



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة غرداية
كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
قسم العلوم التجارية



مذكرة مقدمة لاستكمال المتطلبات لنيل شهادة ماستر أكاديمي
تخصص: مالية وتجارة دولية

تحت عنوان:

دور النقل البحري في تحسين قطاع التجارة الخارجية -دراسة حالة
ميناء عنابة-

تحت إشراف:

مشري مبروكة

من إعداد الطالب:

- بوصبع سليم

أمام اللجنة المكونة من:

الاسم واللقب	مؤسسة الانتماء	الصفة
د. قلبازة أمال	جامعة غرداية	رئيسا
د. مشري مبروكة	جامعة غرداية	مشرفا ومقررا
د. خطوي منير	جامعة غرداية	مناقشا

السنة الجامعية: 2025/2024



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة غرداية
كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
قسم العلوم التجارية



مذكرة مقدمة لاستكمال المتطلبات لنيل شهادة ماستر أكاديمي
تخصص: مالية وتجارة دولية

تحت عنوان:

دور النقل البحري في تحسين قطاع التجارة الخارجية-دراسة حالة
ميناء عنابة-

تحت إشراف:

مشري مبروكة

من إعداد الطالب:

- بوصبع سليم

أمام اللجنة المكونة من:

الاسم واللقب	مؤسسة الانتماء	الصفة
د. قلبازة أمال	جامعة غرداية	رئيسا
د. مشري مبروكة	جامعة غرداية	مشرفا ومقررا
د. خطوي منير	جامعة غرداية	مناقشا

السنة الجامعية: 2025/2024

إِهْدَاء

لا شيء أعز من رب الكون الذي لم يبخل عليا برحمته ونعمته له الشكر
والحمد لله حمدا كثيرا لا نهاية له.

إلى أُمي الغالية ينبوع الحنان الذي انفجر يوما ليلهمني الصبر والمثابرة
إلى التي احترقت حتى تراني اليوم أشع علما.
إلى قدوتي ومصدر إلهامي، أبي الغالي
الذي كابد الصعوبات وقهر المستحيلات من أجلي.
إلى أغلى ما أملك في هذه الدنيا رفيق دربي أخي العزيز.
إلى أصدقائي وزملائي، وكل من آمن بي وشجعني،
وكان لي عوناً وسنداً أو دعا لي بصدق.

بوصبع سليم

سُرَّةُ الْقَلْبِ

الحمد لله والصلاة والسلام على سيدنا محمد المصطفى الأمين

والحمد لله حمدا جزيلا الذي وفقنا في مشوار دراستنا.

أنتقدم بالشكر الجزيل المليء بالتقدير إلى كل أساتذة الكلية

وخاصة قسم العلوم التجارية بغرداية وقالمة

الذين لم ييخلوا علينا وأفادونا بعلمهم،

وإلى كل أساتذتي من أول المراحل الدراسية إلى هذه اللحظة.

ثم أنتقدم بالشكر الجزيل والامتنان الصادق إلى أساتذتي المشرفة

"الدكتورة مشري مبروكة" على كل ما قدمته لي من توجيهات ودعم لإنجاز هذا العمل.

كما أشكر كل من مد لي يد العون من قريب أو بعيد.

وفي الأخير لا يسعني إلا أن أدعو الله عز وجل

أن يرزقنا السداد والتوفيق في كل عمل.

المخلص

فهرس المحتويات

الملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى معرفة دور النقل البحري في تحسين قطاع التجارة الخارجية الجزائرية، وذلك من خلال التطرق إلى مؤسسة ميناء عنابة ومحاولة التطرق إلى إمكانياتها ومساهماتها في هذا المجال. تم تطبيق الدراسة على ميناء عنابة، وقد تم جمع معلومات وبيانات سنوية من مصادر موثوقة وكذا من طرف موظفي المديرية التجارية بالميناء للفترة الممتدة من 2019-2024. اعتمدت الدراسة في على المنهج الوصفي في الفصل النظري، أما في الفصل التطبيقي، فقد استعنا بالمنهج التحليلي، لتحليل البيانات المتوفرة. أظهرت نتائج الدراسة بأن النقل البحري من أهم المؤشرات التي يقاس بها تطور الدول، يحتل ميناء عنابة مكانة مهمة في التجارة الخارجية الجزائرية بفضل موقعه الجغرافي، كما يتمتع ميناء عنابة ببنية تحتية ملائمة وخدمات لوجيستية كثيرة.

الكلمات المفتاحية: نقل البحري، تجارة الخارجية، صادرات، واردات، ميناء عنابة.

Abstract:

This study aims to identify the role of maritime transportation in improving Algeria's foreign trade sector, by addressing the Annaba Port Corporation and trying to address its potential and contribution in this field. The study was applied to the Port of Annaba, and annual information and data were collected from reliable sources as well as from the employees of the Commercial Directorate at the port for the period from 2019-2024. The study relied on the descriptive method in the theoretical chapter, while in the applied chapter, we used the analytical method to analyze the available data. The results of the study showed that maritime transportation is one of the most important indicators by which the development of countries is measured, Annaba Port occupies an important place in Algerian foreign trade thanks to its geographical location, and Annaba Port has a favorable infrastructure and many logistics services.

Keywords: Maritime transportation, foreign trade, exports, imports, Annaba Port.



فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات:

الصفحة	فهرس المحتويات
	إهداء
	شكر وعرفان
	الملخص
أ - هـ	المقدمة
	الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتجارة الخارجية
07	تمهيد
08	المبحث الأول: عموميات حول النقل البحري
08	المطلب الأول: مفهوم النقل البحري
10	المطلب الثاني: أهمية النقل البحري
10	المطلب الثالث: العناصر الفعالة في النقل البحري والوثائق المتعلقة به
14	المطلب الرابع: منظمات النقل البحري
19	المبحث الثاني: عموميات حول التجارة الخارجية
19	المطلب الأول: مفهوم التجارة الخارجية
20	المطلب الثاني: أهمية التجارة الخارجية
22	المطلب الثالث: أسباب قيام التجارة الخارجية
23	المطلب الرابع: نظريات التجارة الخارجية
32	المبحث الثالث: الدراسات السابقة
32	المطلب الأول: الدراسات باللغة العربية
36	المطلب الثاني: الدراسات باللغة الأجنبية
41	خلاصة الفصل
	الفصل الثاني: دور النقل البحري في تحسين التجارة الخارجية (دراسة حالة ميناء عنابة)
43	المبحث الأول: تقديم مؤسسة ميناء عنابة وهيكلها التنظيمي
43	المطلب الأول: نبذة تاريخية عن تطور مؤسسة ميناء عنابة وهيكلها التنظيمي

فهرس المحتويات

46	المطلب الثاني: عرض وشرح الهيكل التنظيمي لميناء عنابة
51	المطلب الثالث: أهداف مؤسسة ميناء عنابة
51	المبحث الثاني: الخدمات اللوجستية على مستوى ميناء عنابة
51	المطلب الأول: الخدمات المتعلقة بالسفن
56	المطلب الثاني: الخدمات المتعلقة بالبضائع
59	المبحث الثالث: مساهمة ميناء عنابة في التجارة الخارجية
59	المطلب الأول: عرض حجم الاستيراد والتصدير بميناء عنابة 2019-2024
65	المطلب الثاني: حركة الملاحة ونشاط الحاويات
68	خلاصة الفصل
70	الخاتمة
73	قائمة المصادر والمراجع
77	الملاحق

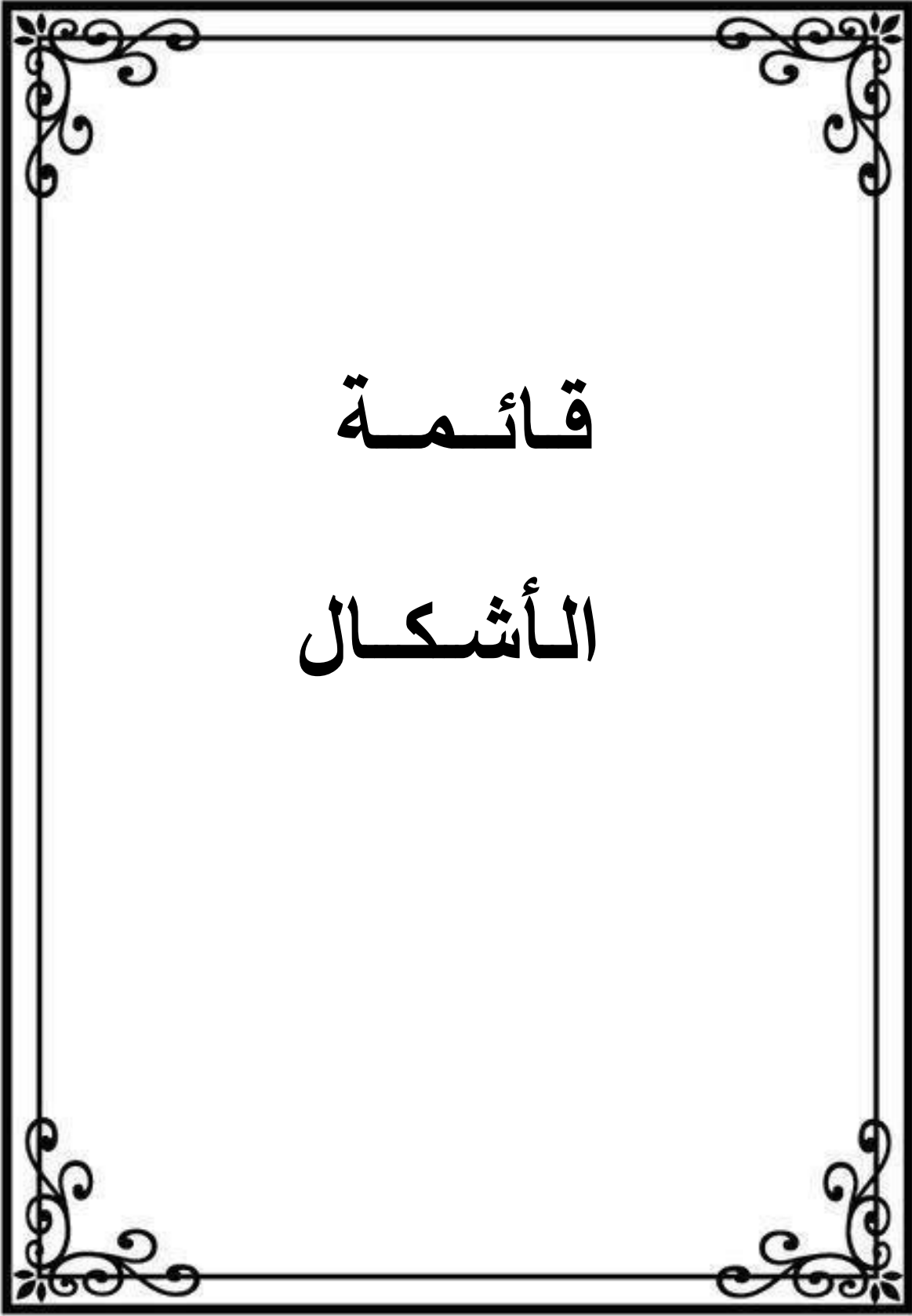


قائمة الجداول

قائمة الجداول

قائمة الجداول:

الصفحة	الجدول	رقم
24	إنتاجية الفدان بالطن في الدولتين	1-1
25	تكلفة الإنتاج مقدرة بساعات العمل	2-1
26	تكلفة إنتاج القماش في إنجلترا وألمانيا	3-1
38	المقارنة بين الدراسات السابقة والدراسة الحالية	4-1
53	معدات المساعدة البحرية لميناء عنابة	1-2
54	عدد ونوع السفن الرأسية في الميناء خلال عامين 2022-2021	2-2
55	معدل مكوث السفن في ميناء عنابة للفترة 2024-2021	3-2
58	معدات الشحن والتفريغ بميناء عنابة	4-2
59	حجم الاستيراد في ميناء عنابة للفترة 2024-2019	5-2
60	تجارة البضائع المستوردة حسب العائلات 2022-2021	6-2
61	تجارة البضائع المستوردة حسب العائلات 2024-2023	7-2
62	حجم التصدير في الميناء للفترة 2024-2019	8-2
63	تجارة البضائع المصدرة حسب العائلات 2022-2021	9-2
64	تجارة البضائع المصدرة حسب العائلات 2024-2023	10-2
65	عدد السفن في الميناء للفترة 2024-2019	11-2
66	دخول وخروج السفن في الميناء للفترة 2024-2019	12-2
66	نشاط الحاويات في الميناء للفترة 2023-2021	13-2



قائمة الأشكال

قائمة الأشكال

قائمة الأشكال:

الصفحة	الشكل	رقم
46	الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء عنابة	1-2
49	الهيكل التنظيمي للمديرية التجارية بميناء عنابة	2-2



قائمة الملاحق

قائمة الملاحق

قائمة الملاحق:

الصفحة	الشكل	رقم
77	خريطة جغرافية للميناء متواجدة على مستوى مديرية القيادة	1
77	شعار مؤسسة ميناء عنابة	2
78	نظام التعريف الآلي في غرفة قيادة سفينة رفاس زهوان	3
78	الصفحة الأولى من مجلة مؤسسة ميناء عنابة رقم 37	4

مقدمة

مقدمة

1. توطئة:

تعتبر التجارة من أهم ركائز الاقتصاد الوطني لذلك تعطيها الدول أهمية بالغة، والتجارة هي مبادلة السلع والخدمات بين الأفراد و المؤسسات، في بداية الأمر كانت التجارة داخلية بين الأفراد في نفس البلد لكن مع تزايد الكثافة السكانية والرغبات الاستهلاكية وتنوع الأذواق للأشخاص ظهرت ظاهرة اقتصادية جديدة وهي التجارة الخارجية، حيث لم تعد الدول قادرة على تحقيق الاكتفاء الذاتي في كل السلع ومن هنا تم الخروج من نظام الاقتصاد المغلق أو التجارة الداخلية إلى توسع النطاق التجاري إلى ما بين الدول وهذا ما لفت انتباه الاقتصاديين لها حيث قاموا بوضع نظريات مفسرة للتجارة الخارجية.

يُعد النقل البحري عمود التجارة العالمية، حيث يُسهم بنحو 75% من حجم التجارة الدولية، مما يجعله أحد أهم ركائز الاقتصاد العالمي وذلك بتميزه بنقل كميات كبيرة من السلع والبضائع وبأقل تكلفة مقارنة بوسائل النقل الأخرى، وهذا ما يجعله أكثر وسائل النقل فعالية واقتصادية للشاحنات الضخمة والبضائع ذات القيمة العالية على مستوى العالم، كما يتيح النقل البحري للأسواق العالمية والشركات الوصول إلى الأسواق البعيدة والنائية كما يعتبر الوسيلة الأكثر صداقة للبيئة مقارنة بوسائل النقل الأخرى وذلك لقلت الانبعاث منه.

وتعتبر الموانئ البحرية أيضا أهم المنافذ للدول لتصدير واستيراد السلع والبضائع من خلال خدمات الشحن والتفريغ عن طريق السفن، وتلعب كذلك دورا هاما في رفع كفاءة الخدمات اللوجستية وجذب الاستثمارات الخارجية، كما تساهم في تطوير وازدهار البلدان الساحلية ومن بينها الجزائر التي تمتلك شريط ساحليا بطول 1644 كم ويبلغ عدد موانئها 11 ميناء، ومن بين هذه الموانئ نختص بالذكر ميناء عنابة الذي يمتلك موقعا استراتيجيا يجعله مركزا للنقل البحري في المنطقة حيث تقدر مساحته بحوالي 94 هكتارا مقسمة على ثلاث مناطق وهذا ما يمكنه من استيعاب عدد كبير من السفن بكفاءة عالية.

من هنا نطرح الإشكالية الرئيسية للدراسة:

- إلى أي مدى ساهم النقل البحري عبر ميناء عنابة في تحسين التجارة الخارجية في الجزائر؟

الأسئلة الفرعية:

- ما دور البنية التحتية والخدمات اللوجستية لميناء عنابة في التجارة الخارجية الجزائرية؟
- ما هي الأنشطة اللوجستية المتواجدة على مستوى ميناء عنابة؟
- ما هي أهداف وخدمات ميناء عنابة؟



مقدمة

2. فرضيات الدراسة:

- يساهم النقل البحري عبر ميناء عنابة في تعزيز التجارة الخارجية.
- يؤدي تطوير البنية التحتية لميناء عنابة الى الزيادة و التسريع في عمليات التجارة الخارجية الجزائرية.
- توجد علاقة ما بين زمن مكوث السفن على مستوى الميناء ونمو التجارة الخارجية.

3. أهداف الدراسة:

- تعريف النقل البحري وأهميته وأهم خصائصه.
- التطرق لأهمية النقل البحري في التجارة الخارجية.
- تقديم مؤسسة ميناء عنابة ودورها في التجارة الخارجية الجزائرية، وأهم الخدمات المتوفرة على مستواه.

4. أهمية الدراسة:

- بفضل الدور الهام للموانئ في التجارة الخارجية قد تساهم هذه الدراسة في عملية التشجيع على تطوير الموانئ الجزائرية.
- إلقاء الضوء على دور النقل البحري في التجارة الخارجية.

5. حدود الدراسة:

- الحد الموضوعي: النقل البحري والتجارة الخارجية.
- الحد الزمني: وكانت ما بين 2019-2024
- الحد المكاني: تمت هذه الدراسة على مستوى مؤسسة ميناء عنابة.

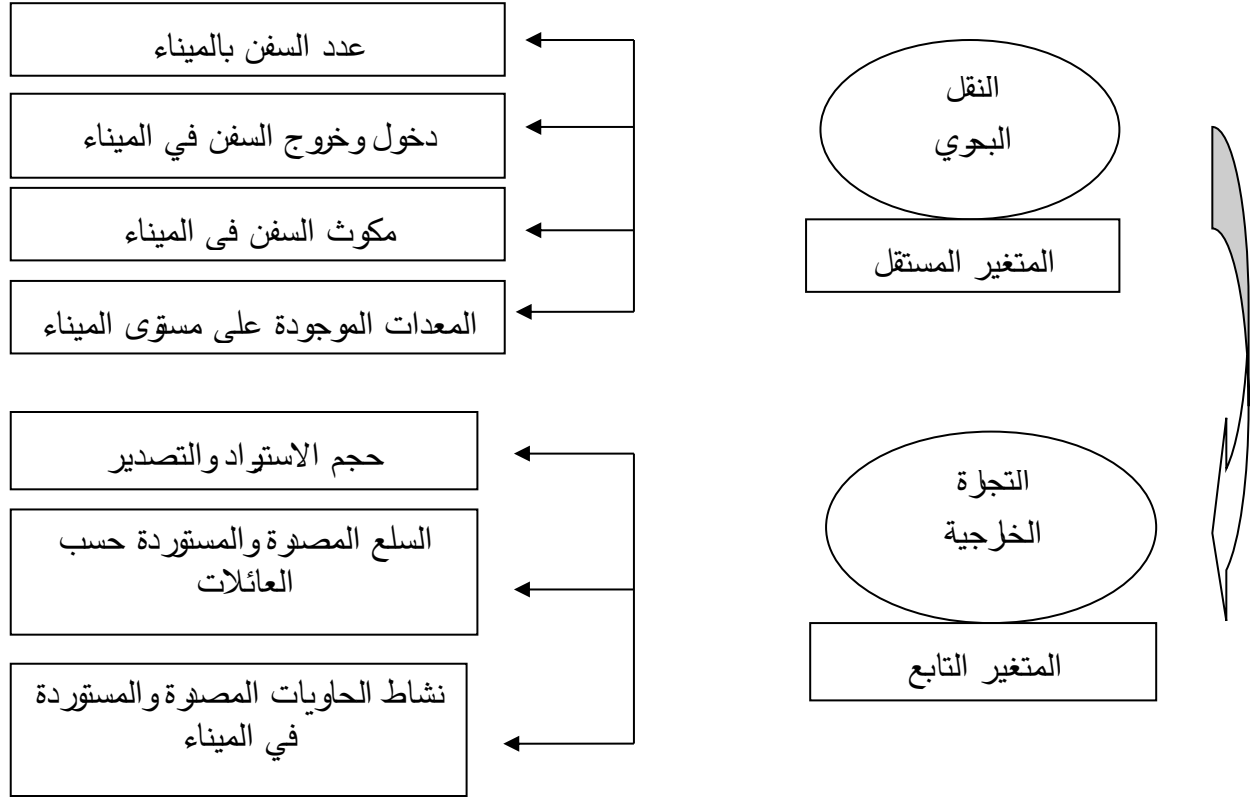
6. منهج وأداة الدراسة:

- تم الاعتماد في هذه الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي. حيث استخدمنا المنهج الوصفي في القسم النظري والمنهج التحليلي في الفصل التطبيقي.
- أما أداة الدراسة فقد كانت المقابلات الشخصية مع موظفي ميناء عنابة



مقدمة

7. نموذج الدراسة:



المصدر: من إعداد الطالب بناء على دراسات سابقة

8. هيكل الدراسة:

قمنا بتقسيم هذه الدراسة إلى فصلين أحدهما نظري والآخر تطبيقي كما يلي:

تناولنا في الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتجارة الخارجية وقمنا بتقسيمه إلى ثلاث مباحث، حيث كان المبحث الأول بعنوان عموميات حول النقل البحري وتناولنا فيه أربع مطالب وهي مفهوم النقل البحري والمطلب الثاني بعنوان خصائص ومميزات النقل البحري أما المطلب الثالث فكان تحت عنوان مؤسسات النقل البحري والوثائق المتعلقة به أما المطلب الرابع والأخير فكان بعنوان خدمات النقل البحري، أما المبحث الثاني فكان بعنوان عموميات حول التجارة الخارجية ويحتوي على أربع مطالب وتطرقنا فيهم إلى ما يلي: المطلب الأول كان تحت عنوان مفهوم التجارة الخارجية والمطلب الثاني كان أهمية التجارة الخارجية ودرسنا في المطلب الثالث أسباب قيام التجارة الخارجية أما المطلب الرابع فيتحدث عن النظريات المفسرة للتجارة الخارجية أما المبحث الثالث فهو الدراسات السابقة في هذا الموضوع ويحتوي على مطلبان وهما الدراسات العربية والدراسات الأجنبية.



مقدمة

وبالنسبة للفصل الثاني فقد تناولنا دور النقل البحري في تحسين التجارة الخارجية (دراسة حالة لميناء عنابة)، وقمنا بنقسيه إلى ثلاث مباحث المبحث الأول بعنوان التعريف بميناء عنابة و هيكلها التنظيمي ويحتوي على ثلاث مطالب كانت على التوالي عناوين نشأة وتعريف مؤسسة ميناء عنابة وأهم مميزاتها ثم تطرقنا إلى الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء عنابة وفي الأخير تطرقنا إلى أهداف مؤسسة ميناء عنابة أما المبحث الثاني فكان تحت عنوان خدمات اللوجستيات على مستوى الميناء ويحتوي على مطلبين تطرقنا فيهما إلى الخدمات المتعلقة بالسفن والخدمات المتعلقة بالبضائع على مستوى الميناء أما المبحث الثالث فكان بعنوان مساهمة ميناء عنابة في التجارة الخارجية ويحتوي على مطلبين كذلك تناولنا فيهما حجم الصادرات والواردات على مستوى الميناء للفترة 2019-2024، وكذلك حركة الملاحة و نشاط الحاويات.

9. صعوبات الدراسة:

- صعوبة إيجاد مؤسسة اقتصادية لإجراء التبرص.
- طلب الكثير من الأوراق من أجل الحصول على القبول لإجراء فترة التبرص.
- التماطل في تسليم الأوراق اللازمة للتبرص من بعض موظفي مديرية الموارد البشرية.
- صعوبة الحصول على المعلومات الكافية بحجة السرية المهنية من بعض الموظفين.
- صعوبة الوصول لبعض المرافق في المؤسسة بسبب شدة التأمين.
- وجود موقع خاص بالمؤسسة المينائية لكنه لا يتوفر على المعلومات الكافية عن نشاطات المؤسسة.



الفصل الأول:

الإطار المفاهيمي

لنقل البحري والتجارة

الخارجية

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتجارة الخارجية

تمهيد:

إن النقل البحري من أهم المؤشرات التي تقاس بها درجة تطور وتقدم البلدان وذلك يرجع إلى حركيته وفعاليته للاقتصاد، إذ تتجلى أهميته وتظهر في حركة التبادل التجاري الدولي.

يعتبر النقل البحري من أقدم وسائل النقل التي عرفها الإنسان، ومع مرور الوقت والتطور الحاصل فالمجتمعات وزيادة حجم التجارة الدولية عرف هذا الأخير نموا وتطور كبير خاصة في مجال التجارة الدولية حيث يعتبر أهم وأكثر وسيلة معتمدة فيها وذلك للمزايا الكثيرة التي يوفرها لها بالمقارنة بالوسائل الأخرى، مثل تكلفته المنخفضة وقدرته على نقل كميات كبيرة دفعة واحدة.

لذا قمنا بتقسيم هذا الفصل إلى ثلاث مباحث:

- المبحث الأول سنتحدث فيه عن النقل البحري، مفهومه وخصائصه وأهم مؤسساته والخدمات المتعلقة به.
- المبحث الثاني سنتحدث فيه حول التجارة الخارجية، مفهومها وأهميتها وأسباب قيامها والنظريات المفسرة لها.
- المبحث الثالث فسننتظر فيه إلى الدراسات السابقة في موضوع النقل البحري والتجارة الخارجية.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتجارة الخارجية

المبحث الأول: عموميات حول النقل البحري

يلعب النقل البحري دورا هاما في الحياة المعاصرة وحتى من قبل لعب دورا أساسيا وحتى في المستقبل سيظل يلعب دورا مهما لأن كفاءة النقل البحري من الدلائل التي تبين التطور الاقتصادي للبلدان.

المطلب الأول: مفهوم النقل البحري

يعرف النقل البحري بأنه: خدمة اقتصادية يعني حمل الأشخاص والمتاع والسلع والثروات والمعارف من موضع أو مكان لآخر بالوسائل المختلفة النوع والسعة والسرعة¹.

هو نشاط إنتاجي من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية (مكانية وزمنية) وذلك بنقلها من مكان لآخر، كما يعد نشاطا توزيعيا نظرا لدوره الأساسي في عملية التبادل وتوزيع السلع محليا وإقليميا وعالميا².
جاء تعريف المشرع الجزائري له كما يلي: " بأنه مجموع نشاطات نقل المسافرين والبضائع عن طريق البحر"³.

ومنه يمكن القول إن النقل البحري هو نقل الأشخاص والبضائع عبر المسطحات المائية وهو نشاط تجاري لأنه يقوم بنقل البضائع حول العالم وكذا نشاط خدماتي حيث يقدم خدمات للأشخاص على مستوى الموانئ.

خصائص ومميزات النقل البحري:

- للنقل البحري العديد من الخصائص التي تميزه عن وسائل النقل الأخرى ويمكن إيجازها في النقاط الآتية:
- عدم وجود طرق محددة المسار تلتزم بها السفن البحرية يستثنى من ذلك الممرات البحرية المؤدية إلى الموانئ البحرية والتي يحدد مسارها عادة مورفولوجية القاع وعمق المياه.
 - مجانية المرور في المسطحات البحرية سواء كانت دولية إقليمية، يستثنى من ذلك المرور في الممرات البحرية ذات التجهيزات الخاصة كقناة السويس وبنا.

¹ بيفوح عامر، مرزوق فريدة، اثر النقل البحري على المبادلات التجارية الخارجية في الجزائر، دراسة قياسية للفترة 2000-2020، مجلة الاقتصاد وإدارة الأعمال، المجلد 7، العدد 2، 2023، ص 212.

² محمد سعد الفقي، وآخرون، أداء مؤشرات النقل البحري والتجارة الخارجية في الجزائر دراسة إحصائية باستخدام المركبات الأساسية

للفترة 2007-2021، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، المجلد 19، العدد 32، 2023، ص 47.

³ فضيلة عينين، تنظيم النقل البحري للأشخاص في التشريع الجزائري، مجلة صوت القانون، المجلد 9، العدد 1، 2022، ص 790.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتجارة الخارجية

- القدرة على حمل ونقل البضائع بكميات كبيرة في الرحلة الواحدة بحيث تفوق الكميات التي تنقلها أي وسيلة أخرى للنقل بما في ذلك السكك الحديدية.
- عدم حاجة الطرق البحرية إلى إعداد وتجهيز، كما أنها لا تحتاج إلى إصلاح أو ترميم.
- القدرة على النقل لمسافات طويلة تفوق المسافات التي تستطيع أن تقطعها أي وسيلة أخرى للنقل وبتكلفة اقتصادية.
- انخفاض تكلفة النقل حيث يعد النقل البحري أقل أنماط النقل من حيث التكلفة وذلك راجع إلى انخفاض القوى المحركة في مجال النقل المائي وكذا إلى القدرة الكبيرة لوحدة النقل المائي على الحمل.⁴
- من خصائصه أيضا التخصص إذ أصبح النقل بالسفن يقوم على نقل مادة معينة مثل: ناقلات النفط، ناقلات الموز بين أمريكا الوسطى والولايات المتحدة، وناقلات عصير العنب بين الجزائر وفرنسا وهناك سفن نقل الركاب.
- السرعة حيث زادت سرعة السفن نتيجة التقنيات المستخدمة في بناء السفن حيث تصل إلى 50 ميلا بحريا.
- قيام شركات متخصصة في بناء السفن وفي الشحن البحري وجميع خدمات صناعة السفن وإصلاحها مع بناء أحواض للصيانة أو مخازن للتخزين والتأمين البحري.
- وكذا للنقل البحري العديد من المميزات نذكر منها:
- يعد أرخص أنواع النقل جميعا سواء من حيث التكاليف المادية أو الإمكانيات والقدرة على الشحن.
- تتميز السفينة بأنها أقل تكلفة في بنائها وصيانتها بالمقارنة بقطار له نفس الحمولة.⁵
- القدرة الاستيعابية للسفن البحرية والتي لا تضاهيها فيها أية وسيلة نقل، ففي بعض منها تصل إلى عشرات آلاف الأطنان للبضائع العادية ومئات الأطنان من البضائع السائلة.⁶

المطلب الثاني: أهمية النقل البحري

يمكن إيجاز أهمية النقل البحري في النقاط الآتية:

⁴ محمد خميس الزوكة، جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2000، ص180

⁵ صلاح مهدي الزيايدي، ضحى لعيبي السدخان، جغرافية النقل و التجارة الدولية، الطبعة الأولى، مكتبة و مطبعة النباهة، العراق، 2019، ص183.

⁶ لطيفة رجب، وآخرون، قطاع النقل البحري (أو الذهب الأزرق) واجهة محورية لتحقيق التنوع و التنمية الاقتصادية للدولة الجزائرية، مجلة الميادين الاقتصادية، المجلد 3، العدد 1، 2020، ص43.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتجارة الخارجية

- التحسين من ميزان المدفوعات وتقليل معدلات البطالة وتنمية المدن الواقعة على ضفاف البحار من خلال استقطاب الاستثمارات وبناء الموانئ والمصانع والاستفادة من سهولة الصيانة والتحرك.
- ربط مختلف مناطق الإنتاج والأسواق في كافة أنحاء العالم وتوليد وتنشيط الطلب على السلع والخدمات وتحقيق التنمية والتنوع الاقتصادي.
- في التجارة الدولية لا يوجد قطاع نقل مهم مثل القطاع البحري يتم نقل ما يقرب 80 من جميع البضائع في العالم عن طريق البحر ومن حيث التكلفة فإن الشحن هو الوسيلة الأكثر فاعلية.⁷
- يكسب الدول البحرية والتي تتحكم في المنافذ البحرية الرئيسية مثل قناة السويس والدول التي تمتلك أساطيل بحرية كبيرة أهمية خاصة بين باقي دول العالم.⁸
- حدوث وفرة في العملة الأجنبية كمقابل للخدمات المقدمة للسفن والركاب.
- الإيرادات التي تحققها الدولة في شكل رسوم وضرائب على أنشطة المنشآت المرتبطة بالنقل البحري.⁹
- المساهمة في العملية الإنتاجية بنقل المواد الخام ومستلزمات الإنتاج المختلفة.
- توليد وتنشيط الطلب على السلع والبضائع.
- تحقيق عولمة التجارة عن طريق ربط مناطق الإنتاج والأسواق في كافة أنحاء العالم.
- تحقيق التنوع والتنمية الاقتصادية الشاملة للدولة.¹⁰

المطلب الثالث: العناصر الفعالة في النقل البحري والوثائق المتعلقة به

- تتدخل هيئات ومؤسسات متعددة المحاور في خدمة هذا القطاع المحوري:
- شركات الملاحة البحرية: تختص بنقل كافة الحمولات من صادرات وواردات على الخطوط الملاحية من بترول ومشتقاته وكذا نقل البضائع المختلفة والركاب.
 - الموانئ البحرية: وتعد من أهم دعائم صناعة النقل البحري في تقديم تسهيلات عمل مختلف أنواع السفن. هاته الأخيرة التي تتنوع وفق أنواع الموانئ البحرية ووظائفها هي كما يلي:

⁷ بيفوح عامر، مرزوق فريدة، مرجع سبق ذكره، ص 213.

⁸ محمد خميس الزوكة، مرجع سبق ذكره، ص 180.

⁹ ولد لغواطي سعيدة، دور النقل البحري للبضائع في تحقيق التنمية الاقتصادية، دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البحري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، اقتصاد الخدمات، جامعة الجزائر 3، 2014/2015، ص 13.

¹⁰ نجوى قوارط، إيناس عبداوي، أثر رقمنة قطاع النقل و الشحن البحري الجزائري على تعزيز التجارة الخارجية (دراسة ميدانية لميناء عنابة)، مذكرة لنيل شهادة ماستر أكاديمي، جامعة قالمة، مالية و تجارة دولية، 2021، ص 52-53.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتجارة الخارجية

موانئ تجارية، موانئ الخدمات، موانئ التخزين أو المستودعات، موانئ بضائع الصب الجاف (كخام الحديد، الفحم، البوكسيت، الحبوب والفوسفات) التي تمتاز بضخامة حمولاتها والتي تعطي أكثر من نسبة 40% من إجمالي التجارة المنقولة بحرا، موانئ البترول، موانئ الصيد وموانئ عسكرية.¹¹

يمكن تصنيف الموانئ حسب وظيفتها وموقعها الجغرافي إلى:

1- حسب الوظيفة:

- موانئ عامة: هذه الموانئ تستقبل أنواع عديدة من السفن مثل سفن البضائع العامة والنمطية وسفن للبضائع الصلبة والسائلة، كما تستقبل سفن الركاب وتحتوي على خدمات مثل إصلاح السفن وتموينها، من ناحية أخرى فإنها تتصل بجميع وسائل النقل الأخرى مثل النقل البري والسكك الحديدية.

- موانئ متخصصة: وهي موانئ تتميز بالتخصص في تقديم خدمات معينة من حيث نوع التجارة أو النقل وتوجد أمثلة كثيرة عنها مثل:

- موانئ صناعية: موانئ في خدمة خاصة أو صناعة معينة مثل الموانئ التي تقوم بالتكرير والتي تقوم بتصدير خدمات صناعية وتتوفر على معدات ذات كفاءة عالية.

- موانئ النفط: تحتوي على شبكات ضخمة من أنابيب نقل البترول من حقول اكتشافه أو معامل تكريره مباشرة مما يتطلب تزويده بمحطات الضخ اللازمة.

- موانئ العبارات: وتتميز هذه الموانئ بخدمة حركة الركاب والمسافرين بواسطة العبارات التي يمكنها أيضا نقل كميات بسيطة من البضائع.

2- حسب الموقع الجغرافي:

- الموانئ الساحلية: وهي التي تقع على السواحل الطبيعية أو الصناعية مباشرة وهي تحتاج إلى إقامة حواجز للأمواج.

3- بالنسبة لأشكال الملكية والإدارة: تتعدد أساليب الإدارة بالنسبة للموانئ ويمكن تلخيصها في:

- الموانئ الحكومية أو شبه الحكومية: مثل الموانئ الأهلية، موانئ الإدارة المستقلة، موانئ المحليات.

¹¹ لطيفة رجب، وآخرون، مرجع سبق ذكره ، ص 43-44.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتجارة الخارجية

- الموانئ الخاصة: وهي تلك الموانئ التي يتم إنشاؤها بواسطة القطاع الخاص، وتدر كأى مشروع تجاري بغرض تحقيق الربح.¹²

- شركات الشحن والتفريغ: تتعدد مهامها بين منح التسهيلات اللازمة للبضاعة من شحن وتفريغ ونقلها وتخزينها في المخازن خارج المنطقة الجمركية إلى الأرصفة وكذا العكس، تأجير المعدات البحرية والقيام بقطر السفن... الخ

- ترسانة بناء وإصلاح السفن: تتمثل أهم نشاطاتها في الحفاظ على الطاقة الإنتاجية للسفن وضمان استمرار نقل مختلف حمولاتها بأمان، من خلال قيامها بإصلاح وبناء مختلف السفن، والقيام بإعداد الأبحاث والدراسات الأولية والتصاميم التنفيذية وتجارب التشغيل... الخ

- مشروعات توريد المعدات البحرية: تعمل على تزويد كافة السفن باحتياجاتها التموينية، توفير خدمات الصيانة وقطع الغيار وإمدادها بالأجهزة البحرية الضرورية... الخ

- مشروعات التوكيلات الملاحية: من أهم نشاطاتها تنفيذ الإجراءات القانونية المتعلقة بالسفن الأجنبية كدخولها ومغادرتها للميناء والقيام بدور الوكيل على أصحاب هذه السفن بتوفير كافة التجهيزات لها قبل أو بعد وصولها ومغادرتها للميناء، حجز التذاكر للمسافرين على سفن أجنبية وشحن وتسليم البضائع المصدرة والواردة وتحصيل مستحقات الملاك... الخ

كما هنالك العديد من المشروعات الأخرى تكون فاعلة في نشاط النقل البحري ومن بينها: مشروعات التأمين البحري، شركات السمسرة والمقاولات البحرية، شركات عمليات الإنقاذ والتطهير، مستودعات تخزين البضائع للاستلام... الخ¹³

- وثائق النقل البحري:

وقد تم التطرق لها في قواعد روتردام وجاءت على نوعين من الوثائق: مستندات النقل وسجلات نقل إلكترونية

1- مستند النقل: وهو يقوم مقام سند الشحن الذي عرفته الاتفاقيات السابقة والقوانين الوضعية وهي نوعان:

¹² قسوس فاطمة الزهراء، قنون فاطمة الزهراء، دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية، دراسة حالة لمؤسسة ميناء مستغانم،

مذكرة ماستر، جامعة مستغانم، مالية و تجارة دولية، 2022، ص 6-7.

¹³ لطيفة رجب وآخرون، نفس المرجع السابق، ص 44.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتجارة الخارجية

- مستند النقل غير القابل للتداول: ويقوم الناقل بإصداره بمقتضى عقد النقل ويكون غير قابل للتداول وان لم يذكر فيه صراحة أنه غير قابل للتداول، وذلك لأن الاتفاقية فرضت إلا يكون مؤشرا صراحة بعبارة "غير قابل للتداول".
- مستند النقل القابل للتداول: ويصدره الناقل كذلك بمقتضى عقد النقل ويكون قابلا للتداول ومؤشرا عليه، وما يفيد انه قابل للتداول مثل عبارة "لأمر" أو "قابل للتداول" أو أي عبارة ملأمة أخرى يعترف القانون المطبق على ذلك السند بأن لها المفعول نفسه.
- وتحتوي وثيقة النقل على مجموعة من المعلومات أو التفاصيل من بينها:
 - وصف البضاعة بشكل عام وطبيعتها وصفاتها.
 - العلامات اللازمة لتبيين البضاعة عن غيرها.
 - كمية البضاعة المنقولة.
 - اسم الناقل وعنوانه.
 - تاريخ استلام البضاعة من طرف الناقل أو تاريخ تحميل البضاعة على السفينة.
 - عدد النسخ الأصلية لمستند النقل القابل للتداول إذا تم إصدار أكثر من نسخة منه.
 - إسم المرسل إليه وعنوانه إذا حددهما الشاحن والناقل.
 - إسم السفينة إذا كان محدد في العقد.
 - ميناء التحميل والتفريغ إذا تم تحديدهما في العقد.
 - كما قد يتم الإشارة إلى أجرة النقل المدفوعة سلفا.
- 1- سجل النقل الإلكتروني: وهو سجل يحتوي على المعلومات الواردة في رسالة واحدة أو أكثر يصدرها الناقل بوسيلة اتصال الكترونية بمقتضى عقد النقل، وهو نوعان:
 - سجل النقل الإلكتروني القابل للتداول: وهو ما يكون مؤشرا عليه بما يبين أنه قابل للتداول مثل عبارة "لأمر" أو "قابل للتداول".
 - سجل النقل الإلكتروني غير القابل للتداول: وهو سجل الكتروني يحتوي على المعلومات الواردة في رسالة واحدة يصدرها الناقل بوسيلة الكترونية بمقتضى عقد النقل، وكذلك المعلومات الواردة بمرفقات هذه الرسالة المرفقة مع البريد، لكن لا يمكن الإشارة له بأي عبارات تدل على عدم قابليته للتداول.¹⁴

¹⁴ بن دومية سعدية، وثائق النقل في قواعد روتردام، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 3، العدد 1، 2016، ص

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتجارة الخارجية

المطلب الرابع: منظمات النقل البحري

➤ المنظمة البحرية الدولية (IMO): الحارس الأمين للملاحة البحرية العالمية.

المنظمة البحرية الدولية (IMO): هي وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة مسؤولة عن وضع وتنفيذ القواعد الدولية لسلامة الملاحة البحرية وحماية البيئة البحرية تأسست في عام 1948، ولديها مقرها الرئيسي في لندن.

• أهداف المنظمة البحرية الدولية : (IMO)

- ضمان سلامة الملاحة البحرية: من خلال وضع القواعد والمعايير المتعلقة ببناء السفن وتجهيزها، وتدريب البحارة، وتنظيم حركة السفن.
- حماية البيئة البحرية: من خلال وضع اللوائح التي تحد من التلوث البحري الناجم عن السفن، سواء كان ذلك من خلال النفط أو المواد الضارة الأخرى.
- تسهيل التجارة الدولية: من خلال توحيد الإجراءات الإدارية المتعلقة بالشحن البحري.
- تعزيز التعاون الدولي: من خلال تشجيع الدول الأعضاء على التعاون في مجال السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية.

• أهمية المنظمة البحرية الدولية : (IMO)

- ضمان سلامة الأرواح والممتلكات: تلعب المنظمة دورًا حيويًا في حماية الأرواح والممتلكات من خلال ضمان سلامة السفن وتشغيلها.
- حماية البيئة البحرية: تساهم المنظمة في الحفاظ على البيئة البحرية من التلوث، مما يحمي الحياة البحرية والنظم البيئية البحرية.
- تسهيل التجارة العالمية: تساهم المنظمة في تسهيل التجارة الدولية من خلال توحيد الإجراءات الإدارية وتقليل التكاليف.
- تعزيز التعاون الدولي: تعمل المنظمة على تعزيز التعاون الدولي في مجال السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية.

• بعض الإنجازات الرئيسية للمنظمة البحرية الدولية (IMO):

- اتفاقيات دولية: وضعت المنظمة العديد من الاتفاقيات الدولية الهامة، مثل اتفاقية منع التلوث البحري من السفن (MARPOL)، واتفاقية السلامة لحياة في البحر (SOLAS).
- اللوائح والمعايير: وضعت المنظمة مجموعة واسعة من اللوائح والمعايير الفنية التي تغطي جميع جوانب السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتجارة الخارجية

- التدريب والتطوير: تقدم المنظمة برامج تدريبية وتطوير للكوادر البحرية، مما يساهم في رفع كفاءتهم.
- التعاون الدولي: تعمل المنظمة على تعزيز التعاون الدولي من خلال تنظيم المؤتمرات والاجتماعات، وتبادل المعلومات والخبرات.

ختامًا، تعد المنظمة البحرية الدولية (IMO) ركيزة أساسية لضمان سلامة الملاحة البحرية وحماية البيئة البحرية، حيث تعمل بشكل مستمر على تطوير القواعد والمعايير الدولية لمواجهة التحديات المتزايدة التي تواجه قطاع النقل البحري.¹⁵

➤ الأونكتاد والنقل البحري: شراكة من أجل مستقبل مستدام

مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) هو منظمة دولية تابعة للأمم المتحدة تم إنشاؤها عام 1964 مقرها جنيف، سويسرا تلعب دورًا حاسمًا في دعم التجارة والتنمية، خاصة في البلدان النامية، ولأن النقل البحري هو شريان الحياة للتجارة العالمية، فإن الأونكتاد يولي اهتمامًا كبيرًا بهذا القطاع الحيوي.

• دور الأونكتاد في قطاع النقل البحري

- تحليل الأوضاع وتقديم التوصيات: يقوم الأونكتاد بإجراء دراسات وتحليلات معمقة لأوضاع النقل البحري العالمي، ويتتبع التطورات التي تحدث في هذا القطاع، ويقدم تقارير دورية تبين التحديات والفرص المتاحة، وتقدم توصيات بشأن السياسات التي يمكن أن تساهم في تطوير هذا القطاع.
- دعم البلدان النامية: يقدم الأونكتاد الدعم للبلدان النامية لمساعدتها على بناء قدراتها في مجال النقل البحري، وتطوير بنيتها التحتية البحرية، والمشاركة بشكل فعال في التجارة العالمية.
- تشجيع التعاون الدولي: يعمل الأونكتاد على تعزيز التعاون الدولي في مجال النقل البحري، من خلال تسهيل الحوار بين الحكومات والقطاع الخاص والمنظمات الدولية.
- التركيز على الاستدامة: يعطي الأونكتاد أولوية كبيرة لمسألة الاستدامة في النقل البحري، ويشجع على تبني ممارسات صديقة للبيئة، وتطوير تكنولوجيات جديدة تساهم في تقليل الانبعاثات الكربونية.

• مجالات التركيز الرئيسية للأونكتاد في مجال النقل البحري

- الاستدامة البيئية: تشجيع تبني ممارسات صديقة للبيئة في النقل البحري، وتطوير تكنولوجيات جديدة تساهم في تقليل الانبعاثات الكربونية.

¹⁵ <https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتجارة الخارجية

- التنمية المستدامة: المساهمة في تحقيق أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة، من خلال دعم مشاريع البنية التحتية البحرية المستدامة، وتطوير القدرات في البلدان النامية.
- التجارة الإلكترونية: دراسة تأثير التجارة الإلكترونية على النقل البحري، وتقديم توصيات بشأن السياسات التي يمكن أن تدعم نمو هذا القطاع.
- الأمن البحري: مكافحة القرصنة البحرية والجرائم البحرية الأخرى، وتعزيز التعاون الدولي في مجال الأمن البحري.¹⁶

ختامًا، يلعب الأونكتاد دورًا حيويًا في دعم قطاع النقل البحري، من خلال تحليل الأوضاع، وتقديم التوصيات، وتشجيع التعاون الدولي، ويهدف الأونكتاد إلى بناء مستقبل مستدام للقطاع البحري، يساهم في تحقيق التنمية المستدامة للجميع.

➤ منظمة البيمكو (BIMCO): العملاق الذي يحرك التجارة البحرية العالمية

البيمكو (BIMCO) هي اختصار لـ Baltic and International Maritime Council، وهي منظمة عالمية رائدة في مجال الشحن البحري تأسست عام 1905 في كوبنهاغن، وتعد اليوم أكبر جمعية للشحن البحري في العالم، حيث تضم أكثر من 2000 عضو من 130 دولة.¹⁷

• أهمية البيمكو:

- تلعب البيمكو دورًا حاسمًا في تنظيم وتسهيل التجارة البحرية العالمية، وذلك من خلال:
- وضع المعايير والعقود: تطوير وتحديث عقود الشحن القياسية التي تستخدم على نطاق واسع في صناعة الشحن، مما يضمن الشفافية والعدالة في التعاملات التجارية.
- تقديم المعلومات والتحليلات: تزويد أعضائها بمعلومات وتحليلات شاملة حول أسواق الشحن، والتطورات التنظيمية، والقضايا الأمنية، مما يساعدهم على اتخاذ قرارات استثمارية أفضل.
- التأثير على السياسات: تمثيل مصالح صناعة الشحن أمام الحكومات والمنظمات الدولية، والمشاركة في صياغة السياسات البحرية العالمية.

¹⁶ <https://unctad.org/fr/About>

¹⁷ https://lex.dk/baltic_and_international_maritimec_council

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتجارة الخارجية

- بناء شبكة علاقات: توفير منصة للتواصل والتعاون بين أعضائها، وبناء شبكة علاقات واسعة في قطاع الشحن.¹⁸

➤ منظمة الفياتا (FIATA): الصوت العالمي للوجستيات والشحن

الفياتا (FIATA) هي اختصار لـ "Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés"، وهي الاتحاد الدولي لجمعيات وكلاء الشحن والشركات المشابهة تأسست في عام 1926 في فيينا، النمسا، وهي منظمة غير حكومية تمثل ما يقرب من 40,000 شركة شحن ولوجستيات في 150 دولة حول العالم.¹⁹

• أهمية منظمة الفياتا:

تلعب الفياتا دورًا حيويًا في صناعة اللوجستيات والشحن على المستوى العالمي، وذلك من خلال:

- وضع المعايير العالمية: تساهم الفياتا في وضع المعايير والممارسات الموحدة في مجال الشحن واللوجستيات، مما يسهل التجارة الدولية ويضمن جودة الخدمات المقدمة.
- التأثير على السياسات: تمثل الفياتا مصالح صناعة الشحن واللوجستيات أمام الحكومات والمنظمات الدولية، وتسعى إلى التأثير على السياسات التي تؤثر على القطاع.
- توفير التدريب والتطوير: تقدم الفياتا برامج تدريبية وتطوير مهني لأعضائها، مما يساهم في رفع كفاءة العاملين في القطاع.
- بناء شبكات عالمية: توفر الفياتا منصة للتواصل والتعاون بين أعضائها، مما يساهم في بناء شبكات عالمية قوية.²⁰

➤ منظمة الموانئ الدولية (IAPH): بوابة عالم الموانئ

منظمة الموانئ الدولية (IAPH – International Association of Ports and Harbors) هي منظمة غير حكومية عالمية تجمع بين الموانئ البحرية حول العالم. تهدف هذه المنظمة إلى تعزيز التعاون والتبادل

¹⁸ <https://www.bimco.org/what-we-do>

¹⁹ <https://www.jla.jo/fiata.html>

²⁰ <https://fiata.org/mission>

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتجارة الخارجية

للمعارف بين الموانئ، وتقديم منصة للنقاش حول القضايا التي تواجه قطاع الموانئ، ودعم التنمية المستدامة في هذا القطاع.

• أهداف منظمة IAPH

- تمثيل مصالح الموانئ: تعمل IAPH على تمثيل مصالح الموانئ على المستوى العالمي، وتدافع عن قضاياها أمام الحكومات والمنظمات الدولية.
- تعزيز التعاون: تشجع المنظمة التعاون بين الموانئ الأعضاء وتبادل الخبرات والمعارف، مما يساهم في تحسين أداء الموانئ ورفع كفاءتها.
- تطوير المعايير: تساهم IAPH في تطوير معايير عالمية للموانئ، بما في ذلك معايير الأداء والسلامة والأمن.
- دعم الاستدامة: تعمل المنظمة على تعزيز الاستدامة في قطاع الموانئ، من خلال تشجيع الممارسات البيئية والاجتماعية المسؤولة.
- تسهيل التجارة العالمية: تساهم IAPH في تسهيل التجارة العالمية من خلال دعم السياسات التي تعزز كفاءة فعالية حركة البضائع عبر الموانئ.

• أهمية منظمة IAPH

تلعب منظمة IAPH دورًا حيويًا في قطاع الموانئ، حيث تساهم في:

- تحسين كفاءة الموانئ: من خلال تبادل أفضل الممارسات والمعارف بين الموانئ الأعضاء.
- تعزيز التنافسية: تساعد المنظمة الموانئ على أن تكون أكثر تنافسية على المستوى العالمي.
- دعم الاقتصاد العالمي: تساهم الموانئ في نمو الاقتصاد العالمي، ومنظمة IAPH تلعب دورًا حيويًا في دعم هذا النمو.

باختصار، منظمة الموانئ الدولية (IAPH) هي صوت الموانئ على المستوى العالمي، وتعمل على تعزيز التعاون والابتكار في هذا القطاع الحيوي.²¹

المبحث الثاني: عموميات حول التجارة الخارجية.

²¹ <https://www.iaphworldpost.org/about-iaph>

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتجارة الخارجية

تلعب التجارة الخارجية دور هاماً لكل البلدان سواء النامية أو المتقدمة فهي تعتبر قطاعاً حيوياً في المنظومة الاقتصادية لها، فهي تساهم في عملية الربط بين الدول والمجتمعات فلا يمكننا تخيل العالم اليوم دون وجود تبادل تجاري، وذلك لأنه لا يمكن لأي دولة كانت أن تحقق اكتفاءها الذاتي سواء كانت متقدمة أو نامية، حيث تعتبر الطريقة الوحيدة أيضاً للدول من أجل تصريف فائضها من الإنتاج وتوفير حاجياتها الناقصة.

المطلب الأول: مفهوم التجارة الخارجية

1- تعريف التجارة الخارجية: هناك العديد من التعاريف للتجارة الدولية نذكر منها:

هي أحد فروع علم الاقتصاد التي تختص بدراسة المعاملات الاقتصادية الدولية، ممثلة في حركة السلع والخدمات ورؤوس الأموال بين الدول المختلفة فضلاً عن سياسات التجارة التي تطبقها دول العالم للتأثير في حركات السلع ورؤوس الأموال بين الدول المختلفة.²²

كما تعتبر أيضاً بأنها الصادرات والواردات في صورتها المنظورة والغير منظورة والمعاملات الدولية في صورها الثلاثة وهي السلع والخدمات ورؤوس الأموال، وتنشأ بين أفراد يقيمون في رقع جغرافية مختلفة أو بين حكومات ومنظمات اقتصادية تقطن وحدات سياسية مختلفة.²³

ومن هنا يمكننا القول أن التجارة الخارجية تتمثل في انتقال السلع والخدمات ورؤوس الأموال من دول التي تمتلك فائض فيها إلى الدول التي تملك عجز سواء كسلع أولية أو نصف أولية أو منتجات نهائية.

2- الفرق بين التجارة الخارجية والداخلية: هناك تباين كبير بينهما وسنتطرق إلى مجموعة من الفوارق وهي:

- تنقل عوامل الإنتاج: يكون تنقل عوامل الإنتاج في التجارة الداخلية أكثر حرية مقارنة مع التجارة الخارجية، بسبب وجود قوانين الهجرة على سبيل المثال تصاريح العمل على المستوى الدولي صعبة على حد ما إلا أن رأس المال على الرغم من سهولة نقله لكن عادة ما يفضل المرء الاستثمار في بلده، كما توجد العديد من العوائق الأخرى مثل الثقافة واللغة والإجراءات الرسمية الأخرى، حيث أن التنقل الحر في الدولة يؤدي إلى المساواة في تكاليف الإنتاج.

²² وليد عابي، حماية البيئة و تحرير التجارة الخارجية في إطار المنظمة العالمية للتجارة، دراسة حالة الجزائر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة فرحات عباس، سطيف، 2018-2019، ص 04.

²³ قسوس فاطمة الزهراء، قنون فاطمة الزهراء، مرجع سبق ذكره، ص 29.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتجارة الخارجية

- مشكلة تحويل العملة: لا تنشأ مثل هذه المشكلة في التجارة الداخلية لأن جميع المعاملات تكون بالعملة الوطنية، فيما يتوجب التحويل في التجارة الخارجية، لكن هذا الاختلاف ليس عقبة في التجارة الخارجية، بل هو مجرد فرق عن التجارة الداخلية.
- القيود التجارية: هذه عقبات خاصة عندما يتعلق الأمر بالتجارة الخارجية، وذلك لأن الدول المختلفة ستفرض قيود مختلفة في شكل رسوم الاستيراد والتصدير والترخيص التجاري وحتى هناك قيود على الاستثمار فضلا عن ذلك قد تطلب الدول تفاصيل سلعة مصممة خصيصا وفقا لاحتياجاتها.
- تكلفة النقل: وتكون تكلفة النقل على السلعة خارجيا أكثر منه داخليا ويمكن إضافة تكلفة التأمين على السلعة أثناء النقل فالتأمين عليها داخليا يكون أقل منه عن تأمينها خارجيا.
- التنازلات الحكومية: تقدم الدول تنازلات خاصة لتحفيز نمو المنتج المعين داخليا على سبيل المثال في حالة السلع الزراعية، يتم توفير الكهرباء والقروض بمعدلات مختلفة لأصحاب المشاريع المعنية لتشجيع إنتاجهم وصادراتهم، مما يقلل من تكلفة الإنتاج وعلى العموم لا يتم تقديم هذه التسهيلات في التجارة الخارجية.
- السياسات الحكومية: تفرض الحكومات سياسات مختلفة مثل السياسة النقدية والسياسة المالية على التجارة الخارجية وذلك بهدف تشجيع وتحفيز نمو منتج ما وتحقيق استقرار في سعره.
- الوضع التجاري: يتغير الوضع التجاري على المستوى الدولي بسرعة، مما يجعل من الصعب عمليا التنبؤ بحالته سواء من ناحية العرض أو الطلب على عكس التجارة الداخلية تكون أقل سرعة مما يمكن من التنبؤ بها.²⁴

المطلب الثاني: أهمية التجارة الخارجية

- تتميز التجارة الخارجية بأهمية كبيرة وفوائد تنعكس على مختلف جوانب الحياة الاجتماعية والسياسية وأهمها قدرتها على توفير ما يلي:
- تعمل على تحريك وتنمية الأموال ورؤوس الأموال الناتجة من العمل التجاري.
 - تعمل على تطوير وتنمية الأنشطة الاقتصادية سواء الإنتاجية أو الاستهلاكية أو الخدماتية، وذلك من خلال تفعيل الحركة التجارية في تلك المصادر الاقتصادية الناتجة عن عمليات التصدير والاستيراد.
 - ينجم عن الصادرات من التجارة الخارجية عائد مالي يمكن استخدامه كمصدر تمويلي للمشاريع التنموية أو الخدمات التي تحتاجها الدولة أو ما يسمى بالإنفاق الجاري.²⁵

²⁴ صلاح مهدي الزبيدي، ضحى لعبيبي السدخان، مرجع سبق ذكره، ص 258-259.

²⁵ وليد عابي، مرجع سبق ذكره، ص 5.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتجارة الخارجية

- تشير تاريخيا إلى أنها ساعدت على زيادة الثورة الصناعية الناشئة في أوروبا في القرن الثامن عشر ولولا وجودها لكان هناك مشكلة اقتصادية عنيفة في الدول الأوروبية.
 - الدول النامية تعتمد أمس واليوم وغدا على التجارة الخارجية لأنها بواسطتها تستطيع الحصول على كثير من المتطلبات الأساسية اللازمة لنموها فهي في حاجة إلى رؤوس أموال وتكنولوجيا ومصادر العملات الأجنبية والإدارة الحديثة... الخ وذلك كي تستطيع توفير احتياجاتها فضلا عن إمكانية التصدير إلى الدول الأخرى.
 - التجارة الخارجية تؤدي إلى زيادة الدخل القومي اعتمادا على التخصص وتقسيم العمل الدولي.²⁶
 - تساعد في توسيع القدرة التسويقية عن طريق فتح أسواق جديدة أمام منتجات الدولة، وكذا زيادة رفاهية البلاد عن طريق توسيع قاعدة الاختيارات فيما يخص مجالات الاستهلاك والاستثمار وتخصيص الموارد الإنتاجية بشكل عام.²⁷
- **المزايا المترتبة عن قيام التجارة الخارجية:**

يترتب عن قيام التجارة الخارجية العديد من المزايا بالنسبة لجميع دول العالم من أهمها:

- الاستفادة من موارد الدول الأخرى.
- الاستفادة من التخصص وتقسيم العمل على المستوى الدولي.
- منع الاحتكار.
- توفير فرص عمل للعمالة داخل كل دولة.
- تحقيق موارد مالية عن طريق الرسوم الجمركية.
- تخفيض تكاليف وأسعار السلع والخدمات.²⁸

المطلب الثالث: أسباب قيام التجارة الدولية

يرجع تفسير أسباب قيام التجارة الخارجية بين الدول إلى جذور المشكلة الاقتصادية أو ما يسمى بالندرة النسبية فمن المعروف اليوم أنه مهما اختلافات القوى الاقتصادية أو السياسية فإنها لا تستطيع تحقيق الاكتفاء الذاتي وذلك بسبب إما نقص الموارد، أو انعدامها، أو ارتفاع سعرها مقارنة بدولة أخرى.

²⁶ حمدي عبد العظيم، اقتصاديات التجارة الدولية، الطبعة الثالثة، مصر، 2000، ص20.

²⁷ نجوى قوارطة، إيناس عداوي، مرجع سبق ذكره، ص72.

²⁸ محمد أحمد السيريدي، اقتصاديات التجارة الخارجية، الطبعة 1، دار رؤية للنشر، القاهرة، 2009، ص 11-12.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتجارة الخارجية

هناك العديد من الأسباب الأخرى لقيام التجارة الخارجية نذكر منها:

- ارتفاع القدرة الإنتاجية في دولة ما بسبب عنصر التكنولوجيا والدخول في مجال الإنتاج الكبير وعجز الأسواق المحلية عن استيعاب الكم الهائل من الإنتاج وبالتالي ضرورة التوجه إلى سوق خارجي.
- الارتفاع المتزايد لتكاليف الاستثمار في المعدات والآلات المستعملة في العمليات الإنتاجية بالنسبة للدول النامية.

- الرغبة المتعاضمة لبعض الدول في الاستيلاء على أسواق خارجية لدول معينة وبالتالي السيطرة على اقتصاديات هذه الدول والذي يؤدي إلى مفهوم التبعية الاقتصادية كما هو الحال مع معظم الدول الإفريقية النامية.
- الضعف المتزايد في الفرص التسويقية للسلع والخدمات في الأسواق الخارجية لظروف تعاني منها تلك الأسواق وبالتالي زيادة الطلب على الصادرات.²⁹

• **سياسات التجارة الخارجية:** هناك سياستان متعارف عليهما وهما

✓ **سياسة حماية التجارة:**

وتتمثل في قيام الحكومة بتقييد حرية التجارة الخارجية مع الدول الأخرى وذلك عن طريق مجموعة من الأساليب من بينها فرض رسوم جمركية على الواردات، أو تحديد كمية الواردات الممكنة في فترة معينة، وهذا بهدف حماية الصناعات الوطنية الناشئة من المنافسة الخارجية أو لحماية السوق المحلي من سياسة الإغراق التي تنتهجها بعض الدول الكبرى.

✓ **سياسة حرية التجارة:**

لا يعترض أنصار الحماية على ما لحرية التجارة من مزايا إلى أنهم يظنون أن هناك ظروف معينة تستوجب وضع شكل من أشكال الحماية، وتعرف سياسة الحرية أنها مجموعة من الإجراءات والتدابير الهادفة إلى تحكيم نظام التجارة الخارجية اتجاه الحياد.³⁰

المطلب الرابع: نظريات التجارة الخارجية

²⁹ شيخي حفيظة، ترشيد السياسات التجارية من أجل الاندماج الإيجابي للجزائر في الاقتصاد العالمي، مذكرة ماجستير، جامعة وهران، 2012، ص 30.

³⁰ هميسي مهدي، هميسي عبد الرحمان، دور الأنشطة اللوجيستية للموانئ البحرية في التجارة الدولية، دراسة تحليلية لميناء عنابة خلال الفترة (2021-2023)، مذكرة لنيل شهادة ماستر علوم تجارية، مالية وتجارة دولية، جامعة قالم، 2024/2023، ص 33-34.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتجارة الخارجية

هناك العديد من النظريات التي حاولت تفسير التجارة الخارجية عبر الزمن وسنقوم بالتطرق إلى البعض منها فيما يلي:

1. **النظريات الكلاسيكية:** تسعى النظريات الكلاسيكية في التجارة الخارجية لتوضيح السبب الأساسي لقيام التجارة الخارجية وقد أرجعت أسباب قيامها إلى ثلاث أسباب مختلفة وهي:
 - أن بعض الدول تنتج سلع لا تستطيع إنتاجها دول أخرى.
 - أن بعض الدول لديها فائض في بعض السلع في حين تعاني دول أخرى من عجز فيها.
 - أن التجار يحققون مكاسب من نقل سلع تباع بأسعار منخفضة إلى دول تباع فيها بأسعار مرتفعة.

أ/ نظرية المزايا المطلقة:

يرجع الفضل في توضيح هذه النظرية إلى الاقتصادي آدم سميث، الذي يعتبر أول من حاول البحث عن تفسير لأسباب قيام التجارة الخارجية ووصل إلى أن السبب هو اختلاف المزايا المطلقة بين الدول في إنتاج السلع وذلك بناء على عدة افتراضات أساسية وهي "المنافسة الكاملة، التوظيف الكامل، حرية حركة وسائل الإنتاج على المستوى الداخلي، تماثل الأذواق "

والمقصود بالميزة المطلقة قدرة دولة ما على إنتاج سلعة معينة بتكلفة أقل من إنتاج نظيراتها من الدول لنفس السلعة، وكذا إنتاجها لكميات أكبر من بقية الدول للسلعة وذلك عند استخدام نفس القدر من عناصر الإنتاج.

وللتوضيح سنعرض المثال الآتي:

الجدول رقم (1-1): إنتاجية الغدان بالطن في الدولتين

البلد	البن	القمح
الولايات المتحدة الأمريكية	1	4
البرازيل	3	2

المصدر: محمد احمد السيريتي، اقتصاديات التجارة الخارجية، دار رؤية للنشر والتوزيع، القاهرة، 2009، ص28

من الجدول السابق يتضح لنا أن الولايات المتحدة الأمريكية لديها ميزة مطلقة في إنتاج القمح لأن إنتاجيتها أكثر من البرازيل والبرازيل لديها ميزة مطلقة في إنتاج البن لأنها تنتج أكثر من الولايات المتحدة وذلك باستخدام نفس القدر من عناصر الإنتاج.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتجارة الخارجية

إن هنا وحسب آدم سميث تكون هناك تجارة خارجية بين الدولتين حيث تنتج الولايات المتحدة القمح وتصدره وتنتج البرازيل البن وتصدره وهذا ما سماه بالتخصص.

لكن سميث غفل عن شيء وهو ماذا لو كانت الميزة المطلقة لدولة ما في إنتاج السلعتين هل تكون هنا تجارة خارجية بين الدولتين؟ وهل تكون هناك مكاسب متبادلة للدولتين؟ وهذا ما أتى بالنظرية النسبية لدافيد ريكاردو للإجابة على ذلك.³¹

ب/ نظرية الميزة النسبية:

نشر ريكاردو كتابه مبادئ في الاقتصاد السياسي والضرائب عام 1817م وقدم فيه قانون النفقات النسبية ووفقا لهذه النظرية، وفي ظل التجارة الحرة فإن كل دولة تخصص في إنتاج السلع التي تنتجها بنفقات نسبية أقل، ويتم التبادل التجاري بين الدولتين إذا اختلفت التكاليف النسبية بينها، وليس المطلقة التي تمثل حالة خاصة من التكاليف النسبية الأكثر عمومية، كما يعطي النموذج الدور الرئيسي للتكنولوجيا ويستند قانون النظرية إلى الافتراضات التالية:

- وجود دولتين وسلعتين في التبادل التجاري.
- تجارة حرة مع وجود منافسة تامة في الأسواق.
- حرية تنقل عناصر الإنتاج داخل الدولة.
- عدم قدرتها على التنقل بين الدول.
- ثبات تكلفة وحدة السلعة المنتجة، أي أن ساعات العمل المبذولة في إنتاج وحدة واحدة من السلعة المنتجة لا تتغير بغض النظر عن الكميات المنتجة.
- ثبات التكنولوجيا وعدم تغيرها في داخل الدولتين، مع اختلاف المستوى التكنولوجي من دولة لأخرى.
- انعدام النفقات الخاصة بالنقل والتعريفات الجمركية.
- استخدام نظرية العمل للقيمة في تثمين السلعة، أي السلعة تقاس بكمية العمل الذي يستخدم في إنتاجها.
- تماثل الأذواق في الدول التي يجري بينها التبادل.³²

وهذا مثال لشرح النظرية: هنا سنرى عدد ساعات العمل اللازمة لإنتاج وحدة واحدة من السلعة:

³¹ محمد أحمد السيريتي، مرجع سبق ذكره، ص 27-29.

³² زيرامي نعيمة، التجارة الخارجية الجزائرية من الاقتصاد المخطط الى اقتصاد السوق، مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماجستير، مالية دولية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2011، ص 10-11.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتجارة الخارجية

الجدول (1-2): تكلفة الإنتاج مقدرة بساعات العمل

البلد	المنسوجات	الخمور	التكاليف النسبية للمنسوجات	التكاليف النسبية للخمور
انجلترا	100	120	$0,83=120/100$	$1,2=100/120$
البرتغال	90	80	$1,125=80/90$	$0,89=90/80$

المصدر: محمد احمد السيريتي، مصدر سبق ذكره، ص32

من الواضح أن البرتغال يتفوق في إنتاج السلعتين، لكن هذا التفوق أكبر في إنتاج الخمور منه في إنتاج النسيج، أي أن البرتغال ذات ميزة نسبية في إنتاج الخمور بالمقارنة بالنسيج وهي 0.89، وهي أقل من التكلفة النسبة للنسيج مقارنة بالخمور وهي 1.125، أما إنجلترا فنلاحظ العكس أن ميزاتها النسبية تكون في النسيج مقارنة بالخمور، وبما أنه يوجد اختلاف فالمزايا النسبية تحدث تجارة بين الدولتين حيث تنتج البرتغال الخمور وتصدر لإنجلترا والعكس بالنسبة لإنجلترا.³³

استخدمت النظرية كأساس للتجارة الخارجية مدة طويلة من الزمن، ثم بدأت الانتقادات توجه إليها وخاصة بعد الحرب العالمية الأولى، وهذه بعض الانتقادات:

- إهمال مشاركة عناصر الإنتاج في تكلفة السلعة، وذلك بسبب اعتمادها على نظرية العمل للقيمة.
- إهمال نفقات النقل والتعريف الجمركية، واللذان يحسبان في تكلفة إنتاج السلعة.
- تفترض النظرية أن جميع الموارد مستغلة في حالة التوظيف الكامل أي الاقتصاد في حالة توازن، وهذا غير واقعي وقد قام كينز بإثبات أن التوازن يمكن أن يحدث دون مستوى التوظيف الكامل.
- تفترض أن نفقة الإنتاج للوحدة الواحدة تبقى ثابتة بغض النظر عن الزيادة أو النقصان في حجم الإنتاج، وهذا مخالف لما يجري في المشاريع الإنتاجية.
- تفترض حرية التجارة وهذا غير صحيح حيث تفرض معظم الدول في الواقع قيود على التجارة.
- تفترض وجود دولتين وسلعتين في التبادل التجاري وهذا فرض مبسط وتجريدي يتعارض مع الواقع.³⁴

ج/ نظرية القيم الدولية لجون ستيوارت ميل:

³³ محمد أحمد السيريتي، مرجع سبق ذكره، ص 32-34.

³⁴ زيرامي نعيمة، مرجع سبق ذكره، ص 11-12.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتجارة الخارجية

يتفق جون ستيوارت ميل مع ريكاردو في أن السبب الرئيسي في قيام التجارة الخارجية هو اختلاف المزايا النسبية بين الدول، وذلك اعتمادا على نفس الافتراضات الأساسية لنظرية ريكاردو، وهي المنافسة الكاملة، التوظيف الكامل، الحركية التامة لعناصر الإنتاج داخليا، وتمائل الأذواق.

من هذا يتضح بأن ميل يتفق مع ريكاردو في نفس الغرض المفسر للتجارة الخارجية، لكنه يختلف عنه في تعديله لبعض الافتراضات التحليلية وهي:

- أن قيمة السلعة يتحدد بتكلفة إنتاجها من كل عوامل الإنتاج (العمل، رأس المال، الأرض، والتنظيم) وليس عنصر العمل وحده.
- أن التبادل الدولي يتم على أساس مبادلة كمية بكمية وليس وحدة بوحدة.

ولتوضيح ذلك ضرب هذا المثال: افترض وجود دولتين وسلعتين فقط، وافترض أن إنتاج 10 ياردة من القماش في إنجلترا يتكلف نفس ما يتكلفه إنتاج 15 ياردة من التيل، أما ألمانيا فيتكلف إنتاج 10 ياردة من القماش نفس تكلفة إنتاج 20 ياردة من التيل كما في الجدول التالي:

الجدول (1-3): تكلفة إنتاج القماش والتيل في إنجلترا وألمانيا

البلد	القماش / ياردة	التيل / ياردة
إنجلترا	10	15
ألمانيا	10	20

المصدر: محمد احمد السيريتي، مصدر سبق ذكره، ص38

وأوضح أنه يمكن حساب الميزة النسبية لكل سلعة على النحو التالي:

- الميزة النسبية للقماش:

في إنجلترا 1 ياردة قماش = 1,5 ياردة تيل

في ألمانيا 1 ياردة قماش = 2 ياردة تيل

وهذا يعني أن القماش مقوم على أساس التيل أرخص نسبيا في إنجلترا، أي يمكنها إنتاج القماش بتكلفة أقل نسبيا، أي لها ميزة نسبية فيه.

- الميزة النسبية للتيل:

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتجارة الخارجية

في إنجلترا 1 ياردة تيل = 0,67 ياردة قماش

في ألمانيا 1 ياردة تيل = 0,5 ياردة قماش

وهذا يعني التيل مقوم على أساس القماش أرخص نسبيا في ألمانيا، أي يمكنها إنتاج التيل بتكلفة نسبيا اقل، أي لها ميزة نسبية فيه.

ومما سبق وبما أن هناك اختلاف في الميزة النسبية بين الدولتين، يحدث بينهما تبادل تجاري حيث تخصص إنجلترا في إنتاج القماش وألمانيا في إنتاج التيل، لكن يتم التبادل هنا على أساس ياردة بياردة مثل ريكاردو، بل على أساس معدل تبادل دولي يضمن تحقيق مكسب لكلي الدولتين، ويتحدد التبادل الدولي وفقا لمبدأ الطلب المتبادل للدولتين³⁵

2/ النظرية النيو كلاسيكية :

أ/ نظرية هكشر - أولين:

قام الاقتصادي السويدي أولين ببناء نظريته بناء على نواقص النظريات الكلاسيكية، ومن بينها أنها تحدد متى تقوم التجارة الخارجية لكن لا تفسر لماذا تقوم ناي هي تصف حالة المشاهدة ولا تفسرها، وقد اعتمد في نظريته على أفكار معلمه هكشر ولهذا سميت بنظرية هكشر - أولين.

تعتبر أهم فرضيات نظرية تناسب عوامل الإنتاج في أن:

- البلدان تنتجان سلعتين.
- حرية التبادل، عدم وجود رسوم جمركية.
- المنافسة الحرة.
- عدم الانتقال الدولي لعوامل الإنتاج، وحريتها داخل البلد.
- الاستخدام التام لعوامل الإنتاج.
- أذواق المستهلكين معطاة.
- التكنولوجيا المتاحة لإنتاج نفس السلعة الواحدة بالنسبة للمنتجين في البلد الواحد.

وهذا على غرار الكلاسيك الذين يرون أن النفقة تحتسب بالنقود لهذا يجب أن تدور المنافسة على الأسعار، ترجع نظرية هكشر أولين إلى أن التجارة الدولية تعود إلى اختلاف الوفرة أو الندرة النسبية لعوامل الإنتاج، فهناك

³⁵ محمد أحمد السيريتي، مرجع سبق ذكره، ص 37-39.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتجارة الخارجية

أسعار عوامل الإنتاج والمنتجات أي ما يؤثر على نفقة الإنتاج، يؤثر على سعر السلعة المنتجة سواء تبادل داخلي أو خارجي، لذا حسب أولين يتخصص البلد بحسب أسعار عوامل الإنتاج، لأن التخصص ناتج عن الاختلاف في أسعار عوامل الإنتاج وليس التفاوت في النفقات المقارنة.

لكن كان هناك العديد من الانتقادات لهذه النظرية ومن بينها:

- ترى أن الأسعار النسبية لعناصر الإنتاج تتأثر بأذواق المستهلكين، فقد تقل أو تلغي الميزة النسبية لهذا العنصر، لذا اشتربت تماثل الأذواق شرط أساسي.
- اهتمامها بالجانب الكمي وإهمالها للجانب النوعي عند اعتمادها على الوفرة والندرة النسبية لعوامل الإنتاج، إضافة إلى افتراضها لتجانس عوامل الإنتاج في جميع الدول وهو افتراض غير واقعي.
- إهمالها لانتقال عوامل الإنتاج دولياً، فمع وجود قيود على حركية عناصر الإنتاج لا يمكن تجاهل أثر حركة عنصر العمل ورأس المال بين الدول.³⁶

ب/ لغز ليونيتيف

ظهرت عدة محاولات لاختبار صحة نظرية هكشر-أولين ومن أبرزها ما جاء به ليونيتيف 1953 عن الاقتصاد الأمريكي، فمن المفترض حسب أولين أن الو.م.أ دولة كثيفة رأس المال أي تصدر سلعة كثيفة رأس المال وتستورد سلع كثيفة العمل، لكن ليونيتيف وجد أن أمريكا تصدر سلع كثيفة عنصر العمل أكثر مما تستورد وهذا منافي ومناقض لنظرية هكشر-أولين.³⁷

وقد قام ليونيتيف بإعادة اختباره سنة 1956 لكن توصل إلى نفس النتيجة وتبعه كتاب آخرون مثل بالدوين و توصلوا إلى نفس التناقض، وقدمت الكثير من التفسيرات للغز ليونيتيف نذكر منها:

- أكثر دراسة نجحت في التوفيق بين نظرية أولين ولغز ليونيتيف هي التي شككت في تجانس العمل ورأس المال، حيث إن عملية تقسيم رأس المال إلى بشري ومادي أظهرت أن الو.م.أ هي ذات وفرة نسبية في رأس المال البشري أكثر من المادي، ونتيجة لذلك ظهر ما يسمى بالنموذج العاملي الحديث، الذي استخدم الرأس المال البشري كأساس للمزايا النسبية، أي البلد الوفير نسبياً من رأس المال المتعلم يصدر المنتج الكثيف من العمل المؤهل، وفي الحالة العكسية يصدر المنتج الكثيف من العمل غير المؤهل.

³⁶ زيرامي نعيمة، مرجع سبق ذكره، ص 15، 14.

³⁷ نجوى قوارطة، إيناس عبداوي، مرجع سبق ذكره، ص 79.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتجارة الخارجية

من خلال الدراسات التابعة للغز ليوننتيف يمكن القول انه ألغى فرضية تماثل دوال الإنتاج للسلعة الواحدة لنظرية أولين، وأن تقنيات الإنتاج ليست نفسها في كل الدول أي أن الفرق لا يكمن فقط في الاختلاف في عوامل الإنتاج، بل كفاءتها.³⁸

3/ النظريات الحديثة:

بهدف حل لغز ليوننتيف الذي فجر مشكلة التناقض الكبير بين منطقية التحليل الاقتصادي المبسط الذي عرضه هكشر - أولين في نسب توافر عناصر الإنتاج في سياق تحليله لنمط وشروط التجارة الدولية، ظهرت محاولات كثيرة وانقسمت إلى اتجاهين.

- الاتجاه الأول: يهدف إلى هدم نموذج هكشر - أولين في نسب عناصر الإنتاج وبالتالي هدم كافة النظريات الكلاسيكية، ويشمل هذا الاتجاه على المناهج الرئيسية التالية:

أ/ الدراسات التطبيقية للاقتصادي منهاس :

لإثبات قابلية كثافة دوال الإنتاج بالانعكاس، بمعنى أن دالة الإنتاج كثيفة العمل يمكنها أن تصبح بعد مستوى معين من الأسعار النسبية لعناصر الإنتاج دالة كثيفة رأس المال، وبالتالي تتغير الصادرات من سلع كثيفة العمل إلى كثيفة رأس المال والعكس بالنسبة للواردات، وفي هذه الحالة يتم حل لغز ليوننتيف من خلال هدم الأساس الذي تقوم عليه نظريته هكشر - أولين، فحسب هذه النظرية يصعب القول بأن هناك نمط واضح ومحدد ودائم للتجارة الخارجية.

ب/ الدراسات التطبيقية: لتحليل هيكل الحماية التجارية لأي اقتصاد وطني لإظهار مدى التحيز القائم والمتجه صوب الصناعات الوطنية كثيفة العمل أو كثيفة رأس المال، من خلال هذه الدراسة يمكن حل لغز ليوننتيف من خلال التوصل إلى تحيز هيكل الحماية الأمريكي لصالح الصناعات كثيفة العمل على الصناعات كثيفة رأس المال، وهو ما يبرر سبب غلبة الصادرات كثيفة العمل والواردات كثيفة رأس المال في الميزان التجاري الأمريكي.

ج/ تحليل ليندر: يرى ليندر أن تغيير التجارة الخارجية باختلاف نسب عناصر الإنتاج مبالغ فيه بدرجة كبيرة، لأن التبادل الدولي يكون لبعض السلع فقط، وهذا لا يعني أن اختلاف عناصر الإنتاج لا قيمة له، فقد فرق ليندر بين نوعين من السلع المنتجات الأولية والسلع الصناعية، فالمنتجات الأولية يتم تبديلها وفقا للميزة النسبية أما

³⁸ سامية جدو، قراءة تقييمية في نظريات التجارة الدولية: من نظرية الميزة النسبية إلى نظرية الميزة التنافسية، حوليات جامعة

الجزائر 1، العدد 32، سبتمبر 2018، ص 528.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتجارة الخارجية

الصناعية فهي أكثر تعقيدا فهناك مجموعة من العوامل التي تحدد الصادرات والواردات الفعلية وهي (حجم الطلب المحلي، الطلب المحلي عند الأسعار الجارية).

خلاصة القول أن نظرية ليندر استطاعت أن تفرق بين مشكلات التجارة الخارجية في كل من البلدان المتقدمة والنامية مما جعلها تقترب من حقائق الاقتصاد العالمي معتمدة على تفسيرين:

- قيام التجارة بين الدول الصناعية المتقدمة يعتمد على التشابه في هيكل الطلب مقاسا بدخل الفرد المتوسط.
- أما قيامها بين البلدان الصناعية المتقدمة والدول النامية فيعتمد على التباين في هيكل الطلب.³⁹
- الاتجاه الثاني: وتضم مجموعة المناهج والنظريات التي تسعى إلى حل لغز ليوننتيف من خلال تطوير نموذج هكشر- أولين ومعه بقية النظريات الكلاسيكية الأخرى، وذلك من خلال إسقاط الفروض غير الواقعية في النظرية ووضع فروض أكثر واقعية.

أ/ نظرية نسب عناصر الإنتاج الجديدة:

والتي تعرف أيضا باسم نظرية رأس المال الإنساني أو البشري، وتسقط هذه النظرية الفرض الكلاسيكي الخاص بتجانس عنصر العمل، وتحل محله فرض انقسامه إلى مجموعات غير متجانسة تتفاوت فيما بينها في درجة المهارة، وقدمت هذه النظرية من طرف الاقتصادي كينز سنة 1961، حيث أوجد ثمانية أصناف من النشاط، حيث أخذ الصادرات بالنسبة ل 46 قطاع و 14 دولة، وجد فيها أن الوهم، لها أعلى نسبة مئوية في الفئات الثلاثة الأولى أي العلماء و المهندسون، التقنيون والرسامون الصناعيون وفئة الإطارات، وهي العناصر التي تحتاج إنفاق كبير في مجال البحث العلمي.

وتوصل أنه كلما زاد الإنفاق على البحث والتطوير كلما ارتفعت القدرة التقديرية للقطاع أو المؤسسة والعكس صحيح، ومنه تميز الولايات المتحدة الأمريكية بكون صادراتها كثيفة العمل يرجع إلى ما تحظى به من عنصر رأس المال البشري المؤهل أي الذي تم الإنفاق عليه وهو بالتالي رأس المال العام للدولة، وبالتالي إذا جمعنا رأس المال البشري مع رأس المال المادي لوجدنا أن صادراتها كثيفة رأس المال، وهو ما يسمح بعكس لغز ليوننتيف وتصحيح نموذج هكشر- أولين.

ب/ منهج اقتصاديات الحجم: يشكل هذا المنهج في تفسير التجارة الخارجية تطويرا وتعديلا لنموذج

³⁹ بن شيخ توفيق، مطبوعة محاضرات في نظريات التجارة الدولية، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، ص 51-53.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتجارة الخارجية

هكشر - أولين في نسب عناصر الإنتاج، وذلك بإدخالها وفورات الإنتاج الكبير كأحد المصادر الرئيسية للمزايا النسبية المكتسبة، نعني باقتصاديات الحجم وفورات الإنتاج الكبيرة، وهناك وفورات داخلية وأخرى خارجية:

- الوفورات الداخلية: وهي التركيز على الزيادة في العوامل الداخلية لرفع الإنتاج في المشروع للاستفادة من مزايا الإنتاج الكبير وهي: وفورات فنية وتجارية ومالية.
- الوفورات الخارجية: وهي التركيز على زيادة العوامل الخارجية التي تؤدي إلى الرفع من إنتاجية المشروع وهي:

- التركيز: بتوظيف بعض الصناعات في إحدى المناطق المناسبة.
 - اشتراك المشروعات المترابطة في القيام بالأبحاث العلمية والفنية، مما يؤدي إلى رفع الكفاءة الإنتاجية.
- وبالتالي فإن نظرية اقتصاديات الحجم تشكل مصدرا لاختلاف النفقات النسبية وبالتالي قيام التجارة الخارجية، ومن هنا يمكن حل لغز ليونتييف من خلال توسيع دائرة المصادر المؤدية إلى اختلاف المزايا النسبية بدلا من التركيز على عامل واحد.

ج/ نظرية الفجوة التكنولوجية: تركز هذه النظرية على نمط التجارة الخارجية بين الدول وعلى إمكانية حيازة بعض الدول لتكنولوجيا متقدمة للإنتاج وجودة أفضل أو منتجات بتكاليف أقل، الأمر الذي من شأنه إكساب الدولة ميزة نسبية مستقلة عن غيرها من الدول و الفكرة الأساسية لهذه النظرية تدعو على أساس أن الدولة صاحبة الاختراع أو التجديد تتمتع بالاحتكار المؤقت في إنتاج و تصدير السلع ذات التقدم التكنولوجي و يزول هذا الاحتكار مع زوال التفوق التكنولوجي عندما تكون هذه السلعة اعتيادية، و ذلك عندما تأخذ دوال الإنتاج شكلها النمطي و تصبح دوال الإنتاج للسلعة محل الدراسة متشابهة بين الدول .

د/نظرية دورة حياة المنتج: تعمل هذه النظرية على تحليل الأسباب التي تؤدي إلى الابتكارات والكيفية التي تنتشر بها لاعتمادها على دورة حياة المنتج الجديد في قيام التجارة الخارجية.

تعتبر الدول المتقدمة دول وفيرة رأس المال وبالتالي تستطيع هذه الدول التفوق تكنولوجيا وإنتاج سلع ريادية واحتكار إنتاج السلعة وتصديرها إلى دول العالم وفقا لعدة مراحل قسمها فرنون إلى أربعة وهي:

- مرحلة الانطلاق: تتميز هذه المرحلة بكثافة التكنولوجيا، وبالتالي فإن نمو المنتج وإنتاجه بصفة معتبرة يتطلب كثافة رأس المال أي الاستثمار، وإنتاج هذه السلع يقع على دول مصدرة الابتكار ويتم تداولها في أسواقها فقط، وذلك نظرا لارتفاع سعرها وقدرتها على شرائها.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتجارة الخارجية

- مرحلة النمو: في هذه المرحلة يزداد الطلب على المنتج ومن ثم إنتاجه بصفة متزايدة وتتنخفض تكاليف إنتاجه وبالتالي أسعاره مما يضاعف الطلب عليه محليا ودوليا، الأمر الذي يجعل البلد المبتكر مصدرا للمنتج نتيجة لاحتكاره.
- مرحلة النضج: في هذه المرحلة يصير المنتج منمطا والتكنولوجيا عادية لذا فالمنافسة تكون سعيية، وهذا الوضع يؤدي إلى انخفاض التكاليف في الدولة ناقلة التكنولوجيا بسبب انخفاض الأجور واقتصاديات الحجم الكبير، وفي نفس الوقت تزداد التكاليف في الدولة إلام صاحبة الابتكار بسبب انخفاض الإنتاج وارتفاع الأجور، وهنا تصبح الدول المبتكرة مستورة بينما الدول المقلدة مصدرة.
- مرحلة الانحدار: هنا يصير المنتج عاديا جدا، والتكنولوجيا متاحة للجميع، لذا تصبح الدول النامية مصدرة للمنتج وتسعى الدول المتقدمة إلى إنتاج منتج جديد أو إدخال تعديلات على المنتجات المقلدة.⁴⁰

المبحث الثالث: الدراسات السابقة

هناك العديد من الدراسات السابقة التي تحدثت عن هذا الموضوع خاصة أو أحد متغيريه عامة منها من كان باللغة العربية ومنها باللغة الأجنبية سنحاول في هذا المبحث التحدث عن بعض هذه الدراسات:

المطلب الأول: الدراسات باللغة العربية

➤ الدراسة الأولى:

تواتي عبد النور، حمو الشارف، دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية - دراسة ميدانية لميناء مستغانم- ، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر أكاديمي في المالية والتجارة الدولية، جامعة عبد الحميد ابن باديس مستغانم، 2023/2022.

هدفت هذه الدراسة إلى إلقاء الضوء على قطاع الخدمات الذي يكتسي أهمية بالغة وطنيا ودوليا، كما حاولت إبراز مختلف تعاريف النقل والنقل البحري وخصائصه، مع التطرق إلى مسار تحرير التجارة الخارجية في الجزائر، والوضع البيئي له، مع الوقوف على الوضع الاقتصادي الداخلي لميناء مستغانم وعلاقته مع العالم الخارجي.

توصلت هذه الدراسة إلى أن للنقل البحري دور بالغ الأهمية في تعزيز التجارة الخارجية والتنمية الاقتصادية، وأنه يعتبر أهم حلقات منظومة النقل الحديث، كما توصلت إلى أن هناك العديد من المفاهيم للتنمية الاقتصادية لدى مختلف المفكرين وذلك بسبب اختلاف مبادئهم وكذا المناهج المتبعة في دراستهم، وفي الأخير إلى أن دور

⁴⁰ سامي بالبخاري، محاضرات دروس مالية و تجارة دولية، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، 2022/2021، ص 59-66.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتجارة الخارجية

النقل البحري في التجارة الخارجية ينعكس على التنمية الاقتصادية وتسهيل العمليات الإنتاجية والتوزيع كما تظهر المحصلة النهائية لدور النقل البحري في إجمالي التكلفة بالنسبة للسلعة المنتجة أو الخدمات المقدمة للعملاء.

➤ الدراسة الثانية:

بيفوح عامر، مرزوق فريدة، أثر النقل البحري على المبادلات التجارية الخارجية في الجزائر - دراسة قياسية للفترة (2000-2020) -، مجلة الاقتصاد وإدارة الأعمال، المجلد 7، العدد 2، جوان 2023.

هدفت الدراسة إلى تحديد أثر النقل البحري على المبادلات التجارية الخارجية في الجزائر خلال الفترة (2000-2020) وتحديد طبيعة العلاقة بينهما، وذلك من خلال بناء نموذجين قياسيين باستخدام منهجية الانحدار الذاتي للفجوات الزمنية الموزعة ARDL في الأجلين الطويل والقصير.

خلصت هذه الدراسة إلى وجود علاقة أثر بين النقل البحري على صادرات السلع والخدمات في الأجلين الطويل والقصير، ووجود علاقة أثر للنقل البحري على صادرات السلع والخدمات في الأجل القصير فقط.

➤ الدراسة الثالثة:

محمد سعد الفقي، وآخرون، أداء مؤشرات النقل البحري والتجارة الخارجية في الجزائر -دراسة إحصائية باستخدام المركبات الأساسية ACP للفترة 2007-2021، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، المجلد 19، العدد 32، 2023.

هدفت هذه الدراسة إلى إبراز أهمية النقل البحري المتطور، الذي ينعكس تطوره من خلال مؤشراتته باعتباره من أهم الأساليب التي تعتمد عليها التجارة الخارجية، مما يحقق النهوض بالاقتصاد الجزائري، وهذا بالاعتماد على المنهج الاستنباطي لتحليل مختلف الإحصائيات والبيانات المتعلقة بالدراسة، كما تم الاعتماد على الأسلوب الإحصائي باختبار مجموعة من المؤشرات المتعلقة بالنقل البحري والتجارة الخارجية وهذا بتطبيق تحليل المركبات الأساسية "ACP".

وقد توصلت هذه الدراسة إلى أن الجزائر تتميز بعدد من نقاط القوة في قطاعي النقل البحري والتجارة الخارجية، والتي تتمثل في الأداء اللوجستي الكلي وكذا الواردات، وهذا حسب ما أفرزته الدراسة الإحصائية لتحليل مركبات الأساسية ACP، كما أفرزت الدراسة العديد من نقاط الضعف في قطاعي التجارة الخارجية والنقل البحري في الجزائر كبنية النقل البحرية والصادرات.

➤ الدراسة الرابعة:

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتجارة الخارجية

حفاف وليد، دور الخدمات اللوجستية البحرية في تنشيط التجارة الخارجية- دراسة حالة لمؤسسة ميناء عنابة- ، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية جامعة المسيلة، المجلد 17، العدد 2، 2024.

هدفت هذه الدراسة إلى محاولة التعرف على دور الخدمات اللوجستية للموانئ البحرية في نشاط التجارة الخارجية على مستوى ميناء عنابة. باستخدام المنهج الوصفي التحليلي.

توصلت هذه الدراسة إلى أن الميناء مزال يواجه بعض التحديات و المشاكل المتعلقة بالبنية التحتية و الخدمات اللوجستية التي يقدمها و التي انعكست على كفاءة الميناء وعلى نشاط التجارة الخارجية على مستواه.

➤ الدراسة الخامسة:

خلائط محمد أمين، تيماي عبد المجيد، أثر ديناميكية النقل البحري المنتظم على نمو تجارة إعادة التصدير - دراسة قياسية لمجموعة من الدول للفترة (2012-2019)، مجلة أبحاث اقتصادية معاصرة، المجلد 5، العدد 1، 2022.

هدفت هذه الدراسة إلى تحليل وقياس تأثير ديناميكية النقل البحري المنتظم على تجارة إعادة التصدير من خلال مؤشر النقل البحري المنتظم ومؤشر النقل البحري المنتظم الثنائي ل 8 دول رائدة في تجارة إعادة التصدير تقع في 4 قارات مختلفة للفترة 2012-2019 باستخدام نماذج بانل.

توصلت هذه الدراسة إلى أن هناك علاقة طردية بين درجة الارتباط بالشبكة العالمية للنقل البحري المنتظم والتجارة الوسيطة، كما تبين أن هناك علاقة طردية بشكل أكبر بين الارتباط بالنقل البحري المنتظم الثنائي وتجارة إعادة التصدير بالرغم من التباعد الجغرافي لمراكز التجارة الوسيطة، وعلى الدول التي تعتمد على صياغة سياستها التصديرية على تجارة إعادة التصدير تحسين ارتباطها بالخطوط العالمية للنقل البحري المنتظم لاسيما الخطوط التي تربطها بالدول الرائدة في هذا النوع من التجارة قصد زيادة تدفق سلعها الوسيطة.

➤ الدراسة السادسة:

نجوى قوارطة، إيناس عداوي، أثر رقمنة قطاع النقل والشحن البحري الجزائري على تعزيز التجارة الخارجية - دراسة ميدانية لميناء عنابة-، مذكرة تخرج لاستكمال متطلبات نيل شهادة ماستر، مالية وتجارة دولية، جامعة قالمة، 2021/2020.

هدفت هذه الدراسة إلى إبراز أهمية استخدام الرقمنة في قطاع النقل والشحن البحري في تعزيز التجارة الخارجية الجزائرية.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتجارة الخارجية

خلصت الدراسة إلى أن رقمنة بعض قطاعات الميناء كان له بعض الأثر الايجابي في حجم النشاط الإجمالي له.

➤ الدراسة السابعة:

لطيفة رجب وآخرون، قطاع النقل البحري (أو الذهب الأزرق) واجهة محورية لتحقيق التنوع والتنمية الاقتصادية للدولة الجزائرية، مجلة الميادين الاقتصادية، المجلد 3، العدد 1، 2020.

هدفت هذه الدراسة إلى الإلمام بمفهوم نشاط النقل البحري وأهميته في تحقيق التنوع والتنمية الاقتصادية على مستوى الدولة، ومحاولة إبراز التحدي الذي تواجهه الدولة في تحسين وعصرنة خدمات قطاع النقل البحري بما يتماشى ومستحدثات التكنولوجيا والرقمنة الدولية التي باتت تسيطر هذا القطاع، وذلك بإتباع المنهج الوصفي المتناسب والجانب النظري بالإضافة للاستعانة بالمنهج التحليلي لقراءة وتحليل الأرقام.

توصلت هذه الدراسة لجملة نتائج تعكس مدى أهمية، بل إلزامية توجه الدولة بدعمها لشركات صناعة النقل البحري الخاصة، والحرص على خلق هيئات وآليات تعنى بعصرنته وتنويع خدماته اللوجيستية، وأن التجارة الخارجية هي حجر الزاوية القائم على تنوع وتنمية الاقتصاد الدولي.

المطلب الثاني: الدراسات باللغة الأجنبية

➤ الدراسة الأولى:

Adedotun joseph adenijiyo ،rose LukeJoash majetu ،Effect of shipping trade on economic growth in Nigeria: the vector error correction model (VECM) approach.

تأثير تجارة الشحن على النمو الاقتصادي في نيجيريا: نهج نموذج تصحيح الخطأ المتجهي (VECM)، مجلة الشحن والتجارة، المجلد 8، العدد 15، 2023.

تهدف الدراسة إلى معرفة تأثير واردات الموانئ البحرية وصادراتها وأسعار الصرف الحقيقية على الناتج المحلي الإجمالي لتحديد إذا ما كان النمو الاقتصادي النيجيري مستداما، باستخدام اختبار التكامل المشترك.

وقد خلصت الدراسة إلى أن النمو الاقتصادي النيجيري يعتمد على الواردات، وأن أسعار الواردات والصرف تؤثر بشكل كبير على الناتج المحلي الإجمالي على المدى الطويل، وأن حجم الصادرات الحالي لا يساهم بشكل كبير في نمو الناتج المحلي الإجمالي.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتجارة الخارجية

➤ الدراسة الثانية:

Ouail oulmakki، jean -paul rodrigue ،andrey hernandez meza ،jerome verny ،
Implications of Chinese investments on mediterranean Trade and Maritime hubs.

تداعيات الاستثمارات الصينية على مراكز التجارة والنقل البحري في البحر الأبيض المتوسط، مجلة الشحن والتجارة، المجلد 8، العدد 28، 2023.

تهدف هذه الدراسة إلى استكشاف تطور نشاط الموانئ في البحر الأبيض المتوسط بعد تنفيذ استراتيجيات الاستثمار من خلال تحليل تدفق الحاويات والتأثير الذي أحدثته الصين على موانئ البحر الأبيض المتوسط.

توصلت الدراسة إلى أنه خلال مرحلة بدايتها، لم يكن لمبادرة الحزام والطريق أي آثار ملحوظة على استقطاب الموانئ، علاوة على ذلك، انخفضت الاختلالات التجارية، بل ونمت قليلاً لصالح دول البحر الأبيض المتوسط، أثر وجود المستثمرين الصينيين، في عمليات الموانئ على الديناميكيات الإقليمية، نما الاتصال بين موانئ البحر الأبيض المتوسط الرئيسية والصين بشكل كبير بعد مبادرة الحزام والطريق، خاصة مع مصر، إسبانيا والمغرب.

➤ الدراسة الثالثة:

Victor Gicara kevin ،Cullinan naima Saeed ،Reconfiguring maritime networks due to the belt and road initiative: impact on bilateral trade flows.

إعادة تشكيل الشبكات البحرية في مبادرة الحزام والطريق: تأثير على تدفقات التجارة الثنائية، مجلة الاقتصاد البحري والخدمات اللوجيستية، المجلد 23، 2021.

هدفت هذه الدراسة إلى تحليل الآثار المحتملة على حركة التجارة الثنائية لإعادة تشكيل الشبكات البحرية الناتجة عن مبادرة الحزام، تم تطبيق نموذج الجاذبية للتجارة الدولية (BRI).

خلصت الدراسة إلى أن هناك علاقة عكسية بين عمليات إعادة الشحن والصادرات الثنائية، مما يؤكد أن إعادة تصميم شبكة سلسلة التوريد البحرية استجابة لمبادرة الحزام والطريق يمكن أن يحسن بشكل كبير في قيم الصادرات الثنائية، كما سيؤدي إلى تخفيض عدد عمليات إعادة الشحن المطلوبة، نتيجة تحسين هيكل الشبكة البحرية بين الدول الواقعة على امتداد المنافذ البحرية الثلاثة: قناة السويس، قناة بنما، ومضيق ملقا.

➤ الدراسة الرابعة:

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتجارة الخارجية

Courage mlambo, the impact port performance on trade: the Case of selected african states.

تأثير أداء الموانئ على التجارة: دراسة حالة دول أفريقية مختارة، مجلة الاقتصاديات، المجلد 9، العدد 135، 2021.

هدفت هذه الدراسة إلى تقييم أداء الموانئ الحالي في إفريقيا واختبار العلاقة بين أداء الموانئ الإفريقية وأداء التجارة، استخدمت الدراسة بيانات لوحة تغطي لأغراض التقدير ARDL للفترة 2005-2018.

خلصت الدراسة إلى أن أداء الموانئ يؤثر إيجاباً على التجارة، وبأن الموانئ الإفريقية تحتاج إلى بنية تحتية مكلفة لتتمكن من المنافسة بنجاح ولتتمكن من النمو الاقتصادي، أما في الوقت الحالي فهي تعاني من ضعف الكفاءة.

➤ الدراسة الخامسة:

Tahar Ammar Jouili, Impact of seaport infrastructure, Logistics performance, and Shipping Connectivity on Merchandise Exports.

تأثير البنية التحتية للموانئ البحرية والأداء اللوجستي وربط الشحن على صادرات البضائع، المجلة الدولية لعلوم الحاسوب وأمن الشبكات icons، المجلد 19، العدد 5، 2019.

هدفت إلى دراسة محددات صادرات السلع في دول المنطقة بناء على نماذج بيانات الألواح خلال الفترة من 2007 إلى 2014، والبحث بشكل خاص في العلاقة بين صادرات السلع في الدول وجودة الأداء اللوجستي، وجودة البنية التحتية للموانئ، بالإضافة إلى المتغيرات التقليدية المستخدمة، مثل: تكلفة التصدير، سعر الصرف الرسمي، مؤشر أسعار الاستهلاك والنواتج المحلي الإجمالي.

وتوصلت الدراسة إلى أن جودة البنية التحتية للموانئ البحرية وعمليات التخليص الجمركي، وكذلك الوقت المستغرق للتصدير، والاتصال البحري يمكن أن تكون عوامل تفسيرية لصادرات السلع في الدول، وتؤكد النتائج التجريبية وجود علاقة مهمة بين صادرات السلع والمتغيرات المذكورة باستثناء تكلفة التصدير.

الجدول (4-1): المقارنة بين الدراسات السابقة والدراسة الحالية:

الدراسات	أوجه التشابه	أوجه الاختلاف
تواتي عبد النور، حمو الشارف، دور النقل البحري في تنمية	- دراسة النقل البحري ودوره في التجارة الخارجية.	- الاختلاف في الحد المكاني (ميناء مستغانم).

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتجارة الخارجية

التجارة الخارجية دراسة ميدانية لميناء مستغانم .	- نوع الدراسة مذكرة ماستر - نفس المنهج المتبع.	- الاختلاف في الحد الزمني للدراسة.
بيفوح عامر، مرزوق فريدة، أثر النقل البحري على المبادلات التجارية الخارجية في الجزائر دراسة قياسية للفترة (2000-2020)	- دراسة تأثير النقل البحري على المبادلات التجارية الخارجية للجزائر.	- الاختلاف في المنهج المتبع. - نوع الدراسة (مقال).
محمد سعد الفقي، وآخرون، أداء مؤشرات النقل البحري والتجارة الخارجية في الجزائر -دراسة إحصائية باستخدام المركبات الأساسية ACP للفترة 2007-2021	- دراسة النقل البحري ومؤشراته وعلاقتها بالتجارة الخارجية الجزائرية.	- الاختلاف في منهج الدراسة استعمل المنهج الاستنباطي والأسلوب الإحصائي. - نوع الدراسة (مقال).
وليد حفاف، دور الخدمات اللوجستية البحرية في تنشيط التجارة الخارجية-دراسة حالة ميناء عنابة-	- نفس ميناء الدراسة - نفس المنهج المتبع.	- دراسة الخدمات اللوجستية البحرية و ليس النقل البحري ككل. - نوع الدراسة (مقال).
خلاط محمد أمين، تيماي عبد المجيد، أثر ديناميكية النقل البحري المنتظم على نمو تجارة إعادة التصدير-دراسة قياسية لمجموعة من الدول للفترة (2012-2019)	- دراسة النقل البحري	- الاختلاف في منهج الدراسة - تحدث عن تجارة إعادة التصدير ونحن عن التجارة الخارجية ككل. - نوع الدراسة (مقال).
نجوى قوارطة، إيناس عبداوي، أثر رقمنة قطاع النقل والشحن البحري الجزائري على تعزيز	- نفس المنهج المتبع في الدراسة (الوصفي التحليلي).	- تحدثت عن رقمنة قطاع النقل البحري وليس النقل البحري ككل.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتجارة الخارجية

التجارة الخارجية -دراسة ميدانية لميناء عنابة-	- نفس مكان الدراسة (ميناء عنابة). - نوع الدراسة (مذكرة ماستر).	
لطيفة رجب وآخرون، قطاع النقل البحري (أو الذهب الأزرق) واجهة محورية لتحقيق التنوع والتنمية الاقتصادية للدولة الجزائرية	- استخدام المنهج الوصفي والتحليلي.	- التحدث عن النقل البحري وأهميته في التنوع والتنمية الاقتصادية ونحن عن أهميته في التجارة الخارجية. - نوع الدراسة(مقال).
Adedotun joseph adenijiyo ،rose Luke Joash majetu ،Effect of shipping trade on economic growth in Nigeria: the vector error correction model (VECM) approach.	- استخدام المنهج التحليلي في جزء من الدراسة	- دراسة الشحن البحري فقط وتأثيره على النمو الاقتصادي في نيجيريا، بينما هذه الدراسة درسنا النقل البحري وتأثيره على التجارة الخارجية في الجزائر. - نوع الدراسة(مقال).
Ouail oulmakki،jean - paul rodrigue ،andrey hernandez meza ،jerome verny ،Implications of Chinese investments on mediterranean Trade and Maritime hubs.	- استخدام المنهج التحليلي في جزء من الدراسة. - دراسة النقل البحري والموانئ في جزء من الدراسة.	- استخدم المنهج الإستباقي في الدراسة - دراسة تأثير الاستثمارات الصينية على النقل البحري والتجارة في البحر الأبيض المتوسط، أما هذه الدراسة فقد خصصنا الجزائر فقط. - نوع الدراسة(مقال).
Victor Gicara kevin ، Cullinan naima Saeed ، Reconfiguring maritime networks due to the belt and road initiative: impact on bilateral trade flows.	- دراسة الشبكات البحرية التي تمثل جزء من النقل البحري	- دراسة التجارة الثنائية بين مجموعة دول الحزام. - نوع الدراسة (مقال).

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتجارة الخارجية

– دراسة التجارة للدول الإفريقية وهذه الدراسة للجزائر فقط. – نوع الدراسة(مقال).	– دراسة الموانئ وتأثيرها على التجارة، مثل دراستنا لميناء عنابة.	Courage mlambo،the impact port performance on trade: the Case of selected african states.
– درست البنية التحتية والأداء اللوجستي دون التطرق للنقل البحري، والتأثير على الصادرات فقط وليس التجارة الخارجية ككل. – نوع الدراسة(مقال).	– دراسة البنية التحتية للموانئ والأداء اللوجستي.	Tahar Ammar Jouili ، Impact of seaport infrastructure, Logistics performance, and Shipping Connectivity on Merchandise Exports.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل البحري والتجارة الخارجية

خلاصة الفصل:

لقد تناولنا في هذا الفصل كل من النقل البحري والتجارة الخارجية كلا على حده، حيث تطرقنا في النقل البحري إلى مجموعة المفاهيم الخاصة به والخصائص التي تميزه عن بقية أنواع النقل، وكذا أهميته الكبيرة، كما تعرفنا على أهم العناصر الفعالة في النقل البحري والوثائق الخاصة به سواء العادية أو الإلكترونية وفي ختامه تحدثنا عن منظماته التي تساعد في سيرورة النقل البحري على أكمل وجه.

ثم تطرقنا إلى التجارة الخارجية وتحدثنا عن أهم مفاهيمها و الفرق بينها وبين التجارة الداخلية، كما تعرفنا عن أهمية التجارة الخارجية للبلدان و الأشخاص وبيننا أسباب قيام التجارة الخارجية بين الدول، وفي الختام تحدثنا عن سياسات التجارة الخارجية والنظريات المفسرة لها منذ القدم إلى يومنا هذا.

وأخيراً، تم عرض الدراسات السابقة التي تناولت موضوع دراستنا من زوايا مختلفة، سواء باللغة العربية أو الأجنبية، مما أتاح لنا فهم أعمق للموضوع.

ويخلص الفصل إلى أن النقل البحري يملك العديد من المزايا و الكثير من الأهمية اليوم وقديماً مما يجعله أكثر الأنواع استعمالاً، وأن التجارة الخارجية مهما لكافة الدول سواء متقدمة أو نامية حيث لا يمكن لأي دولة العيش في عزلة عن لعالم.

الفصل الثاني:

دور النقل البحري في
تحسين التجارة الخارجية
دراسة حالة ميناء عنابة

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تحسين التجارة الخارجية

المبحث الأول: تقديم مؤسسة ميناء عنابة وهيكلها التنظيمي

المطلب الأول: نبذة تاريخية عن تطور مؤسسة ميناء عنابة والتعريف بها

أ/ نبذة تاريخية عن تطور المؤسسة:

تم بناء ميناء عنابة منذ آلاف السنين حيث قام الفينيقيون بتأسيسه لإقامة نظام مضاد لتبادل حمولتها من الذهب والفضة والأقمشة الحريرية من الشرق ضد منتجات سواحل إفريقيا.

يعتبر ميناء عنابة أول ميناء في الشرق الجزائري من حيث الحجم والسعة والحركة التجارية به وقد هُيئ عام 1856م من طرف السلطات الاستعمارية، وهو ميناء مخصص لعبور البضائع والمسافرين، تقدر مساحته بـ 95 هكتار وهو متموضع في جنوب غرب خليج عنابة ويقع في تقاطع شبكة مهمة من الطرق والسكة الحديدية والتي تسمح بسيولة أسهل للميناء، وهو ميناء تجاري يتميز بالحدثاء ويتوافق مع متطلبات التجارة الدولية.

إن ظهور ميناء عنابة متكون من 12 ولاية قالمة، تبسة، سوق أهراس، الطارف، بسكرة، باتنة، سطيف، قسنطينة، أم البواقي، ميله، ورقلة، ويصنف ضمن أول الموانئ المنجمية في شمال إفريقيا مما يزيد من أهميته وتنقسم أكثر من 50 جنسية للنقل البحري بعنابة.

في القرن التاسع عشر كانت العناصر الأولى للميناء كما يلي:

- 1856-1870 مرفأ للتوقف ورصيف فرنسي.
- 1870-1900 تم تأسيس رصيف بالجنوب ورصيف بالشمال.
- 1900-1915 تم تأسيس رصيف هيبون ورصيف للفوسفات إضافة إلى إعادة تهيئة المرافق الداخلية.
- 1915-1959 تمت إعادة تهيئة الرصيف الجنوبي.
- 1959-1962 توسيع أراضي الرصيف الجنوبي.
- 1962-1972 تهيئة مختلفة، إصلاح الأضرار والصيانة الروتينية.
- ويضم ميناء عنابة في شكله الحالي ما يلي:
- ثلاث أحواض: حوض ما قبل الميناء بمساحة تقدر بـ 45 هكتار، الحوض الكبير بمساحة تقدر بـ 40 هكتار، الحوض الصغير بمساحة تقدر بـ 09 هكتارات.
- 21 مركز رصيفي بخط طول إجمالي 3685 متر.
- أعماق بحر تتراوح ما بين 09 متر و 14 متر.
- مسطحات أرضية بمساحة 130 هكتار.

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تحسين التجارة الخارجية

- مساحات مغطاة مستودعات ومساحات التخزين بمساحة 24750 متر، مع عدم احتساب المباني الإدارية وأحواض التخزين.
- إجمالي طول خط الرصيف المؤسسة ميناء عنابة 1970 متر.
- إجمالي طول خط الرصيف المسير من طرف المؤسسات العاملة بالميناء 1715 متر.

ب/ التعريف بالمؤسسة المينائية:

التسمية: مؤسسة ميناء عنابة باختصار EPAN.

الشكل القانوني: هي شركة خدمات منظمة كشركة عامة اقتصادية، وهي شركة مساهمة تأسست منذ 28 فيفري 1989م برأس مال قدره (1.380.000.000) أما رأس مالها الاجتماعي يقدر بثلاثة مليارات دينار جزائري (3.000.000.000) تابعة كلياً لمجمع الخدمات المينائية "ساربور"، يشتغل بها ما يقارب 1067 عامل، وتتميز بطابع صناعي تجاري اقتصادي.

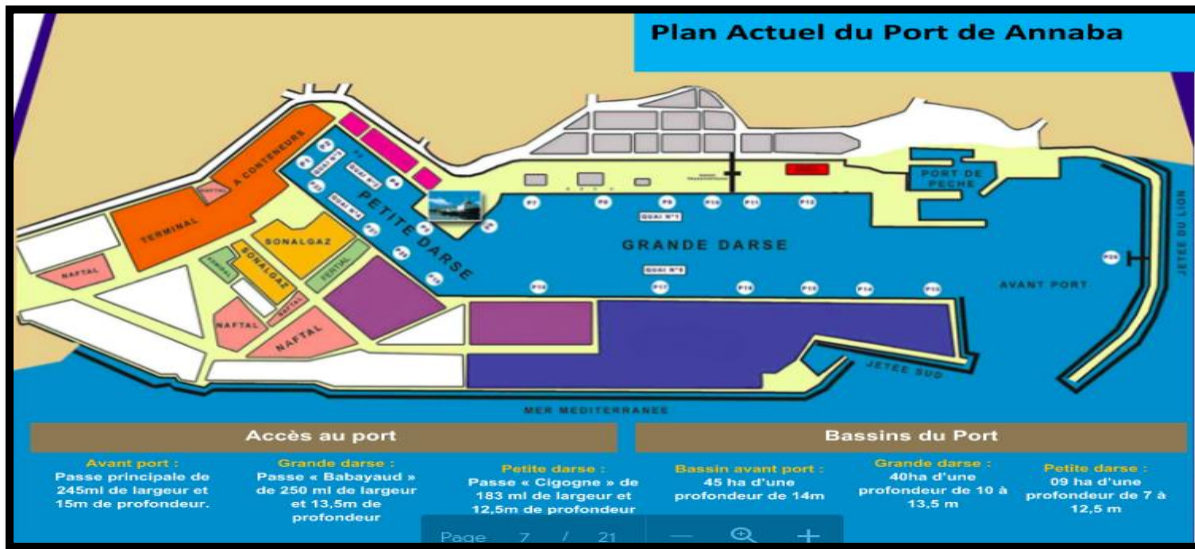
وتتكون من:

- فرع لتسيير موانئ الصيد البحري مسمى اختصاراً EGPP عنابة وهي مؤسسة وطنية اقتصادية شركة مساهمة برأسمال 32 مليون دج تابعة مئة بالمائة لمؤسسة ميناء عنابة.
- مؤسسة ميناء عنابة مساهمة في شركة النقل متعددة الوسائط لتسيير المساحات اللوجستية SIL كما تحضى بمشاركة مؤسسة GNAN GROUP بنسبة 2 بالمائة.
- الموقع الجغرافي: يقع ميناء عنابة على دائرة عرض شمال 36°54'11 وخط طول شرق 03°07'47، موقعه الطبيعي بين جبال الایدوغ ورأس كاب روزا يجعله سهل الولوج والخروج والتحرك بكل سلامة من طرف السفن وهو ملجئ من عواصف الشمال والشمال الغربي ويعد واحد من الأكثر سلامة في شمال إفريقيا.
- المنارات:
 - منارة رأس الحمرا في رأس الحراسة مزودة براديو فار.
 - منارة رأس كاب روزا في رأس كابروزا.
 - ضوء فور جنوا.
- إشارات الدخول:
 - ضوءان على جانبي المدخل الرئيسي للميناء.
 - ضوءان على جانبي مدخل الحوض الكبير.
- مؤهلات الميناء:

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تحسين التجارة الخارجية

- قطب صناعي على أبواب الميناء خاصة مركب الحديد والصلب المستغل من طرف شركة "سيدار الحجار".
- أول ميناء جزائري خارج المحروقات.
- الميناء مزود بالعديد من الخطوط البحرية المنتظمة والوكالات البحرية.
- الميناء مرتبط بالشبكات الوطنية للطرق والسكة الحديدية.
- إضافة إلى ذلك يتمتع الميناء ب:
- 22 مركز رصيفي منها من هو مسير من طرف مؤسسة سيدار الحجار"، مؤسسة سوميفوس، مؤسسة فرتيال، مؤسسة نفطال.
- منشآت متخصصة لمعالجة الصب (الفحم، الفوسفات المواد الحديدية، الحبوب، السكر الأحمر، ...)
- نهائي الحاويات بمساحة 16 هكتار مزود بجميع التسهيلات اللازمة مباني، مستودعات، مناطق للتخزين سكك حديدية مربوطة مباشرة بالشبكة الوطنية لسكك الحديد وكذا معدات للشحن والتفريغ.

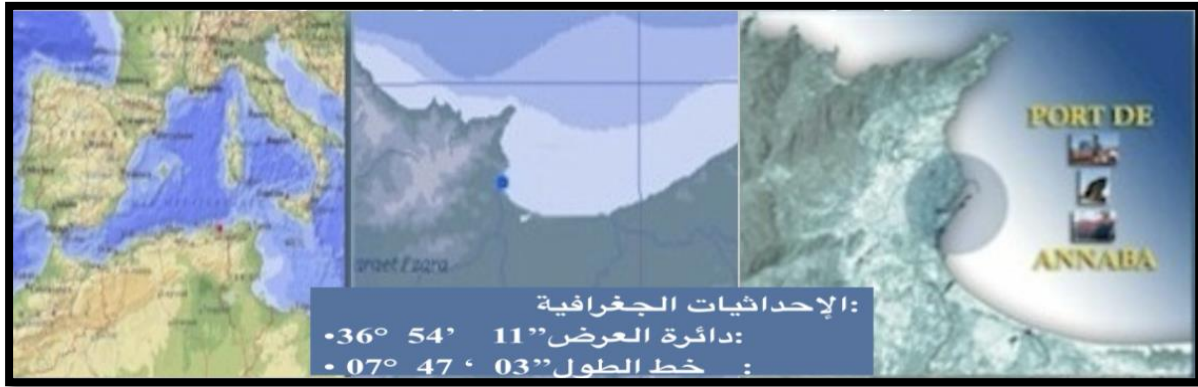
الصورة رقم (1-2): الخريطة الجغرافية الخالية لمؤسسة ميناء عنابة



المصدر: الموقع الإلكتروني لمؤسسة ميناء عنابة www.annaba-port.com

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تحسين التجارة الخارجية

الصورة رقم (2-2): الإحداثيات الجغرافية لمؤسسة ميناء عنابة

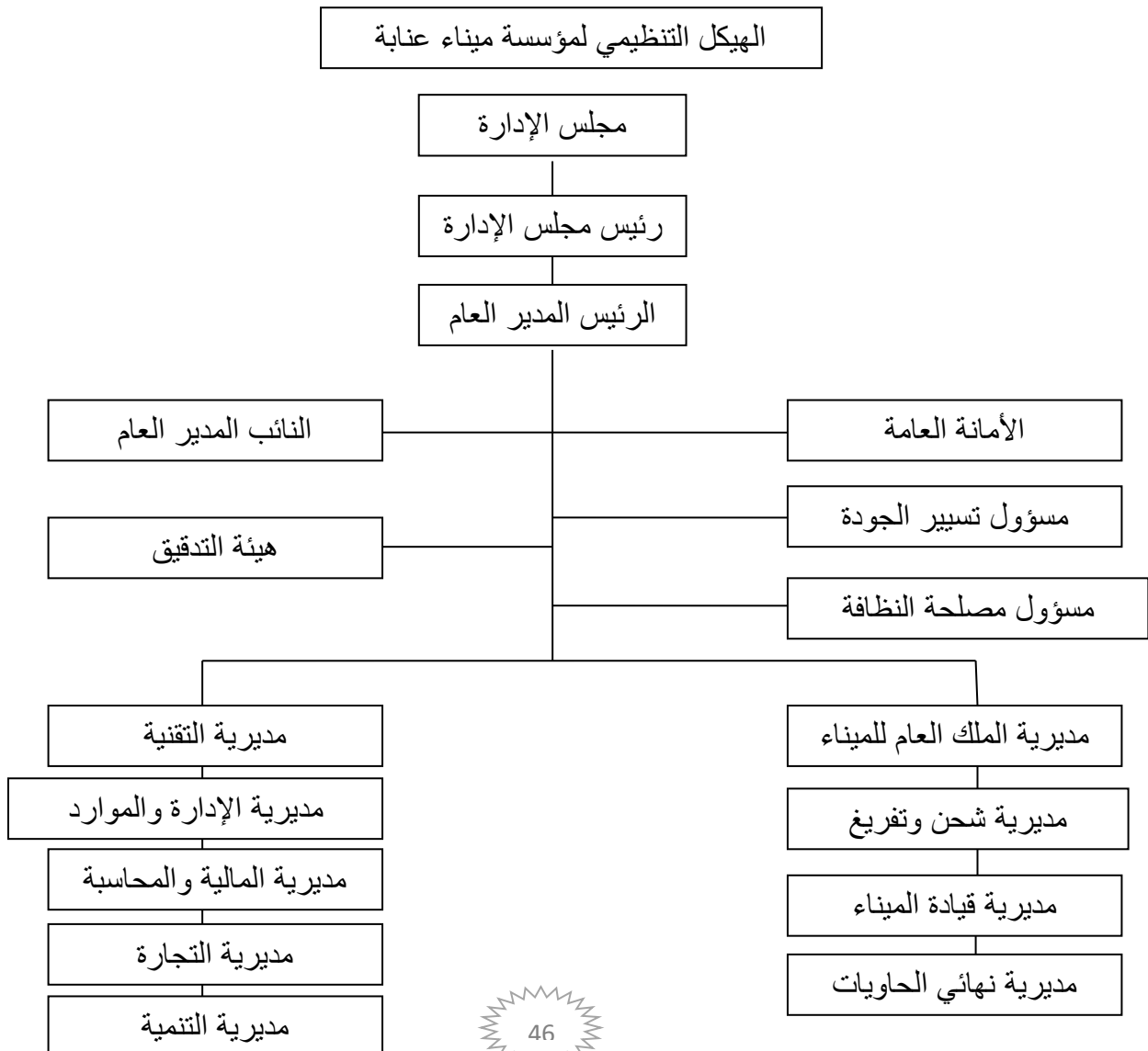


المصدر: مديرية قيادة الميناء

المطلب الثاني: عرض وشرح الهيكل التنظيمي لميناء عنابة

أ: عرض الهيكل التنظيمي لميناء عنابة

الشكل رقم (2-1): الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء عنابة



الفصل الثاني: دور النقل البحري في تحسين التجارة الخارجية

ب: شرح الهيكل التنظيمي للمؤسسة

بين الهيكل التنظيمي المؤسسة كيفية توزيع المهام والمسؤوليات داخل المؤسسة، وبصفة عامة المؤسسة الميدانية منظمة ومهيكلية في مديرية عامة و 8 مديريات مركزية وهي:

- المديرية العامة:

تقوم هذه المديرية بتسيير وتوجيه وتنسيق ومراقبة جميع نشاطات المؤسسة المينائية العناية من خلال المديريات التي تسيروها، وتتكون هذه المديرية من:

1. الرئيس المدير العام.
 2. نائب مدير العامة وينوب عن المدير العام وفي حالة غيابه له صلاحيات الرئيس المدير العام لا ينونه قانونيا مثل صلاحية التوقيع.
 3. مسؤول تسيير الجودة مرتبط بالإدارة العامة ولديه السلطة والمسؤولية المتأكد من الحفاظ والعمل على تطبيق نظام إدارة الجودة.
 4. الأمانة العامة ومكتب التنظيم وهي مسؤولة عن البريد الوارد والصادر وتقوم بتنظيم المواعيد.
 5. هيئة التدقيق وتحصر هذه الهيئة على الرقابة والتدقيق في نظام إدارة الجودة.
 6. مسؤول مصلحة النظافة والأمن وتهتم بالنظافة والأمن داخل المؤسسة أن يسهر على امن العمال والعملاء ونظافة ميدان العمل، وتعمل بالتنسيق مع الأمن الداخلي المؤسسة.
- مديرية الملك العام للميناء:

تضمن مجموع النشاطات والعمليات البحرية حيث تمارس في حدود مجالها العمومي للميناء الأرضي والبحري عدة مهام أهمها:

- حماية المسطحات المائية والمساحات الأرضية والتجهيزات.
- ضمان أمن وسلامة الأشخاص وممتلكاتهم وحماية ووقاية وتطوير الملك العام للميناء وتتكون هذه المديرية من:

- ✓ دائرة الملك العام والبنية التحتية.
- ✓ دائرة الحفاظ على ممتلكات الميناء.
- ✓ دائرة مخزن الحبوب.

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تحسين التجارة الخارجية

- مديرية شحن وتفريغ البضائع:

- مكلفة بكل عمليات نقل وتفريغ وكذلك تخزين البضائع وتسليمها للزبائن ووضع تحت تصرفهم الإمكانات المادية وتسيير المجال العمومي والقيام بمتابعة حركة السلع بالإضافة إلى جمع المعلومات الإحصائية.

- فوترة الخدمات المقدمة وتتكون من:

✓ دائرة الشحن والتفريغ.

✓ دائرة الفوترة.

✓ دائرة نهائي الحاويات.

✓ دائرة المناولة.

- مديرية قبطنية الميناء:

يتمثل دورها في مساعدة السفن وإرسائها أثناء الدخول والخروج والسهر على عملية تخليص السفن في حالات الخطر باستعمال وسائل مواجهة الصعاب داخل الحوض وتتكون من:

✓ دائرة الملاحة والأمن.

✓ دائرة المساعدة البحرية للسفن.

- مديرية الأشغال والصيانة:

مكلفة بالمحافظة على الأملاك ومتابعة تنفيذ الأشغال الخاصة بالبنية التحتية والفوقية المينائية ولها مهمة تأمين حفظ وصيانة مجموع العتاد والتموين والتسيير وتتكون من:

✓ دائرة الأشغال.

✓ دائرة التموين.

✓ الدائرة التقنية.

✓ دائرة الصيانة.

- مديرية الإدارة والموارد البشرية

وهي مكلفة بتسيير الموارد البشرية القضايا القانونية والمنازعات والقضايا العامة للمؤسسة، إلى جانب متابعة تنفيذ برنامج تكوين العاملين في المؤسسة وتدريبهم وتتكون من:

✓ دائرة الموارد البشرية.

✓ دائرة الشؤون القانونية.

✓ دائرة التشغيل والتكوين.

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تحسين التجارة الخارجية

✓ دائرة الوسائل العامة.

- مديرية المالية والمحاسبة:

لها مهمة ضمان سير العمليات المالية ووضعية المحاسبة في المؤسسة وتتكون من:

✓ دائرة المالية.

✓ دائرة المحاسبة.

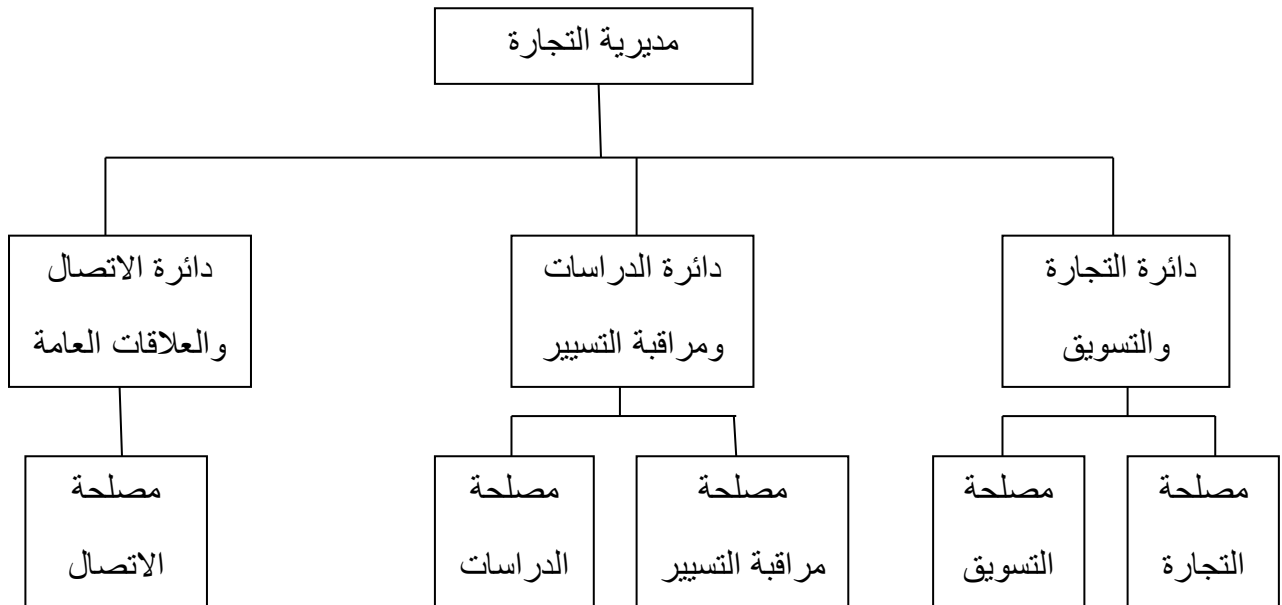
- مديرية التجارة:

وهي مكلفة بقيادة العمليات الخاصة بالشؤون التجارية التسويق والاتصال ومراقبة التسيير.

ج: عرض وشرح مكان التربص (المديرية التجارية):

1: عرض المخطط التنظيمي لمكان التربص (المديرية التجارية):

الشكل رقم (2-2): الهيكل التنظيمي للمديرية التجارية بميناء عنابة



2: شرح المخطط التنظيمي لمكان التربص (المديرية التجارية)

المديرية حديثة النشأة مكلفة بعدة مهام أهمها: قيادة وتوجيه والاطلاع على سير العمال المتعلقة بالدراسات ومراقبة التسيير والتسويق والاتصال وتتكون من ثالث دوائر هي:

1- دائرة التجارة والتسويق: وتتكون من مصلحتين هما:

أ/ مصلحة التجارة: تسهر على متابعة النشاط الميداني على جميع المستويات.

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تحسين التجارة الخارجية

ب/ مصلحة التسويق: وتهتم هذه المصلحة بالتعرف على العمال ومشاكلهم والعمل على تحسين صورة المؤسسة وزيادة حصتها السوقية.

2- دائرة الدراسات ومراقبة التسيير: وفيها مصلحتين هما:

أ/ مصلحة الدراسات: تقوم بمقارنة نتائج العام ماضي والعام الحالي النشاط المؤسسة المينائية، دراسة

وضعية المستخدمين، بالإضافة إلى إرسال فاكس إلى الوزارة مهمته التنسيق من أجل وضع وثائق الميناء مقارنة مع باقي الموانئ.

ب/ مصلحة مراقبة التسيير: تعمل من أجل متابعة التقديرات السلع حاويات في المؤسسة لأن كل شهر هناك تقديرات بالإضافة إلى متابعة تنفيذ ومقارنة كل ما جاء في الميزانية.

3- الاتصال والعلاقات العامة: وهي بدورها حديثة النشأة وتنقسم إلى:

أ/ اتصال داخلي: والذي يهتم بالاتصال داخل المؤسسة أي مع العاملين فيها ويهتم بما يلي:

✓ التصدير.

✓ نشر الإحصائيات الشهرية المختلف الأنشطة التجارية.

✓ إصدار مجلة كل ثلاث أشهر فيها المعلومات عن كل الأحداث حتى يكون العامل على دراية بكل مستجدات المؤسسة.

✓ وضع علبة اقتراحات للتعبير والمساهمة في اقتراح أفكار لتحسين جودة الخدمات المقدمة.

✓ توعية العمال حول نظام الجودة في إطار العمل اليومي.

ب/ اتصال خارجي: يهتم هذا الاتصال بعملاء المؤسسة وتتمثل مهامه في:

✓ تنظيم أبواب مفتوحة.

✓ تنظيم زيارات المتعاملين الاقتصاديين.

✓ الاتفاق مع الإذاعة المحلية لإيداع ومضات اشهارية.

✓ نشر المعلومات على موقع المؤسسة على شبكة الانترنت.

✓ القيام بلقاءات مع المتعاملين الاقتصاديين في المساحات المهيأة لذلك.

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تحسين التجارة الخارجية

المطلب الثالث: أهداف مؤسسة ميناء عنابة

1/ أهداف المؤسسة:

يهدف ميناء عنابة إلى تلبية الاحتياجات اللوجستية والتجارية للجزائر والدول المجاورة، وتتمثل أهم أهداف الميناء فيما يلي:

- تطوير البنية التحتية للميناء وزيادة القدرة الاستيعابية له، وذلك لتلبية الطلب المتزايد على النقل البحري في المنطقة.
- تحسين جودة الخدمات التي يقدمها الميناء بما في ذلك تسهيل عمليات الشحن والتفريغ والتخليص الجمركي والتخزين والنقل البري.
- جذب المزيد من السفن والشركات الدولية والمحلية للاستفادة من الخدمات المتاحة في الميناء، وزيادة حصته في التجارة الدولية.
- تطوير تكنولوجيا الميناء والاستفادة من التقنيات الحديثة لتحسين كفاءة العمليات وتقليل التكاليف.
- تحقيق التنمية المستدامة للمنطقة من خلال تحسين الظروف البيئية وتنمية الاقتصاد المحلي وتوفير فرص عمل للمجتمع المحلي.
- التعاون مع الشركاء الدوليين والمحليين لتعزيز العلاقات التجارية وتحسين الاستثمار في المنطقة.

المبحث الثاني: الخدمات اللوجيستية على مستوى ميناء عنابة

المطلب الأول: الخدمات المتعلقة بالسفن

1/ استقبال السفن:

تتم عملية استقبال السفينة عبر عدة مهام متناسقة، يؤدي عند القيام بإحداها بشكل جيد إلى التأثير على مجموعة حلقة الخدمات الأخرى.

تتم عملية خروج السفن من الميناء أو الدخول إليه على مستوى اجتماع يومي ينعقد في مديرية قيادة الميناء يسمى بمؤتمر تحديد وضعية السفن *conférence de placement des navires*.

ينعقد هذا الاجتماع على مدار السنة، حتى أيام العطل الأسبوعية والمناسبات الدينية والوطنية، وذلك على الساعة العاشرة صباحاً، ويتم من خلاله تحرير وثيقة تسمى وثيقة وضعية السفن.

يحظر هذا الاجتماع كل من:

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تحسين التجارة الخارجية

- مدير قيادة الميناء :

يعتبر المسؤول الأول على جميع التحركات التي تتم على مستوى الحوض المالي للميناء فهو العارف بخصائص الأرصفة من طول وعمق، وبالتالي فهو قادر على تعيين وهو أيضا مكلف بمتابعة المناورة الخاصة برسو السفينة، أنسب مكان ليرسو أي نوع من السفن كما يهتموا بالأماكن التي يتم فيها ربط السفينة

- ممثل عن مديرية الشحن والتفريغ:

إن حضور ممثل عن مديرية الشحن والتفريغ مفيد للغاية، خاصة بالنسبة لسفن الراسية على أرصفة الميناء، حيث يقدم المعلومات المتعلقة بسير عمليات الشحن والتفريغ على سطح السفينة وإعطاء تقديرات حول المدة الباقية لانتهاء العمليات.

- ممثل عن مديرية الحاويات:

مسؤول عن السفن التي تكون حولتها عبارة عن حاويات حيث يقدم المعلومات المتعلقة بسير عمليات الشحن والتفريغ وإعطاء المديرات حول المدة الباقية لانتهاء العمليات الخاصة بسفن الحاويات فقط.

- رئيس دائرة الأمن والحراسة:

أما بالنسبة لرئيس دائرة الأمن والحراسة العارف بخصائص الأرصفة من طول وعمق، وبالتالي فهو قادر على تعيين أنسب مكان الرسو أي نوع من السفن.

- ضابط الميناء :

بالنسبة لضابط الميناء، فهو مكلف بمتابعة المناورة الخاصة برسوم السفينة، كما يهتم بالأماكن التي يتم فيها ربط السفينة.

- ممثل عن وكيل السفينة على مستوى ميناء عناية:

عادة ما يسلم وكيل السفينة على مستوى الميناء بطاقة التنبؤ الخاصة بمن بسفينته، وذلك قبل وصولها للميناء ب 72 ساعة، حيث تحمل هذه البطاقة والمواصفات الخاصة بسفينة ونوع الحمولة، والوقت المقدر لوصولها.

2/ الإرشاد البحري:

حيث يقوم ضابط الراديو بإصدار التعليمات للمرشد الذي يقوم بركوب زورق الإرشاد البحري، وإضافة إلى وجود سائق يتولى عملية نقل المرشد إلى غاية مكان تواجد السفينة، وبعد رمي السلم المعلق بسطح السفينة،

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تحسين التجارة الخارجية

يقوم المرشد فيما بعد بعملية توجيه السفينة بصفته على معرفة جيدة بخصائص المياه الداخلية للميناء، والممرات الملاحية الداخلية، إضافة إلى مراكز الرسو، وهذا ما يسمح له بتسهيل عملية دخول وخروج السفينة.

3/ القطر البحري:

تتمثل خدمة السحب البحري فيما يلي:

- العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفينة.
- مناورات الإرساء، أو انتقال أو إبحار السفينة.
- المراقبة والمساعدة في مناورات أخرى مثل الملاحة السفينة.

كما يبدأ عمل القطر بمجرد وصول السفينة القاطرة إلى السفينة المقطورة بما فيه للقيام حالا بعملية السحب الضروري وينتهي عمل القطر بانتهاء آخر عملية وابتعاد السفينة، ويتعين على المجهز الذي يقوم بعملية القطر أن يحضر في الوقت والمكان المتفق عليه مع السفينة القاطرة والصالحة للقيام بالخدمات المنفقة عليها.

كما يتعين عليهم تقديم القطر بمهارات عالية وبدون توقف وذلك تحت إدارة ربان السفينة المقطورة.

تضمن قيادة الميناء عمل مصالح الإرشاد والقطر والربط خدماتها ليلا ونهارا وأيام العطل، يتبع العمال المكلفين بهذه المهام نظام عمل 24/72 مشابه لنظام العمل 8×3 متتابع.

4/ ربط السفن:

تقوم زوارق ربط السفن بتوصيل الجبال التي يرميها بحارة ناقلة إلى عمال الرصيف، حيث يقومون بربط الناقلة في الأماكن التي يحددها ضابط الميناء.

فيما يلي بعض المعدات للمساعدة البحرية في ميناء عنابة: للمساعدة في عملية الإرشاد والقطر وربط السفن.

الجدول رقم (1-2): معدات المساعدة البحرية لميناء عنابة

نوع الآلات	العدد	القدرة
قاطرات بحرية	6	من 1000 إلى 4120 حصان
زوارق الإرشاد	3	من 560 إلى 1430 حصان

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تحسين التجارة الخارجية

زوارق الربط	3	من 156 إلى 158 حصان
عتاد مكافح للتلوث	-	-
سد عائم مضاد للتلوث	-	-

المصدر: <https://www.annaba-pourt.com-activit%c3%A9s#pilotage-et-remorquage>

5/ وضع سلم الهبوط

ساعد هذه الخدمة على الصعود إلى متن السفينة لكل من ضابط الميناء، طبيب الميناء، الجمارك، شرطة الحدود، وكيل السفينة، لمتبعها فيما بعد صعود العناصر الأخرى المهمة بخدمة الناقلة.

6/ تموين السفن بالمياه والوقود

تقوم المؤسسة المينائية بتزويد السفن التي تقوم بعمليات الشحن والتفريغ بالوقود الذي توفره سوناطراك وكذلك بالماء.

7/ تفريغ السفن من الفضلات:

يتم تفريغ السفن من الفضلات عن طريق طوافات خاصة بنقل الفضلات

سنعرض الآن بعض المعلومات حول السفن الموجودة في ميناء عنابة:

الجدول رقم (2-2): عدد ونوع السفن الرأسية في الميناء خلال عامين 2021-2022

عدد السفن				
الفرق		2022	2021	نوع السفينة
%	بالعدد			
4.95	5	106	101	ناقلات للسلع
31.03	9	38	29	ناقلات للحبوب
32.72	89	183	272	ناقلات للحاويات
29.80	45	106	151	ناقلات للمعادن
8.00	8	09	01	من صنف رو/رو
6.25	3	49	46	أخرى
18.17	109	491	600	المجموع

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تحسين التجارة الخارجية

أحجام السفن/ طن	6959986	6777272	182714	2.63
-----------------	---------	---------	--------	------

المصدر: www.annaba-port.com مجلة الشركة رقم 33، 2022، ص16

بلغ عدد السفن الراسية بميناء عناية خلال عام 2022 ما عنده 491 سفينة والتي عرفت تراجعاً بمقدار 18.17% مقارنة بسنة 2021 والتي بلغ فيها عدد السفن الراسية بالميناء 600 سفينة، وذلك كان نتيجة في تغير سياسة الميناء حيث أصبحوا يستعينون بسفن أكبر حجماً وذات سعة أكبر للبضائع، وفي نفس الوقت تطبيقاً للإجراءات الحكومية بترشيد سياسة الاستيراد وهو ما نلاحظه بشكل أكبر في ناقلات الحاويات والتي بلغ فيه الفارق 89 سفينة وناقلات المعادن التي بلغ فيها الفارق 45 سفينة.

كما عرفت حمولة السفن في الأخرى تراجعاً حيث بلغت 6777272 من عام 2022 في حين بلغت عام 2021 حجم 6959956 طن بنسبة تراجع بلغت 2.86%.

ب/ زمن مكوث السفن في الميناء :

الجدول رقم (2-3): معدل مكوث السفن في ميناء عنابة للفترة 2021-2024

السنوات	2021	2022	نسبة التغير	2023	2024	نسبة التغير
زمن المكوث بالمرافئ	0,93	1,82	48,91%	1,14	2,74	140,35%
زمن المكوث بالرصيف	2,97	3,41	12,91%	3,82	6,11	59,95%

المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على معطيات من المديرية التجارية بالميناء

من خلال الجدول نلاحظ أن معدل مكوث السفن في المرفأ قد ارتفع من 0.93 يوم للسفينة في عام 2021 إلى 1.82 يوم في سنة 2022 بمعدل تغيير وصل إلى 48.91%، أما معدل المكوث في الرصيف فقد حقق زيادة كذلك في عام 2022 حيث بلغ المعدل 3.41 يوم للسفينة فيما كان 2.79 يوم في سنة 2021 بمعدل تغير وصل إلى 12.91%.

أما بخصوص سنة 2024 فقد حقق معدل المكوث بالمرافئ زيادة حيث بلغ 2.74 يوما للسفينة فيما كان في سنة 2023، بمعدل 1.41 يوم بمعدل تغير بلغ 140.35% وهي نسبة كبيرة، فيما بلغ زمن المكوث في الرصيف في سنة 2024 إلى 11.6 يوما للسفينة فيما كان في عام 2023 بمعدل 3.82 يوم وقد بلغ معدل التغير 59.95%.

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تحسين التجارة الخارجية

ويعود هذا التغيير في زمن مكوث السفن في الميناء إلى عدة عوامل نذكر منها:

- هناك بعض السفن تتطلب وقتاً أطول لشحنها وتفريغها، مثل سفن الحبوب.
- لا تكفي مراكز الرسو الموجودة في الميناء، لعدد السفن التي تصل إلى الميناء.
- نلاحظ أن في آخر السنوات هناك ارتفاع ملحوظ في الصادرات والواردات على مستوى الميناء خاصة في سنة 2024، و هذا بدوره يؤدي إلى زيادة زمن المكوث.

المطلب الثاني: الخدمات المتعلقة بالبضائع

وتتمثل في خدمات الشحن والتفريغ والتخزين حيث تقوم مديرية الشحن والتفريغ بتنفيذ الخدمات المتعلقة بعمليات تحميل السفن ومناولة البضائع.

تشمل مناولة البضائع عمليات استلام، العد والتدقيق في السلع المشحونة أو المفرغة وكذلك الحراسة إلى غاية شحنها أو تسليمها لصاحبها.

تقدم هذه الخدمات في إطار الشروط العامة المشار إليها في دفتر الأسعار.

قبل الانطلاق في عملية الشحن والتفريغ تقوم شرطة الحدود بتفتيش السفينة والتحقق من طاقم السفينة والتأكد من عدم وجود أي خطر كموايد متفجرة مثلاً.

بعد التأكد من سلامة العملية يتقدم وكيل العبور بالوثائق اللازمة لمصلحة الشحن والتفريغ وتتضمن هذه الوثائق:

- مخطط محتوى الحمولة داخل الناقل.
- كيان الحمولة، والذي يعتبر من أهم الوثائق لتفريغ السلع المعلن عن وصولها في مؤتمر تحديد وضعية السفن، بعد الاطلاع على الوثيقتين السالف الإشارة إليهما، يقوم رئيس مصلحة الشحن والتفريغ بإرسال بيان إلى مركز التشغيل الذي يباشر في توزيع المهام على العمال بعد تحديد لعدد لازم تفريغ السفينة.

1. خدمات الشحن: وتتمثل في:

- شحن البضائع على ظهر السفينة.
- ترفع السلع بواسطة آلات الرفع.
- ربط البضائع

2. خدمات التفريغ: وتتمثل في:

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تحسين التجارة الخارجية

- تنزيل بضائع من السفينة ثم تفريغها على أرض الميناء.
- وضع البضائع على الشاحنات.
- تحويل البضائع باتجاه المستودعات.

بعد الانتهاء من عملية تفريغ البضاعة تتقدم دائرة الشحن والتفريغ بأوراق إلى دائرة الفوترة لإتمام فاتورة الشحن أو التفريغ البضاعة.

3. عملية التخزين: وتتمثل في:

- بالإضافة إلى نقل البضائع على الرصيف فإنه يتم تخزينها في مستودعات خاصة وذلك حتى تسهيل عملية توزيع البضائع.
- ويجدر الإشارة إلى أن كل خدمات الميناء المتعلقة بالبضائع تتم على مستوى مركبين أساسيين هما:
أ. نهائي الحبوب:

ويقع نهائي الحبوب بالمنطقة الشمالية للميناء المركز الرصيفي رقم 12 مخصص لتفريغ وعبور الحبوب بخط طول رصيف 180م وعمق 11 م يمكن هذا النهائي من رسو بواخر ذات سعة حمولة 30,000 طن على الأقل.

يتم تفريغ ناقلات الحبوب إما عن طريق نظام الشفط أو عن طريق القحافة، فتعتمد الطريقة الأولى على وضع أنبوب للشفط، وذلك بالاعتماد على أسلوب الآلات الهوائية لامتناس الحبوب من داخل العنابر عن طريق توليد الفراغ والامتصاص، وتبلغ الطاقة القصوى للتجهيزات التابعة لميناء عناية 400 طن في الساعة.

كما يمتلك ديوان الحبوب الحفر نظام شفط قادر على امتصاص 250 طن في الساعة، كما يوجد بالميناء كذلك بعض المعدات التي تعمل بأنظمة الشحن ذات طاقة 80 طن في الساعة وهي التابعة لأحد الخواص.

بينما تعتمد الطريقة الثانية على قيام رافع الدوارة يحمل إلى قحافة، وهي عبارة عن صندوق يقوم بحرف الحبوب إلى داخله، ثم يتم إغلاقه، وبعد هذا الصب الحبوب في أحواض عريضة تنتهي من الأسفل بفتحة تساعد على تركيز تفريغ الحبوب على السيور المتحركة، والتي تقوم بدخله إلى صوامع الحبوب، أو أن تصب مباشرة من الفتحة في شاحنات النقل البري.

ب . نهائي الحاويات

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تحسين التجارة الخارجية

نهائي الحاويات ذو مساحة تخزين تقدر ب ص 16 قطار مجهز بجميع الهياكل اللازمة لاستغلاله ك مساحات مخصصة لوضع الحاويات مستودع مزود بكشف لتفقد الحاويات.

وهو نهائي متعدد الخدمات الإمكانية استقباله البواخر من صنف رو/رو ثمانية طن أين يتم معالجة الحاويات ذات 40، 20 و 45 قدم وكذا الحاويات المبردة والسلاح العامة والمختلفة المنقولة عبر البواخر رو/رو.

تضم تجهيزات نهائي الحاويات ما يلي:

- 460 م خط طول المراكز الرصيفة (المراكز 1-2 بطول 240 متر، يعمق 10.50م والمراكز 21-22 بطول 220 متر وبعمق يتراوح بين 9.50 متر و 10.50 متر).
- ناقلات حيوانات بطاقة 10,000DWT.
- سفن من صنف رو/رو بطاقة 4000DWT.
- مستودع الرامي ساحة 2400 م².
- مرتبط مباشرة بالشبكة الوطنية السكك الحديدية.
- موصول بمياه صالحة للشرب.
- مأخذ للتيار الكهربائي ذا توتر كهربائي 380 فولت مخصصة لتزويد الحاويات المبردة.
- شبكة مضادة للحريق.
- كاشف على متن شاحنات المراقبة الحاويات.

وفيما يلي معدات الشحن والتفريغ في ميناء عنابة:

الجدول رقم (2-4): معدات الشحن والتفريغ بميناء عنابة

نوع الآلة	العدد	القدرة
شاحنات الرفع الشوكية ذات الحمولة المتوسطة	44	من 2طن إلى 15طن
شاحنات الرفع مع الموزعة	7	10طن
شاحنات الرفع الشوكية ذات الحمولة العالية	10	من 18طن إلى 42طن
رافعات الميناء	8	من 42طن إلى 100 طن

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تحسين التجارة الخارجية

رافعات الميناء الشبكية	5	من 30 طن إلى 100 طن
مضخات الحبوب	1	250 طن/سا
معدات النقل	26	من 20 إلى 80 طن
مقطورات الموانئ	31	من 20 إلى 120 طن

المصدر: <http://www.annaba-port.com/nos-atouts>

المبحث الثالث: مساهمة ميناء عنابة في التجارة الخارجية

سنتناول في هذا المبحث عملياتي الاستيراد والتصدير بالميناء وكذا الملاحة للفترة الممتدة من 2019 إلى 2024.

المطلب الأول: عرض حجم الاستيراد والتصدير بميناء عنابة 2019-2024

تعتبر الصادرات والواردات من أهم العوامل المؤثرة في التنمية الاقتصادية، إذ تمثل حركة التجارة الدولية الحصيلة النهائية للعديد من الأنشطة التجارية، مثل الزراعة والخدمات والصناعات، فالاستيراد والتصدير يساهم أيضا في تحسين المستوى المعيشي للمواطنين.

1/ حجم الاستيراد في ميناء عنابة:

يتغير حجم الاستيراد في الميناء من فترة لأخرى وذلك راجع إلى عدة أسباب مثل الأوضاع الاقتصادية والسياسية والتجارية وحتى الصحية، والجدول التالي يوضح حجم الواردات من 2019 إلى 2024.

الجدول رقم (2-5): حجم الاستيراد في الميناء للفترة 2019-2024

السنوات	حجم الاستيراد/ طن
2019	2939247
2020	2173852
2021	2075869
2022	2036628
2023	1867592
2024	2779838

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تحسين التجارة الخارجية

المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على معطيات المديرية التجارية بالميناء

نلاحظ من خلال الجدول أن حجم الاستيراد في الميناء في انخفاض ملحوظ في السنوات الأخيرة، وذلك بسبب سياسة ضبط الاستيراد الحكومية بهدف حماية المنتج الوطني وتقليل استهلاك احتياطات النقد الأجنبي، وهذه السياسة شملت تقليص نسبة المستوردين بنسبة 68% مما أثر على شحن البضائع، لكن نلاحظ أنه في سنة 2024 ارتفع الاستيراد وبصفة كبيرة عن السنة التي تسبقها وذلك راجع إلى عجز الصناعات المحلية عن تلبية الاحتياجات والرغبات للمواطنين كذا عدم تحقيق الاكتفاء الذاتي مما أدى إلى ارتفاع الأسعار المحلية أكثر من المستوردة، حيث نلاحظ أن حجم الاستيراد ارتفع لكافة البضائع المستوردة مقارنة بالسنة السابقة لها.

أ/ تجارة البضائع حسب العائلات:

الجدول رقم (2-6): تجارة البضائع المستوردة حسب العائلات 2021-2022

السلع	سنة 2021	سنة 2022	نسبة التغير
المنتجات الزراعية/المواد الغذائية	1019073	1288859	26,47%
الوقود والمعدن الصلب	388291	265693	31,57%.
المنتجات النفطية	51104	71010	38,95%
الصلب والمنتجات المعدنية	136572	64558	52,73%.
المعادن ومواد البناء	61400	43604	28,98%.
الأسمدة والمواد الكيميائية	64524	110237	70,85%.
بضائع متنوعة	354905	192667	45,71%.
المجموع	2075869	2036628	1,89%.

الوحدة: طن

المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على معطيات المديرية التجارية بالميناء

نلاحظ من خلال الجدول أن المنتجات الزراعية والمواد الغذائية تعتبر أكبر السلع المستوردة في الميناء وخاصة الحبوب، حيث قدرت كمية القمح المستوردة لسنة 2022 ب 1070052 طن حيث يخصص الميناء الرصيف رقم 12 الواقع في المنطقة الشمالية لنقل الحبوب فقط ويبلغ طول الرصيف 155متر، ومتوسط عمقه 11 متر، إذ يسمح باستقبال بواخر 30000 طن كحمولة قصوى.

كما نلاحظ أن هناك تفاوت نسبي في حجم الواردات حسب العائلات بين سنتي 2021 و2022، حيث يظهر أن هناك ارتفاع ملحوظ في استيراد المنتجات الفلاحية والمنتجات النفطية بنسبة 26.47% و 38.95%، على التوالي، فيما نلاحظ أن استيراد الوقود والمعدن الصلب، الصلب والمنتجات المعدنية، المعادن ومواد البناء،

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تحسين التجارة الخارجية

الأسمدة والمواد الكيميائية، وبقية البضائع. شهدت انخفاض ملحوظ في سنة 2022 مقارنة مع 2021، أما الحجم الكلي للواردات فقد شهد انخفاض قيمته 1.89%.

الجدول رقم (2-7): التجارة المستوردة حسب العائلات لسنة 2023-2024

السلع	سنة 2023	سنة 2024	نسبة التغير
المنتجات الزراعية/المواد الغذائية	1061209	1674051	57,75%
الوقود والمعدن الصلب	227967	307442	34,86%
المنتجات النفطية	145902	169134	15,92%
الصلب والمنتجات المعدنية	58682	82752	41,02%
المعادن ومواد البناء	68034	142825	109,93%
الأسمدة والمواد الكيميائية	95820	115345	20,38%
بضائع متنوعة	209978	288289	37,29%
المجموع	1867592	2779838	48,85%

الوحدة: طن

المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على معطيات المديرية التجارية بالميناء

نلاحظ في هذا الجدول كذلك بأن المنتجات الزراعية والمواد الغذائية هي أكبر السلع المستوردة في الميناء وخاصة الحبوب فقد قدرت الكمية المستوردة من القمح في الميناء سنة 2024 ب 1345116 طن وهو ما يمثل نصف الاستيراد الكلي في الميناء فيما كانت الكمية المستوردة منه سنة 2023 هي 907306 طن أي هناك ارتفاع في الكمية المستوردة منه.

نلاحظ كذلك من خلال الجدول أن هناك تباين واضح في حجم الاستيراد بين 2023 و2024، حيث يظهر جليا أن هناك ارتفاع في كل المواد المستوردة وبنسب متفاوتة، وكانت أكبر نسبة للارتفاع هي للمعادن ومواد البناء حيث وصلت إلى 109.93% وذلك راجع إلى المشاريع الكبيرة في البناء والتهيئة التي تقوم بها الدولة الجزائرية مما يضطرها للاستيراد، وبلغت النسبة الكلية للتغير في الاستيراد 48.85% ويرجع ذلك كما أشرنا سابقا إلى فشل الصناعات المحلية في تلبية الاحتياجات بالكمية والكفاءة اللازمتين مما جعل الأسعار المحلية تفوق الأجنبية، وكذا رفع القيود والعقبات التي كانت تضعها الدولة من أجل التقليل من عملية الاستيراد.

2/ حجم التصدير في الميناء:

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تحسين التجارة الخارجية

يتم تصدير العديد من المنتجات عبر ميناء عنابة بالإضافة إلى تواجد العديد من الشركات والمؤسسات التي تتولى عمليات التصدير في الميناء على غرار شركة سيدار و اصميدال، والجدول التالي يمثل حجم الصادرات في الميناء خلال الفترة الممتدة من 2019 إلى 2024 :

الجدول رقم (2-8) : حجم التصدير في الميناء للفترة 2019-2024

السنة	حجم التصدير / طن
2019	2063933
2020	1637177
2021	3697669
2022	4395974
2023	4416681
2024	4637544

المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على معطيات المديرية التجارية بالميناء

من خلال الجدول نلاحظ أن الصادرات الجزائرية عبر ميناء عنابة تشهد ارتفاعا ملحوظ سنة بعد أخرى، حيث شهدت سنة 2020 اقل قيمة من حيث الصادرات وذلك راجع إلى الآثار المستمرة لجائحة كورونا التي ضربت العالم ككل والتي أثرت على النقل البحري بشكل خاص والتجارة الدولية بشكل عام حيث قامت بتعطيل العديد من القطاعات الاقتصادية الجزائرية ورغم استمرار الجائحة لسنوات بعدها نلاحظ تحسن كبير في حجم التصدير بعد سنة 2020 حيث بالغ أكبر قيمة له سنة 2024 ويعود ذلك للعديد من الأسباب نذكر منها:

- زيادة الطلب العالمي على المنتجات الجزائرية حيث يعتبر الفوسفات والغاز الطبيعي من أهم المنتجات الجزائرية المصدرة وقد ارتفع الطلب عليها في السنوات الأخيرة مما ساهم في زيادة حجم الصادرات.
- عملية التوسع في الأسواق الخارجية حيث تسعى الجزائر إلى تنويع مصادر العملة الصعبة وتوسيع قاعدة عملائها إذ ركزت الجزائر في السنوات الأخيرة على دول إفريقيا جنوب الصحراء، حيث يوجد فيها طلب كبير على المنتجات الجزائرية.
- اهتمام الحكومة الجزائرية بالبنى التحتية للتصدير حيث يتم ترميم أي جزء متضرر من الميناء في أسرع وقت ممكن من قبل مختصين.

أ/ تجارة البضائع حسب العائلات:

الجدول رقم (2-09): تجارة البضائع المصدرة حسب العائلات 2021-2022 :

السلع	سنة 2021	سنة 2022	نسبة التغيير
-------	----------	----------	--------------

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تحسين التجارة الخارجية

52,90%	2863	6078	المنتجات الزراعية / المواد الغذائية
.	.	.	الوقود والمعدن الصلب
2,11%	168589	172226	المنتجات النفطية
52,72%	141187	92448	الصلب والمنتجات المعدنية
56,40%	2387607	1526602	المعادن ومواد البناء
10,75%	1694151	1898290	الأسمدة والمواد الكيميائية
22,12%	1577	2025	بضائع متنوعة
18,89%	4395974	3697669	المجموع

الوحدة: طن

المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على معطيات المديرية التجارية بالميناء

نلاحظ من خلال الجدول أن أكثر السلع المصدرة من ميناء عنابة هي المعادن ومواد البناء بالإضافة إلى الأسمدة والمواد الكيميائية ويعود ذلك لوقوع ميناء عنابة في قلب منطقة من أهم المناطق الصناعية لقربها من المركبين:

- مركب الحجار للحديد والصلب (SIDER) الذي يقع على بعد 10 كم من الميناء، وهو يملك طاقة إنتاجية كبيرة تقدر ب 2 مليون طن سنويا ومن أهم صادراته الفولاذ، الزهر ومواد الحديد والصلب.

- مركب الأسمدة الفوسفاتية (ASMIDAL) الذي يبعد عن الميناء ب 2 كم فقط والذي يتوفر على وسائل الشحن والتفريغ ومن أهم صادراته الأمونياك.

كما نلاحظ أن هناك تفاوت في بين صادرات 2021 و2022 حيث يظهر أن هناك ارتفاع في كل من الصلب والمنتجات المعدنية حيث بلغت نسبة الارتفاع 52.72%، وكذا المعادن ومواد البناء حيث ارتفعت بنسبة 56.40%، فيما كان هناك انخفاض في كل من المنتجات الزراعية، المنتجات النفطية، الأسمدة والمواد الكيميائية وكذا بقية البضائع، فيما نلاحظ كذلك انعدام الصادرات في الوقود والمعدن الصلب على مستوى السنتين، أما فيما يخص النسبة الكلية للتغير في حجم التصدير فقد حدث ارتفاع في سنة 2022 بنسبة 18.89% عن سنة 2021، حيث كان حجم التصدير 4395974 طن فيما كان في العام السابق 3697669 طن.

الجدول رقم (2-10): تجارة البضائع المصدرة حسب العائلات 2023-2024:

السلع	سنة 2023	سنة 2024	نسبة التغير
-------	----------	----------	-------------

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تحسين التجارة الخارجية

30,41%	723	1039	المنتجات الزراعية / المواد الغذائية
.	.	.	الوقود والمعدن الصلب
156,55%	109420	42650	المنتجات النفطية
58,53%	541589	341642	الصلب والمنتجات المعدنية
4,69%	2098604	2004620	المعادن ومواد البناء
6,90%	1886815	2026663	الأسمدة والمواد الكيميائية
486,57%	393	67	بضائع متنوعة
5,00%	4637544	4416681	المجموع

الوحدة: طن

المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على معطيات المديرية التجارية بالميناء

نلاحظ من خلال الجدول أن أكثر السلع المصدرة من ميناء عنابة هي المعادن ومواد البناء بالإضافة إلى الأسمدة والمواد الكيميائية ويعود ذلك لوقوع ميناء عنابة في قلب منطقة من أهم المناطق الصناعية ولقربها من مركب الحجار للحديد والصلب (SIDER) الذي يقع على بعد 10 كم من الميناء، ومركب الأسمدة الفوسفاتية (ASMIDAL) الذي يبعد عن الميناء بـ 2 كم فقط كما أشرنا سابقا.

نلاحظ من خلال الجدول أن هناك تفاوت في عملية التصدير بالميناء بين السنتين محل الدراسة، حيث كان هناك ارتفاع في الصادرات مس بعض المنتجات، وهي المنتجات النفطية التي مستها زيادة كبيرة وصلت نسبته إلى 156.55% وكذا الصلب والمنتجات المعدنية والمعادن ومواد البناء، أما أكبر نسبة للارتفاع فقد كانت في البضائع الأخرى والمتمثلة في (المركبات ومعدات النقل، المعدات الزراعية، الزجاج، الجلود والمنسوجات....) حيث كانت قدرت نسبة الارتفاع بـ 486.57%، أما المنتجات التي كان هناك انخفاض في تصديرها فكانت، المنتجات الزراعية، الأسمدة والمواد الكيميائية، كما يظهر من الجدول انعدام الصادرات في الوقود والمعدن الصلب، أما بالمجمل فقد كان هناك ارتفاع بقيمة 5% للصادرات سنة 2024 مقارنة مع 2023.

3/ المقارنة بين حجم الاستيراد والتصدير:

من خلال الجداول والأرقام السابقة يتضح لنا أن الجزائر تتمتع بعائدات جيدة من الصادرات، لكن أغلبية هذه الصادرات كانت من قطاع المحروقات أي أنها تعتمد بشكل كبير على الاستيراد لتلبية احتياجاتها الداخلية، لذا وجب على الحكومة الجزائرية تعزيز الصادرات وتنويع الاقتصاد الوطني للحد من الاعتماد على الاستيراد وتحقيق النمو الاقتصادي المستدام ومحاولة تحقيق أو الاقتراب من الاكتفاء الذاتي للاحتياجات الداخلية

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تحسين التجارة الخارجية

للمواطنين، ويعود هذا التباين في حجم الاستيراد والتصدير إلى التحديات التي تواجهها الجزائر في مجال الإنتاجية الصناعية والزراعية وذلك راجع للإدارة السيئة للموارد والكفاءات، وكذا الممارسات التقليدية في مجال الزراعة و تحديات التحول الرقمي إضافة إلى اعتماد الجزائر على استيراد الكثير من المواد الخام و المنتجات النهائية لتلبية احتياجات السوق الجزائري، مثالا على ذلك رغم أن الصادرات الجزائرية تكاد تكون بالكل من قطاع المحروقات، إلى أننا نقوم باستيراد المشتقات البترولية مثل البنزين، وذلك لعدم قدرت الدولة على إعادة تكريره داخليا وهذا ما يعود بالسلب على ميزان المدفوعات الجزائري.

المطلب الثاني: حركة الملاحة ونشاط الحاويات

1/ عدد السفن في الميناء :

الجدول رقم (2-11) : عدد السفن في الميناء للفترة 2019-2024

السنوات	2019	2020	2021	2022	2023	2024
عدد السفن	1333	1139	1202	978	925	1020

المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على معطيات المديرية التجارية بالميناء

نلاحظ من معطيات الجدول أن عدد السفن في الميناء كان في تناقص مستمر حيث كان أعلى عدد للسفن سنة 2019 بواقع 1333 سفينة إلى أن وصل إلى أدنى عدد سنة 2023 ب 925 سفينة، ليرتفع ارتفاع ملحوظا سنة 2024 حيث ازداد عدد السفن ب 95 سفينة، أنخفض عدد السفن سنة 2020 بفعل جائحة كورونا وتأثر التجارة العالمية بها، أما سنة 2022 و 2023 فقد كان الانخفاض نتيجة سياسة الدولة في ترشيد الاستيراد مما قلص من حجم الاستيراد وبالتالي عدد السفن في الميناء، ليرتفع في 2024 بعد أن سمحت الحكومة بإستيراد بعض البضائع.

2/ دخول وخروج السفن في الميناء :

الجدول رقم (2-12): دخول وخروج السفن في الميناء للفترة 2019-2024

السنوات	2019	2020	2021	2022	2023	2024
الدخول	671	563	600	491	466	511
الخروج	662	576	602	487	459	509

المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على معطيات المديرية التجارية بالميناء

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تحسين التجارة الخارجية

نلاحظ من خلال الجدول أن دخول وخروج السفن كان طرديا على طول السنوات حيث إذا ارتفع عدد السفن الداخلة يرتفع عدد الخارجة، كما نلاحظ أن أكثر سنة كان فيها نشاط السفن كبيرا هي 2019 وأقل سنة هي سنة 2023.

3/ نشاط الحاويات في الميناء

الجدول رقم (2-13): نشاط الحاويات في الميناء للفترة 2021-2023

الفئة	السنة		مقدار التغير		السنة		مقدار التغير	مقدار التغير
	2021	2022	بالأعداد	%	2022	2023	بالأعداد	%
حاويات	116890	78361	38529	32.96	78361	88426	10065	12.84
مستوردة	57450	39540	17910	31.17	39540	44247	4707	11.9
مصدرة	59440	38821	20619	34.69	38821	44179	5358	13.8
الوزن الصافي/طن	571407	411403	160004	28.00	411403	419202	7799	1.90

المصدر: <http://www.annaba-port.com> مجلة الشركة رقم 3336، 2023، ص14، ص16

نلاحظ من خلال الجدول أن عدد الحاويات شهد انخفاضا كبيرا بين سنة 2021 و 2022 حيث كان سنة 2021 يبلغ 116890 حاوية مقابل 78361 حاوية سنة 2022 أي تراجعت بـ 38529 حاوية، بنسبة تراجع وصلت إلى 32.96 %.

والملاحظ كذلك أن هذا التراجع في عدد الحاويات اشتمل على الحاويات المصدرة والمستوردة على حد سواء حيث تراجع عدد الحاويات المصدرة في الميناء من 59440 حاوية إلى 38821 حاوية، ومن 57450 حاوية مستوردة إلى 39540 حاوية.

في سنة 2023 عاد عدد الحاويات للارتفاع مقارنة مع عام 2022، حيث بلغ عدد الحاويات 88426 حاوية بزيادة بلغت 10065 حاوية عن العام السابق، ومعدل بلغ 12.84 % هذه الزيادة مست الحاويات المصدرة والمستوردة بنسب متفاوتة حيث ارتفع عدد الحاويات المصدرة بـ 5358 حاوية والمستوردة بـ 4707 حاوية، كما حقق عدد الحاويات قفزة نوعية سنة 2024 بواقع 117.657 حاوية، وذلك بسبب عودة خطوط ملاحية إلى التعامل مع ميناء عنابة، مثل شركة الملاحة العالمية "ميرسيك".

وهو نفس ما تم ملاحظته على أوزان الحاويات حيث انخفضت بشكل كبير في سنة 2022 حيث بلغت 411403 طن مقابل 571407 طن في 2021، لتعود وترتفع سنة 2023 إلى 419202 طن.

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تحسين التجارة الخارجية

ويرجع الارتفاع الكبير للحاويات في سنة 2021 إلى أزمة كورونا حيث كانت هذه السنة هي سنة التعافي من الأزمة، حيث أن معظم التجارة العالمية التي كانت مقطوعة ومتوقفة قد عادت في وقت واحد مما ساهم في انتعاش نشاط التجارة الخارجية الجزائرية وهذا ما انعكس على نشاط الحاويات، ثم عاد إلى المعدل الطبيعي في السنوات التابعة لها.

الفصل الثاني: دور النقل البحري في تحسين التجارة الخارجية

خلاصة الفصل:

تطرقنا في هذا الفصل إلى أهم الأمور المتعلقة بميناء عنابة ابتداءً بنشأته وموقعه الجغرافي، ثم تطرقنا إلى أهم الخدمات اللوجيستية الموجودة في الميناء، وفي الأخير تناولنا الاستيراد والتصدير وأهم السلع المصدرة والمستوردة في الميناء بالإضافة إلى نشاط السفن فيه.

من خلال هذا الفصل تبين لنا أن ميناء عنابة، ميناء قديم النشأة أي أنه ميناء عريق وقد مرا بالعديد من التعديلات والتحديثات حتى صار على شكله الحالي. وكذا تبين لنا أن له العديد من الأهداف والخدمات وكلها تصب في مصلحة التجارة الخارجية الجزائرية.

ومن خلال الأرقام والمعطيات المتحصل عليها والتي تمت دراستها استخلصنا أن النقل البحري في الجزائر يستحوذ على أغلبية التجارة الخارجية الجزائرية، وقد لعب ميناء عنابة دورا متصاعدا في تحسين قطاع التجارة الخارجية الجزائري، وذلك من خلال زيادة كميات السلع المصدرة والمستوردة، وتسريع وتيرة تداول البضائع، وخفض التكاليف المرتبطة بسلسلة الإمداد، بفضل الخدمات اللوجيستية المميزة التي يقدمها.

خاتمة

الخاتمة

1. خاتمة:

يكتسي موضوع النقل البحري وعلاقته بالتجارة الخارجية في الجزائر أهمية بالغة وذلك لما يتوفر عليه من خصائص تميزه عن باقي أنواع النقل الأخرى.

تطرقنا في هذه الدراسة في جزئها النظري إلى أهم المفاهيم الأساسية للنقل البحري والتجارة الخارجية ومجموعة من الدراسات السابقة التي درست هذا الموضوع أو جزء منه، حيث تم تسليط الضوء في المبحث الأول على أهم المفاهيم المتعلقة بالنقل البحري وخصائصه وأهميته، وكذا أهم العناصر والمنظمات الفعالة فيه، وكذا الوثائق المتعلقة به بنوعها العادية والإلكترونية، أما في المبحث الثاني فتناولنا فيه التجارة الخارجية من أهم مفاهيمها وأهميتها والفوارق الموجودة بينها وبين التجارة الداخلية، وكذا أسباب قيامها وأهم النظريات المفسرة لها ابتداء من المدرسة الكلاسيكية إلى المدرسة الحديثة، حيث ظهرت كل مدرسة من النقائص المتواجدة في النظرية السابقة لها، واختتمنا الفصل بأهم الدراسات السابقة التي درست موضوع النقل البحري وعلاقته بالتجارة الخارجية أو حتى أحدهما، شملت الدراسة الدراسات باللغة العربية وكذا باللغة الأجنبية.

أما الجانب التطبيقي من الدراسة فقد تطرقنا فيه إلى الأهمية الكبيرة للنقل البحري في الجزائر وتأثيره على التجارة الخارجية، ودرسنا بشكل خاص ميناء عنابة، ابتداء من التعريف به وبهيكله التنظيمي وأهم خدماته المقدمة، إلى حجم المعاملات التجارية من استيراد وتصدير به، وكذا نشاط السفن والحاويات فيه، للفترة الممتدة من 2019-2024.

2. نتائج البحث:

- النقل البحري من أهم المؤشرات التي يقاس بها مدى تطور الدول.
- تبلغ نسبة التجارة الخارجية الجزائرية المنقولة عبر البحر 95% من إجمالي تجارتها.
- يحتل ميناء عنابة مكانة مهمة في التجارة الخارجية الجزائرية، بفضل موقعه الجغرافي المميز حيث يحتل المرتبة الأولى في الصادرات الجزائرية خارج قطاع المحروقات.
- يتمتع ميناء عنابة ببنية تحتية ملائمة وله خدمات لوجيستية كثيرة تسهل عملية شحن وتفريغ البضائع وكذا رسو السفن.

3. إختبار الفرضيات:

الخاتمة

- الفرضية القائلة أن النقل البحري عبر ميناء عنابة يساهم في تعزيز التجارة الخارجية صحيحة، وذلك راجع الى كمية التجارة الخارجية على مستواه وكونه أكثر ميناء للتصدير خارج قطاع المحروقات.
- الفرضية القائلة يؤدي تطوير البنية التحتية على مستوى الميناء في زيادة وتسريع عمليات التجارة الخارجية صحيحة، وذلك يعود على العمليات اللوجيستية من شحن وتفريغ وقطر للسفن وهذا ما يؤدي الى تسريع وزيادة التجارة الخارجية.
- الفرضية القائلة أن هناك علاقة بين زمن مكوث السفن على مستوى الميناء ونمو التجارة الخارجية صحيحة، وذلك لأنه تم ملاحظة أنه كلما ارتفع حجم التجارة الخارجية زاد زمن المكوث في الميناء وكلما انخفضت قل زمن المكوث.

4. توصيات الدراسة:

- محاولة تشجيع القطاع الخاص على الاستثمار في قطاع النقل البحري وذلك لزيادة الجودة فيه.
 - محاولة إدخال الرقمنة على قطاع النقل البحري للزيادة في السرعة والجودة في المعاملات بدل من المعاملات الورقية.
 - إعادة تهيئة أرضية ميناء عنابة لأنها لا ترقى لمستواه وكذا تطوير الوسائل الموجودة فيه لأنها قديمة جداً، باستبدالها بأخرى حديثة.
 - تحسين عمليات التشغيل من أجل الاستغلال الأمثل للموارد ووضعها في مكانها المناسب، حيث لاحظت على سبيل المثال مهندس تقني يعمل حارس.
- وفي الختام، يمكننا القول بأن النقل البحري هو الشريان والعمود الأساسي للتجارة الخارجية الجزائرية، لذا وجب على الدولة الجزائرية الاهتمام به ومحاولة توفير البنية التحتية له من أجل الاستغلال الأمثل له.



قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع:

أولاً: قائمة المراجع باللغة العربية:

• الكتب:

- محمد خميس الزوكة، جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2000.
- صلاح مهدي الزيايدي، ضحى لعبيدي السدخان، جغرافية النقل والتجارة الدولية، الطبعة الأولى، مكتبة ومطبعة النباهة، العراق، 2019.
- محمد أحمد السيريتي، اقتصاديات التجارة الخارجية، الطبعة الأولى، دار رؤية للنشر، القاهرة، 2009.
- حمدي عبد العظيم، اقتصاديات التجارة الدولية، الطبعة الثالثة، مصر، 2000.

• الرسائل والأطروحات الجامعية:

- ولد لغواطي سعيدة، دور النقل البحري للبضائع في تحقيق التنمية الاقتصادية، دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البحري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، اقتصاد الخدمات، جامعة الجزائر 3، 2015/2014.
- نجوى قوارط، إيناس عبدواوي، أثر رقمنة قطاع النقل والشحن البحري الجزائري على تعزيز التجارة الخارجية (دراسة ميدانية لميناء عنابة)، مذكرة لنيل شهادة ماستر أكاديمي، جامعة قالمة، مالية وتجارة دولية، 2021.
- قسوس فاطمة الزهراء، قنون فاطمة الزهراء، دور النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية، دراسة حالة مؤسسة ميناء مستغانم، مذكرة ماستر، جامعة مستغانم، مالية وتجارة دولية، 2022.
- وليد عابي، حماية البيئة وتحرير التجارة الخارجية في إطار المنظمة العالمية للتجارة، دراسة حالة الجزائر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة فرحات عباس، سطيف، 2019/2018.
- شيخي حفيظة، ترشيد السياسات التجارية من أجل الاندماج الايجابي للجزائر في الاقتصاد العالمي، مذكرة ماجستير، جامعة وهران، 2012.
- زيرامي نعيمة، التجارة الخارجية الجزائرية من الاقتصاد المخطط إلى اقتصاد السوق، مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماجستير، مالية دولية، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، 2011.
- هميسي مهدي، هميسي عبد الرحمان، دور الأنشطة اللوجيستية للموانئ البحرية في التجارة الدولية، دراسة تحليلية لميناء عنابة خلال الفترة (2021-2023)، مذكرة لنيل شهادة ماستر علوم تجارية، مالية وتجارة دولية، جامعة قالمة، 2024/2023.

قائمة المصادر والمراجع

• المجلات العلمية:

- بيفوح عامر، مرزوق فريدة، أثر النقل البحري على المبادلات التجارية الخارجية في الجزائر، دراسة قياسية للفترة 2000-2020، مجلة الاقتصاد وإدارة الأعمال، المجلد 7، العدد 2، 2023.
- محمد سعد الفقي، وآخرون، أداء مؤشرات النقل البحري والتجارة الخارجية في الجزائر دراسة إحصائية باستخدام المركبات الأساسية للفترة 2007-2021، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، المجلد 19، العدد 32، 2023.
- فضيلة عينين، تنظيم النقل البحري للأشخاص في التشريع الجزائري، مجلة صوت القانون، المجلد 9، العدد 1، 2022.
- لطيفة رجب، وآخرون، قطاع النقل البحري (أو الذهب الأزرق) واجهة محورية لتحقيق التنوع والتنمية الاقتصادية للدولة الجزائرية، مجلة الميادين الاقتصادية، المجلد 3، العدد 1، 2020.
- بن دومية سعدية، وثائق النقل في قواعد روتردام، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 3، العدد 1، 2016.
- سامية جدو، قراءة تقييمية في نظريات التجارة الدولية: من نظرية الميزة النسبية إلى نظرية الميزة التنافسية، حوليات جامعة الجزائر 1، العدد 32، سبتمبر 2018.

• المحاضرات والمطبوعات الجامعية:

- بن شيخ توفيق، مطبوعة محاضرات في نظريات التجارة الدولية، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، 2021.
- سامي بالبخاري، محاضرات دروس مالية وتجارة دولية، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، 2021/2022.

ثانيا: المواقع الإلكترونية:

- تم الاطلاع <https://www.imo.org/en/About/pages/Default.aspx> عليه بتاريخ 24 أبريل 2025
- تم الاطلاع عليه بتاريخ 24 أبريل 2025 <https://unctad.org/fr/about>
- تم الاطلاع عليه بتاريخ 24 أبريل 2025 https://lex.dk/baltic_and_international_maritimec_concil
- تم الإطلاع عليه بتاريخ 25 ما 2025. <https://www.jla.jo/fiata.html>
- تم الإطلاع عليه بتاريخ 25 ماي 2025. <https://fiata.org/mission>
- تم الاطلاع عليه بتاريخ 25 ماي 2025. <https://www.iaphworldpost.org/about-iaph>
- تم الاطلاع عليه في العديد من الأيام <https://www.annaba-port.com>

قائمة المصادر والمراجع

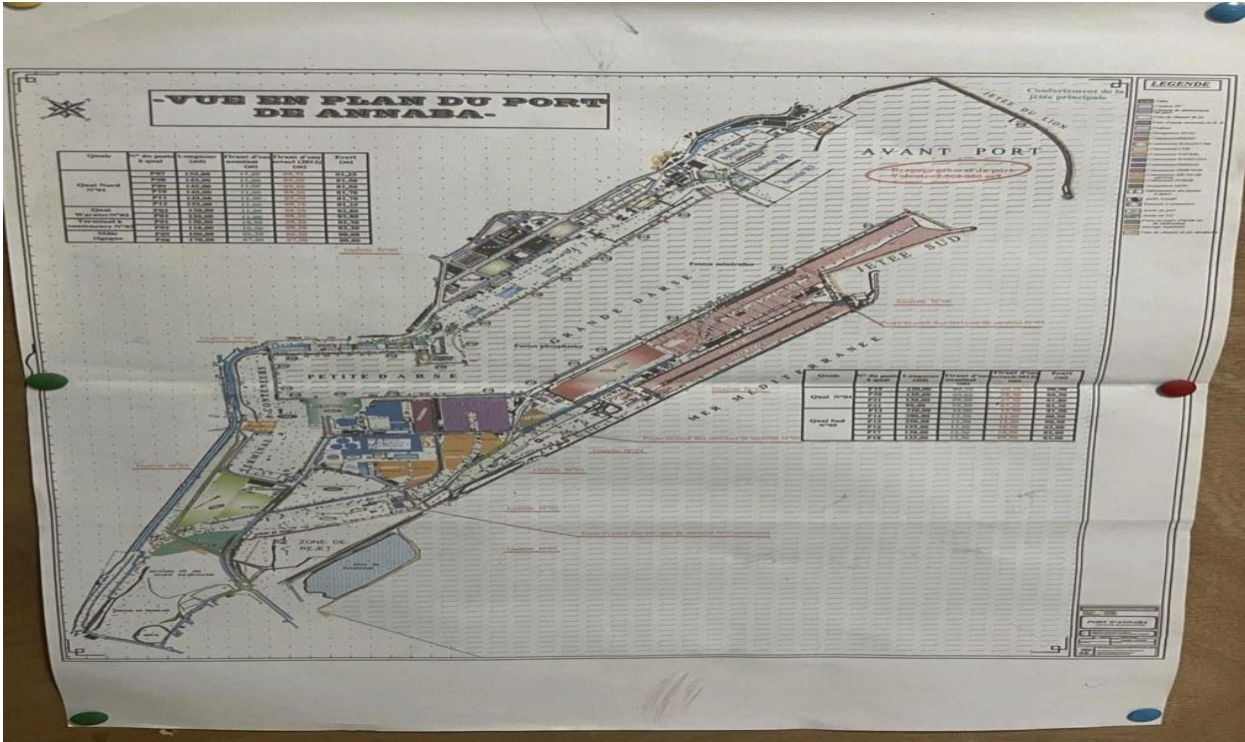
- <https://www.bimco.org/what-we-do> تم الإطلاع عليه بتاريخ 25 ماي 2025



قائمة الملاحق

قائمة الملاحق

ملحق رقم 01: خريطة جغرافية للميناء متواجدة على مستوى مديرية القيادة



ملحق رقم 02: شعار مؤسسة ميناء عنابة



قائمة الملاحق

ملحق رقم 03: نظام التعريف الآلي في غرفة قيادة سفينة رفاس زهوان



ملحق رقم 04: الصفحة الأولى من مجلة مؤسسة ميناء عنابة رقم 37



ENTREPRISE PORTUAIRE D'ANNABA
AU SERVICE DE SES HONORABLES CLIENTS

L'ECHO DE LA CIGOGNE

N°37 - 1^{er} TRIMESTRE 2024

MONSIEUR LE MINISTRE DES TRANSPORTS
EN VISITE DE TRAVAIL AU PORT D'ANNABA



