسلاك والخيال كالحديد، والخشب وقطع الحجر والسيارات والآليات الثقيلة...إلخ، ويجب التنويه إلى أنه قبل إختراع الحاويات كانت كل البضائع تشحن كبضائع عامة ونتيجة للخدمات المبهرة التي تقدمها الحاويات هناك اتجاه عام لتحوية كافة أنواع البضائع العامة، وهناك نوع آخر من الموانئ يسمى بموانئ بضائع الصب، حيث يرى بعض الباحثين إدراجها ضمن صنف موانئ البضائع العامة، ويمكن تقسيم موانئ بضائع الصب حسب المتناولات إلى: موانئ بضائع الصب الجاف: وهي الموانئ التي تتناول البضائع الجافة التي يمكن صبها بواسطة شفاطات، مثل الحبوب والرمل ونشارة الخشب أو الحديد وغير ذلك، وموانئ الصب السائل: وهي الموانئ التي تتناول البضائع السائلة التي يمكن صبها مثل الزيوت والشحوم وأنواع الكيمائيات السائلة.

<sup>1</sup> السيد عبد المولى، الوجيز في العلاقات الاقتصادية الدولية، مصر، بدون دار النشر، 2002.

<sup>2</sup> سيق طارق، جمعة محمد، السياسات الاقتصادية المقترحة لرفع كفاءة النقل بالسفن المصرية النظامية في ضوء معطيات المنافسة

<sup>3</sup> Talley, w, k (v), port economics, USA and england :rutledge, 2009,p 18.

## (ب) موانئ الحاويات:

تعد الحاويات وسيلة النقل الحديثة والآمنة للبضائع، ونتيجة للاعتماد الكبير على الحاويات في تناول البضائع أصبحت الموانئ تخصص أرصفة ومعدات وساحات خاصة بالحاويات وتحولت موانئ البضائع إلى موانئ حاويات، وللحاويات المتناولة استخدامات وقياسات وأنواع مختلفة سيتم التعرف عليها لاحقاً.

## (ت) موانئ المسافرين:

وهي الموانئ التي تختص بنقل المسافرين، وهي مشابهة لموانئ البضائع من حيث وجود الأرصفة وبوابات الدخول والخروج والإنتظار ومكاتب التذقيق بالمستندات ونقاط تبادل الأمتعة والأماكن السياحية والتجارية، إلا أنها تحتوي على ساحات كبرى في موانئ البضائع.

## (ج) حسب الملكية:

تقسم الموانئ من حيث الملكية إلى موانئ عامة وخاصة ومشاركة الموانئ بحسب الملكية إلى موانئ خاصة تكون ذات طبيعة تجارية تهدف إلى تحقيق الربح، وموانئ عامة تكون مملوكة من قبل الدولة وليس بالضرورة هدفها الربح وإنما تحقيق التطور الإقتصادي مثلاً وتصدير المنتجات والسلع المحلية، إلا أن يرى (Aldertca, 2008) يرى أنه عندما تشكل الحكومة الميناء يدعى في هذه الحالة بميناء خدمات، حيث تقدم هيئة الميناء كافة التسهيلات والخدمات الرفيعة داخل الميناء.

كما لاحظ<sup>1</sup> (Nettle, 1996) أنه في كثير من الحالات تتولى هيئة الموانئ العامة إدارة الموانئ الخاصة والتي لا تكون قادرة على الإستمرار والتوسع في العمليات بسبب الصعوبات المالية، كما وضع (Baird, 1997) مصفوفة خاصة بتقسيمات الموانئ حسب الملكية تفيد في الدراسات والأبحاث، وهي مفصلة بشكل موسع<sup>2</sup>.

وقد لاحظ الباحث أن الحكومات في العديد من البلدان اعتمدت سياسة تشجيع تطوير مشاريع البنية التحتية من خلال القطاع الخاص، حيث تحتفظ الحكومة بملكية أرض الميناء وتترك للقطاع الخاص تطوير البنية التحتية والقيام بعمليات التشغيل وفق عقود تقوم بين الطرفين، ويرى بعض الباحثين في ذلك

<sup>1</sup> Nettle, s (1998), ports operations and shipping : aguide to porti and related aspects of the shipping industry. England ; lory d's of london press l td.

<sup>2</sup> Baird, a.j (1997) port privatization : and analytical framework, procedings of international association of maritime economis conference, city university, london, pp. 22-24.

كقرب القطاع العام من بعض المسؤوليات والأعباء ودفعها باتجاه القطاع الخاص، ويرى الباحث أن للملكية الميناء دورا مهما على مستويات الكفاءة، وسوف يعتمد الباحث على مصفوفة ( Baird, 1997) في تقسيمات الموانئ أثناء دراسة أثر الملكية على الكفاءة في تقسيم العملية من هذا البحث<sup>1</sup>.

### ح- الموانئ حسب التموضع والمهمة:

إن التطور الإقتصادي المتزايد والتبادل التجاري الهائل بين بلدان العالم قد حول الموانئ من كونها نقطة البضائع والحاويات الأخيرة لتصبح حلقة في سلسلة نقل طويلة قد تمتد من موانئ الصين الضخمة في أقصى الشرق إلى موانئ الأوربية الأمريكية في أقصى الغرب، ويلعب الموقع الجغرافي دورا هاما في تحديد مهمة الميناء فيما إذا كان يصلح كحلقة في سلسلة النقل أم لا، فالميناء الذي لا ينتمي إلى سلسلة النقل الدولي تنحصر مهمته بتقديم الخدمات للبواخر التي تكون وجهتها بلد الميناء فقط، وهو ميناء يكون متطرف ويقع خارج السلسلة، أما الموانئ التي تنتمي إلى سلسلة النقل فتكون مهمتها استقبال البضائع والحاويات من البواخر لتخزن لديها مؤقتا وتغادر على بواخر أخرى إلى موانئ أخرى بحرا وهذا ما يعرف بنظم "Transshipment" أو برا بواسطة الشاحنات والقطارات وهذا ما يعرف بنظام الترانزيت. ويرى الباحث أن الموقع الجغرافي للميناء يلعب أدوارا هامة في كفاءته يمكن تصنيف الموانئ بحسب تموضعها إلى:

(أ) موانئ مركزية: تعد كمركز يرتبط بالموانئ الصغيرة ويقدم الخدمات عن طريق خطوط "التراسن شيمينت" أو طرق الترانزيت البرية السريعة.

(ب) موانئ فرعية: وهي موانئ صغيرة الحجم مقاسة بالموانئ المركزية، حيث تمد البضائع إليها من الموانئ المركزية وتقوم بدورها بتزويد هذه البضائع إلى المناطق الداخلية التي توجد فيها.

ثانيا: بالنسبة للموقع الجغرافي: يمكن تصنيف الموانئ طبقا للموقع الجغرافي إلى ما يلي<sup>2</sup>:

(أ) الموانئ الساحلية: هي الموانئ التي تقع على الساحل الطبيعي أو الصناعي مباشرة تحتاج إلى إقامة حواجز للأمواج.

<sup>1</sup> Baird, a.j (1997) port privatization : and analytical framework, procedings of international association of maritime economies conference, city university, london, pp. 22-24.

<sup>2</sup> أيمن الصحراوي، تخطيط وإدارة وإقتصاديات الموانئ البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014.



(ب) موانئ مصبات الأنهار: تقع هذه الموانئ على مصبات الأنهار عند إلتقائها بمياه البحر مثل: ميناء دمياط بمصر.

(ج) موانئ البحيرات: تقع على الشواطئ التي تتصل بالبحار أو المحيطية عن طريق الأنهار.

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

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

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

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

- حجم أو كمية البضائع المتداولة.

- عدد البواخر المترددة على الموانئ.

حجم أكبر سفن تدخل الميناء<sup>1</sup>.

حجم الموانئ : يبلغ عدد الموانئ التجارية في الجزائر 11 ميناء من الحجم الصغير و المتوسط ، ويصل حجم مبادلاتها الاجمالي الى 130 مليون طن، وتخدم 95 % من المبادلات التجارية الخارجية مما يدل على أهمية الموانئ، كعامل حيوي في الاقتصاد الجزائري.

تصنيفات الميناء البحري:

تختلف الموانئ في العالم من حيث البنية الإقتصادية والطبيعية وكذا ظروف التشغيل بصفة عامة فإنه يمكن أن تصنف الموانئ البحرية طبق لأربعة معايير أهمها ما يلي:

(أ) موانئ عامة: هذه الموانئ لها القدرة على استقبال أنواع عديدة من السفن مثل سفن البضائع العامة، إستقبال لسفن الركاب كما تقوم أيضا بتقديم بعض الخدمات مثل: إصلاح السفن كما أنها تتصل بجميع وسائل النقل البري ومن أمثلة هذه الموانئ في حوض البحر الأبيض المتوسط: ميناء مرسيليا بفرنسا، ميناء نابولي بإيطاليا، ميناء الإسكندرية بمصر.

<sup>1</sup> سامي زكي عوض، مرجع سبق ذكره، ص56.

(ب) موانئ متخصصة: تتميز هذه الموانئ بالتخصص في تقديم خدمات معينة والعديد من هذه الموانئ أبرزها ما يلي:

1) الموانئ الصناعية

2) موانئ العبارات

3) الموانئ الحرة.

4) موانئ الصيد

5) الموانئ الحربية

6) موانئ التزهة<sup>1</sup>.

المطلب الثاني: وظائف وخدمات الموانئ التجارية:

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

الخدمات المتعلقة بالسفن: تتمثل في النقاط التالية<sup>2</sup>:

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

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

العمليات التي تتطلب سحب السفينة أو دفعها.

مناورات الإرساء والانتقال أو إيجار السفينة.

<sup>1</sup> أحمد عبد المنصف محمود، إقتصاديات النقل البحري، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2001، ص25.

<sup>2</sup> محمد جلال خطاب، إقتصاديات النقل البحري في العالم، مركز الإسكندرية للكتاب، 2005، ص75.

المراقبة أو المساعدة في تنفيذ مناورات أخرى للملاحة بالسفينة يبدأ عقد القطر بمجرد وصول السفينة القاطرة إلى جوار السفينة المقطورة بما فيه الكفاية للقيام حالا بعمليات القطر الضرورية وتكون تحت النفوذ المباشر لحركات السفينة والواجب قطرها.

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

**الإرشاد:** هو المساعدة التي تقدم إلى الزبائن من قبل مستخدمي الموانئ المرخص لهم من قبل الدولة لقيادة السفن عند الدخول والخروج إلى الموانئ أو المياه الداخلية.

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

يبدأ الإرشاد إعتبارا من وصول وتقديم المرشد نفسه في حدود المحطة وينتهي عند وصول السفينة إلى مكان الوصول أو بالرسو أو الرصيف أو حدود المحطة عند الخسائر والأضرار التي تلحق بالبضائع أو السفينة أو وسيلة أخرى للنقل إلا إذا ثبت مسبقا خطأ عامل الشحن والتفريغ.

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

**التخزين قصير الأمد:** وهو خاص بالبضائع التي تقضى وقت قصير في الميناء.

**التخزين طويل الأمد:** يتم للبضائع التي تقضى بعض الوقت في الميناء لأسباب مختلفة وهذا النوع من التخزين تقدم في الميناء يتسهيلات في أجزاء مختلفة من الرصيف لأن احتياجاتها مختلفة.

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

وتخزن البضائع العابرة في مكان قريب من الرصيف، وذلك لتقليل مسافة النقل لأقل ما يمكن بينما في التخزين طويل الأجل فتخزن البضائع بعيدا عن طريق الرصيف أو بعيدا عن مراكز الأنشطة التي على الرصيف بالقرب من وسائل النقل البري<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> محمد جلال الخطاب، مرجع سبق ذكره، ص 46.

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

### أمن الموانئ:

ضمان سلامة التجهيزات والنشآت وأعمال مساحات الماء التابعة للأملاك العمومية المينائية المحافظة على منطقة التوسع.

التنظيم القانوني لحركة الملاحة في حدود البحرية للموانئ.

تأمين نظافة وصحة مساحة الماء والسطوح الترابية.

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

من إجراءات الوقاية والضمان على أسباب حوادث العمل المرتبط بعملية المناوبة وغيرها من الخدمات المينائية.

تحديد شروط إيداع وتكديس وحركة البضائع.

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

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

يلتزم المرشد بمجرد صعوده إلى السفن بتقديمه خطة الرسو السفينة، ويمكن لهذا الأخير تعديله.

### السفن التي تعفى من الإرشاد:

1) السفن الشرعية بحمولة أقل من 100 طن.

2) السفن ذات الدفع الآلي والمخصص فقط لتحسين وصيانة ومراقبة المرافق ومداخلها كقاطرات والناقلات والجرافات.

يجب على المرشد أن يتخلى عن كل خدمة أخرى ويقدم أولى خدماته إلى السفينة التي هي في خطر حتى ولو لم يأتي دورها وذلك عندما يتأكد من الخطر المحدق بالسفينة أو عندما خبر ذلك.

إرشاد ونقصد به إرشاد السفينة أثناء قيامها بعملية القطر إلى مكانها المناسب في الرصيف والفرق بين الإرشاد وإرشاد هو أن الإرشاد يتم التحضير له عند اقتراب السفينة ويشرف عليه المرشد وبعض المساعدين.

يتم توقيف مركبات السفينة ويتم سحبها بواسطة قاطرات وها تبدأ عملية القطر وعند اقترابها من الرصيف يتم إرشاد التي يكون مقترنا بالقطر أي يتمان في وقت مشترك عكس الإرشاد يتم أولاً ثم المراحل المتبقية<sup>1</sup>.

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

**الشحن والتفريغ:** تحدد قواعد وشروط ونوع العمليات الخاصة بالموانئ بموجب نظام الميناء الذي يصدر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية تتم خدمات الشحن والتفريغ بالموانئ بموجب نظام الميناء يمكن أن يتضمن عقد الشحن والتفريغ في الميناء شروط يتفق عليها بعد حرية شرطية أن لا تكون مخالفة لقانون والأعراف المحلية ولا يكون لها تأثير سلبي على عمليات الموانئ أو حقوق المرتفقين للآخرين بالموانئ والمحددة في نظام الميناء.

إذا أصابت الأضرار والخسائر البضائع خلال عمليات الشحن والتفريغ والنقل باستعمال الزوارق الصغيرة لنقل البضائع أو استعمال وسائل أخرى بحرية وأخرى يستطيع عامل الشحن والتفريغ تحديد مسؤوليته حسب القواعد المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري ولا يكون عامل الشحن والتفريغ مسؤولاً.

**استغلال الموانئ:** نقصد به تطبيق القواعد الخاصة بـ:

- شروط تخصيص المناطق المينائية واستغلالها.
- كفاءات وشروط عبور الركاب والبضائع وشحن وتفريغ السفن وتفريغها.
- شروط شحن البضائع وتفريغها وإبداعها وتحويلها.
- قواعد تسيير المنشآت المتخصصة.
- كفاءات استغلال الآلات والمنشآت المينائية.
- شروط تسيير المناطق الخارجة عن الموانئ والمناطق المتخصصة للصيد البحري والترهة.

<sup>1</sup> محمد جلال الخطاب، مرجع سبق ذكره، ص 46.

**خدمات مساعدة:**

-خدمات نزع أو إزالة الأوساخ من السفن.

-تطهير أماكن الرصيف.

-وزن البضائع.

-تأجير القاطرات أو الزوارق من أجل تموين السفن.

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

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

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

**وظيفة العمالة:** لا شك فيه أن الموانئ توفر فرص عمل كثيرة في مختلف الأنشطة، مما يخلق بمجالات التشغيل.

**الوظيفة الصناعية:** معظم الموانئ الآن تقوم بالصنع أو بمعنى آخر أصبحت كأي مؤسسة تجارية تقوم على بعض الصناعات ذات الطبيعة التصديرية أو التي تعتمد على المواد الخام التي تستورد من الخارج ومن أمثلتها صناعة الحديد والصلب.

**وظيفة الموارد المالية:** تعتبر الموانئ من أهم المصادر للحصول على المجالات الصعبة التي تحتاجها الدولة ويتحقق هذا العنصر الرسوم التي تحصل من السفن والرسوم الجمركية التي يتم تحصيلها عن البضائع الواردة.

الوظيفة السياسية: للموانئ دور هام في تدعيم الاستقلال الإقتصادي والسياسي للدولة، فالدولة التي تتمتع بموانئ بحرية على العالم الخارجي دون أي ضغوط لوقوع تجارتها الخارجية تحت سيطرة أي دولة مجاورة، لذا تستطيع تحقيق ذاتها واستقلالها الإقتصادي<sup>1</sup>.

### المطلب الثالث: الأهمية الإستراتيجية للموانئ:

**1) البيئة الإقتصادية للموانئ البحرية:** إن البيئة الإقتصادية التي تعمل فيها الموانئ البحرية تتمثل في أطراف عديدة تجمعهم من العلاقات المباشرة وغير المباشرة، بحيث يشكل مجموع علاقات هذه الأطراف ما يمكن أن يطلق عليه البيئة الإقتصادية للميناء، ويتعاطم دور هذه العلاقات في ظل المتغيرات الإقتصادية والسياسية، التي تعكسها مفاهيم النظام العالمي الجديد والتكتلات الإقتصادية وآليات الإقتصاد الحر وهكذا يمكن تصور مفهوم قوامه أن تصبح البيئة الإقتصادية لميناء بحري تتمثل في نطاق جغرافي نطاقه التبادل هو العالم أجمع بقاراته، خاصة إذا كان الميناء واقعا في موقع جغرافي متميز.

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

يحدد الميناء وفق هذه العلاقة إلى تعظيم قيمة الأنشطة المقدمة إلى عملائها ومستخدميها، يمكن تعظيم قيمة أنشطة المستخدمين وتعظيم أرباحهم إذا ارتفعت إنتاجية الميناء وانخفضت تكلفة الخدمات المؤداة بما يمكنها من تحقيق تميز تنافسي من حيث الجودة والتكلفة<sup>2</sup>.

### تحليل الموانئ البحرية:

**عناصر القوة والضعف للموانئ البحرية:** تتمثل العوامل التالية وعناصرها مصادر القوة والضعف للموانئ، وتكون هذه العوامل وعناصرها مصدرا لقوة الميناء إذا كانت في صالحه أما إذا كانت في غير صالحه فإنها تعتبر مصدرا لضغوط الميناء وتتمثل هذه العناصر فيما يلي<sup>3</sup>:

<sup>1</sup> محمد زغلول، ادارة الموانئ ، المكتبة الحديثة ، الاسكندرية ، مصر ، 2001 ، ص88.

<sup>2</sup> علي عبد، مصطفى عبد الحافظ، إدارة وتشغيل الموانئ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، 2000، ص85.

<sup>3</sup> سامي زكي عوض، دور الموانئ الجافة في منظومة النقل متعدد الوسائط، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص130.

-الموقع الجغرافي

- وسائل النقل المختلفة بالميناء

- خدمات الميناء توفرها وكفاءتها

-أسعار خدمات الميناء<sup>1</sup>.

- قوة العمالة بالميناء

- الإدارة بالميناء

- الإتصالات السلوكية واللاسلكية

- الموقف المالي

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

أولاً: الموانئ المنافسة:خروج أحد الموانئ المنافسة من النشاط التنافسي أي من مجال تعامل الموانئ فرصة بالنسبة للموانئ الأخرى.

ثانياً: النشاط/ الأنشطة التي يعمل فيه الميناء:

-زيادة ونمو النشاط الذي يعمل فيه الميناء.

-ظهور نشاط جديد يمكن أن يعمل فيه الميناء.

ثالثاً: عملاء ومستخدمي الميناء:

-ظهور عملاء جدد يرغبون في العمل في النشاط الذي يعمل فيه الميناء.

-عملاء الموانئ أخرى يرغبون في تغيير الموانئ التي يستخدمونها.

رابعاً: الميناء:

-تطوير أرفصة ومعدات الميناء.

-إدخال نظام تبادل البيانات إلكترونياً في الميناء.

<sup>1</sup> سامي زكي عوض، مرجع سبق ذكره، ص131.



-التسابق نحو وضع سياسات تسعيرته جاذبة جديدة.

### مصادر التهديد التي تواجه الميناء:

تمثل العوامل التالية وعناصرها تهديدا يواجه الميناء ويؤثر على تخفيض حصتها السوقية التي تعمل به، يتطلب ذلك إتخاذ إجراءات لازمة لمواجهةها والتغلب عليها.

#### أولاً: الموانئ المتنافسة:

-الموانئ المتنافسة حالياً.

-الموانئ المحتمل تنافسها مع الميناء مستقبلاً.

#### ثانياً: الأنشطة التي يعمل فيها الميناء:

-تقلص/ إخفاض حجم النشاط الذي يعمل فيه الميناء.

#### ثالثاً: عملاء ومستخدمي الميناء:

-عدم رضا العملاء/ مستخدمي الميناء عن الأداء/ أو أسعار الأنشطة والخدمات التي يقدمها الميناء.

#### رابعاً: الميناء:

-سمعة الميناء.

-ظهور قواعد وتنظيمات صارمة لحماية البنية.

-عدم توفر أراضي لتوسع الميناء<sup>1</sup>.

**3- أثر التغير التكنولوجي على الميناء:** إلى المرسل إليه وأصبح الميناء الحديث آخذ في التحول ليكون مركز للخدمات، بمعنى القيام بتقديم مجموعة شامل لخدمات النقل وخدمات التجارة، وذلك عن طريق أداء الخدمات اللازمة للسيطرة على سلسلة النقل بأكملها بما في ذلك التخزين والتوزيع المتبادل لأعمالها لوجيستياً أساسياً لصناعة التصدير والإستيراد وشركات النقل البحري بوصول البضائع عن طريق التبادل الإلكتروني لبنيات وإعداد بيانات البضائع قبل وصول السفن، واستقبالها المخزون ورصده وإعداد تقارير عن الجوانب الكمية وعن مراقبة الجودة وإمكانية تجميع الشحنات الفردية وإصدار تقارير عن حركة البضائع بالميناء .

<sup>1</sup> سامي زكي عوض، مركز سبق ذكره، ص132.

### المبحث الثاني: مظاهر إدارة الموانئ التجارية

تلعب الموانئ دورا رئيسيا في تنمية إقتصاد الدول، وتنمية التجارة الخارجية لها، ويلاحظ في موانئ الدول النامية أنها تواجه جملة من التحديات، كما أن عليها إجراء مجموعة من التعديلات وتطوير مرافقها لتنمية التجارة الخارجية.

#### المطلب الأول: دور الموانئ في تنمية التجارة الخارجية:

للموانئ ذات الكفاءة العالية والأداء المتميز دور نشط في التنمية الإقتصادية ويترتب على هذا الدور بعض الإيجابيات التي يمكن تلخيصها فيما يلي:

- تساعد على دعم وتأكيد الإستقلال الإقتصادي والسياسي للدولة.
  - خفض تكاليف الواردات والسلع الإستهلاكية والمواد الخام.
  - تزيد من القدرة التنافسية لصادرات الدولة.
  - تطوير وتنمية المناطق المجاورة للميناء (زراعية، صناعية، تجارية).
  - تعتبر مورد ومصدر للحصول على العملة الصعبة اللازمة لتحويل برامج التنمية.
  - تشجيع قيام بعض الصناعات، وتشجيع قيام تجارات جديدة.
  - مورد من مواد الخزانة العامة عن طريق تحصيل الرسوم الجمركية.
  - قطاع الإستثمار البشري وتوفير فرص العمل.
  - المساهمة في تكوين أنواع فنية في قطاعات الإدارة والتشغيل.
  - قيام أنشطة متعددة تخدم قطاع النقل البحري مثل: التوكلات الملاحية، شركة التأمين، تموين السفن، إصلاح السفن، تخزين، نقل...إلخ.
- يتضح مما سبق الأهمية البالغة للموانئ ودورها في تنمية التجارة الخارجية للدول وتنمية إقتصادياتها<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> المرغني الهادي مفتاح، دور الوعي البيئي في الأمان المهني لدى العاملين بالموانئ الإسكندرية، ص55.

## المطلب الثاني: التحديات التي تواجه الميناء:

لقد أصبح ينظر إلى الموانئ اليوم بأنها وظيفة ذات طابع تجاري إذا أصبحت عبارة عن منشآت تجارية شأنها شأن المنشآت الصناعية الأخرى، ونظرا لأن التجارة والنقل العالميين هما جزء من سوق شديدة المنافسة، فإن جميع الموانئ باستثناء توجد في الخطوط الأولى للمنافسة الدولية.

وتشير التوقعات أن موانئ الحاويات في جميع أنحاء العالم سوف تستقبل أعدادا متزايدة من الحاويات، حيث وجد أن حركة التجارة البحرية بالحاويات لها نتائج إيجابية كبيرة على الإقتصاد والتجارة البحرية الدولية.

وقد برزت أهمية النقل بالحاويات مقارنة بوسائل النقل التقليدية كالأخرى (البضائع العامة).

كما تشير إلى ذلك معدلات النمو العالمية للنقل بالحاويات، الأمر الذي جعل الموانئ تسعى إلى إستحداث محطات جديدة متخصصة لمناولة الحاويات أو تقوم بتطوير وتوسعة محطات الحاويات القائمة بها.

وتجدر الإشارة إلى أن موانئ بعض الدول مازالت تواجه بعض التحديات أهمها:

- الإرتفاع النسبي في رسوم وأجور خدمات الموانئ.
- عدم قدرة قواعد وتعليمات الموانئ على مواكبة التطورات التي حدثت في صناعة النقل البحري والذي جعلها بحاجة ماسة إلى التحسين وتطوير كمواكبة تلك التغيرات.
- إرتفاع أجور الأراضي والمستودعات في الموانئ والتي تحد من أهمال النشاطات المرتبطة بأعمال الاستيراد والتصدير وتقلل من فرص استغلال الطاقات الموانئ.
- خضوع الحاويات الواردة للموانئ لعمليات التفتيش والتي قد تؤدي في بعض الأحيان إلى تلف المنتج المستورد بداخلها.
- معاملات الحاويات الفارغة كأنها بضائع مستوردة.
- إنخفاض عدد ساعات التشغيل، حيث أن عمل الجمارك مقيد بساعات محددة يتم إغلاق بوابات الميناء جزئيا أو كليا بعد فترة الدوام الرسمي وخلال عطل الأسبوع والأعياد.
- إرتفاع حجم القيود المفروضة على البضائع المسافة والتراخيص.
- طور إجراءات فتح ركاب السفن والذي يستغرق عدة ساعات.

– عدم كفاية مختبرات الجودة والتنوعية بالموانئ.

لتجاوز هذه التحديات يجب على الدول النامية على تحسين خدماتها، وهذا ما ستتطرق إليه في العنصر الموالي<sup>1</sup>.

(3) طرق تحسين خدمات الموانئ: ينبغي العمل على تحسين خدمات الموانئ من خلال القيام بما يلي:

– تخفيض رسوم وأجور خدمات الموانئ لتكون قادرة على منافسة موانئ الدول المجاورة.

– تحديث قواعد وتعليمات الموانئ لتواكب التطورات التي تحدث في صناعة النقل البحري، حيث أن ذلك يعتبر عامل مهم في تطوير عمل الموانئ.

– تخفيض أجور الأراضي والمستودعات في الموانئ بما يساهم في تشجيع القطاع الخاص للاستثمار في الموانئ، والذي سوف ينعكس إيجاباً على أعمال النشاطات المرتبطة بأعمال الإستيراد والتصدير ويعظم الاستفادة من طاقات الموانئ بالشكل الأمثل.

– تحسين طرق تفتيش الحاويات الواردة ووضع إجراءات خاصة بشأن السلع القابلة للتلف لتجنب الموردين الخسائر المرتبطة بتلف البضائع الواردة.

– ضرورة تسهيل إجراءات التفتيش على الحاويات الفارغة وعدم معاملتها على أنها بضائع مستوردة.

– تمديد ساعات عمل الموانئ وعدم إقفال بوابات الميناء بعد فترة الدوام الدراسي وخلال عطل الأسبوع والأعياد.

– ضرورة زيادة مختبرات الجودة والتنوعية بالموانئ لتكون قادرة على إستيعاب الحجم الكبير للواردات.

– تسهيل الإجراءات المفروضة على بضائع المسافة والترانزية<sup>2</sup>.

**المطلب الثالث: سبل رفع كفاءة الموانئ وتنمية الصادرات:**

**أ- سبل رفع كفاءة الموانئ:**

يجب إجراء مجموعة من التعديلات من أجل تنمية كفاءة الموانئ بالدول النامية، وبالتالي تنمية تجارتها الخارجية والتي تتمثل فيما يلي<sup>3</sup>:

<sup>1</sup> بالوش سليمان أسعد، الإتجاهات الحديثة في إدارة الموانئ البحرية، دراسة حالة ميناء اللاذقية، الإسكندرية، ص112.

<sup>2</sup> زيدان زيري حسن محمد، أثر الإدارة اللوجستية في تحقيق الميزة التنافسية للموانئ، منشأة المعارف الإسكندرية، ص135.

<sup>3</sup> السويدي محمد أحمد، أهمية التدريب في الموانئ وتأثيره على رفع كفاءة الأداء الإسكندرية، ص140.

- رفع كفاءة الموانئ والخدمات المقدمة للسفن القادمة والمغادرة كالخدمات الملاحية والتموين بالوقود والمياه لجذب خدمات الترانزية وإعادة التصدير.

- زيادة الإيرادات المحصل عليها عن طريق زيادة معدلات الإنتاجية وإدخال خدمات جديدة والتوسع في الخدمات القائمة.

- ضخ الإستثمارات الجديدة في الموانئ التي تتمثل في تحديث المعدات والتجهيزات وإدخال معدات وتجهيزات جديدة وتعميق الأرصفة، وذلك لاستقبال الجيل الحديث من السفن وما يتوقع من إنتاجية من السفن العملاقة خلال السنوات القادمة.

- تدعيم الأنشطة المكتملة لصناعة النقل البحري مثل إنشاء موانئ جديدة أو تجديد تكاليف نقل الصادرات والتي تتمثل في غرامات التأخير التي تتحملها الدولة نتيجة لتعطيل السفن في الموانئ.

فعلى سبيل المثال: بلغ متوسط أيام التعطيل في 75 ميناء من موانئ الدول النامية حوالي 12 يوم وذلك سنة 1997، وإذا افترضنا أن تكلفة تأخير السفينة الواحدة في أحد هذه الموانئ تبلغ 4000 دولار في اليوم الواحد، فيمكن تصور مدى ضخامة الخسائر اليومية التي تتكبدها هذه الدول في شكل غرامات التأخير والتي تصل إلى 3,6 مليون دولار (4000 دولار في 12 يوم في 75 ميناء)، كما تبلغ تلك الخسائر ستويا في تلك الموانئ 3,1 مليار دولار).

**ب- تنمية الصادرات:** يتم تنمية الصادرات الصناعية الوطنية في الموانئ عن طريق ما يلي:

- تخفيض أجور الشحن وتقديم خدمات جيدة وميسرة لاستقطاب المزيد من الخطوط الملاحية الجديدة، وزيادة أعداد السفن بالموانئ.

- رفع معدلات الأداء لعمليات المناولة باستخدام أحدث الآلات والمعدات واستحداث شبكة متكاملة من الأنظمة الآلية الحديثة التي تربط القطاعات العاملة وذات العلاقة، مما يوفر خدمات ممتازة ويأجرات ميسرة وتكلفة منافسة.

- ملائمة الإلتزامات التعاقدية لمتطلبات الرحلة المقبلة خاصة فيما يتعلق بأداء جميع التجهيزات والمعدات ومطابقتها للمواصفات المحددة بالعقد بما يكفل لها مستوى أداء متميز خلال سنوات العقد.

- الإرتقاء بمستوى الخدمات التي تقدمها الشركات المتخصصة التي تم إسناد العقود إليها للخطوط الملاحية بعد دراسة واقعية للأسواق العالمية والموانئ الخارجية المحيطة بها بما تقدمه هذه الخطوط العالمية لاستقطاب هذه الخطوط، وذلك بتقديم الخدمات الأفضل، ولا بد أن تتناسب مع الأهداف الموجودة من

تنشيط الموانئ مع تفعيل دورها داخليا، وذلك عن طريق إصدار كتيبات ونشرات ومجلات تشغيل، إضافة إلى تخصيص مواقع على الإنترنت ونشرها على المستخدمين من خدمات الموانئ.

- توفير فرص عمل جديدة للأيدي العاملة.

- فتح آفاق جديدة لتنمية القطاعات الاقتصادية الأخرى كالبنوك والنقل والتأمين والإسكان والخدمات المساندة والاتصالات وغيرها.

وبالنظر إلى طبيعة العمل في الموانئ يتضح أن النواتج المنظمة لعمليات التشغيل متعددة نظرا لتعدد الجهات الحكومية العاملة بالميناء والتي لها تأثير على أساليب العمل والإجراءات المتبعة في الموانئ، وتبعاً لذلك فإنه ينبغي أن تسهم تلك الجهات في تطوير أنظمتها جنباً إلى جنب مع الموانئ بهدف جذب التجارة وإنسياب البضائع والسفن بالموانئ.

### ج- نشاطات الموانئ الجزائرية:

- **المبادلات التجارية:** يتحدد دور التجارة الخارجية إمام في التنمية الاقتصادية والاجتماعية من خلال كونه المصدر الرخيص للدخل والعملات الأجنبية والعامل المنشط للعلاقات الاقتصادية مع العالم الخارجي على حجم المبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية.

جدول (2-1): المبادلات التجارية بالموانئ الجزائرية سنة 2007 (الوحدة مليون طن):

الميناء	الواردات	النسبة	الصادرات	النسبة	المجموع
آرزيو	1,00	1,49	66,04	98,51	67,04
سكيكدة	3,11	12,80	21,18	87,20	27,29
بجاية	6,30	42,57	8,5	57,43	14,80
الجزائر	9,24	82,21	2,00	17,94	11,24
عنابة	3,12	56,22	2,43	43,78	5,55
وهران	3,69	93,42	0,26	6,58	3,59
جيجل	1,23	90,44	0,13	9,56	1,36
مستغانم	0,85	91,40	0,08	8,60	0,93
الغزوات	0,63	88,73	0,08	11,27	0
تنس	0,27	64,29	0,15	35,71	0,42
المجموع	29,44	22,60	100,85	77,40	130,29

المصدر: وزارة النقل 2007 الدليل الإحصائي

تتميز المبادلات التجارية المتعددة على النقل البحري بعدم التوازن بين الواردات (29 المليون طن) والصادرات 101 مليون طن والتي تقتصر على المحروقات التي تمثل 96 من حجم صادرات الجزائر، وتستأثر بها الموانئ النفطية المتخصصة (آرزيو، سكيكدة، بجاية).

أما باقي الموانئ فهي موانئ إستيرادية بالدرجة الأولى، إذ تمثل الواردات نسبة مرتفعة تتراوح بين 80 بالمئة و 93 بالمئة من مجمل مبادلاتها، وتمثل المواد الغذائية والمنتجات الفلاحية ما يقارب نصف حجم الواردات (45,72%)، أما بالنسبة لبقية فهي عبارة عن مواد مصنعة أو نصف مصنعة (منتجات معينة، عتاد، آلات، منتجات بترولية).

وهذا يسير من جهة إلى قصور القاعدة الإنتاجية، ومن جهة ثانية إلى الإختلال في هيكل الإقتصاد الوطني الذي يعتمد على قطاع إنتاج تصديري واحد، وهو المحروقات مع كل ما يترتب على ذلك من

نتائج تنعكس على تكلفة النقل البحري، واعتبارا 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.

### نقل المسافرين:

يعتبر التطور المضطرب الملحوظ في عدد المسافرين بحرا عاملا مشجعا للنقل البحري، وذلك رغم تخفيض عدد التأشيرات الممنوحة 400 ألف مسافر سنويا، وكذلك الإجراءات الأخيرة المتخذة من طرف الدولة، والقاضية بمنع إستيراد السيارات القديمة التي عمرها أقل من ثلاث سنوات والذي كان معمولا به من قبل.

### جدول (2-2): حركة النقل البحري للمسافرين 2008-2009-2010-2011

السنة	عدد المسافرين القادمين والمغادرين
2008	443800
2009	467264
2010	463561
2011	447323

المصدر: موقع الديوان الوطني للإحصائيات

يمر عددا كبيرا من المسافرين بإتجاه أوروبا يستعملون الطائرة ذهابا والباخرة إيابا مما يفسر عدد القادمين قياسا على عدد المغادرين بحرا لأنه في أغلب الأحيان يشترتون سيارات من أوروبا وتعتبر عملية النقل البحري للمسافرين والتي تعرف نشاطا مكثفا في فصل الصيف منافسا قويا للنقل الجوي، ويعود ذلك بالدرجة الأولى إلى تكاليف النقل المنخفضة وقدرة الإستيعاب الكبيرة بالنسبة للباخرة، إذ يفضل المسافرين صيف وتحديدًا المغتربون العائدون إلى الوطن الدخول بالسيارات والأمتعة، خاصة بعد غلق الحدود مع المغرب، وسيتأثر الميناء لوحده بنسبة 70% من نشاط نقل المسافرين بسبب عدد الرحلات التي يؤمنها في اليوم.

### - توفير مناصب الشغل:

توفر الموانئ الجزائرية 14 ألف منصب عمل مباشر يمثل العمال المنفذين وهذا بالنسبة لمجموع الموانئ الجزائرية، وسيتأثر ميناء الجزائر الذي يعتبر أهم الموانئ لوحده بـ 8 آلاف منصب شغل وتوظيف



الأيدي العاملة التي تستقطبها الموانئ في أنشطة المرفقة لنشاط النقل البحري أصحاب السفن العاملون بالمخازن والمستودعات ومكاتب العبور، عمال الأرصفة الحاملون وكذا العاملين بإدارة الميناء.

واعتبارا لعدم وجود ورشات بحرية لبناء السفن، فلا توجد عاملة في هذا المجال، وإذا كانت الموانئ أقطابا تركز على خلق وظائف إلا آتخاذ وظائف وثيقة في الارتباط بنشاط الميناء نفسه، أي بحجم وقيمة المبادلات التي يقوم بها، فالموانئ البترولية مثل: آرزيو، سكيكدة، بجاية، لا توفر سوى عددا محدودا من مناصب العمل.

ومما يلاحظ بالنسبة لمدن الموانئ، أن تركز الوحدات الصناعية الجزائرية بالسواحل جعل منها أقطاب تنموية حقيقية، وكرس بالتالي القطبية الساحلية الموروثة عن عهد الإستعمار، إلا أن الدولة لم تعمل على تطوير الساحة في هذه المدن الساحلية سياحة الشواطئ ولم تولي الأهمية لهذا القطاع الذي عانى من الإهمال والذي يشكل مصدرا خلاقا لمناصب الشغل.

### – مشاكل الموانئ الجزائرية:

ركزت الجزائر استثماراتها في الموانئ النفطية وهي موانئ متخصصة لا تخدم إلا قطاعا محددًا من إقتصاد 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 إنقطاع بالحمولة تنتهي عندها حمولة المواد المعدة للشحن أو التفريغ.

ولقد اكتفت السلطات العمومية في الجزائر بتسيير هذه الموانئ الذي يعود إلى فترة الإستعمارية دون إدخال أي تعديلات عليها أو على بيئتها التي تتكون من أحواض صغيرة وضيقة وسقائف ومخازن قريبة من بعضها، وأرصفة تفصل بينها حواجز ضيقة وإذا لم تكن هذه المواصفات تطرح أية مشاكل في الماضي بالنسبة لخدمة المبادلة عندما كانت أصغر وطريقة شحن البضائع أبسط فإنها اليوم لم تعد تتماشى والمتطلبات المستجدة والناجمة عن التطور الكبير الذي يشهده مجال النقل البحري<sup>1</sup>.

فالسفن أصبحت أكبر وبمواصفات علمية محددة، وهذا ما حتم على المتعاملين مع الموانئ الجزائرية استخدام السفن الصغيرة 60% منها تتراوح حمولتها بين 200 وعشر آلاف طن وزن ثقيل، فهي

<sup>1</sup> عادل محمد، دور الموانئ في تقليص معدل البطالة في الجزائر، أطروحة دكتوراه تخصص تجارة دولية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، دفعة 2013، ص122.

بالتالي سفن غير اقتصادية، إذ أهما تحول دون إستفادة المصدرين الجزائريين من الفرص التي تقدمها موانئ الشحن حيث تفرض عليها أسعار شحن مرتفعة.

أما بالنسبة للعمق النظري فإنه يتقلص باستمرار بسبب تكديس الطين والرمال نتيجة لعدم التطهير والكسح منذ 20 سنة، مما يؤثر على عملية رسو السفن بها، وقد تضطر السفن الكبيرة المحملة إلى أن تحول وجهتها نحو الموانئ أخرى، حيث تفرغ جزءا من حمولتها لتخفيف الوزن قبل أن تعود إلى الميناء الأصلي.

**(2) نقص في التجهيزات والآليات:** وتعاني الموانئ من جهة أخرى من نقص في الآليات الثقيلة، وميناء الجزائر هو الوحيد الذي يتوفر على رافعة ذاتية الحركة قوتها 300 طن.

ومع أن الجزائر تصنف ضمن أكبر الدول المستوردة للحبوب الخامسة عالميا، فإن ميناء الجزائر العاصمة هو الوحيد الذي يشمل على أكبر مركز خاص بالحبوب 30 ألف طن ويعتبر غير كافي وهذا مما يضطر من جهة السفن ناقلات الحبوب إلى الإنتظار لمدة تتعدى المقاييس المعمول بها ويفرض من جهة أخرى على المكلفين بالنقل تعبئة الحبوب في أكياس وهي عملية مكلفة.

أما ميناء وهران فإن سعة الحبوب لا تتجاوز 3000 طن مع استعمال وسائل تقليدية في عملية التخزين.

**(3) ارتفاع في عدد العمال:** وتعرف الموانئ الجزائرية فائضا في عدد العمال، مما يقتضي اتخاذ إجراءات ترمي إلى تحويل جزء منهم وظائف أخرى أو منحهم التقاعد المسبق أو دفع تعويضات لهم، وتبقى هذه المشكلة شائكة بالنسبة لدولة في طريق النمو تستفحل فيها البطالة<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> عادل محمد، مرجع سبق ذكره، ص123.

## المبحث الثالث: دور الميناء في التبادل التجاري

### المطلب الأول: أهمية التبادل التجاري في الميناء

#### 1) أهمية التبادل التجاري في الميناء:

في الوقت الحالي أكثر من 80 بالمئة من حجم التجارة يتم نقلها بحرا وبعد الميناء البحري حلقة حيوية في سلسلة نقل البضائع لذا هناك علاقة وطيدة بين كل من الميناء والتبادلات التجارية، كما للميناء أهمية كبيرة في تفعيل حركة التبادل التجاري وتكمن فيما يلي:

- الميناء منفذ رئيسي للتجارة الداخلية والخارجية، وله دور حيوي في عمليتي التصدير والإستيراد.
- تقدم الموانئ حوافر لدخول السوق العالمية وإعطاء فرصة مباشرة للتبادل التجاري دون وسطاء.
- زيادة القدرة التنافسية لصادرات الدولة.
- يعتبر الميناء مورد ومصدر لحصول على العملة الصعبة.
- خلق فرص العمل وتنمية الإستثمار.
- استمرارية عجلة تفعيل حركة التبادل التجاري إذا كانت الموانئ ذات كفاءة عالية.

#### المطلب الثاني: علاقة الميناء بالتبادل التجاري:

#### علاقة الميناء بالتبادل التجاري:

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

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

للموانئ دور كبير وأهمية بالغة في تفعيل حركة التبادل التجاري حيث كلما كان الميناء على مستوى من الجودة والكفاءة وذو أداء فعال كلما كانت عجلة التبادل التجاري إلى الأمام<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> المزعني الهادي مفتاح، مرجع سبق ذكره، ص143.

تعد الجزائر من بين الدول البحرية لما تمتاز به من موقع جغرافي خاص وسواحل ممتدة على طول البحر الأبيض المتوسط والتي يبلغ مداها 1200 كلم وتقع موانئ الجزائر على خطوط الملاحة مع البلاد الأجنبية كما أنها تقترب من مضيق جبل طارق مفتاح البحر الأبيض المتوسط<sup>1</sup>.

هذا وقد خصص المشرع الجزائري تعريف جامع للميناء باعتباره:

نقطة ساحل البحر مهيأة ومجهزة لاستقبال السفن وإيوائها وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري والترهة<sup>2</sup>.

**المطلب الثالث: النظام القانوني لتسيير الموانئ الجزائرية منذ الاستقلال وصولا الى التعديل الذي عرفه القانون البحري الجزائري رقم 05/98**

عرفت الجزائر على مثال للعديد من الدول تجارب عديدة لتحديد النموذج القانوني اللازم لإدارة الموانئ الجزائرية وعلى من تعود مسؤولية تفويض الخدمات المينائية هل للدولة الجزائرية كإدارة مركزية أم للسلطات المحلية أو المؤسسات متخصصة في مجال الميناء.

حيث يعود لاستقلال مباشرة عرفت الجزائر نظام التسيير المستقل للموانئ الموروث عن السلطات الإستعمارية الفرنسية المعتمد بموجب قانون 1920 المتضمن النظام القانوني لاستقلالية مينائي "Bordeaux" و "Haure" في فرنسا، حيث كانت الموانئ الثلاث الكبرى "الجزائر وهران، عنابة" خاضعة لنظام الإستقلالية<sup>3</sup> في التسيير. بموجب مرسوم 62-203 المتضمن نظام إستقلالية الموانئ الجزائرية القائم أساسا على الفصل التام بين مهام المرفق العام المخولة إلى وزير الأشغال العمومية آنذاك والنشاطات التجارية التي تهتم بها الغرف التجارية، هذا وحتى تحافظ الدولة الجزائرية على المحيط<sup>4</sup> المينائي نظرا لأهميته في الحياة الإقتصادية والإجتماعية سارعت إلى إصدار المرسوم رقم 63-442 المتضمن تحديد نظام خاص لتسيير الموانئ الجزائرية الثلاث المستقلة<sup>5</sup>، غير أن النظام الذي ورثته الجزائر من الإستعمار الفرنسي أصبح لا يتفق مع النهج الإشتراكي المتبع من قبل الدولة الجزائرية منذ سنة 1965، والذي

<sup>1</sup> بوكعبان العربي، القانون البحري، منشورات الألفية الثالثة، الطبعة 2010، ص13.

<sup>2</sup> المادة 888 من قانون 5/98 المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية، رقم 57، ص03.

<sup>3</sup> HADOUM kamel, le nouveau code maritime algérien, revue admo, nantes, 1999, p01.

<sup>4</sup> مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 104، العدد 04/ العدد 01\_ السنة 2011، (ص ص 2437 - 0681 IssN):

(30-20

<sup>5</sup> HAMADI AHAKIm, l' autorite portuaire a la lumière du nouveau code maritime algérien, institut supérieur maritime, 1999, p05.

يقتضي أن يتم تسيير الموانئ من طرف الدولة وهذا ما ترسخ فعلا من خلال تبني الجزائر لسياسة المركزية في تسيير موانئها وذلك بواسطة هئتين تابعتين لها وهما الديوان الوطني للموانئ الذي أسندت له مهمة تسيير كل الموانئ الجزائرية تحت شكل مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري تتمتع بالشخصية المعنوية والإستقلالية المالية. بموجب أمر 29/71 الصادر بتاريخ 13 ماي 1971<sup>1</sup> والذي كان هدفه جمع كل سلطات القرار بيد هيئة واحدة ووحيدة هي الدولة التي يمثلها المدير العام للميناء والشركة الوطنية للملاحة cnan التي تشرف على قطاع النقل البحري.

بدايته إبتداء من هذه الفترة ظهرت عدم كفاءة الدولة في تسييرها للموانئ والتي تجلت من خلال ظهور عدة مشاكل ناتجة عن انعدام التنسيق بين المتعاملين الذين يمارسون نشاطاتهم على مستوى الموانئ والتابعين لوزارات مختلفة ثم إن تسيير كل الموانئ من طرف مؤسسة واحدة لا يأخذ بعين الإعتبار خصوصيات كل ميناء فالرسوم مثلا محددة. بموجب تعريفه واحدة بالنسبة لكل الموانئ والتي تحددها الدولة مسبقا، الأمر الذي أصبح غير صالح للموانئ التي تتبنى سياسة تنافسية تجارية فضلا عن أن سياسة الإقتصاد الإشتراكي تؤدي بالضرورة إلى حتمية التعامل مع الشركات الوطنية، الأمر الذي أدى إلى إحداث شركة وطنية لشحن وتفريغ البضائع تسمى sonama والمحدثة بموجب الأمر رقم 16/71<sup>2</sup>.

مهمتها التكفل بكل من عمليات المناولة والتشوين على مستوى الموانئ، أما نشاط القطر فظلت الشركة الوطنية للملاحة البحرية تتكفل به، حيث كانت هذه الشركات نظرا لضخامتها تشكل دولة داخل الميناء، ولا زال بعضها متواجدا على مستوى الموانئ الجزائرية إلى حد الساعة رغم انفتاح الإقتصاد الجزائري وعلى الإقتصاد الليبرالي فهي تعتبر أرصفة الميناء مستودعات لها بأبخص الأسعار لذا تتباطأ في عملية سحب بضائعها من الأرصفة وتبقى في الميناء لمدة أطول من المدة المسموح بها بسبب خلاف بين أصحاب البضائع ومصالحه الجمارك، هذا ما جعل سياسة تخطيط الموانئ تتسع بالمركزية المفرطة، والذي انعكس حتما على الإنتاجية والمردودية وضعف حجم الإستثمارات في الموانئ مع أنه يمثل قطاعا استراتيجيا بالنسبة للمبادلات التجارية الوطنية وعاملا حيويا للإقتصاد الجزائري وهكذا أصبحت السلطات العمومية الجزائرية واعية بضرورة إعادة تنظيم هذا القطاع الحيوي بالنسبة للوطن<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> أمر 71 - 29 الصادر بتاريخ 13 ماي 1971 المتضمن إنشاء الديوان الوطني للموانئ، ج 41/ 1971، ص 635.

<sup>2</sup> أمر 71 / 19 المؤرخ في 9 أبريل 1971، المتضمن إحداث الشركة الوطنية لشحن وتفريغ البضائع، سوناما- ج 6 العدد 35، ص 472.

<sup>3</sup> فاطمة الزهراء وفوزية رهيبي، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة إقتصاديات شمال إفريقيا، العدد السابع، 2009، ص 06.

وعليه ونظرا للمشاكل السابقة الذكر والمرتببة عن نظام التسيير المركزي للميناء ارتأت الدولة الجزائرية منح نوع من الإستقلالية للتسيير المينائي والذي بدأت تظهر بوادره منذ سنة 1982. بمقتضى مرسوم رقم 82-283 والذي تضمن إنشاء 11 مؤسسة مينائية ذات طابع اشتراكي على مستوى الوطن كنتيجة لانتهاج سياسة التسيير اللامركزي للاقتصاد الوطني عن طريق إحداث مؤسسات عمومية ذات طابع اشتراكي وتقرر في نفس السنة إنحلال الديوان الوطني للموانئ. بموجب مرسوم 82-281<sup>1</sup> هذا ويقصد بالتسيير اللامركزي للموانئ سائدا خاصة في أوروبا الشمالية وقد تجسد تطبيق نظام لامركزية التسيير الإداري للموانئ الجزائرية من خلال تنصيب 11 مؤسسة مينائية على مستوى الوطن وذلك بموجب المرسوم رقم 281/82 والتي أصبحت تتكفل بممارسة النشاطات التجارية المتمثلة في نشاطات القطر المناولة والتسوية، وتضطلع في نفس الوقت بمهام القوة العمومية ما جعلها قاضي وفرد في نفس الوقت، هذا الذي لم يؤثر على طابعها ونظامها القانوني بما ألكا مؤسسة عمومية ذات طابع اشتراكي إلا حينما أصبحت تتخذ شكل شركة تجارية ذات أسهم منذ سنة 1989، الأمر الذي فرض تناقض كبير بين كونها مؤسسة عمومية تمارس مهام القوة العمومية المتمثلة في تكفلها بمهام الشرطة والأمن والحفاظة على الأملاك العمومية المينائية وفي نفس الوقت تتخذ أشكال تجارية ذات أسهم تحتكر ممارسة النشاطات التجارية وتسعى إلى تحقيق الربح والمضاربة.

وعليه في ظل غياب نص قانوني خاص يطرح أسس التنظيم المينائي في الجزائر، والذي يفصل خاصة مهام الخدمة العامة والقوة العمومية عن مهمات ممارسة النشاطات التجارية، والذي أثر سلبا على النشاط الإقتصادي للموانئ الجزائرية من خلال ضعف إنتاجيتها، أصبح من الضروري البحث عن مقاربة جديدة لتنظيم الموانئ في الجزائر تضمن إلتزام الدولة الجزائرية لتعهداتها لا سيما منها تلك المتعلقة بوثيقة الشراكة مع الإتحاد الأوروبي.<sup>2</sup>

فضلا عن النظم الخاصة بالميثاق العام للتجارة والتنمية وخاصة في إطار دخول الجزائر إلى المنظمة العالمية للتجارة والتي تفرض عليها تحرير النشاطات المينائية وفتحها للخواص في الأجل القريب أو المتوسط، هذا ما فرض تعديل القانون البحري بموجب قانون 05/98 وذلك عن طريق إحداث سلطات مينائية تتكفل بمهام الخدمة العامة وفتح ممارسة النشاطات التجارية المينائية للخواص.

<sup>1</sup> مرسوم 82-283 الصادر بتاريخ 14 أوت 1982، المتضمن إنشاء 11 مؤسسة مينائية مستقلة، ج 33/1982، ص 1651.

<sup>2</sup> Mohamed chérif fatima, l' économie maritime, algérienne et euro méditerranée, la rene maritime, n483, 2010, p60.

## المطلب الرابع: نظام السلطات المينائية المستحدثة بموجب القانون البحري الجزائري رقم 05/98 ومدى تكريسها عمليا على مستوى الموانئ الجزائرية

جاءت المادة 02 من المرسوم التنفيذي 199/99 يعرف السلطة المينائية على أنها: "مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري تتمتع بالشخصية المعنوية والإستقلالية المالية".

هذا وتنشأ كل سلطة مينائية بموجب مرسوم تنفيذي يحدد مقرها ويوضح الموانئ المدنية للتجارة والصيد البحري والترهة وملحقاتها البحرية والبرية الخاضعة لجال اختصاصاتها، والذي تأكد فعلا من خلال المراسيم التنفيذية الثلاثة، المرسوم التنفيذي رقم 200/99 المتضمن إنشاء السلطة المينائية لمنطقة الشرق التي يحدد مقرها بمدينة سكيكدة، والتي يمتد مجال اختصاصاتها إلى موانئ زيامة منصورية، جن، سكيكدة، سكيكدة الجديدة، القل، ستوار، المرسى، شطايبي، عنابة، عين بربار والقالة.

أما المرسوم التنفيذي الثاني رقم 201/99 متضمن إنشاء السلطة المينائية لمنطقة الوسط يحدد مقرها بمدينة الجزائر أما اختصاصها فيشمل الموانئ المدنية للتجارة والصيد البحري والترهة الآتية:

تنس، بني حواء، قورايا، شرشال، تيبازة، بوهارون، خميسي، سيدي فرج، الجميلة، الجزائر، تامتافوست، زموري البحري، دلس، تيتفريت، أزفون، وبجاية، أما المرسوم الثالث والأخير جاء تحت رقم 202/99 والذي يتضمن إنشاء السلطة المينائية لمنطقة الغرب مقرها آرزيو تمتد اختصاصها إلى الموانئ المدنية التالية: بني صاف، الغزوات، مرسى بن مهيدي، عين بوزجار، وهران، آرزيو، بطيوية ومستغانم.

هذا ما يعني أن إدارة الموانئ الجزائرية أصبحت موزعة تحت ثلاث سلطات مينائية جهوية تتولى من خلالها كل هيئة محلية تسيير الموانئ المدنية التابعة لها بموجب المراسم التنفيذية السابقة الذكر.

هذا ونجد أن المشرع الجزائري صنف بموجب نص المادة 890 من القانون البحري الجزائري المهام الممارسة على مستوى الميناء الجزائري إلى ثلاث أصناف: مهمات القوة العمومية، الخدمة العامة، النشاطات التجارية.

وبناء عليه فإن أول تساؤل يطرح في هذا الصدد هو: من يتكفل بممارسة هذه المهمات على مستوى الموانئ الجزائرية؟

يبدو أن هذا التساؤل هو أهم نقطة تطرق إليها القانون البحري الجزائري بموجب التعديل الجديد في الكتاب الثالث تحت عنوان "الإستغلال المينائي" والذي كرس بمقتضاها المشرع الجزائري خصوصية

النشاطات المينائية بفصل مهام الخدمة العامة التي أوكلها إلى هيئات أنشأت لهذا الغرض سميت سلطات مينائية عن مهمات الإعتناء بممارسة النشاطات التجارية داخل الموانئ وكل ما يتصل بالمردودية والإنتاجية والتي فتحها لكل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص إعتباري خاضع للقانون الجزائري وفق لشروط محددة قانونا أما ما تعلق بمهمات القوة العمومية نجد أن المشرع الجزائري وبمقتضى نص المادة 890 من نفس القانون المنوه عنه أعلاه أسندها إلى هيئات الدولة المؤهلة لذلك.

أما ما يعيننا بحثه في هذا الصدد هو مهمات الخدمة العامة التي تتولاها السلطة المينائية الجهوية داخل الموانئ والتي تسعى من ورائها تحقيق المصلحة العامة فضلا عما تضطلع به من نشاطات مينائية بقيت محتكرة من قبلها حتى في ظل خصوصية هذه النشاطات تحقيقا ومراعاة الأمن المينائي خاصة<sup>1</sup>، بحيث يقصد بمهمات الخدمة العامة مجموع النشاطات التي تتولى من خلالها أشخاص معنوية بصفة مباشرة أو غير مباشرة، تقديم خدمات للجمهور بهدف تحقيق المصلحة العامة تحت رقابة السلطات العمومية المختصة خاضعة بذلك ولو جزئيا لقواعد القانون العمومي<sup>2</sup>.

وبناء عليه تطرقت المادة 891 من القانون البحري الجزائري على ما تشتمل عليه مهام الخدمة العامة التي تتكفل بها السلطة المينائية، ليأتي المرسوم التنفيذي 199/99 بعد ذلك أكثر تحديدا بمقتضى نص المادة 06 منه والتي جاءت كالآتي: تكلف السلطة المينائية بمهام تطوير الأملاك العمومية المينائية المعينة لها وصيانتها وتسييرها واستغلالها وحمايتها والمحافظة عليها، والقيام بالتنسيق والتنسيق بين المتدخلين في النشاطات التجارية، وكذا الترقية التجارية للموانئ المكلفة بها.

فضلا عن ذلك تضطلع السلطة المينائية الجهوية بنشاطين هما الإرشاد وربط السفينة بالميناء باعتبارهما من النشاطات التقنية التي كانت وراء سعي المشرع الجزائري من خلال نص المادة 982 ف2 من القانون البحري الجزائري نحو جعلهما محتكرين من قبلها وعدم فتحهما للخواص من أجل ممارستها على مستوى الموانئ، فضرورات المرفق العام من حماية المال العام المينائي وتأمين أمن المنشآت المينائية والحفاظ على سلامة الملاحة للسفن المترددة على الميناء يفرض ضرورة اضطلاع هيئة عمومية عن طريق أعوانها المعتمدين من قبلها والذين تتوافر فيهم كفاءات عالية للتكفل بمثل هذين النشاطين أما فيما يخص النشاطات المينائية التجارية جاء القانون البحري الجزائري المعدل رقم 05/98 يتضمن في كتابه الثالث العنوان "الإستغلال المينائي" من المواد 888-955 مجموع من المبادئ الأساسية الملازمة لتطوير وترقية

<sup>1</sup> المادة 892، الفقرة 2 ق ب ج السابق ذكره.

<sup>2</sup> لباد ناصر، الوجيز في القانون الإداري، دار النشر الجامعية، الطبعة الثالثة، سنة 2009، ص 213.



الموانئ الجزائرية واستغلالها والتي جاءت لأجل تعميم شكل تنظيم وتسيير الموانئ التي تفصل بين مهام المرفق العام الذي أوكل إلى سلطات مينائية عن النشاطات التجارية التي تعني بها المؤسسات الخاضعة لقواعد المنافسة<sup>1</sup>.

هذا ويقصد بامتياز النشاطات المينائية التجارية ذلك الإتفاق الذي بموجبه تفوض السلطة المينائية ممارسة هذه الأنشطة على مستوى الموانئ لكل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري بناء على دفتر الشروط لمدة معينة ويتوافر شروط محددة عن طريق التنظيم، وهذا ما تضمنته المادة 892 من القانون البحري الجزائري والتي جاءت كالتالي: يشكل قطر السفن وأعمال المناولة والتشويش نشاطات تجارية مينائية، ويمكن ممارستها من طرف كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري وذلك وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم.

وعليه فإن المشرع الجزائري أقر صراحة بخصوصية النشاطات التجارية المينائية وأحال كل ما يتعلق بتنظيمها إلى التنظيم والذي تجسد فعلا من خلال المرسومين التنفيذي رقم 139/06 أو 363/08 اللذان يحددان شروط وكيفيات ممارسة نشاطات القطر والمناولة والتسوية في الموانئ عن طريق عقود الإمتياز.

حيث عرف المرسوم التنفيذي 139/06 تجميد من الناحية العلمية وأهم العراقيل التي حالت دون تنفيذ المرسوم التنفيذي إنطوت حول نص المادة 3 منه التي جاء نصها كالتالي: تسند ممارسة نشاطات القطر وأعمال المناولة والتسوية في الموانئ إلى كل شخص طبيعي أو معنوي فاز بالمنافسة ويجوز شروط التأهيل المهني..، ما يجعل أي شخص متى كانت لديه مؤهلات أهله للفوز بالمنافسة أن يمارس هذه النشاطات على مستوى الموانئ الجزائرية تحت إتفاقية إمتياز حتى ولو كان أجنبي ولم تشترط هذه المادة الجنسية الجزائرية في الشخص الطبيعي أو المعنوي، الأمر الذي ترتب عنه رفض نقابات العمال وأخذ الموانئ تطبيق هذا المرسوم التنفيذي عن طريق سن إضرابات التي من شأنها التأثير على الإقتصاد الجزائري.

كل هذه العوامل فرضت تعديل المرسوم التنفيذي 139/06 بمقتضى المرسوم التنفيذي 363/08 الذي يظم هو الآخر شروط وكيفيات ممارسة نشاطات القطر والمناولة والتسوية داخل

<sup>1</sup> IKKACHE belkheir, entre contraintes, restructuration et privatisation de certaines activités, he phare, n 52, aout 2003, p20.

الموانئ، وأهم التعديلات تمحورت حول نص المادة 3 منه والتي أصبحت تمنح إمتياز ممارسة نشاطات القطر المناولة والتسوية على مستوى الموانئ: لكل شخص طبيعي وجنسية جزائرية أو شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري بموجب عقد مبرم بين السلطة المينائية والمتعامل المختار، وذلك بهدف تشجيع إستثمار الخواص في الميناء الجزائري في حين تبقى الموانئ الثلاث المتخصصة لنقل المحروقات خاضعة للشركة الوطنية للمحروقات (سونطراك)، وذلك عن طريق قيام السلطة المينائية بإعداد ملف المنافسة ويقرر الوزير المكلف بالموانئ إنطلاقها أو عن طريق التفاوض المباشر مع أصحاب الطلب بعد أن تتوافر فيهم مجموعة من المؤهلات المهنية بالأخذ بعين الإعتبار سمعة صاحب الطلب ومساهمته التسييرية والتقنية وفائدة إستثماره بالنسبة للاقتصاد الوطني، بعدما كان يتم اختيار صاحب الإمتياز عن طريق إعلان المنافسة فقط<sup>1</sup>، هذا وبعدها كان المرسوم التنفيذي 139/06 يحدد مدة الإمتياز بـ 20 سنة كحد أقصى أصبح التعديل الجديد في المادة 3 منه يحددها بـ 40 سنة.

إلا أن ما يلفت الإنتباه من خلال المرسومين التنفيذيين 139/06 و 363/08 هو نص المادة 14 من المرسوم 139/06 والتي لم تكن محل تعديل، والتي نصت على أنه يخص للمؤسسات المينائية ممارسة النشاطات التجارية المينائية المتمثلة في القطر المناولة والتسوية ومواصلة استغلالها في الموانئ الجزائرية إلى غاية إنطلاق عمليات المنافسة، وذلك بموجب إتفاقية إمتياز بين السلطة المينائية والمؤسسة المينائية مصحوبة بدفتر شروط طبقا لأحكام المادة 14 المذكورة أعلاه، وتخضع لدفع حقوق وأتاوي ثابتة ومتغيرة.

وعليه السؤال المطروح هل يوجد لهذا النص تطبيق عملي على مستوى الموانئ الجزائرية، مع العلم أنه لحد الساعة لا يوجد لسلطات مينائية، وأن المؤسسات المينائية هي من تتكفل بتسيير الموانئ وفي نفس الوقت تتولى ممارسة النشاطات التجارية، ولهذا يمكن القول أن هذا النص القانوني جاء فقط من أجل إصباح الصفة القانونية على ممارسة المؤسسة المينائية مثل هذه النشاطات التجارية المينائية على مستوى الموانئ واحتكارها والذي قد يرجع حتما إلى نقص الخواص المنافسين المالكين للآلات والمعدات الضخمة اللازمة لممارسة هذه النشاطات والمتمتعين بالجنسية الجزائرية.

وعليه وإنطلاقا مما سبق يمكن أن نتقدم بأهم التوصيات التي يمكن طرحها في مجال تسيير الموانئ الجزائرية، ألا وهي:

<sup>1</sup> المادة 3 من المرسوم التنفيذي 363 /08 السابق ذكره.

**أولاً:** وقبل كل شيء لا بد أن يوسع المشرع الجزائري اهتماماته بقانون الموانئ كأن يفرض قانوناً خاصاً بتشريع الموانئ على مثال القانون البحري والتشريعات الأخرى والذي يهتم بكافة المسائل المتعلقة بالبنيات المينائية والنظام القانوني للموانئ الجزائرية وسبل تحديثها وتطويرها وتنظيم العلاقة القانونية بين الموانئ وكافة الفئات المستخدمة للموانئ الجزائرية وسبل تحديثها وتطويرها وتنظيم العلاقة القانونية بين الموانئ وكافة الفئات المستخدمة للموانئ من مواطنين وأجانب، خاصة وأن الجزائر تعتمد بنسبة كبيرة على التجارة الخارجية الناتجة عن الموانئ في إقتصادها الوطني.

**ثانياً:** الإهتمام بالمشاركة في إعداد المعاهدات والإتفاقيات الرامية إلى تطوير التشريعات الدولية الخاصة بالموانئ البحرية حيث تفتقر الدولة الجزائرية على مثل هذه المساهمات الدولية الهادفة إلى تفعيل النشاط المينائي بشكل عام.

**ثالثاً:** الحاجة الماسة إلى خلق عرف قضائية متخصصة بالشؤون البحرية وقانون الموانئ الذي يعرف نقصاً كبيراً إلى حد الساعة أو هيئات مؤسساتية للتحكيم في هذا المجال حتى نضمن التطبيق الجيد والمواكب للتعديلات في مجال تسيير وتنظيم الموانئ الجزائرية<sup>1</sup>.

**المطلب الخامس: الموانئ البحرية والنظم القانونية لإستغلالها:**

**التنظيم القانوني لتسيير الموانئ البحرية:**

تختلف النصوص القانونية من دولة لأخرى حسب الإستراتيجيات الإقتصادية والسياسية المتبعة، فقد تحدد بعض الدول النظام الضروري للميناء بالتفصيل بينما نجد في دول أخرى أن قانونها ينص فقط على المبادئ العامة المتعلقة بالميناء، أما التفاصيل الأخرى فيتكلف بها مسؤولوا الموانئ، وهذه السياسات تختلف حسب أهمية ومكانة قطاع الموانئ فمن إستراتيجياتها التنموية خاصة بالنسبة للدول التي تمتلك شريط ساحلي ضيق فهي قد ولى اهتماماً لذلك، وفيما يلي الأنظمة المينائية المختلفة.

### **1) موانئ ذات التسيير المركزي:**

في هذا النظام تتم عملية الإشراف والإدارة من قبل حكومات الدول حتى تتمكن من تطبيق إستراتيجيتها التنموية وخططها ففي هذا النظام يتم إما الإشراف والرقابة مباشرة من طرف الحكومة المعنية أو عن طريق هيئة الميناء التي تكون جهازاً من أجهزة الدولة وتابعة لها.

<sup>1</sup> بلحاج خديجة: النظام القانوني لتسيير الموانئ البحرية في الجزائر، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 04، العدد 01، السنة

هذا النوع نجده في عدة بلدان نامية وكذلك في بعض الدول امتطورة كإسبانيا وفرنسا.

فهذا النظام يجده بعض الإقتصاديين باعتبار الدولة تمتلك القدرة المالية لتقديم الدعم المالي وتغطية النفقات الإستغلالية بالإضافة إلى القدرة الإستثمارية التوسعية الكبيرة لتطوير هذه الموانئ بينما يجذب إقتصاديون آخرون عدم تدخل الدولة بشكل مباشر في تسيير وتمويل الموانئ وعدم تحملها لأعباء الإدارة بالميناء خاصة وأنها تضمن بعض الحقوق التي يحددها قانون إنشاء الميناء، كما تهيم الميناء المناخ الملائم للاقتراض والتمويل دون الحاجة إلى تدخل مباشر وتتولى إدارة الموانئ المسؤولون القائمون بالتشغيل فعلا حتى يتمكن هؤلاء من التحسين في كفاءة الأداء واتخاذ القرارات المناسبة في الوقت المناسب ويمكن الميناء من تحقيق الأرباح.

### تصنيف الموانئ حسب تنظيمها القانوني:

يتوقف النظام القانوني المتحكم في تسيير الموانئ على درجة تبعية الموانئ للنظام الذي تسيير عليه هذه الموانئ.

وهذه الأنظمة الإدارية المينائية متعددة وذلك حسب التاريخ والتقاليد التشريعية والسياسية المتبعة في مختلف الدول، وتظهر أنواع النظم القانونية المتبعة في الموانئ فيما يلي<sup>1</sup>:

- الموانئ التي تتبع الحكومة المركزية.
- الموانئ ذات التسيير اللامركزي (موانئ تخضع للبلديات).
- الموانئ ذات الإدارة الذاتية والخاصة.
- إن الموانئ المسيرة مركزيا يمكنها أن تتعاون مع المؤسسات الخاصة باعتبارها تزود الموانئ بالتجهيزات أو بالآلات الشحن والإفراغ... إلخ، والنظام المركزي يظهر في شكلين:
- نظم ذات التدخل الحكومي الضعيف: في هذه الحالة الدولة تحول تسيير الموانئ للجماعات المحلية وبالتحديد للبلديات أو تحولها لمؤسسات خاصة.
- تحول عملية التسيير لمؤسسة خاصة.
- نظم ذات التدخل الحكومي القوي: في هذه النظم هناك حالتين:

1 د. هارون أحمد عثمان، الإقتصاد البحري مع إشارة خاصة لمشاكل الدول النامية الأكاديمية العربية للنقل البحري جامعة الدول العربية، ص 246، 1981.

- أن الهيئة المينائية تتكفل بإجمالي الوظائف المينائية أي قسم من الوظائف تتكلف بها مصالح أو هيئات عمومية.

- إما الهيئة المينائية أو الحكومة تقوم بوظائف الإدارة والأشغال والشرطة وتترك مسألة الإستغلال التجاري للميناء (متعاملين، خواص - عموميين).

## 2) موانئ ذات التسيير اللامركزي والموانئ ذات الإدارة الذاتية:

يقصد باللامركزية تحويل بعض مسؤوليات الدولة لصالح الجماعات المحلية، أما نظام الإدارة الذاتية تتمثل في إقتسام المسؤوليات بين الدولة ومنتخب القرارات الإقتصادية وممثلي الجماعات المحلية<sup>1</sup>.

**1/2) الموانئ ذات التسيير اللامركزي:** إن الموانئ هي في طابها موانئ تجارية تتطلب السرعة في اتخاذ القرار والمتابعة عن قرب مختلف الأشغال على مستوى الميناء ونظرا لأن المركزية الإدارية لا تتفق وطبيعة النشاطات المينائية فلا بد من تطبيق نظام يسمح بتحقيق الأهداف للمشروعات المختلفة وإذا كان في هذه الحالة من الصعب الحصول على الأموال الضرورية لتمويل الأشغال الهيكلية الكبرى مما يصبح تدخل الدولة أمرا ضروريا.

**2/2) الموانئ ذات الإدارة الذاتية:** هذا النظام يقر بالشخصية القانونية والإستغلال المالي للسلطات المينائية عن مالية السلطات المركزية فهذه الأخيرة أقوم بالوصاية لعملية الرقابة المالية للهيئات المعنية ولهذا النظام مزايا:

- زيادة القدرة على التمويل الطويل الأجل عن طريق الإكتتاب العام.

- اللجوء إلى الإقتراض لتغطية تمويل العمليات الجارية.

- مسؤولية الإدارة موزعة بين مجموعة من أعضاء مجلس الإدارة طبقا لقانون مجلس الإدارة وهم المنتفعون بخدمات الموانئ ذو الخبرة والكفاءة مثل الشركات الملاحية والتوكيلات الملاحية والمصدرين والمستوردين بالإضافة إلى أعضاء معينين بالمجلس بحكم وظائفهم.

- يمكن هذا النظام التخلص من القيود الحكومية التي تصاحب عمل المشاريع العامة.

<sup>1</sup> J. gros didier de matous : les régimes administratives et financier des ports maritimes, R.pichon et R-Durand- Auzias p 226- paris 1969.

- كما نجد بعض دول غرب أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية أخذت بنظام إدارة الموانئ عن طريق البلدية مثل ميناء أنتورب ببلجيكا وميناء بريستول بالمملكة المتحدة وميناء هامبورج بألمانيا وموانئ Rotterdam' anvers، ويتم إختبار أعضائه عن طريق الإلتخاب بالبلدية وهذا النظام يختلف من ميناء إلى آخر طبقا للقوانين المعمول بها، أو العرف السائد في كل ميناء.

### 3/2) الموانئ الخاصة:

إتبعته العديد من الدول الرأسمالية في سنة (1983- 1984) خوصصت المملكة المتحدة "Associated Britishporte" والذي يضم حوالي 21 ميناء يضمن أكثر من ربع النقل المينائي الوطني، وكذلك الحال بالنسبة لأوروبا الغربية والشرقية وأمريكا اللاتينية لاستغلال الموانئ في إطار من المنافسة الحرة بين مختلف المؤسسات المينائية الخاصة والخصوصية المينائية قد تتخذ عدة أشكال أهمها:

- الدولة تحول للقطاع الخاص إجمالي الميناء.

- أو تحويل بعض المؤسسات إمكانية استغلال وبناء محطات خاصة.

إذا حرية والمنافسة بين المؤسسات المينائية بإمكانها أن تحسن من مستوى الأداء ونوعية الخدمات وبالتالي التخفيض في التكاليف، فعلى الدول النامية أن تسعى إلى عقلية أنشطتها المينائية بتطبيق التنظيم الأكثر فاعلية بغية التخفيض في التكاليف وتحقيق الأرباح خاصة وأن الحاجيات الدولية والمحلية في تطور مستمر مما يزيد من تعقيد العمليات المينائية،

وهناك رؤى أخرى حديثة لأنظمة إدارية لهيئات الموانئ تظهر فيما يلي:

- نظام الميناء الخادم Searnce port.

- نظام حيابة الميناء land lort port .

- نظام آلية الميناء tool port .

فهذه الأنظمة تختلف من حيث أنواع البنى والتشغيل وذلك كما يلي<sup>1</sup>:

<sup>1</sup> فريق بحث دراسة العوامل المؤثرة في تطوير وتحديث الموانئ البحرية العربية، الجزء الأول، الفصل الأول، يناير 2006، الجامعة العربية.

## جدول (2-3): الانظمة من حيث البنة و التشغيل

نظام الإدارة		الميناء الخادم	نظام آلية الميناء	نظام حيازة الميناء
البناء أو التشغيل	البنى التحتية	هيئة الميناء (الدولة)	هيئة الميناء (الدولة)	هيئة الميناء (الدولة)
	البنى الفوقية	هيئة الميناء (الدولة)	هيئة الميناء (الدولة)	القطاع الخاص
	تشغيل خدمات وعمليات الميناء	هيئة الميناء (الدولة)	القطاع الخاص	القطاع الخاص

**المصدر:** فريق بحث دراسة العوامل المؤثرة في تطوير وتحديث الموانئ البحرية العربية، الجزء الأول، الفصل الأول، يناير 2006، الجامعة العربية.

كما نلاحظ أن القطاع الخاص هو المسيطر في نظام حيازة الميناء، أي في البنى الفوقية وفي خدمات وعمليات الميناء، أما البنى التحتية فهي تحت هيئة الدولة بينما القطاع الخاص نجده في عمليات التشغيل فقط، في نظام آلية الميناء والباقي من البنى تمتلكها الدولة، أما في الميناء الخادم فالدولة تمتلك البنى التحتية والفوقية وحتى عمليات التشغيل المينائي تقوم بها الدولة ولا مكانة للقطاع الخاص في هذا النوع من الموانئ وهذا ما يفسره نظام التسيير المركزي للميناء.

## 4/2) الأنظمة المينائية المتبعة في دول العالم:

سابقا كانت الموانئ تبني من طرف أصحاب المصالح الخاصة وأحيانا تبني لخدمة أنواع معينة من البضائع ومن الصناعات ومع تطور الأنظمة الاقتصادية، وتضخم حجم المعاملات البحرية أصبحت الموانئ وفي أغلب الدول تدار بواسطة سلطات البلدية أو حكومات الولايات والأقاليم والتي تقع في حيازتها هذه الموانئ وبمشاركة ممثلين عن التجار العاملين تلك المدن أو الولايات مثل موانئ لندن وليفربول، وهامبورج، وتردام...إلخ.

وفيما يلي الأنظمة المينائية المطبقة في العالم والتي قد تختلف من دولة إلى أخرى، كما يختلف أسلوب تسييرها ضمن الدولة الواحدة ويظهر ذلك كما يلي<sup>1</sup>:

**1/4/2) نظام الموانئ الأوروبية:** ففي البلدان الأوروبية درجة إستقلالية السلطات المحلية في تسيير الموانئ تختلف من دولة لأخرى، ففي الدول الأسكندينا فيه سلطة الدولة غير موجودة، بل نجد موانئ ميسرة ذاتيا، وفي أسلندا من بين 60 ميناء نجد 3 منهم فقط تحت سلطة الدولة مع أن الموانئ تابعة

<sup>1</sup> robert rezenthel- le droit portuaire livre2., 5/ année robert rezenthel- le droit portuaire livre2. Tome II les édition juris service- paris\_ p39 193

للدومين العام (المجموعات المحلية)، فالدولة تدعم بناءات المينائية بحوالي 75% من المبلغ الإجمالي للأشغال فالديوان المينائي الأسلندي مسؤول لحساب وزارة النقل والتخطيط المينائي، فيربط عملية البناء بعملية التمويل المينائي.

أما موانئ بلجيكا فتسييرها لامركزي فميناء ANVERS يحكمه القانون البلدي بينما ميناء le grand ميسر من هيكلية إدارية أنشئت خصيصا لذلك، وميناء Tabrugge ميسر من طرف هيئة عمومية أنشئت في إطار إتفاق بين الحكومة البلجيكية ومدينة Brugger ومستثمرين حواص.

وفي فرنسا إنتقلت سلطة إدارة الموانئ تدريجيا من سلطة الدولة إلى سلطة مجالس محلية متخصصة بالاشتراك مع السلطات المحلية.

وفي ألمانيا الغربية الموانئ مملوكة للحكومة الفدرالية وتدار بواسطة سلطات البلدية في الأقاليم المعينة. في بريطانيا هيئات قانونية متخصصة تدير هذه الموانئ وتشرف عليها مثل هيئة ميرسي وهيئة ميناء لندن، أما ميناء مانشستر تديره شركات قانونية.

وفي البرتغال لكامل الموانئ التجارية ميسرة ذاتيا ولكن أعضاء مجلس الإدارة يعينون من طرف وزير النقل وهذا ما يضمن عملية المراقبة المالية على المؤسسات المينائية.

## 2/4/2 النظام المينائي الإفريقي:

الموانئ الإفريقية تضمن عبور التجارة الخارجية للدول الساحلية وتستقبل كذلك البضائع والموجهة من وإلى الدول بدون ساحل (بوركينافاسو، بورندي، إفريقيا الوسطى، لوزرتو، مالي، النيجر، أوغندا، رواندا، التشاد، سوازيلندا، زمبيا، زمبابوي، ورغم أن الزائر مثلا تملك ساحل يطل على المحيط الأطلسي بحوالي 40 كلم، ولكن لضعف وعدم تنظيم إدارتها فهو غير مستغل. بما يخدم مصلحتها فهو في تونس والمغرب تستغلها مؤسسات عمومية ذات الصفة الصناعية والتجارية، يسمى بديوان الموانئ، أما في الجزائر فالموانئ الكبرى تديرها مؤسسات مينائية عمومية تابعة للدولة كما قامت الدولة بخصص بعض الأنشطة المينائية وهذا في إطار الإصلاح الإقتصادي الجاري حاليا وفي موريتانيا نجد المينائين التجاريين الإثنين "نواكشوط" و "نواديو" ميسرة من مؤسسات عمومية.

أما في إفريقيا الغربية والوسطى نجد فرعين من الأنظمة المينائية<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Robert rezenthel, 1969, droit maritime. Tome II droit du littoral, droit portuaire, les éditions jaunies service : paris.



- موانئ ميسرة من هيئات عمومية "ديوان الموانئ" مثل الكامرون والغابون....
- موانئ ميسرة من شركة وطنية مثل: أبيجان بساحل العاج، وداكار (السنغال) كوتونو (بنيد) ولومي (طوغو)، أما بالكونغو أنشئت هيئات عمومية ذات الصيغة الصناعية والتجارية لاستغلال ميناء "pointe noire".

وما يلاحظ أن 13 دولة ساحلية بإفريقيا sub sharienne تمتلك على الأقل ميناء واحد بالمياه العميقة ولكن بسبب المشاكل بأنغولا وموزمبيق وإفساد لتجهيزات المينائية بترانيا فموانئ إفريقيا الجنوبية تعتبر المدخل والمخرج الوحيد للعديد من دول المنطقة في إفريقيا الجنوبية، حيث كل الموانئ التجارية هي مراقبة من طرف مؤسسة "port net" وهو قسم "transment limited" وهي تقوم بالإمداد بالخدمات المينائية ما عدا الشحن والإفراغ بالموانئ الأساسية فمؤسسة "transmet limited" تراقب معظم الموانئ التجارية والهامة، الشبكة الوطنية للسكك الحديدية والخطوط الجوية الوطنية والدولية لإفريقيا الجنوبية وخدمات النقل البري واستغلال أنابيب النقل البترولي.

وبالصومال أدت الحرب الأهلية إلى سوء تنظيم الهياكل الإدارية للبلاد وبالنتيجة أثر ذلك على التنظيم المينائي، وبطلب من الأمم المتحدة لتنمية CNUCED تم تنظيم مهمة تقييم الوضعية الإدارية والعملية لميناء موقاديسو، وساهمت فيها السلطات المينائية لبومباي، مدارس، وكوشين والحكومة الهندية. فالإتفاق المبرم بين CNUCED وبرنامج التغذية العالمي (p.m.a) بروما سنة 1993 سمعت بتوزيع وتنسيق المهام بميناء موقاديسو مما سمح ل CNUCED بإنشاء سلطة مينائية من نوع "land lord port" ملكية الأرض تحت تصرف المتعاملين بالموانئ في إنتظار تسليم المهام للحكومة الصومالية المقبلة.

## 2/4/3 النظام المينائي في القارة الأمريكية:

في أمريكا الشمالية فالإقليم المينائي المغطى بالمياه الملاحية يشكل ملكية مشتركة تقع تحت سلطة الدولة الفدرالية:

أ) توجد بعض الموانئ في الولايات المتحدة الأمريكية تابعة للبلديات مثل لوس أنجلس سيتل، ولكن معظم الموانئ مديرة من هيئات عمومية حول لها الإستقلالية المالية ومستغلة من مؤسسات خاصة، كما أن ميناء نيويورك مسير ذاتيا وهو تابع لحكومة نيويورك ونيوجرسي فالإدارة المينائية لها صبغة جهوية والحكومات الفدرالية لها صلاحية إنشاء سلطات مينائية مستقلة وتقنين الملاحة المينائية وتغيير في هياكلها.

(ب) في إطار عمليات الإصلاح الإقتصادي الجاري بالمكسيك تم تطبيق اللامركزية المينائية، كما تم تقسيم الوظيفة المينائية إلى جزئين:

- وظيفة السلطات (خاصة الشرطة).

- وظيفة التسيير والتعامل (وظائف تجارية).

إن تسيير التجهيزات المينائية في المكسيك يندمج في القطاع التنافسي حتى وإن كانت السلطات المينائية عمومية.

(ج) تملك كذا 25 ميناء كبير في المياه العميقة وحوالي 300 ميناء أقل أهمية بالإضافة إلى العديد من الأرصفة المينائية المتعددة الأشغال على السواحل الأطلسي والهادي (ATLANT PACI) والموانئ تقيمها نوعين من الأحكام:

- الموانئ تسييرها مؤسسة الميناء المحلية وتديرها العناصر الإقتصادية المحلية مثل (ميناء كيبك، موريال، هيناكس، سان جون)، فهي موانئ مسيرة ذاتيا ولكن الأرباح ترجع للحكومات المحلية.

- الموانئ العمومية تديرها وتستغلها وزارة النقل، هذه الأخيرة تعين العناصر العاملة بالميناء وتعمل على تطبيق الأوامر والتوجيهات السياسية، إضافة لذلك نجد هيئة وزارية (Transport Canada) تتدخل لحساب الحكومة الفدرالية في تسيير الموانئ العمومية والمراكز المتخصصة وحراس الساحل من خلال (Haveset ports) تتكلف بتسيير الموانئ الصغيرة والتي تنافس الموانئ الكبيرة.

وفيما يخص الموانئ الجنوبية للقارة الأمريكية فالبرازيل تمتلك موانئ ذات أهمية اقتصادية إستراتيجية باعتبار 97% من المبادلات التجارية تتم بالنقل البحري فهي تمتلك منها 8500 كلم من السواحل و 84 ميناء منها 35 ميناء أساسي، فقانون رقم 22-62 منذ سنة 1975 أو كل مهمة تسيير الموانئ البرازيلية والسياسية المالية تسعى إلى حوصلة عدد من الأنشطة المينائية.

أما الموانئ الأرجنتينية تديرها مؤسسات خاصة (بيونيس أبرس، سانتامني، أوشواي...) والموانئ الصغيرة والغير متخصصة فهي تابعة للنظام اللامركزي تكفلت بها السلطات المحلية<sup>1</sup>.

وفي كولومبيا كانت الموانئ ذات التسيير العمومي لغاية صدور قانون رقم 10/01 جانفي 1991 المتعلق بالقانون المينائي البحري والذي ينص على أن الهيئات العمومية ومثلها المؤسسات الخاصة يمكنها تشكيل شركات مينائية لإنشاء وتسيير وصيانة المحطات والأرصفة وتقديم كل الخدمات المينائية.

<sup>1</sup> مرجع سبق ذكره، robert rezenthel.

## 4/4/2 النظام المينائي في آسيا:

تطورت الموانئ الآسيوية وبشكل سريع في الصين والفييتنام بسبب إدخال الإستثمار الأجنبي إلى البلاد وفي أندونيسيا نجد 652 ميناء منها 110 ميناء مدير من طرف 4 سلطات مينائية، 68 ميناء صناعي تسييره شركات عمومية أو خاصة و 127 ميناء خصصت للنشاط الصيد أو إستقبال الحاويات و 450 ميناء ثانوي عمومي يعمل تحت وصيانة الإدارة العامة للاتصالات البحرية والحكومة تشجع على زيادة دور القطاع الخاص في تسيير الموانئ.

أما في الفلبين وفي إطار سياسة وطنية شاملة أعد مخطط تنموي لتمويل وصيانة الموانئ حيث تعمل السلطات على تطبيق اللامركزية في خدمات الإستغلال والمسؤولية المالية لضمان التسيير العقلاني، وهي تضم 38 ميناء أساسي، 15 ثانوي تابع للدولة 225 ميناء تحت سلطة البلديات و 240 ميناء تابع للخواص.

وفي ماليزيا توجد سلطة واحدة مينائية على المستوى الوطني فالحكومة تشجع الخواص على استغلال الموانئ ولكن بشكل محدود.

وإدارة ميناء سنغافورة (P.J.A) تتكلف به هيئة عمومية وتمارس نشاطا صناعيا وتجاريا<sup>1</sup>، فهي المالكة والمسيرة لتجهيزات المينائية بحيث تتسع باستقلالية واسعة في الإدارة وتظهر من خلال الإستثمارات، التخطيط للمؤسسة وتسعير الخدمات المينائية، فالمؤسسات الخاصة في هذا البلد تستثمر في الخدمات المينائية والسلطات المينائية تتدخل في نشاطات خارج الموانئ كالإمداد بالسكنات وخدمات الغذاء... إلخ.

وبالنسبة لنيوزيلندا الجديدة الجماعات المحلية هي المالكة للمؤسسات المينائية والعمليات التجارية تقوم بها اللجان المينائية وبصدور قانون رقم 91 لسنة 1988 تم إعادة هيكلة الموانئ البلد فأوكلت هذه العمليات إلى متخصصين وأصبح القطاع الخاص مكانة في تنظيم الموانئ.

في أستراليا معظم موانئها تحت السلطة العمومية والحكومات الفدرالية تحدد أنظمة الموانئ وأعضاء مجلس الإدارة للسلطات المينائية معينين من طرف حكومة الدولة إلا في ميناء Tasmania فهم منتخبين في حين ميناء Melbourne تسييره جمعية الموانئ ويقومون بما يلي:

<sup>1</sup> WWW. Rsart (convention sur le région international des ports maritimes).

- عمليات الصيانة.

- المساعدات الملاحية في المياه الساحلية حكومة victoria.

- مراقبة التلوث البحري.

وفي غينيا الجديدة وفي موانئ "paporasie" "nouvelle guinée" تديرها مؤسسة عمومية تسمى papna guienca har bours boond وتتمارس عمليات التعمير والإستغلال وتسجيل عمل الموانئ شواطئ المياه مراقبة السفن وتقنين تخزين السلع الخطيرة.

### 4/4/3 السلطة المينائية وتسيير الملك المينائي:

الوظائف المينائية متعددة وهي تشكل مزيج من الخدمة العمومية والأنشطة التجارية، وتظهر مجالات تدخل السلطة المينائية لتسيير الملك المينائي في توفير شروط ملائمة لممارسة الأنشطة المختلفة من طرف المتعاملين بالميناء وهي كما يلي:

- حماية الملاحة البحرية والعمليات في الأحواض وعلى الأراضي المينائية من خلال تدخل سلطة الشرطة.

- بالنسبة للأشخاص (السرقه، محاولات إفساد...إلخ).

- الأموال (كالسلع الخطيرة، المخدرات...إلخ).

- البناءات ( رخص البناء، مراقبة آلات الرفع...إلخ).

- تنفيذ ومتابعة المعاهدات الدولية المتعلقة بالحماية من التلوث (بحري، بري) ومراقبة مدى جدية مستعملي الموانئ.

- العمل على الربط والتنسيق بين سياسات التنمية للمدن والموانئ خاصة فيما يتعلق بالهياكل القاعده ومدى ربطها بشبكات النقل الأراضي والموضوعه تحت تصرف الملك المينائي.

- إنجاز الهياكل القاعدية والتي لا يستطيع القطاع الخاص القيام بها (كالمخارج البحرية، هياكل الربط البرية...إلخ).

- وضع إطار قانوني مشجع لمنافسة ومانعا للاحتكارات.

- التنسبون النشاطات الخاصة بالخدمات المينائية الفردية تخضع ليس فقط لفعالية مؤسساتهم وإنما لمختلف العناصر العاملة الأخرى، فتدخل السلطة المينائية لتوفير شروط المنافسة، تنظيم حركة السفن والحمولات وتحديد ساعات العمل للمصالح المينائية العاملة مع المراقبة المالية للنشاطات .

- حاليا في الموانئ الكبرى، السلطة المينائية تتخذ القرارات وتمول أشغال الهياكل وتدير المؤسسات المينائية، وتبقى النشاطات الأخرى (كالجمع والإيداع والتخزين... إلخ) القطاع الخاص.

#### 4) العناصر المؤثرة على تسيير الأملاك:

السلطة المينائية من أجل إنجاز مهامها وتحقيق أهدافها يجب أن تأخذ بعين الاعتبار ما يلي<sup>1</sup>:

- السياسة العامة المتبعة.

- تسيير الأملاك المينائية.

#### 1/4) السياسة العقارية للسلطة المينائية:

من أجل استعمال الأملاك العقارية المينائية لا بد من تدعيم التعاون والتنسيق بين المدينة والميناء لذا فالاستراتيجية العقارية ترتبط بعدة عوامل.

#### 1/1/4) تطور خصائص حركة النقل البحري:

سابقا كانت البضائع تفرغ من السفن لتنقل مباشرة عبر وسائل النقل الأخرى كالبرية والنهرية إلى مستعمليها بحيث تتطلب مساحات أو وسائل كبيرة عند التعامل بها إلا أن توسع التجارة الدولية أدت إلى إنشاء مراكز توقف متخصصة وأرصفت واسعة مما ساعد على الإستغلال الفعال للوسائل (التجهيزات الخاصة بالمناولة... إلخ)، وهذا يتطلب توسيع المساحات المحاذية للأرصفت.

فالأشغال المينائية يجب أن تتلائم وتطور وسائل النقل في حالة عدم إمكانية توسع الميناء، فالسلطة المينائية تختار بين الحفاظ على الأشغال على حالتها مما يستحيل إستقبال السفن الكبيرة وبين تغيير الأشغال الموجودة، فالطاقة العقارية للميناء يجب أن تأخذ في الإعتبار لأي عملية تطور تقني صناعي أو تجاري.

#### 2/1/4) النظام القانوني للموانئ البحرية:

إن مجال تدخل السلطات المينائية تخضع للنصوص المحددة لتنظيم المينائي بالإضافة إلى نصوص أخرى مثل ما هو الحال بالنسبة للسياسة العقارية للمجموعات المحلية المسيرة للموانئ، والتي تدخل في حدود صلاحياتها المحددة في القوانين خارج القوانين المحددة لتنظيم المينائي إلا أن المجموعات المحلية بإمكانها طرح مبادراتهم في إعمار المساحات للسلطات المينائية باستعمال مختلف الوسائل القانونية مثل ما

<sup>1</sup> Kemiha : tamoum (travail de recherche), la gestion de donnaie public portuaire, p32, année 2001,, institut maritime.

هي عملية موانئ بلدات بلجيكا، وألمانيا، الأراضي المنخفضة، والتي هي تحت وصاية المجموعات المحلية، و ألمانيا، الأراضي المنخفضة والتي هي تحت وصاية المجموعات المحلية، حيث تعمل على توسيع المنطقة المينائية باعتبارها جزء من توسع شبكة المدن. إضافة لذلك ناتج إستحقاقات الأملاك يمثل في بعض الدول 3/1 إيرادات الموانئ الكبرى وهذا التسيير للأملاك العقارية ساهم في إحداث توازن في حساب الإستغلال.

#### 4-1-3 تطوير البنى التحتية للنقل:

إن إستراتيجية السلطة المينائية يجب أن تعتبر مشاريع الأعمار والمنافذ للبنى التحتية للنقل الداخلي والإحتفاظ بالأراضي الضرورية لذلك لأن تطور أي ميناء مرتبط بالبنى التحتية لنقل طرق سريعة، شبكة السكك الحديدية... إلخ، وهذا يتطلب عمليات تنسيقية بين السلطات المينائية والمجموعات المحلية.

#### 4-2- تسيير الأملاك المينائية:

في الدول حيث تنتشر الأملاك العمومية بشكل واسع فالسلطة المينائية تسيير الأراضي وأشغال البنى التحتية وغيرها من الأملاك، بينما في دول أخرى نجد المتعاملين هم المالكين للجزء الأكبر للمنطقة المينائية.

#### 4/1/2 إختيار أشغال ونوع النشاط:

إن استعمال الملك المينائي مرتبط بطبيعة النشاطات الإقتصادية التي تنمو وتتطور في الإنترلند (الأراضي التابعة للميناء) فإذا أنشئت صناعة كيماوية في هذه المنطقة المحاذية للميناء فإن السلطة المينائية من صلاحيتها تهيئة مخزن أو مستودع خاص بهذا النوع من الصناعة إذا كان الأمر يتعلق بمنتجات غذائية فهذا يتطلب تجهيز المنطقة بوسائل حفظها ونقلها وتخزينها.

#### 4/2/2 إختيار عقد الأشغال:

إن السلطة المينائية تتمتع بالحرية في إختيار طبيعة العقد لأشغال الأملاك<sup>1</sup> مثل عقد الإمتياز، معاهدة الأشغال المؤقت، تصاريح الأدوات الخاصة مع شرط الخدمة العمومية والإختبار العقد يكون مشروطا بضرورة تشجيع التمويل الخاص لتجهيزات تلبية الطلب لمستثمر ما أو ضرورة ممارسة لمراقبة الأنشطة (مثلا نظام الإمتياز).

<sup>1</sup> Kemiha ; tamoum (travail de recherche) ; l'agrestion, du domaine public portuaire, p32, année 2001, institut maritime.

**3/2/4) تنسيق النشاطات الممارسة في الأملاك المينائية:**

إن نصوص عقود الأشغال التي تعتمد على عقود نموذجية وبتدخل السلطة المينائية تفرض على الشاغلين إحترام دفتر الأعباء والذي يساهم في تنظيم المنطقة والتنسيق بين النشاطات الجارية ودفتر الأعباء يضم ما يلي:

- إنجاز أشغال الطرق.

- مكافحة الضرر.

- تحديد النشاطات ذات الأولوية.

- صيانة شبكات مختلفة.

**4/2/4) تحديد تعريفات الأملاك:**

إذا كانت السلطة المينائية هي المالكة أو الميسرة للأراضي فليس هناك ضرورة لإجراءات تحقيق إدارية مسبقة لتطبيق التعريفات المينائية.

أما تطبيق التعريفات المينائية بالنسبة للموانئ ذات التنظيم المستقل فمجلس إدارة المؤسسة هو الذي يحددها أما في الموانئ الخاصة فثمن الكراء ثمن إستخدام الملك المينائي يتم التفاوض عليه بين الشاغلية والمؤسسة المينائية فالسلطة المينائية يمكنها أن تسيير المستعملين والجهات الضريبية في مختلف الأمور المتعلقة بالتعريفات، إيجارات ولغاية تحقيق أهدافها.

**5/ عقد الإمتياز وإستغلال الموانئ والتجهيز بالتجهيزات العمومية وتسييرها:**

إن استعمال التجهيزات والمعدات وقواعد انتقال المسؤولية تخضع للنظام القانوني<sup>1</sup>.

للاستغلال الموانئ والذي هو عبارة عن أحكام وقواعد مرتبطة بكيفية استعمال التجهيزات والمعدات والذي عادة ما يتم بعقود، حيث يختلف مجال تطبيق أنظمة الإستغلال باختلاف طبيعة الخدمات التي تقدمها هذه التجهيزات المستخدمة، ففي بعض الموانئ تقوم السلطة المينائية بعمليات الإرشاد للسفن أما باقي العمليات المينائية كالمناولة، والتخزين والإيداع فتقدم من طرف مؤسسات أخرى خاصة.

<sup>1</sup> Jean georges baudelaire- administration et exploitation portuaire- éditions eyrolles  
7500 paris 1979, p126.

فالسطة المينائية تستغل وتحتكر التجهيزات العمومية إلا أنه قد يعهد تسييرها لشخص معنوي عام كمؤسسة عمومية أو جماعات محلية أو لشخص معنوي تابع للقانون الخاص كشركة ذات مسؤولية محدودة، أو غيرها وقد تمنع السلطات المينائية رخص للأشخاص الخاصة لاستغلال التجهيزات الخاصة رغم وجود تجهيزات عمومية في داخل الميناء وذلك بواسطة عقود إمتياز ولمدة محددة قد تطور نسبيا أي تصل إلى أكثر من عشرين سنة.

### 6/ وسطاء العمليات المينائية:

مهمة الوسطاء في النقل البحري هو الربط بين عناصر العرض وعناصر الطلب فهذا الأخير ينمو ويتطور بفعل تطور حجم التجارة الخارجية فلا بد أن يقابل ذلك التطور في مستوى العرض للخدمات وهذا يتطلب هياكل كالأرصفة والمستودعات والمخازن، وإدارة ذات كفاءة عالية قادرة على التحكم في العمليات المينائية وآلة وأجهزة خاصة، في ظل التطورات الحالية للسوق الدولية وما يتميز به من حرية ومنافسة ومن ذلك يمكن أن نستنتج نقطتين:

**أولاً:** إستغلال وتسيير الهياكل أي الأرصفة والساحات والمخازن والأجهزة والآلات كالرافعات والجرارات من طرف الوسطاء بغرض القيام بالنشاطات المينائية، فيتدخلون كأشخاص يسعون ومعنويون في عمليات الإرشاد والجر والقطر والجمركة والتموين والشحن والإفراغ من وإلى الناقلات والتخزين والإيداع... إلخ ولغاية توصيل السلعة إلى الأشخاص المعنية.

**ثانياً:** إن هذه الهياكل والوسائل لا بد أن تستغل أمثل استغلال بغية تخفيض التكلفة إلى أدنى قيمة لها وهذا ما يساهم في تخفيض تكلفة البضاعة المنقولة بحيث تكون أسعار الخدمات المينائية أسعار تنافسية والحصول على أكبر مردودية ممكنة ولتحقيق أهداف عمليات النقل لا بد من تدخل العديد من الأشخاص بحريين أم بريين فهم قد يعملون لحساب المجهز أو لحساب الشاحن أو لحساب المؤمن... إلخ ومنهم:

- وكييل العبور

- الوكييل المينائي

- الوكييل العام



- مقال الشحن والتفريغ<sup>1</sup>

- وكيل مشترك

- سمسار التأمين البحري

- الوكيل الجمركي

---

<sup>1</sup> فريق من الخبراء، تحت إشراف د/ عبد القادر فتحي لاشين، الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات وعلاقتها بقطاع النقل البحري في الدولة العربية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، ص 64-66، سنة 2005.

## خاتمة الفصل

تنوعت الموانئ وتطورت بفضل تزايد وتعقد المعاملات بين مختلف الدول، وهذا ما أدى إلى توسع وتطور في الأنظمة المينائية من النظام المركزي إلى النظام اللامركزي فإلى الأشخاص الخاصة والذين يقومون بتسيير وإدارة الموانئ، أو بالاستغلال العقلاني لمختلف النشاطات المينائية بغية التحكم أكثر في هذه العمليات وفي التكاليف مع العلم أنه في أغلب دول العالم نجد الهيئات العامة وليست الخاصة هي المشرفة والمديرة للموانئ، وإن السلطات الممنوحة لتلك الهيئات في مباشرة نشاطها هي عادة منبثقة من السلطات العامة للدولة ونشاطها الإداري والتنفيذي يخدم مصلحة الدولة بصفة عامة والموانئ بصفة خاصة ومن خلال ممارسة السلطات المينائية لمهامهم يتدخل العديد من وسطاء العمليات المينائية كعمال للشحن والتفريغ، الوكيل الجمركي، سماسرة التأمين البحري، الوكلاء العامون... إلخ، بحيث يتوسطون في إنجاز مختلف المهام الموكلة إليهم في أقل وقت ممكن وبأقل تكلفة من أجل إيصال البضائع إلى المرسل إليهم، دون التسبب في أي حوادث فتؤثر على طبيعة أو حجم البضائع والذي قد يسأل عنها القانون وهذا يتم في إطار من النظم القانونية والتسييرية المحكمة، حيث تتحدد مسؤوليات الأشخاص الطبيعية والمعنوية عن النشاطات الموكلة إليهم وعن مستوى الإنجاز كما تتحدد حقوقهم والمتمثلة في حصولهم على دخل معين مقابل الخدمات المقدمة ومع اعتبار المستوى المنافسة السائد بالموانئ، خاصة إنه قد يحصل أن تتعدد المؤسسات التي تقدم نفس الخدمات مما يؤثر على دخل هذه الفئات العاملة ولا يتوقف الأمر على ذلك بل إن الآثار قد تكون مباشرة وغير مباشرة، إذ لا يتعلق الأمر فقط بتحسين عمليات المناولة والتخزين... إلخ، بل تتعدى ذلك إلى عمليات تتعلق بالنقل والمعالجة في المنطقة المحيطة بالميناء، وهذا ينعكس كذلك على باقي النشاطات خارج الميناء فتخلق مناصب شغل وصناعات جديدة وغيرها من النشاطات، بحيث تساهم في تحقيق مردودية عالية وتوسيع في مستوى النشاط الإقتصادي.

# الفصل الثالث

دراسة مقارنة بين ميناء جن جن ( الجزائر )

وميناء جبل علي ( دبي )

**تمهيد:**

الموانئ باعتبارها بنية تحتية تتعرض لضغوطات شديدة بسبب عمليات الاستيراد، و تعمل كمسهل في ديناميكيات الصادرات، تسعى لتحسين خدماتها من أجل المشاركة بفعالية في النمو الاقتصادي، و سوف نرى في هذا الفصل هذه العلاقة من خلال دراسة مقارنة بينميناء جن جن بالجزائر و ميناء جبل علي بالإمارات.

## المبحث الأول: المؤسسة المينائية لجن جن

## المطلب الأول: تعريف الميناء وخصائصه

## أولاً: الموقع

مؤسسة ميناء جن جن مؤسسة عمومية اقتصادية تابعة لمجمع الخدمات المينائية serpeortspa، ويعتبر ميناء جن جن من أكبر الموانئ الجزائرية حيث يقع في الجزء الشرقي لعاصمة البلاد بين دائرتي عرض 36° 51° شمالاً وطول 5° 54° جنوباً، فميناء جن جن آخر ميناء تجاري أنشئ في الجزائر بعد الاستقلال، ويعد أكبر ميناء في شمال إفريقيا من حيث المساحة وعمق المياه، وانطلقت أشغال بناء ميناء جن جن في أكتوبر 1984 إلى غاية سنة 1990<sup>1</sup>.

يتمتع ميناء جن جن بموقع استراتيجي على المحور البحري الرابط بين قناة السويس وجبل طارق حيث يبعد عنها 50 ميلاً، كما هو على بعد 900 كلم من حاسي مسعود و350 كلم عن الجزائر العاصمة و40 كلم من المنطقة الصناعية لبلارة.

## ثانياً: خصائص البنية الأساسية للميناء:

## البنية التحتية للميناء:

تشمل حواجز الحماية الميناء من أمواج البحر، والأرصفة المخصصة لرسو السفن والشحن والتفريغ، وكذلك الممرات المائية لدخول السفن إلى ميناء ونميز منها المنشآت الخارجية والمنشآت الداخلية.

## 1- المنشآت الخارجية:

يتكون ميناء جن جن من حوض فريد من نوعه بمساحة 180 هكتار محمي من الشمال والشرق بواسطة الأرصفة الممتدة.

- ممر الدخول الرئيسي للميناء: يقابل الجهة الشمالية الشرقية بعرض 250م.

<sup>1</sup> <https://www.djendjen-port.com>

- قناة الاقتراب أو الدخول: بغاطس 19 م.
- حوض الاستدارة: بغاطس 18 م ومساحة 18 هكتار.

## 2- المنشآت الداخلية:

يتكون ميناء جن جن من حاجزين للحماية والعديد من مراسي للرسو ذات طبيعة وخصائص مختلفة:

### -حواجز الحماية:

#### جدول (3-1): حواجز الحماية

longueurs طول	Digue de protection كاسر الأمواج
3400 م	Digue nord ouest السد الشمالي الغربي
900 م	Digue nord est السد الشمالي الشرقي
100 م	Epi

المصدر: المؤسسة المينائية جن جن

الأرصفة والمراسي: يحتوي الميناء على 4 أرصفة

#### جدول (3-2): الأرصفة والمراسي:

عدد المراسي	مساحة الأرضية	الغاطس/عمق	عرض	طول	الأرصفة الممتدة
04	15 هكتار	11 م	200 م	770 م	رصيف شحن العام quai général cargo
02	7.5 هكتار	11 م	300 م	250 م	رصيف مختلط quai mixte
08	30 هكتار	ما بين 10.5 م و 18.20 م	300 م	1060 م	رصيف متخصص Quai Ouest
03	9 هكتار	11 م	3 منحدرات	3 منحدرات	رصيف الدرجة Quai Ro/Ro
	78.5 هكتار	من 14 م إلى 17 م	-	1829 م	رصيف خاص بنهائي الحاويات (3) أرصفة

-طول الإجمالي للأرصفة: 802 م

-مساحة الأرضية: 15 هكتار

وجميع الأرصفة مرتبطة بخطوط السكة الحديدية التي تتصل بالشبكة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية عن طريق محطة فرز البضائع بأزول الواقعة على بعد 500م من الميناء وتعتبر أكبر محطة في الشرق الجزائري بقدرة 8 ملايين طن.

### 1-البنية الفوقية:

وتتمثل في جميع الهياكل المبنية داخل الميناء وتشمل<sup>1</sup>:

-المباني الإدارية: وتضم جميع العمارات الإدارية، مقر الجمارك والشرطة الحدودية والمرور، عمارة قيادة الميناء، مركب الصحة.

-محطة توليد الكهرباء: توزع الطاقة الكهربائية من خلال المحطة الرئيسية المتواجدة بالميناء تبلغ شدة قوتها 6300 كيلو واط إضافة إلى 5 محطات ثانوية من مختلف القوات.

-المستودعات: توجد ثلاث مستودعات مبنية بمساحة 100م<sup>2</sup> لكل مستودع، كما يحتوي الميناء على هياكل في طور الإنجاز بالرصيف الغربي مساحتها الإجمالية 6000م<sup>2</sup>

مساحات التخزين: وتتكون من جميع المساحات المهيأة لاستقبال السلع وهي كالاتي:

- المساحة الكلية لأرضية الميناء: 150 هكتار.

- مساحة خارجية بالميناء: 27 هكتار

- احتياطي عقاري خارج الميناء لإنشاء مناطق لوجستية بمساحة 350 هكتار.

### 2-المنشآت المتخصصة:

<sup>1</sup> <https://www.djendjen-port.com>

- أحواض الزيت سعة 8000 ل.
- خزانات الاسمنت بسعة 15000 ل
- خزانات الحبوب بسعة 280000 طن.

### 3-المعدات:

وسائل المناولة: ويمكن حصرها في الجدول التالي:

### جدول (3-3) : وسائل المناولة:

المعدات	العدد	سعة الحمولة
Chariot éleveurs	34	من 3 طن إلى 15 طن
Chariot élévateur	02	38 طن
Chariot élévateur	02	42 طن
Grue portuaire mobile	02	250 طن/ سا
Grue télescopiques automotrice sur pneus	03	64 طن
Grue télescopiques automotrice sur pneus	01	120 طن
Grue télescopiques automotrice sur pneus	02	90طن
Tracteur RO/RO -01 choulaeurs	02	60 طن
Chassis portuaires	02	40 طن
Tracteur+semi remorque TB 400	02	
Tracteur+semi remorque DAF	05	
Tracteur+semi remorque mercedes	06	
Camion a nacelle	06	
Retro chargeur	01	
Portique à céréales	30	
Chargeur	04	

المعدات البحرية:



- 01 وحدة قطر بقوة 1700 حصان
- 03 وحدات قطر بقوة 2750 حصان
- 03 قوارب تجريبية.
- 04 قوارب الرسو.

### المطلب الثاني: مهام المؤسسة المينائية وأهدافها

#### أولاً: مهام المؤسسة المينائية:

تتمثل مهام الميناء في مختلف الخدمات التي يقدمها، وتتمثل أساساً في التكفل بالبواخر من وصولها إلى خليج الميناء حتى خروجها وذلك عن طريق:

- الإتصال بطاقم الباخرة قصد إعطائه الضوء الأخضر لدخول الميناء.
- المساعدة وذلك عن طريق تقديم نصائح وإرشادات خاصة بالأحوال الجوية وكيفية الدخول إلى الميناء، ولتسهيل هذه العملية تقوم قيادة الميناء بتزويد الباخرة بضابط مينائي وبالساحبات والزوارق، والإرشادات، وهذا لتفادي وقوع أي خسائر مادية أو بشرية إثر وقوع أي حادث وتكرر نفس العمليات عند خروج الباخرة من الميناء.
- تسهر على حماية البضائع من التلف والسرقة، وذلك بوضعها في المستودعات.
- التأكد من مدى مطابقة البضائع للمواصفات الأمنية.
- تكفل الميناء بتفريغ وشحن البضائع.
- حراسة البضائع ليلاً ونهاراً لحين تسليمها.
- كراء مختلف المخازن والأماكن المخصصة للتخزين.

#### ثانياً: أهداف المؤسسة: وتتمثل:

- الربح: أي محاولة تحقيق أكبر ربح ممكن.
- النمو: أي زيادة رأس المال وتوسيع المؤسسة، وذلك بفتح وحدات في أماكن أخرى.
- الزيادة في حجم التعاملات.

- استثمار المؤسسة في نشاطها: وذلك بتحسين الخدمات المقدمة وفق المقاييس العلمية المعمول بها.  
- تخفيض مدة الانتظار داخل الميناء وخارجه.

- زيادة الدخل القومي.

- توفير العملة الصعبة.

### ثالثا: مديريات المؤسسة

1-المديرية العامة: تتكون أساسا من مكتب المدير العام الذي يعتبر المسؤول الأول ذو السلطة العليا حيث تنص المادة 11 من المرسوم رقم 173/84، المؤرخ في 22 شوال عام 1404 هـ، الموافق ل21 جويلية 1984م يتضمن إنشاء مؤسسة "جن جن" على مهامه كآآتي:

- تنسيق ومراقبة مديريات المؤسسة.
  - يعتبر بمثابة حاسوب لكل التكاليف، إضافة إلى أنه المسؤول عن أي عقد أي اتفاق تقوم به المؤسسة.
  - يضبط تسيير المؤسسة ويجد الترتيب الهرمي العمومي للعمال ويعين الإطارات العليا.
  - يمثل المؤسسة في جميع نشاطات الحالة المدنية.
  - يقوم بفتح حسابات لدى المؤسسات المالية لتسهيل أي عملية حالية ويكون ذلك وفق الشروط المعمول بها.
  - يكون مسؤولا عن أي تذكرة أو صك خاص بالتبادلات أو مختلف الأعمال التجارية.
- وتشمل المديرية بالإضافة إلى المدير العام عنصرين مهمين هما:

### 2-الأمانة: وتنحصر مهامه في:

- استقبال البريد، الفاكسات والتلكسات من خارج المؤسسة
- تمرير المراسلات واستقبال المكالمات الهاتفية الخاصة بالمدير وتحويلها.
- ترتيب مواعيد المدير

### 3-مساعد المدير العام: مهامه هي:

- تنسيق نشاطات هيكل المؤسسة بغرض تحقيق الأهداف المتعلقة بسياسة التنمية، والتنظيم، والتسيير في المجال التقني، إضافة إلى مجال الاستغلال والأمن.
- يعمل على نشر وإذاعة الأهداف المنبغي تحقيقها.
- يترأس الاجتماعات بغرض تحقيق الأهداف المتعلقة بسياسة التنمية، والتنظيم والتسيير في المجال التقني، إضافة إلى مجال الاستغلال والأمن.
- يعمل على نشر وإذاعة الأهداف المنبغي تحقيقها.
- يراقب ويوجه المديرات.
- إطلاع المدير العام على ما حققته المؤسسة من نتائج في السياسات المتبعة.

#### 4-مديرية الأشغال والصيانة:

ومن أهم مهامه هذه المديرية ما يلي:

- السهر على صيانة المنشأة القاعدية والفوقية.
- صيانة حوافز الخدمات، والعتاد وباقي المنشأة داخل الميناء.
- اتخاذ الإجراءات التي تمكن من تأمين وحفظ الوسائل لمدة أطول من التلف.
- متابعة ومراقبة كل الصفقات والعقود التي تبرم مع مختلف المؤسسات
- تعيين النوعية ومطابقة الأعمال مع الإمكانيات الممكنة.
- اختبار خطة العمل الخاصة بالأشغال الممكنة للقيام بها ومتابعتها.
- تقوم بإمضاء فواتير أعمال نهاية الشهر من أجل المصاريف.

#### 5-مديرية القيادة المينائية:

وينفرع من هذه المديرية دائرتين هما: دائرة الشرطة والأمن، ودائرة المساعدة الملاحية وأهم مهام هذه المديرية ما يلي:

- السهر على تطبيق القوانين الخاصة بالنقل، التفريغ، الشحن، وبذلك بالتنسيق مع مديرية الاستغلال.
- مسؤولية عن مراقبة ومواجهة الحوادث التي قد تحدث.

- تحديد أولوية السفن بالتنسيق مع مديرية الاستغلال في الميناء.
- إعداد التقارير حول الحقائق والتطبيقات المعمول بها في جميع الميادين الداخلية للمؤسسة، إضافة إلى تحديد القيود والعراقيل، ومعيقات العمل وإعطاء تقنية واقتراحات تصحيحية لبعض المشاكل.
- تأمين حركة البواخر انطلاقاً من وصولها إلى الميناء حتى خروجها منه، ويكون من أجل الاستعمال الحسن للرصيف المخصص لإرساء السفن.
- تنظيم وتنسيق عمليات الربط والإرساء، والسحب وذلك توفير الموارد البشرية والمادية اللازمة لمختلف عمليات المساعدة البحرية، إضافة إلى السهر على سلامة ونظافة الأجهزة المستعملة لمختلف مصالحة.
- ضبط واحترام الالتزام التام بالقوانين الداخلية للمؤسسة المينائية.
- تتكون هذه المديرية من عمال مؤهلين خصوصاً في مجال الوقاية والأمن وتقديم المساعدة، ينتشرون في كافة المناطق التابعة لميناء "جن جن" كما يقوم عمال هذه الدائرة بحماية البواخر من كل الأخطار المتوقع حدوثها.

#### 6- المديرية المالية والمحاسبية:

وتشمل هذه المديرية دائرتين: دائرة المالية، دائرة المحاسبة، ومدير هذه المديرية مسؤول عن:

- حث ومراقبة وتوجيه نشاط مختلف مصالحة من أجل تحقيق أهداف المؤسسة.
- السهر على تطبيق قرارات المديرية العامة ومجلس الإدارة.
- السهر على تطبيق قرارات القوانين والموارد سارية المفعول.
- التنسيق من أجل تحسين أداء ونوعية العمل لمختلف مصالحة.
- مشاركة المدير العام في وضع الخطوط العريضة لسياسة المؤسسة من أجل تطوير وتنظيم وتسيير الخبرات التقنية، والأمن واستغلال الميناء.
- الاطلاع على كل التطورات التنموية المحققة في مجال تقنيات التنظيم واستيراد التكنولوجيا الحديثة التي لها علاقة بالنقل البحري إضافة إلى شحن وتفريغ السفن.
- اقتراح حلول تقنية ومبادرات السنوية الضرورية لكل المشاكل العالقة.

- تمثيل المدير العام أمام الجهة الوصية والمؤسسات الخارجية.

### 1-مديرية الاستغلال:

تتمثل مهام مديرية الاستغلال فيما يلي:

- تنشيط ومراقبة وتوزيع نشاطات الهياكل للمسؤول عنها قصد بلوغ وتحقيق الأهداف المسطرة من طرف المؤسسة.
- السهر على تنفيذ التعليمات والقوانين والنصوص التشريعية السارية المفعول.
- تحسين أداء الخدمات.
- السهر على الاستغلال الأمثل للإمكانية المتوفرة في الميناء.
- دراسة طرق الاستغلال الحديثة.
- متابعة عملية استغلال إمكانية المديرية المتمثلة في التجهيزات والمصالح المينائية المختلفة وتشمل هذه دائرتين: دائرة التجارة، دائرة الشحن والتفريغ.

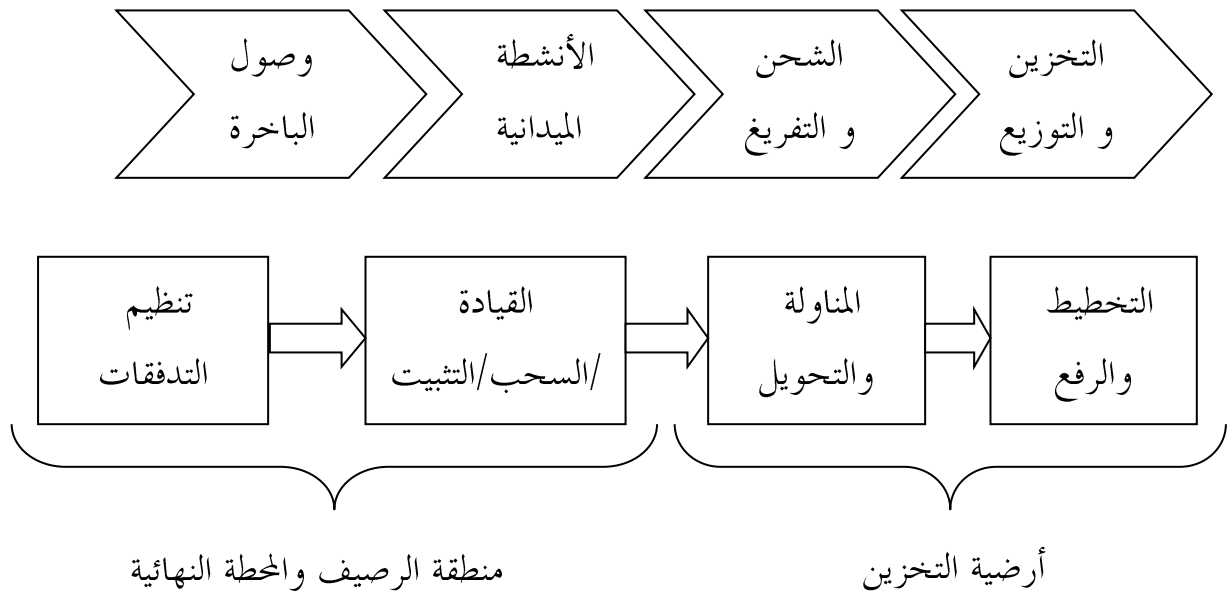
### 2-مديرية الدراسات والتنمية:

- إعداد إستراتيجية المعلومات الخاصة بالمؤسسة.
- تطبيق القوانين المتعلقة بسير النشاطات المينائية سارية المفعول.
- المبادرة في تحسين وتطوير سير الهياكل التابعة له في ميدان جودة ونوعية العمل المؤدى.
- إعداد المخططات قصيرة المدى وأخرى متوسطة المدى في مجال تنمية المؤسسة.
- وضع مخططات مستقبلية تتعلق بوتيرة العمل والإمكانية المتواجدة ونسبة المردود المحقق من قبل الهياكل المختلفة.
- مراقبة تنفيذ الأهداف المسطرة في مخطط التنمية.
- وضع إستراتيجية الإعلان والإتصال.
- إعداد تقارير حول تنفيذ المخططات وتقديمها إلى المديرية ومجلس الإدارة.
- وتقسم هذه المديرية إلى: دائرة الإعلام الآلي، دائرة الدراسات والتنمية.

المطلب الثالث: خدمات ميناء جن جن:

إن نظام تشغيل الميناء عبارة عن عمليات مترابطة ومتسلسلة فيما بينها ومحددة في الوقت فتعتبر مخرجات العملية مدخلات عملية أخرى تتداخل فيما بينها لتحقيق الهدف الأساسي وهو رضا العملاء والشكل التالي يوضح سلسلة الخدمات المينائية.

الشكل رقم (3-1): سلسلة الخدمات المينائية



المصدر: من إعداد الطلبة

**1- المناولة:** تشمل المناولة في الميناء عمليات تحميل وتفريغ البضائع وعمليات وضع واسترجاع البضائع على الأرضية أو في المخازن تتم عمليات المناولة في الميناء بموجب عقد وتقضي بدفع المقابل.

**2- الشحن:** تتم عملية شحن البضائع على السفينة إما من وسيلة النقل مباشرة أو من الرصيف أو مكان التخزين إلى الباخرة ويتم ذلك بواسطة الآلات المناسبة لطبيعة السلعة.

**3-الشحن والتفريغ:** تشمل عمليات الشحن والتفريغ العمليات التي تهدف إلى ضمان استلام البضائع المحملة أو المفرغة على أرضية الميناء وتمييزها واستطلاعها وكذلك حراستها حتى صعودها أو تسليمها إلى الوجهة المقصودة.

#### **4-القيادة والرشاد:** وتتمثل في:

مساعدة السفن في دخول الميناء والخروج منه.

اطلاع ربان السفينة على خصوصيات الميناء من حيث الملاحة.

#### **5-القطر:** يتم التخطيط كما يلي كخدمة قطر:

- العمليات التي تتمثل في سحب السفينة أو دفعها.
- مناورات رسو السفينة أو جرّها أو نزعها.
- النقل والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى في ملاحة السفينة.
- تتم عملية خدمة القطر بواسطة القاطرات المدفوعة.

#### **6-نظام العمل في الميناء:**

يبلغ عدد عمال ميناء جن جن 1270 عامل، ويعمل الميناء على مدار 24 ساعة في اليوم بواقع 4 دوريات نوبة عمل 72/24 اثنان منها إجبارية.

#### **7-التكوين والتدريب:**

يُخصّص ميناء جن جن ميزانية تقدر بـ 2% من كتلة الأجور لتدريب وتكوين العمال من أجل رفع مستوى الكفاءة الإنتاجية بالميناء وكذا تخفيض مصاريف صيانة المعدات من خلال استعمالها بالطريقة الصحيحة.

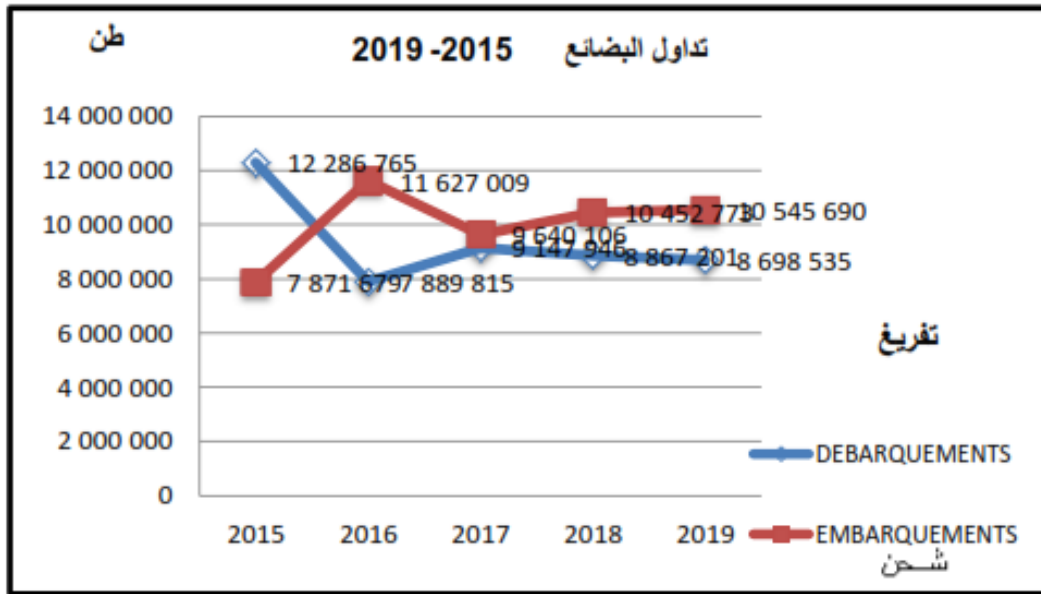
8-العمليات اللوجستية بالميناء:

جدول (3-4): تداول البضائع

السنوات	2015	2016	2017	2018	2018
الصادرات من البضائع /طن	4725732	3880475	2965560	2819093	3212140
الواردات من البضائع / طن	10575	12666	31612	553075	1242425
الإجمالي البضائع تداول	4736307	3893141	2997172	3372168	4455565

المصدر: المؤسسة المينائية جن جن

الشكل رقم (3-2): تداول البضائع





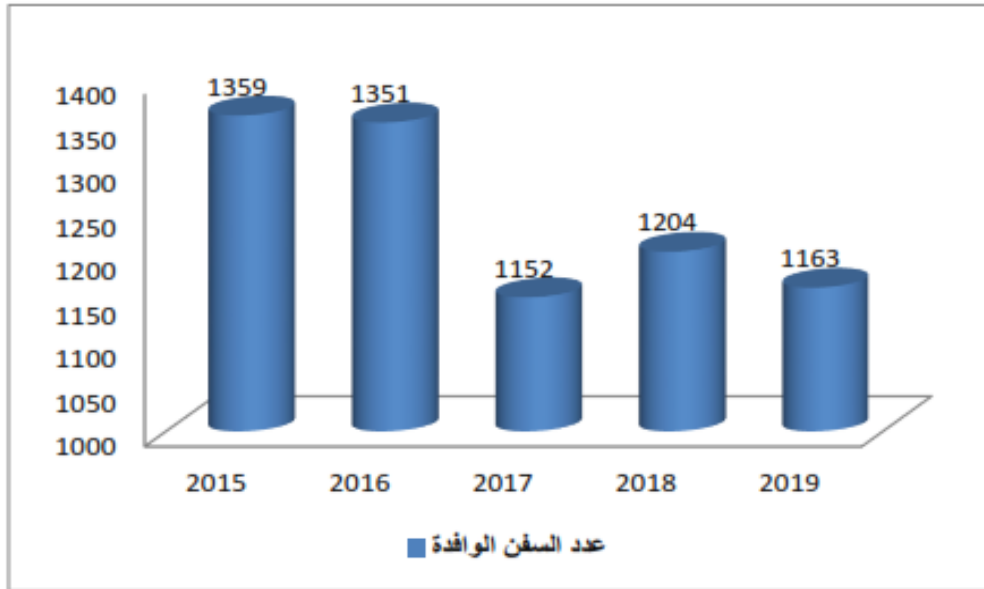
من خلال المنحنى أعلاه يظهر لنا أن حجم الواردات من السلع أكبر من حجم السلع المصدرة خلال فترة 2015-2019 مما يدل على أن ميناء جن جن استيرادي بالدرجة الأولى إذ تمثل الواردات أكثر من 80% من مجمل المبادلات كما عرفت سنة 2019-2018 ارتفاع في حجم الصادرات راجع إلى بداية تصدير مادة الكلينكر clinker عبر ميناء جن جن.

عدد السفن الوافدة للميناء:

جدول (3-5): السفن الوافدة للميناء خلال فترة 2015-2019

التغيرات %				السنوات					السفن الوافدة/ السنوات
-2019 2018	-2018 2017	-2017 2016	-2016 2015	2019	2018	2017	2016	2015	
31	-25	-239	-124	419	388	413	652	776	عدد السفن

المصدر: المؤسسة المينائية جن جن



الشكل رقم (3-3): عدد السفن الوافدة للميناء

من خلال الجدول أعلاه يتضح لنا أن عدد السفن الوافدة للميناء سجل انخفاض ملحوظ حيث انتقل من 776 سفينة وافدة سنة 2015 إلى 413 سفينة وافدة في سنة 2017 أي بفارق قدره

363 سفينة كما سجل استقرار عدد السفن الوافدة خلال فترة 2017-2019 وهذا راجع لانخفاض توافد سفن الإيداء الخاصة بالسيارات بعد اتخاذ الحكومة قرار عدم استيراد السيارات وتصنيعها في الجزائر.

أما ارتفاع في عدد السفن الوافدة خلال فترة 2018-2019 بـ 32 سفينة يرجع لبداية تصدير مادة الكليكر عبر ميناء جن جن لتوفر البنية التحتية الملائمة مثل الأرصفة ومساحات التخزين مما يساعد على أداء العمليات اللوجستية.

جدول (3-6): أنواع السفن الوافدة:

التغيرات %	2019	2018	نوع السفينة
-	-	-	Car-ferries ناقلات المسافرين
17.49	262	223	Cargos سفن للشحن
00	26	26	Céréaliers ناقلات القمح
4.29	73	70	Porte conteneurs ناقلات الحاويات
-33.33	36	39	Ro/Ro سفن الإيداء
100	2	1	حاملات الاسمنت ciment/céments carrier
-	-	-	n/essence حاملات الخشب
-	-	-	Pétrolier ناقلات البترول
-	-	-	Butaniers ناقلات البوتان
-	-	-	Huiliers ناقلات الزيوت
-3.33	29	30	سفن أخرى
17.22	416	388	المجموع

المصدر: المؤسسة المينائية جن جن

جدول (3-7): متوسط انتظار السفن في المرسى والرصيف خلال فترة 2018-2019.

متوسط انتظار السفن في الرصيف			متوسط انتظار السفن في المرسى			نوع السفينة
التغيرات %	2019	2018	التغيرات %	2019	2018	
-	-	-	-	-	-	Car-ferries ناقلات المسافرين
56.12	3.06	1.96	42.57	1.44	1.01	Cargos سفن للشحن
-5.95	11.85	12.60	-22.34	7.44	9.58	Céréaliers ناقلات القمح
12.44	2.17	1.93	-3.57	0.27	0.28	Porte conteneurs ناقلات الحاويات
0.00	0.50	0.50	26.32	0.24	0.19	Ro/Ro سفن الإيداء
0.30	3.33	3.32	40.00	0.35	0.25	n/essence حاملات الخشب
-45.80	2.71	5	420.37	2.81	0.54	climent/ الاسمنت حاملات ciments carrier
-	-	-	-	-	-	Pétrolier ناقلات البترول
-	-	-	-	-	-	Butaniers ناقلات البوتان
-	-	-	-	-	-	Huiliers ناقلات الزيوت
.086	.571	.481	4.716	.560	.340	سفن أخرى
.8516	.263	.792	.850	.181	.171	المجموع

المصدر: المؤسسة المبنائية جن جن.

من خلال الجدول أعلاه عرف معدل انتظار السفن في المرسى استقرار خلال 2018-2019 عرف معدل متوسط انتظار السفن في المرسى ارتفاع ملحوظ بالنسبة لسفن الاسمنت وهذا راجع لشعور الرصيف المخصص لها كما نلاحظ انخفاض متوسط انتظار السفينة في الرصيف لتوفر المعدات اللازمة لشحن وتفريغ السفن.

أما بالنسبة لسفن الشحن نلاحظ ارتفاع مدة الانتظار في المرسى والرصيف أ[ضا راجع لعدم زيادة عدد السفن الوافدة للميناء وبذلك شغور الأرصفة وكذا المعدات وآلات المناولة.

جدول (3-8): حركة الحاويات

Débarqués/ Inbounds تفريغ									Ports الموانئ
Tonnage net الحمولة الخام									
Tonnage net الحمولة الخام			مملوءة+فارغة pleins+vides TEU		Vides Empty فارغة TEU		Pleins /full teu مملوءة		
التغيرات variation	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018	
13.16	309454	273470	23619	24256	0	0	23619	24256	تفريغ
17.51	74495	63392	24599	21699	22191	19480	2408	2219	شحن
13.98	383949	336862	48218	45955	22191	19480	26027	26475	المجموع

المصدر: المؤسسة المينائية جن جن

من خلال الجدول أعلاه سجلت حركة الحاويات انخفاض في الواردات كما سجل ارتفاع في حمولة البضائع المحملة في الحاويات، غير أنها انخفضت سنة 2019 بسبب انخفاض الواردات.

1- المنشآت المتخصصة:

-نهائي الخشب:

- مساحته: 7 هكتار

- طول الرصيف: 300 م طول يحتوي على 02 مرآبين

- أعماق غاطس 11.5 م

- السعة الإجمالية: 19300 م كومة (fardeaux) على أربع مستويات

-نهائي الحبوب:

- خزانات الحبوب سعة 30000 طن.

- خزانات الحبوب سيفيتال سعة 120000 طن.

-

نهائي الموارد البترولية:

- طول الرصيف: 770 متر طولي متواجد في الميناء الأمامي ويحتوي على:
- أعمق الغاطس: 13.5م.
- سعة الشحن: 16.8 مليون طن

4-المعدات وآلات المناولة: ويمكن حصرها فيما يلي:

جدول (3-9): وسائل المناولة

المعدات	العدد	سعة الحمولة
Chariot élévateurs à paris	09	5 طن
Chariot élévateur sàfourche	43	3 طن-32 طن
Pelleschargeures	06	1.5 طن
Stackers	02	38 طن
Tracteur remorques	03	38 طن
Rétrochargeur	03	4 طن
Grue Gottwald HMK260E	01	80 طن
Grue Gottwald HMK170E	01	63 طن
Grue liebhen	01	63 طن
Grue autosmobiles liebher	02	50 طن
Relleschargeures	06	1.5 طن
Rétrochargeures	03	4 طن
Stackers	02	38 طن
Tracteur remorques	03	38 طن

المصدر: المؤسسة المينائية جن جن

المبحث الثاني: ميناء جبل علي في دبي.

المطلب الأول: تعريف الميناء، منشآت و عمليات.

أولاً: الموقع.

ميناء جبل علي مؤسسة تديره مجموعة موانئ دبي العالمية، يعتبر الميناء من أكبر 10 موانئ للحاويات عالمياً حيث أنه في المركز الأول إقليمياً و العاشر عالمياً ضمن قائمة أكبر موانئ الحاويات في العالم بناء على الإنتاجية لعام 2019.

ويقع الميناء في إمارة دبي على ساحل الخليج العربي و تبلغ مساحته 50 كيلومتر مربع يبعد مسافة 35 كلم من وسط مدينة دبي.

بدأ العمل به في السبعينات و افتتح عام 1979، و أنشئ ميناء جبل علي استيراد موارد لمصنع الألمنيوم في دبي يسمى دوبال لتصدير الألمنيوم، لكن تطور ميناء جبل علي ليستخدم في دعم المنطقة الحرة في جبل علي أنشئت حوله.

الميناء جزء من طريق الحرير البحري الذي يمتد من الساحل الصيني إلى الجنوب عبر الطرف الجنوبي للهند إلى مومباسا، و من هناك عبر البحر الأحمر عبر قناة السويس إلى البحر الأبيض المتوسط، و من هناك إلى منطقة البحر الأدرياتيكي العليا إلى الشمال، مركز تربيستي الإيطالي مع وصلات السكك الحديدية إلى وسط أوروبا و أوروبا الشرقية و بحر الشمال.

**المنشآت و العمليات:**

يضم ميناء جبل علي أكثر من مليون متر مربع من ساحة الحاويات كما أنها تحتوي على مساحة لتخزين البضائع العامة على المدى المتوسط و الطويل، بما في ذلك سبع حظائر هولندية بمساحة إجمالية تقارب 19 آلاف متر مربع و 12 سقيفة مغطاة تغطي 905 متر مربع، بالإضافة إلى ذلك، يتألف ميناء جبل علي أيضا من 960 ألف متر مربع من التخزين المفتوح.

يرتبط ميناء جبل علي بنظام الطرق السريعة في دبي و بقرية الشحن بمطار دبي الدولي، مرافق قرية الشحن قادرة على مناولة الشحنات، مما يجعل العبور من السفينة إلى الطائرة ممكناً لمدة أربع ساعات.

حاويات خدمة النقل بالشاحنات التجارية التابعة لدائرة الشؤون السياسية، و نقل البضائع العامة بين ميناء راشد و بقية الإمارات كل يوم.

تغطي محطة شحن البضائع العامة في جبل علي مساحة تخزين اجمالية تزيد عن 1,4 مليون متر مربع، و تضم 27 رصيف و يبلغ عمق الغاطس عند الرصيف 15 متراً، مما يسمح لسفن الشحن الكبيرة و الخاصة بالرسو.

يشمل الميناء 4 محطات حاويات رئيسية، تبلغ سعة محطة الحاويات 9 ملايين حاوية نمطية، و تعد واحدة من أكبر المحطات بالميناء مع 15 رصيف و 51 رافعة رصيف، و تعتبر المحطة "1" الأساس الذي سمح لميناء جبل علي بتحقيق موقعه كواحد من أكبر الموانئ في العالم. بينما تبلغ سعة محطة الحاويات رقم "2" المجهزة ب32 رافعة رصيف و 8 أرصفة 6,5 مليون حاوية نمطية، فيما تضم محطة الحاويات رقم "3" خمسة أرصفة سبعة 3,8 مليون حاوية نمطية و هي واحدة من أكبر المحطات التي تعمل بشكل شبه آلي في العالم لدى المحطة القدرة على التعامل مع سفن الحاويات الفائقة الكبر ساعات تتجاوز 18 ألف حاوية نمطية، بحسب موانئ دبي.

أما المحطة رقم "4" فتصل سعتها إلى 22,4 مليون حاوية نمطية.

الشكل رقم (3-4): حاويات التي تم تسليمها في ميناء جبل علي 2019 .



المصدر : ميناء دبي للإحصائيات

## المطلب الثاني: خدمات ميناء جبل علي.

يقدم ميناء جبل علي العديد من الخدمات اللوجستية الهامة و ذلك في العديد من المجالات في الشحن البحري العام إذ بعد ميناء جبل علي حلقة الربط بين أسواق دول الخليج و الهند و آسيا و العديد من الأسواق الإفريقية المتنوعة.

كما يوفر الميناء خدمات التخزين المتميزة و المتنوعة و ذلك بدرجة عالية من التخصص طبقاً لنوع المنتجات و طريقة تعبئتها.

كما يوجد في الميناء محطة تعبئة الحاويات و ذلك على مساحة 134 ألف كيلومتر مربع بما في ذلك مساحة التخزين مغطاة و مساحة غير مغطاة.

وتقدم تلك المحطة العديد من الخدمات المميزة مثل التعامل مع البضائع الترانزيت و تخفيض الوزن من الحاويات و إعادة الشحن و توحيد العليمات و غيرها.

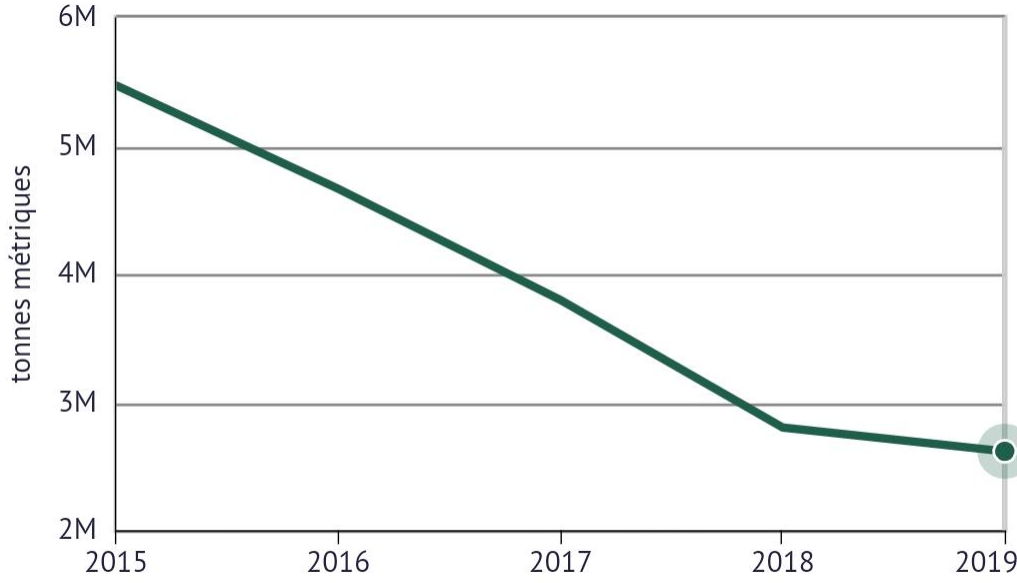
كما يقدم الميناء خدمات التخزين و التبريد و ذلك من خلال مرافق متطورة للتخزين و التبريد تغطي مساحة حوالي عشرة آلاف متر مربع فتساعد تلك المرافق على تخزين الشحنات التي تحتوي على منتجات سريعة التلف و المنتجات التي تحتاج ظروف خاصة للتخزين كالمنتجات الدوائية و الشكولاتة و مستحضرات التجميل.

كما يقدم الميناء خدمات تفريغ النفايات غير الخطرة إذ يزود كل سفينة راسية بمستوعبات 6 أمتار مكعبة للتخلص من النفايات بشكل آمن و هي جزء من تعرفه الميناء و تلتزم بها كافة السفن التي ترسو داخل الميناء إجبارياً.

ومع التطور الكبير الذي يشهده ميناء جبل علي و منطقة الحرة جافزا تحولت المنطقة إلى مجتمع متكامل يشمل كافة الخدمات التجارية و السكنية و اللوجيستية اللازمة، و ساعد على ذلك وقوع الميناء داخل إمارة دبي و على بعد 35 كلم فقط من وسط مدينة دبي و هو ما ساهم على نمو مجتمع جبل علي من شركات الشحن العالمي و الشركات التجارية بشكل سريع، ما كان له تأثير كبير في تطور و ازدهار الاقتصاد الإماراتي.

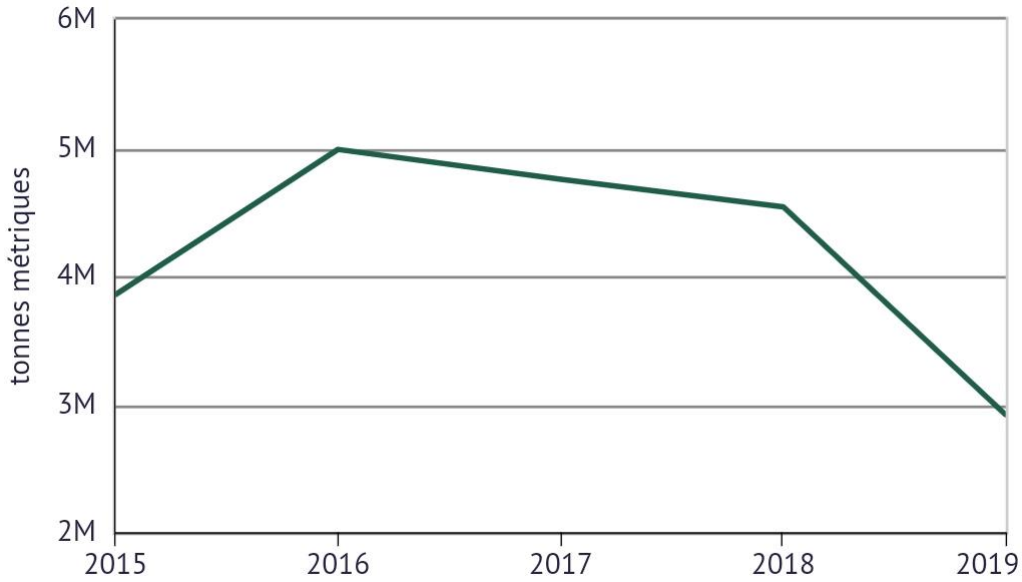


الشكل رقم (3-5) : مجموع الشحنات السائبة (طن متري) 2019 .



المصدر: ميناء دبي للإحصائيات

الشكل رقم (3-6) : مجموع شحنات الصب (طن متري) 2019 .



المصدر: ميناء دبي للإحصائيات

المبحث الثالث: المقارنة بين ميناء جن جن و ميناء جبل علي.

المطلب الأول: عناصر المقارنة بين الميناءين.

عناصر المقارنة	ميناء جن جن	ميناء جبل علي
- موقع الميناء	- شرق الجزائر	- إمارة دبي على ساحل الخليج العربي.
- أهمية الميناء	- الأكبر في شمال إفريقيا	- أكبر 10 موانئ للحاويات في العالم، أكبر ميناء في الشرق الأوسط.
- مقومات الميناء	- عقود الامتياز، نهائي الحاويات	- نهائي الحاويات منطقة حرة للتبادل الألمنيوم.....
- خدمات الميناء	- جميع أنواع البضائع و الحاويات خاصة القمح و الكلينكر.	- جميع أنواع البضائع فالحاويات
- البنية التحتية		- استيعاب طائرات، العديد من السفن القتالية.
- المساحة الإجمالية للميناء		- 50 كلم 2
- المساحة المائية الأرصفة	- 104.000 كلم 2	- أكبر حوض مائي في العالم من صنع الإنسان
- الأرصفة	- 180 هكتار	- 3000 م
- البنى الفوقية	- 2080 م + 220 م	- توفر المعدات و التكنولوجيا اللازمة
- معدات المناولة		
- المقومات التشغيلية	- نقص في المعدات الأتوماتيكية.	- تعمل بشكل شبه آلي.
- الهيكل التنظيمي		

الجدول رقم (٠): دراسة المقارنة بين ميناء جن جن و ميناء جبل علي.

**المطلب الثاني: تحليل عناصر المقارنة بين الميناءين.****أولاً: من حيث الموقع.**

يعتبر ميناء جن جن بوابة افريقيا، أما ميناء جبل علي فهو أكبر ميناء في الشرق الأوسط و الأكثر أهمية حيث تم تجديده و إدراج المنطقة الحرة فيه حافظاً ليكون من أكبر الموانئ في العالم.

**ثانياً: من حيث المساحة.**

يتضح من خلال مقارنة مساحة الميناءين أن مساحة الميناء جبل علي و المقدره ب 50 كيلومتر مربع أصغر مقارنة بين بميناء جن جن التي قدرت ب 1040.00 كيلومتر مربع، و هذه المساحة تعود للرؤية الجديدة للجزائر في تصميم موانئها بما أنه ميناء جديد شيد بعد الاستقلال لتلبية المتطلبات المستقبلية، حيث تم بناءه خارج مركز المدينة.

أما ميناء جبل علي فهو يبعد 30 كلم فقط عن مركز مدينة دبي و تحيط به المنطقة الحرة للتبادل جافرا و طبيعته الجغرافية توسعية.

**ثالثاً:** يعد الميناءين تابعين للقطاع العام، فهو مسؤول على تنفيذ خطط التنمية و برامج إعادة الهيكلة و الشراكة، كما يقوم بأعمال الصيانة وتطوير و تجديد البنية التحتية للموانئ.

فميناء جن جن لازالت مسيطرة عليه الإجراءات الروتينية و يفتقر للتكنولوجيا المتطورة و هذا يعد عائقاً أمام تحرر المنافسة على العكس تماماً ميناء جبل علي من أحدث الموانئ العالمية حيث يعتمد على التكنولوجيا و التجديد و التسيير مما جعله أحد أهم موانئ العالم.

**رابعاً: من حيث الأنشطة اللوجيستية.**

يعتبر ميناء جبل علي متقدماً على ميناء جن جن من حيث نوع الخدمات المقدمة و هذا راجع لوجود شبكة طرق سريعة مرتبطة بالميناء و وجود منطقة حرة تربط الميناء بالموانئ المجاورة لها، و تعمل إدارة الميناء على تقديم التسهيلات للعملاء و المتدخلون في الميناء و المستثمرون الأجانب و هذا بعدم تطبيقها للضرائب و استعمالها تكنولوجيا المعلومات.

**خامساً: من خلال النشاط الاقتصادي.**

يلعب ميناء جبل علي دوراً حيوياً في تعزيز اقتصاد دولة الإمارات، بقدراته المتكاملة و مرافقة اللوجيستية واسعة النطاق، فهو ميناء رئيس و بوابة لأكثر من 80 رحلة شحن أسبوعية، و يرتبط بأكثر من 150 منفذ تجاري و لوجيستي حول العالم.

وتجذب المنطقة الحرة في جبل علي ما يقرب من ربع الاستثمار الأجنبي المباشر إلى دبي، حيث تبلغ عدد الشركات المسجلة في المنطقة الحرة الجبل علي أكثر من 8 آلاف شركة.

حيث كشفت موانئ دبي، أن ميناء جبل علي و المنطقة الحرة، ساهما بنسبة 33،4 بالمائة من الناتج المحلي الإجمالي لإمارة دبي، كما ساهم بنسبة 10،7 بالمائة في الناتج المحلي الإجمالي لدولة الإمارات.

أما بالنسبة لميناء جن جن فقد ساهم في مجموع الإيرادات الجمركية التي فاقت 69،54 مليار دينار في 2020 بلغت أكثر من 661،1 مليار دينار، أي ما نسبته 2،32 بالمائة.

## خلاصة الفصل:

لقد تطرقنا في هذا الفصل إلى مقارنة ميناء جن جن و ميناء جبل علي، فيعتبر هذا الأخير من أهم و أكبر الموانئ في العالم لتوفره على أكبر محطات للحاويات و لتقديمه خدمات متميزة للعملاء و المتدخلين في الميناء.

أما ميناء جن جن فيعتبر من أكبر الموانئ في شمال إفريقيا مساحة يستطيع استقبال السفن الكبيرة خاصة سفن القمح لتوفر الرصيف و المعدات اللازمة، وكذا يعتبر الأول في تصدير مادة الكليكر التي تحتاج مساحات كبيرة لتخزينها وتناولها وشحنها بأريحية وكل هذه الخصائص متوفرة في أرصفة الميناء لتقديم الخدمات اللوجيستية وتلبية متطلبات العملاء.

خاتمة

## خاتمة عامة :

في خلاصة هذا البحث العلمي المتواضع الذي خصصناه الحراسة أهمية الموانئ التجارية في اقتصاديات الدول من خلال معالجة اشكالية تمحورت حول مدى فعالية نشاط الموانئ التجارية في التبادلات الخارجية و أثرها على تطوير مردود التجارة الخارجية للجزائر و التي عاجلناها من خلال تقديم فصلين نظريين شمل الأول معطيات نظرية متعلقة بالتجارة الدولية، تعاريفها، أهميتها و آلياتها و فصل ثاني شمل إشكالية تسيير الموانئ التجارية البحرية عبر العالم من خلال التطرق إلى الإجراءات التشريعية و الآليات التيسيرية لها و كذا القيود التي يمكن أن تحول بينها و بين مردوديتها و أدائها الفعال و لنختتم بحثنا هذا من خلال فصل تطبيقي خصصناه لدراسة المقارنة بين نشاط ميناء جن جن بالجزائر و الذي يعد من أكبر الموانئ التجارية في الوطن و ميناء جبل علي بدبي و ذلك لاكتشاف أوجه التشابه و التناقض بينهما و استخلاص أسباب النجاح بالنسبة لميناء جبل علي بدبي هذه المنهجية العلمية سمحت لنا من اختبار الفرضيتين المقترحتين في بداية مقدمة بحثنا هذا و المتمثلة أولا في الفرضية و التي تعتبر الموانئ البحرية التجارية اللينة الأساسية في تنشيط التجارة الخارجية للبلدان.

وهي الفرضية صحيحة لا يختلف عليها اثنان حيث فعلا تعتبر الموانئ التجارية البحرية في كل دولة من أهم الأسس الاقتصادية التي تقوم عليها التبادلات التجارية الخارجية للدولة و سبب في ازدهار اقتصاديتها كما تؤكد الفرضية الثانية المتعلقة بالموانئ الجزائرية التجارية البحرية بتقييم دون المستوى في حجم نشاطها التجاري بالرغم من الاستثمارات الكبرى التي استفادت منها بالسياسات الإصلاحية التي نصتها و التي تؤدي إلى تحسين أدائها بما يخدم الاقتصاد الوطني و لعل السبب يعود في ذلك إلى الذهنيات التيسيرية المتوازنة منذ الاستقلال و التي غلب عليها منطق التسيير المركزي للدولة و هيمنتها على المبادلات التجارية الخارجية و كذا نقص فعالية الإصلاحات الاقتصادية التي مستها و التي لم تعطي نتائجها المتوقعة.

لذا نعو ونؤكد على أهمية الموانئ التجارية البحرية في الجزائر خاصة و وجوب اهتمام الدولة بإصلاحها كي تواكب تطورات الموانئ الأجنبية الأخرى حيث وفي هذا الشأن نبدأ في اقتراح مجموعة من الحلول التالية: خلق و إنشاء موانئ جديدة مكاملة لنشاط الموانئ المتوفرة، تحديث الأداء الإداري و التسيير لهذه الموانئ و رفع كل أشكال البيروقراطية.

---

تخصيص نشاط هذه الموانئ حسب التيارات التجارية و حسب المتعاملين الاقتصاديين الأجنب معها.

إشراك القطاع الخاص في إدارة و تسيير بعض أنشطة الموانئ بما يتمشى و الإجراءات اللوجيستية المعمول بها في هذا الإطار.



قائمة المصادر

والمراجع

قائمة المراجع

1. الهادي خالدي، المرآة الكاشفة لصندوق النقد الدولي، الطبعة الجزائرية للمجلات و الجرائد، الجزائر، سنة 1996.
2. أحمد جامع، العلاقات الاقتصادية الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1987
3. أحمد عبد المنصف محمود، إقتصاديات النقل البحري، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2001،
4. اسكندر مصطفى النجار، مقدمة للعلاقات الاقتصادية الدولية ، وكالة المطبوعات ، الكويت ، 1973
5. أيمن الصحراوي، تخطيط وإدارة وإقتصاديات الموانئ البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014.
6. بوكعبان العربي، القانون البحري، منشورات الألفية الثالثة، الطبعة 2010
7. جمال الدين العويصات ، العلاقات الاقتصادية الدولية و التنمية ، ط1، دار هومة للطباعة و التوزيع ، الجزائر ، بدون سنة
8. جودة عبد الخالق " الاقتصاد الدولي " الطبعة الرابعة، دار النهضة العربية مصر 1992ن
9. حسام علي داوود واخرون ، اقتصاديات التجارة الخارجية ، ط1 ، دار الميسرة للنشر و التوزيع ، عمان 2002
10. حسام علي داوود، أيمن أوخفيرة، اقتصاديات التجارة الدولية، الطبعة الأولى، دار الميسرة، الأردن، 2002،
11. رعد حسن الصرن، اساسيات التجارة الدولية المعاصرة ، ج1، دار الرضى للنشر، دمشق ، 2000،
12. زيدان زيري حسن محمد، أثر الإدارة اللوجستية في تحقيق الميزة التنافسية للموانئ، منشأة المعارف الإسكندرية
13. سامي زكي عوض، دور الموانئ الجافة في منظومة النقل متعدد الوسائط، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997،
14. السويدى محمد أحمد، أهمية التدريب في الموانئ وتأثيره على رفع كفاءة الأداء الإسكندرية
15. السيد عبد المولى، الوجيز في العلاقات الاقتصادية الدولية، مصر، بدون دار النشر، 2002.

16. سيق طارق، جمعة محمد، السياسات الإقتصادية المقترحة لرفع كفاءة النقل بالسفن المصرية النظامية في ضوء معطيات المنافسة
17. طالب محمد عوض، التجارة الدولية نظريات وسياسات ، ط1 ، معهد الدراسات المعرفية ، عمان ، 1995 ،
18. عبد الباسط وفا، "دراسات في مشكلات التجارة الخارجية"، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000
19. عبد المنعم محمد مبارك و يونس محمد، اقتصاديا النقود و التجارة الخارجية، دار الجامعة الإسكندرية، 1996
20. عبد الهادي عبد القادر سويقي، التجارة الخارجية، كلية التجارة، جامعة أسيوط 2008،
21. علي حافظ منصور، اقتصاديات التجارة الدولية، مكتبة النهضة الشرق، القاهرة 1990،
22. علي عبد الفتاح أبو شرار، الاقتصاد الدولي (نظريات و سياسات)، الطبعة الأولى، دار المسيرة للنشر و التوزيع، الأردن، 2007
23. علي عبد، مصطفى عبد الحافظ، إدارة وتشغيل الموانئ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، 2000،
24. غازي صالح محمد الطائي ، الاقتصاد الدولي ، دار الكتب للطباعة و النشر ، الموصل، 1999
25. كريم مهدي حسناوي ، مدخل الى الاقتصاد الدولي ، مطبعة التعليم العالي ، بغداد ، 1988
26. لباد ناصر، الوجيز في القانون الإداري، دار النشر الجامعية، الطبعة الثالثة، سنة 2009
27. مجدي محمود شهاب، "الاقتصاد الدولي المعاصر"، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007،
28. محمد جلال خطاب، إقتصاديات النقل البحري في العالم، مركز الإسكندرية للكتاب ، 2005
29. محمد دويرا، الاقتصاد الدولي، دار الجامعة الجديدة للنشر و التوزيع، الإسكندرية، مصر، 1999
30. محمد زغلول، ادارة الموانئ ، المكتبة الحديثة ، الاسكندرية ، مصر ، 2001 ،
31. محمد عبد العزيز عجمية ، اقتصاديات التجارة الخارجية ، دار الجامعات المصرية ، القاهرة ، 1973 ،
32. محمد علي جاسم ، القواعد الاساسية ( الاقتصاد الدولي ) ، الكتاب الأول ، جامعة المستنصرية ، بغداد 1976
33. محمد يونس ، مقدمة في نظرية التجارة الدولية، الدار الجامعية للطباعة و النشر ، بيروت ، 1986،
34. محمود حميدات، مدخل للتحليل النقدي، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2000

35. محمود فؤاد مصطفى، " التصدير الإستيراد علميا و عمليا"، الطبعة الثالثة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993،
36. محمود يونس، مقدمة في نظرية التجارة الدولية، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت 1986
37. المرغني الهادي مفتاح، دور الوعي البيئي في الأمان المهني لدى العاملين بالموانئ الإسكندرية
38. موسى سعيد مطر واخرون ، التجارة الخارجية ، دار صفاء للنشر و التوزيع ، عمان ، 2001
39. هارون أحمد عثمان، الإقتصاد البحري مع إشارة خاصة لمشاكل الدول النامية الأكاديمية العربية للنقل البحري جامعة الدول العربية، 1981.
- الاطروحات و المذكرات:**
40. بالوش سليمان أسعد، الإتجاهات الحديثة في إدارة الموانئ البحرية، دراسة حالة ميناء اللاذقية، الإسكندرية،
41. بكر محمد ابراهيم، " تنمية الصادرات في مصر، دراسة مقارنة مع تركيا"، أطروحة دكتوراه في الاقتصاد، كلية الاقتصاد و العلوم السياسية ، جامعة القاهرة، 1994
42. الجرف طعمة منى، " دور الصادرات في تنمية الاقتصادية المصري في ضوء التوجيهات الاقتصادية الجديدة بعد عام 1974"، أطروحة دكتور الفلسفة في الاقتصاد كلية الاقتصاد و العلوم السياسة، جامعة القاهرة 1995
43. سعد محمود خليل الكواز، هيكل الإستيرادات وأثره على النمو والتطور القطاعات السلعية في العراق للفترة 1958 – 1990 أطروحة دكتوراه مقدمة إلى مجلس كلية الإدارة و الإقتصاد لجامعة الموصل 1995 ، ص
44. عادل محمد، دور الموانئ في تقليص معدل البطالة في الجزائر، أطروحة دكتوراه تخصص تجارة دولية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، دفعة 2013
45. عبد الرشيد بن ديب، تنظيم و تطوير التجارة الخارجية حالة الجزائر،(أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه دولة في العلوم الاقتصادية)، جامعة الجزائر، 2002-2003
46. محمد الأمين زاهي، أثر الإصلاحات الاقتصادية على التجارة الخارجية الجزائرية و انضمامها إلى OMC 1994-2007، (مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية)، جامعة بن يوسف بن خدة الجزائر، 2008-2009،
47. مسعود قريز، التجارة الخارجية بين التقييد و التحرير ، حالة الجزائر (مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير)، الجزائر، 2000-2001،

48. منى مسغوتي، علاقة سياسة الواردات بالنمو الداخلي للاقتصاد الوطني في الفترة 1970-2001، (أطروحة ماجستير " غير منشورة"، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2005).

المجلات :

49. مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 104، العدد 04/ العدد 01\_ السنة 2011،  
50. بلحاج خديجة: النظام القانوني لتسيير الموانئ البحرية في الجزائر، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 04، العدد 01، السنة 2017  
51. صالح تومي، عيسى شقبق، النمذجة القياسية لقطاع التجارة الخارجية، مجلة الباحث، قاصدي مرباح ورقلة، العدد 2006، 04،  
52. فاطمة الزهراء وفوزية رهيبي، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة إقتصاديات شمال إفريقيا، العدد السابع، 2009.

المراجع باللغة الاجنبية

53. Baird, a.j (1997) port privatization : and analytical framework, proceedings of international association of maritimet conomist conference, city university, London.  
54. Bernard guilich , Annie kweechi, economie International commerce et Macroéconomie Dunda, 5 eme édition, 2006.  
55. HADOUM kamel, le nouveau code maritime algérien, revue admo, nantes, 1999, .  
56. HAMADI AHAKIm, l' autorite portuaire a la lumière du mouveau code maritime algériene, institut supérieur maritime, 1999.  
57. IKKACHE belkheir, entre contraintes, restructuration et privatisation de certaines activités, he phare, n 52, aout 2003.  
58. J. gros didier de matous : les régimes administratives et financier des ports maritimes, R.pichon et Rurand- auzies p 226- paris 1969.  
59. Jean georges baudelaire- administration et exploitation portuaire- éditions eyrolles 7500 paris 1979.  
60. Kemiha : tamonn (travail de recherche), la gestion de donnaine public portuaire, p32, année 2001,, institut maritime.  
61. Missouni, Anrouch, « la Reglementation Douanière et la promotion des Exprtation », Revue Mutations ,N° 18,Décembre 1996.  
62. Mohamed chérif fatima, l' économie maritime, algérienne et euro méditerranée, la rene maritime, n483, 2010.

63. Nettle, s (1998), ports operations and shipping : a guide to ports and related aspects of the shipping industry. England ; lory d's of london press l td.
64. Rapport du promex, « Dispositif dr soutien d'information et d'assistance aux Exportations Hors Hydrocarbures » ? Alger, Juin 2002/
65. Talley, w, k (v), port economics, USA and england :rutledge, 2009.

المواقع الالكترونية

WWW. Rsart (convention sur le région international des ports maritimes).  
www. Arab -api.org/course18/c18.htm.2011/7/25.  
[http : // www.econlib.org/library /smith /smwntoc .Html](http://www.econlib.org/library /smith /smwntoc .Html) 2011 / 03 / 08  
[https ps://www.djendjen-port.com](https://www.djendjen-port.com)  
[https ps://www.djendjen-port.com](https://www.djendjen-port.com)

الملاحق

## المنشآت المينائية " ميناء جن جن "



TERMINAL CERELIER (GRAND MOULIN DU SUD)



TERMINAL A CIMENT



## موقع الموانئ الجزائرية



ملحق رقم ميناء الجبل العالي



## الملخص :

تعتبر الموانئ التجارية البحرية عمود اقتصاديات الدول التي يعتمد اقتصادها بالدرجة الأولى على التبادلات التجارية الدولية، ومن هنا جاء اهتمامنا بدراسة واقع الموانئ البحرية التجارية وحسب الدراسات السابقة مازالت دون المستوى المطلوب في مجال الفعالية و المردودية بسبب ضعف التسيير وعدم التأقلم بالتغيرات التجارية الدولية والتي تتطلب من السلطات والدولة الإسراع في مباشرة إصلاحات تشريعية وتسييرية حادة لتمكين هذه الموانئ من أداء دورها التجاري والإقتصادي كما يجب.

## Abstract :

Commercial sea ports are considered the pillar of the economies of countries whose economy depends primarily on international trade exchanges, hence our interest in studying the reality of commercial sea ports, and according to previous studies, they are still below the required level in the field of efficiency and profitability due to poor management and lack of adaptation to international trade changes that require the authorities The state should expedite the initiation of sharp legislative and administrative reforms to enable these ports to perform their commercial and economic role as they should.