

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة محمد الصديق بن يحيى - جيجل -
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم العلوم السياسية



تعزير
التجارية الدولية -
ميناء

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم السياسية
تخصص: تعاون دولي

تحت إشراف
- الأستاذ/ بويبية نبيل

إعداد الطالبة
- شيطروب منال

لجنة المناقشة:

الصفة	الرتبة العلمية	اسم ولقب الأستاذ
رئيسا	أستاذ محاضر -أ-	سفيان ريموش
مشرفا ومقررا	أستاذ محاضر -أ-	نبيل بويبية
ممتحنا	أستاذ محاضر -أ-	رياض بوزرب

السنة الدراسية: 2022م/1443هـ

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شكر وتقدير

نه وتعالى و شكره لتوفيقه هذا العمل المتواضع

ليه وسلم:

« من لم يشكر الناس لم يشكر الله »

توجه بالشكر الجزيل للأستاذ " بويبية نبيل "

بالكثير من المعلومات والإرشادات

بنصائحه وتوجيهاته القيمة منه كثيرا فله كل الاحترام والتقدير يه

الله كل خير.

إهداء

أهديها العمل إلى أبي رحمه الله

أمي حفظها الله

كل أفراد العائلة

وجميع الأساتذة

والزملاء خاصة منهم سامية، ياسمينة فاطمة وأحمد



مقدمة

تعتبر العلاقات الدولية لما بعد الحرب العالمية الثانية وكذا الحرب الباردة على التعاون الدولي، وذلك لما فرضته بنية النظام الدولي و مبدأ الدول في الحفاظ على السيادة وحرية ممارسة نشاطاتها، وهذا ما يحتم عليها القيام بتفاعلات اقتصادية مع الدول الأخرى في إطار توطيد العلاقات وانفتاح على التجارة الخارجية، و من أجل البحث على أسواق جديدة وتسويق السلع والخدمات وحركة رؤوس الأموال والأشخاص، وهذا في ظل سياسات الاعتماد المتبادل بين الدول في تصريف الفائض وتلبية الحاجيات وفتح خطوط توريد متعددة الجهات من أجل تطوير التجارة الخارجية، وهذا عن طريق وسائل النقل، وأهمها النقل البحري الذي يعتبر أحد أهم الخدمات الرئيسية في تسهيلها حيث يحتل مكانة هامة في تفعيل المبادلات التجارية كما يغطي 90 بالمئة من التجارة العالمية، وكذلك لعدة اعتبارات كسعة الحمولة ونقص التكلفة والتطور الحاصل في وسائله، كما إن النقل البحري يغطي أغلب مناطق العالم .

كما تعتبر التجارة الخارجية أحد ركائز التطور الاقتصادي للدول، وهذا ما جعل الدول تخصص أكبر قدر من استثماراتها من أجل تطوير هذا المجال، وذلك بإعطاء أهمية كبيرة للموانئ، وتعتبر هذه الأخير النافذة التي تطل بها الدولة على العالم الخارجي وهي الوسيط في بعض علاقاتها الاقتصادية التجارية فهي الحلقة بين الدولة والبحر .

فالدول تعمل على تطوير بنيتها التحتية، وذلك لأهمية قطاع الموانئ في اقتصادها، وتعتبر الجزائر من الدول التي تعمل على تطوير و تنمية هذا القطاع، لما له مزايا وهذا ما جعلنا نقوم باختيار دراسة حالة ميناء جن جن كقطاع خدمات وذلك للوقوف على الدور الذي يلعبه في العلاقات التجارية الجزائرية ومدى مساهمته في الاقتصاد الوطني وكذا نقف على الإضافة التي قامت بها الاستثمارات داخل الميناء ونبحث على مساهمته كقطاع حساس في توطيد العلاقات التجارية .

ومن خلال ما تم استعراضه كموضوع للدراسة يمكننا طرح الإشكالية الرئيسية التالية :

كيف يمكن لميناء جن جن أن يلعب دورا ايجابيا في توطيد العلاقات التجارية الخارجية للجزائر وتحقيق التعاون على المستوى الدولي باعتباره محطة هامة لارتباطات مصالح الطرق التجارية البحرية؟

كما نطرح التساؤلات الفرعية التالية:

ماذا نقصد بقطاع النقل البحري ؟

ما هي العلاقة بين النقل البحري والتجارة الخارجية؟

ما هي الموانئ، وما هو دورها ؟

كيف تساهم الاستثمارات في ميناء جن جن ؟

ما هي تحديات ورهانات ميناء جن جن ؟

فرضيات الدراسة:

للإجابة على التساؤلات السابقة قمنا بتحديد بعض الفرضيات :

- تساهم الموانئ في تطوير التجارة الخارجية وتوطيد العلاقات التجارية .
- ميناء جن جن يساهم توطيد العلاقات التجارية الجزائرية .
- يؤثر قطاع النقل البحري على حجم التجارة الخارجية .

أهمية الدراسة :

تعد دراسة دور الموانئ وتأثيرها على العلاقات التجارية الخارجية من أهم المواضيع التي تساهم توطيد العلاقات التجارية وزيادة حجم التدفقات والمبادلات التجارية وجلب المشاريع الاستثمارية والعملية الصحية مما يسمح بتنمية الاقتصاد الوطني وكذا الانفتاح على العالم .

أهداف الدراسة :

- التعرف على قطاع النقل البحري ودوره في توطيد العلاقات التجارية .
- التعرف على قطاع الموانئ الجزائرية .
- التعرف على دور ميناء جن جن في التجارة الخارجية .
- التعرف على استثمارات في ميناء جن جن وتأثيرها على مردودية الميناء .التعرف على الأفاق المستقبلية لميناء جن جن .

مبررات الدراسة :

- المبررات الذاتية: الرغبة الشخصية باعتبار الموضوع يهمني في مساري المهني، وكذا البحث عن إضافة للمؤسسة التي اعلم بها.
- المبررات الموضوعية : ابراز قيمة ودور ميناء جن جن في تفعيل العلاقات التجارية الخارجية ،و تحليل التطور في مساره.

-الدور الفعال لميناء جنجن باعتباره شهد تطور ملحوظ في خدماته التجارية العالمية.

منهج الدراسة:

سوف نعتمد المنهج الوصفي والتحليلي بدراستنا للنقل البحري والموانئ الجزائرية و العلاقة بالتجارة الخارجية ومنهج دراسة الحالة بدراستنا لتطور دور ميناء جن جن في العلاقات التجارية وتحليل المؤشرات وبيانات الصادرات والواردات للخدمات المقدمة، وكذلك البواخر الراسية بالميناء.

أدبيات الدراسة:

دراسة بن برنو عمر بعنوان دور الموانئ في تطوير التجارة الخارجية - دراسة حالة ميناء مستغانم، سنة 2022/2021، حيث تعد الموانئ التجارية من اهم المشاريع التي يجب على الدول الإستثمار فيه والعناية الجيدة بهذا القطاع لما يحتله من مكانة في التجارة الخارجية والإقتصاد، حيث يساهم هذا القطاع في تطور الدولة عن طريق ترشيد تفاقائها وتخفيض تكاليف النقل وزيادة الإستثمار فيه يولد زيادة الأرباح ومعدلات النمو في قطاع التجارة الخارجية. إن من الأكثر المحاور الإقتصادية تأثرا بتطورات السوق العالمية من الناحية العلمية هو قطاع التجارة الخارجية الذي يعتبر قطاع إقتصادي هام بالنسبة للإقتصادات الدولية إذ تعتبر الموانئ ركيزة أساسية يرتكز عاها الإقتصاد القومي، الذي يساهم في النمو والنشاط التجارة الخارجية وبما أن الموانئ تعتبر جزءا من منظومة التجارة الخارجية، فإنه يتأثر بصورة مباشرة بالتطورات اللوجستية الحديثة التي سيطرة على الموانئ.¹

دراسة هشام بوريش بعنوان تحسين جودة خدمات الموانئ البحرية- دراسة تجربة ميناء عنابة، سنة 2013، وتهدف هذه الدراسة الى ابراز الوظائف التي يقوم بها الميناء البحري، خاصة تلك التي تقع في نطاق عمليات شحن تاقلات الحبوب وتفريحتها ، اهتمت الدراسة في البداية بتحديد المرجعية النظرية المواصفات القياسية الدولية، ثم البحث في نورها وأهمها في النشاطات الاستقلالية للميناء، وفي الأخير تحديد نتائج الاستخدام السيئ لها. كما تهدف الدرامية الي تحسين فعالية ميناء عنابة و ترشيد سلسلة تظل الحبوب الواردة علي البحر، وذلك عن طريق توزيع مختلف المهام على وحدات الإستغلال المينائية بالشكل الذي يمكن نفلات الحبوب من الحصول على خلية ملائمة ومتجانسة تؤدي في النهاية الي خفض التكاليف ي أدنى المستويات الممكنة مقارنة بمستوى الخدمة المقدمة.²

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

² هشام بوريش، تحسين جودة خدمات الموانئ البحرية- دراسة تجربة ميناء عنابة، مجلة التواصل في العلوم الانسانية والاجتماعية، عدد 34، سنة 2013.

دراسة سليمانى صبرينة و حريز أسماء بعنوان دور الموانئ الجافة في تنشيط الموانئ البحرية وواقعها في المنظومة الجزائرية، سنة 2021، فظهور الحاويات أحدث تطورا هاما في صناعة السفن وتهيئة الموانئ ومعدات التداول، فكان من الضروري استحداث مناطق محاربة من الميناء البحري قصد امتصاص عدد السلع والبضائع المتزايدة والقضاء على الاحتقان الذي تعرفه هذه الأخيرة، لاسيما في البلدان النامية، فإنشاء الموانئ الجافة وتطويرها من عناصر النهضة الحديثة للنقل البحري وذلك نتيجة زيادة الطلب على خدمات النقل، وقد تبين لنا من خلال الدراسة، الدور الفعال لهذه الموانئ في تقليل تكاليف الإنتاج، وتخفيف التكدس والازدحام وسرعة إنهاء الإجراءات الجمركية ودفع الضرائب والتفتيش، إضافة لتسهيل عمليات التوزيع وتقديم الخدمات اللوجستية من خلال منظومة متكاملة، فخدمة التخزين التي تقدمها الموانئ الجافة تعمل على تفريغ السفن دون توقف، وهو الأمر الذي يخفق طاقة فعلية للأرصفة ويقلل من يقاء السفن في الميناء البحري، والجزائر بلورها حاولت مساندة تختلف هذه التطورات بإنشائها العديد من الموانئ الجافة على المستوى الوطني وان كانت فعاليتها قاصرة جدا بالنظر للأهداف المرجوة.³

هيكل الدراسة:

للإلمام بجوانب الموضوع ارتأينا إلى أن نقسم هذا البحث إلى ثلاثة فصول حيث تم تقديم الفصل الأول كإطار مفاهيمي نظري حول النقل البحري والتجارة الخارجية، وضم ثلاث مباحث: فالأول تناول ماهية التجارة الخارجية، ثانيا ماهية النقل البحري، وثالثا العلاقة بين النقل البحري والتجارة الخارجية. أما الفصل الثاني فتناولنا دراسة حالة ميناء جن جن بولاية جيجل وذلك بتقسيمه إلى ثلاث مباحث، المبحث الأول النشأة والتعريف والثاني الهيكل التنظيمي، أما الثالث المهام والأهداف. وتتناول الفصل الثالث إسقاط لدور ميناء جن جن في تعزيز العلاقات التجارية بين الدول، المبحث الأول فتناول المتغيرات الإستراتيجية الخارجية في فعالية دور ميناء جن جن لتوسيع العلاقات التجارية، والمبحث الثاني تناول تأثير المتغيرات الإستراتيجية الداخلية في فعالية دور ميناء جن جن لتوسيع العلاقات التجارية الجزائرية.

³ سليمانى صبرينة، حريز أسماء بعنوان دور الموانئ الجافة في تنشيط الموانئ البحرية وواقعها في المنظومة الجزائرية، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد 07، العدد 02، سنة 2021.

الفصل الأول

التجارة الخارجية و النقل البحري

إطار مفاهيمي

المبحث الأول : ماهية التجارة الخارجية

تعتبر التجارة من الركائز الأساسية للاقتصاد حيث تمثل التجارة الخارجية بشكل خاص جانبا مهما من اقتصاديات الدول وسنتناول في هذا المبحث ماهية التجارة الخارجية في محاولة منا لتبيانها وذلك من خلال التطرق إلى مفهوم التجارة الخارجية، أسباب قيامها ، أهميتها، والنظريات المفسرة لها .

المطلب الأول: مفهوم التجارة الخارجية

بداية تجدر الإشارة إلى عدم الخلط بين التجارة الدولية والتجارة الخارجية ،فالتجارة الدولية تشير إلى نظرية شمولية، أي إلى مجمل العلاقات التي تتم بين دول العالم مجتمعة، أما التجارة الخارجية فتشير إلى نظرية جزئية للعلاقات الاقتصادية بين دول معينة ودول أخرى أو مجموعة من الدول⁽¹⁾

أي أن الفرق بينهما هو فرق الشمولية فالتجارة الدولية أشمل و أعم ولكي نقف على مفهوم التجارة الخارجية لابد أن نرجع إلى مجموعة التعاريف المختلفة المتوفرة في الطروحات النظرية التي عالجت الموضوع والتي من بينها نذكر:

التجارة الخارجية هي أحد فروع علم الاقتصاد التي تختص بدراسة المعاملات الاقتصادية الدولية و متمثلة في حركة السلع والخدمات ورؤوس الأموال بين الدول المختلفة فضلا عن سياسات التجارة التي تطبقها دول العالم للتأثير في حركات السلع والخدمات ورؤوس الأموال بين الدول المختلفة⁽²⁾

ويختص هذا التعريف بتبيان الانتماءات الاقتصادية للتجارة الخارجية وهذا هو الأصل فيها لذلك بدأنا به، إضافة إلى أنه يحدد العناصر العملائية التي تقوم عليها التجارة الخارجية

وفي مقابل هذا التعريف هناك من يرى بأنها تمثل حركات السلع والخدمات بين الدول المختلفة بحيث تشمل الحركات الدولية لرؤوس الأموال⁽³⁾ إضافة إلى أنها كل المبادلات التجارية التي تتم بين الدول في إطار الاتفاقيات المبرمة، أي أن هذا التعريف يختص بذكر عناصر عمليات التجارة الخارجية وسياقاتها التي من أبرزها الاتفاقيات

هذا ما يتوافق مع تعريفها على أنها:

(1) يوسف مسعداوي، دراسات في التجارة الدولية ، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، د.ط، 2010، ص12

(2) محمد أحمد السريني اقتصاديات التجارة الخارجية، مؤسسة رؤية للطباعة والنشر، مصر 2008، ص 7

(3) أبو بكر فضل الله الحسن أحمد وآخرون، دور النقل في التجارة الخارجية في السودان الفترة من 2000-2015، كلية الدراسات الخارجية، بحث تكميلي لنيل درجة البكالوريوس في الاقتصاد التطبيقي، جامعة السودان للعلوم و التكنولوجيا، السودان، 2017، ص 23

أنها عملية انتقال السلع والخدمات بين الدول التي تنظم من خلال مجموعة من السياسات و القوانين والأنظمة التي تعقد بين الدول⁽¹⁾

وتبنى تعاريف أخرى لها على أساس أهميتها والفائدة منها مثل تعريفها بأنها عملية التبادل الخارجية في السلع والخدمات وغيرها من عناصر الإنتاج المختلفة بين عدة دول بهدف تحقيق المنافع المتبادلة لأطراف التجارة

أي أنها تعني تلك الكمية من النفقات بين الدول والتي تقصد بها الصادرات والواردات من أجل فتح أسواق لتبادل الصادرات والواردات عن طريق شبكات النقل وهذا ما يتوافق مع موضوعنا

والتعريف الأشمل البسيط للتجارة الخارجية هو أنها تمثل حركات السلع والخدمات بين الدول المختلفة بحيث تشمل الحركات الدولية لرؤوس الأموال⁽²⁾ إلا أنها بتعريف أكثر شمولية مجموعة المعاملات التجارية في صورها الثلاث، انتقال السلع والخدمات ورؤوس الأموال والأشخاص بين أفراد يقيمون في وحدات سياسية مختلفة أو بين الحكومات أو المنظمات الاقتصادية تقطن في وحدات سياسية مختلفة وقد تتحول التجارة الخارجية إلى تجارة داخلية مثل ما حدث مع كتل الاتحاد الأوربي⁽³⁾

و أخيرا يمكن القول أن التجارة الدولية هي عمليات التبادل الاقتصادي في إطار العلاقات التجارية بين الدول وذلك لأجل إحداث تكامل في الاقتصاد العالمي وتبادل تجاري كنوع من الاعتماد المتبادل في إطار السوق الاقتصادية العالمية⁽⁴⁾

والشيء الملاحظ في التعاريف التي تحصلنا عليها وأرفقناها لتبيان ماهية التجارة الخارجية أنها :
-تختلف من حيث العمومية والتخصص

- تختلف في زوايا التركيز على عناصر التجارة الخارجية

- تختلف في منطلقات تقديم التعريف وذلك لاختلاف الرؤى حسب التخصص العلمي والمجال المعرفي والغاية منه و يمكن تقديم تعريف إجرائي فيما يخص التجارة الخارجية كما يلي:

⁽¹⁾ دفغل فاطمة الزهراء، أثر الأزمات الاقتصادية على التجارة الخارجية (دراسة حالة الجزائر)، مذكرة ماستر، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية والتسيير، قسم العلاقات الاقتصادية، جامعة محمد بوضياف، مسيلة، الجزائر، 2021/2020، ص18.

⁽²⁾ نفس المرجع

⁽³⁾ يوسف مسعداوي، دراسات في التجارة الدولية، دار هوما للنشر والتوزيع، دون طبعة، 2010، ص 12.

⁽⁴⁾ ياسر محمود أحمد عبد الرحمان، تعزيز حركة التجارة العربية الافريقية دراسة حالة السعودية وجنوب افريقيا، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مجلة كلية السياسة والاقتصاد، العدد السادس، 2020 ص 05

مجموع التبادلات الإستراتيجية فيما يخص السلع التي تتضمن الصادرات و الواردات لدول ،تحكمها قوانين واتفاقيات تجارية دقيقة تضمن مصالح كلا الأطراف في العملية التجارية الخارجية و التي بدورها يحكمها منطق المنافسة .

المطلب الثاني: أسباب و أهداف قيام التجارة الخارجية

1. أسباب قيام التجارة الخارجية

يرجع تفسير أسباب قيام التجارة الخارجية إلى السبب الرئيسي المتمثل في جذور المشكلة الاقتصادية، وذلك بسبب محدودية الموارد الاقتصادية قياسا بالاستخدامات المختلفة لها في إشباع الحاجات الإنسانية المتجددة والمتزايدة إلى جانب الاستغلال الأمثل للموارد الموجودة. إضافة إلى أسباب أخرى أهمها في الآتي:(1)

- عدم التوزيع المتكافئ لعناصر الإنتاج بين دول العالم المختلفة، مما ينتج عنه عدم قدرة الدولة على تحقيق الاكتفاء الذاتي من السلع المنتجة محليا.
- تفاوت تكاليف وأسعار عوامل الإنتاج والأسعار المحلية لكل دولة مما يؤدي إلى انخفاض تكاليف الإنتاج للسلعة في دولة ما،مقارنة بارتفاع هذه التكاليف الإنتاج نفس السلعة في دولة أخرى.
- الفائض في الإنتاج المحلي، مما يتطلب البحث عن أسواق خارجية لتسويقه.
- السعي إلى زيادة الدخل الوطني، اعتمادا على الدخل المحقق من التجارة الخارجية.
- اختلاف الميول والأذواق الناتجة عن التفضيل النوعي للسلعة ذات المواصفات العالمية .
- الأسباب الإستراتيجية والسياسية المتمثلة في تحقيق النفوذ السياسي من خلال الندرة النسبية للسلعة المنتجة والمتاجرة بها عالميا.
- اختلاف مستوى التكنولوجيا المستخدمة في الإنتاج من دولة الأخرى، مما ينتج عنه تفاوت الاستخدام الأمثل للموارد الاقتصادية، وأيضا اختلاف ميول وأذواق المستهلكين وتفضيلهم لبعض السلع والخدمات دون غيرها(2)

(1) حسام علي داود وآخرون، اقتصاديات التجارة الخارجية، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، عمان، 2002، ص 13
(2) عبد العزيز، عبد الرحمان سليمان: التبادل التجاري - الأسس، العولمة والتجارة الالكترونية، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان، 2004، ص: 42

- التخصص الدولي في إنتاج السلع التي تتمتع في إنتاجها بميزة نسبية، واستبدالها بسلع أخرى من إنتاج الدول الأخرى والتي تتمتع فيها تلك الدول بميزة إنتاجها، وهذا التخصص ينجم عنه إنشاء المشروعات الكبيرة مما يؤدي إلى تقليل التكلفة نتيجة وفورات الحجم الكبيرة.⁽¹⁾
- وفي مقابل هذه الأسباب يرجع العديد من الاقتصاديين أسباب قيام التجارة الخارجية بين الدول إلى جذور المشكلة الاقتصادية أو ما يعرف بالندرة النسبية وتتمثل في ما يلي:⁽²⁾
- عدم قدرة أي دولة باختلاف نظمها أن تحقق الاكتفاء الذاتي بصورة كاملة لفترة طويلة من الزمن، و هذا ما يدفعها إلى التخصص في العمل
- اختلاف تكاليف إنتاج السلع بين الدول المختلفة، وذلك للاختلاف في العوامل البيئية، وبالتالي يؤدي إلى تقسيم العمل ونشأة التبادل الذي هو لب التجارة الخارجية
- اختلاف مستوى التقدم التكنولوجي من دولة لأخرى، وسعي المواطن للحصول على سلع ذات تكنولوجيا وتطور أفضل وهذا في سبيل تحقيق الرفاهية لهم.
- وجود فائض من الإنتاج والبيالي الحاجة إلى التخلص منه عن طريق البحث عن أسواق خارجية مما يفتح باب التبادل التجاري
- الحصول على أرباح من التجارة الخارجية بسبب الفروق السعرية، وبسبب وفرة عوامل الإنتاج، مما يؤدي إلى انخفاض أسعار السلعة، وتحقيق الميزة التنافسية، وبالتالي الحصول على العملة الصعبة والزيادة في الدخل
2. أهداف التجارة الخارجية⁽³⁾

- الاستفادة القصوى من فائض الإنتاج، إذ التصدير يؤدي إلى زيادة الناتج الوطني مما ينعكس على وضع العمالة، وتوفير السلع الضرورية والأساسية، والعكس صحيح. إذ أن ضعف التصدير يؤدي إلى خسارة في الناتج الوطني وتخفيض مساهمة الدولة وزيادة البطالة وتدهور المستوى المعيشي للأفراد

⁽¹⁾نداء، محمد الصوص: التجارة الخارجية، مكتبة المجتمع العربي للنشر والتوزيع، عمان، 2008، ص: 11

⁽¹⁾جمال جويدان الجمل، التجارة الخارجية، مركز الكتاب الأكاديمي، ط1، الأردن، 2013، ص 15، 16

⁽²⁾ - شفييري، نوري موسى و آخرون: التمويل الدولي و نظريات التجارة الخارجية، ط 2، دار المسيرة للنشر والتوزيع، عمان، 2015، ص. ص: 21-22.

- استيراد السلع الضرورية التي لا يمكن إنتاجها محليا لسبب ما، فعلى سبيل المثال يمكن استيراد الآلات والمعدات الضرورية اللازمة لبناء مصنع نسيج، إذ يمكن أن يوفر هذا المصنع العديد من فرص العمل، وبالتالي المساهمة في عملية التنمية
 - إحلال الواردات، وهذا يتوقف على عنصر التكلفة، فإذا كانت السلع يمكن إنتاجها محليا بتكاليف معقولة، فإن مثل هذا الإنتاج يمكن أن يسبب مشاكل إدارية ورأسمالية ومشاكل في القدرات الفنية أيضا، إلا أنه يساعد على ترويج السياسة التجارية، وبالتالي يمكن من القيام بعمليات التصدير المهمة.
 - نقل التكنولوجيا والتقنية لبناء وإعادة هيكلة البنى التحتية للدولة.
 - الاستفادة من تكنولوجيا المعلومات باعتبارها السبيل الوحيد أمام الدول النامية للعبور الأمن، وتضييق الفجوة القائمة بين البلدان المتقدمة والبلدان النامية
 - دراسة موازين المدفوعات للدول، ونظم أسعار الصرف فيها ومعالجة الاختلاف في موازين المدفوعات.
 - دراسة السياسات التجارية المتبعة من قبل تلك الدول في مجال التجارة الخارجية كسياسة الحماية أو الحرية وغير ذلك.
 - دراسة العلاقات الدولية في إطار التكتلات الدولية وسماتها المميزة.
3. أسباب زيادة التجارة الخارجية في العقود الأخيرة:
- تتمثل الأسباب الأكثر تكرارا لزيادة التجارة في العقود الأخيرة فيما يلي⁽¹⁾:
- انخفاض تكاليف النقل والاتصالات المسموح بها ولا سيما من خلال التغيير التكنولوجي ؛
 - تخفيض الحواجز التعريفية وغير التعريفية تمشيا مع صعود الليبرالية الاقتصادية وتكاثر الاتفاقات؛
 - الاتفاقات التجارية المتعددة الأطراف، المبرمة في إطار الاتفاق العام بشأن التعريفات الجمركية؛
 - منظمة التجارة العالمية، والثنائية. تأثير هذا المتغير على التجارة كلما زاد عدد المعابر الحدودية لكلا البضائع تنمو مع تدويل عمليات؛
 - انخفاض أسعار السلع القابلة للتداول بالنسبة للسلع غير القابلة للتبادل بسبب فارق الإنتاجية بين الاثنتين؛

⁽¹⁾Guillaume Daudin, Paola Veroni, Christine Riffart, Danielle Schweisguth. Le commerce extérieur en valeur ajoutée. Revue de l'OFCE, Presses de Sciences Po, 2006, pp.129 – 165.

- ارتفاع دخل الفرد الذي يميل إلى تغيير هيكل الطلب على سلع صناعية أكثر تدويلا ؛
- نسبة رأس المال/اليد العاملة، لأنه وفقا لنظرية HOS التقليدية، كلما تباعدت عوامل الوقف بين البلدان، زادت تجارتها والزيادات ؛
- تقارب مستويات دخل الفرد؛
- زيادة تجارة البلدان (نظرية الطلب التمثيلي، ليندر، 1961 ؛ نموذج المنافسة الاحتكارية مع زيادة العائدات إلى الحجم)
- يمكننا إضافة الانخفاض في تكاليف المعاملات في السوق وأسعار الصرف وانخفاض تقلب أسعار الصرف وتحسين الحماية من مخاطر النقد الأجنبي.

المطلب الثالث: أهمية التجارة الخارجية

1. تصنيفات الأهمية العامة:

- تعتبر التجارة الخارجية من أهم الأنشطة التي تعتمد عليها الدول في العالم وهذا في ظل التعاون الدولي فيما بينهم وكذلك الاعتماد المتبادل فلا يمكن الاكتفاء بالذات
- يمكن تلخيص أهمية التجارة الخارجية في عدة مجالات تمثل تصنيفها العام نذكر منها:⁽¹⁾

التصنيف الاقتصادي:

- تسعى التجارة الخارجية إلى تصريف الفائض من الإنتاج إلى السوق الخارجية ومنه الحصول على العملة الصعبة التي تعزز الميزانية.
- الحصول على المزيد من السلع والخدمات وبأقل تكلفة من خلال مبدأ التخصص الدولي وتقسيم العمل التي تقوم عليه التجارة الخارجية.
 - تشجيع الصادرات ويساهم في زيادة الاستثمارات و بناء المصانع وبالتالي النهوض بالتنمية
 - تعتبر مؤشر على قدرة الدول على الإنتاجية و الخدماتية وكذا على القدرة على التنافس في السوق الدولية.

التصنيف الاجتماعي:

- تحقيق الرفاهية للمستهلكين من خلال فتح المجال للاختيار.

⁽¹⁾ خرخاش بشير، أثر التجارة الخارجية على النمو الاقتصادي، دراسة حالة الجزائر من 2000-2020 مذكرة ماستر، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير ،قسم العلوم الاقتصادية،جامعة محمد بوضياف، مسيلة، الجزائر ، 2021/2020، ص9-10.

- إمكانية الحصول على جميع السلع والخدمات المتاحة عن طريق الانفتاح على الغير من خلال التجارة الخارجية.

التصنيف السياسي:

- إقامة العلاقات الودية و الصداقات مع الدول الأخرى التي تم التواصل معها.
- تحرير البنى الدفاعية في الدول من خلال استيراد أفضل ما توصلت إليه التكنولوجيا.
- العولمة من خلال إزالة الحدود وتقصير المسافات ، فالتجارة الخارجية جعلت من العالم قرية صغيرة وفتحت مناطق عبور مشتركة.

- توفير السلع التي لا يمكن إنتاجها محليا.
- نقل التكنولوجيا والمعلومات الأساسية التي تقيد في بناءات الاقتصادية المتينة وتعزيز عملية التنمية الشاملة.

- توحيد العالم وتقليص المسافات وإزالة الحدود
- إن التجارة الخارجية تعتبر من القطاعات التي توليها الدولة اهتماما كبيرا ناتجا للأهمية التي تعود بها على الدولة وعلى الأفراد في شتى المجالات ...

2. علاقة التجارة الخارجية بالنمو الاقتصادي:⁽¹⁾

إن العلاقة بين التجارة الخارجية والنمو تتأسس على حسب نظريتان للتجارة الخارجية هما: النظرية التقليدية الحديثة نظريات التجارة الحديثة، إلا أن الاختلافات الجوهرية بينهما تتمثل في أن النظرية التقليدية الحديثة تفترض المنافسة التامة، محدودية الموارد، وعدم انتقال التكنولوجيا، وثبات الغلة مع الحجم، نجد ان النظريات الحديثة للتجارة الحديثة والتي قادها في بداية التسعينيات اقتصاديين مثل Dixit ،

Helpman،Krugman Lancaster and Norma

تفترض المنافسة غير التامة أو الاحتكارية، انتقال التكنولوجيا وتزايد الغلة مع الحجم، ومن بين أهم نقاط الاختلاف نجد نظرتهم العلاقة الصادرات بالنمو، حيث ترى النظرية التقليدية أن تحرر الصادرات يحفز النمو، وترى النظرية الحديثة أن الاهتمام بالنمو وتعزيزه من شأنه ان يقود الى تعزيز الصادرات لاحقا.

⁽¹⁾ جلولي محمد و آخرون، أهمية التجارة الخارجية و تأثيرها على النمو الاقتصادي: دراسة قياسية خلال الفترة 1990-2018، مجلة التمويل والاستثمار والتنمية المستدامة، 2021، ص 124.

حسب نماذج التنمية الاقتصادية، على الدول تنويع صادراتها من مواد أولية إلى مواد مصنعة من أجل الوصول إلى التنمية المستدامة

إضافة إلى أن عدم استقرار الصادرات يعتبر السبب الرئيسي لحنمية تنويع الصادرات، مثلها مثل المحفظة المالية في تقليل المخاطر، حيث أن الدول التي تتخصص في تصدير سلعة معينة ستعاني كثيرا من تقلبات السوق وعدم استقرار أسعار هذه السلعة

3. تلخيص أهمية التجارة الخارجية وإسقاط على واقعها في الجزائر

- زيادة معدل النمو الاقتصادي عن طريق التخصص في السلع التي للدولة ميزة نسبية وتنافسية وبالتالي زيادة الدخل القومي وزيادة الرفاهية.

- تسمح التجارة الخارجية لكل دولة في الحصول على بعض السلع والخدمات التي لا تتوفر وسائل إنتاجها لديها، أما لعدم توفر الظروف الملائمة، أو لعدم توفر الإمكانيات التي تسمح بإنتاجها.

- القدرة على الحصول على التقنية والتكنولوجيا الحديثة التي تؤدي إلى زيادة الإنتاجية، عن البلاد المتقدمة تكنولوجيا.

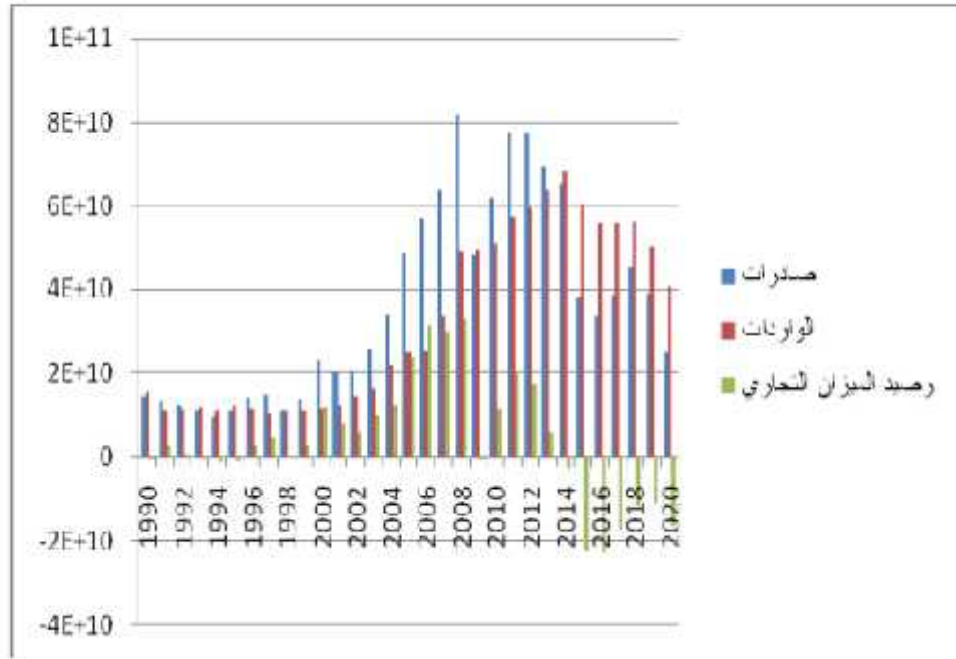
- القدرة على الاستعانة بالأيدي العاملة والخبرات الأجنبية لان تحقيق معدلات نمو اقتصادي عالي يحتاج إلى كوادر فنية ماهرة، وقد تكون غير متوفرة بالبلد.

- القدرة على تمويل الكثير من المشروعات عن طريق الاستثمار المباشر واستيراد رؤوس الأموال الأجنبية خاصة بالنسبة للدول النامية.

- إن التجارة الخارجية تقوم على أساس توفير سلع لا توجد في الدول التي تستوردها وتصدير سلع يحتاجها الآخرون (عوامل إنتاج رؤوس الأموال)، على أن تكون تلك السلع وغيرها يمكن شراؤها من الخارج بأسعار تقل بكثير مما يمكن أن يكون عليه سعرها لو اتجهت محليا. كما يعرف النمو الاقتصادي بأنه العملية التي من خلالها تزيد المقدرة الإنتاجية في البلد نتيجة الاستخدام الأمثل للموارد الاقتصادية أو تطور تقنية الإنتاج 353⁽¹⁾

(1) عوار عائشة، طهراوي أسماء وآخرون، التجارة الخارجية والنمو الاقتصادي في الجزائر دراسة قياسية للفترة من 1990 إلى 2020، مجلة les cahiers du mecas العدد 1 المجلد 18 ص 353.

(01) : تغيير الميزان التجاري خلال 2020/2010



المصدر: عوار عائشة، طهراوي أسماء وآخرون، التجارة الخارجية والنمو الاقتصادي في الجزائر دراسة قياسية للفترة من 1990 إلى 2020، مجلة les cahiers du mecas العدد 1 المجلد 18 ص 353.

إن رصيد الميزان التجاري حقق فائضا مستمرا خلال الفترة 2000-2008 أين بلغ أعلى قيمة تقدر بـ40.59مليار دولار، ويرجع هذا الفائض في الميزان التجاري إلى زيادة الصادرات بسبب ارتفاع أسعار المحروقات، هذا الارتفاع في الصادرات صحبة نمو مستمر في الواردات أين بلغت 38 مليار دولار سنة 2008 هذا بسبب التوسع الكبير في استيراد مواد التجهيز، لضرورة إنحاء برامج الاستثمار العمومي خلال هذه المرحلة، ليسجل سنة 2015 عجز في رصيد الميزان التجاري بقيمة 18.08مليار دولار بسبب انخفاض في حجم الصادرات، يستمر هذا العجز خلال السنوات الأخيرة 2017 2018 2019 2020

المطلب الرابع: العوامل المؤثرة في التجارة الخارجية:⁽¹⁾

هناك عدة عوامل من شأنها التأثير على التجارة الدولية سواء كان في الدول المتقدمة أو النامية، ومن أهم هذه العوامل نميز:

⁽¹⁾حمدي عبد العظيم، اقتصاديات التجارة الدولية، مكتبة زهراء الشرق، مصر 1996، ص 28

1) انتقال الأيدي العاملة:

- تفاوت الأجور من دولة إلى أخرى، والذي يرجع إلى تفاوت المستوى الاقتصادي بين الدول.
- الندرة النسبية و القدرة المطلقة للعمالة .
- اختلاف درجة المهارة على المستوى العالمي بالنسبة للأيدي العاملة.
- تفاوت مستوى المعيشة والحضارة، مثلا هجرة الفلاحين من أجل تحقيق أموال.
- درجة التقدم الاقتصادي: ففي حالة الرواج يزيد الطلب على العمالة
- العوامل السياسية : الحروب لها تأثير على العمالة مما يجر تحويلات النقود وتأثر القدرة الشرائية.

2) رأس المال:

- سعر الفائدة الحقيقي: انتقال الأموال يكون تبعا لمعدل الفائدة المرتفع.
- سعر الخصم : إذا كانت نسبة الخصم منخفضة فإنها تكون مشجعة لانتقال رؤوس الأموال.
- سعر الصرف: رأس المال الذي ترتفع قيمة عملته عالميا يكثر عليه الطلب من الدول الأخرى ويزيد حجم التبادل، والحوافز على الاستثمار في هذه البلدان.

3) التكنولوجيات:

- إن اختراع آلات جديدة تساهم في الإنتاج والتغلب على مشاكل نقص الأيدي العاملة يوفر الجهد، التكاليف، الوقت والجودة مما يؤثر على التبادل التجاري.
- إضافة إلى هذه العوامل نجد أن ظهور الدول الحديثة، التجمعات الجهوية والمنظمات الدولية الانفتاح الاقتصادي، كلها عوامل أثرت على التجارة الأولية

المطلب الخامس: النظريات المفسرة للتجارة الخارجية

أولا النظرية الكلاسيكية للتجارة الخارجية:

لقد ظهرت هذه النظرية كرد فعل على مذهب التجاربيين الذي كان يرى بفرض القيود على التجارة الخارجية و ذلك من أجل الحصول على أكبر كمية ممكنة من المعادن النفيسة، والتي تعتبر هذه الأخيرة مقاسا للقوة الاقتصادية للدولة .

فالنظرية الكلاسيكية تنادي بحرية التجارة الخارجية ومن أهم روادها "آدم سميث" والذي فسر أسباب قيام

التجارة الخارجية في كتابه " ثروة الأمم" 1776

الفرق بين التكاليف الإنتاجية بين الدول أو ما يعرف بالميزة المطلقة absolute advantage وقد افترض سميث أن كل دولة قادرة على إنتاج سلعة واحدة على الأقل، أو مجموعة من السلع بكلفة حقيقية أقل مما يستطيع شراؤها التجاريون، وبالتالي فإن كل دولة ستكسب أكثر فيما إذا تخصصت بتلك السلعة الأخرى، وقد اعتبر سميث أن الكلفة الحقيقية تقاس بمقدار وقت العمل اللازم لإنتاج السلعة، وحسب هذا المفهوم فإن السلع تتبادل بعضها وفقا لنسبة ساعات العمل المستخدمة في إنتاجها.⁽¹⁾ وحسب آدم سميث كل دولة سوف تكسب إذا قامت بالتخصيص في إنتاج السلع التي تتمتع بميزة مطلقة في إنتاجه.

في حالة وجود دولتين لكل منهما ميزة مطلقة في إنتاج إحدى السلع فإن تخصيص مبدأ التخصيص (الإنغماس) في التجارة الحرة، وفقا لنظرية الميزة المطلقة سيحقق مكسب لكتلا الدولتين⁽²⁾ لتأتي بعدها نظرية الميزة النسبية لدافيد ريكاردو المفكر الاقتصادي الإنجليزي والذي حسبته كل البلدان لها منفعة في التجارة الخارجية نظرية الميزة النسبية لدافيد ريكاردو:

تعود هذه النظرية إلى دافيد ريكاردو المفكر الاقتصادي الإنجليزي، فحسب هذا المفكر كل البلدان لها منفعة في المشاركة في التجارة الخارجية⁽³⁾ توضح هذه النظرية أنه لو امتازت إحدى الدول بظروف إنتاج أحسن من تلك السائدة في بلد آخر، فكل البلدان يستفيدان من إقامة تبادل خارجي دون أن يقتضي ذلك تخصص البلدان في إنتاج السلعتين وتخصص البلد الآخر في الاستيراد حيث يتخصص البلد الأقل كفاءة في إنتاج تصدير السلعة أي أنه يرى أن ليس كل دولة لديها الميزة المطلقة في إنتاج السلعة وخاصة في الدول النامية وذلك يعود إلى الطرق التقليدية في إنتاج، وعدم إمكانيتها في بناء مشاريع ضخمة للاستفادة من الوفرة كما هو الحال في الدول المتقدمة اقتصاديا.⁴

هذا الذي يجعل من استخدام النظرية الميزة المطلقة لتفسير التجارة الدولية وبالتالي يبرز سؤال: كيف تستطيع الدول الأقل كفاءة منافسة الدول الصناعية المتقدمة؟

(1) جمال جويدان الجمل 25.

(2) جمال جويدان الجمل، مرجع سابق ص ص 25.28

(3) يوسف سعداوي ص 26

(4) جمال جويدان الجمل 29

هذه تجعل من صناعتهم أقل كفاءة من تلك التي في الدول الصناعية المتقدمة ومنه فالدول النامية تعمل على حماية صناعتها من المنافسة الأجنبية غير العادية (1)

يمكن للدول من خلال نظرية ريكاردو الميزة التنافسية للسلعة أن تحقق مكاسب من الدخول في التجارة الخارجية

يرى ريكاردو أنه من الأفضل التوجه نحو التجارة الخارجية لاستيراد السلع بأسعار أقل تكلفة في حالة كانت هذه السلع مكلفة محليا (2)

بمعنى يتخصص كل بلد في المنتج الذي يحقق أكبر ميزة نسبية

نظرية ستوبلر - سامولسون تدرس نظرية سنوبلر - سامولسون (3)

Stolper - Samuelson Theory "أثر تغير أسعار السلع على دخول عوامل الإنتاج". وضعت هذه النظرية عام 1941، أي أنها تسبق الدراسة التي نشرها سامولسون عن تعادل أسعار عوامل الإنتاج بنحو سبع سنوات، لقد بينت النظرية على نفس الأسس التي قامت عليها نظرية هيكرشر - أولين، ولكنها تبحث في الأثر الذي يمكن أن يؤدي إليه التدخل في أسعار السلع على حجم إنتاج تلك السلع، وبالتالي على عوائد عوامل الإنتاج المستخدمة في إنتاجها، وذلك في نموذج للتوازن العام.

يبدأ التحليل أخذا بعين الاعتبار أن دخل الشخص يعتمد على ما يقدمه للاقتصاد، فيكسب العمال الأجور التي قد تكون مرتفعة أو منخفضة اعتمادا على مستوى مهارتهم، ويكسب مالكي رأس المال الربح، ويربح ملاك الأرض الربح، لذا فإن مقدار الدخل المكتسب لكل عنصر يعتمد على الطلب على مدخلاته المعروضة، ويشار إلى الطلب على مدخلات معينة بالطلب المشتق لأنه مشتق بطريقة غير مباشرة من الطلب على الإنتاج، فإذا كان الطلب على المنتجات مرتفعة وسعرها مرتفع سيكون العنصر المستخدم في الإنتاج مفيد نظرا لمردوده المرتفع. بشكل عام فأي تغير يحدث في الاقتصاد يغير سعر المنتج يؤثر عليه مباشرة، وتؤثر التجارة الخارجية في تغيير أسعار المنتجات، فعلى سبيل المثال ترتفع أسعار الصادرات

(1) جمال جويدان ص ص 28-29

(2) بتول بن رحو، دراسة العلاقة بين الاستثمار في البنى التحتية ومعدل النمو الاقتصادي في دول المينا: دراسة قياسية لحالة الجزائر وفق نموذج بارو للفترة (1990-2017)، أطروحة دكتوراه تخصص اقتصاد كلي نقدي ومالي، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم الجزائر، 2019-2020 ص 31

(3) وليد عابي، حماية البيئة وتحرير التجارة الخارجية في إطار المنظمة العالمية للتجارة دراسة حالة الجزائر، أطروحة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة فرحات عباس، 2018/2019

وتتخفف أسعار الواردات وتحرك الأسعار بسبب التغيير في الطلب على تلك العناصر، وتقود إلى تغيير

العائد المدفوع لكل عنصر وبالتالي تؤثر التجارة على توزيع الدخل.2

لقد أثبتت النظرية أن زيادة الأسعار النسبية المحلية لإحدى السلع سوف يؤدي إلى زيادة الدخل الحقيقي لعامل الإنتاج الذي يستخدم بكثافة في إنتاج السلعة، ويعود السبب في ذلك إلى أن ارتفاع السعر اللي لهذه السلعة مقارنة بالسلع الأخرى سيحفز المنتجين على زيادة إنتاجها، بدلا من استيرادها المكلف، وما أن حجم العرض من عملي الإنتاج ثابت، فإن الإنتاج الإضافي المترافق بزيادة الأسعار يستلزم تحول قسم من عوامل الإنتاج المستخدم في صناعة السلعة الثانية إلى السلعة الأولى، ولكي يتم ذلك لا بد من زيادة سعر هذا العامل مع سعر العامل الآخر، ومن ثم سوف يزداد دخله.

هناك العديد من المحاولات التي أجريت لتعميم هذه النظرية وقد ثبتت امكانية التعميم نظرية، وذلك من حيث تساوي عدد السلع مع عدد عوامل الإنتاج.

ثانيا: النظرية النيو كلاسيكية للتجارة الخارجية:

لقد اتفق الاتجاه الكلاسيكي أن التبادل الدولي لا يتم إلا إذا توفر شرط اختلاف التكاليف المطلقة والنسبية لكنهم لم يعطوا أي تفسير دقيق لهذا الاختلاف فأتى كل من هكتر وأرلين بالتفسير المنتظر مرجعين اختلاف التكاليف النسبية إلى اختلاف امتلاك كل بلد للعوامل الخارجية

حيث كتب هيكتر في 1919 مقالا يشير فيه إلى أنه إذا كانت البلدان تتوفر على كميات كبيرة من العامل الوفير واستيراد السلع التي تتطلب كميات من العامل النادر نسبيا

كما ساهم أوليس في 1933 الذي أظهر أن استمرارية التبادل الحر للسلع تؤدي إلى تعديل أسعار العوامل الإنتاجية في كل البلدان لأن الاستعمال المكثف للعامل الوفير يؤدي إلى ندرته تدريجيا، وبالتالي ترتفع أسعاره، أما العامل النادر فتتخفف أسعاره وذلك لانخفاض الطلب عليه، وهذا ما يؤدي إلى تساوي الأسعار بين العامل النادر والعامل الوفير

تظهر أهمية هذه النظرية في كونها تظهر أن التبادل الحر للسلع يمكن أن يعتبر كبديل للتبادل الحر للعوامل الإنتاجية، بما أن تبادل السلع يؤدي إلى تعادل أسعار عوامل الإنتاج وبالتالي فالتجارة الخارجية هي حل لمشكلة الندرة النسبية لعوامل الإنتاج

أما " سامو يلسون " فقد أثبت كل من نتائج هكتلر و أولين ومن خلال أعماله أكد أن التجارة الدولية لا تضمن الحصول على أرباح لجميع الدول المتبادلة بنفس الحجم بل أن استفادة البعض قد تكون على حساب الآخر.

وقد اعتمد هذا الاتجاه على النقود في تحليلها كلا هكتلر و أولين فإنه يجب على البلد أن يوفر سلعة بسعر منخفض على السعر المطبق دوليا حتى تتمكن من تصديرها ويستورد السلع التي ينتجها بسعر مرتفع بالمقارنة الخارجية على اختلاف الأسعار النسبية والتي ترتبط باختلاف توفر كل بلد على عوامل الإنتاج لأن أسعار عوامل الإنتاج تتأثر بعوامل العرض والطلب هذه النظرية جلبت اهتمام المزيد من الاقتصاديين و أهم مساهمة ليونسيف الذي أراد أن يؤكد نتائج هذا الاتجاه من خلال دراسته الإحصائية لصادرات و واردات أمريكا⁽¹⁾

ثالثا النظرية الحديثة في التجارة الخارجية

ظهر هذا الاتجاه كتيار جديد يقوم بتسيير نظرية التجارة الخارجية على أساس ديناميكية العوامل الداخلية فخلافا للتحليلات التي قدمتها النظريات السابقة تعتمد هذه النظرية على الفرضيات العلمية و من بين هذه النظريات:

نظرية ستقيان ليندر والتبادل الدولي ، نظرية غرنون ودورة حياة المنتج ، نظرية يونسيف ونظرية جونسون والديناميكية للتبادل الدولي، كل هذه النظريات جاءت لتقوم بتجديد العوامل الرئيسية لنمط التبادل الدولي عن طريق اكتساب ميزة نسبية في عامل مهم متمثل في دور الحوث والتطوير وأهميتها بالنسبة لقطاع التجارة الدولية وهي بذلك تعد أكثر واقعية في تفسيرها للظواهر في الاقتصاد العالمي ونمط التجارة الخارجية

تزامنا مع الأفكار التي طرحها هذا الاتجاه ، الاتجاه ظهر في نهاية السبعينيات من القرن الماضي ، تيار حديث تبنى مجموعة من الأفكار تضمنت نقضا لبعض الفروض الأساسية التي اعتمد عليها بعض النظريات السابقة ومن بين الاقتصاديين في هذا الاتجاه نجد كرومان و دكست نورمان، بالإضافة إلى "لانكستر" و مليمان وغيرهم

و من بين نقاط الاختلاف بين هذه النظرية و التقليدية والتقليدية الحديثة الخاصة بالسياسة اللازمة للتنمية الصناعية والتأثير اللاحق على النمو، حيث أن الحوافز المحايدة وحرية التجارة لا تقود بالضرورة

⁽¹⁾ أعمار نويوة، مطبوعة في مقياس الاقتصاد الدولي، قسم العلوم التجارية، جامعة الحاج لخضر باتنة، الجزائر، ص 13.14.15

إلى النتائج التي تتبناها النظرية التقليدية وبالتالي فإن الاستفادة في ظل هذه الظروف تكون عن طريق ارتفاع الأجر الحقيقي وإنتاج السلع من وفورات الحجم وخفض التكاليف وزيادة القدرة على التصدير⁽¹⁾

نظرية تشابه الأذواق كنموذجاً للنظريات الحديثة :

في تفسيره لقيام التجارة الخارجية يفسر "ليندر" بين نوعين من السلع المنتجات الأقلية و السلع الصناعية، فبالنسبة للمنتجات الأولية يرى ليندر أن تبادلها يتم طبقاً للميزة النسبية، و أن الميزة النسبية تتحدد بنسب عناصر الإنتاج. وهو في هذه الحالة يقدم نفس تفسير هكشر أولين حيث أنه و حسب ليقدّر عندما تكثر عوامل إنتاج المنتجات الأولية المتمثلة في الموارد الطبيعية يؤدي ذلك إلى انخفاض أثمانها و بالتالي تنخفض تكلفة هذه المنتجات، و في حالة العكس أي عندما تقل عوامل الإنتاج فإن ذلك يؤدي إلى ارتفاع أسعارها، و بالتالي ترتفع تكلفة هذه المنتجات، و حسب ليندر في انخفاض تكلفة المنتجات الأولية فإنه سيتم تصديرها، و في حالة ارتفاع تكلفة الإنتاج فسوف يتم استيراد تلك المنتجات الأولية⁽²⁾

أما فيما يتعلق بالسلع الصناعية أو المنتجات النهائية فيرى "ليندر" أن الجزء الأكبر من التجارة يكون موضوعه هذه السلع، حيث تكون نماذج الطلب هي المسؤولة عن اتجاه و حجم التجارة. فاختراع منتجات جديدة و تقديمها يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالأسواق المحلية، و لهذا فإن العامل الأساسي في إنتاج السلعة ليس نفقة إنتاجها و لكن السوق الذي يتم تداولها فيه، فوجود أسواق واسعة من أهم سمات المراحل الأولى لنمو المنتج. ومنه فالمبدأ الأساسي في نظرية هو أن وجود طلب محلي على السلع يعتبر شرطاً ضرورياً من أجل تصديرها.

وبما أن الاختراعات تظهر استجابة لحاجة الأسواق المحلية فإن المستهلكين في الدول الأخرى ذات المستوى المتماثل في التطور الاقتصادي الذين لهم نفس الحاجات سرعان ما يكتشفون المنتج الجديد و هذا يعني حسب "ليندر" أن هذه التجارة تنشأ بين دول تتماثل في دخولها و هيكل أسواقها و احتياجاتها، حيث أن نسبة كبيرة من التجارة الدولية تتم فيما بين الدول المتقدمة أو الدول الصناعية.⁽³⁾

كما بين أولين أن التجارة الخارجية لا تقوم على التفاوت النسبي بين تكاليف الإنتاج و إنما على التفاوت بين الدول في أسعار عوامل الإنتاج، و بالتالي في أسعار السلع المنتجة. و ترجع أهمية وفرة عوامل

⁽¹⁾ هواري بن نجار، اثر التجارة الخارجية على النمو الاقتصادي في الجزائر، مذكرة ماستر، قسم العلوم التجارية، تخصص مالية وتجارة دولية، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2021/2020، ص 26.

⁽²⁾ عادل أحمد حشيش و مجدي محمود شهاب، أساسيات الاقتصاد الدولي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2003، ص 130

⁽³⁾ زينب حسين عوض الله، الاقتصاد الدولي، دار الجامعة الجديدة، مصر، 1003، ص ص: 19، 13.

الإنتاج في تطبيق نظرية الثمن و التوازن التي تستخدم في نظرية العرض و الطلب على نظرية التجارة الخارجية.

يرى أولين أن سبب قيام التجارة الخارجية بين الدول يرجع إلى الاختلاف في أسعار السلع المنتجة و الذي يرجع إلى ظروف كل دولة من حيث وفرة أو ندرة عوامل الإنتاج ، و ينعكس هذا كله في اختلاف أثمان السلع المنتجة، و هكذا ستوجد دول تتخصص في إنتاج سلعة معينة لأنها تتمتع بميزة معينة في إنتاجها و أن هذه الميزة ترجع لاختلاف أسعار عوامل الإنتاج المشتركة في إنتاجها. و تقوم التجارة الخارجية لاختلاف النفقات النسبية ثم يزداد الطلب على منتجات كل دولة و تستفيد من مزايا الحجم الكبير و هكذا تتضافر وفرة عوامل الإنتاج و الحجم الكبير .

المطلب السادس: تأثير التجارة الخارجية على ميزان المدفوعات

بداية يمكننا تبيان تأثيرات التجارة الخارجية على ميزان المدفوعات بشكل تبادلي حيث يمكننا معرفة هذا التأثير بمعرفة مدى تأثير ميزان المدفوعات بها ولعل الدراسات التطبيقية خير سبيل لذلك فعلى سبيل المثال من خلال هذه الدراسة التطبيقية لقياس مدى أثر و تأثير ميزان المدفوعات ب وعلى التجارة الخارجية وسعر الصرف خلال الفترة من 1990 إلى 2009 و المعنونة ب ميزان المدفوعات وأثره على التجارة الخارجية (دراسة حالة الجزائر) تبين لنا أن ما يلي:⁽¹⁾

ميزان المدفوعات الجزائري يتأثر بالميزان التجاري وهذا راجع لطبيعة الاقتصاد الجزائري (اقتصاد ريعي) وهو ما تثبته الصادرات خارج المحروقات والتي لا تتجاوز نسبة 04 % وأن السياسة النقدية التي تم إتباعها والتخفيضات المتعاقبة التي لحقت بالدينار الجزائري ما هي إلا محاولة تقريب الدينار من قيمته الحقيقية ولم يكن لها سوي تأثير ضئيل في ميزان المدفوعات وهذا ما تم إثباته من خلال معامل الارتباط بين ميزان المدفوعات الجزائري وسعر الصرف من جهة والاستثمار الأجنبي المباشر من جهة أخرى، على الرغم من الإصلاحات والسياسات المتبعة والتي كانت بعضها مفروضة من الأزمة التي عاشتها ومن دافع التجربة الماضية، وعلى هذا الأساس يمكن القول أنه :

(1) حامي بوحفص، عقبي لخضر، ميزان المدفوعات وأثره على التجارة الخارجية (دراسة حالة الجزائر) ،مجلة دراسات، العدد الاقتصادي، العدد 2 المجلد 1 ص 124

- قد يكون امتداد أثر وتأثر ميزان المدفوعات بعوامل كثيرة كالسلوك الاجتماعي للأفراد، المساعي والجهود الدبلوماسية المبذولة من طرف الدبلوماسيين، التكنولوجيا حتى المستوى الثقافي والتعليمي والأمني، كل هذه الأسباب وغيرها تساهم في التأثير في ميزان المدفوعات كما أنها تتأثر به كما ونوعا. في حين خلصت دراسة الدكتور حيدر يزر والمعونة ب سياسات الاستثمار الاجنبي والتجارة الخارجية و أثرهما على ميزان المدفوعات الجزائري خلال الفترة 2000/2015 آثار سلبية لسياسات متضادة أن الجزائر مثلا :

- تعاني الجزائر من جز دائم تجاه العالم الخارجي، وذلك نظرا لضعف مستويات الادخار وارتفاع مستويات الاستهلاك، كل ذلك في ظل ضعف مرونة الجهاز الإنتاجي.⁽¹⁾

- لم تساهم المستويات المرتفعة للواردات في الجزائر في إنعاش القطاعات التصديرية أو زيادة معينة في رأس المال الإنتاجي على الأقل، بل على العكس من ذلك، ساهمت الواردات في إضعاف بعض القطاعات التصديرية بسبب جودة المنتج المستورد و المنافسة.

- الاستثمار الأجنبي المباشر لم يكن له فائدة واضحة تذكر على قطاعات التصدير غير النفطية، و هذا على عكس ما أثبتته الدراسات التجريبية ، وانحصر تأثير الاستثمار الأجنبي على قطاع صادرات المواد الأولية و الاستخراجية (ومنها النفط خصوصا) على حساب تخلف القطاعات الأخرى.⁽²⁾

- تتوفر الجزائر على بدائل تمويلية غاية في الأهمية، في ظل ضعف المالية العامة، وانهيار احتياطات النقد الأجنبي وضعف قطاع الصادرات، وتمثل هذه البدائل في تعبئة الادخار المحلي الوطني عبر إدماج خدمات الصيرفة الإسلامية في المؤسسات المالية الوطنية (بنكية وغيرها) ، وفتح الاستثمار الأجنبي والوطني في هذا المجال لخلق شبكة

خدمات مالية إسلامية متكاملة، تشمل جل شرائح المجتمع الجزائري الذي يتداول حجم كتلة نقدية تفوق ال 60 % من القاعدة النقدية ووسائل الدفع الإجمالية.

ويمثل الجدول التالي تطورات مؤشرات الانفتاح التجاري في الجزائري خلال 12 سنة والذي من خلاله يمكننا استشفاف انعكاسات التجارة على ميزان المدفوعات

(1) يزيير حيدر، سياسات الاستثمار الاجنبي والتجارة الخارجية و أثرهما على ميزان المدفوعات الجزائري خلال الفترة 2000/2015 آثار سلبية لسياسات متضادة ص 227، هل هو كتاب؟

(2) نفس المرجع ص 228

2012/2000

:(01)

مؤشرات الانفتاح	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000
المؤشر 1	0,781	0,672	0,694	0,71	0,765	0,718	0,706	0,713	0,656	0,622	0,608	0,582	0,628
المؤشر 2	...	0,314	0,347	0,39	0,311	0,28	0,249	0,271	0,287	0,27	0,284	0,244	0,241
المؤشر 3 (%)	8,1	5,3	6	7	6,8	7,3	7,6	9,8	10,7	13,9	13,4	13,5	11,8
المؤشر 4 (%)	...	3,8	3,9	4,6	3,2	3,6	3,2	4,7	6,3	7,4	8	7	5,5

: دريس رشيد، انعكاس الانفتاح التجاري في الجزائر على هيكل ميزان مدفوعاتها .

أما المؤشرة فيمثل مؤشر قيود التجارة 3 و يحسب بمتوسط معدل الرسوم الجمركية على الواردات، بينما المؤشر 4 يمثل مؤشر قيود التجارة 4 و يحسب بنسبة الضرائب على التجارة الدولية إلى الإيرادات الجارية للحكومة.⁽¹⁾

⁽¹⁾ دريس رشيد، انعكاس الانفتاح التجاري في الجزائر على هيكل ميزان مدفوعاتها، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، 2014 ص 15.

المبحث الثاني: ماهية قطاع النقل البحري:

لقطاع النقل البحري دورا رئيسيا في التجارة الخارجية التي تمثل عملا قويا في اقتصاديات الدول وهذا منذ القدم

المطلب الأول مفهوم النقل البحري

أولاً: مفهوم النقل:

1. لغة: نقل ينتقل نقلا، نقل الشيء أي حوله من مكان لمكان، نقل الكلام أي رواه عنه، وعرف في مجمع اللغة العربية على انه العملية التي يمكن بها تغيير مكان السلع الأشخاص .. ولها وسال عدة في البر والبحر والجو⁽¹⁾

2. إصطلاحا: تباينت تعاريف النقل بين المختصين ومن بين التعاريف الشائعة له نذكر:

عرفه "هانز أدلر" وهو خبير في شؤون النقل لدى البنك الدولي للاستثمار والتعمير BIRD تعبير عن خدمة أو وحدة لإيصال مراكز الإنتاج و المناطق الأهلة بالسكان مع بعضها أي مع مراكز الاستهلاك ولا يختلف هذا التعريف عن الدلالات اللغوية في الأصل المكون له، إلا أنه حدد طبيعة عمليات النقل بشكل دقيق حيث ترتبط بالأماكن المأهولة ومراكز الاستهلاك

كما عرفه النظام الاشتراكي على أنه تلك العمليات الحركية التي من شأنها أن تؤدي إلى تحقيق الأهداف الإنتاجية وغير الإنتاجية للمنشأة ولعموم أفراد الشعب بالتكامل السليم والوقت المناسب أو بما يتفق مع الخطة المركزية لسياسة الدولة⁽²⁾

وتظهر المسلمات الاشتراكية بشكل جلي في مقاصد النقل حسبه حيث يختص بعموم الشعب خدمة للدولة وتوافقا مع خططها المركزية

أما القانون الجزائري فيعرف النقل كما يلي:

نصت المادة 16 من القانون رقم 17/88 المؤرخ في 10 ماي 1988 على مايلي:

* يعد النقل كل نشاط ينقل بواسطة شخص طبيعي أو معنوي أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر

⁽¹⁾ أحمد مسعودي، سياسة النقل والتنمية في الجزائر-دراسة النقل بالسكة الحديدية الفترة 2011-2018 ، مذكرة ماستر، قسم العلوم السياسية والعلوم الدولية، تخصص سياسة عامة، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، 2018/2019، ص3

⁽²⁾ سيسرفو ختالة و آخرون ، واقع وأفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية ، المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية، عدد 06 جوان 2017، ص 48.

على متن مركبة مهما كان نوعها (1)

واقصر القانون الجزائري في تعريفه للنقل على أنه نشاط دون التطرق إلى الجانب الاقتصادي ويعرف النقل أيضا على أنه دورة الأفراد أو الطاقة أو البضائع التي يقوم بها الأفراد لتحقيق أهداف اجتماعية(2)

ثانيا: تعريف النقل البحري:

هو صناعة اقتصادية تعتمد على نظام تكنولوجي دقيق، يتحدد فيه مستوى صناعة منتجات النقل ومستوى تشغيل هذه المنتجات و كيفية إدارتها لتحقيق الفائدة العظمى لقطاعات الاقتصاد الأخرى أي نشاط انتاجي من حيث ما يضيف السلعة المنقولة من منفعة اقتصادية مكانية و زمانية وذلك بنقله من مكان لآخر، فيما يعد نشاطا توزيعيا نظرا لدوره الأساسي في عملية التبادل والتوزيع للسلع والخدمات على كافة المستويات المحلية والإقليمية والدولية

كما يمكن تعريفه أيضا من خلال المحاور الرئيسية التي تسهم في تقديم خدمات النقل البحري وتشمل السفينة وساحات بنائها والسماسة الذين يعملون في مجال تقديم خدمات النقل البحري فضلا عن الموانئ وشركات الشحن والتفريغ وما يرتبط بنشاطها من خلال نقل وتخزين إضافة إلى شركات التأمين البحري

كما يمكن تعريف النقل البحري : ليشمل كافة الهيئات والمؤسسات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات النقل البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة ، وهو كذلك العملية التي تتولد من خلالها ما يعرف بالمنفعة المكانية في الاقتصاد، وهو عملية مهمة للإنتاج وعليه يقوم التبادل (3)

و بالتالي نجد أنه فيما يخص النقل البحري في إطار التجارة الخارجية : من أهم الوسائل التي تعتمد عليها الدول في تجارتها الخارجية، نتيجة قدرة النقل البحري توفير القدرة على استيعاب أكبر من الصادرات أو الواردات من دول أخرى.

(1) قانون 17/88 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن تنظيم النقل في الجزائر وتوجيهه، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، المادة 16 ص 775.

(2) ميرة بولملح، قطاع النقل بين ضروريات التنمية المحلية و التزامات التنمية المستدامة في الجزائر، أطروحة دكتوراه ، قسم العلوم الاقتصادية، تخصص اقتصاديات الخدمات و تنمية الأقاليم جامعة جيجل ، 2017-2018 ص 3.

(3) علي أحمد الأمين، أثر النقل البحري على النمو الاقتصادي في السودان في الفترة من 1990-2014، أطروحة الدكتوراه ، جامعة السودان، 2016، ص 27

المطلب الثاني: خصائص النقل البحري:

إن الاستثمار في النقل البحري له طبيعة خاصة جدا وذلك للميزة التي يتميز بها و هي العوامل الطبيعية المناخ والبحر إلخ وبالتالي فالابتكار في هذا المجال يتطلب كثافة رأس مالية التي تمكننا من تطوير الطبيعة لخدمة الإنسان كذلك يتطلب مشروعات مكملة في الملاحة البحرية وذلك من أجل ضمان الإبحار الجيد للسفن والسلامة حتى الوصول بمختلف أحجامها إلى جانب توفير التجهيزات اللازمة لعمليات الشحن والتفريغ ويمكن تلخيصها فيما يلي:

1- ارتفاع الكثافة الرأسمالية لمشاريع صناعة النقل البحري و ذلك بارتفاع التكلفة الرأسمالية لبناء الترسانة البحرية الخاصة ببناء و إصلاح النفس وكذلك الارتفاع في إنشاء المراسي الخاصة بسفن البضائع الموحدة والمجزأة وكذلك الحاويات وإنشاء الموانئ.

2- تزايد استخدام التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري يلعب التقدم التكنولوجي دورا مهما في صناعة النقل البحري إذ يساهم في رفع معدلات الإنتاج و خفض بعض عناصر التكاليف، إلى جانب علاج مشاكل الملاحة تطبيق النظام الآلي في إدارة السفن داخل الموانئ ، وقضى على الطاقات العاطلة، وتحسين مستوى الإنتاجية كما ونوعا، كما عرف تطورا في أي مجال الشحن والتفريغ و ذلك بإيجاد تسهيلات للتفريغ وحفظ البضائع⁽¹⁾

3- صناعة النقل البحري صناعة دولية تخضع لسيطرة بعض الدول والشركات الملاحية العالمية.

4- طول العمر الافتراضي لمشروعات صناعة النقل البحري إذ يتراوح العمر الافتراضي للسفن في المتوسط بين 25 إلى 30 سنة كما تصل فترة العمر الإنتاجي للموانئ البحرية

5- خدمات صناعة النقل البحري غير قابلة للتخزين: تقدم الخدمة بصورة تتابعية ومتمثلة من حيث الزمن وحيز النقل فالسفينة تبحر في زمن ومكان محدد لتصل إلى ميناء آخر في زمن محدد، كما أن البضائع التي سوف تنقل بحرا عبر السفينة، مما يؤدي إلى عدم استغلال حيز السفينة كله في حالة عدم وجود الكم المناسب من البضائع المراد نقلها

⁽¹⁾ علي صبيطة، الأهمية الاقتصادية لنقل ودوره في التنمية الاقتصادية، مجلة الاقتصادية للإحصاءات التطبيقية، كلية العلوم الاقتصادية، تخصص التجارية وعلوم التسيير جامعة الجلفة، 2014، ص 76.

6- تكاليف صناعة النقل البحري غير قابلة للتجزئة لأن عند تسعير خدماتها وتقييم الاستثمارات الموجهة إليها تظهر مشكلة توزيع هذه التكاليف فمثلا نجد أن الموانئ تخدم عددا من السفن المختلفة حجما ونوعا وتخصصها وبالتالي يصعب توزيع تكلفة الميناء على مختلف الأنواع⁽¹⁾

7- توافر المعلومات في صناعة النقل البحري حيث يقيم تبادل المعلومات إلكترونيا من خلال نظم اتصالات متقدمة تعمل على نقلها بين المحطات الأرضية والسفن والجمارك. إلخ وهذا التوافر في المعلومات يؤدي إلى انجاز نقطة النقل البحري بأقل وقت و تكلفة⁽²⁾

ويمكن تقديم خصائص أخرى للنقل البحري مرتبطة بطبيعة النشاط حيث أن مشاريع الاستثمار في أنشطة النقل البحري تتسم بطبيعة خاصة مقارنة بالمشروعات الاستثمارية في الأنشطة الاقتصادية الأخرى و هذا راجع إلى طبيعة أن النقل البحري يتأثر بدرجة كبيرة بقوى الطبيعة (البحار، الطقس، ...)، و من هنا فإن الاستثمارات في هذا القطاع تتصف بدرجة عالية من الكثافة الرأسمالية للتغلب على قوى الطبيعة وجعلها في خدمة الإنسان، كما تتطلب مشروعات ملاحية مكتملة وتوافر موانئ ذات أعماق ملائمة للسفن بمختلف أحجامها وقادرة على تحمل عمليات البحر الناتجة عن حركة الأمواج، إلى جانب توفير التجهيزات اللازمة لعمليات الشحن والتفريغ، وتتميز مشاريع الاستثمار في أنشطة النقل البحري بخصائص نحاول تلخيصها فيما يلي:⁽³⁾

- ارتفاع الكثافة الرأسمالية لمشاريع صناعة النقل البحري
- تزايد استعمال التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري
- صناعة النقل البحري صناعة دولية تخضع لسيطرة بعض الدول والشركات الملاحية العالمية
- طول العمر الافتراضي لمشروعات النقل البحري
- خدمات النقل البحري غير قابلة للتخزين
- تكاليف صناعة النقل البحري غير قابلة للتجزئة

⁽¹⁾ عثمان حمودي، دور الموانئ البحرية في تنشيط التجارة الخارجية، مذكرة ماستر، كلية التجارة، جامعة مستغانم، الجزائر، 2018، ص3

⁽²⁾ عثمان حمودي، نفس المرجع، ص 3

⁽³⁾ حبيطة علي، الأهمية الاقتصادية للنقل ودوره في التنمية الاقتصادية، مجلة الاقتصاد والاحصاء التطبيقي، العدد 22 ، 2014 ، ص-ص 75.77.

المطلب الثالث: الإطار النظري للنقل:

منذ أن بدأت أهمية النقل ظهرت فكرة الاهتمام به لدى العديد من الاقتصاديين ومن بين المدارس فيما يلي:

أولاً: مكانة النقل في النظرية الكلاسيكية:

لم يعطي الكلاسيكيون أهمية بالغة للنقل في نظرياتهم بل ركزوا في تقديم العمل وتراكم الثروات والتبادل الدولي فحسب آدم سميث فإن النقل ليس له دور نوعي يلعبه في النشاط الاقتصادي وقد أثبت ذلك في مقولته " سبب الكساد الطويل المدى لبعض اقتصاديات افريقيا الداخلية و آسيا الشمالية هو بعدها على البحر، وغياب شبكات النقل وهذا ما يعرقل نمو تجارتها، وتجعل الأسواق ضيقة مما لا يسمح بتحقيق تقديم العمل ويؤكد أن هناك تناسب بين تطور الأمة وتطور شبكة النقل بقوله " إن نشأة السوق الداخلية تعود إلى تنمية شبكة النقل وأيضا آدم سميث يرجع أسباب الركود الاقتصادي في الدول النامية إلى غياب النقل كعنصر أساسا

أما ريكاردو فيري فيرى أن آثار نفقات النقل لا يمكن أخذها بعين الاعتبار إلا إذا كانت طبيعية و أن عملية التصاق مع عملية التبادل أي أن هناك علاقة بين التكاليف المرتفعة للنقل و أسعار المنتجات الفلاحية والمواد الأولية المنخفضة في الدول المصدرة (1)

ثانيا مكانة النقل في المدرسة الحديثة

حسب هذه المدرسة وآراء أصحابها فالنقل سلعة اقتصادية مثلها مثل السلع الأخرى، ويفترضون أن مستخدمي هذه السلعة تكون لهم ضرورة قصوى ومدى اختياره للناقل والمنقول وذلك لسببين:

أ) الناقل يقوم بالاختيار بين مختلف كميات عناصر الإنتاج لتتساوى الطاقة

ب) المنقول يختار بين واسطة النقل المقدمة له حتى تتساوى المنفعة الهامشية مع الوسائط الأخرى

مما يعني أن كل وحدة نقدية تنفق، يجب أن تكون لها نفس الربحية الهامشية وبالتالي حسب هذه المدرسة الحديثة وحسب اعتقادهم أن النقل ملكية مثل جميع الملكيات الاقتصادية الأخرى

ثالثا: ... النقل في النظرية الماركسية: (2)

(1) خولة كافي النقل بالسكة، النقل بالسكة الحديدية واثره على الاقتصاد المحلي -دراسة حالة: خط تقرت-قسنطينة، مذكرة ماستر، فرع اقتصاد وتسيير الخدمات، تخصص اقتصاد النقل و الامداد، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، 2010/2011 ص 10-11.

(2) خولة كافي، المرجع نفسه ص، ص 11.12

حسب ماركس قام بتقديم تحليلا للنقطة الناتجة من النقل بحيث يحدد أصل ومصدر هذه النفقات ، ودرس السكك الحديدية الإنجليزية وبين أن مجموع النفقات ومصدرها يعود للتغيير في الصناعة، والنقل لا يضيف أي قيمة لهذه الصناعة ومقولة " القانون العام هو أن جميع نفقات التحرك والتنقل التي تنتج فقط بسبب تغيير في البضاعة لا تضيف قيمة لهذه الأخيرة "

أيضا فماركس يحلل العلاقة بين تطوير النقل وسرعة دوران رأس المال بالتخفيض من حجم المخزون، ورأس المال الجامد وزيادة الإنتاج بنفس كمية رأس المال

أما كريستيان بالو فقال " في النهاية فإن قطاع النقل هو إحدى نقاط تلاقي الإنتاج والتوزيع أين العلاقات تزداد ترابطا بالتطور الرأس مالي "وحسب هذا الاتجاه لم يلقى النقل الدور الذي يليق به، أن أغلب الدراسيين اهتموا بمجالات الإنتاج وعلاقته و أهملوا العوامل المساعدة

المطلب الرابع: أهمية النقل البحري

1. أهمية النقل البحري العامة

تتمثل أهمية النقل البحري في التجارة الخارجية كبيرة وذلك لسيطرة على ما يقارب 95% منها وتتنجلى أهميتها فيما يلي:

- يرتبط النقل البحري بالتجارة الخارجية ارتباطا وثيقا وذلك عن طريق حركة الصادرات والواردات إذ أن جزء كبير من البضائع يتم عن طريق البحر

- قطاع النقل البحري يشغل اليد العاملة بشكل كبير وهذا ما يقلل من نسبة البطالة -التأثير الإيجابي على ميزان المدفوعات وهو من القطاعات تحن التي تطور اقتصاديات الدول وكذلك الوسيلة الأولى لجلب العملة الصلبة من خلال تصدير خدماتها وهذا ما يؤثر إيجابا على ميزان المدفوعات

- نظرا لتطور النقل البحري فقد ظهرت أهمية تنمية بضائع الترانزايت وهذا ما جعل من ضرورة إنشاء وتطوير موانئ مختصة فيها وهذا باعتبار الخطور البحرية الدولية

2. أهمية النقل البحري على الصعيد المحلي والدولي:

يرتبط النقل البحري بتجارة السلع والبضائع الدولية منذ القدم ارتباطا وثيقا، فهو وسيلة من وسائل عمليات تنشيط التبادل الدولي إذ حوالي ثلاثة أرباع حجم التجارة العالمية تنقل عبر البحر " و يلقى من اهتمام العالم قدر ما تلقاه حركة التجارة العالمية نفسها فبدونه تتوقف تماما حركة التجارة العالمية

فهو الذي يقود حركة التدفق السلعي في التجارة الدولية وقد زاد من هذه المكانة المتميزة للنقل البحري نجاح و انتشار النقل بالحاويات

" والسفينة هي المحور الرئيسي الذي يدور حوله نشاط قطاع النقل البحري والذي يتضمن شركات و توكيلات الملاحة، شركات الشحن والتفريغ، هيئات التأمين، ترسانات البناء السفن، شركات إصلاح السفن...⁽¹⁾

"يلعب النقل البحري دورا فعالا في مرحلة نقل المواد الخام أو النصف مصنعة أو التامة الصنع من بلد إلى آخر، وعاملا هاما في نقل المعدات والآلات ومستلزمات الإنتاج للمصانع التي تقوم بإنتاج تلك السلع⁽²⁾

وهو من العوامل الأساسية التي تؤثر على توطن الصناعة واختيار مواقع الإنتاج ومراكز التوزيع. إن هذا القطاع الاقتصادي الحيوي يعد من أضخم وأغزر القوى الإنتاجية توليدا للدخول والقيم المضافة ، فالاستثمار في بناء و تدعيم الأسطول التجاري لخدمة التجارة الدولية بمائل عملية الاستثمار في الصناعات المنتجة لبدائل الواردات أو الصادرات ويحسن من شروط التجارة الدولية الدولة المالكة لذلك الأسطول و ارتفاع حجم تجارتها الخارجية، ويحسن معدلات تدفق الواردات والصادرات تماشيا مع حجم الطلب العالمي عليها ومنه تقليل تكديس البضائع بالموانئ المحلية، ومن ثم إمكانية أسطول الدولة إن يحمل تجارتها الخارجية أي استخدام شرط تفضيل التجارة الوطنية، بالإضافة إلى إمكانية التأثير في المؤتمرات الملاحية وأسعار النوالين البحرية، كما يؤدي إلى خلق فرص جديدة للعمل ، وتوفر العملات الأجنبية، وتحسين ميزان المعاملات الجارية.

فلنقل البحري أهمية كبيرة في عملية الإنماء الاقتصادي للدول المتقدمة والدول النامية ، فالخدمات التي يقدمها "هي مكملة للنشاط الإنتاجي الذي تقدمه القطاعات الاقتصادية الأخرى سواء الصناعية أو الزراعية أو السياحية أو قطاعات النقل الداخلي كما يلعب قطاع النقل البحري دورا أساسيا في عمليات الأمن الغذائي والتنمية الاجتماعية

والتطور وسائل النقل البحري آثارا هامة في مجال تقسيم العمل الدولي والتخصيص الموارد والتأثير على ميكانيكية السوق العالمي للسلع والخدمات.

⁽¹⁾رصاص حياة، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، مذكرة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التجارية المدرسة الدكتورالية، جامعة وهران، 2012-2013 ص 3.

⁽²⁾نفس المرجع ص 4.

المبحث الثالث: علاقة النقل البحري بالتجارة الخارجية

المطلب الأول: اثر النقل على تقسيم العمل

يؤثر النقل في تقسيم العمل الدولي كونه اساس التخصص الاقليمي بين المناطق الدولية الواحدة بل وبين الدول المختلفة ، فمن هذه الدول ما يتفوق في انتاج سلعه معينة ومنها ما يتخصص في انتاج سلعة اخرى، ومن هذا فان كل دولة ليست الا سوقا لمنتجات الدول الاخرى ومعنى هذا ان التطور الحاصل في وسائل النقل البحري ادى بالعالم الى الانتقال الى نظام يعتمد على التخصص في الانتاج بين الدول المختلفة وكذا تخفيض تكاليف الانتاج نتيجة للمزايا الانتاجية والبشرية والمادية ، اذ ان تخصص دولة ما في انتاج سلعة معينة يؤدي الى تحقيق فائض مما يجعلها تبحث عن اسواق خارجية من اجل تصدير الفائض ويكون ذلك التسويق عن طريق الوسيلة الارخص والاسهل والتي لا تاتر على قيمة السلعة وهنا يلجؤون الى النقل البحري سلعة اكثر تكلفة اقل فائدة اكثرها تظهر اهمية النقل البحري بالنسبة لتسويق السلع في اطار تقسيم العمل¹

المطلب الثاني: تأثير قطاع النقل البحري على ميزان المدفوعات

ميزان المدفوعات عبارة عن سجل لكافة المبادلات الاقتصادية الخارجية بين المقيمين في دولة معينة والمقيمين في الخارج خلال فترة زمنية تحدد على العموم بسنة.

و تعتبر السفينة الموجودة في ميناء أجنبي جزء من الدولة الحاملة لعملها أو الدولة التي يتبعها حامل السفينة، السفن ليست دائما تستخدم لنقل السلع الخاصة بالدولة المالكة فقد تكون لنقل سلع لدولة أجنبية إلى دولة أجنبية أخرى، وهذا ما يعود بالفائدة على الدولة المالكة للأسطول².

ويؤثر قطاع النقل البحري على ميزان المدفوعات إذ يكتسب أهمية كبيرة لاقتصاديات تلك الدولة وكل هذا يؤدي الى تحقيق مزايا وهي كالاتي:

- تدعيم موارد الدولة من العملة الصعبة؛
- الاستفادة من الاسطول الوطني من خلال إيجاره لدولة أخرى؛

¹ سميرة ابراهيم ايوب، اقتصاديات النقل : دراسة تمهيدية، الدار الجامعية للطباعة والنشر، 2022، ص 71.

² مرابط عبد الكريم ولشهب زكرياء، مساهمة قطاع النقل البحري في ميزان المدفوعات دراسة حالة الجزائر 2010-2017 متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم الاقتصادية، تخصص اقتصاد دولي، جامعة جيجل، 2020/2019 83.

- تطوير صناعة النقل البحري من خلال تطوير البنى التحتية والاستفادة من خدمات النقل البحري سواء خدمات الشحن، التفريغ وغرامة التأخير وخدمات مقدمة الى السفن، كل هذا يدعم من ميزان المدفوعات.

المطلب الثالث: اثر النقل البحري على التجارة الخارجية¹

يعمل النقل البحري على تدعيم التجارة الخارجية لحساب الاقتصاد العالمي، فهما عاملان مكملان لبعضهما فالنقل البحري ساعد على انفتاح التجارة الخارجية، فالتجارة غاية والنقل البحري وسيلة لذلك، ويعتبر هو المسيطر عليها وهذا ما جعله يسيطر على كل مسالك التوريد البحرية العالمية وذلك للمميزات التي يحظى بها وهي قدرته على نقل الاف الاطنان بتكلفة اقل في رحلة واحدة وهي لا تلزم في النقل رؤوس اموال كثيرة فقد اسقط النقل البحري الحواجز والفواصل الطبيعية بين دول العالم واتاح التحرك المثمر للبشرية وهذا ما يلزم تطوير النقل البحري واصبح ضرورة لتلبية حاجات المجتمعات للتبادل التجاري والاهتمام بالصناعة البحرية ورفع كفاءة الموانئ وتسهيل حركة الملاحة البحرية من خلال تطوير القوانين البحرية والاتفاقيات الدولية للنقل البحري، ان الدول النامية تسعى لتطوير صناعة النقل البحري من خلال تخصيص اكبر قدر من استثماراتها لتطوير القطاع

المطلب الرابع: النقل البحري ومستويات التوظيف وتنوع العمالة

يمارس قطاع النقل البحري دورا مهما في خلق فرص عمالة وطنية جديدة في مختلف الوظائف سواء في السفينة او في الميناء اي المشروعات المكملة لنشاط النقل البحري ويظهر ذلك في الدول التي تملك سواحل بحرية ممتدة وكلما كان هناك تطور في قطاع النقل البحري كلما وفر فرص عمل أكثر وقطاع النقل البحري يفتح فرص للتوظيف ضخمة وكل هذه الخبرات تمنح القطاع عمال مؤهلين في المجال ما يخدم اقتصادها.²

¹ مهدي درويش جبار، مواكبة التطور في التجارة الخارجية والنقل البحري، جريدة الزمان، العراق، 2004/11/05، 186، 02.

² سميرة ابراهيم ايوب، مرجع سبق ذكره، ص 80.

الفصل الثاني

مؤسسة ميناء جن جن: النشأة

والتعريف

يتطلب بحثنا المتعلق بموضوع محل الدراسة مثله مثل أي بحث علمي تحديد الإطار المنهجي للدراسة الميدانية طالما أن هذا الإطار يعتبر أساس تنظيم الأفكار والمعلومات من أجل البحث عن الحقائق و الوصول إلى النتائج، كما أنه يسمح بدراسة الموضوع بطريقة سهلة و واضحة، ولهذا قمنا بتقسيم الفصل إلى ثلاث مباحث:

- نشأة و تعريف مؤسسة ميناء جن جن

- مهام و أهداف مؤسسة ميناء جن جن

- الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء جن جن بجيجل.

المبحث الأول: نشأة و تعريف مؤسسة ميناء جن جن

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

وهي مرتبطة بالاقتصاد العالمي حالياً، إذ أن هذا القطاع يقدم مجموعة كبيرة من الخدمات.

المطلب الأول: نشأة و تعريف مؤسسة ميناء جن جن

يعتبر الشريط الساحلي لولاية جيجل محل اهتمام داخلي وخارجي منذ القدم، فهو يحظى بموقع استراتيجي ممتاز، واستطاع أن يكون منطقة عبور للسفن التجارية، وبعد حصول الجزائر على استقلالها طرحت فكرة انشاء ميناء جديد بولاية جيجل من طرف السلطات الجزائرية وقد أنشأ ميناء جن جن واصبح بين الهياكل القاعدية للدولة حيث كان تابعا لميناء بجاية إلى غاية سنة 1984 تاريخ إعادة هيكلة هذه المؤسسة حيث أصبح الميناء مستقلا تحت لواء مؤسسة ميناء جيجل طبقا للمرسوم الرئاسي 84/173 المؤرخ في 21/07/1984²، حيث أصبحت هذه المؤسسة شركة ذات أسهم بلغ رأس مالها حوالي 35

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

² مرسوم 84-173 المؤرخ في 22 شوال عام 1404 الموافق ل21/07/1984 يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في جيجل، ج رج ج عدد 30 الصادر في 24/07/1984

مليون دينار جزائري، ونظرا لتزايد النشاط التجاري على المستوى الوطني والملاحة التجارية، أصبحت مدة الانتظار طويلة، بالإضافة إلى عدم وجود موانئ خاصة بالبواخر كبيرة الحمولة، أي ذات العمق الكبير تقرر بناء ميناء جديد¹.

وبمنطقة أشواط بجيجل الذي ارتبطت فكرة إنشائه بمشروع مصنع الحديد والصلب ، حيث تقرر إنشاء هذا الأخير بمنطقة بلارة والذي كان من المتوقع تعامله مع الميناء بحوالي ثلاث ملايين طن أي ما يعادل 66,66% من الطاقة الإجمالية للميناء وقد انطلقت أشغال ميناء جن جن في 09/11/1984 إلى غاية سنة 1999، وقد أوكلت مهمة إنشائه إلى مجموعة شركات إيطالية وهولندية تترأسها شركة « Condotte » الإيطالية، وقد بلغت تكلفة إنجاز حوالى 5 مليار دينار جزائري الصندوق السعودي الصندوق العربي للتنمية الاقتصادية والبنك الإسلامي للتنمية² وقد تم استلام المشروع في أواخر سنة 1991 وأصبح يسمى ميناء جن جن، وقد شهد أول رسو لأول سفينة 1992.

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

انطلاقا من هنا سوف لابد التعريف بالمؤسسة الميدانية جن جن

المطلب الثاني: التعريف بالمؤسسة المينائية جن جن

إن ميناء جن جن العالمي احدث ميناء تجاري شيد بالجزائر فهو يتوفر على عدة مميزات ترشحه الاحتلال مكانة بالصف الأول على المستوى الجهوي والقاري والدولي ،إذ يتمتع بموقع جغرافي استراتيجي في الجهة الشرقية للبلاد وتقدر مساحته ب210 هكتار قابل للتوسع لانه الميناء الوحيد الواقع خارج

¹ بوركوة عبير، هنوس فطيمة، سيرورة عملية التدريب في المؤسسة الاقتصادية (دراسة حالة مؤسسة ميناء جن جن جيجل)، تقرير ترصص لاستكمال متطلبات نيل شهادة ليسانس أكاديمي في علوم التسيير ، تخصص: إدارة الموارد البشرية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، قسم علوم التسيير، جامعة محمد الصديق بن يحي، 2019 ص 4.

² بوركوة عبير، هنوس فطيمة، مرجع سابق، ص5.

المدينة، إن موقعه قائم على عرض $51^{\circ}36'$ شمالا وطول $54^{\circ}005'$ شرقا وهو على 10 كم من عاصمة الولاية، و350 كم من مدينة الجزائر، و 140 كم من قسنطينة و 40 كم من منطقة بلارة الصناعية و 900 كم من حاسي مسعود

ولميناء جن جن موقع استراتيجي على المحور البحري الرابط بين قناة السويس، جبل طارق اد يبعد عنهم بحوالي 50 ميل بحري وهو ما يعطيه دور مميز كمحور عبور بين القارات وهو مدعو للقيام بدور هام في ميدان مسافته الحاويات¹.

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

إضافة إلى الفرص الكبيرة للاستثمارات المتاحة والمتوفرة للميناء ومن أهم العمليات التي تتم على مستواه هي استيراد الحبوب، حيث نجده يحتل المرتبة الأولى فيما يخص هذا النشاط كما أن ميناء جن جن يعتبر أعمق ميناء على المستوى الوطني². ان ميناء جن جن متحصل على شهادة ايزو للجودة وللبيئة والصحة والسلامة المهنية (ايزو 9001، 14001، 45001) منذ 2018.³

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

أولا المنشآت في مؤسسة ميناء جن جن

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

¹ معياش وافية، بوشخلال رزيقة، عقود العمل محددة المدة وتأثيرها في دافعية الإنجاز لدى الفرد العامل (دراسة حالة مؤسسة ميناء جن جن جيجل)، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في علوم التسيير، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، قسم علوم التسيير، جامعة محمد الصديق ص 4.

² معياش وافية، مرجع سابق، ص 05

³

1. الأرصفة:

الجدول رقم (02): الأرصفة في مؤسسة ميناء جن جن

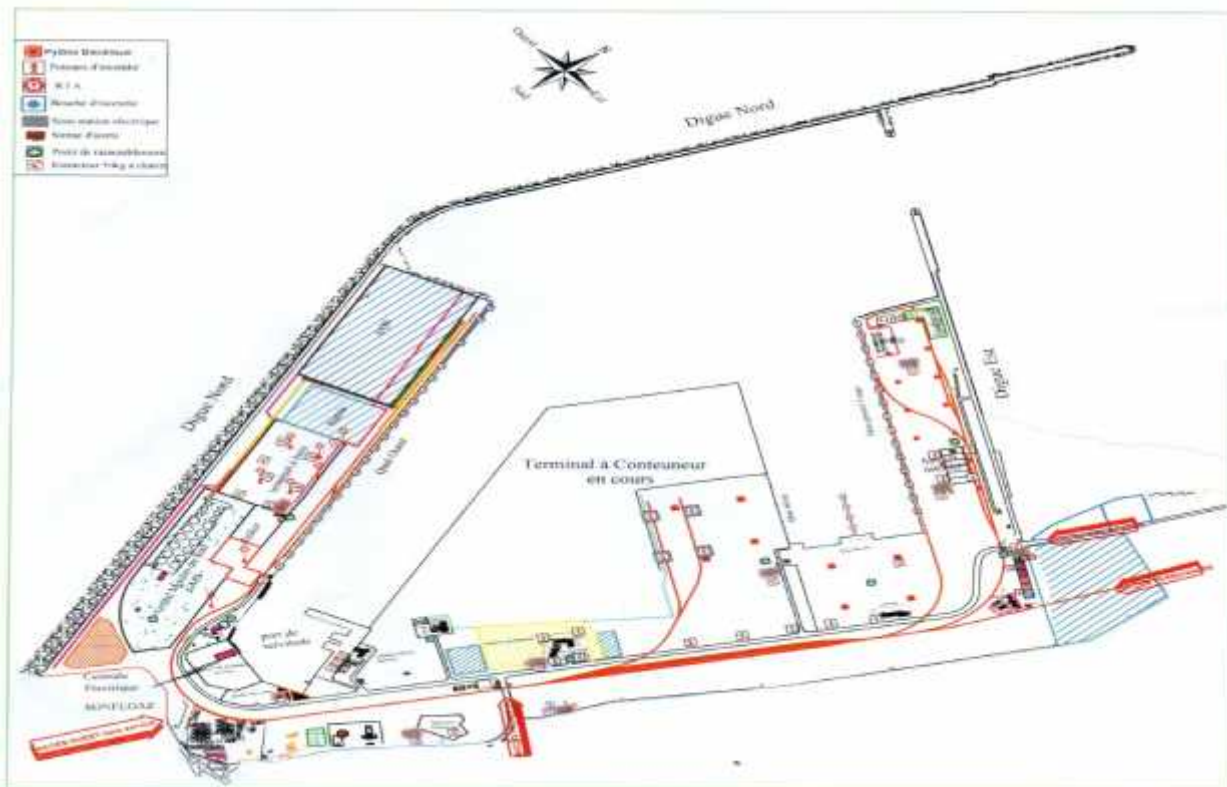
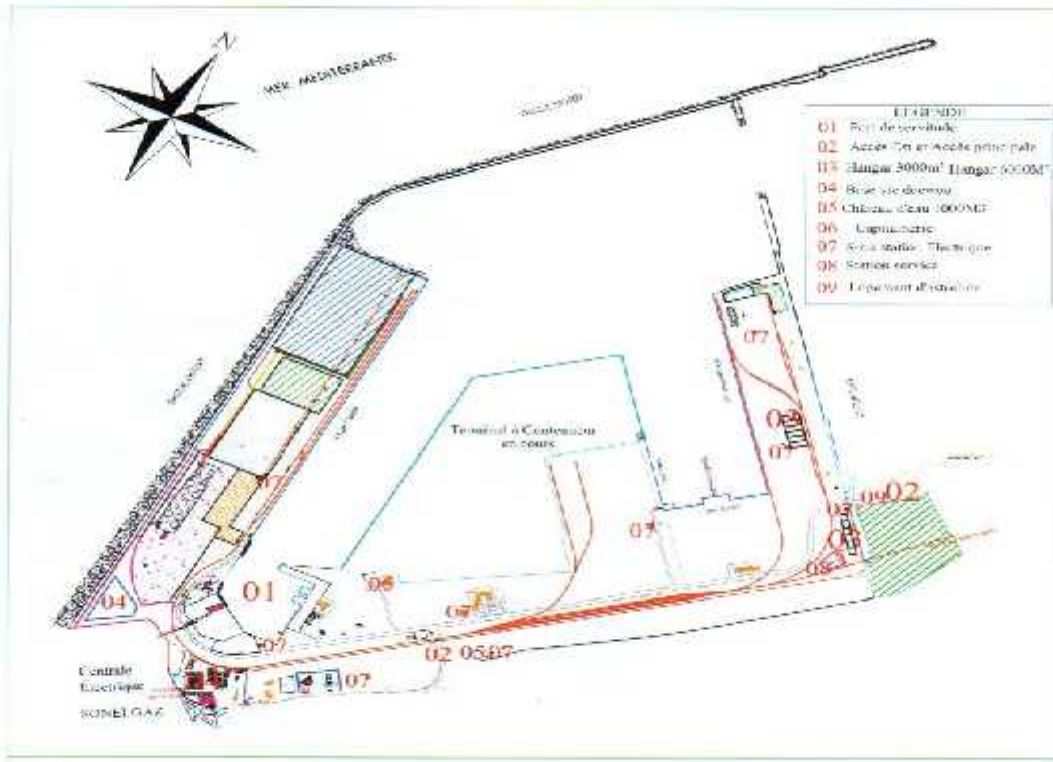
الرصيف	الطول	العرض	عمق المياه	مساحة الرصيف
رصيف عام للبواخر والسفن	770م	200م	11م	15 هكتار
رصيف مختلط	250م	300	11 م	7.5 هكتار
رصيف مختلط	1060	300م	بين 10.5 و 18.3 م	30 هكتار و 6 هكتارات علوية
رصيف شحن وتفريغ السيارات	3 منحدرات		11 م	09 هكتارات

المصدر: وثائق المؤسسة

- حواجز الحماية

يتكون من حاجزين للحماية هما: السد الغربي بطول 3400م، السد الشرقي بطول 900م، تجدر الإشارة أن هناك رصيف خامس قيد الإنجاز وهو خاص بنهائي الحاويات وهو على 03 أرصفة متباينة بطول إجمالي (1820م) وبعمق 14م و17م و تقدر مساحة سطحه ب 78,5 هكتار.¹

الشكل رقم (02): الأرصفة في مؤسسة ميناء جن جن



المصدر: وثائق المؤسسة

3. المسالك المائية لدخول السفن :

وهي كل المسطحات المائية التابعة الميناء التي تسمح بدخول وخرج وتحرك ورسو مختلف الفن المتعاملة مع الميناء بكل حرية ونميز هنا:

المدخل الرئيسي الميناء ويقع في الجهة الشرقية الميناء العرض (250 م)
قناة الدخول وتكون في البحر على امتداد طريق السفن من خارج الميناء إلى داخله هي بعمق 19,3 م ،
حوض التحويل ويقع مباشرة بعد المدخل الرئيسي داخل الميناء وهو بعمق 18,8
مساحة الحوض الكلي للميناء والذي يسمح بطفو السفن وهي المساحة المغمورة بالمياه الواقعة بين حواجز
الحماية و تقدر ب 180 هكتارا.¹

المنشآت الفوقية:

وهي جميع المباني التي يحتوي عليها الميناء وهي كالآتي:

- 1- العمارات: وتضم العمارات الإدارية وجميع مباني الميناء إضافة إلى مقر الجمارك وشرطة الحدود والمرور، عمارة قيادة الميناء مركب الصحة مزود بغرفة تغيير الملابس²
- 2 المستودعات : تحتوي على ثلاث مستودعات مبنية مساحة كل واحد 1000م²، كما تحتوي المؤسسة على هياكل في طور الإنجاز بالرصيف الغربي غير المعبد ومجموعة من المستودعات، مساحتها الإجمالية حوالي 2م6000
- 3 التوصيلات الكهربائية: وتم توزيع الطاقة الكهربائية عن طريق المحطة الفرعية الرئيسية التي تبلغ شدتها 300 كيلو فولط و 5 محطات ثانوية ذات شدات مختلفة
- 4- مساحات التخزين: وهي جميع المساحات المهيأة لاستقبال السلع وهي كالآتي:
المساحة الكلية الأرضية التخزين الميناء 104 هكتار : مساحة خارجية ملحقة للميناء = 27هكتار و احتياطي أرضية الميناء لإنشاء منطقة لوجستكية= 350 هكتار..³
- 5- المعدات: وهي كالآتي:

¹ بلود آمال دغاب سعاد، مرجع سابق ص 06

² جزاري بسنة، بن شمر حليلة، دور نظام المعلومات المحاسبي في اتخاذ القرارات في المؤسسة (دراسة حالة مؤسسة ميناء جن جن جبيل)، تقرير تريض مقدم الاستكمال متطلبات شهادة التالي اغاني في علوم الشر تخصص إدارة مالية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية، أقسم علوم التسيير ، جامعة جبيل 2021 ص 15.

³ جزاري بسمة، مرجع سابق، ص 16

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

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

الفرع الثاني: نشاط المؤسسة المينائية جن جن

تتمثل الخدمات التي يقدمها ميناء جن جن في الشحن (أولاً) والتفريغ (ثانياً).

أولاً: الشحن

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

ثانياً : التفريغ

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

الجدول رقم 03:تطور حركة ميناء جن جن 2011-2020

السنة	الاستيراد	التصدير	المجموع
2011	2982729	82900	3065626
2012	3819572	2700	3822272
2013	3835511	29998	3865509
2014	4711216	23365	4734581
2015	4725732	10575	4736307
2016	3880475	12666	3893141
2017	2968810	28362	2997172
2018	2819093	553075	3372168

2019	3213140	1242425	4455565
2020	2392510	2363966	4756476

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

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

الفرع الثالث: مجال المؤسسة المينائية جن جن:

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

أولا: مهام المؤسسة المينائية.

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

-الاتصال بطاقم الباخرة قصد إعطائه الضوء الأخضر لدخول الميناء .

-المساعدة عن طريق تقديم نصائح خاصة بالأحوال الجوية وكيفية الدخول إلى الميناء

ولتسهيل هذه العملية تقوم قيادة الميناء بتزويد الباخرة بضابط مينائي وبالساحبات والزوارق

والارشادات هذا لتفادي وقوع أي خسائر مادية أو بشرية إثر وقوع أي حادث وتكرر نفس العملية عند خروج الباخرة من الميناء¹

- تسهر على حماية المصانع من التلف والسرقة، وذلك بوضعها في المستودعات

- التأكد من مدى مطابقتها للمواصفات الأمنية

-حراسة البضائع ليلا ونهارا لحين استلامها.

- كراء مختلف المخازن والأماكن المخصصة للتخزين

المساعدة بمختلف التجهيزات من ساحبات وزوارق وغيرها من البواخر الداخلية والخارجة من وإلى الميناء
ثانيا: أهداف المؤسسة المينائية.

¹معايش واقية، مرجع سابق، ص 06

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

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

* الزيادة في حجم التعاملات.

* تحسين الخدمات المقدمة وفقا للمعايير المعمول بها .

وتكمن الأهداف الخارجية لمؤسسة ميناء جن جن فيما يلي:

*زيادة التدخل القومي.

*المساهمة في تنشيط حركة التجارة الخارجية للبلاد خصوصا في الصادرات المنتظرة من المنتجات

الصناعية المرشحة للتطوير مستقبلا إضافة إلى توفير العملة

المبحث الثاني: الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية جن جن

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

إن الهيكل التنظيمي للمؤسسة هو وسيلة لخدمة الأهداف المسطرة لهذا يجب توفر أحسن الشروط من

اجل استغلال الطاقات المتاحة فيها لتحقيق هذه الأهداف ويوضح الشكل الموالي عرض لتطور الهيكل

التنظيمي للمؤسسة المينائية جن جن والذي يتكون من رئيس المدير العام ومساعديه و سبعة (07)

مديريات، وكل مديرية تتفرع إلى دوائر والتي بدورها تتفرع إلى مصالح ومكاتب،لقد شهد الهيكل التنظيمي

لمؤسسة ميناء جن جن تطور في هيكله فقد تم ترقية دائرة التجارة الى مديرية التجارة وتقسيم المهام بينها

وبين مديرية العمليات (الاستغلال سابقا)،كما تم تطوير مديرية الدراسات والتنمية الى مديرية الإعلام

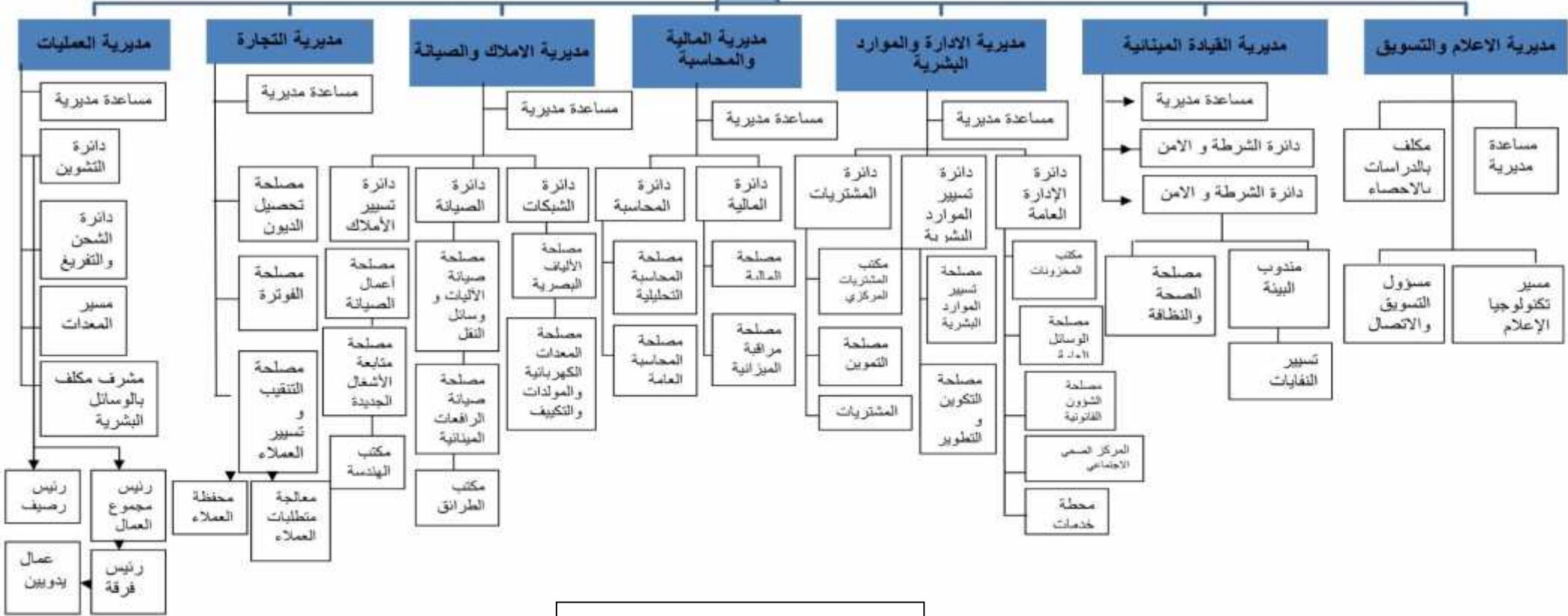
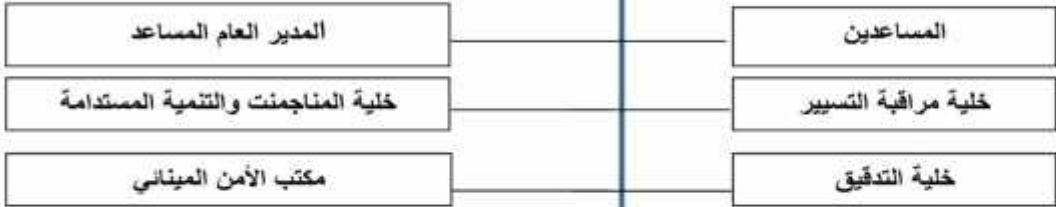
والتسويق وذلك من اجل تسهيل العمليات المينائية و سرعة الخدمات و تطوير الاتصال الداخلي و

الخارجي و التسويق الخدمات وجلب الزبائن

و يمكن اختصاره في الشكل الموالي:

الشكل رقم 03: الهيكل التنظيمي للمنسسة المينائية جن جن

المديرية العامة



المبحث الثالث: مهام و أهداف مؤسسة ميناء جن جن

تختلف مهام كل مديرية من مديريات المؤسسة المينائية جن جن كالتالي:

- المديرية العامة

تتكون أساسا من مكتب الرئيس المدير العام الذي يعتبر الأمر النهائي ذو السلطة العليا حيث تنص المادة 11 من المرسوم رقم 84-173 المؤرخ في 22 شوال 1404 هـ الموافق لـ 21 يوليو سنة 1984م والذي يتضمن إنشاء مؤسسة ميناء جن جن على أن مهام المدير كالتالي:¹

*تصور وتنسيق ومراقبة مديريات المؤسسة و يعتبر بمثابة حاسوب لكل التكاليف والمسؤول عن أي عقد أو اتفاق تقوم به المؤسسة ؛

*هو المسؤول على ضبط تسيير المؤسسة ويحدد الترتيب الهرمي للعمال وتعيين الإطارات العليا ؛

* يمثل المؤسسة في جميع نشاطات الحياة المدنية

* يقوم بفتح حسابات لدى المؤسسات المالية بهدف تسهيل أي عملية مالية وذلك وفق الشروط المعسول

* يكون مسؤولا عن أي تذكرة أو صك خاص بالتبادلات اور مختلف الأعمال التجارية،

وتشمل هذه المديرية بالإضافة إلى الرئيس العام، مساعد الرئيس المدير العام والأمانة ،

الأمانة: وتتحصر مهامها في :

*استقبال البريد الخاص بالرئيس المدير العام

*استقبال الفاكسات والتلكات من خارج المؤسسة :

* تمرير المراسلات واستقبال المكالمات الهاتفية الخاصة بالمدير وتحويلها ؛

*ترتيب الوثائق في الخزائن وترتيب مواعيد المدير

مساعد الرئيس المدير العام

* تنسيق نشاطات هيكل المؤسسة بغرض تحقيق الأهداف المتعلقة بسياسة التصيب والتنظيم والتسيير

في المجال التقني وفي مجال الاستغلال والأمن؛

* تحديد أولوية السفن بالتنسيق مع مديرية الاستغلال في الميناء

*إعداد التقارير حول الحقائق والتطبيقات المعمول بها في جميع الميادين الداخلية للمؤسسة ؛

¹ المادة 11 من المرسوم رقم 84-173 المؤرخ في 22 شوال 1404 هـ الموافق لـ 21 يوليو سنة 1984م والذي يتضمن إنشاء مؤسسة ميناء جن جن

* تحديد قيود وعراقيل العمل، وإعطاء تقنية واقتراحات تصحيحية لبعض المشاكل

خلية مراقبة التسيير¹

وتتمثل مهمتها في ضمان مطابقة النتائج الفعلية مع الأهداف المسطرة والمرجوة من طرف المديرية العامة، من أجل تحقيقها تقوم الخلية بمراقبة قياس وتحليل الاداء الفعلي للمؤسسة والنتائج المحصلة توضع في جداول احصائية، لتساعد على اظهار السبل والطرق المساعدة لتحسين اداء المؤسسة.

مديرية الأملاك والصيانة²

مدير الأملاك والصيانة هو المسؤول المعين عن الصيانة و الأملاك المينائية *التأكد من أن إدارة الأملاك والصيانة لديها موظفين مؤهلين ومباني مناسبة وأدوات ضرورية ومتوافقة للحفاظ على توافر جميع معدات مناولة الشركة ؛

*ضمان تنفيذ عمليات الصيانة بما في ذلك تصحيح العيوب وفقا للبيانات المعتمدة والإجراءات الإدارية ؛
*ضمان التصديق على جميع أعمال الصيانة بالشكل المناسب وتخزين سجلات أعمال الصيانة في مكان آمن طوال فترة الحفظ

* ضمان الامتثال للوائح ؛

* ضمان تطبيق إجراءات إدارة المخاطر وإدارة التغيير على المديرية ؛

*كفالة أن يكون الموظفون الخاضعون لسلطتهم قد أكملوا التدريب المناسب ؛

* تنفيذ إجراءات وقائية وتصحيحية في إطار مسؤولية الإدارة ؛

* حضور لجنة تحديد مواقع السفن ؛

*مراقبة تشغيل الملكية العامة للميناء ومرافقه وامتيازاته ومرافقه.

* وضع وإدارة تنبؤات ميزانيته الإدارية واقتراح تدابير تصحيحية ؛

* تطبيق سياسة «الجودة والسلامة» داخل الإدارة ؛

*تنظيم الإدارة لضمان التنسيق السليم لمختلف المهام ؛

*تخطيط وإجراء التدريب الأولي والمستمر للموظفين ؛

*وضع وتنفيذ نظام مزود بمؤشرات أداء وما يقابلها من إجراءات تصحيحية لتحقيق الأهداف المحددة ؛

¹ وثائق المؤسسة.

10 سا صباحا بمقر المؤسسة المينائية جن جن.

" يوم 2022/05/27

²مقابلة مع السيد مدير الأملاك والصيانة السيد

* تنظيم وتنسيق أنشطة حلقات العمل، بما في ذلك استعراض المواعيد النهائية لشراء التعاقد من الباطن وقطع الغيار ؛

*التوعية المستمرة لإداراتها بالتطبيق السليم لتدابير الصحة والسلامة والبيئة ؛

*قيادة اجتماعات الإدارة ؛تحت سلطة الرئيس المدير العام

مهام مديريةية الإعلام والتسويق:¹

- تخطيط وتنظيم وتوجيه ومراقبة جميع الأنشطة الكامنة في تطوير ورصد وتطبيق دراسات الشركة والتخطيط والاتصال واستخبارات الأعمال ؛

- اقتراح وتنفيذ الخطة الرئيسية لتكنولوجيا المعلومات ونظم المعلومات والإدارة الخاصة بالشركة.

- وضع وتنفيذ سياسة تسويق واتصال للشركة وضمان تنفيذها ؛

- العمل على تطوير أنشطة الشركة ونموها ؛

- دعم وتوعية مديري الهياكل والموظفين داخل الشركة ؛

- إنشاء آليات وميكانيزمات المتعلقة بالتخطيط داخل الشركة ؛

- تطوير أنشطة الشركة في مجالات البحث والتخطيط والاتصال والاستخبارات التجارية ؛

- تشجيع استخدام التقنيات المتقدمة في جمع المعلومات وتجهيزها وحفظها ونشرها (شبكة الإنترنت الداخلية) ؛

- مسؤول عن إدارة معدات تكنولوجيا المعلومات المؤسسية، وكفاءة استخدامها وكفاءة تطبيقها ؛

- وضع وتنفيذ خطة أمن بيانات تكنولوجيا المعلومات من خلال خطة أمنية ونسخ احتياطي وفقا للخطة الرئيسية ؛

- إعداد توقعات الميزانية لأنشطة التسويق والاتصالات ونظم المعلومات، واستخلاص الاستنتاجات واقتراح تدابير تصحيحية.

- الترويج لمنتجات الشركة وصورة علامتها التجارية ؛

- الحفاظ على علاقات عمل جيدة مع الشركاء التجاريين.

تخطيط وتنظيم وتوجيه ومراقبة عمليات مديريةية المعلومات والتسويق والتخطيط والاتصال والإستراتيجية

- إسداء المشورة إلى الرئيس التنفيذي بشأن استراتيجية أنشطة الشركة وتطويرها ونموها ؛

- كفالة تنفيذ خطة التنمية في شكل أهداف وخطط تنفيذية ؛
- المشاركة في تطوير وتوثيق عملية التخطيط الاستراتيجي للشركة ؛
- الحصول على وسائل الاتصال والبحث والتخطيط والذكاء التجاري والتسويق ؛
- نشر وتعهد الإجراءات المتعلقة بعملية التخطيط داخل الشركة ؛
- تقديم الأهداف المحددة لمديريات الشركة وغيرها من الهياكل للموافقة عليها إلى كبير الموظفين التنفيذيين ؛
- تيسير الاجتماعات وحلقات العمل المتعلقة بأنشطة البحث والتخطيط والاستخبارات التجارية والتسويق ؛
- ضمان تنفيذ خطة تطوير الشركة ؛
- ضمان إدارة معدات تكنولوجيا المعلومات الخاصة بالشركة واستخدامها الرشيد وكفاءة تطبيقاتها ؛
- وضع خطة لأمن بيانات تكنولوجيا المعلومات ؛
- وضع خطة رئيسية لتكنولوجيا المعلومات وكذلك نظم المعلومات والإدارة الخاصة بالشركة ؛
- قياس النتائج بانتظام، والكشف عن الانحرافات، وتبنيه الإدارات وغيرها من الهياكل المعنية للحصول على مبررات الانحرافات، واقتراح تدابير تصحيحية، وضمان متابعتها ؛
- إبلاغ كبير الموظفين التنفيذيين بالفروق التي لوحظت في رصد الخطة واستكمالها وفقا لتطورها ؛
- ضمان وقيادة أنشطة الاستخبارات التجارية داخل الشركة وإبلاغ رئيس مجلس الإدارة وكبير الموظفين التنفيذيين والمديرين وغيرهم من المديرين بأحدث الاتجاهات والمواقف والممارسات في الموائى ؛
- **مديرية التجارة:¹**
 - وضع السياسة التجارية للشركة مع الإدارة العامة وضمان تطبيقها ؛
 - الإشراف على الأنشطة التجارية وفواتير الخدمات المقدمة ؛
 - إعداد توقعات الميزانية للأنشطة التجارية، واستخلاص الاستنتاجات واقتراح تدابير تصحيحية ؛
 - وضع وتحليل دراسات استقصائية لرضا العملاء واقتراح إجراءات تصحيحية ؛
 - إعداد الفواتير ورصد إدارة المرافق والامتيازات المتخصصة الممنوحة للطرف الثالث ؛
 - وضع وتنفيذ سياسة التسعير ؛
 - وضع وتنفيذ سياسة لاسترداد الشركة وضمان تطبيقها ؛

- معالجة متطلبات وشكاوى العملاء ؛
- تقييم السياسة التجارية بقياس مدى كفاية العرض والطلب ؛
- الترويج لمنتجات الشركة وصورة علامتها التجارية ؛
- الحفاظ على علاقات عمل جيدة مع الشركاء التجاريين.
- وضع خطة لتنمية الأعمال التجارية ؛
- تخطيط وتنظيم وتوجيه ومراقبة الأداء العام لإدارة المبيعات؛
- تخطيط إجراءات الجمع وإدارتها ومراقبتها ؛
- ضمان تدريب موظفي المبيعات؛
- المشاركة في الحفاظ على جودة الخدمات المقدمة وفقا للمعايير الوطنية والدولية ؛
- تحديد وإتاحة الخدمات اللوجستية التجارية للعملاء ؛
- مراقبة وحماية صورة العلامة التجارية للشركة ؛
- ضمان تطبيق المبادئ التوجيهية وقرارات الإدارة العامة بشأن النشاط التجاري ؛
- إشراك في تطوير الخطة الاستراتيجية للشركة ويقدم المشورة للمدير العام بشأن استراتيجيات التسويق وخدمات العملاء (تطوير المنتجات وتحديد المواقع، وسياسة التسعير، والتسعير، وما إلى ذلك) ؛
- تمثيل الشركة في المنظمات الوطنية والدولية في الجوانب المتصلة بوظيفتها ؛
- إعداد ميزانية إدارة المبيعات وتقديمها وضمان تنفيذها ورصدها ؛
- ضمان الامتثال للأنظمة الوطنية المتعلقة بالنشاط التجاري ؛

مديرية العمليات¹

- مساعدة الإدارة العامة في تحديد الخطوط الرئيسية لسياسة الشركة من حيث تطوير التنظيم الإداري، والخيارات التقنية، والسلامة في ميدان العمل ؛
- تنفيذ برنامج التشغيل الذي وافقت عليه الشركة بشروط السلامة والانتظام والجودة والربحية الاقتصادية وفقاً للأنظمة الوطنية والدولية وإجراءات الشركة ؛
- تنفيذ وتنسيق ومراقبة التنفيذ السليم لجميع الأنشطة الرامية إلى إعداد أعمال الإرساء والمناولة وتنفيذها ورصدها ومراقبتها ؛

- ضمان تطبيق أنظمة الموائى الحالية.
 - وضع وإدارة تنبؤات ميزانيته الإدارية واقتراح تدابير تصحيحية ؛
 - كفالة تطبيق إجراءات إدارة المخاطر والتغيير على إدارته
 - ضمان أن يكون الموظفون الخاضعون لسلطتهم قد أكملوا التدريب المناسب؛
 - إعداد خطة تطوير إدارة العمليات واقتراحها على الإدارة العامة ؛
 - ضمان الحفاظ على شروط تجهيز البضائع على متن السفن وعلى الأراضي الصلبة وفقا للأنظمة وقواعد الاستخدام ؛
 - قيادة التنسيق بين مختلف الإدارات والإشراف عليه من أجل حسن سير أنشطة العمليات ؛
 - التحقق من جودة وسلامة عمليات الإرساء والمناولة المنفذة ؛
 - ضمان تنفيذ برنامج التشغيل المتفق عليه سابقا ؛
 - كفالة تنفيذ الموارد المادية والبشرية الكافية اللازمة لتنفيذ البرامج المعتمدة أصلا ؛
 - ضمان برمجة الوسائل المناسبة لضمان الرصد المستمر والتسيير السلس للنشاط التشغيلي للمشروع.
 - الإشراف على إدارة الموارد البشرية والمادية للإدارة ؛
 - ضمان حسن سير عمل الهياكل الخاضعة لسلطته من أجل الترويج للصورة التجارية للشركة ؛
 - ضمان الامتثال للانضباط ؛
 - الموافقة على ميزانية الإدارة السنوية واقتراحها على الإدارة العامة.
- مدير المالية والمحاسبة¹:**

- إعداد وتنفيذ السياسة المالية للشركة؛
- المشاركة في تطوير خطة تطوير الشركة ؛
- تطبيق ومراقبة ورصد التقدم المحرز في إجراءات الإدارة المالية والمحاسبية ؛
- وضع البيانات المالية للشركة ومراقبتها والتحقق من صحتها ؛
- المشاركة والتحقق من صحة المخزونات المادية والمحاسبية لميزانية الشركة ؛
- توجيه وتقديم المساعدة في تنفيذ المعاملات المالية ؛
- ضمان الرصيد المالي للشركة ؛

- كفالة الامتثال للأنظمة والإجراءات المالية والمحاسبية السارية.
- تخطيط وتنظيم وتوجيه ومراقبة عمل المديرية.
- يشارك في مجلس الإدارة في تطوير الخطة الاستراتيجية للشركة ويقدم المشورة للرئيس التنفيذي بشأن الاستراتيجيات المالية والاستثمارية وإدارة المعلومات والاستحواد.
- ضمان تنفيذ الخطة الاستراتيجية للشركة داخل المديرية، وضمان اتخاذها شكل أهداف.
- وضع وتنفيذ نظام لمؤشرات الأداء، وعند الاقتضاء، قيادة عملية وضع وتنفيذ الإجراءات التصحيحية المناسبة لتحقيق الأهداف المحددة.
- كفالة الفعالية والكفاءة في تطوير وتقديم طائفة واسعة من خدمات الإدارة المالية الداخلية، بما في ذلك مراقبة التنبؤات النقدية، استرداد الإيرادات، والمدفوعات والمدفوعات، ومراقبة الحسابات المصرفية والسجلات النقدية، تنسيق إعداد ميزانيات التشغيل والاستثمار على أساس الاحتياجات المقدمة من مديري الشركة، مراقبة الالتزامات والنفقات والإيرادات، وتحليل الفروق من التوقعات وصياغة التوصيات لمديري الشركة.
- مسؤول عن انتظام المعاملات ومسك الحسابات وإعداد البيانات المحاسبية.
- يؤدي واجبات أخرى ذات صلة على النحو الذي يكلفه به المدير العام.
- تقديم مختلف البيانات المحاسبية (الميزانية العمومية، المنسق المقيم، التذييل، إلخ) في نهاية السنة.
- مسؤول عن تطوير ميزانية الشركة وتقديم المشورة بشأن تحليل فوائد التكلفة ومؤشرات الأداء، وتمويل ومراقبة ميزانيات التشغيل والميزانيات الرأسمالية ؛ والتخطيط المالي ؛ تدقيق ومراقبة الممارسات المالية للشركة. فيما يتعلق بالاستثمارات.
- يقوم، نيابة عن الشركة، أو يشارك نيابة عن الشركة، بمعالجة وتحليل طلبات العقود وعقود الإيجار والاتفاقيات والصكوك القانونية الأخرى.

مديرية الإدارة والموارد البشرية¹ :

- تحديد سياسة إدارة الموارد البشرية للشركة مع الإدارة العامة وضمان تطبيقها ؛
- وضع السياسة الاجتماعية للشركة مع الإدارة العامة وضمان تطبيقها ؛
- وضع سياسة الإدارة اللوجستية مع الإدارة العامة وضمان تطبيقها ؛

- تنفيذ سياسة التدريب والتكوين للشركة من خلال تقديم الدعم لمختلف الهياكل ؛
 - إجراء التحليلات، النوعية والكمية، اللازمة للإدارة وإدارة الموارد البشرية المكيفة مع الشركة ؛
 - التماس الحافز من موظفي الشركة ؛
 - ضمان الامتثال للتشريعات الاجتماعية واللوائح الداخلية والإجراءات الداخلية ؛
 - تيسير السياسة الاجتماعية للموظفين بدعم من اتصال داخلي قوي، بالإضافة إلى الحوار مع الشركاء الاجتماعيين (المنظمات النقابية) من أجل ضمان منع نشوب النزاعات الاجتماعية - المهنية وتسويتها (الفردية والجماعية) ؛
 - ضمان مراعاة متطلبات العوامل البشرية وفقا للمعايير الوطنية والدولية ؛
 - اقتراح وتنفيذ جميع الإجراءات الرامية إلى:
 - 1تحديد سياسة للمرتبات، مع الإدارة العامة، تتماشى مع ممارسات المهنة، مع مراعاة خصوصية الشركة (تحديد المواقع، والسوق، والنتائج، وما إلى ذلك) ؛
 - 2الإشراف على إعداد كشوف المرتبات ؛
 - 3تطوير الموارد البشرية وتقييمها وإدارتها ؛
 - 4إدارة تطور الموارد البشرية ؛
 - 5ضمان تطور ظروف العمل في الشركة ؛
 - 6إنتاج التقرير الاجتماعي للشركة.
 - 7كفالة توفير لوازم المكاتب والصيانة .
- تخطيط وتنظيم وتوجيه ومراقبة أداء مديرية الإدارة والموارد البشرية ؛
- يشارك في وضع الخطة الاستراتيجية ويسدي المشورة إلى كبير الموظفين التنفيذيين بشأن استراتيجيات شؤون الموظفين وتنمية المهارات وتعاقب الموظفين ؛
- يكفل تنفيذ الخطة الاستراتيجية في شكل أهداف وخطط ملموسة ؛
- يحدد سياسة التوظيف (التوظيف والمغادرة وما إلى ذلك) مع مراعاة خصوصيات الشركة: الهرم العمري ومستويات التدريب وما إلى ذلك ؛
- يتدخل في جميع المسائل المتعلقة بما يلي:
- الشراء والعرض،

أصول الشركة،

الشؤون القانونية والتأمين، الشؤون الاجتماعية، التوظيف، الترقيات، تسريح العمال، وكذلك العقوبات التأديبية.

- إضفاء الطابع المركزي على الاحتياجات من الموظفين كجزء من عملية تطوير مقررة ؛
- كفالة تعيين موظفي الشركة بالتنسيق مع مختلف المديرين ؛
- يضمن الموازنة المستمرة للمهارات الحالية مع احتياجات الشركة قصيرة ومتوسطة وطويلة الأجل ؛
- تنفيذ وتشغيل أدوات الإدارة التنبؤية ؛
- تحليل تطور الشركة واحتياجاتها المستقبلية ؛
- يحدد الوظائف والمؤهلات الحالية والتنبؤات وما إلى ذلك.
- تقييم إمكانية توليد التطورات والترقيات ؛
- وضع ورصد نظام تقييم الموظفين، وتحليل النتائج واقتراح الإجراءات المناسبة ؛
- يساعد الإدارة العامة في تحديد وتحديث المخطط التنظيمي للشركة ؛
- تحديث المنظمة وكفالة الموافقة على الخرائط والتغييرات التنظيمية المعتمدة ؛
- دراسة واقتراح نظم للتعويض وربما الإعداد لمفاوضات بشأن المرتبات ؛
- تقترح تسويات للمرتبات وتساويات للاستحقاقات والمكافآت وما إلى ذلك ؛
- وضع ورصد تنفيذ الخطط السنوية والمتعددة السنوات (الموظفون وكشوف المرتبات والتدريب) وميزانيات أنشطة الموارد البشرية.
- وضع أنظمة داخلية للتصنيف والتأهيل ؛

مدير القيادة المينائية:¹

- مساعدة الإدارة العامة في تعريف الخطوط العريضة لسياسة المؤسسة من حيث تطوير التنظيم الإداري، والخيارات التقنية، والسلامة في ميدان تشغيل الميناء ؛
- تنفيذ برنامج دخول السفن وخروجها الذي اعتمده لجنة وضع السفن، والانتظام والجودة والربحية الاقتصادية وفقا للأنظمة الوطنية والدولية وإجراءات الشركة ؛

¹ مقابلة مع السيد شكيرد برهان الدين، ضابط مينائي، يوم 2022/05/30 15:51 16:15 .

- ضمان أن يكون لدى إدارة القيادة المينائية CAPITANIRIE أفراد مؤهلون ومباني مناسبة وأدوات ضرورية وامتثال لصيانة صلاحية جميع المركبات البحرية التابعة للشركة للإبحار؛
 - ضمان مراقبة العمل المنجز على متن المركبات البحرية وفقا لبروتوكولات الصانع والإجراءات الحالية
 - كفالة تنفيذ عمليات الصيانة، بما في ذلك تصحيح العيوب، وفقا للبيانات المعتمدة ووفقا لإجراءات مكتب ماجستير الميناء ؛
 - ضمان التصديق على جميع أعمال الصيانة بالشكل المناسب وتخزين سجلات أعمال الصيانة في مكان آمن طوال فترة الحفظ ؛
 - يشارك، كعضو، في «اللجنة الأمنية» و «وحدة الحوادث» و «وحدة الأزمات» ؛
 - كفالة تنفيذ مهمة الرصد الأمني في الإدارة ؛
 - ضمان الامتثال للوائح ؛
 - كفالة تطبيق إجراءات إدارة المخاطر وإدارة التغيير في إدارة الميناء ؛
 - ضمان أن يكون الموظفون الخاضعون
- نخلص إلى أن كل هذه المديرية تسعى إلى تنفيذ أهداف المؤسسة بالتكامل مع بعضها البعض في اطار طقم مسير للوصول إلى النتائج المرجوة.

الفصل الثالث

دور ميناء جن جن في تعزيز

العلاقات التجارية الجزائرية

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

المبحث الأول: تأثير المتغيرات الإستراتيجية الخارجية في فعالية دور ميناء جن جن لتوسيع العلاقات التجارية الجزائرية

تتمثل المتغيرات الاستراتيجية الخارجية في كل التغيرات الإقتصادية التي تحكم قانون العرض و الطلب التجاري الدولي، التغيرات في منظومة الإستيراد و التصدير الداخلي للجزائر ، التغيرات المتصلة بطبيعة الأزمات العالمية الحروب والأزمة الغذائية، يمكن طرح فكرة مهمة هل يصبح الميناء معبر استراتيجي ؟ توسيع العلاقات مع أطراف أخرى.

كيف ستؤثر اتفاقية التبادل الحر بين الدول الإفريقية التي دخلت حيز التنفيذ مؤخرا فيما يخص نقل السلع من ميناء جن جن نتيجة العمق الاستراتيجي له.

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

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

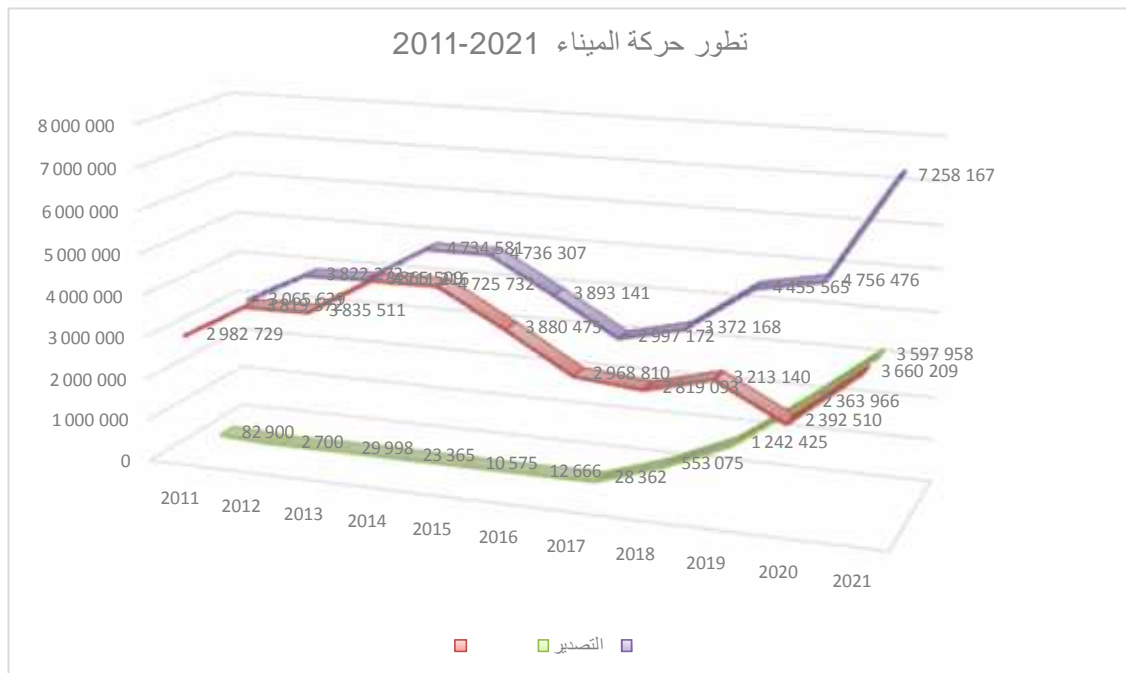
الجدول رقم (04): يمثل تطور حركة ميناء جن جن خلال الفترة 2021/2011

الميناء (2021/2011)			
		التصدير	
2011	2 982 729	82 900	3 065 629
2012	3 819 572	2 700	3 822 272
2013	3 835 511	29 998	3 865 509
2014	4 711 216	23 365	4 734 581
2015	4 725 732	10 575	4 736 307
2016	3 880 475	12 666	3 893 141
2017	2 968 810	28 362	2 997 172
2018	2 819 093	553 075	3 372 168
2019	3 213 140	1 242 425	4 455 565
2020	2 392 510	2 363 966	4 756 476
2021	3 660 209	3 597 958	7 258 167

المصدر: وثائق المؤسسة

نلاحظ تطورا بصفة عامة ملحوظا في حركة الميناء حيث شهدت تطورا نسبيا من 2011/2015، ثم 2016/2017 بسبب زيادة في كمية الواردات و التي كانت تمثل غالبية نشاط الميناء لتتراجع نسبيا في و بصفة معتبرة لتصل لنسب متضاعفة سنويا ، و هذا بفضل زيادة في 2018 تشهد تصاعدا ملحوظا منذ الصادرات على حساب الواردات وتصل نسبة الصادرات الى نفس نسبة الواردات تقريبا .و بالرجوع الي الجداول التفصيلية يمكن تفسير هذه النسب و الاستنتاجات حيث:

الشكل رقم (04): يمثل تطور حركة ميناء جن جن خلال الفترة 2021/2011



المصدر: وثائق المؤسسة

تراجع نسبي او استقرار على الأقل لأغلب السلع المستوردة حيث ان المنتجات الفلاحية و الغذائية تزايدت في ثم عاودت الارتفاع نسبيا لكن رغم ذلك تعتبر 2015/2013 ثم انخفضت 2018/2016 السنوات الأولى متراجعة و هذا لعدة أسباب و متغيرات منها إستراتيجية الدولة لدعم المنتجات الوطنية و تخفيض تكلفة الاستيراد نظرا من جهة للازمة الداخلية جراء نقص السيولة بالعملة الصعبة لانخفاض المداخيل البترولية جراء انخفاض سعر خام البترول في العالم،

وكذا الأزمة الوبائية لكورونا و تعطل سلسلات التوريد و السياسات الحمائية التي تبنتها اغلب الدول للحفاظ على احتياطات إستراتيجية غذائية تحميها من الندرة في السوق الدولية و الزيادة الكبيرة في

الفصل الثالث: دور ميناء جن جن في تعزيز العلاقات التجارية الجزائرية

الأسعار بسبب ارتفاع تكاليف الإنتاج و النقل و التأمين على وصول المواد الغذائية ما يلاحظ أيضا هذا تراجع كبير لاستيراد البضائع المختلفة التي كانت تشكل استيراد السيارات أغلبيتها و بنسبة كبيرة نتيجة سياسة الدولة لوقف عملية الاستيراد و تبني سياسة التركيب في البداية ثم توقف عملية التركيب لاحقا و بالتالي توقف استيراد مكونات السيارات.

كما انه حدث تراجع كبير في استيراد المواد الحديدية و مواد البناء بعد نجاح استراتيجية الدولة في بناء مصانع للاسمنت و الحديد و أصبحت الجزائر من مستورد كبير لها الى احد اكبر المصدرين بما يقارب الكميات التي كانت تستوردها سابقا بعد اكتمال بناء مصانع كبرى للاسمنت بالشراكة مع اجانب فرنسيين و غيرهم وكذلك الحال لمصانع الحديد مع القطريين و الاترك .

ما نلاحظه في زيادة تفريغ كميات المعادن الحديدية هو المادة الأولية لصناعة الحديد والصلب و التي يتم تنويعها لإنتاج حديد التسليح نظرا لغياب محاجر المواد الأولية على غرار مصنع الحجار و في انتظار ذلك يبقى الاعتماد على استيراد السبائك من الخارج و هذا ما يفسر الزيادة في تفريغ و استيراد المواد الحديدية و المعادن

الجدول رقم (05): شحن البضائع في مؤسسة ميناء جن جن خلال فترة 2013/2021

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
منتجات فلاحية و مواد غذائية	5 000	2 900							8 027
- مواد حديدية									176 286
-	22 850	12 850				484 487	1 162 713	2 289 458	3 323 112
	2 148	7 615	10 575	12 666	31 612	68 588	79 712	74 508	90 533

المصدر: وثائق المؤسسة

بداية في زيادات معتبرة في عمليات الشحن خاصة من ها 2018 اما فيما يخص التصدير فواضح جليا منذ المعادن و مواد البناء و المواد الحديدية التي تشكل غالبيةها الاسمنت و حديد التسليح و مواد اخرى مختلفة للبناء كالسيراميك و غيرها و بكميات كبيرة بعدما كانت الجزائر من اكبر المستوردين لها اصبحت الان لها حصة معتبرة في الاسواق العربية و الافريقية و وحتى في اوربا و امريكا بفضل استراتيجية الدولة لتسهيل الاستثمار

الفصل الثالث: دور ميناء جن جن في تعزيز العلاقات التجارية الجزائرية

و الانتاج و كذلك تسهيل عمليات التصدير و التركيز على البنى التحتية الطرق ، السكك الحديدية و تسهيلات الجمركة و التكاليف المنخفضة و المنافسة للتخزين و النقل البحري ، كل هذا ساهم في الزيادة المضاعفة لعمليات الشحن و التصدير و هذا لمختلف دول العالم على النحو الذي سنحاول شرحه لاحقا

المطلب الأول: دور ميناء جن جن في تفعيل حركة السوق الحرة في ظل اتفاقية التبادل الحر بين الدول الإفريقية

ما يلاحظ هو تناقص الكميات عموما خاصة من ها المتعاملين التقليديين كدول الاتحاد الاوروبي ال نصف تقريبا و هذا لصالح مناطق جغرافية أخرى خاصة المنطقة العربية من ها و نحن نعلم الاتفاقية التجارة العربية الحرة و مميزات الاستيراد من الدول العربية ، كذلك نلاحظ التنوع الحاصل في المتعاملين في اغلب مناطق العالم من اسيا الى افريقيا الى امريكا و اوروبا و ان التجارة البينية غير معتمدة على دول مهيمنة بعينها و انما هنالك تنوع بين الدول و الناطق الجغرافية و النسب مستقرة تقريبا الى متراجعة و هذا بسبب سياسة الدولة لتنوع المتعاملين وتقليص الاستيراد او على الاقل التحكم فيه للحفاظ على التوازنات الكبرى للاقتصاد الوطني

الجدول رقم (06): حجم المبادلات بمؤسسة ميناء جن جن مع مختلف البلدان خلال الفترة

2021/2013

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
وطنية	0	0	0	0	0	0	0	0	0
العربية	8 930	86 389	105 634	43 978	22 631	50 762	93 406	108 366	849 672
إفريقيا	0	0	0	6 070	0	990	0	0	0
	2 578 266	3 195 657	3 222 773	2 087 556	1 097 214	1 405 597	1 247 882	1 335 551	1 266 070
	234 980	157 720	187 923	238 660	211 682	174 666	545 286	218 970	350 538
أمريكا الشمالية	271 068	81 401	234 527	521 546	777 633	252 301	568 282	146 804	335 201
أمريكا	161 880	490 947	367 495	327 742	0	286 203	2 152	197 907	199 756
أمريكا الجنوبية	114 873	97 957	46 755	39 285	411 273	197 500	317 540	54 368	283 712
آسيا	465 514	533 891	560 625	554 380	445 127	447 789	436 373	330 544	375 260
المحيط	0	67 254	0	60 411	0	0	0	0	0
			0	847	0	3 285	2 219	0	0
	3 835 511	4 711 216	4 725 732	3 880 475	2 965 560	2 819 093	3 213 140	2 392 510	3 660 209

المصدر: وثائق المؤسسة

واضح جدا انه و منذ زيادة الصادرات كانت هناك زيادة مع المتعاملين التقليديين كالاتحاد الأوروبي و التي شهدت تضاعفا كبيرا و الدول الأوروبية الأخرى كذلك و حتى آسيا نسبيا ،لكن الزيادة بالمائة و هي دول غرب إفريقيا وهذا يعكس توجه الدولة 75الاساسية كانت مع افريقيا بكميات هائلة تقارب الجزائرية للحصول على نصيب في الأسواق الإفريقية و تهيل المبادلات التجارية مع ها لما يملكه المنتج الجزائري من القدرة التنافسية في هذه المنطقة خاصة بعد دخول الاتفاقية الإفريقية للتبادل الحر حيز النفاذ و الاستفادة القصوى من ها .و تعول الجزائر كثيرا على افريقيا فسياسة الدولة لربط ميناء جن جن بالطريق السيار جن جن العلمة و من ه الى الطريق الوحدة الإفريقية شمال جنوب ،و كذلك مشاريع الربط بالسكك الحديدية ، و فتح خطوط نقل بحري الي افريقيا بتس هيل كبيرة كل ها تؤكد على سياسة الدولة و مدى اهمية افريقيا بالنسبة اليها، و بدرجة اقل تاني المنطقة العربية التي تسعى الجهود الجزائرية لزيادة الصادرات اليها و تطويرها و هذا خاصة و ان الجزائر موقعة على اتفاقية التبادل الحر العربية و الاستفادة قدر المستطاع منها. و كذلك الجزائر ضمن طريق الحرير في مشاريع الصين المستقبلية .للاستفادة من الموقع العربي الاقريقي المتوسطي و يمكن للجزائر ان تكون المدخل التجاري البحري لكل هؤلاء الى افريقيا من جهة التفريغ و الشحن للاستفادة اكثر من الاتفاقية الافريقية للتجارة الحرة بصفة مباشرة كطرف وشريك اساسي للدول الافريقية او بطريقة غير مباشرة كطريق بحري و وسيط للمرور بسرعة الي احداثشط طرق التجارة البحرية.

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

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

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

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

فمنذ استثمار الدولة في مصنع الحديد و الصلب مع الشريك القطري و حتى قبل بداية التصدير تم انشاء ازدواجية السكك الحديدية من المصنع و الى الميناء لتسهيل عملية نقل و شحن الحديد عبر الميناء و هناك مشاورات للاستثمار المشترك في مجال ربط الميناء و المصنع و تسهيل عمليات النقل عبر السكك الحديدية للمواد الاولية و كذا المنتج النهائي لما يميزه من تكلفة مقبولة مقارنة بالنقل البري نظرا للكميات الكبيرة التي يحتاجها المصنع، وهناك مشاورات منذ بداية المشروع لربط المصنع بالسكك الحديدية في اتجاه افريقيا و الطرف القطري سيستفيد من ذلك كثيرا على غرار الطرف الجزائري الذي يمكنه تنويع السلع المشحونة في كلا الاتجاهين على نفس الخط الحديدي.

ان تحسين الاستثمار في البنية التحتية من سكك حديدية له اثر هام على تكلفة المنتج من خلال نقل المواد الاولية و تصدير المنتج النهائي و بالتالي يمكن ان تزيد من تنافسيته و كميات تصديره .

المبحث الثاني: تأثير المتغيرات الاستراتيجية الداخلية في فعالية دور ميناء جن جن لتوسيع العلاقات التجارية الجزائرية

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

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

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

كما يعمل دائما بكل امكانياته إلى تجنيب الخزينة العمومية للدولة من دفع تكاليف إضافية تتمثل في دفع غرامة التأخير les durés tariés بالنسبة الديوان الوطني الحبوب او الخواص .

كما ان للميناء خاصية مميزة عن باقي الموانئ التجارية الجزائرية الأخرى إذ أنه يمكنه استقبال بواخر كبيرة الحجم وهذا راجع إلى عمق الميناء حيث يصل إلى 18,3 م، كما أن هذا العمق ينقص من تكاليف التجارة الخارجية فكلما كانت السفن كبيرة زادت التدفقات ونقصت التكاليف التجارية.

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

كما يعمل الميناء على تطوير وسائل الاتصال والاعلام وكذا الانضمام الى المنصة الرقمية الوطنية لخدمات الموانئ اذ يسهل تدفق المعلومات وسرعه العمل و زيادة في الإيرادات وتحسين الخدمات .

كما يسعى مسيرين الميناء وبصفة دورية على تكوين العمال من اجل تقديم أفضل الخدمات وتسهيل العمل والسرعة في العمليات وربح الوقت و ذقة العمل وزيادة المردودية .

اذ يتم الاستثمار في الرأس المال البشري وتطوير الخدمات اللوجيستية، والعمل على معالجة المشاكل الطارئة، كما تم توسيع في مساحات التخزين والحفظ للسلع، وكذا ربط كل الأرصفة بالسكك الحديدية من اجل تسهيل العمل وضمان نقل السلع والحصول على الحد الاقصى من المردودية .

الاستثمار في البنى التحتية من اجل الحصول على التكنولوجيا الحديثة ومواكبة قطاع الخدمات المينائية والانضمام إلى سلاسل التوريد البحرية التجارية .

ويساهم ميناء جن جن في النمو الاقتصادي من خلال الخدمات التي يقدمها الزبائن وتحصيل العملة الصعبة من خدمات السحب و الرصو والشحن والتفريغ وتخزين والخدمات التي يقدمها السفن وكذلك تسيير الاملاك المينائية كل هذا يعود بالنمو للاقتصاد الوطني بالتزامن مع استقبال المعلومة وحسن وسرعة نقلها وتحقيق الاهداف المسطرة .

حيث يلعب الميناء دورا مهما في النمو الاقتصادي كون الزيادة في عمليات الشحن والتفريغ تؤكد ذلك فالزيادة في عدد المتعاملين و التطور الكبير لعمليات الشحن في الميناء تؤكد النمو الاقتصادي الداخلي الذي انعكس على تحقيق الاكتفاء الذاتي في بعض المنتجات الاستراتيجية والمكلفة لخزينة الدولة الى تصديرها و بالتالي تحسين ميزان الدفعوات كذلك و في العملة الصعبة .

يمكن للميناء ان يقود عملية الزيادة فيالنمو كلما زادت عمليات الشحن والتفريغ و ما تحققه من مداخل جبائية و خدماتية و اثر ذلك على الزيادة في مداخل الخزينة العمومية .

المطلب الثاني: دور ميناء جن جن في انتعاش الإقتصاد الوطني

ان ميناء جن جن يعتبر متنفس للاقتصاد الوطني وذلك من خلال مساعي الدولة من اجل تحقيق التنمية الاقتصادية من خلال التجارة الخارجية وذلك من خلال انشاء مناطق حرة داخل ويجوار الميناء،من خلال جلب الاستثمارات تتميز بطابع جبائي مميز وامتيازات وهذا ما قدمه مؤسسة ميناء جن جن من اجل تحفيز المتعاملين الاقتصاديين والاجانب وجلب التكنولوجيا وكذا خلق مناصب شغل مما يمتص البطالة،كذلك امتياز مركب الحديد والصلب من اجل التصدير والاستيراد عبر الميناء الى جانب ديوان الوطني الحبوب والعديد من الشركات igbs لمادة الوقت وكذا امتياز تصدير الكلينكر gms المطاحن الكبرى .

ان التحفيزات الممنوحة وطبيعة الخدمات الممتازة من طرف ميناء جن جن تزيد من جعله وجهة المتعاملين الاقتصاديين وكل هذا يعود بالانتعاش على الاقتصاد الوطني وذلك من خلال رقم الأعمال المرتفع كل سنة وكذلك زيادة في عدد المتعاملين الاقتصاديين 2021 واصلو الى 71 متعامل (rapport de gestion 2021) كل هذا يزيد يطور خزينة الدولة من اجل الانتعاش الاقتصاد الجزائري .

ان التسهيلات التي يقدمها الميناء عززت و نوعت من المتعاملين التجاريين كذلك ما فتح المجال للمزيد من النمو في عمليات الشحن وبالتالي في التأثير ايجابا على الانتعاش الاقتصادي.

يمكن للميناء ان يشغل عدد كبيرا من البطالين في مختلف القطاعات لما تزيد عمليات الشحن و تنتوع ، فينتعش قطاع النقل مثلا و سلاسل التوريد و تزدهر نشاطات مباشرة و غير مباشرة كالتخزين و التعليب و التوظيف و كذلك يمكن لقطاعات اخرى ان تستفيد من نفس هذه السلسلة التي تتطلب استثمارات في عمليات الشحن و التصدير ما يؤثر بدوره عل التنمية و النشاط الاقتصادي و انتعاشه.



الخاتمة

أثبتت الدراسات الدور الذي يلعبه قطاع النقل البحري في التجارة الدولية ف 90 بالمئة من هذه الأخيرة يمر عن طريق النقل البحري لهذا فهو له أهمية كبيرة في النمو كذا التجارة الخارجية لها دورها المحرك للتنمية الاقتصادية، وذلك لما تدره من مكاسب وعائدات على الدول أطراف التبادل، إن لهدين المجالين دوران تكامليان وقد ساهما في من التطور تكنولوجي ومعلوماتي ساهما في بروز ظاهرة العولمة التي أصحت السمة الأساسية للنظام الاقتصاد العالمي الجديد.

- إن النقل البحري يعتمد على الموانئ والتي هي بوابة الدولة على الخارج.

- إن اعتبار الموانئ العنصر أساسي في تعزيز التجارة الخارجية من منطلق تقدمه خدماتها و رفع ميزات التنافسية فيما بينها، الإضافة المدخل الصافي للدولة من العملة الصعبة.

- إن مؤسسة ميناء جن جن تعمل على في زيادة معدلات النمو الاقتصاد الوطني وإنعاشه من خلال مناطق الحرة التي تنشؤها، ، تساهم في تعزيز العلاقات الدولية من خلال تقديم الخدمات وتطبيق سياسة الدولة تعاونية في مجال انفتاح.

نتائج البحث: تعد الدراسة والتحليل لموضوعنا أدى إلى الخروج عدد من النتائج التي تتمثل بما يلي:

-تعتبر التجارة الدول للبضائع في الجزائر ضعيفة وغير فعالة لأنها دائما تخضع لسياسة الدولة ، لذلك من الضرورة أن تقوم الجزائر بتطوير خطة نمو شاملة ومتناسقة تهدف إلى الخروج اقتصاد مزدهر وتكيف مع التغيرات الخارجية .

- إن الموانئ الجزائرية تعتبر موانئ تقليدية تعمل مراكز للنقل فقط دون مراعاة متطلبات السفن الحديثة.

- كذا التطور الحاصل في قطاع الموانئ بالاعتماد على تطوير البنى التحتية و شبكة الطرقات للعمل على تطوير النقل متعدد الوسائط واحتياجات المتعاملين المتزايدة، لكن تبقى الميزة لميناء جن جن قدرته الاستيعابية وكذا إمكانية استقبال السفن الكبرى .

-كما تعاني الموانئ من نقص كبير في المعدات والآلات المتعلقة شحن وتفرغ السفن والحاويات التي دات المقاييس المعمول بها دوليا .لهذا هناك انتظار للسفن من اجل الشحن أو التفريغ.

- إن ميناء جن جن عرف تطور في الصادرات مقارنة بالسنوات الماضية ليصل الى نسبة 50 بالمئة مقارنة بالواردات،زيادة معتبرة كذلك في رقم الأعمال وتنوع في السلع.

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

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

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



قائمة المراجع

قائمة المراجع

1- باللغة العربية:

1-1- الكتب:

- يوسف مسعداوي، دراسات في التجارة الدولية، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، د.ط، 2010
- محمد أحمد السريني، اقتصاديات التجارة الخارجية، مؤسسة رؤية للطباعة والنشر، مصر 2008
- حسام علي داود وآخرون، اقتصاديات التجارة الخارجية، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، عمان، 2002.
- عبد العزيز وعبد الرحمان سليمان، التبادل التجاري: الأسس، العولمة والتجارة الالكترونية، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان، 2004 .
- نداء محمد الصوص، التجارة الخارجية، مكتبة المجتمع العربي للنشر والتوزيع، عمان، 2008.
- جمال جويدان الجمل، التجارة الخارجية، مركز الكتاب الأكاديمي، ط1، الأردن، 2013.
- شفيري نوري موسى و آخرون، التمويل الدولي و نظريات التجارة الخارجية، ط 2، دار المسيرة للنشر والتوزيع، عمان، 2015.
- حمدي عبد العظيم، اقتصاديات التجارة الدولية، مكتبة زهراء الشرق، مصر 1996.
- عادل أحمد حشيش و مجدي محمود شهاب، أساسيات الاقتصاد الدولي، منشورات الحلبي الحقوقية ، لبنان، 2003.
- زينب حسين عوض الله، الاقتصاد الدولي، دار الجامعة الجديدة ، مصر، 2003.

1-2-المجلات:

- ياسر محمود أحمد عبد الرحمان، تعزيز حركة التجارة العربية الافريقية دراسة حالة السعودية وجنوب افريقيا، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مجلة كلية السياسة والاقتصاد، العدد السادس، 2020.
- جلولي محمد و آخرون، أهمية التجارة الخارجية و تأثيرها على النمو الاقتصادي: دراسة قياسية خلال الفترة 1990-2018، مجلة التمويل والاستثمار والتنمية المستدامة، 2021.
- عوار عائشة، طهراوي أسماء وآخرون، التجارة الخارجية والنمو الاقتصادي في الجزائر دراسة قياسية للفترة من 1990 إلى 2020، مجلة les cahiers du mecas العدد 1 المجلد 18.
- حامي بوحفص، عقبي لخضر، ميزان المدفوعات وأثره على التجارة الخارجية (دراسة حالة الجزائر)، مجلة دراسات العدد الاقتصادي، العدد 2 المجلد 1.
- دريس رشيد، انعكاس الانفتاح التجاري في الجزائر على هيكل ميزان مدفوعاتها، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، 2014.
- سيسرفو ختالة و آخرون، واقع وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية، المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية، عدد 06 جوان 2017.
- علي صبيطة، الأهمية الاقتصادية لنقل ودوره في التنمية الاقتصادية، مجلة الاقتصادية للإحصاءات التطبيقية، كلية العلوم الاقتصادية، تخصص التجارية وعلوم التسيير جامعة الجلفة، 2014.
- حبيطة علي، الأهمية الاقتصادية للنقل ودوره في التنمية الاقتصادية، مجلة الاقتصاد والاحصاء التطبيقي، العدد 22 ، 2014 .

1-3-الدراسات غير المنشورة:

- أبو بكر فضل الله الحسن أحمد وآخرون، دور النقل في التجارة الخارجية في السودان الفترة من 2000-2015، كلية الدراسات الخارجية، بحث **تكميلي لنيل درجة البكالوريوس في الاقتصاد التطبيقي**، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا، السودان، 2017
- خرخاش بشير، أثر التجارة الخارجية على النمو الاقتصادي، دراسة حالة الجزائر من 2000-2020 مذكرة ماستر.
- بتول بن رحو، دراسة العلاقة بين الاستثمار في البنى التحتية ومعدل النمو الاقتصادي في دول المينا: دراسة قياسية لحالة الجزائر وفق نموذج بارو للفترة (1990-2017) ، أطروحة دكتوراه تخصص اقتصاد كلي نقدي ومالي، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم الجزائر، 2019-2020
- وليد عابي، حماية البيئة وتحرير التجارة الخارجية في إطار المنظمة العالمية للتجارة دراسة حالة الجزائر، أطروحة دكتوراه ،كلية العلوم الاقتصادية، جامعة فرحات عباس، 2018/2019
- عمار نويوة، مطبوعة في مقياس الاقتصاد الدولي، قسم العلوم التجارية، جامعة الحاج لخضر باتنة، الجزائر.
- يزير حيدر، سياسات الاستثمار الاجنبي والتجارة الخارجية و أثرهما على ميزان المدفوعات الجزائري خلال الفترة 2000/2015 آثار سلبية لسياسات متضادة
- ميرة بولملح، قطاع النقل بين ضروريات التنمية المحلية و التزامات التنمية المستدامة في الجزائر، أطروحة دكتوراه، قسم العلوم الاقتصادية، تخصص اقتصاديات الخدمات و تنمية الأقاليم جامعة جيجل ، 2017-2018.

- علي أحمد الأمين، أثر النقل البحري على النمو الاقتصادي في السودان في الفترة من 1990-2014، أطروحة الدكتوراه ، جامعة السودان، 2016.
- رصاع حياة، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، مذكرة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التجارة المدرسة الدكتورالية، جامعة وهران، 2012-2013
- بوركوة عبير، هنوس فطيمة، سيرورة عملية التدريب في المؤسسة الاقتصادية (دراسة حالة مؤسسة ميناء جن جن جيجل)، تقرير تربص لاستكمال متطلبات نيل شهادة ليسانس أكاديمي في علوم التسيير ، تخصص: إدارة الموارد البشرية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، قسم علوم التسيير، جامعة محمد الصديق بن يحي، 2019.
- معياش وافية، بوشخلال رزيقة، عقود العمل محددة المدة وتأثيرها في دافعية الإنجاز لدى الفرد العامل (دراسة حالة مؤسسة ميناء جن جن جيجل)، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في علوم التسيير، تخصص العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، قسم علوم التسيير ، جامعة محمد الصديق بن يحي، 2019.
- جزاري بستة، بن شمر حليلة، دور نظام المعلومات المحاسبي في اتخاذ القرارات في المؤسسة (دراسة حالة مؤسسة ميناء جن جن جيجل)، تقرير تربص مقدم الاستكمال متطلبات شهادة التالي اغاني في علوم الشر تخصص إدارة مالية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية، أقسم علوم التسيير ، جامعة جيجل 2021.
- سميرة ابراهيم ايوب، اقتصاديات النقل : دراسة تمهيدية، الدار الجامعية للطباعة والنشر، 2022.
- مرابط عبد الكريم ولشهب زكرياء، مساهمة قطاع النقل البحري في ميزان المدفوعات دراسة حالة الجزائر 2010-2017، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة

الماستر في العلوم الاقتصادية، تخصص اقتصاد دولي، جامعة جيجل،
2020/2019.

- بن برنو عمر، دور الموانئ في تطوير التجارة الخارجية - دراسة حالة ميناء مستغانم، مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، سنة 2022/2021.
- هشام بوريش، تحسين جودة خدمات الموانئ البحرية- دراسة تجرية ميناء عنابة، مجلة التواصل في العلوم الانسانية والاجتماعية، عدد 34، سنة 2013.
- سليمان صبرينة، حريز أسماء بعنوان دور الموانئ الجافة في تنشيط الموانئ البحرية وواقعها في المنظومة الجزائرية، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد 07، العدد 02، سنة 2021.

1-4-القوانين و المراسيم:

- قانون 17/88 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن تنظيم النقل في الجزائر وتوجيهه، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، المادة 16 .
- مرسوم 84-173 المؤرخ في 22 شوال عام 1404 الموافق ل21/07/1984 يتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في جيجل، ج ر ج عدد 30 الصادر في 24/07/1984.

- Guillaume Daudin, Paola Veroni, Christine Riffart, Danielle Schweisguth. **Le commerce extérieur en valeur ajoutée. Revue de l'OFCE**, Presses de Sciences Po, 2006.
- Akhil Muhammad Salim, G.S.Dwarakish, Review on the Role of Ports in the Development of a Nation, **international conference on water resources, coastal and ocean engineering** (icwrcoe'15), Department of Applied Mechanics and Hydraulics, National Institute of Technology, India, 2015.



فهرس المحتويات

الصفحة	الموضوع
-	الشكر
-	الإهداء
أ-ث	مقدمة
الفصل الأول: التجارة الخارجية والنقل البحري إطار مفاهيمي	
6	المبحث الأول : ماهية التجارة الخارجية
6	المطلب الأول: مفهوم التجارة الخارجية
8	المطلب الثاني: أسباب و أهداف قيام التجارة الخارجية
11	المطلب الثالث: أهمية التجارة الخارجية
14	المطلب الرابع: العوامل المؤثرة في التجارة الخارجية
15	المطلب الخامس: النظريات المفسرة للتجارة الخارجية
21	المطلب السادس: تأثير التجارة الخارجية على ميزان المدفوعات
24	المبحث الثاني: ماهية قطاع النقل البحري
24	المطلب الأول مفهوم النقل البحري
26	المطلب الثاني: خصائص النقل البحري
28	المطلب الثالث: الإطار النظري للنقل
29	المطلب الرابع: أهمية النقل البحري العامة
31	المبحث الثالث: علاقة النقل البحري بالتجارة الخارجية
31	المطلب الاول: أثر النقل على تقسيم العمل
31	المطلب الثاني: تأثير قطاع النقل البحري على ميزان المدفوعات
32	المطلب الثالث: أثر النقل البحري على التجارة الخارجية
32	المطلب الرابع: النقل البحري ومستويات العمالة
الفصل الثاني: مؤسسة ميناء جن جن النشأة والتعريف	
34	المبحث الأول: نشأة و تعريف مؤسسة ميناء جن جن
34	المطلب الأول: نشأة مؤسسة ميناء جن جن

35	المطلب الثاني: تعريف مؤسسة ميناء جن جن
42	المبحث الثاني: الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء جن جن بجيجل
44	المبحث الثالث: مهام و أهداف مؤسسة ميناء جن جن
الفصل الثالث: دور ميناء جيجل في تعزيز العلاقات التجارية الجزائرية	
60	المبحث الأول: تأثير المتغيرات الإستراتيجية الخارجية في فعالية دور ميناء جن جن لتوسيع العلاقات التجارية الجزائرية
61	المطلب الأول: دور ميناء جن جن في تفعيل حركية السوق الحرة في ظل اتفاقية التبادل الحر بين الدول الإفريقية-
61	المطلب الثاني: دور ميناء جن جن في تفعيل المشاورات الجزائرية-القطرية فيما يخص نقل السلع عبر السكك الحديدية
62	المبحث الثاني: تأثير المتغيرات الاستراتيجية الداخلية في فعالية دور ميناء جن جن لتوسيع العلاقات التجارية الجزائرية
62	المطلب الأول: دور ميناء جن جن في تحسين معدلات النمو في الجزائر
65	المطلب الثاني: دور ميناء جن جن في انتعاش الإقتصاد الوطني
67	الخاتمة
68	قائمة المراجع



فهرس الجداول

والأشكال

أولاً: فهرس الجداول

الرقم	العنوان	الصفحة
01	تطور مؤشرات الانفتاح التجاري في الجزائر خلال 2012/2000	23
02	الأرصفة في مؤسسة ميناء جن جن	37
03	تطور حركة ميناء جن جن 2020-2011	40
04	تطور حركة ميناء جن جن من 2021-2011	55
05	شحن البضائع في مؤسسة ميناء جن جن 2021-2013	57
06	حجم المبادلات في مؤسسة ميناء جن جن مع مختلف البلدان 2021/2013	58

ثانياً: فهرس الأشكال

الرقم	العنوان	الصفحة
01	تغير الميزان التجاري خلال 2020/2010	14
02	الأرصفة في مؤسسة ميناء جن جن	37
03	الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية جن جن	43
04	تطور حركة ميناء جن جن من 2021-2011	56



الملاحق

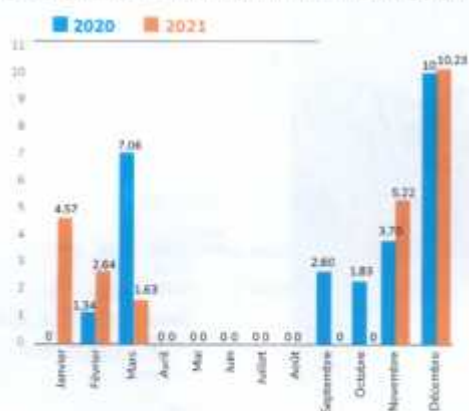
Séjour à quai	2020	2021	Var 20/21	Séjour sur rade	2020	2021	Var 20/21
Navire céréalier	12.25	12.20	-0.41%	Navire céréalier	3.97	8.67	+43%
Navire hors céréalier	2.86	4.07	+42%	Navire hors céréalier	0.75	0.93	+24%
Moyenne	3.44	4.72	+37%	Moyenne	0.94	1.32	+40%

Séjour à quai :

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

Consignation du port :

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





- Nombre de navire :

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



- Type de navire :

Catégorie de Produit	2020	2021	Var.
Cargos (divers produits)	87	70	-19.5%
• Clinker	59	82	+39%
• Fer/Tube	76	40	-47%
Total cargos	222	292	-13.5%
Cimentier	4	7	+75%
Céréaliers	21	29	+38%
RO/RO	20	5	-75%
Minéraliers	5	25	+400%
P. Conteneurs	65	63	-3%
Bitumier	25	16	-36%
Huilier	11	13	+18%
TOTAL	373	350	-6%

- Volume des navires

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

- Délais de séjour :

Séjour sur rade :

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



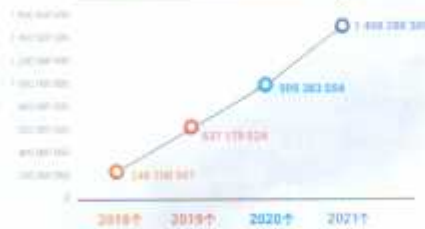
Indicateurs clés



Chiffre d'affaires



Chiffre d'affaires à l'export



CA par centre d'activité



Service client



- Evolution du trafic par type de marchandise Année 2021

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

Les infrastructures :

1/ Les Ouvrages d'accostage :

Quai général cargo (quai EST) :

-Longueur : 770m

-Largeur : 200 m

-Tirant d'eau : - 11.00m

Quai OUEST :

-Longueur : 1060 m

-Largeur : 300 m

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

Quai MIXTE :

-Longueur : 256m

-Largeur : 200 m

-Tirant d'eau : -11.00 m

Rampe RO-RO :

-Longueur : 144.20 m

-Tirant d'eau : - 11.00m

2/ Accès Nautique :

Chenal d'accès :

-Longueur : 1300m

-Largeur : 300 m

-Profondeur : -19.30 m

Cercle d'évitage :

-Profondeur : -18,80 m

3/Ouvrages de protection

~Jetée nord : longueur 486 ml, largeur 29.5 ml

~Jetée est : 267.43 ml

-Digue nord ouest : 3400 m



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

4/ Les superstructures :

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

Superstructure : (nouveau projet)

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

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة النقل

مجمع الخدمات المينائية

مؤسسة ميناء جن جن



تاريخ مجيد و عهد جديد

لمحة تاريخية عن ميناء جن جن

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

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

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

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

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

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

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

في سنة 2011 شهد ميناء جن جن تغيرات كبيرة على

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

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



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



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



ص ب 87 الأشواط الطاهير
جيجل - الجزائر / 18067





ملخص الدراسة

ملخص الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى معرفة دور الموانئ في تعزيز العلاقات التجارية الدولية في إشارة إلى حالة ميناء جن جن، وقد توصلت الدراسة إلى نتيجة أن الموانئ لها دور كبير في التجارة الخارجية وهي عصب الاقتصاد الوطني، حيث تسهم في جلب الاستثمارات الأجنبية وبالتالي تدعيم الميزان التجاري بالعملة الصعبة، إلى جانب جلب التكنولوجيا ورؤوس الأموال وتعمل على التنمية من خلال ترقية الصادرات، وتعتبر الموانئ الواجهة الأساسية لتعزيز العلاقات التجارية بين الدول، كما خرجت الدراسة بمجموعة من التوصيات أهمها ضرورة ربط الموانئ بالطرق الرئيسية الإقليمية و تعزيزها كذلك بأسطول بحري متنوع وربطها بسلاسل التوريد البحرية الدولية، و ضرورة الاعتماد على تكنولوجيا المعلومات والاتصال في تطوير شبكة اللوجيستية وتطوير البنى التحتية.

The Abstract

This study aims to learn about the role of ports in strengthening international trade relations in reference to the case of Jin Jin Port and the study concluded that ports have a significant role to play in foreign trade and are the cornerstone of the national economy, Contributing to foreign investment and thereby strengthening the balance of trade in hard currency in addition to bringing in technology and capital and promoting development through export promotion, Ports are the main fronts for strengthening trade relations between States. The study also drew up a series of recommendations, the most important of which is the need to link ports to regional highways and to strengthen them further with a diversified maritime fleet and to link them to international maritime supply chains. and the need to rely on ICT for logistics network development and infrastructure development.