جامعة محمد الصديق بن يحي-جيجل-

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

عنوان المذكرة

دور الموانئ في تعزيز التجارة الدولية

"ميناء جن جن نموذجا"

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق

تخصص: قانون بحري ومينائي

إعداد الطالبتين:

- فتوسي أميمة
- مبيروك نهلة

تحت إشراف الأستاذ:

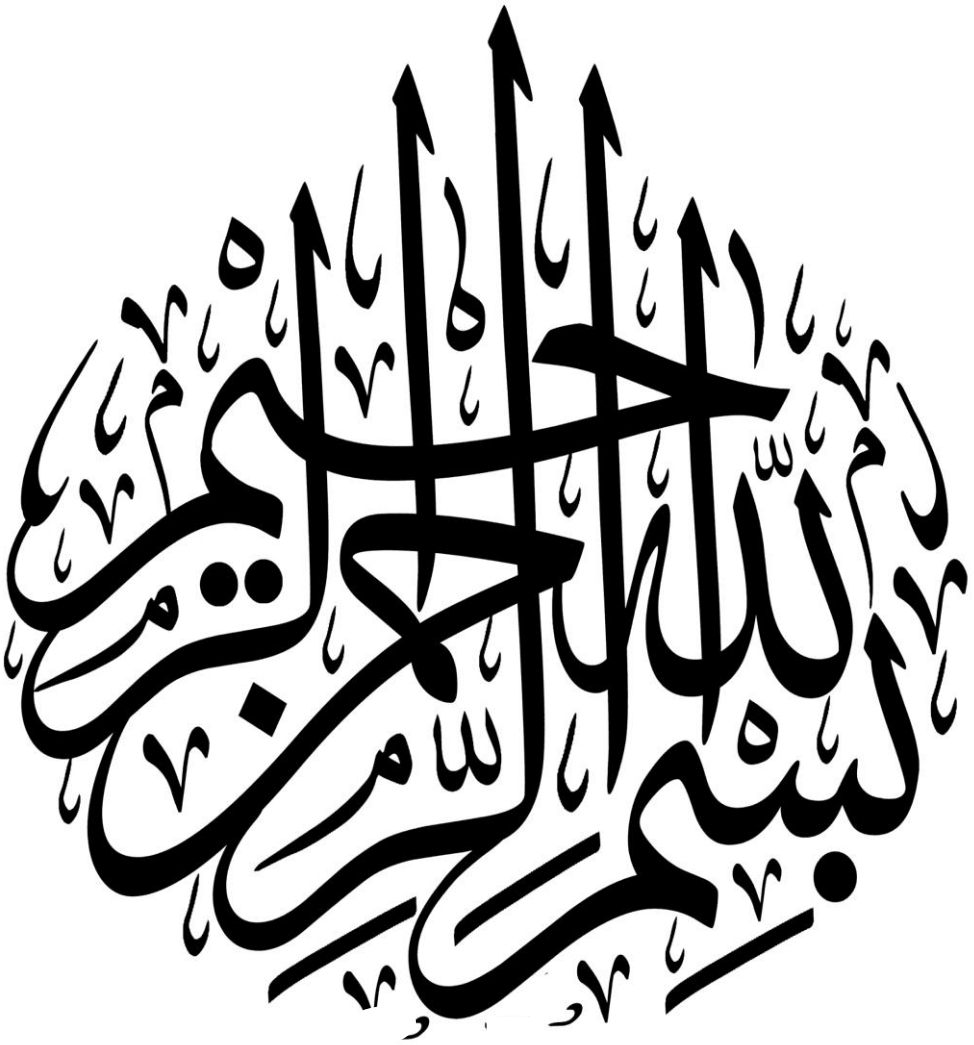
الأكاديمي: زعرور عبد السلام

الميداني: شكيرد برهان الدين

-لجنـــة المناقشـــة:

الاسم و اللقب	الرتبة العلمية	الجامعة	الصفة
بوعش وافية	أستاذة محاضرة _أ_	جامعة جيجل	رئيسا
زعرور عبد السلام	أستاذ محاضر _أ_	جامعة جيجل	مشرفا و مقررا
بوعكاز سعيدة	أستاذة مساعدة _ب_	جامعة جيجل	ممتحنا

السنة الجامعية: 2023-2024


بسم الله الرحمن الرحيم

الشكر والتقدير

نحمد الله عز وجل الذي رزقنا من العلم ما لم نكن نعلم وأعطانا من القوة والمقدرة ما نحتاج الوصول إليه

لقوله صلى الله عليه وسلم: "**لا يشكر الله من لا يشكر الناس**"

أما بعد، نتقدم بجزيل الشكر والتقدير للأستاذ المشرف "**الدكتور زعرور عبد السلام**" الذي ساندنا منذ بداية العمل ولم يبخل علينا بأي مساعدة رغم الظروف التي مرّ بها، فكان نعم الأستاذ... بارك الله فيك وأدامك؛

كما نتقدم بجزيل الشكر إلى أستاذنا الفاضل "**شكيرد برهان الدين**"، على الجهد الذي بدله معنا وعلى الوقت الذي منحنا إياه بالرغم من التزامه بالعمل إلاّ أنه لم يبخل علينا بالمعلومات التي دعمنا بها في عملنا... جزاه الله خيراً؛

إلى عمال مؤسسة ميناء جن جن بالأخص السيدة "**ميمون أسماء**"، وعمال الشركة الجزائرية القطرية للحديد والصلب على رأسهم السيد "**بوبرطخ حسام الدين**" والسيد "**خلاف عبد القادر**"...وفقهم الله في أعمالهم؛

كما نتقدم بالشكر والامتنان إلى أعضاء لجنة المناقشة الذين وافقوا على مناقشة وإثراء هذا العمل،

ولا ننسى الأساتذة الذين رافقونا طيلة مشوارنا الدراسي ولم يبخلوا بتقديم يد العون لنا، نتقدم لهم بفائق الشكر والاحترام والتقدير؛

وفي الختام نشكر كل من مد لنا يد المساعدة من قريب ومن بعيد على إنجاز هذا العمل ولم يتسنى لنا ذكر اسمه.

الإهداء

لكل بداية نهاية، ولكل جهد طيب ثمرة طيبة، ولكل مجتهد نصيب، فالحمد لله الذي وفقني في إنجاز هذا العمل ويسر لي سبل إتمامه والوصول إلى ثمرة ختامه.

بكل حب وامتنان وقلب صادق، أهدي ثمرة جهدي هذا:

إلى التي جعل الله الجنة تحت أقدامها، إلى أعز إنسانة في الوجود وقدوتي في الحياة، إلى القلب الحنون التي أكثرت لي الدعاء كلما نطقت، إلى التي حملتني وهناً على وهن وسهرت الليالي على راحتي، إلى من ضحت لأجلي بكل شيء وجعلت طلب العلم غايتي... إلى **أمي الحبيبة** رعاها الله وحفظها وأطال في عمرها وجعلها خيمة فوق رؤوسنا؛

إلى من كان سنداً لي، الذي سهر على تعليمي وتوجيهي والوقوف إلى جانبي، إلى الذي سار معي في كل درب وكل طريق لأصعد به إلى طريق النجاح... **أبي الحبيب** أطال الله في عمره ورزقه حسن الخاتمة؛

إلى من قاسموني أفراحي وأحزاني، إلى نصفي الثاني وسبب سعادتي... إلى أختي وحيدة قلبي الغالية "**فريال**" التي ساندتني طيلة حياتي حفظها الله ورعاها... إلى إخوتي "**مبارك، محمد، سيف الدين**" حفظهم الله؛

إلى رفيقتي في المذكرة "**أميمة**" أشكرها على هذه الرحلة الرائعة من الطموح والتحديات، على اللحظات الجميلة والدعم المستمر الذي قدمته لي، إلى من جمعني بهم منبر العلم والصداقة... إلى صديقاتي "**أحلام، خولة، ريمة**" يا من وقفتم معي، أدامهم الله أعز الصديقات؛

إلى كل من ساندني بالكلمة الطيبة والروح المعنوية العالية، أدامكم الله.

نهلة

الإهداء

بسم الله الرحمن الرحيم، والصلاة والسلام على النبي صلّى الله عليه وسلم، وحمد لله الذي ألهمني القوة والسداد والعزيمة وسبحان من هيئ لي البداية وختم لي المسير، وهون التعب وحصدت أول ثمرة نجاح لي، فبعد فضل الله عليّ، أهدي نجاحي هذا:

إلى من كانت سندي وقوتي وداعمتي الأولى، إلى العظيمة التي لولا تعبها وسهرها ودعائها ما كنت هنا اليوم، إلى خليلة الروح وحبيبة القلب، الشمعة التي كانت نوراً في ظلمات مسيرتي، إلى من بها انتصرت وتغلبت ووصلت، إلى التي اغنتني عن الجميع وعلمتني معنى الإصرار والصمود، إلى "**العظيمة أمي**" التي أنفقت من عمرها لتخيط لنا طريقاً مستقيماً لا نتعب فيه، ممتنة لله الذي اصطفاك لي أماً يا خير سند، حفظك الله وأطال في عمرك وأدامك الله لنا يا أعظم عوض.

إلى من أحمل اسمه بكل فخر واعتزاز، إلى من سعى طول حياته لنكون في أفضل حال، إلى من بدل الغالي والنفيس لأجلنا، إلى من استمديت منه قوتي وصبري واعتزازي بذاتي، إلى النور الذي أنار دربي، إلى "**العظيم أبي**" ملكُ قلبي الأول الذي منحني كل ما يملك لأصل إلى هذه اللحظة، ممتنة لله الذي اصطفاك لي أباً يا غالي، حفظك الله وأطال في عمرك ودمت لنا يا خير سند.

إلى ضلعي الثابت وطمأنينتي، ساندوني وكانوا لي خير عون، إلى خيرة أيامي، من بوجودهم تحلو الحياة، الذين أمدوني بالقوة دائماً، وكانوا لي موضع الاتكاء، إلى أخواتي الغاليات حفظكن الله ووفقكن وأطال في أعماركن، وإلى أخي قرة عيني وفقك الله وأطال في عمرك وحفظك لنا.

إلى من حرمتنا منهم الحياة ومازالوا حاضرين في قلوبنا إلى أخوالي "**فنيط جمال**" و"**فنيط عز الدين**"، جداي "**فتوسي أعمر**" و"**فنيط عبد الله**" رحمهم الله وأسكنهم فسيح جناته.

إلى الشخص المميز في حياتي، الذي لم يبخل علي بالدعم والمساندة والمعلومات، إليك خطيبي الغالي، أجمل عوض وأعظم اختيار، حفظك الله لي وأطال في عمرك.

إلى القلب الطيب، إلى من كانت معي لاستكمال هذه المذكرة بنجاح، إلى رفيقة دربي الغالية "**مبيروك نهلة**"، شكرا على صبرك ومجهوداتك ودعمك، وفقك الله في حياتك.

إلى صديقات السنين ورفيقاتي، إلى "**بوزردوم خيرة**" و"**بوالودنين شيماء**" دمتن لي غالياتي.

فالحمد لله على ما وهبني، وأن يجعلني مباركة أينما كنت، والحمد لله الذي يسر البدايات وبلغني النهايات ونلتها.

أميمة

قائمة المختصرات

ص.....صفحة

م ت.....مرسوم تنفيذي

ق ت ج ..... القانون التجاري الجزائري

ق م ج.....القانون المدني الجزائري

ق ب ج .....القانون البحري الجزائري

ج ر ج ج .....الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية



مقدمة



تحتل التجارة الدولية مكانة مهمة في دائرة النشاط الاقتصادي، لما لها من علاقة وطيدة مع جميع المتغيرات، سواء كان ذلك على المستوى الوطني أو الدولي، فهي تساهم في زيادة الدخل الوطني من أجل رفع مستوى المعيشة والرفاهية الاقتصادية لأي بلد باعتبارها القطاع الحساس الذي يمكن من خلاله تنويع السلع والخدمات والمنتجات، وبالتالي تعتبر قناة لتصريف الفائض من انتاجها أو استيراد حاجياتها من فائض انتاج دول أخرى لزيادة دخل الدولة من العملة الصعبة وتحقيق التنمية التجارية، حيث اقترن تطور التجارة الدولية والعلاقات الاقتصادية الدولية بتطور نظام النقل العالمي، وذلك من منطلق تحسين وسائط النقل البحري وبناء الموانئ الكبيرة القادرة على استقبال السفن العملاقة، فيعتبر النقل البحري أحد أهم الخدمات الرئيسية 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 أن قطاع النقل البحري يغطي أغلب مناطق العالم.

كما تعد التجارة الدولية أحد ركائز التطور الاقتصادي للدول مما جعلها تخصص أكبر قدر من استثماراتها من أجل تطوير هذا المجال، وذلك بإعطاء أهمية كبيرة لقطاع الموانئ، وتعتبر هذه الأخيرة النافذة التي تطل بها الدولة على العالم الخارجي وهي الوسيط في بعض علاقاتها الاقتصادية التجارية فهي الحلقة بين الدولة والبحر.

تسعى الجزائر إلى تطوير وتنمية هذا القطاع لما له من مزايا، كما اهتم المشرع الجزائري كغيره من التشريعات بالميناء وبسلامته وأمنه من خلال تنظيمه في القانون البحري والقوانين المتخصصة باعتبار الجزائر من الدول المتوسطية والتي تحتل موقعاً استراتيجياً هاماً، يحتم عليها الاهتمام وإحاطة هذا المرفق الهام والتنموي بالعناية اللازمة، وهذا ما جعلنا نقوم باختيار دراسة ميناء جن جن لموقعه الاستراتيجي والدور الذي يلعبه في العلاقات التجارية الجزائرية.

الإشكالية:

حتى نتمكن من معالجة الدور الذي تؤديه الموانئ الجزائرية في تنمية الاقتصاد الوطني نطرح الإشكالية التالية:

إلى أي مدى تساهم الموانئ بصفة عامة وميناء جن جن بصفة خاصة في توطيد العلاقات التجارية الدولية؟

والتي تندرج عنها تساؤلات فرعية:

- ما المقصود بالتجارة الدولية؟
- ما مفهوم الموانئ، وما دورها في تنمية الاقتصاد؟
- ماهي مكانة ميناء جن جن في تطوير التجارة الدولية؟

أهمية الدراسة:

مما لاشك فيه أن أهمية موضوع الدراسة تتجلى في تبيان الدور البارز الذي تحتله الموانئ في مجال التجارة الدولية وتأثيرها على العلاقات الخارجية ودعم الاقتصاد الوطني على وجه الخصوص، في المقابل لكون التجارة الدولية من أهم القطاعات الحيوية التي تساعد على توسيع القدرة التسويقية وزيادة حجم التدفقات وجلب المشاريع الاستثمارية والعملة الصعبة.

أهداف الدراسة:

نسعى من خلال هذا البحث إلى تحقيق مجموعة من الأهداف أهمها:

- التعرف على بعض المفاهيم حول التجارة الدولية والموانئ.
- التعريف بواقع الموانئ الجزائرية.
- تبيان الدور الحقيقي للموانئ الجزائرية في إنعاش الاقتصاد الوطني من خلال محاولة إصلاح الأسطول البحري الجزائري.
- التعرف على دور ميناء جن جن في التجارة الدولية.

صعوبات الدراسة:

- نقص المراجع المتعلقة بالموضوع خاصة باللّغة العربية.
- نقص الدراسات والبحوث حول الموانئ الجزائرية.
- صعوبة في الحصول على المعلومات من المؤسسة المينائية جن جن.

أسباب اختيار الدراسة:

تتمثل أسباب اختيارنا لهذا الموضوع في أسباب ذاتية وأخرى موضوعية، فالأسباب الذاتية تتمثل في أن هذا الموضوع له صلة بمجال دراستنا وتخصصنا وكذا رغبتنا في الاطلاع على العلاقة بين الموانئ والتجارة الدولية، أما الأسباب الموضوعية تتجسد في كون الموانئ تحتل مكانة هامة في اقتصاديات الدول باعتبارها رئة التجارة الدولية الحقيقية، مع إبراز قيمة ودور ميناء جن جن بصفة خاصة في تفعيل التجارة الدولية.

خطة الدراسة:

للإجابة على الإشكالية السابقة اقتضت طبيعة الدراسة الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي لمختلف الضوابط التي تحكم التجارة الدولية وعلاقتها بالموانئ، وللإلمام بجوانب الموضوع ارتأينا أن نقسمه بشكل ثنائي، وخصصنا **الفصل الأول** تحت عنوان التجارة الدولية والموانئ والذي بدوره قسمناه إلى مبحثين بحيث المبحث الأول خصصناه للتجارة الدولية أما المبحث الثاني للموانئ، بينما تناولنا في **الفصل الثاني** ميناء جن جن كدراسة حالة والذي قسمناه هو الأخير إلى مبحثين، المبحث الأول نظرة عامة حول المؤسسة المينائية جن جن، بينما عالجنا في المبحث الثاني الشركة الجزائرية القطرية للصلب كمثال كونها تعد من عمليات التجارة الدولية من خلال استيراد المواد الأولية وتصدير المواد المنتجة المتمثلة في الحديد.



الفصل الأول



تعد التجارة الدولية العمود الفقري للاقتصاد العالمي وأهم رابط بين الدول، فالعالم اليوم يعيش في شبكة كبيرة من الاتصالات التجارية الدولية، حيث يتم تبادل السلع والخدمات وانتقال رؤوس الأموال في يسر وسهولة، وبالتالي شكّلت التجارة الدولية محوراً أساسياً في أبحاث المفكرين الاقتصاديين حيث تناولتها مختلف النظريات بالطرح وتحليل الأسس التي تقوم عليها التجارة الدولية، ففسرتها النظريات الكلاسيكية عن طريق اختلاف التكاليف المطلقة والنسبية للتخصص وتقسيم العمل بين الدول، أما النظريات النيوكلاسيكية فقد حاولت تفسير قيام التجارة انطلاقا من اختلاف أسعار السلع المرتبط باختلاف تكاليف الإنتاج.

تعد الموانئ في الوقت الحاضر العصب الحساس للتجارة الدولية، حيث أن دورها لا يقتصر على أنها بوابة مع العالم الخارجي ومحطة لدخول وخروج البضائع فقط، فقد شهدت تطورات عديدة في مفهومها ودورها في التبادل التجاري.

سنتناول في هذا الفصل دور الموانئ البحرية في تسهيل التجارة الدولية من خلال التطرق إلى المفاهيم الأساسية للتجارة الدولية والموانئ في المبحث الأول، ثم نتطرق إلى دور الموانئ في تنشيط التجارة الدولية في المبحث الثاني.

المبحث الأول: التجارة الدولية

تعتبر التجارة من القطاعات الحيوية لكل الدول سواء كانت دول متقدمة أو نامية، كما أنها تحتل مكانة بارزة في ظل الأحداث والتغيرات السريعة في العالم الذي يتميز بالتعقيد.

مجال التجارة الدولية يتعلق بالقواعد المنظمة لانتقال وتبادل السلع وخدمات التصدير والاستيراد بين الدول، على اعتبار أنه لا يمكن أن تتحقق التجارة الدولية دون تصدير واستيراد، وحتى يكون التعامل في إطار منظم استوجب استحداث هيئات متخصصة بتنظيم معاملات التجارة الدولية من خلال إبرام الاتفاقات الدولية في مجال المبادلات التجارية كاتفاقية الجات لسنة 1947 الخاصة بالتعريفة الجمركية، اتفاقية لاهاي الخاصة بالبيع الدولي للمنقولات المادية لسنة 1964، اتفاقية روما حول البيع الدولي للبضائع لسنة 1980، اتفاقية فيينا لتوحيد القانون واجب التطبيق على البيع الدولي للبضائع لسنة 1986، اتفاقية المنظمة العالمية للتجارة ابتداء من سنة 1993 وفعلياً سنة 1995[1]،...الخ.

سنوضح في هذا المبحث مفهوم التجارة الدولية بالتطرق إلى تعريفها والأطراف المتدخلة في التجارة مع مبررات وجودها (المطلب الأول)، ثم سنتحدث عن السياسات التجارية من خلال تعريفها وتبيان أنواعها المتمثلة في سياسة حرية التجارة الدولية والسياسة الحمائية (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مفهوم التجارة الدولية

تعتد التجارة الدولية فرع من فروع علم الاقتصاد التي تهتم بدراسة التعاملات الاقتصادية الدولية، ففي القِدم كانت المنظومات تعيش في ظل اقتصاد مغلق حيث ظهرت

[1]– اتفاقية منظمة التجارة العالمية، هي منظمة حكومية دولية تنظم وتسهل التجارة الدولية بين الأمم وأكبر منظمة اقتصادية دولية في العالم، دخلت حيز التنفيذ في 1 جانفي 1995 وفقاً لاتفاقية مراكش، تضم 164 دولة عضواً، لقد أبدت الجزائر سنة 1987 نيتها في الانخراط في نظام التجارة متعددة الأطراف المتمثل في الاتفاقية العامة للتجارة والتعريفة الجمركية وابتداءاً من سنة 1995 في المنظمة العالمية للتجارة، حيث تم تكوين لانضمام الجزائر إلى الاتفاقية العامة للتجارة في 17 جوان 1987، وفي سنة 1995 تم تحويل هذا الفوج إلى فوج عمل المنظمة العالمية للتجارة المكلف بانضمام الجزائر وعقد أول اجتماع له في أفريل 1998.

تجارتها على شكل مقايضة، غير أن التطور وازدياد الحاجات ظهرت الضرورة الانتقال إلى اقتصاد مفتوح من خلال توسيع القدرة التسويقية عن طريق فتح أسواق للعالم الخارجي.

الفرع الأول: تعريف التجارة الدولية

للتجارة الدولية أهمية بالغة في دفع عجلة التنمية الاقتصادية والنهوض بها، وهي أولية كل الدول سواء المتقدمة أو النامية، من خلال هذا الفرع سنبين المقصود بالتجارة الدولية، وأهميتها في تحقيق التنمية، وكذا تحديد أطرافها.

أولاً: المقصود بالتجارة الدولية:

يعتبر موضوع التجارة الدولية من الموضوعات ذات الأهمية في العلاقات الاقتصادية الدولية والتي شغلت بال الفلاسفة الاقتصاديين، ورجال التسويق على حد سواء، فمن وجهة نظر الاقتصاديين تتم معالجة هذا الموضوع انطلاقا من أثره على التنمية الاقتصادية للدولة ويتمثل في رفاهية المجتمع وتحسين ظروفه المعيشية، أما من جهة نظر رجال التسويق تتم معالجة الموضوع انطلاقا من ضرورة ايجاد وتوفير أسواق تمتص فوائض الإنتاج من السلع والخدمات[1].

كما هو معلوم أن التجارة الدولية أحد فروع علم الاقتصاد تختص بدراسة المعاملات الاقتصادية الدولية المتمثلة في حركة السلع والخدمات ورؤوس الأموال بين الدول المختلفة.

فالمفهوم العام للتجارة الدولية، أن المعاملات التجارية تكمن في ثلاثة صور وهي انتقال السلع والأفراد ورؤوس الأموال التي تنشأ بين أفراد مقيمون في وحدات سياسية مختلفة، أو بين حكومات مختلفة بهدف اشباع أكبر قدر ممكن من الحاجات، إضافة إلى التعريف الأبسط المتمثل في أن: "**التجارة الخارجية هي من أهم جوانب العلاقات الاقتصادية الدولية لكونها تتعلق بحركة السلع المادية وتنقلها عبر الحدود السياسية إما داخلة إليها وتسمى الواردات، وإما خارجة منها وتسمى الصادرات، كما تتعلق بالخدمات المؤدات للغير**

[1]– منصور جاسم محمد، التجارة الدولية، الطبعة الأولى، دار زهران للنشر والتوزيع، الأردن، 2013، ص06.

الخدمات بالصادرات غير المنظورة، والخدمات التي يتم تلقيها من الغير تسمى الواردات غير المنظورة"[1].

وفي الأخير يمكن القول بأن التجارة الدولية هي تداول السلع والخدمات بين المقيمين في الدولة والمقيمين في دولة أخرى (أي يجب أن يكون أفراد هذه العملية يقطنون في وحدات سياسية مختلفة أو بين حكومات ومنظمات اقتصادية تقطن في وحدات سياسية مختلفة)، ويتم تبادل هذه السلع عن طريق عمليات الاستيراد والتصدير.

ثانياً: أهمية التجارة الدولية:

تزداد أهمية التجارة الدولية مع مرور الوقت لتوفر فوائض في دول ونقصها في دول أخرى، فلا تقتصر على تبادل السلع فحسب بل في الحصول على هذه السلع وبتكاليف أقل.

من خلال التعاريف السابقة للتجارة الدولية يمكن استخلاص أهميتها والتي سندرجها في النقاط التالية[2]:

- تعد التجارة الدولية من أهم القطاعات الحيوية سواء كان المجتمع متقدما أو ناميا، فهي تربط الدول والمجتمعات مع بعضها البعض.
- تساعد التجارة الدولية في توسيع القدرة التسويقية عن طريق فتح أسواق جديدة أمام منتجات الدولة.
- تعمل التجارة الدولية على زيادة الرفاهية الاقتصادية عن طريق توسيع قاعدة الاختيارات فيما يخص مجالات الاستهلاك والاستثمار.

بالإضافة إلى أهمية التجارة الدولية من خلال اعتبارها مؤشراً جوهرياً على قدرة الدولة الإنتاجية والتنافسية في السوق الدولي، وذلك لارتباط هذا المؤشر بالإمكانيات الإنتاجية

[1]– فتاح حكيم، السياسات التجارية والاندماج في النظام التجاري العالمي الجديد، رسالة ماجستير مقدمة استكمالا لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في العلوم الاقتصادية، تخصص مالية دولية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، الجزائر، 2002–2003، ص04.

[2]– كاظم عبادي حمادي الجاسم، جغرافية التجارة الدولية، الطبعة الأولى، دار صفاء للنشر والتوزيع، الأردن، 2015، ص35.

المتاحة، وقدرة الدولة على التصدير ومستويات الدخل فيها، وقدرتها على الاستيراد، وانعكاس ذلك على رصيد الدولة من العملات الأجنبية، وما لها من آثار على الميزان التجاري[1].

ثالثاً: أطراف التجارة الدولية:

تتمثل أطراف التجارة الدولية فيما يلي:

1- الدولة:

تتدخل الدولة في مجال المعاملات التجارية الخارجية من خلال إبرامها العديد من العقود والصفقات الدولية، كما أنها تعتبر عنصراً فعّالاً في مجال إنشاء القواعد القانونية التي لها علاقة مباشرة بمجال التجارة الخارجية، فتتدخل في العلاقات التجارية على صفتين:

- شخص سيادي، من أشخاص القانون الدولي.
- شريك، من أشخاص القانون الخاص.

كما تدخل بطريقة مباشرة بواسطة أجهزتها، وبطريقة غير مباشرة بواسطة المؤسسات العمومية أو أجهزة متخصصة لضبط الاستيراد والتصدير.

2- المتدخلون الخواص:

نص عليهم الأمر رقم 03-04 الخاص بعمليات الاستيراد والتصدير[2]، إذ استعمل المشرع الجزائري عبارات المصدر والمستورد.

[1]- ثنية الريح أسامة، معيطي عبد الحق، دور التجارة الإلكترونية في تعزيز حرية التجارة الدولية -دراسة حالة، مذكرة تخرج ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم الاقتصادية، تخصص مالية وتجارة دولية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة ابن خلدون -تيارت، الجزائر، 2021-2022، ص20.

[2]- أمر رقم 03-04، مؤرخ في 19 جويلية 2003، متعلق بالقواعد العامة المطبقة على عمليات استيراد البضائع وتصديرها، ج ر ج ج، عدد 43، صادر في 20 جويلية 2003، معدل ومتمم.

يعرف المُصدر على أنه كل متعامل اقتصادي يصدر بضائع نحو السوق الوطنية بنص المادة 02 من م ت رقم 05-222 المتعلق بشروط تنفيذ الحق ضد الإغراق وكيفياته[1].

ويقصد بالمستورد في مجال التجارة الدولية الشخص الذي يتلقى سلعة من بلد غير بلد المنشأ، فالمصدر والمستورد قد يكون:

- **شخص طبيعي:** هو الذي تتوفر فيه الشروط القانونية لممارسة النشاط التجاري، أي يكون مقيد في السجل التجاري.

- **شخص معنوي:** وينقسم إلى:

* **الشخص المعنوي العام:** وهي الدولة باعتبارها طرفاً متدخل في مجال التجارة الدولية مع تجريدها من السلطة العامة.

* **الشخص المعنوي الخاص:** والمتمثل في الشركة التجارية سواء شركة الأموال أو شركة أشخاص حسب ما ورد في نص المادة 544 من ق ت ج[2]، المؤسسة العمومية الاقتصادية رغم رأس مالها تابع للدولة إلا أنها يمكن أن تبرم عقود من أجل تحقيق مصلحة عامة، المؤسسات الصغيرة والمتوسطة بحيث عرفتها المادة 05 من القانون رقم 17-02 على أنها: "**... مؤسسة إنتاج السلع و/أو الخدمات:**

- تشغل من واحد (1) إلى مائتين وخمسين (250) شخصاً،

- لا يتجاوز رقم أعمالها السنوي أربعة (4) ملايير دينار جزائري، أو لا يتجاوز مجموع حصيلتها السنوية مليار (1) دينار جزائري"[3].

---

[1]- نصت المادة 02 الفقرة الثانية من م ت رقم 05-222، مؤرخ في 22 جويلية 2005، يحدد شروط تنفيذ الحق ضد الإغراق وكيفياته، ج ر ج ج، عدد 43، صادر في 22 جويلية 2005، على أن: "**المصدر: كل متعامل يصدّر بضائع نحو السوق الوطنية**".

[2]- نصت المادة 544 من الأمر رقم 75-59، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن ق ت، ج ر ج ج، عدد 101، صادر في 19 ديسمبر 1975، معدل ومتمم، على أنه: " **يحدد الطابع التجاري لشركة إما بشكلها أو موضوعها**".

[3]- قانون رقم 17-02، مؤرخ في 10 جانفي 2017، يتضمن القانون التوجيهي لتطوير المؤسسات الصغيرة والمتوسطة، ج ر ج ج، عدد 02، صادر في 11 جانفي 2017.

3- الوسطاء:

يقصد بهم[1]:

- **الوسيط التجاري:** هو كل شخص طبيعي أو معنوي يعمل باسم ولحساب الموكل التجاري وذلك بموجب عقد وكالة يربطه بالمصدر.
- **البنوك:** يقصد بها مؤسسة مصرفية تتلقى ودائع من الأفراد وتلتزم بدفعها عند الطلب وفي الموعد المتفق عليه.
- **المؤسسات المالية:** وهي عبارة عن مؤسسة مصرفية لا تتلقي الودائع من الأفراد.

4- الشركات التجارية:

للشركات التجارية دور فعال في مجال التجارة الخارجية باعتبارها طرف بارزاً في إبرام مختلف أنواع المعاملات وخاصة شركات الأموال والشركات المتعددة الجنسيات، وبالرجوع للقواعد العامة نجد أن المشرع الجزائري يعرف الشركة من خلال المادة 416 من ق م ج والتي تنص على: "**الشركة عقد بمقتضاه يلتزم شخصان طبيعيان أو اعتباريان أو أكثر على المساهمة في نشاط مشترك بتقديم حصة من عمل أو مال أو نقد، بهدف اقتسام الربح الذي قد ينتج أو تحقيق اقتصاد أو بلوغ هدف اقتصادي ذي منفعة مشتركة.**

كما يتحملون الخسائر التي قد تنجر عن ذلك"[2].

5- الناقل:

هو الشخص الذي يلعب دوراً لا يستهان به في العمليات التجارية الخارجية ونظراً لتكلفتها الكبيرة وكون المؤسسات لا تتوفر على الامكانيات المادية والمالية الضرورية لتنظيم عمليات النقل الدولي فإنها توكل في أغلب الأحيان لمؤسسات نقل خاصة ولا يبقى عليها

---

[1]- بوعش وافية، قانون التجارة الخارجية، محاضرة موجهة لطلبة السنة أولى ماستر في الحقوق، تخصص قانون بحري وميناني، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحي –جيجل، الجزائر، 2023-2024، ص20.

[2]- أمر رقم 75-58، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، متضمن ق م ج، ج ر ج ج، عدد78، الصادر في 30 سبتمبر 1975، معدل ومتمم.

سوى اختيار وسيلة النقل والمتمثلة في النقل الجوي، النقل البحري، النقل البري، النقل عبر السكك الحديدية.

6- وكيل العبور:

يعتبر القائم بالعبور على أساس الوساطة لعمليات نقل لجملة من المنتوجات ويكون وكيل معتمد لدى الجمارك ومكلف بخدمات التأمين في إطار جملة من الوثائق والمستندات، ويقوم بثلاث مهام وهي:[1]

- **وكيل للنقل،** بمعنى تاجر يقوم بمقابل سعر جزافي بنقل بضاعة ما من دولة إلى دولة ما تحت مسؤوليته.
- **وكيل معتمد لدى الجمارك،** وهو كل شخص طبيعي أو معنوي يزاول نشاطه باعتماد من إدارة الجمارك، حيث يقوم بإجراءات الاستيراد والتصدير.
- **وكيل العمولة،** يتمثل عمله في عمليات توزيع السلعة، الشحن، التفريغ، وهو غير مسؤول على نقل بضاعة بوسيلة ما.

الفرع الثاني: مبررات وجود التجارة الدولية

إن ظهور التجارة الدولية كان نتيجة لظروف ونقائص عانت منها بعض الدول في فترة معينة، وكذا الاختلاف والاختلاط بين شعوب دول العالم، ولكن من أجل تجارة دولية هادفة وناجحة لابد من تحقيق شروط لقيام هذه التجارة من أجل الوصول إلى الأهداف المسطرة والتي قامت من أجلها التجارة الدولية وهذا ما سنتطرق إليه في هذا الفرع.

أولاً: أسباب قيام التجارة الدولية:

يرجع تفسير قيام التجارة الدولية إلى جذور المشكلة الاقتصادية أو ما يسمى بمشكلة الندرة النسبية، حيث أن دولة ما لا تستطيع أن تكتفي ذاتياً بصورة شاملة ولمدة طويلة، من

[1]- بوعش وافية، مرجع سابق، ص22.

خلال أنها لا تستطيع أن تنتج كل ما تحتاجه، وذلك لأن الظروف البيئية والجغرافية والاقتصادية لا تمكنها من ذلك[1].

وأيضا بسبب محدودية الموارد الاقتصادية قياساً بالاستخدامات المختلفة لها في إشباع الحاجات الإنسانية المتجددة والمتزايدة إلى جانب الاستغلال الأمثل للموارد الموجودة.

كما ظهرت نظريات اقتصادية مختلفة لتفسير أسباب قيام التجارة الدولية، والتي يمكن دمجها في مجموعتين من النظريات:

المجموعة الأولى: النظرية الكلاسيكية التي أسسها "**آدم سميث**" و"**ريكاردو**": حيث تستند في تفسيرها لأسباب قيام لتبادل التجاري الدولي، إلى أنه أي دولة تقوم بشراء سلعة من الخارج إذا كانت تكاليف الإنتاج نسبية (وبالتالي الأسعار النسبية) هي التي تحدد نوعية السلع المستوردة والسلع المصدرة كذلك، أي هيكل التجارة الدولية.

المجموعة الثانية: النظرية الحديثة التي أسسها "**هكشر**" و"**أولين**": حيث تستند في تفسيرها لأسباب قيام التبادل التجاري الدولي، إلى اختلاف تكاليف إنتاج السلع بين الدول المختلفة، وليس إلى اختلاف الميزة النسبية كما تعكسها تكلفة العمل[2].

إضافة إلى أسباب أخرى أهمها[3]:

- السعي إلى زيادة الدخل الوطني اعتماداً على الدخل المحقق من التجارة ادولية.
- الفائض في الإنتاج المحلي، مما يتطلب البحث عن أسواق خارجية لتسويقه.
- الأسباب الاستراتيجية والسياسية المتمثلة في تحقيق النفوذ السياسي من خلال الندرة النسبية للسلع المنتجة والمتاجرة بها عالمياً.

---

[1]– مسعداوي يوسف، دراسات في التجارة الدولية، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2010، ص15.

[2]– بلبخاري سامي، نظريات التجارة الدولية، مطبوعة محاضرات موجهة لطلبة السنة الثالثة ليسانس في العلوم التجارية، تخصص مالية وتجارة دولية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، الجزائر، 2021–2022، ص16.

[3]– عبد العزيز، عبد الرحمان سليمان، التبادل التجاري: الأسس، العولمة والتجارة الإلكترونية، دار حامد للنشر والتوزيع، الأردن، 2004، ص42.

– عدم التوزيع المتكافئ لعناصر الإنتاج بين دول العالم المختلفة، مما ينتج عنه عدم قدرة الدولة على تحقيق الاكتفاء الذاتي من السلع المنتجة محلياً.

– اختلاف الميول والأذواق الناتجة عن التفضيل النوعي للسلعة ذات المواصفات العالمية.

– اختلاف مستوى التكنولوجيا المستخدمة في الإنتاج من دولة لأخرى، مما ينتج عنه تفاوت الاستخدام الأمثل للموارد الاقتصادية.

– التخصص الدولي في إنتاج السلع التي تتمتع في إنتاجها بميزة نسبية، واستبدالها بسلع أخرى من إنتاج الدول الأخرى.

ثانياً: شروط قيام التجارة الدولية:

يقصد بشروط التجارة الدولية، العلاقة القائمة بين أسعار الصادرات وأسعار الواردات، وتسمى هذه العلاقة أحيانا بمعدلات الاستبدال الدولية، فإذا ارتفعت أسعار الصادرات بمعدل يفوق ارتفاع أسعار الاستيراد لا تكفي دولة ما أو انخفضت أسعار الصادرات بمعدل يقل عن معدل انخفاض أسعار الاستيراد نقول أن شروط التجارة مواتية أي إيجابية بالنسبة لتلك الدولة، لأنه يصبح بإمكانها أن تصدر كمية أقل لتدفع مقابل نفس الكمية من الاستيرادات مما يؤدي إلى رفع دخلها؛ أما إذا كان معدل ارتفاع أسعار الصادرات أقل من معدل ارتفاع أسعار الاستيرادات أو إذا كان معدل انخفاض أسعار الصادرات أكبر من معدل انخفاض أسعار الاستيرادات فإنه يقال أن شروط التجارة غير مواتية أي سلبية بالنسبة لتلك الدولة، حيث تحدد كمية أكبر لتحصل على نفس الكمية من الاستيرادات، يمكن أن نميز ثلاث حالات لشروط التجارة:

– شروط التجارة مواتية عندما يكون الرقم القياسي لأسعار الصادرات أكبر من الرقم القياسي لأسعار الاستيرادات.

– شروط التجارة محايدة عندما يكون الرقم القياسي لأسعار الصادرات مساوياً إلى الرقم القياسي لأسعار الاستيرادات.

– شروط التجارة غير مواتية عندما يكون الرقم القياسي لأسعار الصادرات أصغر من الرقم القياسي لأسعار الاستيرادات.

بعد الحرب العالمية الثانية ونتيجة الزيادة الكبيرة على طلب السلع الأولية وما يشابهها لإعادة بناء أوروبا أيضاً بسبب حرب كوريا، أصبحت شروط التجارة في صالح الدول النامية ومن الدول المتقدمة، ولكن منذ انتهاء الحرب الكورية وحتى الآن وشروط التجارة في صالح الدول المتقدمة[1].

ثالثاً: أهداف التجارة الدولية:

يمكن إبراز الأهداف التي تطمح إلى تحقيقها التجارة الدولية في[2]:

– 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.

– استيراد السلع الضرورية التي لا يمكن إنتاجها محلياً لسبب ما، فعلى سبيل المثال يمكن استيراد الآلات والمعدات الضرورية اللازمة لبناء مصنع نسيج، إذ يمكن أن يوفر هنا المصنع العديد من فرص العمل وبالتالي المساهمة في عملية التنمية.

– احلال الواردات، وهذا يتوقف على عنصر التكلفة، فإذا كانت السلع يمكن إنتاجها محلياً بتكاليف معقولة، فإن مثل هذا الإنتاج يمكن أن يسبب مشاكل إدارية ورأسمالية ومشاكل في القدرات الفنية أيضاً إلا أنه يساعد على ترويج السياسة التجارية وبالتالي يمكن من القيام بعمليات التصدير المهمة.

– نقل التكنولوجيا والتقنية لبناء وإعادة هيكلة البنية التحتية للدولة.

---

[1]– كاظم عبادي حمادي الجاسم، مرجع سابق، ص ص32–34.

[2]– شقيري نوري موسى، الحنيطي محمد عبد الرزاق وآخرون، التمويل الدولي ونظريات التجارة الخارجية، الطبعة الثانية، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، الأردن، 2015، ص ص21–22.

– الاستفادة من تكنولوجيا المعلومات باعتبارها السبيل الوحيد أمام الدول النامية لعبور 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 الدولية كسياسة الحماية أو الحرية أو غير ذلك.

– دراسة العلاقات الدولية في إطار التكتلات الدولية وسماتها المميزة.

المطلب الثاني: سياسات التجارة الدولية

تختلف السياسات التجارية المتبعة من قبل الحكومات من أجل تنظيم العلاقات التجارية الدولية من بلد لآخر، فكل دولة لها أهدافها الاقتصادية التي تعمل على تحقيقها، حيث تضع الدولة مجموعة من الأدوات التي تحكم وتخدم السياسة التجارية من أجل الوصول إلى أهداف محددة وهذا ما أدى إلى ظهور أنواع من السياسات التجارية، وعلى هذا النحو تم تقسيم المطلب إلى فرعين حيث خصص الفرع الأول لدراسة مفهوم السياسات التجارية، أما الفرع الثاني منه فقد خصص لدراسة أنواع سياسات التجارة الدولية.

الفرع الأول: مفهوم سياسات التجارة الدولية

إن السياسة التجارية هي مجموعة من الإجراءات التي تطبقها السلطات ذات السيادة في مجال التجارة الدولية تحقيقا لأهداف معينة معتمدة على مجموعة من الأدوات وهذا ما تطرقنا لدراسته في هذا الفرع.

أولاً: تعريف السياسة التجارية:

من التعاريف المتداولة تلك التي ترى بأن السياسة التجارية عبارة عن مجموع الإجراءات التي تتخذها الدولة في نطاق علاقاتها التجارية الدولية بقصد تحقيق أهداف محددة[1].

وتعرف السياسة التجارية أيضاً بأنها مجموعة الأساليب والإجراءات التي تضعها الدولة في مجال علاقاتها الاقتصادية الدولية لتحقيق أغراض وأهداف عديدة تختلف من دولة لأخرى، لكنها تدور حول علاج الخلل في الميزان التجاري أو المدفوعات ورفع معدلات النمو الاقتصادي واستقرار قيمة عملتها الوطنية[2].

كما يقصد بالسياسة التجارية لحكومة بلد ما، تلك الإجراءات التي تتخذها أو القوانين التي تسنها هذه الحكومة بغرض التأثير بطريقة مباشرة أو غير مباشرة على حجم التبادل التجاري بينها وبين غيرها من البلدان أو التأثير على نوعية التبادل أو اتجاهاته[3].

من خلال التعاريف السابقة يمكن القول بأن السياسة التجارية الدولية هي سياسة اقتصادية مطبقة في مجال التجارة الدولية عن طريق استخدام مجموعة من الأدوات التي يختلف تطبيقها من دولة لأخرى، بهدف تنفيذ التجارة أو تحريرها.

ثانياً: أهداف السياسة التجارية:

تعمل سياسة التجارة الخارجية على تحقيق مجموعة من الأهداف تقسم على النحو التالي:[4]

[1]– مسعداوي يوسف، مرجع سابق، ص70.

[2]– عبدة مسعد رئيف محمد، مقدمة في التجارة الخارجية، دار الثقافة العربية، 2007، ص141.

[3]– برعي محمد جليل ، مقدمة في الاقتصاد الدولي، مكتبة نهضة الشرق، القاهرة، 1978، ص167.

[4]– كاظم عبادي حمادي جاسم، مرجع سابق، ص ص61–62.

1- الأهداف الاقتصادية:

- زيادة موارد الخزينة العامة للدولة واستخدامها في تمويل النفقات العامة لكافة أشكالها وأنواعها.
- حماية الصناعة المحلية من المنافسة الأجنبية.
- حماية الاقتصاد الوطني من خطر الإغراق الذي يمثل التمييز السعري في مجال التجارة الخارجية أي البيع بسعر أقل من تكاليف الإنتاج.
- حماية الصناعة الناشئة أي الصناعة حديثة العهد في الدولة، في حين يجب توفير الظروف الملائمة والمساندة لها.
- حماية الاقتصاد الوطني من التقلبات الخارجية التي تحدث خارج نطاق الاقتصاد الوطني كحالات الانكماش والتضخم.

2- الأهداف الاجتماعية:

- حماية مصالح بعض الفئات الاجتماعية كمصالح الزراعيين أو المنتجين لسلع معينة تعتبر ضرورية أو أساسية في الدولة.
- إعادة توزيع الدخل القومي بين الفئات والطبقات المختلفة.

3- الأهداف الاستراتيجية:

- المحافظة على الأمن في الدولة من الناحية الاقتصادية والغذائية والعسكرية.
- العمل على توفير الحد الأدنى من الإنتاج من مصادر الطاقة كالبترول مثلاً.

ثالثاً: أدوات السياسة التجارية:

تتعدد أدوات السياسة التجارية تبعاً للنظام الاقتصادي السائد، فيمكن التمييز بين الأدوات السعرية والأدوات الكمية والأدوات التنظيمية.

1- الأدوات السعرية:

يمكن التمييز في شأن هذه الأدوات والتي تؤثر في تيار التبادل الدولي عن طريق التأثير في أثمان الواردات والصادرات بين كل من الرسوم الجمركية، الإعانات، الإغراق، تخفيض سعر الصرف.

أ- الرسوم الجمركية:

تعتبر تاريخاً من أشهر وأهم أدوات السياسات التجارية والتي تستخدم عادة لتحقيق أهدافها، فأول تعريفة جمركية صدرت عن الجزائر المستقلة سنة 1963 بموجب الأمر رقم 63-414 المتعلق بإحداث رسم جمركي[1]، وتعالج هذه التعريفة المنتجات بدلالة أصلها، وتمثل الضريبة الجمركية بمثابة رسم في صورة مبلغ معين يفرض على السلعة وقت عبورها حدود الدولة، وتفرض هذه الضرائب لتحقيق أغراض متعددة.

يمكن للرسوم الجمركية أن تفرض كقيمة ثابتة أو كنسبة حيث كانت معظم الرسوم في القرن التاسع عشر من النوع الثابت وذلك لصعوبة تلافي مثل هذه الرسوم، وفي القرن العشرين كان النمط السائد هو التحول نحو الرسوم النسبية لكونها تصاعدية ولا تتأثر بالتضخم[2].

فإذا كانت الرسوم الجمركية تفرض على الواردات كأداة أساسية لتقييد التجارة الدولية فإنها قد تفرض مع ذلك على الصادرات، خاصة في البلدان في النمو بقصد تحقيق الأهداف التالية[3]:

---

[1]- أمر رقم 63-414، مؤرخ في 28 أكتوبر 1963، يتضمن إحداث رسم جمركي، ج ر ج ج، عدد 80، صادر في 29 أكتوبر 1963.

[2]- بن برنو عمر، دور الموانئ في تطوير التجارة الخارجية -دراسة حالة ميناء مستغانم، مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي في علوم التسيير، تخصص إدارة استراتيجية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة عبد الحميد بن باديس -مستغانم، الجزائر، 2021-2022، ص33.

[3]- شبرو التجاني، عبيد عبد الحليم، دور سياسات التجارة الخارجية في دعم التنمية المستدامة بالجزائر خلال الفترة 1994-2019، مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم التجارية، تخصص مالية وتجارة دولية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الشهيد حمه لخضر بالوادي، الجزائر، 2021-2022، ص30.

– توفير السلع الغذائية الأساسية ومنع تسربها للأسواق لخارجية أو بقصد مكافحة التضخم.

– حماية الصناعات الوطنية وضمان استمرارها، وذلك بتوفير المواد الأولية اللازمة لها، وبالتالي الرسوم الجمركية تمثل أداة حمائية.

– الحصول على مورد مالي يسهم في احتياجات الميزانية العامة للدولة، وعلى هذا الأساس كان الهدف من إنشاء الحقوق الجمركية هدف حيائي.

– الحقوق الجمركية أداة لتعديل الميزان التجاري.

أنواع الرسوم الجمركية:

يمكن التمييز بين أنواع الرسوم الجمركية إما على أساس كيفية تقدير الرسم وإما على أساس الغرض المنشود منه، فمن حيث كيفية تقديره نميز بين ما يلي[1]:

– **الرسم النوعي:** يمتاز بسهولة تحصيله لأنه ما على السلطات إلاّ معرفة الكمية المالية للواردات التي تأتي للبلد، ومع ذلك الرسم النوعي له عيب أساسي كأداة للحماية بالنسبة للمنتجين المحليين لأن قيمته الحمائية تختلف عكسياً على سعر الواردات.

– **الرسوم القيمية:** يمتاز هذا النوع بإمكانية تدارك تقلبات الأسعار، حيث أن الحقوق التي يتم جبايتها أو تحصيلها تتزايد بتزايد قيمة السلعة، غير أن عدم دقة تحديد القيمة قد يحول دون تحقيق هذه الميزة، ويرجع ذلك إلى اعتماد تقدير الواردات على أساسين[2]:

* أساس قيمة السلعة بما فيها مصاريف الشحن والتأمين.

* أساس قيمة البضاعة في ميناء الشحن.

[1]– بوخميس رميساء، يخلف كنزة، تطور أدوات السياسة التجارية وأثرها على الميزان التجاري في الجزائر خلال فترة 2000–2018، مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم الاقتصادية، تخصص اقتصاد دولي، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد الصديق بن يحي –جيجل، الجزائر، 2020–2021، ص11.

[2]– شبرو التجاني، عبيد عبد الحليم، مرجع سابق، ص ص30–31.

- **الرسوم المركبة:** تتضمن خليطاً بين الرسوم النوعية والرسوم القيمية، ويكون ذلك عادة بغرض تعويض التفاوت في الأنواع المختلفة للسلعة الواحدة.

ومن حيث الغرض المنشود من فرضه نجد نوعان:

- **الرسوم المالية:** فإذا كان الهدف ايجاد مورد دخل لخزينة الدولة.
- **الرسوم الحمائية:** إذا كان الهدف حماية الأسواق الوطنية من المنافسة الأجنبية[1].

ب- الإعانات (إعانات التصدير):

تعتبر أحد أدوات السياسة التجارية، وهي إجراء مالي تتخذه الدولة بغرض تخفيض التكلفة الكلية للإنتاج في مشروع أو صناعة معينة، وعادة ما تقصد الدولة من هذه الإجراءات تدعيم منتجات مشروعاتها التي يصعب عليها الصعود في السوق التنافسي أمام منتجات المشروعات الأجنبية ذات الميزة النسبية[2]. تعرف أيضا على أنها كافة الأساليب المساعدة التي تقدمها الدولة للمنتج الوطني، يكون الغرض منها تشجيع المصدريين المحليين على مزاولة نشاطهم في الأسواق العالمية، وتدعيم مركزهم التنافسي سواء من الناحية الكمية أو الكيفية أو الخدمات المقدمة؛ والواقع أن الإعانات على عكس الرسوم، فالرسم يدفعه المنتجون أو التجار للدولة أما الإعانات فتدفعها الدولة للمنتجين أو التجار[3].

تنقسم الإعانات إلى نوعين:

- الإعانات المباشرة:

تتمثل في تقديم مبالغ نقدية إلى المنتجين المصدرين، وهي الشكل الأبسط والأكثر انتشاراً في الماضي لتسهيل الدخول إلى الأسواق العالمية وتستخدم اليوم في دعم السلع

---

[1]- بوخميس رميساء يخلف كنزة، مرجع سابق، ص11.

[2]- سرير سعيد، النظام القانوني لمنظمة التجارة العالمية، الطبعة الثانية، الدار الجماهيرية للتوزيع، ليبيا، 2002، ص101.

[3]- مولحسان آيت الله، المنظمة العالمية للتجارة وانعكاساتها على قطاع التجارة الخارجية -دراسة حالة الجزائر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه، تخصص علوم اقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر-باتنة، الجزائر، 2010-2011، ص31.

الزراعية، غير أن هذه السياسة تسبب تدابير مضادة من قبل الدول الأخرى وتؤدي في نهاية المطاف إلى زعزعة التجارة الدولية لذا فإن اتفاقية لغان ومن بعدها اتفاقية منظمة التجارة العالمية تدعو إلى الحد من تقديم الدعم على شكل إعانات مباشرة.

- الإعانات الغير مباشرة:

التي تتمثل في منح المشروع بعض الامتيازات بهدف تحسين قدرته المالية مثل الإعفاءات الضريبية أو تخفيض الضرائب وتقديم التسهيلات الائتمانية وكذلك تقديم بعض الخدمات التي تعود على المشروع بالنفع[1].

ت- الإغراق:

ويتمثل بيع السلعة المنتجة محلياً في الأسواق الخارجية بثمن يقل عن نفقة إنتاجها أو يقل عن أثمان السلع المماثلة أو البديلة في تلك الأسواق أو يقل عن الثمن الذي تباع به في السوق الداخلية ونميز لهذا النظام ثلاثة أنواع هي:

- **الإغراق العارض:** يحدث في ظروف طارئة كالرغبة في التخلص من منتوج معين غير قابل للبيع في أواخر الموسم.

- **الإغراق قصير الأجل:** يأتي قصد تحقيق هدف معين كالحفاظ على حصته في السوق الأجنبية أو القضاء على المنافسة ويزول بمجرد تحقيق الأهداف.

- **الإغراق الدائم:** يشترط لقيامه أن يتمتع المنتج باحتكار فعلي قوي نتيجة حصوله على امتياز إنتاج سلعة ما من الحكومة أو تنتجه لكونه عضواً في اتحاد المنتجين الذي له صبغة احتكارية، كذلك يشترط أن تكون هناك ضرائب جمركية عالية على استيراد نفس السلعة من الخارج[2].

[1]- دياب محمد، التجارة الدولية في عصر العولمة، الطبعة الأولى، دار المنهل اللبناني، لبنان، 2010، ص324.

[2]- كاظم عبادي حمادي جاسم، مرجع سابق، ص65.

ث- تغيير سعر الصرف:

يقصد بتغيير سعر الصرف كل تخفيض أو رفع في سعر الوحدة النقدية الوطنية مقوماً بالوحدات النقدية الأجنبية، وتخفيض سعر العملة الوطنية مقابل العملات الأجنبية هو إجراء قد تقدم عليه أي دولة لأسباب وأهداف عديدة، أما رفع سعر العملة الوطنية، فهو من الإجراءات التي نادراً ما تقدم عليها الدولة بصورة طوعية؛ وغالباً ما يكون تغيير سعر الصرف باتجاه تخفيض قيمة العملة الوطنية، كما أن تخفيض سعر العملة الوطنية مقابل العملات الأجنبية هو بالتحديد أحد الأساليب السعرية المستخدمة في السياسة التجارية الدولية[1].

فقد أدى التدهور المفاجئ لسعر البترول سنة 1986 إلى دخول لاقتصاد الجزائري في أزمة حادة تميزت بعجز مزدوج في ميزانية الدولة وخاصة في ميزان المدفوعات نتج عن هذا العجز تباطؤ خطير في النشاط الاقتصادي أثر تدني الواردات في مختلف المدخلات التي تحتاج إليها الجهاز الإنتاجي الذي ظل تابعاً للسوق العالمية[2].

2- الأدوات الكمية:

بالإضافة إلى الأدوات أو الوسائل السعرية، توجد أدوات وأساليب كمية كواحدة من أدوات السياسة التجارة الخارجية لتحقيق أهداف اقتصادية من خلال تطبيق كل أسلوب من هذه الأساليب ومن أهم الوسائل المستخدمة في هذا النطاق نجد:

أ- الحظر أو المنع:

المقصود به أن الدولة تحظر التعامل التجاري مع الخارج، ومن هنا يتبين أن الحظر قد يقع على الواردات فقط أو على الصادرات فقط أو على كليهما؛ وعندئذ قد يكون الحظر

[1]- دياب محمد، مرجع سابق، ص325.

[2]- مكاوي الحبيب، بابا حامد كريمة، التجارة الخارجية في ظل سياسة الحماية التجارية، مجلة المنهل الاقتصادي، المجلد 02، العدد 02، جامعة الشهيد حمه لخضر بالوادي، الجزائر، 2019، ص41.

على جميع السلع وعلى جميع البلدان وقد يكون جزئياً على بعض السلع أو على بعض البلدان، وهو يعتبر حظرا على التجارة الخارجية، حيث نجد نوعان من الحظر هما:

- **الحظر الكلي:**

هو أن تمنع الدولة تبادل تجاري بينها وبين الخارج، أي أن الدول تريد أن تكفي نفسها بنفسها، بمعنى سياسة الاكتفاء الذاتي، فالدولة تحاول أن تعيش بما لديها من موارد إنتاجية وتعزل نفسها عن بقية دول العالم وهدفها وراء ذلك تحقيق الاستقلال الاقتصادي عن العالم.

- **الحظر الجزئي:**

أن الدولة تمنع التبادل التجاري بالنسبة لبعض الدول أو بعض السلع، كثيراً ما تتبع هذه السياسة في أوقات الحروب إذ نجد الدول تمنع التعامل مع رعايا الدول المعادية، كما تحظر تصدير سلع معينة تعتبرها أساسية لاقتصاد الحروب، وقد تفرض الدول حصاراً كاملاً على بلد معين فتحظر الاستيراد منه والتصدير إليه، وفيها عدا حالة الحروب نصادف الحظر الجزئي عادة في حالتين آخرين هما حالة الحظر لأسباب صحية والحظر لأسباب مالية.

ب- نظام الحصص:

أن تمنح الدولة حداً أقصى للكمية أو للقيمة التي يمكن استيرادها من سلعة معينة خلال مدة محدودة، وقد انتشر نظام الحصص عقب الكساد الكبير في أوائل الثلاثينات كقيد على حرية التجارة الخارجية وذلك إلى جانب الضرائب الجمركية؛ وقد كانت فرنسا أول من قامت باستخدام هذا الإجراء لحماية منتجيها من خطر السعر الجد منخفض للقمع الأسترالي.

ويشتمل هذا النظام منذ إقراره في الجزائر على تحديد طبيعة وكمية السلع المستوردة وقد بدأ العمل به في جوان 1964، والذي نص عليه المرسوم رقم 63-188 المؤرخ في 16 جوان 1963 والمتضمن وضع إطار خاص بالسلع المستوردة وهو نوع من أنواع الرقابة على عملية استيراد بعض السلع الأجنبية.

يثير توزيع الحصص عدة مشاكل أهمها كيفية توزيع هذه الحصص بين الدول المختلفة ثم كيفية توزيعها بين المستوردين الوطنيين، ويعاب على هذا النظام ما يتضمنه من تدخل إداري كمي في العلاقات الاقتصادية، وبسبب تلك العيوب وغيرها اتجهت جهود تحرير التجارة الخارجية بعد الحرب العالمية الثانية إلى الحد من الاعتماد على هذا النظام على أنه لا مفر من اللجوء إلى نظام الحصص في بعض الصروف الاستثنائية[1].

3- الأساليب التنظيمية:

تعرف على أنها هي التي تشكل الإطار التنظيمي الذي تتحقق في داخله المعاملات التجارية الدولية، وتتمثل هذه الأساليب التنظيمية في:

أ- المعاهدات والاتفاقيات التجارية:

المعاهدات التجارية تعقد بين الدول عن طريق وزارات خارجية عادة، ويكون الغرض منها تنظيم العلاقات التجارية فيما بينها تنظيماً عاماً يشمل نوعين من الأمور: أمور يغلب عليها الطابع السياسي مثل تحديد مركز الأجانب وأهليتهم لممارسة مختلف أنواع النشاطات، وأمور يغلب عليها الطابع الاقتصادي مثل تنظيم الرسوم الجمركية وتأسيس المشروعات ومكاتب التمثيل التجاري...الخ.

تراعي المعاهدات التجارية عادة بعض المبادئ مثل:

- **مبدأ المساواة،** الذي تتعهد كل دولة بمقتضاه بأن تساوي في معاملاتها بين مواطنيها ومواطني دولة أخرى.

- **مبدأ المعاملة بالمثل،** الذي تتعهد الدولة بمقتضاه بأن تعامل منتجات مواطني الدولة الأخرى معاملة مماثلة لما يلقاه مواطنيها ومنتجاتها في هذه الدولة.

[1]- بن برنو عمر، مرجع سابق، ص ص37-38.

– **مبدأ الدولة الأولى بالرعاية،** ويتلخص في تعهد الدولة بأن تمنح الأخرى أي ميزة يتمتع بها مواطنو أو منتجات أي دولة ثالثة وعلى ذلك تكون معاملة الدولة المتمتعة بالنص على أولية الرعاية معادلة تماماً للعاملة القائمة في الدول الأخرى[1].

ب- الاتفاقات التجارية:

هي عبارة عن اتفاقات تجارية ثنائية تعرف على أنها معاهدة بين دولتين بموجبها تنظم المعاملات الخارجية بينها من تصدير واستيراد وطريقة سداد الديون والمستحقات وذلك بهدف زيادة تنمية حجم المبادلات التجارية لكل منهما، وتحقيق المصالح الاقتصادية أو السياسية المشتركة، وتجدر الإشارة إلى أنه يمكن التمييز بين الاتفاق التجاري والمعاهدة من جوانب مختلفة فمن حيث المدة فالاتفاق يكون أقصر من المعاهدة ويتضمن تفصيلاً أوسع من المعاهدة التي تتناول مبادئ عامة في الغالب، كما أنه قد يعقد بناء على معاهدة دون أن يشترط ذلك دائماً.

ت- اتفاقات الدفع:

ينتشر أسلوب اتفاقات الدفع بين الدول الآخذة بنظام الرقابة على الصرف وتقييد تحويل عملاتها إلى عملات أجنبية، وهو اتفاق بين دولتين ينظم قواعد تسوية المدفوعات التجارية وغيرها وفقاً للأسس والأحكام التي يوافق عليها الطرفان، وجوهر هذا الاتفاق هو أن تتم حركة المدفوعات بين الدولتين المتعاقدين بالقيد في حساب مقاصة المدفوعات ومتحصلات كل منهما مع الأخرى.

ث- الحماية الإدارية:

تعتبر الحماية الإدارية أداة من أدوات السياسة التجارية المنظمة للتجارة الدولية، حيث يكون تأثيرها في بعض الأحيان أكبر من إجراءات الحماية الصريحة، وهي عبارة عن وضع بعض الدول طائفة من القيود المختلفة، وتتمثل هذه القيود في مجموعة من القواعد

[1]– دياب محمد، مرجع سابق، ص ص332–333.

والتعليمات والإجراءات الإدارية الروتينية المعقدة التي تعرقل سبيل الاستيراد من الخارج بطريقة غير مباشرة، وتعمل هذه الإجراءات على المستوردين عن طريق إخضاعهم لطائفة لا بأس بها من الإجراءات والقوانين التحكيمية التي تكبدهم نفقات طائلة وتصرفهم عن إتمام صفاتهم[1].

الفرع الثاني: أنواع سياسات التجارة الدولية

تقسم السياسات التجارية إلى حمائية، وسياسة حرية التجارة، الأولى تستخدم فيها الدولة سلطتها للتأثير بطريقة أو بأخرى على المبادلات، أما الثانية نقصد بها عدم تدخل الدولة في العلاقات التجارية الدولية، لكن قد لا يفرق بين الدرجات المختلفة لكل من الحماية والحرية.

أولاً: سياسة حرية التجارة:

تعبر سياسة الحرية التجارية عن إزالة كافة القيود المفروضة على حركة السلع والخدمات عبر الحدود سواء كانت صادرات أو واردات، أي التقليل من تدخل الدولة في العلاقات التجارية الدولية[2].

1- تعريف سياسة حرية التجارة:

تعرف سياسة حرية التجارة الدولية على أنها: "**إقرار نوع من الحرية إزاء تدفق السلع والخدمات عبر الحدود السياسية للدولة حتى تكون التجارة الخارجية خالية من القيود والعقبات، إذ لا يجوز فرض قيود تعيق تدفق السلع والخدمات بالنسبة للصادرات أو الواردات على حد سواء**"[3].

كما تعرف بأنها: "**السياسة التي تتبعها الدول والحكومات عندما لا تتدخل في التجارة بين الدول من خلال التعريفات الجمركية والحصص والوسائل الأخرى**"[4].

---

[1]- مولحسان آيت الله، مرجع سابق، ص ص34-35.

[2]- كاظم عبادي حمادي الجاسم، مرجع سابق، ص67.

[3]- بن برنو عمر، مرجع سابق، ص39.

[4]- حشيش عادل أحمد، مجدي محمود شهاب، العلاقات الاقتصادية الدولية، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2005، ص293.

يمكن التمييز بين أربع أشكال من التحرير التجاري[1]:

- التحرير من جانب واحد، حيث تقوم الدولة بمفردها بإزالة الحواجز والقيود الحمائية.
- التحرير الثنائي، يتم التفاوض بين دولتين على تخفيض الحماية بالنسبة للتجارة الخارجية.
- التحرير الإقليمي تقوم فيه مجموعة من الدول بتطوير ترتيبات التجارة الإقليمية فيما بينهم، بحيث تحصل الدول الأعضاء على مزايا في التبادل التجاري.
- التحرير متعدد الأطراف، يتم تحرير التجارة على مستوى العالم من خلال اتفاقيات مفتوحة لانضمام الدول إليها.

2- مراحل تحرير التجارة الدولية:

مرت الدولة الجزائرية بثلاثة مراحل لتحرير تجارتها الخارجية وهي كما يلي:

المرحلة الأولى:

وهي مرحلة احتكار الدولة لنشاط التجارة الدولية، ما قبل صدور دستور 1967 كانت الدولة الجزائرية هي التي تحتكر مجال التجارة الدولية، حيث قامت بإبعاد مجموعة من إجراءات ووضعت أجهزة تهدف إلى مراقبة عمليات التجارة الدولية (مثلا: بموجب الأمر رقم 74-11 قامت الدولة باستخدام إسناد احتكار الواردات إلى المؤسسات العمومية لتأميم تجارتها الخارجية)، كان على السلطة غداة الاستقلال المفاضلة بين أحد الخطرين إما تحمل مخاطر التحرير الكلي للتجارة الدولية مع ما يترتب عنه من آثار، وإما تحمل مخاطر الاحتكار الكلي لهذه الوظيفة مع ما قد يثيره ذلك من غضب لدى الشركاء التقليديين للجزائر ونعني بهم دول السوق الأوروبية المشتركة، وخاصة فرنسا[2].

أما بعد صدور دستور 1976، تم التأكيد على الاحتكار التام لمجال التجارة الدولية من طرف الدولة أين نصت المادة 14 الفقرة الثانية منه على: "...**يشمل احتكار الدولة،**

[1]- بن برنو عمر، مرجع سابق، ص40.

[2]- مكاوي الحبيب، بابا حامد كريمة، مرجع سابق، ص ص36-37.

بصفة لا رجعة فيها، التجارة الخارجية وتجارة الجملة"[1]، وتم إصدار قانون رقم 78-02 المتعلق باحتكار الدولة لعمليات التجارة الدولية والدليل على ذلك المادة 1 منه والتي تنص على: "...**استيراد وتصدير البضائع والسلع والخدمات بجميع أنواعها، من اختصاص الدولة وحدها"**[2].

المرحلة الثانية:

وهي مرحلة التحرير التدريجي للتجارة الدولية، تميزت هذه المرحلة بالاعتماد على نمط التسيير الاقتصادي الذي ساد آنذاك حيث منحت الحكومة حقوقاً احتكارية للاستيراد إلى مؤسسات عمومية ذات الطابع الاقتصادي، وتخضع باقي المؤسسات إلى ترخيص مسبق من البنك المركزي لدفع قيمة السلع المستوردة، وإقصاء الوسطاء والخواص في مجال التجارة الدولية وتوسيع نظام الرقابة على الواردات (نظام الحصص)، مما استدعى إصدار قانون رقم 88-29 لسنة 1988 المتعلق بممارسة احتكار الدولة للتجارة الدولية ج ر ج ج، عدد 29، إلا أنه غير معمق في جوهر النظام القديم؛ وقد اتبع هذا القانون بالمرسوم رقم 88-201 المؤرخ في 18 أكتوبر 1988 المتضمن إلغاء جميع الأحكام التنظيمية التي تخول المؤسسات الاشتراكية ذات الطابع الاقتصادي التفرد بأي نشاط اقتصادي أو احتكار للتجارة.

المرحلة الثالثة:

وهي مرحلة التحرير التام للتجارة الدولية، تضمنته المادة 37 من دستور 1996 والتي تنص على: "**حرية التجارة والصناعة مضمونة، وتمارس في إطار القانون"**[3]، بالرغم من المراحل الأولى التي مرت بها الجزائر في خطواتها إلى تحرير التجارة الدولية إلا أن هذه

---

[1]- دستور 1976، تم تقديمه إلى مؤتمر القيادة الوطنية في 6 نوفمبر، وتمت الموافقة عليه عن طريق استيفاء جديد في 19 نوفمبر 1976، تم إصداره في 22 نوفمبر.

[2]- قانون رقم 78-02، مؤرخ في 11 فيفري 1978، يتعلق باحتكار الدولة للتجارة الخارجية، ج ر ج ج، عدد 07، صادر في 14 فيفري 1978، معدل ومتمم.

[3]- مرسوم رئاسي رقم 96-438، مؤرخ في 7 ديسمبر 1996، يتضمن تعديل نص الدستور، ج ر ج ج، عدد 76، صادر في 8 ديسمبر 1996.

الخطوات لم تكن كافية لتحقيق الأهداف المنشودة خاصة الظروف التي صاحبت تلك المدة كانخفاض في أسعار النفط وزيادة نسب التضخيم، ومنه لم يكن على الدولة إلا تحرير التجارة الدولية بشكل تام ومباشر، وقد أقر هذا المشروع بالتحرير التام شرط تسجيل كل شخص طبيعي أو معنوي بصفة تاجر في السجل التجاري، وشمل جميع المعاملات سواء الاستيراد أو التصدير أو النقل.

ليقوم المشرع بعد ذلك في سنة 2020 بالتوسيع أكثر من مجال هذه الحرية من خلال نصه في المادة 61 من دستور 2020 على: "**حرية التجارة والاستثمار والمقاولة مضمونة، وتمارس في إطار القانون**"[1]، بحيث ترك الحرية للأفراد نظراً لأهميتها في حياة الأشخاص بعدما كانت تحت سيطرة الدولة.

3- حجج مذهب الحرية التجارية:

لا يعترض أنصار الحماية على حرية التجارة إلا أنهم يرون أن ظروف تقتضي شكل من أشكال الحماية[2].

فيعتمد أنصار هذا المذهب على الحجج التالية:

- التخصص والتقسيم الدولي، حيث يأكد أنصار هذا المذهب أن التبادل التجاري الحر يؤدي إلى اتساع نطاق الأسواق التي تساعد على التخصص، وتقسيم العمل الدولي مبني على أساس اختلاف النفقات النسبية والظروف الطبيعية والتاريخية للسلع.

- انخفاض أسعار السلع، ينتقد الأنصار الإجراءات الحمائية التي تعود إلى ارتفاع الأسعار كنتيجة للتعريفة المفروضة على السلع المستوردة[3].

[1]- مرسوم رئاسي رقم 20-442، مؤرخ في 30 ديسمبر 2020، ج ر ج ج، عدد 82، صادر في 30 ديسمبر 2020.

[2]- العدلي أشرف أحمد ، التجارة الدولية، الطبعة الأولى، مؤسسة طيبة للنشر والتوزيع، مصر، 2006، ص97.

[3]- سويفي عبد الهادي عبد القادر، التجارة الخارجية، كلية التجارة، جامعة أسبوط، 2008، ص357.

– تسمح حرية التجارة بتشجيع التقدم الفني والتقني عن طريق المنافسة بين المنتجين حيث يسعى كل منتج إلى تحسين وتطوير طرق الانتاج وإدخال التكنولوجيا الحديثة التي تساعد على زيادة الانتاج وخفض التكلفة[1].

– منافع المنافسة، حيث تساعد على زيادة الرفاهية الاقتصادية للمستهلك بحث تكون له الفرصة لاختيار السلع التي تشبع رغباته بأحسن النوعيات وأرخص الأسعار.

– الحماية تؤدي إلى سياسة إفقار العالم، تعتبر هذه الحجة من بين أحدث الحجج الاقتصادية التي تؤيد سياسة الحرية التجارية، وأساس سياسة عدم إفقار الغير أن الرسوم الجمركية تدعو إلى إضعاف التجارة بوجه عام، فالقليل من الواردات ينتهي عادة بنقص الصادرات؛ وبما أن التجارة ماهي إلاّ وسيلة لتبادل السلع والخدمات، فلن تستطيع الدول أن تصدر من إنتاجها، دون أن تستورد فائض العالم الخارجي[2].

4– تقييم سياسة الحرية التجارية[3]:

أ– إيجابيات سياسة الحرية:

- زيادة الدخل القومي.
- التخصص الدولي.
- تنمية روح الإبداع والابتكار.
- الانفتاح على الأسواق الخارجية.
- تمنع الاحتكارات.
- تطوير الإنتاج.

---

[1]– دويرا محمد، الاقتصاد الدولي، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، مصر، 1999، ص62.

[2]– بن برنو عمر، مرجع سابق، ص41.

[3]– زريمش سعاد، خلاف سومایة، اتجاه السياسة التجارية في الجزائر ما بين الانضمام إلى المنظمة العالمية للتجارة والحد من الواردات –دراسة حالة الجزائر خلال الفترة 2000–2015، مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم الاقتصادية، تخصص نقود ومالية دولية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد الصديق بن يحي –جيجل، الجزائر، 2016–2017، ص ص22–23.

- انخفاض أسعار السلع المستوردة من أسعار السلع المنتجة.

ب- سلبيات سياسة الحرية:

- تعرض المؤسسات المحلية لمنافسة شديدة خاصة إذا لم تكن مستعدة لها.
- انخفاض القدرة الشرائية في حال ارتفاع أسعار السلع المستوردة.
- ارتفاع معدلات البطالة.

ثانياً: السياسة الحمائية:

رغبة الدول في تحقيق مصالحها على حساب دول أخرى، هو الذي دفع ببعض الدول إلى اعتماد سياسة تقييد التجارة الخارجية بدرجة أو بأخرى، فقد ظهرت نظريات الحماية في نفس الوقت التي ظهرت فيه حرية التجارة.

1- تعريف سياسة الحماية التجارية:

يقصد بسياسة الحماية التجارية على أنها: "**تلك السياسة التي تطبق وتنفذ من خلال التشريعات والقواعد الهادفة إلى حماية الصناعة والسوق الوطنية من المنافسة الأجنبية، وقد تتم السياسات التقليدية في شكل فرض ضرائب جمركية للحد من دخول سلع أجنبية حيث ترتفع أسعارها، أو تقنين دخولها من خلال ما يعرف بنظام الحصص أو عقد الاتفاقيات الدولية لتحديد حجم وأنواع السلع المسموح بدخولها، كما قد تأخذ الحماية شكل تقديم دعم أو إعانات إلى المنتجين المحليين لتشجيع السلعة المحلية على المنافسة الأجنبية**".

كما يمكن تعريفها أيضا على أنها: "**الإجراءات والأساليب التي يمكن من خلالها الحد من المنافسة الأجنبية بقصد حماية سلعها أو سوقها المحلية، وذلك عن طريق فرض رسوم جمركية، أو مختلف القيود الكمية (حصص الاستيراد...) أو التنظيمية والفنية مما يؤدي إلى تقليل حجم الواردات**"[1].

[1]- بن برنو عمر، مرجع سابق، ص42.

2- حجج مذهب الحماية التجارية:

يعتمد أنصار مذهب التجارة على الحجج التالية[1]:

- حماية الصناعة الناشئة، ارتبطت هذه الحجة بالألماني "**فريدريك ليت**"، الذي بين في حجته أن تكاليف الإنتاج للصناعة الناشئة تكون مرتفعة وبالتالي عدم قدرتها على المنافسة.
- الحماية بغرض تنويع الإنتاج، قد يؤدي التخصص في الصناعة إلى التركيز في المنتجات وهذا يؤثر سلباً على الاقتصاد.
- حماية الصناعة الوطنية من المنافسة الأجنبية.
- جذب رؤوس الأموال الأجنبية.

ذهب العديد من المفكرين إلى ضرورة تقييد التجارة الدولية كوسيلة لحماية الدول لاقتصادها على الرغم من أنه لم تثبت حتى اليوم أي حجة منطقية أو مستندة على مبادئ أو اعتبارات اقتصادية ثابتة تبرر أساليب تقييد التجارة الدولية[2].

3- تقييم سياسة الحماية التجارية[3]:

أ- إيجابيات سياسة الحماية:

- حماية الصناعات الوطنية الناشئة من المنافسة.
- تنويع الإنتاج.
- الحصول على إرادات ومواجهة العجز في ميزان المدفوعات.
- مواجهة سياسة الإغراق.

ب- سلبيات سياسة الحماية:

- تراجع وتيرة التنمية الاقتصادية.

---

[1]- عبد المنعم محمد مبارك، يونس محمد، اقتصاديات النقود والصرف والتجارة الدولية، دار الجامعة، مصر، 1996، ص225.

[2]- مولحسان آيت الله، مرجع سابق، ص67.

[3]- زريمش سعاد، خلاف سومایة، مرجع سابق، ص23.

- ارتفاع الأسعار نتيجة ارتفاع التعريفات الجمركية.
- القضاء على المنافسة.

المبحث الثاني: الموانئ البحرية

تعتبر الموانئ البحرية البوابة الرئيسية في كل المعاملات والتبادلات الخارجية ولها دور حيوي في دفع عملية التنمية الاقتصادية، فهناك علاقة طردية بين النقل البحري والتجارة الدولية فكل منها يدعم الآخر، أي كلما زادت التجارة وانتعشت زادت معها حركة السفن وتطورت واستجابت لحركة التجارة الدولية.

سنتطرق في هذا المبحث إلى مفهوم الموانئ البحرية من خلال تعريفها وكذا تبيان التطور الذي مرت به عبر الأجيال وتصنيفاتها (المطلب الأول)، ثم تبيان الدور البارز الذي تتمتع به هذه الموانئ في تعزيز التجارة الدولية والمتمثلة في التنمية الاقتصادية وتنمية الصادرات مع إبراز التحديات التي تواجهها وسبل تحسينها (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مفهوم الموانئ البحرية

تمثل إدارة الميناء قوة للاتجاهات في ظل التعاملات الاقتصادية وذلك بتأثيرها المباشر في زيادة الفصل بين الاقتصاديات للدول، كما هو معروف أن 71 بالمائة من العالم مياه، فلا أحد يستطيع إنكار أهمية البوابة الرئيسة لعمليات التصدير والاستيراد.

الفرع الأول: تعريف الموانئ البحرية

يعرف الميناء بأنه المكان الذي تحمل وتفرغ فيه البواخر بالبضائع، ويكون مجهز بمعدات وآلات خاصة تستخدم في عمليات التفريغ والتحميل، فمن خلال هذا الفرع نبين المقصود بالموانئ البحرية، أهميتها، أهدافها وكذا تبيان مكونات الميناء.

أولاً: المقصود بالموانئ:

كلمة " **port**" مستمدة من الكلمة اللاتينية " **porta** " وتعني مدخل أو بوابة وهي نافذة تطل بها على العالم الخارجي؛ لقد تعددت التعاريف التي أطلقها الفقه على الموانئ البحرية، حيث كل تعريف يوضح زاوية معينة.

عرفت اتفاقية جنيف الموانئ على أنها: "**هي الأماكن التي تتردد عليها السفن البحرية عادة والتي تكون معدة لخدمة التجارة الخارجية للجماعة الدولية**"[1].

أيضاً نجد المشرع الجزائري عرفها على أنها: "**نقطة من ساحل البحر يقع على حافة المحيطات أو الأنهار أو البحار، ويكون مهيأ ومجهز لاستقبال السفن وايوائها وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري والنزهة**"[2].

كما يعرفها أيضا بأنها: "**مجموعة الوسائل والتجهيزات المهيأة والمستغلة بهدف ضمان نقل البضائع بين السفن ومختلف وسائل النقل البري، السكك الحديدية، طرق الملاحة الداخلية والقنوات المختلفة، وبالتالي الميناء نقطة الوصل بين وسائل النقل البحري ووسائل النقل الداخلي من قنوات ملاحية وسكك حديدية وطرق**"[3].

ومنه: "**يعتبر الميناء وحدة انتاجية تخدم الملاحة البحرية والتجارة الدولية بتزويدها بالخدمات والتسهيلات وتوفير الامكانيات والمعدات اللازمة لمناولة البضائع، كما أنها تساعد المسافرين بتمكينهم من الصعود والنزول من السفن وإليها**"[4].

يلاحظ من خلال هذه التعاريف أنها حددت مفهوم الميناء من حيث أهميته في مجال التجارة الدولية ومن حيث دوره الخدماتي للسفن.

---

[1]– اتفاقية جنيف، مؤرخة في 9 ديسمبر 1923، متعلقة بالنظام الدولي للموانئ البحرية، دخلت حيز التنفيذ في 24 جويلية 1926.

[2]– أنظر المادة 888، قانون رقم 98–05، مؤرخ في 25 جوان 1998، متضمن ق ب ج، ج ر ج ج، عدد 57، معدل ومتمم.

[3]– بن عبد الرحمن نعيمة، تحليل أداء المؤسسات المينائية البحرية –دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر، رسالة ماجستير مقدمة استكمالا لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في العلوم الاقتصادية، تخصص اقتصاد الخدمات، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر3، الجزائر، 2013–2014، ص81.

[4]– عمراوي نذير، موراح محمد علاء الدين، دور رقمنة قطاع الموانئ في رفع كفاءة التجارة الخارجية الجزائرية –دراسة حالة ميناء عنابة، مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم التجارية، تخصص مالية وتجارة دولية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة 8 ماي 1954 –قالمة، الجزائر، 2022–2023، ص61.

ثانياً: أهمية الموانئ:

تكمن أهمية الموانئ البحرية في[1]:

- يرتبط النقل البحري بحركة التجارة الخارجية بعلاقة تبادلية وثيقة لأنه الركيزة الأساسية لتنمية حركة الصادرات والواردات وإعادة التصدير بين مختلف دول العالم.
- يعد النقل البحري أحد ركائز التنمية الاقتصادية لمختلف دول العالم حيث يساعد في تحسين ميزان المدفوعات لتلك الدول.
- إتاحة فرص التوظيف للأيدي العاملة.
- بناء وازدهار المدن التي تقع على البحار من خلال بناء المشاريع البحرية كالموانئ وأحواض بناء السفن والشركات الملاحية وغيرها.

ثالثاً: أهداف الموانئ البحرية:

تسعى أي مؤسسة إلى تحقيق عدة أهداف تختلف حسب أصحاب المؤسسة، وطبيعتها وتصنف كما يلي[2]:

1- أهداف اقتصادية:

- تحقيق الربح حيث أنه من أهم المعايير لصحة المؤسسة اقتصادياً والذي يعمل على رفع رأسمالها.
- الاستجابة لمتطلبات المجتمع.
- عقلنة الإنتاج من خلال الاستعمال الأحسن لعوامل الإنتاج.

---

[1]- بورني حناشي، بالي حمزة، بالي مصعب، أثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ البحرية الجزائرية على التجارة الخارجية 2010-2018، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، المجلد 13، العدد 03، الجزائر، 2020، ص808.

[2]- رقيق لمياء، عبد اللاوي أميرة، دور الموانئ الجزائرية في التبادل التجاري -دراسة حالة ميناء مستغانم، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات لنيل شهادة ماستر أكاديمي في العلوم التجارية، تخصص مالية وتجارة دولية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة عبد الحميد بن باديس -مستغانم، الجزائر، 2020-2021، ص05.

2- أهداف اجتماعية:

- تحسين المستوى المعيشي للعمال والدعوة إلى تماسك فيما بينهم حيث تسود داخل المؤسسة علاقات مهنية اجتماعية، وكذا توفير تأمينات ومرافق للعمال كالتأمين الصحي، التأمين ضد الحوادث، لتوفير محيط عملي جيد للعمال والذي يدفعهم للمواظبة في أعمالهم.

- إقامة أنماط استهلاكية معينة حيث تعمل المؤسسات على التصرف في العادات الاستهلاكية لمختلف طبقات المجتمع.

رابعاً: مكونات الميناء:

يتكون الميناء من بنيات أساسية وبنيات فوقية وملحقات حسب نص المادة 894 من ق ب ج والتي تضمنت مايلي: "**تتكون الأملاك العمومية المينائية من بنيات أساسية وبنيات فوقية وملحقات مثقلة بالارتفاقات لصالح الملاحة البحرية وتطوير الموانئ**".

1- البنيات الأساسية:

تشمل البنيات الأساسية[1]:

- الممرات المائية وأجهزة التشوير وإرشاد السفن.
- مباني حماية الميناء كالأرصفة، سدود الحجز وكاسرات الأمواج.
- مساحات الماء المغطاة كالأحواض وبركات الموانئ.
- الأرصفة وحواجز المرافئ والأرصفة العائمة.
- الأجهزة اللازمة لبناء السفن وتصليحها.

2- البنيات الفوقية:

تشمل البنيات الفوقية[2]:

- المنشآت والتجهيزات الثابتة أو المتحركة.

---

[1]- أنظر المادة 859، قانون رقم 98-05.

[2]- أنظر المادة 896، مرجع نفسه.

– الأدوات اللازمة لعمليات رسو السفن، اركاب وإنزال الركاب، شحن وتفريغ السفن، استلام البضائع وتحويلها وتخزينها، تموين السفن بالمياه العذبة والطاقة الكهربائية، إزالة الصابورة وغاز السفن، تصليح السفن ومكافحة التلوث.

– السطوح الترابية والمساحات المغطاة اللازمة لعبور البضائع.

– المحطات البحرية والسكك الحديدية والطرقات المدرجة في حدود الموانئ.

– أسواق الأسماك.

– شبكات المياه العذبة والطاقة الكهربائية.

الفرع الثاني: تطوير الموانئ البحرية وتصنيفاتها

تطورت الموانئ البحرية عبر ثلاثة أجيال، كما أنه هناك العديد من المعايير التي تستخدم لتصنيف الموانئ فهي تتباين من حيث الطبيعة الجغرافية والملكية والوظيفة، فلا يوجد في العالم ميناءان متشابهان لا في البيئة الطبيعية ولا في البيئة الاقتصادية، سنتطرق في هذا الفرع لكل من تطورات الموانئ والتصنيفات.

أولاً: تطوير الموانئ:

1- تطور الموانئ عبر الأجيال:

ظلت الموانئ لسنوات طويلة تعمل كمركز لحركة النقل، ولكن مع اتساع نطاق التحوية تحولت الموانئ إلى محطة لوجستية شاملة متكاملة الأنشطة، وأصبحت حلقة في سلسلة النقل التي تبدأ من موقع استخراج المواد الخام أو المنتجات الوسيطة وشبه المصنعة حتى تمام وصولها للمستهلك النهائي، وعليه يمكن تصنيف الموانئ إلى 3 أجيال كالتالي:

أ- موانئ الجيل الأول (الموانئ التقليدية):

وهي تلك الموانئ التقليدية الموجودة فيما قبل الستينات من القرن العشرين قبل ظهور الحاوية ولا تزال موجودة حتى الآن وتمثل أغلبية موانئ دول العالم الثالث وانحصرت دول هذا الجيل على تداول البضائع المصدرة والمستوردة أي كمركز للنقل فقط[1].

حيث ينحصر مفهوم نطاق وأنشطة الميناء كمجرد نقطة التقاء لربط البضائع داخلياً (بري ونهري وسكك حديدية) بالنقل الخارجي (النقل البحري)، وتعتبر هذه الأنشطة مثل الشحن والتفريغ وبعض الخدمات الملاحية كالإرشاد والعلامات الملاحية هي الحد الأدنى للأنشطة التي تمارسها الموانئ، وتتركز الاستثمارات في هذه الموانئ على البنية الأساسية للأرصفة، دون مراعاة واهتمام لمتطلبات السفن أو حركة البضائع بعد الانتهاء من عملية تداولها.

ولا شك أن وضع هذا النوع من الموانئ يعاني من عزلة يمكن التعبير عن ملاحها بمركز احتكاري لا يكترث باحتياجات المستخدمين، وبالتالي ينفرد باتخاذه للقرارات التي تهم ذوي المصالح الرئيسة في الميناء، كما يخلو الميناء من علاقات تربطه بالإدارة المحلية التي يخضع لها ويمتد هذا الوضع على علاقة الميناء بالشركات العامة فيه.

ب- موانئ الجيل الثاني:

موانئ الجيل الثاني أو كما تسمى أيضاً بالموانئ الصناعية، ظهرت في الستينيات متزامنة مع زيادة الطلب على استيراد الدول الصناعية للمواد الأولية المصنعة.

تتسم هذه الموانئ بسياسة واستراتيجية توسيعية مبنية على تطور عريض لدور الميناء وقدرته الإدارية باعتبار هذه الموانئ مراكز صناعية وتجارية في آن واحد، لذا اتسع نطاق

[1]- رصاع حياة، دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية -دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد بن أحمد - وهران، الجزائر، 2018-2019، ص84.

أنشطة هذه الموانئ لتشمل الخدمات التجارية والخدمات التكميلية مثل التعبئة والتصنيع بإقامة مصانع داخل حيز الميناء مما يؤدي إلى نمو وتطور الظهير.

يختلف تنظيم هذا الميناء عن الميناء التقليدي بتوثيق علاقاته الخدماتية مع المستفيدين وشركات النقل وأصحاب المصانع كما وثق علاقاته مع الإدارة المحلية التابعة له نتيجة اعتماده الكبير على المنطقة الخلفية أو الظهير في مناحي عديدة، وكذلك رسم خطوط التكامل مع الأنشطة والخدمات داخل الميناء للعمل على مزيد من الترابط في عمليات صنع واتخاذ القرار الذي من شأنه زيادة الفعالية للوصول إلى إرضاء جميع الأطراف المتعاملة داخل الميناء وزيادة الإنتاجية.[1]

ت- موانئ الجيل الثالث:

يطلق عليها أيضاً اسم الموانئ اللوجستية، ظهر هذا النوع من الموانئ في الثمانينات لأسباب عديدة منها انتشار التحوية وظهور النقل متعدد الوسائط بكيفية عالمية إزاء احتياجات التجارة العالمية، وتتسم سياسة واستراتيجية واتجاه تطوير هذه الموانئ بالديناميكية باعتبار الموانئ حلقة في شبكة الإنتاج والتوزيع الدولية المعقدة، وبناء عليه فإن تغيير سلوك إدارة هذا الجيل من الموانئ من مجرد عرض استراتيجي لمرافق وخدمات الموانئ إلى مشاركة فعلية نشطة في عملية التجارة العالمية برمتها.

تتجه هذه الجهود إلى ترويج أنشطة التجارة والنقل بحثاً عن قيمة مضافة للإرادات ونتيجة لذلك تحولت الموانئ إلى مراكز نقل متكاملة وقواعد لوجستية[2].

وبصورة عامة يمكن القول أن موانئ الجيل الثالث تتسم بالتخصص والتنوع والتكامل وتتسم خدمتها إلى 04 فئات:

- خدمات تقليدية.
- خدمات صناعية / بيئية.

[1]- عمراوي نذير، موراح محمد علاء الدين، مرجع سابق، ص63.

[2]- مرجع نفسه، ص64.

- خدمات إدارية / تجارية.
- خدمات مراكز لوجستية / توزيعية.

ومن الجدير بالذكر أن الموانئ ترتقي من جيل إلى آخر بإدخال متغيرات تنظيمية تتضمن الأنشطة الجارية داخل الميناء، وتوثيق العلاقات مع الإدارة المحلية وباقي الأجهزة المتعاملة داخل الميناء بحيث يمكن اعتبار موانئ الجيل الثالث ذات طابع وثيق من العلاقات الوثيقة بينه وبين جميع الجهات العاملة والمتعاملة معه لما يمكن وصفه ب "**مجتمع الميناء**"، كما أصبح الميناء أكثر اعتماداً وتكاملاً مع ظهيره مما يعمل على زيادة حدوده التقليدية لتجنب حدود الميناء المحيطة به والاستفادة من جميع الإمكانيات المتاحة[1].

2- تسيير الموانئ الجزائرية:

جاءت المادة 02 من م ت رقم 99-199 تعرف السلطة المينائية على أنها: "**مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلالية المالية**"[2].

هذا وتنشأ كل سلطة مينائية بموجب مرسوم تنفيذي يحدد مقرها ويوضح الموانئ المدنية للتجارة والصيد البحري والنزهة وملحقاتها البحرية والبرية الخاضعة لمجال اختصاصاتها، مما يعني أن إدارة الموانئ الجزائرية أصبحت موزعة تحت ثلاث سلطات مينائية جهوية تتولى من خلالها كل هيئة محلية تسيير الموانئ المدنية التابعة لها بموجب المراسيم التنفيذية الثلاثة والمتمثلة في:

- م ت رقم 99-200، المتضمن إنشاء السلطة المينائية لمنطقة الشرق التي يحدد مقرها بمدينة سكيكدة.
- م ت رقم 99-201، المتضمن إنشاء السلطة المينائية لمنطقة الوسط يحدد مقرها بمدينة الجزائر.

[1]- عمراوي نذير، موراح محمد علاء الدين، مرجع سابق، ص65.

[2]- م ت رقم 99-199، مؤرخ في 18 أوث 1999، يحدد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية، ج ر ج ج، عدد 57، صادر في 22 أوث 1999.

- م ت رقم 99-202، المتضمن إنشاء السلطة المينائية لمنطقة الغرب مقرها أرزيو.

نجد أن المشرع الجزائري صنف بموجب نص المادة 890 من ق ب ج المهام الممارسة على مستوى الميناء الجزائري إلى ثلاث أصناف: مهمات القوة العمومية، الخدمة العامة، النشاطات التجارية.

أسند المشرع الجزائري مهمات القوة العمومية إلى هيئات الدولة المؤهلة لذلك.

أما مهمات الخدمة العامة يقصد بها مجموع النشاطات التي تتولى من خلالها أشخاص معنوية بصفة مباشرة أو غير مباشرة تقديم خدمات للجمهور بهدف تحقيق المصلحة العامة تحت رقابة السلطات العمومية المختصة خاضعة بذلك ولو جزئياً لقواعد القانون العمومي، وبناءاً عليه تطرقت المادة 891 من ق ب ج على ما تشمل عليه مهام الخدمة العامة التي تتكفل بها السلطة المينائية، ليأتي م ت 99-199 بعد ذلك أكثر تحديداً بمقتضى نص المادة 06 منه والتي جاءت كالآتي: "**تكلف السلطة المينائية بمهام تطوير الأملاك العمومية المينائية المعينة لها، وصيانتها وتسييرها واستغلالها وحمايتها والمحافظة عليها، والقيام بالتنشيط والتنسيق بين المتدخلين في النشاطات التجارية، وكذا الترقية التجارية للموانئ المكلفة بها**"، فضلاً عن ذلك تقوم السلطة المينائية الجهوية بنشاطين هما الإرشاد وربط السفينة بالميناء باعتبارهما من النشاطات التقنية التي كانت وراء سعي المشرع الجزائري من خلال نص المادة 892 الفقرة 2 من ق ب ج نحو جعلهما محتكرين من قبلها وعدم فتحها للخواص من أجل ممارستها على مستوى الموانئ[1].

أما بالنسبة للنشاطات المينائية التجارية، يقصد بها ذلك الاتفاق الذي بموجبه تفوض السلطة المينائية ممارسة هذه الأنشطة على مستوى الموانئ لكل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري بناءاً على دفتر شروط لمدة معينة

[1]- بلحاج خديجة، النظام القانوني لتسيير الموانئ البحرية الجزائرية، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 04، العدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بن احمد –وهران2، الجزائر، 2017، ص27.

وبتوافر شروط محددة عن طريق التنظيم[1]، وعليه فإن المشرع الجزائري أقر صراحة بخوصصة النشاطات التجارية المينائية وأحال كل ما يتعلق بتنظيمها إلى التنظيم، والذي تجسد فعلاً من خلال م ت رقم 06-139 و م ت رقم 08-363 اللذان يحددان شروط وكيفيات ممارسة نشاطات القطر والمناولة والتشوين في الموانئ عن طريق عقود الامتياز.

وما يجدر الإشارة إليه أنه لحد الساعة لا وجود لسلطات مينائية وأن المؤسسات المينائية هي التي تتكفل بتسيير الموانئ وفي نفس الوقت تتولى ممارسة النشاطات التجارية، وعليه يمكن القول أن هذا النص القانوني جاء فقط من أجل إضفاء الصفة القانونية على ممارسة المؤسسات المينائية مثل هذه النشاطات التجارية المينائية على مستوى الموانئ واحتكارها والذي يرجع حتماً إلى نقص الخواص المنافسين المالكين للآلات والمعدات الضخمة اللازمة لممارسة مثل هذه النشاطات[2].

ثانياً: تصنيف الموانئ:

تختلف الموانئ في العالم من حيث البيئة الاقتصادية والطبيعية وكذا ظروف التشغيل، بصفة عامة فإنه يمكن أن تصنف الموانئ البحرية طبقاً لأربعة معايير أهمها:

1- بالنسبة للوظيفة:

يمكن أن تصنف الموانئ البحرية طبقاً للوظيفة التي تؤديها إلى موانئ عامة، متخصصة وأخرى جافة كما يلي:

أ- موانئ عامة:

تستقبل هذه الموانئ مختلف أنواع السفن مثل سفن البضائع، سفن نقل البترول وسفن نقل المسافرين كما تقوم هذه الموانئ ببعض الخدمات مثل: إصلاح السفن وتموينها، وتخدم هذه الموانئ المنطقة المحيطة بها والقريبة منها، حيث تقوم عليها عدة صناعات مثل: تكرير

[1]- نصت المادة 892 الفقرة الثانية من ق ب ج ، على أنه: "**تمارس نشاطات قيادة السفن وإرشادها من طرف السلطة المينائية**".

[2]- بلحاج خديجة، مرجع سابق، ص29.

البترول، صناعة السيارات والحديد والصلب وتتميز هذه الموانئ بموقعها حيث أنها تقع في مسارات طرق الملاحة العالمية، ومن ناحية أخرى فهي تتصل بجميع وسائل النقل الأخرى مثل: النقل البري والسكك الحديدية[1].

ب- الموانئ المتخصصة:

تتميز هذه الموانئ بالتخصص في تقديم خدمات معينة من حيث نوع التجارة أو النقل وتوجد أنواع عديدة لهذه الموانئ مثل[2]:

- **موانئ صناعية:** تختص هذه الموانئ في تقديم خدمات خاصة بتجارة معينة مثل الموانئ التي تقوم بتكرير البترول، أو تقوم بصناعة معينة، غالباً ما تكون المعدات التي تتوفر عليها هذه الموانئ ذات كفاءة عالية.

- **موانئ العبارات:** تتميز هذه الموانئ بخدمة حركة الركاب والمسافرين بواسطة العبارات التي يمكنها أيضاً نقل كمية قليلة من البضائع.

- **موانئ حرة:** وتقوم هذه الموانئ بتقديم الخدمات الخاصة بالبضائع العابرة التي لا تدخل البلاد بل تشحن إلى بلد آخر.

- **موانئ الصيد:** تكون هذه الموانئ صغيرة نسبياً وتخدم صناعة صيد الأسماك مثل حفظ وتعليب الأسماك، وتكون هذه لموانئ بالقرب من مناطق الصيد.

- **الموانئ الحربية:** وتقع في مناطق حربية في أماكن استراتيجية مجهزة بتجهيزات أمنية وعسكرية.

- **موانئ النزهة:** هي موانئ صغيرة توجد بها اليخوت والسفن المعدة للنزهة وسفن الشراع والتجديف والرياضات المائية.

---

[1] – النحراوي أيمن، تخطيط وإدارة اقتصاديات الموانئ البحرية، دار الفكر الجامعي، مصر، 2014، ص35.

[2] – بوريش هشام، تسيير الخدمات المرفئية باستخدام الأساليب الكمية –دراسة حالة ميناء عنابة، رسالة ماجستير مقدمة استكمالا لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في العلوم الاقتصادية، تخصص تسيير المؤسسات، كلية العلوم الاقتصادية والتسيير، جامعة قسنطينة، الجزائر، 2002، ص50.

ث- الموانئ الجافة:

الموانئ الجافة عبارة عن منشآت مجهزة، مكملة للموانئ البحرية تنشأ داخل البلد أو تكون قريبة من المناطق الصناعية، متصلة بها عبر مختلف وسائل النقل، تستخدم كمراكز لتجميع البضائع والمواد الأولية استعداداً لتوزيعها إلى الجهات الموردة كوظيفة رئيسية لها، مع إمكانية توسيع نشاطاتها وخدماتها من أجل تقديم قيمة مضافة[1].

2- بالنسبة للموقع الجغرافي:

يمكن تصنيف الموانئ طبقاً للموقع الجغرافي إلى ما يلي:

أ- الموانئ الساحلية:

الموانئ الساحلية هي تلك الموانئ التي تقع على الساحل الطبيعي أو الصناعي مباشرة، تحتاج إلى إقامة حواجز للأمواج.

ب- موانئ مصبات الأنهار:

تقع هذه الموانئ على مصبات الأنهار عند التقائها بمياه البحر مثل: ميناء دمياط بمصر.

ت- موانئ البحيرات:

تقع موانئ البحيرات على الشواطئ التي تتصل بالبحار أو المحيطات عن طريق الأنهار.

3- بالنسبة لأشكال الملكية والإدارة:

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

---

[1]- نصت المادة 02 الفقرة الأولى من مقرر، مؤرخ في 27 مارس 2011، يتعلق بالموانئ الجافة، ج ر ج ج، عدد 33، صادر في 12 جوان 2011، على: "**يمثل الميناء الجاف مستودعاً مؤقتاً خارج الميناء، ويعتبر امتداداً طبيعياً للموانئ البحرية، لا يمكن ربطه إلا بميناء واحد**".

أ- الموانئ الحكومية:

من أهمها: الموانئ الأهلية وموانئ الإدارة المستقلة.

ب- الموانئ الخاصة:

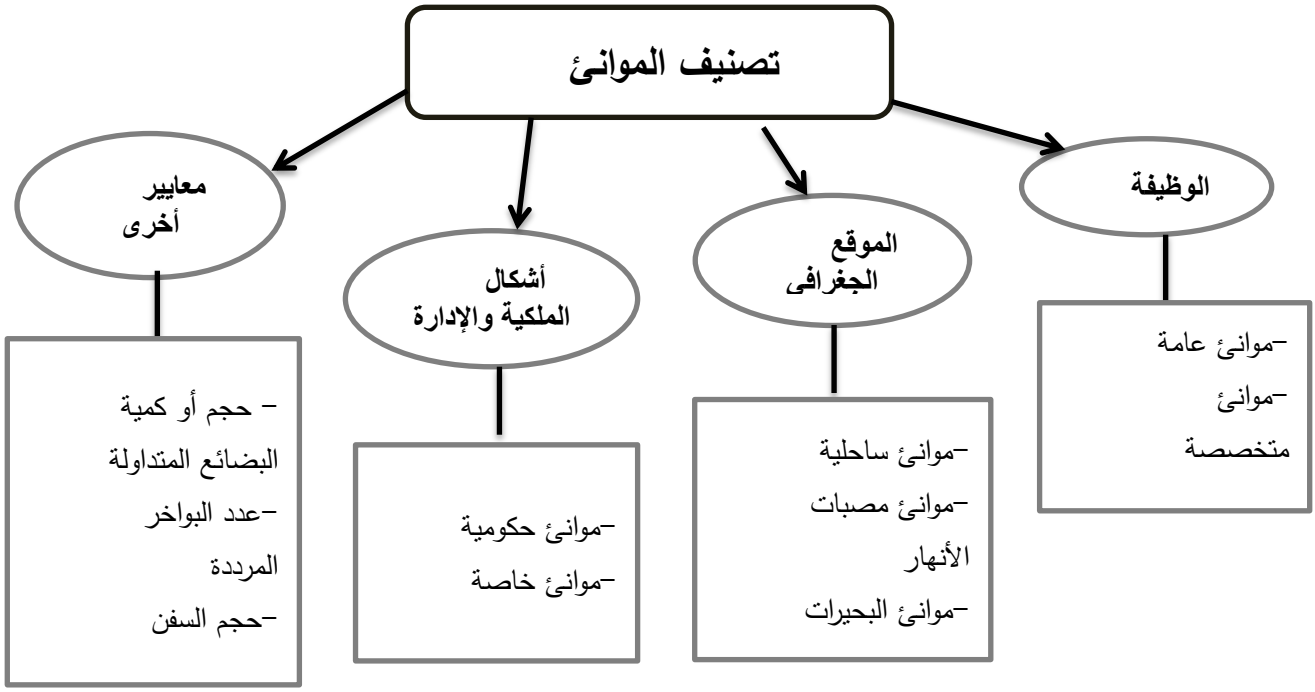
هي تلك الموانئ التي يتم انشائها بواسطة القطاع الخاص، بغرض تحقيق الأرباح.

4- بالنسبة للمعايير الأخرى:

بالإضافة إلى مجموعة المعايير السابقة توجد معايير أخرى تصنف على أساسها الموانئ على حسب الآتي[1]:

- حجم أو كمية البضائع المتداولة.
- عدد البواخر المرددة على الموانئ.
- حجم أكبر سفن تدخل الميناء

الشكل رقم (01): المعايير الأساسية لعملية تصنيف الموانئ



المصدر: رصاع حياة، مرجع سابق، ص85.

[1]- عوض سامي زكي، الموانئ الجافة -تخطيط وإدارة، منشأ المعارف، مصر، 2014، ص55.

الفرع الثالث: خدمات الموانئ البحرية

إن الخدمات الملاحية التي تؤدى للسفن والبضائع من الأنشطة الأساسية المهمة والضرورية في تحقيق أفضل اقتصاديات لنشاط النقل البحري في خدمة التجارة الخارجية للدولة بصفة عامة، تتمثل الخدمات المقدمة للسفن في القيادة، الإرشاد، القطر والتموين وهي من أهم الخدمات المقدمة للسفن وفقا لنص المادة 87 من م ت 02-01[1]، أما بالنسبة للخدمات المقدمة للبضائع تتمثل في المناولة والتشوين.

سنتطرق لتعريف هذه الخدمات من خلال هذا الفرع.

أولاً: الخدمات المتعلقة بالسفن:

يعمل الميناء على تنظيم نشاطه من خلال الخدمات التي يقدمها للسفن والتي يكون من شأنها ضمان السير الحسن والآمن لحركة السفن الوافدة إليه والراسية به[2].

1- القيادة:

نص المشرع الجزائري على القيادة في نص المادة 88 من م ت 02-01، وتعني المساعدة التي تمنح للربان لقيادة السفينة عند دخولها الميناء، وتكون إجبارية لجميع السفن الوطنية والأجنبية.

تتم هذه العملية من طرف مستخدمين مؤهلين تابعين للسلطة المينائية.

[1]- م ت رقم 02-01، مؤرخ في 6 جانفي 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج ر ج ج، عدد 01، صادر في 6 جانفي 2002.

[2]- بن عيسى حياة، الخدمات المينائية المقدمة للسفن وأثرها على السلامة وأمن الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثاني، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، الجزائر، 2014، ص84.

2- الإرشاد:

تعتبر عملية الإرشاد[1] من أقدم النظم البحرية، حيث يعرف على أنه خدمة يقدمها المرشدين البحريين بتوجيه السفن أثناء دخولها وخروجها من الميناء عبر الممرات الملاحية المؤدية إلى الميناء[2]، بصفتهم على معرفة جيدة بخصائص المياه الداخلية للميناء، والممرات الملاحية الداخلية إضافة إلى مراكز الرسو[3].

عملية الإرشاد لا غنى عنها في الملاحة البحرية حيث تناولتها بالتفصيل جل التشريعات، كما عرفته المادة 90 من م ت 02-01 المتعلق بتحديد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها يقصد بالإرشاد في مفهوم هذا المرسوم عملية إمساك حبال السفن والقيام بعقدها وفكها في الأجهزة المخصصة لهذا الغرض على مباني الإرساء[4].

الهدف من هذه العملية هو المحافظة على سلامة السفينة وما عليها وعلى منشآت الميناء أيضا فتواجد المرشد على متن السفينة من شانه تفادي الكثير من الحوادث كالتلوث البحري وعرقلة الملاحة أو إحداث أضرار بالمنشآت المينائية، خاصة إذا كانت هذه المناطق محفوفة بالمخاطر.

---

[1]- عرفه ق ب ج في المادة 171، حيث نصت على أن: "**الإرشاد هو المساعدة التي تقدم إلى الربابنة من قبل مستخدمي الديوان الوطني للموانئ المرخص له من قبل الدولة لقيادة السفن عند دخولها الموانئ والمياه الداخلية والخروج منها**".

[2]- الواسع صبرينة، بوختالة عبد اللطيف، دور الموانئ الجزائرية في تنشيط التجارة الخارجية -دراسة حالة المنطقة اللوجستية غير مرفئية تكسار بولاية برج بوعريريج، مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي في العلوم التجارية، تخصص مالية وتجارة دولية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد البشير الإبراهيمي - برج بوعريريج، 2020-2021، ص15.

[3]- بوريش هشام، تحسين جودة خدمات الموانئ البحرية -دراسة حالة تجربة ميناء عنابة، مجلة التواصل في العلوم الإنسانية والاجتماعية، عدد 34، قسم العلوم الاقتصادية، جامعة باجي مختار -عنابة، الجزائر، 2013، ص27.

[4]- أنظر المواد من 90 إلى 93، م ت 02-01.

3- القطر:

عملية القطر خدمة مكملة للإرشاد وتعني بالسفينة المعطلة وجرها بواسطة قاطرات مساعدة لتساعد السفينة على الرسو في رصيف الميناء، ويقوم بها شركات خاصة أو سلطة الميناء نفسها[1].

تدخل في عداد خدمات القطر[2]:

- العمليات المتمثلة في جر ودفع السفن.
- مناورات إرساء وانتقال أو إبحار السفينة.
- المرافقة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى في ملاحة السفينة.

وقد بينت المادة 860 من ق ب ج وما يليها أحكامه: "**يلتزم المجهز بموجب عقد القطر ومقابل مكافأة بخدمات القطر بواسطة سفينة**".

ونصت المادة 864 من نفس القانون على وجوب أن تتم خدمات القطر بالمهارة التي تطلبها الظروف بدون توقف لا جدوى منه، ووفقاً لمبادئ الملاحة السليمة.

تختلف الطبيعة القانونية لعقد القطر باختلاف الغرض المقصود منه، فقد يكون عقد القطر عقد النقل، إذا ما قصد به جر صنادل أو سفينة وليس لها قوة دفع خاصة، فهي بموجب هذا التكييف تعتبر ناقلة للسفينة المقطورة ما يجعلها تشبه البضائع.

4- التموين:

تعتبر خدمة التموين من بين أهم الخدمات المقدمة للسفن، إذ تتمثل في تزويد طاقم السفينة والركاب والسفينة في حد ذاتها بكل ما يلزم من مواد غذائية وطبية، وكذا الوقود

[1]- الواسع صبرينة، بوختالة عبد اللطيف، مرجع سابق، ص15.

[2]- أنظر المادتان 94 الفقرة 1، م ت 02-01 والمادة 861، قانون رقم 98-05.

السائل والزيوت وذلك من قبل ممونين معتمدين[1]، فغالباً ما تحصل المنافسة بين الموانئ لا سيما إذا ما كانت هناك شركات مساهمة متخصصة في ذلك[2].

وتضيف المادة 97 الفقرة 1 من م ت 02-01: "**يتم تزويد المنشآت الأرضية والسفن بالمياه العذبة والطاقة والإنارة الكهربائية الضرورية لسير المنشآت من طرف السلطة المينائية، حيث يكمن الهدف من هذه العملية في الحفاظ على سلامة الأرواح والأموال**".

ثانياً: الخدمات المتعلقة البضائع:

تمثل أهمية الخدمات المتعلقة بالبضائع والتي يقدمها الميناء في المناولة والتشوين.

1- المناولة المينائية:

تشمل المناولة المينائية عمليات شحن البضائع ورصها وفكها وإنزالها وتسليمها لأصحابها ووضعها على السطوح الترابية والمغازات[3].

فنظراً لأهمية هذه العملية للبضائع اشترط المشرع الجزائري أن تنفذ في إطار الكفاءة المهنية والتأهيل المطلوبين[4].

كما يجب توفير عدة أنواع من المعدات للقيام بمناولة البضائع في الميناء منها[5]:

- الروافع الكبيرة والمتمثلة في الأوناش، تستخدم في رفع البضائع من عنابر السفن وإنزالها إلى أرض المرفأ أو على الشاحنات لنقلها إلى مستودعات التخزين.
- الرافعات الشوكية، تستعمل في أماكن التخزين لتحريك حمولة أو لمناولة صناديق.
- الرافعات المتخصصة، كالرافعات التي تحمل لفائف الورق أو التي تلتقط رزماً من البضائع الصبّ باستخدام محطات الرفع، الضخ والشفط.

---

[1]- وفقاً لنص المادة 96 من م ت 02-01: "**تنجز عمليات لتموين بالمواد الغذائية والوقود السائل والزيوت والمواد الأخرى المخصصة لحاجات الطاقم، أو الركاب أو السفينة من قبل ممونين معتمدين، وضمن الشروط المحددة في التشريع والتنظيم المعمول بها**".

[2]- عمراوي نذير، موراح محمد علاء الدين، مرجع سابق، ص69.

[3]- أنظر المادة 912، قانون رقم 98-05.

[4]- أنظر المادة 914، مرجع نفسه.

[5]- بن عيسى حياة، مرجع سابق، ص ص99-100.

2- التشوين:

يقصد بالتشوين تداول البضائع وتحريكها، وقد تناوله المشرع الجزائري في المادة 920 من ق ب ج والتي تنص على: "**يشمل تشوين البضائع العمليات الموجهة لتأمين الاستلام والتأشير والتعرف في اليابسة على البضائع المشحونة أو المنزلة وحراستها، إلى أن يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه**".

كما تتم هذه العملية بالكفاءة والتأهيل المطلوبين[1].

ثالثاً: خدمات مختلفة:

بالإضافة إلى الخدمات المتعلقة بالسفن والبضائع هناك خدمات أخرى يقدمها الميناء وتتمثل في[2]:

- في مجال أمن الموانئ، يكون ذلك من خلال ضمان سلامة التجهيزات والمنشآت والمساحات التابعة للأملاك العمومية المينائية، تأمين نظافة وصحة مساحة الماء والسطوح الترابية، التنظيم القانوني لحركة الملاحة ودخول الاشخاص والسيارات داخل الميناء وغيرها.

- في مجال خدمات المساعدة، تتمثل في خدمات نزع أو إزالة الأوساخ من السفن، تطهير أماكن الرصيف جراء عملية شحن وتفريغ البضائع، تأجير القاطرات أو الزوارق من أجل تموين السفن.

المطلب الثاني: دور الموانئ في تعزيز التجارة الخارجية

للموانئ دور مهم في تطوير التجارة الخارجية فهي العصب الحساس للتجارة الدولية، نتيجة ما تقدمه خلال عملية النقل البحري، فتواجه هذه الأخيرة العديد من التحديات والمشاكل أثناء أداء نشاطها خاصة في الدول النامية مما استوجب تركيز اهتمام أكبر بقطاع الموانئ وتطوير مرافقها لتنمية تجارتها الخارجية.

[1]- أنظر المادة 922 الفقرة 1، قانون رقم 98-05.

[2]- رقيق لمياء، عبد اللاوي أميرة، مرجع سابق، ص08.

الفرع الأول: التنمية الاقتصادية

للموانئ ذات الكفاءة العالية والأداء المتميز دور نشط في التنمية الاقتصادية فبدون الموانئ لا تستطيع أي دولة من الدول النامية أن تستورد المنتجات المصنعة والبضائع الأساسية لسد احتياجاتها.

يترتب على هذا الدور بعض الإيجابيات ندرجها في النقاط التالية[1]:

- تساعد الموانئ على دعم وتأكيد الاستقلال الاقتصادي والسياسي للدولة.
- تعمل على خفض التكاليف بالنسبة للواردات والسلع الاستهلاكية ومواد الخام كما تزيد من القدرة التنافسية لصادرات الدولة.
- تطور وتنمي المناطق المجاورة للميناء سواء كانت زراعية أو صناعية أو تجارية.
- تشجع على القيام ببعض الصناعات والتجارات الجديدة.
- تعتبر مورد ومصدر للحصول على العملة الصعبة اللازمة لتحويل برامج التنمية.
- تعمل على توفير فرص عمل.
- تعتبر كذلك مورد من موارد الخزينة العامة وذلك عن طريق تحصيل الرسوم الجمركية.
- قيام أنشطة متعددة تخدم قطاع النقل البحري مثل التوكيلات الملاحية، شركات التأمين، تموين السفن، إصلاح السفن، تخزين، نقل...الخ.

كما أنها لا تخلو من سلبيات في حالة عدم وجود موانئ ذات كفاءة عالية فقد تؤثر على التنمية الاقتصادية وبالتالي تؤثر على التجارة الخارجية، وتتمثل هذه السلبيات في[2]:

- ارتفاع أسعار الواردات نتيجة ارتفاع تكاليف النقل.
- فقدان الصادرات قدرتها التنافسية بالأسواق الخارجية.
- يزداد زمن بقاء السفن بالميناء مما يؤدي إلى زيادة التكاليف ودفع غرامات تأخير.

---

[1]- علي عبد اللاه، مصطفى عبد الحافظ، إدارة وتشغيل الموانئ، الطبعة الأولى، مكتبة الإشعاع، السويد، 2000، ص09.

[2]- مرجع نفسه، ص10.

– انصراف ملاك السفن عن الموانئ الرديئة وتوجههم إلى موانئ ذات كفاءة وأداء جيد.

الفرع الثاني: تنمية الصادرات

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

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

– رفع معدلات الأداء لعمليات المناولة باستخدام أحدث الآلات والمعدات واستحداث شبكة متكاملة من الأنظمة الحالية الحديثة التي تربط القطاعات العامة وذات العلاقة مما يوفر خدمات ممتازة وبإجراءات ميسرة وبتكلفة متنافسة.

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

– الارتقاء بمستوى الخدمات التي تقدمها الشركات المتخصصة التي تم اسناد العقود إليها للخطوط الملاحية بعد دراسة واقعية للأسواق العالمية والموانئ الخارجية المحيطة بها بما تقدمه هذه الخطوط العالمية لاستقطاب هذه الخطوط وذلك بتقديم الخدمات الأفضل، ولا بد أن تتناسب هذه الأهداف المرجوة من تنشيط الموانئ مع تفعيل دورها داخلياً وخارجياً، وذلك عن طريق إصدار كتيبات ونشرات ومجلات تشغيل، إضافة إلى تخصيص مواقع على الأنترنت ونشرها على المستفيدين من خدمات الموانئ.

– توفير فرص عمل جديدة للأيادي العاملة.

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

وبالنظر إلى طبيعة العمل في الموانئ يتضح أن اللوائح المنظمة لعمليات التشغيل متعددة نظراً لتعدد الجهات الحكومية العاملة بالميناء، والتي لها تأثير على أساليب العمل

والإجراءات المتبعة، وتبعاً لذلك فإنه ينبغي أن تتسم تلك الجهات في تطوير أنظمتها جنباً إلى جنب مع الموانئ بهدف جذب التجارة وانسياب السفن والبضائع بالموانئ[1].

الفرع الثالث: التحديات التي تواجه الموانئ وسبل تحسينها

الموانئ البحرية كغيرها من المؤسسات الاقتصادية، قد تواجه صعوبات وتحديات خصوصاً في الدول النامية، فلا بد من وجود طرق وسبل لتحسين خدمات الموانئ، سنتطرق لكل منهما في هذا الفرع.

أولاً: التحديات التي تواجه الموانئ:

لقد أصبح ينظر للموانئ اليوم بأن لها وظيفة ذات طابع تجاري، إذ أصبحت عبارة عن منشآت تجارية شأنها شأن المنشآت الصناعية الأخرى، ونظراً لأن التجارة والنقل العالميين هما جزء من سوق شديدة المنافسة، فإن جميع الموانئ بلا استثناء توجد في الخطوط الأولى للمنافسة الدولية.

وتشير التوقعات أن موانئ الحاويات في جميع أنحاء العالم سوف تستقبل أعداد متزايدة من الحاويات، حيث وجد أن حركة التجارة البحرية بالحاويات لها نتائج إيجابية كبيرة على الاقتصاد والتجارة البحرية الدولية، وقد برزت أهمية النقل بالحاويات مقارنة بوسائل النقل التقليدية الأخرى (البضائع العامة)، كما تشير إلى ذلك معدلات النمو العالية للنقل بالحاويات الأمر الذي جعل الموانئ تسعى إلى استحداث محطات جديدة متخصصة لمناولة الحاويات أو تقوم بتطوير وتوسعة محطات الحاويات القائمة بها[2].

وتجدر الإشارة بأن موانئ بعض الدول مازالت تواجه بعض التحديات أهمها[3]:

- الارتفاع النسبي في أجور ورسوم خدمات الموانئ.

[1]- بن برنو عمر، مرجع سابق، ص ص51-52.

[2]- رقيق لمياء، عبد اللاوي أميرة، مرجع سابق، ص35.

[3]- مرجع نفسه، ص36.

– عدم قدرة قواعد وتعليمات الموانئ على مواكبة التطورات التي حدثت في صناعة النقل البحري والذي يجعلها بحاجة ماسة إلى التحديث والتطوير لمواكبة تلك التغيرات.

– ارتفاع أجور الأراضي والمستودعات في الموانئ والتي تحد من أعمال النشاطات المرتبطة بأعمال الاستيراد والتصدير وتقلل من فرص استغلال طاقات الموانئ.

– خضوع الحاويات الواردة للموانئ لعمليات التفتيش والتي قد تؤدي في بعض الأحيان إلى تلف المنتج المستورد بداخلها.

– معاملة الحاويات الفارغة كأنها بضائع مستوردة.

– انخفاض عدد ساعات التشغيل، حيث أن عمل الجمارك مقيد بساعات محددة ويتم إغلاق أبواب الميناء جزئياً أو كلياً بعد فترة الدوام الرسمي وخلال عطل الأسبوع والأعياد.

– ارتفاع حجم القيود المفروضة على البضائع المسافة والترانزيت.

– طول اجراءات فسح ركاب السفن والذي يستغرق عدة ساعات.

– عدم كفاية مختبرات الجودة والنوعية بالموانئ.

ثانياً: سبل تحسين خدمات الموانئ:

ينبغي العمل على تحسين خدمات الموانئ من خلال القيام بما يلي[1]:

– تخفيض الرسوم وأجور خدمات الموانئ لتكون قادرة على منافسة موانئ الدول الأخرى.

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

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

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

[1]– رقيق لمياء، عبد اللاوي أميرة، مرجع سابق، ص37.

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

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

– ضرورة زيادة مختبرات الجودة النوعية بالموانئ لتكون قادرة على استيعاب الحجم الكبير للواردات.

– تسهيل الإجراءات المفروضة على البضائع المسافة والترانزيت.

خلاصة الفصل الأول:

تناول هذا الفصل في مبحثه الأول التجارة الدولية، حيث تطرقنا إلى مفهومها وأهميتها وكذا سياساتها، فمن خلال ما تطرقنا له استخلصنا أن التجارة الدولية تعتبر أحد أسباب تقدم الدول وازدهارها فلا يمكن لأي دولة الاستغناء عنها سواء كانت دولة متقدمة أو نامية، فهي تحقق أهداف مختلفة تربط الدول فيما بينها اقتصادياً وسياسياً واجتماعياً، ومن أجل الوصول إلى هذه الأهداف وتحقيقها وجب على الدول تسطير جملة من الوسائل والأدوات تختلف فيما بينها باختلاف الأهداف والإيجابيات التي وضعت من أجلها، مما أدى إلى ظهور أنواع سياسات التجارة الدولية تعرف بالمذهب الحمائي ومبدأ حرية التجارة الدولية لكل منها حججه، لكن قد اتضح في الواقع أنه لا يمكن لأي دولة مهما كانت قوتها الاقتصادية اتباع سياسة مطلقة أو أحد المذهبين بل تتبع معظم الدول مزيجاً من الحرية والتقييد.

أما في المبحث الثاني فقد درسنا الموانئ البحرية، حيث توصلنا إلى أنها أهم عنصر في عملية النقل البحري الذي تتم من خلال التجارة الدولية، إذ تلعب الموانئ دور الريادة في عملية التجارة الدولية بصفتها تستحوذ على أكبر نصيب من حجم المبادلات التجارية، حيث أصبح يجب على الدول النامية التغلب على التحديات والمشاكل التي يعاني منها قطاع الموانئ من أجل تعزيز تجارتها الدولية وللمساهمة في نمو اقتصادها، فهذا النمو يرتبط بما تطبقه الدول من فكر تسويقي في موانئها وما تقدمه هذه الأخيرة من خدمات تساهم في سرعة وتحسين خدماتها.



الفصل الثاني



يعتبر ميناء جن جن بجيجل، أحد البنى التحتية الهامة التي تساهم في دعم الاقتصاد الوطني، من خلال تسهيل حركة البضائع والتجارة الدولية نظراً لموقعه الاستراتيجي، هذا ما يجعله موضوعاً هاماً لإسقاط دراستنا النظرية على الواقع العملي من خلال إجراء دراسة حالة لمؤسسة ميناء جن جن باعتبارها مؤسسة عمومية ذات طابع اقتصادي وتجاري.

وبالتالي سنتطرق بالتفصيل إلى وضع التجارة الدولية على مستوى الميناء من خلال تقديم عام لمؤسسة ميناء جن جن في المبحث الأول، ثم نتطرق إلى الشركة الجزائرية القطرية للصلب كدراسة حالة بميناء جن جن كونها مثال حي عن المبادلات التجارية "استيراد وتصدير" في المبحث الثاني.

المبحث الأول: ماهية المؤسسة المينائية جن جن

يعد ميناء جن جن أحد الموانئ الرئيسية في الوطن، يتوفر على عدة مميزات ترشحه لاحتلال الصدارة على المستوى الجهوي والقاري وكذا الدولي في التجارة الدولية، حيث أنه يتمتع بموقع جغرافي استراتيجي في الجهة الشرقية للبلاد تقدر مساحته بـ210 هكتار قابل للتوسع، يبعد حوالي 10 كلم عن مقر الولاية و370 كلم عن العاصمة و140 كلم عن مدينة قسنطينة و2 كلم عن مطار فرحات عباس و900 كلم عن حاسي مسعود.

المطلب الأول: مفهوم المؤسسة المينائية جن جن

المؤسسة المينائية جن جن من أبرز المؤسسات المختصة في خدمات النقل البحري المتواجدة في الجزائر وفي شمال إفريقيا، تساهم بشكل كبير في الاقتصاد الوطني الجزائري بمداخيل العملة الصعبة وتزويد السوق الوطنية بمختلف السلع عبر عملية الاستيراد وكذلك تسويق المنتوج إلى الخارج عن طريق عملية التصدير.

الفرع الأول: التعريف بالمؤسسة المينائية جن جن

سوف نتطرق في هذا الفرع لتعريف المؤسسة المينائية جن جن وكذا نشأتها مع تبيان أهدافها والمنشآت والتجهيزات التي تحتوي عليها.

أولاً: تعريف المؤسسة المينائية جن جن:

مؤسسة ميناء جن جن هي مؤسسة اقتصادية عمومية تابعة لشركة تسيير مساهمة الدولة والموانئ، تحت وصاية وزارة النقل وهي شركة ذات أسهم برأس مال 40000.000.000 دج، كما أن لميناء جن جن أعمق حوض على مستوى الوطن وللمؤسسة موقع استراتيجي على المحور الرابط بين قناة السويس وجبل طارق وهو مدعو للقيام بدور هام في ميدان مسافنة الحاويات[1].

[1]– برحال عمر، لعلو فرحات، تحليل تطور التجارة الخارجية على مستوى ميناء جن جن 2015–2016، مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة الماستر أكاديمي في العلوم الاقتصادية، تخصص اقتصاد دولي، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد الصديق بن يحي –جيجل، الجزائر، 2021–2022، ص67.

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 الميناء متحصل على شهادة ايزو للجودة والبيئة والصحة والسلامة المهنية منذ سنة 2018[1].

ثانياً: نشأة وتطور المؤسسة المينائية جن جن:

حضي ميناء جن جن منذ القدم على اهتمام كبير سواء على المستوى الداخلي أو الخارجي، واستطاع أن يكون منطقة عبور للسفن التجارية، وفي الحقبة الاستعمارية قررت السلطات الفرنسية بناء ميناء جديد لنقل البضائع والمتمثلة أساساً في منتجات الفلين والكرم، والتي سيطرت على نسبة كبيرة من الصادرات نحو الخارج وبالضبط نحو فرنسا وبلجيكا.

بعد حصول الجزائر على استقلالها، أصبح ميناء جيجل من بين الهياكل القاعدية للدولة، حيث كان تابعاً لميناء بجاية إلى غاية 1984 وهو تاريخ إعادة هيكلة هذه المؤسسة، وأصبح الميناء مستقلاً تحت لواء مؤسسة ميناء جيجل، طبقاً للمرسوم الرئاسي رقم 84-173، مؤرخ في 21 ديسمبر 1984، حينها أصبحت مؤسسة ذات أسهم، بدأت أشغال بناء ميناء جن جن في 9 نوفمبر 1984، وانتهت سنة 1999، وقد أوكلت مهمة إنشاءه إلى مجموعة شركات إيطالية وهولندية، تترأسها شركة "**condotte**" وقد بلغت تكلفة إنجازه حوالي 5.2 مليار دج، وكانت ممولة من عدة أطراف: الدولة الجزائرية، الصندوق السعودي للتنمية، الصندوق العربي للتنمية الاقتصادية والاجتماعية، إضافة إلى البنك الإسلامي للتنمية.

[1]- معياش وافية، بوشخلال رزيقة، عقود العمل محددة المدة وتأثيرها في دافعية الإنجاز لدى الفرد العامل -دراسة حالة مؤسسة ميناء جن جن جيجل، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات لنيل شهادة الماستر في علوم التسيير، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد الصديق بن يحي -جيجل، الجزائر، ص04.

كانت أول باخرة رست على هذا الميناء هي باخرة قبرصية في جويلية 1989 محملة بمعدات لإتمامه لحساب "**condotte**" (كون دوت)، وفي سنة 1993 أصبح الميناء يسمى بميناء جن جن في حين انتقل ميناء جيجل إلى البحرية الوطنية[1].

ثالثاً: أهداف المؤسسة المينائية جن جن:

لكل مؤسسة أهداف تسعى لتحقيقها، والتي تتفق عليها جميع المؤسسات الاقتصادية وهي تحقيق الأرباح، ويمكن حصر أهداف مؤسسة ميناء جن جن فيما يلي:

1- الأهداف الداخلية:

تتمثل الأهداف الداخلية لمؤسسة ميناء جن جن في[2]:

- الربح، أي محاولة تحقيق أكبر ربح ممكن.
- النمو، أي زيادة رأس المال، وكذا توسيع المؤسسة لفتح وحدات في أماكن أخرى.
- الزيادة في حجم التعاملات.
- تخفيض مدة الانتظار داخل الميناء وخارجه.
- استمرار المؤسسة في نشاطها وذلك بتحسين الخدمات المقدمة وفق المقاييس المعمولة بها.

2-الأهداف الخارجية:

تتمثل الأهداف الخارجية في[3]:

- زيادة الدخل القومي.

---

[1]- صباط سارة، مقيدش سارة، التخطيط الاستراتيجي وفعالية آداء العمال – دراسة حالة ميدانية بميناء جن جن الطاهير، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في علم اجتماع، تخصص تنظيم وعمل، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، جامعة محمد الصديق بن يحي –جيجل، الجزائر، 2015-2016، ص79.

[2]- عومار صفية، بن عيسى مريم، دور الأنشطة اللوجستية في تخفيض تكاليف النقل البحري –دراسة حالة ميناء جن جن، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات لنيل شهادة الماستر في العلوم التجارية، تخصص مالية وتجارة دولية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة محمد البشير الابراهيمي –برج بوعريريج، الجزائر، 2022-2023، ص33.

[3]- صباط سارة، مقيدش سارة، مرجع سابق، ص81.

- توفير العملة الصعبة.
- المساهمة في تنشيط الحركة التجارية الخارجية للبلاد، خصوصاً في مجال الصادرات المنتظرة من المنتجات الصناعية والمرشحة للتطور مستقبلاً.
- فك الخناق عن موانئ أخرى، خاصة ميناء الجزائر العاصمة الذي يشهد ازدحاماً شديداً.

رابعاً: منشآت وتجهيزات ميناء جن جن:

1- منشآت المؤسسة:

يحتوي ميناء جن جن على منشآت قاعدية وفوقية نتناولها كما يلي:

أ- المنشآت القاعدية:

يتكون ميناء جن جن من حاجزين للحماية وعلى عدة أرصفة للإرساء ذات خصائص مختلفة ومسالك مائية:

- **حواجز الحماية:**

يتكون من حاجزين للحماية هما:

- السد الشمالي الغربي بطول 3400م.
- السد الشمالي الشرقي بطول 1150م.

مع مساحة السطح مقدرة بـ 7.5 هكتار.

- **الارصفة:**

الشكل رقم (02): أرصفة ميناء جن جن



المصدر: وثائق المؤسسة.

جدول رقم (01): أرصفة ميناء جن جن

الأرصفة	الطول	العرض	العمق	مساحة السطح
رصيف البضائع العامة	770م	200م	11م	15 هكتار
الرصيف المختلط	250م	300م	11م	7.5 هكتار
الرصيف الغربي	1090م	300م	18م	30 هكتار

المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على وثائق المؤسسة.

- **رصيف البضائع العامة:** يمكن ل6 بواخر الرسو فيه دفعة واحدة.
- **الرصيف المختلط:** جزء منه يستعمل لرسو باخرة واحدة في وقت واحد والجزء الآخر في طور الإنجاز، حيث عند الانتهاء منه يصبح من أكبر نهائيات الحاويات في الجزائر.
- **الرصيف الغربي:** يرسو فيه 7 بواخر، متواجد فيه رصيف نهائي جديد.
- **رصيف دحرجة:** خاص بالبواخر الناقلة للسيارات.

- **المسالك المائية:**

هي المسطحات التابعة للميناء، تسمح بدخول وخروج ورسو مختلف السفن وتتمثل في[1]:

- مدخل رئيسي بعرض 250م.
- قناة الوصول مع غاطس 19.3م.
- حوض الاستدارة بغاطس 18م ومساحة 18 هكتار.
- مساحة الحوض 180 هكتار محمي بواسطة الارصفة الممتدة.

ب- المنشآت الفوقية:

تتمثل المنشآت الفوقية في جميع المباني التي يحتوي عليها الميناء وهي كالآتي[2]:

- **العمارات:**

تضم جميع العمارات الإدارية، مقر الجمارك والشرطة الحدودية والمرور، عمارة قيادة الميناء.

- **محطة توليد الكهرباء:**

توزع الطاقة الكهربائية من خلال المحطة الرئيسية المتواجدة بالميناء، تبلغ شدتها 6300 كيلو واط إضافة إلى 8 محطات ثانوية من مختلف القوة.

---

[1]- الموقع الرسمي لميناء جن جن، تم الإطلاع عليه يوم 14 أفريل 2024، على الساعة الخامسة مساءا، رابط الموقع: https://djendjen-port.dz/.

[2]- عومار صفية، بن عيسى مريم، مرجع سابق، ص ص41-42.

- **المستودعات:**

تحتوي على مستودعين:

- مستودع 6000م3.
- مستودع 3000م3.

- **مساحات التخزين:**

تتكون من جميع المساحات المهيأة لاستقبال السلع وهي كالآتي:

- المساحة الكلية لأرضية الميناء: 150 هكتار.
- مساحة خارجية ملحقة بالميناء: 27 هكتار.
- احتياطي عقاري خارج الميناء لإنشاء مناطق لوجستية: 350 هكتار.

2- تجهيزات الميناء:

أ- معدات المناولة:

جدول رقم (02): معدات المناولة لميناء جن جن

المعدات	سعة الحمولة	المعدات	سعة الحمولة
الشاحنات من مختلف الاصناف (المقطورة وغير المقطورة)	من 15 طن إلى 130 طن	**رافعات تلسكوبية**	من 53 طن إلى 60 طن
رافعات ميناء	239.6 طن، 380 طن	**رافعات شوكية حمولة صغيرة**	من 3 طن إلى 7 طن
رافعات شوكية متوسطة الحمولة	من 10 طن إلى 16 طن	**رافعات شوكية ثقيلة**	من 18 طن إلى 42 طن

المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على وثائق المؤسسة

ب- المعدات البحرية:

جدول رقم (03): المعدات البحرية لميناء جن جن

المعدات	القوة
5 قاطرات:	
- **إجيلجلي 1**	- 2*2000 كيلو واط
- **إجيلجلي 2**	- 2*2652 كيلو واط
- **نيل 1**	- 2*994 كيلو واط
- **نيل 2**	- 2*994 كيلو واط
- **اسير 6**	- 1251 كيلو واط
3 زوارق إرشاد	2*530 كيلو واط
4 زوارق ربط	107 كيلو واط

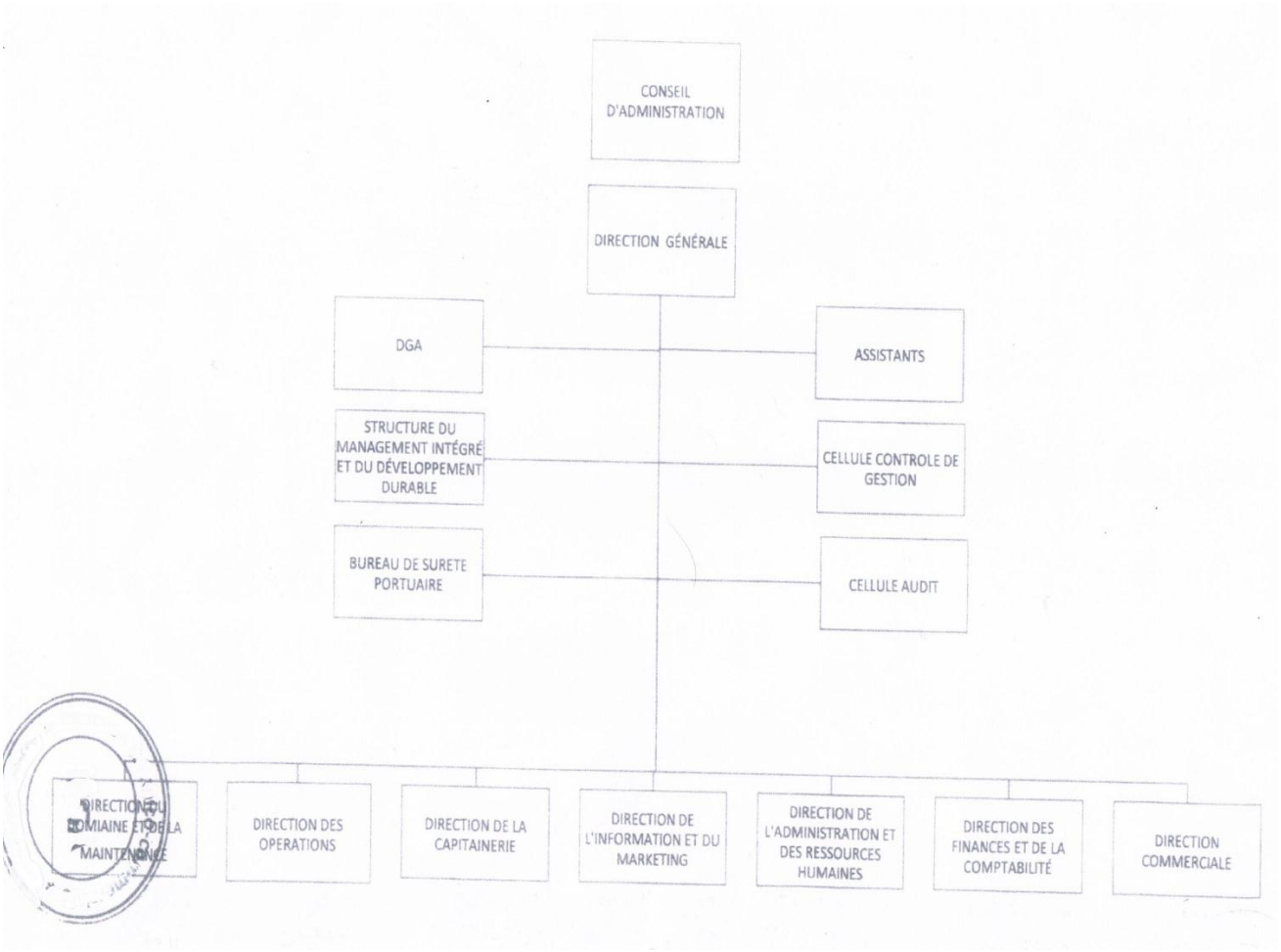
المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على وثائق المؤسسة.

الفرع الثاني: الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية جن جن

يعرف الهيكل التنظيمي على أنه عبارة عن تركيبة تنظم مختلف أجزاء المؤسسة من مديريات ومصالح ومكاتب بهدف تحديد مهامها والعلاقة الموجودة بينها وتوزيع النشاطات، وقد عرفت مؤسسة ميناء جن جن تغيرات كثيرة في هيكلها التنظيمي في السنوات الأخيرة وذلك حسب نشاطها الاقتصادي.

فيما يلي عرض للهيكل التنظيمي:

الشكل رقم (03): الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء جن جن



المصدر: مؤسسة ميناء جن جن

وفيما يلي سنتطرق إلى مهام كل مديرية:

أولاً: المديرية العامة:

وظيفة المديرية العامة هي وظيفة استراتيجية، تركز مسؤوليات المؤسسية للشركة تجاه الأطراف الثلاثة في سوقها وبيئتها المؤسسية، وهي تعمل في جميع أعمالها بالنيابة عن مجلس الإدارة وبتفويض منه، حيث تتلقى منه ارشادات العمل، وتقدم إليه نتائج أعمالها بانتظام خلال اجتماعاته الدورية العادية أو غير عادية بمدة ثلاث إلى خمس سنوات.

ويرتبط مكتب أمن الميناء بالمدير العام بموجب مبدأ المسؤولية المباشرة للمدير العام عن معايير أمن الميناء التي يشارك فيها مدنياً وجنائياً.

يتم دعم الهيكل الإداري العام في تنفيذ مهامه من قبل مساعدين متخصصين، خلية التدقيق التي تقوم بمراجعة الحسابات، وحدة مراقبة الإدارة بالإضافة إلى الهيكل الإداري المتكامل والتنمية المستدامة[1].

ثانياً: المديريات:

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

1- مديرية الأملاك والصيانة:

تتولى مسؤولية جميع أعمال الصيانة وإعادة التأهيل والتطوير في مجال الميناء العام من خلال أعمال التوسعة أو التدعيم الجديدة للميناء الحالي، وعلى هذا النحو فإنه يضمن بناء وصيانة المنشآت والمباني والمعدات، من خلال إجراء تشخيصات لممارسة استخدام التركيب والقيود التي تحد من أداء التركيبات والمعدات فيما يتعلق باستغلالها في الظروف المثلى[2].

تتكون من:

- مصلحة الشبكات.
- مصلحة الصيانة.

2- مديرية العمليات:

لتلبية معايير الموانئ الدولية من حيث تنظيم المهن الأساسية في أي منصة ميناء حديثة، وهي مسؤولة عن:

[1]- مقابلة مع السيدة ميمون أسماء، مراقب تسيير بالمديرية العامة، يوم 28 أفريل 2024، على الساعة 14:30، بمقر المؤسسة المينائية جن جن.

[2]- وثائق المؤسسة.

- التأكد من تنظيم الموارد البشرية والمادية (معدات وأدوات المناولة والرفع) اللازمة لعمليات شحن وتفريغ البضائع.
- دراسة أساليب التشغيل المعمول بها (تخصص الأرصفة، وسائل المناولة، مخازن) وسبل تحسينها.
- التأكد من تخصيص فرق كافية لاحترام الأسعار المتفق عليها مع العميل الذي يستلم البضاعة.
- تنفيذ المهام المتعلقة بنشاط الشحن والتفريغ.
- ضمان الاستغلال العقلاني للمساحات، المنشآت ومعدات الميناء.

وتتكون من قسمين:

- دائرة الشحن والتفريغ.
- دائرة المناولة.

3- مديرية القيادة المينائية:

تتولى إدارة مهام الهيئة العامة في حدود نطاق الميناء على المسطح المائي والمساحات البرية المجاورة ضمن حدود العمق التنظيمي على الرصيف.

وتحقيقاً لهذه الغاية، فهي مسؤولة عن[1]:

- ضمان تطبيق اللوائح الحالية المتعلقة بأمن الموانئ وتشغيلها.
- رئاسة لجنة وضع السفن.
- ضمان عمليات إرشاد ورسو السفن.
- التأكد من عمليات القطر عند دخول وخروج السفن.
- إدارة السلامة البحرية في الميناء.

[1]- مقابلة مع السيد شكيرد برهان الدين، ضابط مينائي، يوم 28 أفريل 2024، على الساعة الثانية مساءاً، بمقر المؤسسة المينائية جن جن.

وتتكون من:

- دائرة الشرطة والأمن.
- دائرة المساعدة الملاحية.
- محطة إرشاد ورسو.
- محطة القطر.

4- مديرية المعلوماتية والاتصال:

لها ثلاث وظائف وهي:

- الاتصال والتسويق.
- نظام المعلومات.
- دراسة ورصد احصائيات الموانئ.

وتتمثل مهمتها في تحديد أدوات المعلومات والاتصالات وتنفيذ الاستراتيجية الأمنية لنظام المعلومات والاتصالات في الشركة بما يتوافق مع أهدافها.

كما تتولى مسؤولية جانب الاتصال والتسويق في مراحل التخطيط، تنفيذ برامج الاتصال والبحث عن العملاء الجدد ودراسة احتياجاتهم، وهي تعمل بالتنسيق مع مديرية التجارة وتتولى دراسة السوق[1].

5- مديرية الإدارة والموارد البشرية:

وهي مسؤولة من ناحية: عن تنفيذ سياسات الشركة من حيث الموارد البشرية وعلاقات العمل ونظام الأجور والتوظيف والتدريب وإدارة الحياة المهنية.

ومن ناحية أخرى: إدارة الأنشطة المتعلقة بإدارة الموارد العامة والمشتريات والمسائل القانونية والتقاضي[2].

---

[1]- وثائق المؤسسة.

[2]- مقابلة مع السيدة كعواش أسماء، مكلفة بالتكوين، يوم 08 ماي 2024، على الساعة 14:37، بمقر المؤسسة المينائية جن جن.

وهي مكونة من ثلاث أقسام:

- دائرة الإدارة العامة.
- دائرة المشتريات والتوريدات.
- دائرة إدارة الموارد البشرية.

6- مديرية المحاسبة والمالية:

تتولى هذه المديرية مسؤولية التأكد من إدارة كافة التدفقات المالية والمادية الناتجة عن جميع أنشطة الشركة، والتأكد من تسجيلها محاسبياً قانونياً وفقاً للإجراءات التنظيمية المعمول بها، وللقيام بذلك تقوم بتخطيط وتنفيذ الاستراتيجية المالية حول المكونات الثلاثة التالية: المالية، المحاسبة، الميزانية.

كما تتولى مهام أخرى وهي كما يلي[1]:

- اتخاذ جميع التدابير المفيدة لضمان الامتثال للشروط الموضوعية والرسمية لمحاسبة الشركة، والتأكد من محاسبة الإجراءات الإدارية والتدفقات المالية التي تولدها.
- إدارة التدفق النقدي للشركة.
- التأكد من تطبيق القوانين والأنظمة المعمول بها.

وتتكون من قسمين:

- دائرة المحاسبة.
- دائرة المالية.

7- مديرية التجارة:

تجمع بين ثلاث وظائف:

- تجاري.
- الفواتير.

[1]- وثائق المؤسسة.

- استرداد الديون.

وتتمثل مهمتها في تحديد وإدارة الاستراتيجية التجارية للشركة والقيام بما يلي[1]:

- الإشراف على الأنشطة التجارية وتنسيقها (معالجة متطلبات العملاء وشكاويهم ومراقبة الخدمات).

- الإشراف على عمليات الفوترة المتعلقة بالخدمات المختلفة وفق الأنظمة والإجراءات المعمول بها.

- ترجمة خدمات الموانئ إلى مصطلحات مالية على المدى.

- جمع كافة المعلومات اللازمة لرصد وتقييم حركة المرور بهدف إجراء دراسات حول آفاق تطوير حركة المرور (التنبؤ) وتأثيرها التجاري على السعر.

المطلب الثاني: علاقة ميناء جن جن بالتجارة الدولية

شهد ميناء جن جن تطوراً عبر السنين ما يساهم في التسيير الحسن للميناء وتحسين التجارة الخارجية، وذلك بوجود الموارد البشرية والمادية الكافية لتقديم خدمات المساعدة الملاحية التي تكون من قبل موظفين أكفاء ومؤهلين، وهذا يعكس بالإيجاب على المبادلات التجارية بحيث تكون سريعة، دخول وخروج السلس للسفن، كما يساهم في الاقتصاد الخارجي والوطني.

الفرع الأول: مهام المؤسسة المينائية

تتمثل مهام المؤسسة المينائية في تقديم مختلف الخدمات المينائية والمتمثلة في التكفل بالبواخر من يوم وصولها إلى خليج الميناء وحين خروجها وذلك عن طريق ما يلي[2]:

[1]– وثائق المؤسسة.

[2]– مقابلة مع السيد شكيرد برهان الدين، يوم 12 ماي 2024 على الساعة الثانية مساءاً، بمقر المؤسسة المينائية جن جن.

أولاً: استقبال السفن:

1- قبل الوصول:

يتم تعيين وكيل بحري من طرف مجهز السفينة لتمثيله في ميناء وصول سفينته، يقوم هذا الأخير بإخطار جميع الهيئات المختصة (قيادة الميناء، الجمارك، شرطة الحدود الجزائرية، حرس السواحل، وكيل الحمولة إن وجد) التي لها علاقة مع السفينة بالميناء.

كما يقوم ربان السفينة بإخطار قيادة الميناء بتاريخ ووقت وصول سفينته إلى الميناء.

2- أثناء الوصول:

يقوم ربان السفينة في هذه المرحلة بإخطار قيادة الميناء بوقت وصوله الفعلي إلى محيط الميناء (يتم إخطارها ساعتين من قبل)، في هذه الحالة[1]:

- إما الدخول المباشر للسفينة إلى الميناء.
- أو الطلب منها التوجه إلى الرحب والانتظار.

بالنسبة لتسهيل عملية دخول السفن للميناء والرسو فيه، تقوم قيادة الميناء بتزويد الباخرة بضابط مينائي وساحبات والإرشادات لتفادي وقوع أي خسائر مادية أو بشرية.

3- دخول ورسو السفينة:

أثناء دخول السفينة والانتهاء من عملية الإرشاد وجميع الإجراءات القانونية، تبدأ عملية التفريغ أو الشحن بعد إعطاء الإذن من طرف الجمارك الجزائرية، تتم هذه العملية من طرف مقاولة الميناء وهي المؤسسة المينائية جن جن.

تسهر المؤسسة على حماية البضائع من التلف والسرقة وذلك بوضعها في المستودعات وحراستها ليلاً ونهاراً لحين استلامها.

[1]- يتم التشاور بين اللجنة يومياً على الساعة 11 صباحاً على البواخر التي تدخل الميناء والتي تنتظر في الرحب، يترأسها قيادة الميناء مع أعضاءه وهم: ضابط الميناء، ممثل عن مديرية العمليات وبحضور مختلف الهيئات والوكلاء البحريين (الشرطة، الجمارك، حراس السواحل، وكلاء الحمولة، وكيل العبور،...).

4- خروج السفينة:

يتم إخطار قيادة الميناء بساعة ووقت خروج السفينة بساعتين على الأقل من طرف وكيل السفينة، حيث تقوم القيادة المينائية بالتحضير لعملية إخراج هذه السفينة[1].

تثير عمليات الشحن والتفريغ إشكالات عديدة لها علاقة بمهلة ومدة شحن وتفريغ البضائع وبالتالي أي تأخير في إحدى العمليتين يؤدي إلى تأخير السفينة، ومنه على الناقل أن يبدل الجهد لإتمام العملية في الوقت المحدد لها، فإذا لم يرد اتفاق طرفي العقد على المدة وجب الرجوع إلى العرف السائد في الميناء، والإخلال بهذا الالتزام يستوجب التعويض من الطرفين.

كما يمكن للسفينة أن تكون موضعاً للحجز التحفظي، وهو الإجراء الذي يتخذه الدائن لمنع مدينه من التصرف في بعض أمواله المنقولة خشية تهريبها أو ضياعها، نظم المشرع الجزائري الحجز التحفظي بموجب قواعد خاصة تضمنها ق ب ج، كما نظم القانون الدولي هذا الإجراء من خلال اتفاقية بروكسل المؤرخة في 10 ماي 1952 والمتعلقة بالحجز التحفظي على السفن، اتفاقية جنيف في 12 مارس 1999 الخاصة بالحجز التحفظي للسفن[2].

تبدأ إجراءات الحجز التحفظي للسفينة بتقديم عريضة مسببة وموقعة ومؤرخة، وتتضمن هذه الأخيرة هوية الحاجز وموطنه، ويلزمه القانون في حالة ما إذا لم يكن لديه موطن بالجزائر اختيار موطن لدى وكيل السفينة أو لدى مكتب محامي يتلقى فيه التبليغات، كما تبين اسم المحجوز عليه وكذا السلطة المينائية التي توجد فيها السفينة المراد حجزها، وتحديد مقدار الدين؛ وتقدم هذه العريضة إلى رئيس المحكمة التي تقع بدائرة اختصاصها إما موطن

---

[1]- إعطاء وقت خروج السفينة لقباطنة الساحبات وزورق الإرشاد وعمال الربط، وفي بعض الحالات يتم إخطار الهيئات الأمنية.

[2]- لوارد نعيمة، خصوصية الحجز التحفظي للسفينة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجيلالي اليابس –سيدي بلعباس، الجزائر، ص73-74.

المدين أو مقر الأموال المراد حجزها، ويقوم القاضي بعد الاطلاع على الطلب المقدم إليه والتحقق من مدى توافر الشروط المطلوبة لتوقيع الحجز، إما برفض الطلب، أو قبول الحجز التحفظي، ويتم ذلك بموجب أمر على ذيل العريضة[1].

ثانياً: التسهيلات المينائية:

أعطى ميناء جن جن بعض التسهيلات المينائية من أجل التسيير الحسن للمبادلات والمتمثلة في:

- استحداث الرواق الأزرق من طرف وزارة النقل لتشجيع التصدير وتسهيل الإجراءات لأصحاب البضائع المصدرة.
- يتم إعطاء أوامر لمديريات العمليات من أجل تسهيل عملية شحن البواخر الموجهة للتصدير وذلك بتزويدها بجميع الموارد البشرية والمادية.
- وضع عدة منصات في حيز الخدمة منها:

- منصة المجتمع المينائي لتبادل البيانات الرقمية "**APCS**" تهدف إلى تبسيط وتسهيل الإجراءات ورقمنتها لفائدة المتعاملين الاقتصاديين وكذلك تسهيل التجارة الدولية.
- استحداث منصة جديدة وهي منصة النظام المعلوماتي للجمارك الجزائرية "**ALCES**".

الفرع الثاني: صادرات وواردات ميناء جن جن

من خلال هذا الفرع سيتم عرض إحصائيات خاصة بحركة الصادرات والواردات في مؤسسة ميناء جن جن وتحليلها.

أولاً: صادرات ميناء جن جن:

لقد شهد ميناء جن جن بجيجل حركة متطورة للصادرات وهذا ما سنبينه فيما يلي:

[1]– لوارد نعيمة، مرجع سابق، ص81–82.

جدول رقم (04): البضائع المصدرة (الموجهة إلى الخارج انطلاقاً من ميناء جن جن) 2022-2023

البضائع	سنة 2022	سنة 2023	النسبة (%)
المعادن والمنتجات المعدنية (AQS):	307701	542910	+76
- آلة الإنتاج (إنتاج لفائف الأسلاك)	72864	42645	-41
- حديد البناء الملولب	42645	66855	+46
- قضبان فولاذية	121953	149774	+23
- حديد مخفض بالطريقة الباردة	67205	266388	+296
- أكسيد الحديد+ أكسيد الزنك	0	16218	___
- أنابيب حديدية	0	1030	___
المعادن ومواد البناء:	3342054	311811	-7
- الكلنكر (مادة صلبة تستعمل في صناعة الإسمنت)	3146499	2638867	-16
- إسمنت	195555	19555	+144
بضائع متنوعة:	64594	58253	-10
- حاويات	58508	53292	-09
- معدات متنوعة	6086	4961	-18
المجموع	3714349	3716974	+0.1

المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على وثائق المؤسسة.

نستخلص من الجدول أن نسب المواد المصدرة من ميناء جن جن نحو الخارج في سنة 2022 كانت أقل من نسب سنة 2023، وبالذات البضائع المعدنية والمنتجات الفولاذية نظراً لتزايد إنتاج الحديد وتزايد الطلب على منتجات مركب الحديد والصلب-بلارة من الخارج،

على غرار مواد البناء والبضائع الأخرى التي كانت سنة 2023 منخفضة بالنسبة لسنة 2022.

ثانياً: واردات ميناء جن جن:

الواردات هي إجمالي السلع المستوردة، والتي تم نقل ملكيتها لتغطية الاحتياجات المحلية للاستهلاك النهائي والوسيط وتجرى عليها العمليات الجمركية.

جدول رقم (05): البضائع المستوردة (المنزلة في ميناء جن جن) 2022-2023

البضائع المستوردة	سنة 2022	سنة 2023	النسبة (%)
المواد الفلاحية:	1735520	1811323	04
- الحبوب (قمح، شعير، ذرة)	1585234	1590484	+0.3
- الورق+ عجينة الورق	12315	0	-100
- خشب+ صفائح خشبية	137971	220839	+60
المواد الغذائية:	25650	33007	+29
- زيوت نباتية	25650	33007	+29
المنتجات المعدنية والمعادن (AQS):	3294027	3608300	10
- آلة التصنيع (تستعمل في إنتاج لفائف الحديد)	0	1500	___
- لفائف فولاذية	434912	456653	+5
- أنابيب	275161	147102	-47
- كرة فولاذية	0	2204	___
- إطار حديدي (معادن، صفيحة معدنية)	37275	120398	+23
- كريات حديدية (مواد أولية لصناعة الحديد)	2539171	2869538	+13
	7508	10905	+45

– مواد إضافية لصناعة الحديد			
المعادن ومواد البناء:	53601	16840	69
– الرمل+ الطين	3202	4252	+33
– إسمنت يستعمل في بناء الآبار	4509	0	−100
– رخام	20207	12588	−38
– الفلوسبار الطبيعي بكميات كبيرة	4183	0	−100
– الصلصال	21500	0	−100
المواد الكيميائية:	177809	75319	−58
– كربونات+ كبريتات+ فوسفات	177809	75319	−58
المواد النفطية:	50415	49878	−1
– الزفت	50415	49878	−1
بضائع متنوعة:	194272	333637	72
– حاويات	161111	303255	88
– معدات متنوعة	33161	30382	−8
المعدات المتحركة (المتدحرجة):	12569	68581	46
– المركبات والآلات	12569	68581	46
المجموع	5543863	5996885	+8

المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على وثائق المؤسسة.

نلاحظ من خلال الجدول أن نسبة الاستيراد سنة 2023 أكبر من نسبة سنة 2022، وهذا راجع إلى تزايد نسبة استيراد المواد والمنتجات المستعملة في صناعة وإنتاج الحديد من قبل الشركة الجزائرية القطرية للحديد والصلب (AQS)، وهذا يدل على أن نسبة الإنتاج متزايدة في هذه الشركة، وكذا تزايد نسبة استيراد المركبات والآلات المنزلة في ميناء جن جن

خلال سنة 2023 بنسبة 46%، ومن دراسة الجدول وتحليله نجد أن قيمة استيراد البضائع المفرغة في ميناء جن جن سنة 2023 متزايدة بنسبة 8% عن قيمة سنة 2022.

جدول رقم (06): قيم المبادلات التجارية في ميناء جن جن 2022-2023 (الوحدة: طن)

البضائع	التصدير			الاستيراد			المجموع		
	سنة 2022	سنة 2023	نسبة (%)	سنة 2022	سنة 2023	نسبة (%)	سنة 2022	سنة 2023	نسبة (%)
مواد سائلة	0	0	__	76065	82885	09	76065	82885	09
مواد صلبة	3409259	3398417	-0.3	4173497	4460524	07	7582756	7858941	04
بضائع متنوعة	305090	318557	04	1294301	1453476	+12	1599391	177033	11

المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على الملحق رقم (01) و(02).

وفيما يلي جدول يوضح إجمالي الصادرات والواردات لميناء جن جن خلال الفترة 2013-2023:

جدول رقم (07): تطور الصادرات والواردات في ميناء جن جن خلال السنوات 2013-2023 (الوحدة: طن)

السنوات	الصادرات	الواردات	المجموع
2013	29998	3835511	3865509
2014	23365	4711216	4734581

2015	10575	4725732	4736307
2016	12666	3880475	3893141
2017	28362	2968810	2997172
2018	553075	2819093	3372168
2019	1242425	3213140	4455565
2020	2363966	2392510	4756476
2021	3597958	3660209	7258167
2022	3714349	5543863	9258212
2023	3716974	5996885	9713859

المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على الملحق رقم (03).

بالاعتماد على الجدول والملحق رقم (03) نلاحظ ما يلي:

تطور قيم البضائع المشحونة والمفرغة على مستوى ميناء جن جن، والتي ارتفعت خلال الفترة 2013-2015 بسبب ارتفاع الواردات وتنخفض في سنتي 2016-2017 لتعاود الارتفاع في السنوات الأخيرة أي من 2018 إلى 2023، كما نلاحظ أن قيم الصادرات ارتفعت بالنسبة للسنوات الماضية (2013-2017) أي أن هناك تطور نسبي في حركة ميناء جن جن لتتراجع نسب الواردات التي كانت تمثل أغلب نشاط الميناء لتصبح نسب الصادرات متساوية تقريباً مع قيمة الواردات خلال الفترة 2020-2021 لترتفع قيمة الواردات سنة 2022-2023.

المبحث الثاني: الجزائرية القطرية للصلب –دراسة حالة ميناء جن جن

الشركة القطرية للصلب AQS هي جزء من مجموعة سيدار وشركة قطر للحديد، بنسبة 51 بالمئة للدولة الجزائرية و49 بالمئة للدولة القطرية، حيث تعتبر الشركة الأكثر حداثة في مجال صناعة الحديد والصلب لما يميزها بكونها أكثر مراعاة للبيئة في عملية انتاجها، حيث تضمن الكفاءة في استخدام الموارد والطاقة كما أنها أقل تلويثاً للبيئة وأكثر أمناً على الناس.

تم إنشاء الشركة الجزائرية القطرية للصلب في ديسمبر 2013 نتيجة للشراكة الاستثمارية بين الجمهورية الجزائرية ودولة قطر، برأس مال 58610000 دج مملوكة بنسبة 49 بالمئة من قبل شركة قطر للصلب الدولية QSI، و46 بالمئة منقلب مجموعة سيدر الصناعية و5 بالمئة من قبل صندوق الاستثمار الوطني FNI.

تعمل QSI في منطقة بلارة الصناعية في بلدية الميلية ولاية جيجل، والتي تقع على بعد 400 كلم من العاصمة الجزائر، حيث تدير مجمع من الصلب إجمالي مساحته 216 هكتار[1].

فأهداف هذه المؤسسة هو تحقيق أكبر ربح ممكن، الزيادة في حجم التعاملات، زيادة الدخل الوطني، توفير العملة الصعبة، توفير مناصب الشغل مما يؤدي إلى تقليل حدة البطالة، دخول المنتوج إلى الأسواق الخارجية وكذلك السيطرة على الأسواق العالمية والبروز كقوة اقتصادية كبرى[2].

---

[1]– مغريش نهاد، عمارة أمينة، أثر مرونة الموارد البشرية في البراعة التنظيمية –دراسة حالة المؤسسة الجزائرية القطرية للصلب AQS، مذكرة مقدمة استكمالا لنيل شهادة الماستر في علوم التسيير، تخصص إدارة الموارد البشرية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد الصديق بن يحي –جيجل، الجزائر، 2022–2023، ص34.

[2]– بورودي عادل، قمري محمد، تطبيق مبادئ التحوط المحاسبي في المؤسسة الجزائرية وأثره على جودة الإفصاح في القوائم المالية –دراسة حالة المؤسسة الجزائرية القطرية للصلب AQS، مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم المالية والمحاسبة، تخصص محاسبة وجباية معمقة، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد الصديق بن يحي –جيجل، الجزائر، 2021–2022، ص67.

المطلب الأول: عمليات استيراد المواد الأولية

تقوم الجزائر باستيراد المواد الأولية الخاصة بالحديد من بلدان مختلفة لصناعة هذا الأخير في الشركة الجزائرية القطرية للصلب والتي تتم عبر مراحل مختلفة سنتطرق إليها من خلال هذا المطلب.

الفرع الأول: البلدان المتعاقدة مع الشركة AQS

لقد أدت نسبة إنتاج الحديد في لشركة الجزائرية القطرية للصلب إلى ضرورة تعاقد الشركة مع دول من قارات مختلفة من أجل الحصول على المواد الأولية واستيرادها لإنتاج الصلب، حيث يتم استيراد هذه المواد عن طريق النقل البحري بالتعاقد مع موانئ مختلفة قريبة من الشركة، ومن أهم هذه الموانئ ميناء جن جن كونه هو الميناء الأقرب للمركب ولما يتميز به هذا الأخير من مميزات على غرار موقعه، تتعامل الشركة الجزائرية القطرية للصلب مع "فرنسا، النمسا، بولندا، الهند، روسيا، تركيا، البحرين، إيطاليا، الصين"، حيث يتم استيراد المواد الأولية الخام من دولتي البحرين وروسيا، تتمثل هذه المواد الأولية في حجارة من الحديد الخام ويتم إدخال هذه الحجارة في فرن مخصص لتذويبها من أجل الحصول على المنتج النهائي[1].

أما في الدول المتبقية، يتم التعاقد بينها وبين الشركة من أجل استيراد مواد مقاومة للحرارة، مثل "طوب الفرن وغطاء الفرن"، وكذا استيراد مختلف المواد التي تشكل المواد المقاومة للحرارة لبناء الفرن ولتشكيل القالب النهائي للفرن الذي تتم فيه عملية إذابة المواد الأولية الخام.

[1]– مقابلة مع السيد بوبرطخ حسام الدين، مكلف بالمشتريات المتعلقة بالمواد الأولية في الجزائرية القطرية للصلب، يوم 26 ماي 2024، على الساعة 13:52، بمقر الشركة الجزائرية القطرية للصلب بالميلية.

الفرع الثاني: وصول المواد الأولية إلى الميناء

عند وصول السفينة المحملة بالمواد الأولية إلى الميناء، يتم تطبيق عليها إجراءات قانونية، ثم تتم عملية تفريغ هذه المواد من السفينة إلى الرصيف وبعدها تخزينها للحفاظ عليها في مستودعات مخصصة لها.

أولاً: عملية تفريغ المواد الأولية:

عند رسو السفينة المحملة بكمية من المواد الأولية الخاصة بالشركة الجزائرية القطرية للحديد والصلب من أجل صناعة الحديد، وبعد الانتهاء من جميع الإجراءات القانونية مع السلطات المختصة والمتمثلة في "الجمارك، شرطة الحدود البحرية وقيادة الميناء"، يتم إعطاء الضوء الأخضر للبدء في عملية التفريغ من طرف الشركة (AQS) بمواردها البشرية والمادية، بحيث تتمثل الموارد البشرية في عمال متخصصين بجميع الرتب (مشغلين الآلات ومراقبين)، وأصحاب خبرة وعلى دراية بالإجراءات الصحيحة والكفيلة للتقليل من المخاطر التي يتعرض لها العمال وكذا التي تأدي إلى تلف البضائع أو هلاكها.

أما الموارد المادية فتمتلك الشركة رافعتين ذات جودة عالية ومقاييس عالمية.

تتم عملية التفريغ على مراحل وفق مخطط يعطى من طرف ربان السفينة لعمال التفريغ إلى أن تنتهي هذه العملية[1].

ثانياً: عملية تخزين المواد الأولية:

تتم عملية التخزين من طرف الشركة (AQS) نفسها، تملك مساحة معتبرة لتخزين المادة الأولية قبل إرسالها إلى المصنع عن طريق الشاحنات أو القطار، يتم نقلها من الباخرة إلى مكان التخزين عن طريق ممر كهربائي (ممر مدحرج خاص بنقل المواد السائبة)، يتم تخزين كل مادة في منطقة مخصصة لها، بحيث تختلف هذه المواد حسب بلد المنشأ (مثال:

[1]– مقابلة مع السيد شكيرد برهان الدين، ضابط مينائي، يوم 30 ماي 2024، على الساعة 13:30، بمقر المؤسسة المينائية جن جن.

المواد الأولية لدولة روسيا لا تشبه في مكوناتها الكيميائية المواد الأولية التي يتم استيرادها من دولة البحرين).

الفرع الثالث: نقل المواد الأولية إلى مركب الحديد والصلب

تتم عملية نقل المواد الأولية إلى الشركة AQS عبر طريقين والمتمثلان في[1]:

أولا: عن طريق النقل البري:

يكون نقل المواد الأولية من ميناء جن جن نحو الشركة الجزائرية القطرية للحديد والصلب عن طريق النقل البري بواسطة شاحنات مخصصة ذات حمولة عالية تسمى "الشاحنات القلابة أو شاحنات مقطورة الإغراق"، تعمل هذه الشاحنات على تفريغ السفن من المواد الأولية وتنطلق مباشرة نحو منطقة التخزين الموجودة في المركب، أي أنه يتم صب المواد المراد نقلها من السفينة إلى مقطورة الشاحنة بواسطة أدوات ووسائل التفريغ.

ثانياً: عن طريق النقل عبر السكك الحديدية:

يتم نقل مادة الحديد الخام الذي يعتبر من أهم المواد الأولية في إنتاج الحديد عن طريق قطار عبر خط سكة حديدية على طول 50 كلم، يربط بين مركب الحديد والصلب بلارة وميناء جن جن العالمي، يتكون هذا القطار من 90 عربة سعة كل واحدة 50 طن، وهو مجزء إلى 3 أجزاء إذ يحتوي كل جزء على 30 عربة، هذا القطار مسير من طرف الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية، يضمن هذا الأخير تزويد المركب بـ12 ألف طن يومياً.

[1]– مقابلة مع عمال قسم مناولة المواد الأولية في مركب الحديد والصلب بلارة، يوم 26 ماي 2024، على الساعة 15:43، بمقر الشركة الجزائرية القطرية للصلب بالميلية.

المطلب الثاني: عمليات تصنيع الحديد تصديره

تتم عملية إنتاج الحديد في الشركة الجزائرية القطرية للحديد والصلب بعد اكتمال جميع المعدات والمواد الأولية اللازمة، تقسم هذه العملية إلى عدة خطوات، وبعد إنتاج الحديد بشتى أنواعه تصدر هذه المواد المنتجة إلى الدول المهتمة بشراء هذه المنتجات الحديدية إذ تتم عملية التصدير من داخل ميناء جن جن وهذا ما سنشرحه في مطلبنا هذا.

الفرع الأول: عملية تخزين ودمج المواد الأولية

من بين أهم العمليات التي تميز الشركة الجزائرية القطرية للحديد والصلب، عملية تخزين المواد الأولية وعملية دمجها لإنتاج الحديد، فهي مزودة بمعدات ووسائل عملية تساعد على تخزين هذه المواد بطريقة متطورة للحفاظ على جودتها وكميتها، ومن جهة أخرى يسعى عمال الشركة إلى دمج هذه المواد وخلطها عبر عدة مراحل لإنتاج حديد ذو جودة عالية.

أولاً: تخزين المواد الأولية في مستودع الشركة

تتولى الشركة الجزائرية القطرية للصلب اهتمامًا كبيرًا بعملية تخزين المواد الأولية المستخدمة في صناعة الحديد والصلب، وذلك لضمان سلامتها وحمايتها من العوامل الخارجية التي قد تؤثر على جودتها.

تتم عملية التخزين وفقًا لمراحل أساسية تضمن سير العمل بكفاءة عالية، وتشمل هذه المراحل ما يلي:

المرحلة الأولى:

تبدأ عملية التخزين باستلام المواد الأولية من الموردين، والتي تشمل بشكل أساسي خام الحديد (خام الحديد الخام) وفحم الكوك والحجر الجيري تخضع المواد الأولية لفحص دقيق للتأكد من مطابقتها للمواصفات والمعايير المعمول بها في الشركة.

المرحلة الثانية:

يتم تخزين المواد الأولية بشكل مؤقت في ساحات مخصصة بالقرب من مناطق الاستقبال، وذلك لحين نقلها إلى أماكن التخزين الدائمة.

تُستخدم في هذه المرحلة تقنيات خاصة لمنع تلوث المواد الأولية أو تعرضها للتلف.

المرحلة الثالثة:

يتم نقل المواد الأولية من أماكن التخزين المؤقت إلى أماكن التخزين الدائمة، والتي تتوفر فيها شروط مناسبة لحفظها لفترة طويلة.

تشمل أماكن التخزين الدائمة صوامع مخصصة لخام الحديد، وساحات مكشوفة لفحم الكوك، ومخازن مغلقة للحجر الجيري.

تُستخدم أنظمة تحكم حديثة لمتابعة ظروف التخزين، مثل درجة الحرارة والرطوبة، وذلك لضمان سلامة المواد الأولية وحمايتها من العوامل الخارجية، وتُراقب هذه الأنظمة أيضًا مستويات المخزون بشكلٍ دوري لضمان توفر المواد الأولية بكميات كافية لاحتياجات الإنتاج، كما تُطبّق الشركة إجراءات صارمة لضمان سلامة وأمن أماكن تخزين المواد الأولية، وذلك لمنع الحرائق والانفجارات وغيرها من المخاطر، وتتمثل هذه الإجراءات في تدريب العاملين على إجراءات السلامة، وتوفير معدات مكافحة الحرائق، وتركيب أنظمة إنذار مبكر[1].

[1]– مقابلة مع عمال قسم التخزين، يوم 28 ماي 2024، على الساعة 11:20، بمقر الشركة الجزائرية القطرية للصلب بالميلية.

ثانياً: دمج المواد الأولية لإنتاج الحديد

تعتمد عملية دمج المواد الأولية في صناعة الحديد والصلب في الشركة الجزائرية القطرية للصلب على خطوات أساسية تضمن سير العمل بكفاءة عالية وتحقيق الجودة المطلوبة في المنتجات النهائية، وتشمل هذه الخطوات ما يلي[1]:

الخطوة 1: تبدأ العملية باستقبال المواد الأولية، والتي تشمل بشكل أساسي خام الحديد (خام الحديد الخام) وفحم الكوك وحجر الجير، ثم تخضع هذه المواد لفحص دقيق للتأكد من مطابقتها للمواصفات والمعايير المعمول بها في الشركة.

الخطوة 2: يتم خلط خام الحديد مع الحجر الجيري بنسب محددة مسبقًا ويتم طحن الخليط حتى يصبح ناعمًا وذا قوام متجانس يُنقل الخليط المطحون إلى أفران التكليس، يتفاعل خام الحديد مع الحجر الجيري في وجود درجات الحرارة العالية، مما ينتج عنه أكسيد الكالسيوم (الجير) وأكسيد الحديد (الهيماتيت)، بحيث يتم إخراج الهيماتيت من أفران التكليس في صورة كرات صغيرة تسمى كريات الحديد المختزل.

الخطوة 3: تُنقل كرات الحديد المختزل إلى أفران الصهر، حيث تُسخّن إلى درجات حرارة عالية تصل إلى حوالي 1600 درجة مئوية.

الخطوة 4: يُضاف فحم الكوك إلى الكلس في أفران الصهر، مما يساعد على خفض درجة حرارة الانصهار وتكوين خليط منصهر، ثم يتم فصل الحديد المنصهر عن الخبث (الشوائب) باستخدام تقنيات خاصة، ومن ثم يخضع الحديد المنصهر لعملية تنقية لإزالة الشوائب المتبقية مثلك الكبريت والفوسفور، وتُستخدم تقنيات مختلفة لتنقية الحديد مثل: إضافة مواد كيميائية معينة.

[1]– مقابلة مع عمال قسم الإنتاج حسب ترتيب خطوات الإنتاج، يوم 28 ماي 2024، على الساعة 14:07، بمقر الشركة الجزائرية القطرية للصلب بالميلية.

الخطوة 5: يسكب الحديد المنصهر المُنّقى في قوالب ذات أشكال محددة مسبقاً، تبرد القوالب ببطء مما يسمح للحديد بالتصلب وتكوين منتجات نصف نهائية وهي بلاطات الحديد.

الفرع الثاني: البلدان المتعاقدة مع الشركة لشراء الحديد

تُعدّ الشركة الجزائرية القطرية للصلب من الشركات الرائدة في مجال الحديد والصلب في الجزائر تتمثل منتجاتها في "كريات الحديد المختزل، بلاطات الحديد، حديد التسليح ولفائف الاسلاك"، ولها حضور ملحوظ في الأسواق المحلية والعالمية، ونظرا لجودة منتجاتها فقد تحصلت على العديد من شهادات المطابقة ومن مختلف البلدان والتي تتمثل في:

- **شهادة KIWA INSPECTA:** من ليتوانيا وبلدان بحر البلطيق
- **شهادة GLOBE CERT:** من السويد والنرويج وفنلندا والدانمرك
- **شهادة CARES:** من المملكة المتحدة وسنغافورة وهونغ كونغ
- **شهادة KIWA:** من ألمانيا
- **شهادة ICECON:** من رومانيا
- **شهادة ZETOM:** من بولندا

تصدر الشركة منتجاتها إلى العديد من الدول حيث في عام 2023 بلغت صادراتها 700 الف طن ما يعادل 423 مليون دولار إلى أربع قارات، وتشمل قائمة البلدان المتعاقدة مع الشركة الجزائرية القطرية للصلب:

- **الدول الأوروبية:** بلجيكا، اسبانيا، رومانيا، إيطاليا، بلغاريا، ليتوانيا، ألبانيا، اليونان، البرتغال، بريطانيا، الدانمارك، هولندا، السويد، لاتفيا، فنلندا، النرويج، وألمانيا.
- **الدول الامريكية:** الولايات المتحدة الأمريكية واستوليا.
- **الدول الآسيوية:** تركيا، الصين، قطر، لبنان، العراق وسوريا.
- **الدول الإفريقية:** موريتانيا، السنغال، بوركينافاسو، الكونغو، تونس وليبيا.

وتسعى الشركة الجزائرية القطرية للصلب إلى توسيع نطاق تواجدها في الأسواق العالمية من خلال إبرام المزيد من العقود مع الدول المختلفة، كما تشارك الشركة بانتظام في المعارض والمؤتمرات الدولية للترويج لمنتجاتها وتعزيز علاقاتها مع الشركاء الدوليين[1].

الفرع الثالث: عملية تخزين الحديد المنتج في الميناء وتصديره

إن المحافظة على الحديد المنتج بنفس الخصائص والجودة تعد أهم مرحلة بالنسبة للشركة، حيث أنها تخزن هذه المنتجات وفق مراحل بمساعدة عمال الميناء، حتى تضمن تصديره إلى الدول المتعاقدة معها في أحسن الأحوال والظروف انطلاقاً من ميناء جن جن نحو موانئ دول العالم.

أولاً: عملية نقل الحديد إلى الميناء وتخزينه

يتم نقل الحديد المنتج إلى ميناء جن جن عن طريق النقل البري بواسطة شاحنات نصف مقطورة، كما تتولى الشركة الجزائرية القطرية للصلب اهتمامًا كبيرًا بعملية تخزين الحديد المنتج، وذلك لضمان سلامته وحمايته من العوامل الخارجية التي قد تؤثر على جودته، وتتم عملية تخزينه في الميناء وفقًا لمراحل أساسية تضمن سير العمل بكفاءة عالية، وتشمل هذه المراحل ما يلي[2]:

– يتم تبريد الحديد المنتج بعد خروجه من خطوط الإنتاج بشكلٍ سريع لمنع تكوّن تشققات أو تغييرات في خصائصه الميكانيكية، تستخدم تقنيات مختلفة للتبريد، مثل رشّات الماء أو الهواء البارد.

[1]– مقابلة مع السيد خلاف عبد القادر، مكلف بتسويق المنتجات، يوم 30 ماي 2024، على الساعة 15:54، بمقر الشركة الجزائرية القطرية للصلب بالميلية.

[2]- مقابلة مع السيد خلاف عبد القادر، يوم 30 ماي 2024، على الساعة الرابعة مساءاً، بمقر الشركة الجزائرية القطرية للصلب بالميلية.

– يتم تجميع الحديد المنتج في ساحات مخصصة للتخزين، حيث يتم تكديسه بطرق منظمة تسمح بسهولة الوصول إليه ونقله، بحيث تستخدم رافعات عملاقة لرفع وإنزال قطع الحديد من وإلى أماكن التخزين.

– يتم حماية الحديد المنتج من العوامل الجوية، مثل الأمطار والرطوبة، باستخدام مواد مانعة للصدأ أو طلاء خاص، كما تستخدم أيضًا أغطية بلاستيكية أو قماشية لتغطية قطع الحديد لمنع تراكم الغبار والأوساخ عليها.

– تُستخدم أنظمة تحكم حديثة لمتابعة ظروف التخزين، مثل درجة الحرارة والرطوبة، وذلك لضمان سلامة الحديد المنتج وحمايته من العوامل الخارجية.

– تُراقب هذه الأنظمة أيضًا مستويات المخزون بشكلٍ دوري لضمان توفر الحديد بكميات كافية لاحتياجات العملاء، وتطبق الشركة إجراءات صارمة لضمان سلامة وأمن أماكن تخزين الحديد المنتج، وذلك لمنع الحرائق والانهيارات وغيرها من المخاطر.

ثانياً: عملية شحن ورص الحديد المنتج على متن السفن

من أجل إتمام عملية تصدير الحديد المنتج لابد من تحرير عقد النقل البحري التجاري وسند الشحن.

ترتبط عملية النقل البحري للبضائع باعتبارها وسيلة مادية بتصرف قانوني هو عقد النقل البحري[1] بموجب سند الشحن، بحيث يعد هذا السند دليلاً على إبرام عقد النقل، فالمشرع الجزائري لم يعرف سند الشحن صراحة وذلك بتخصيص مادة معينة، لكن من خلال تحليل نص المادة 748 من ق ب ج، يمكن استخلاص تعريف سند الشحن بالنظر إلى

[1]– عقد النقل البحري عرفته المادة 738 من ق ب ج، على أنه: "**يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافئة له والمسماة أجرة الحمولة**".

وظائفه على أنه يشكل الإثبات على استلام الناقل للبضاعة المنقولة التي ذكرت فيه بقصد نقلها عن طريق البحر، كما يعتبر كسند لحيازة البضائع واستلامها[1].

بعد الانتهاء من هذه الإجراءات القانونية، تتم عملية شحن الحديد المنتج على متن السفن في الشركة الجزائرية القطرية للصلب وفقًا لمراحل أساسية تضمن سير العمل بكفاءة عالية وسلامة البضائع، وتشمل هذه المراحل ما يلي :

- فحص الحديد المنتج للتأكد من مطابقته للمواصفات والمعايير المطلوبة من قبل العملاء.
- تنظيف الحديد المنتج من أي شوائب أو أوساخ قد تكون عالقة عليه.
- تغليف الحديد المنتج بطرق مناسبة لحمايته من العوامل الخارجية أثناء الشحن، مثل استخدام أكياس بلاستيكية.
- نقل الحديد المنتج من أماكن التخزين إلى الميناء باستخدام شاحنات.
- استخدام رافعات عملاقة لرفع وإنزال قطع الحديد من وإلى شاحنات النقل، كما يتم استخدام رافعات جسرية عملاقة لتحميل قطع الحديد على متن السفن.
- يتم ترتيب قطع الحديد بشكلٍ مُحكم على سطح السفينة لضمان ثباتها أثناء الإبحار، وذلك باستخدام أدوات تثبيت خاصة لمنع تحرك قطع الحديد أثناء الرحلة البحرية.

[1]- نصت المادة 749 من ق ب ج على: "**بعد استلام البضائع، يلتزم الناقل أو ممثله بناء على طلب الشاحن بتزويده بسند الشحن تتضمن قيوداً بهوية الأطراف، والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب اتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها**".

خلاصة الفصل الثاني:

تبين لنا من خلال ما تناول هذا الفصل في مبحثه الأول، أن ميناء جن جن العالمي يعتبر أحد أهم الموانئ الجزائرية بسبب مشاركته في المبادلات التجارية الوطنية، وانطلاقاً من موقعه المميز الذي جعله وجهة للعديد من العملاء الخارجيين والسفن، وكذا المهام والتسهيلات المقدمة للسفن القادمة إليه، وعلى الرغم من التحديات والنقائص التي يعاني منها، إلاّ أن ميناء جن جن يمتلك معدات ووسائل عالمية ذات جودة عالية ساهمت هذه الأخيرة في تطوير أهداف المؤسسة المينائية، وكذا ارتفاع نسب الصادرات والواردات فيها، ومن المتوقع أن يزداد حجم المبادلات التجارية في ميناء جن جن بجيجل بعد الإنتهاء من أشغال التوسعة القائمة فيه.

أما في المبحث الثاني من الفصل، تطرقنا إلى دراسة حالة ميناء جن جن بجيجل وعلاقته بتطوير نسب المبادلات التجارية وتعزيز التجارة الدولية، وللتوضيح أكثر قمنا بتقديم مثال حي من الميناء وهو الشركة الجزائرية القطرية للحديد والصلب بالميلية ولاية جيجل، حيث درسنا ما مدى مساهمة ميناء جن جن في صادرات وواردات الشركة AQS، كون ميناء جن جن يعمل على استقبال السفن المحملة بالمواد الأولية التي استوردتها الشركة من أجل إنتاج الحديد، كما يساهم في وصول هذه المواد إلى الشركة في وقت وجيز عن طريق القطار المخصص الذي ينطلق من وحدة المناولة بالميناء وصولاً إلى منطقة التخزين في المركب، وكذا تصدير الحديد المنتج من قبل الشركة إلى موانئ مختلفة في العالم انطلاقاً من ميناء جن جن بجيجل، وبهذا فإن هذا الأخير يساهم في تعزيز التجارة الدولية وخاصة تجارة الحديد والصلب المنتج في الشركة الجزائرية القطرية للحديد والصلب ببلارة.



الخاتمة



من خلال هذه الدراسة تبين لنا بأن التجارة الدولية انتعشت وازدهرت كونها تتم عبر قطاع النقل البحري، ويعتبر هذا الأخير العامل الأساسي والأهم في تطور التجارة الدولية ونموها، وفي الوقت نفسه تمثل التجارة الدولية أهم ركيزة يرتكز عليها النقل البحري والموانئ بصفة عامة والاقتصاد الوطني وتحريك التنمية الاقتصادية في الدولة بصفة خاصة.

إن الدور الكبير الذي يلعبه قطاع النقل البحري في المبادلات التجارية وعمليات شحن البضائع ونقلها وتوزيعها بين الدول، راجع إلى كون الموانئ تتميز بخصائص وعروض جيدة في تحقيق متطلبات أصحاب السفن أو الرحلات البحرية التجارية والمتعاملين مع الميناء، مثل نقل البضائع والسلع المختلفة مهما كان حجمها وكميتها في رحلة واحدة وسفينة واحدة، حيث سيطرت الموانئ على التجارة والتبادل والتوزيع بين الدول سواء كانت تتم محلياً أو اقليمياً أو عالمياً كون 90% منها تتم عبر النقل البحري.

تسعى الدول النامية إلى تطوير موانئها وصيانتها للقضاء على ما تعاني منه من نقائص ورفع امكانيتها وتحديد نظام العمل فيها عن طريق وضع مخططات وسياسات جديدة تعمل على المساهمة في التقليص من هذه النقائص والعوائق، من خلال تحسين الخدمات المينائية للمحافظة على سلامة وأمن الملاحة البحرية، ومواكبة التطورات مثل رقمنه قطاع الموانئ وتطويرها إلى موانئ الجيل الثالث أي إلى الموانئ اللوجستية من أجل مواجهة تحديات سوق التنافس الدولي ورفع كفاءة التجارة الدولية وزيادة اقتصاد الدولة من جهة، ولضمان نجاح المنظومة المينائية من جهة أخرى، لكون جل الاتفاقيات والتشريعات ركزت على شرط أساسي في تصنيف الموانئ وهي جودة الخدمات والتسهيلات التي تقدمها هذه الموانئ.

نتائج الدراسة:

من خلال الدراسة النظرية والتطبيقية تمكنا من الوصول إلى النتائج التالية:

- ظهور التجارة الدولية كان سبب حاجيات الدول النامية إلى خدمات ومنتوجات.
- تطور التجارة الدولية مرتبط بتطور التكنولوجيا والحضارات.
- تعتبر التجارة الدولية مجموعة من القواعد التي تستخدم في تنظيم طرق تبادل السلع والمنتوجات دولياً بالاعتماد على القوانين التجارية والجمركية وكذا قواعد النقل سواء كان بري أو بحري أو حتى جوي.
- تعد التجارة الدولية أهم مقومات نجاح وازدهار الاقتصاد في الدولة خاصة وفي العالم عامة، ووسيلة هامة في تعزيز العلاقات الدولية (علاقات بين الدول)، كما توفير خدمات وسلع للدول النامية اعتماداً على مبدأ التخصص الذي يضمن ويوفر الخدمات والمنتجات بأقل الأسعار.
- تساهم التجارة الدولية في تطوير أداء الموانئ.
- قطاع النقل البحري هو قلب التجارة الدولية وشريانها الحيوي.
- يعمل ميناء جن جن العالمي على ترقية الصادرات بصفة عامة خارج قطاع المحروقات.
- يلعب ميناء جن جن بجيجل دور محوري في رفع حجم التبادلات التجارية بصفة عامة.
- يسعى ميناء جن جن العالمي لمنافسة كبرى الموانئ العالمية وعلى أن يكون قطباً تجارياً نشطاً بعد انتهاء أشغال التوسعة لتصبح طاقة استيعابه مضاعفة ومناسبة لاستقبال السفن العملاقة ورحلات تجارية متعددة في آن واحد.
- ساهمت الشركة الجزائرية القطرية للصلب في تعزيز المبادلات التجارية على مستوى ميناء جن جن، وهذا راجع إلى ما يتم استيراده من مواد أولية لإنتاج الحديد تفرغ في ميناء

جن جن، وكذا تصديرها للحديد المنتج بالتعامل مع عدة دول عالمية ومن قارات مختلفة انطلاقاً من ميناء جن جن العالمي.

- يعمل ميناء جن جن على تطوير وتعزيز تجارة الحديد والصلب المنتج من قبل الشركة الجزائرية القطرية للصلب AQS، كونه المركز الرئيسي الذي تتم من خلاله عمليات استيراد وتصدير ما يتعلق بالشركة AQS.

التوصيات:

على ضوء دراستنا والنتائج التي توصلنا إليها سابقاً يمكن تقديم التوصيات التالية:

- تحديث وتطوير سفن الأسطول البحري التجاري الجزائري عن طريق شراء سفن حديثة ذات الحمولة الكبيرة، كونها تقع في مركز مهم وتقع في موقع جغرافي يساهم في التجارة الخارجية سواء كانت إقليمياً أو دولياً.

- رقمنة قطاع النقل البحري عامة والموانئ خاصة، من خلال تطوير كفاءاتها وكذا إدخال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات الحديثة عليها.

- تطوير البنية التحتية للموانئ لتقليص مدة معالجة البضائع.

- مواكبة التطورات العالمية في مجال التجارة الدولية من جهة، والنقل البحري والموانئ من جهة أخرى.

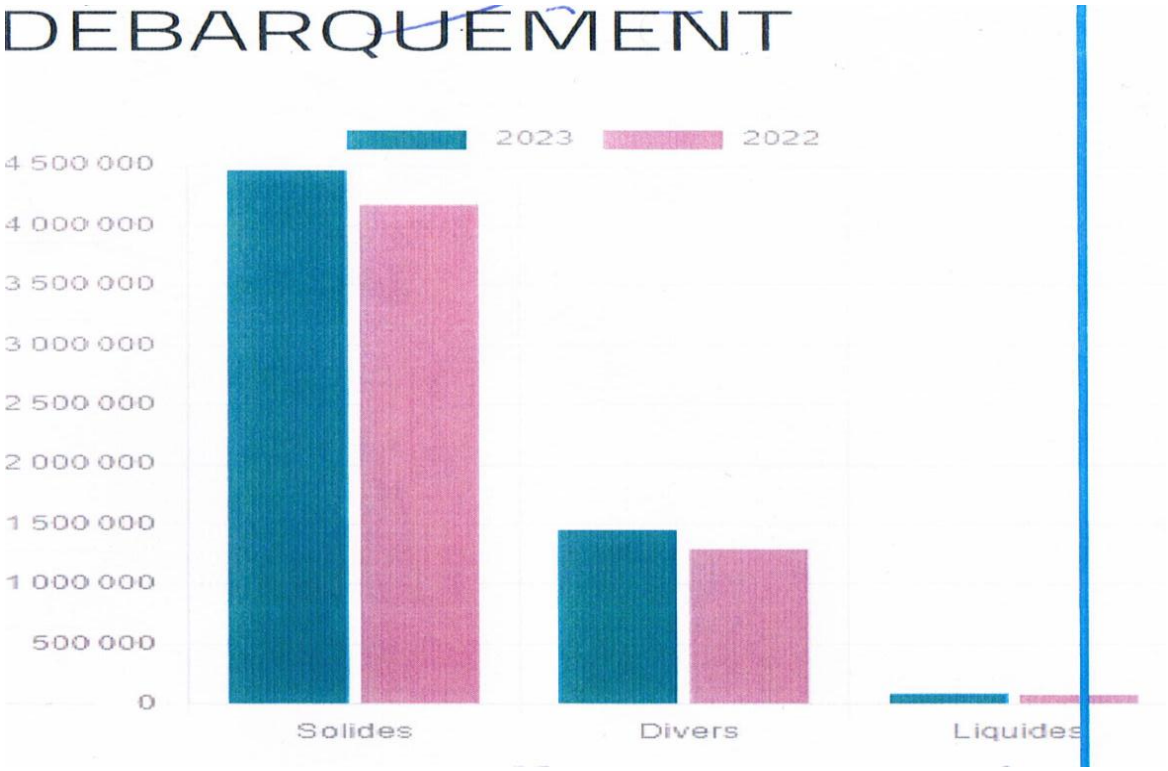
- تأهيل وتكوين العنصر البشري العامل في الموانئ وفقاً للمعايير الدولية في النشاط والوظيفة.

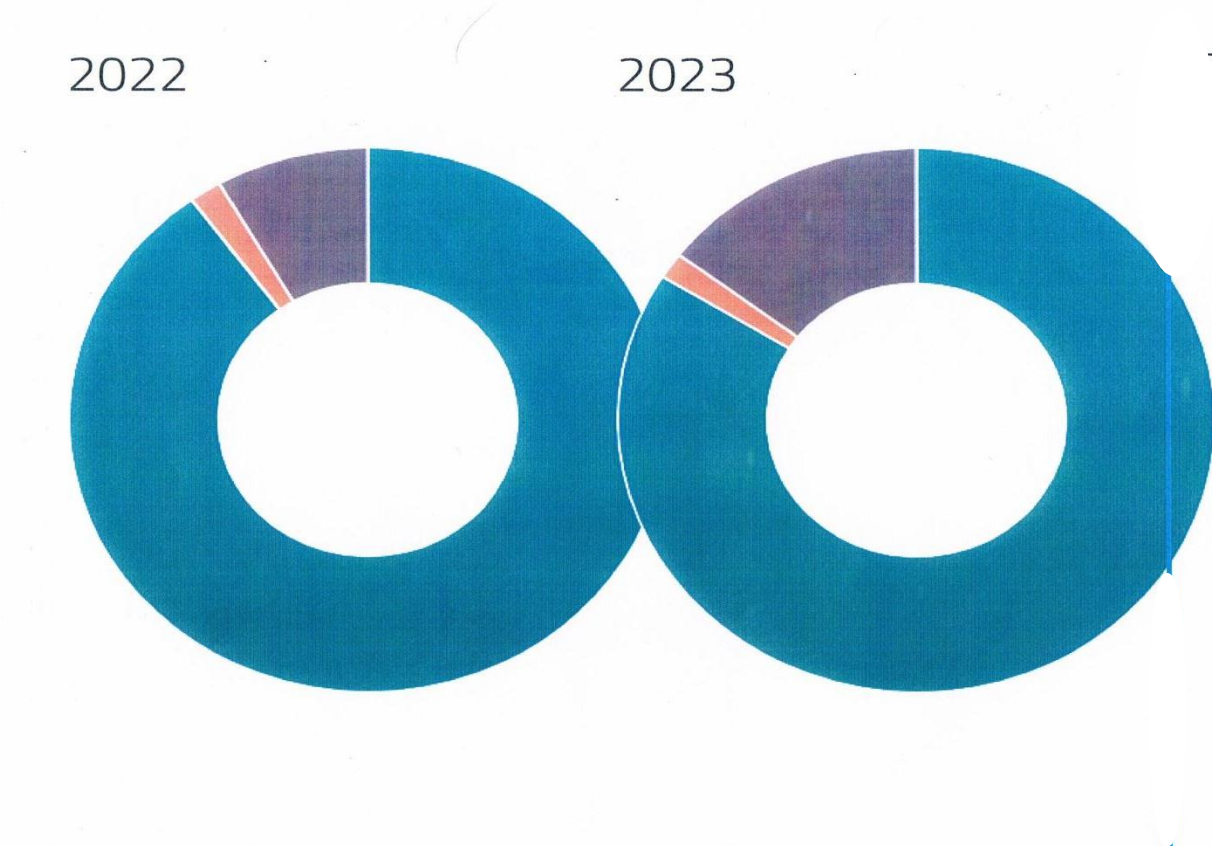
- تعزيز سرعة أداء الخدمات المقدمة للسفن والبضائع المستوردة أو المصدرة لتقليص أوقات المكوث في الموانئ وإعادة النظر في الرسوم والتكاليف الناتجة عن هذه العملية، من أجل جذب أكبر عدد من العملاء الخارجيين.

- تسليم شهادات للمتربصين في المؤسسة بعد اكتسابهم الخبرات والمهارات والمعلومات التي تساعدهم على الاندماج في سوق العمل واعتبارها شهادة خبرة حسب التخصص.

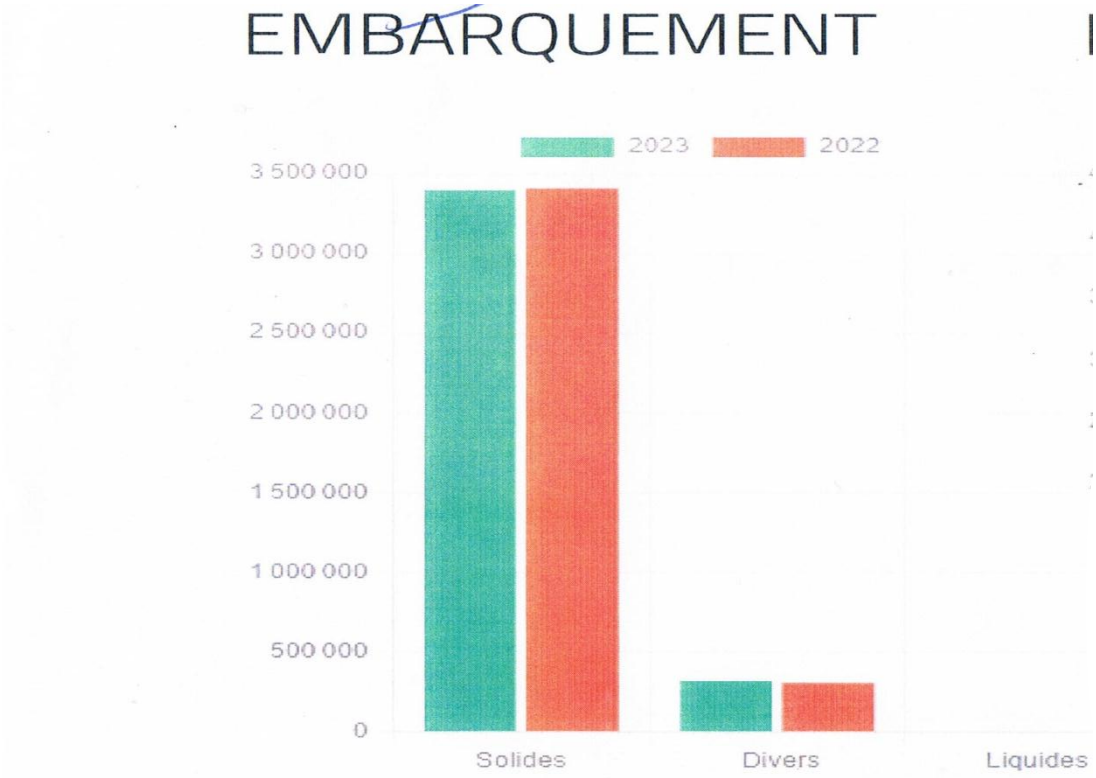
الملاحق

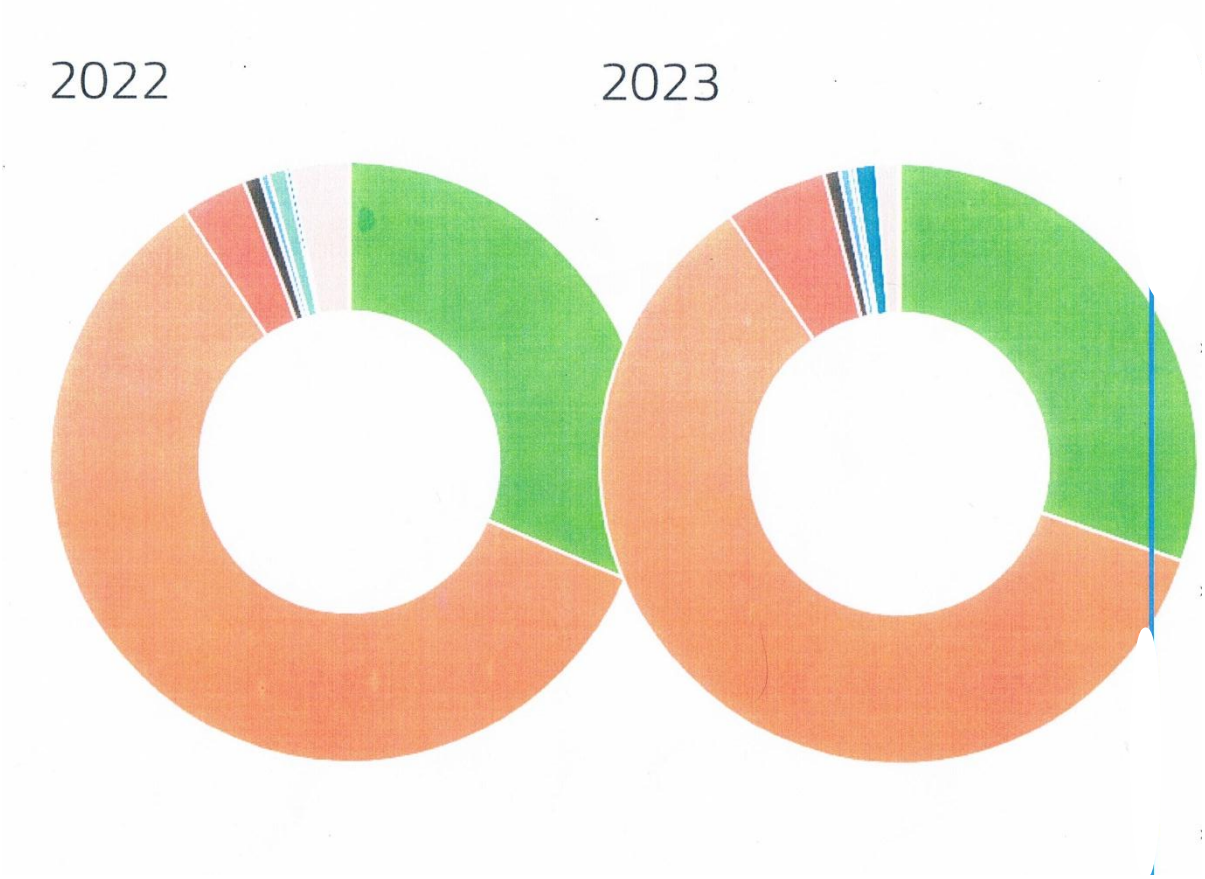
الملحق رقم (01): أعمدة بيانية ودائرة نسبية يمثلان تطور قيمة الواردات سنتي 2022-2023 في ميناء جن جن



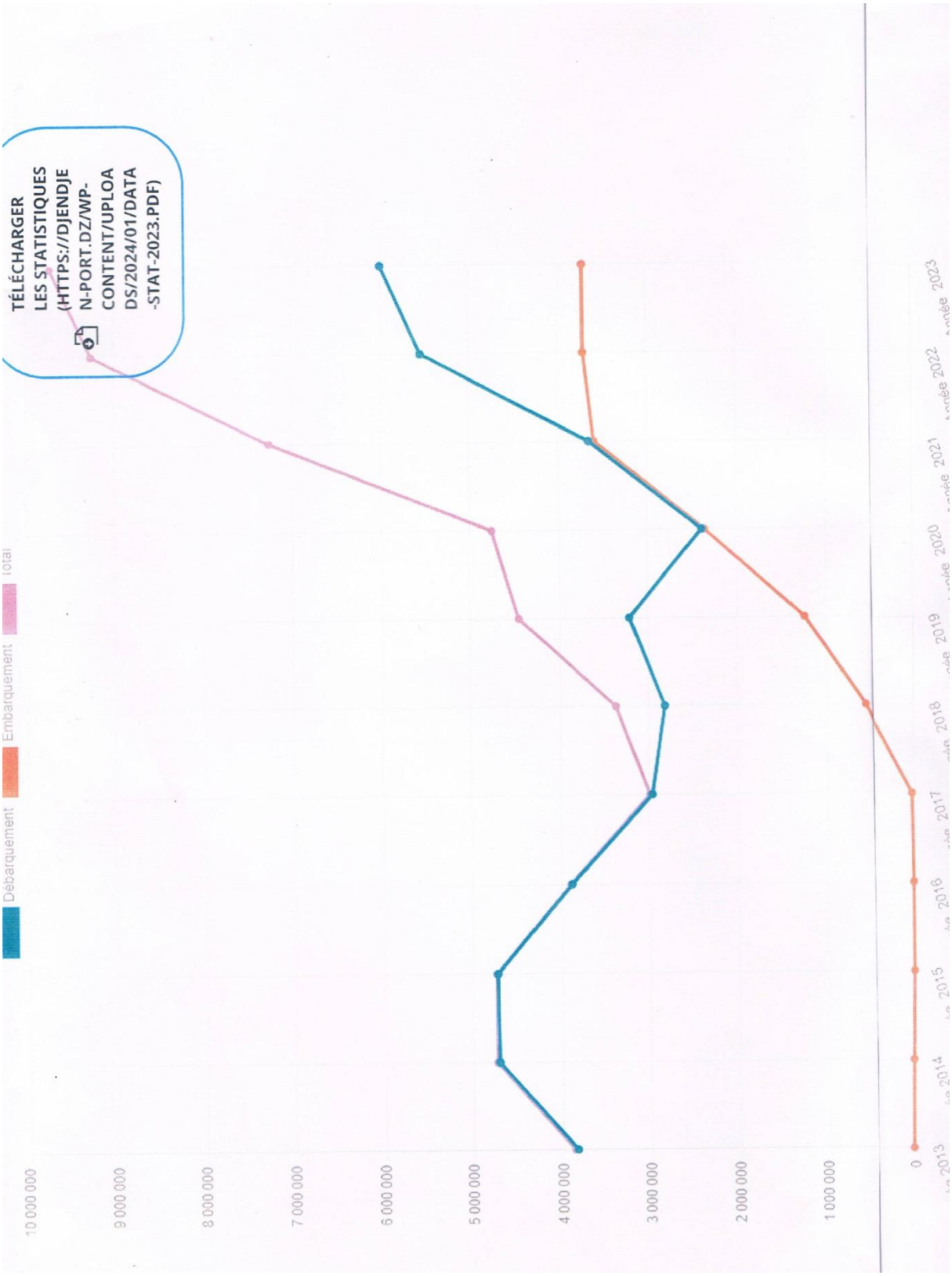


الملحق رقم (02): أعمدة بيانية ودائرية نسبية يمثلان تطور قيمة الصادرات سنتي 2022-2023 في ميناء جن جن الدولي بجيجل





الملحق رقم (03): مخطط يمثل إجمالي الصادرات والواردات في ميناء جن جن خلال الفترة 2013-2023



الملحق رقم (04): المعدات البحرية المستعملة في ميناء جن جن التي تساعد على دخول وخروج السفن



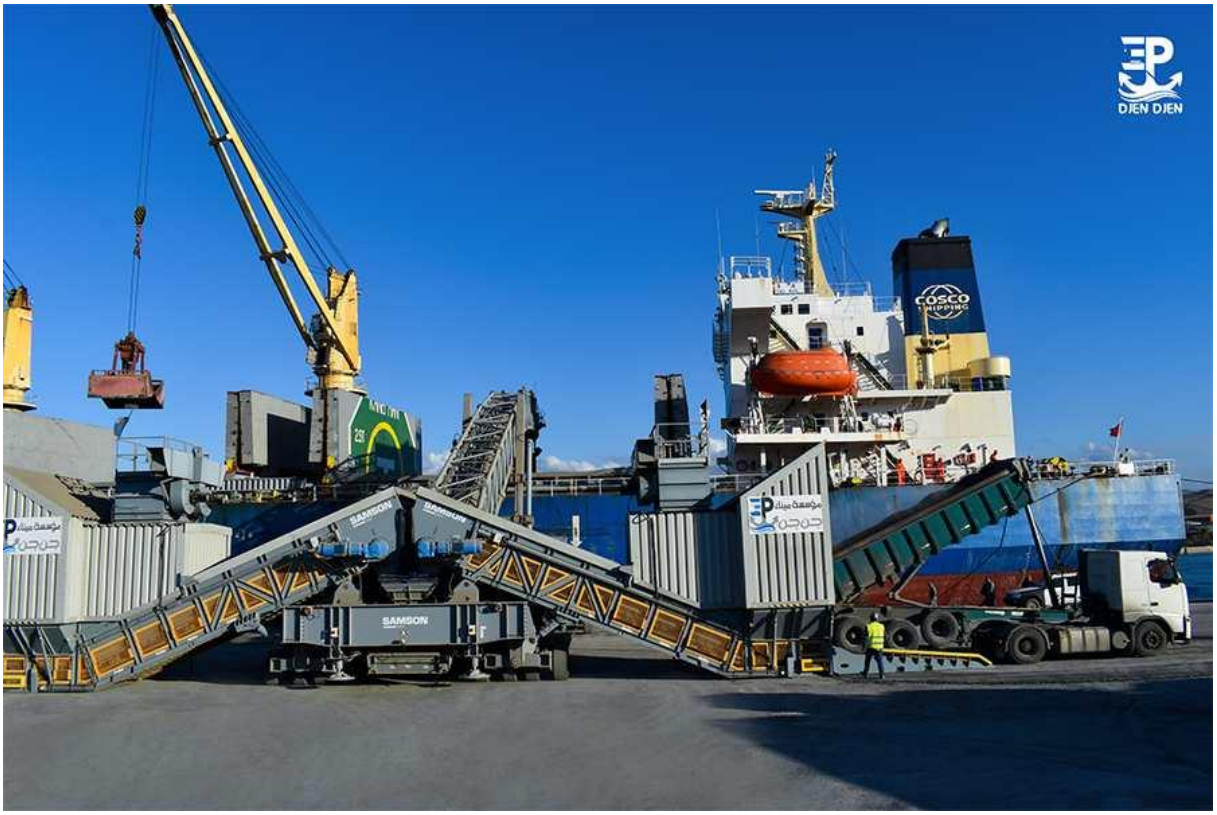



DJEN DJEN
PILOT
462


ALGERIE

الملحق رقم (05): الآلات المستعملة في عملية المناولة






SMOKING
OVIGAN
420


DJEN DJEN



قائمة المصادر والمراجع



أولاً: قائمة المصادر:

I- النصوص التشريعية:

أ- الدستور:

1- مرسوم رئاسي رقم 96-438، مؤرخ في 7 ديسمبر 1996، يتعلق بإصدار نص تعديل الدستور، المصادق عليه في استفتاء 28 نوفمبر 1996، جريدة رسمية، عدد 76، صادر في 8 ديسمبر 1996، معدل ومتمم بموجب القانون رقم 02-03، المؤرخ في 10 أفريل 2002، جريدة رسمية، عدد 25، صادر في 14 أفريل 2002، معدل ومتمم بموجب القانون رقم 08-19، المؤرخ في 15 نوفمبر 2008، جريدة رسمية، عدد 63، صادر في 16 نوفمبر 2008، معدل ومتمم بموجب القانون رقم 16-01، المؤرخ في 6 مارس 2016، جريدة رسمية، عدد 14، صادر في 7 مارس 2016، معدل ومتمم بموجب المرسوم الرئاسي رقم 20-442، المؤرخ في 30 ديسمبر 2020، جريدة رسمية، عدد 82، صادر في 30 ديسمبر 2020.

ب- الاتفاقيات الدولية:

1- اتفاقية جنيف، مؤرخة في 9 ديسمبر 1923، متعلقة بالنظام الدولي للموانئ البحرية، دخلت حيز التنفيذ في 24 جويلية 1926.

2- اتفاقية منظمة التجارة العالمية، هي منظمة حكومية دولية تنظم وتسهل التجارة الدولية بين الأمم وأكبر منظمة اقتصادية دولية في العالم، دخلت حيز التنفيذ في 1 جانفي 1995، تضم 164 دولة عضواً، انضمت إليها الجزائر في 17 جوان 1987، وعقد أول اجتماع لها في أفريل 1998.

ت- النصوص القانونية:

1- أمر رقم 63-414، مؤرخ في 28 أكتوبر 1963، يتضمن إحداث رسم جمركي، جريدة رسمية، عدد 80، صادر في 29 أكتوبر 1963.

2- أمر رقم 75-58، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، متضمن القانون المدني الجزائري، جريدة رسمية، عدد78، الصادر في 30 سبتمبر 1975، معدل ومتمم.

3- أمر رقم 75-59، مؤرخ في 26 سبتمبر 1975، يتضمن القانون التجاري، جريدة رسمية، عدد 101، صادر في 19 ديسمبر 1975، معدل ومتمم.

4- أمر رقم 03-04، مؤرخ في 19 جويلية 2003، متعلق بالقواعد العامة المطبقة على عمليات استيراد البضائع وتصديرها، جريدة رسمية، عدد 43، صادر في 20 جويلية 2003، معدل ومتمم.

5- قانون رقم 78-02، مؤرخ في 11 فيفري 1978، يتعلق باحتكار الدولة للتجارة الخارجية، جريدة رسمية، عدد 07، صادر في 14 فيفري 1978، معدل ومتمم.

6- قانون رقم 98-05، مؤرخ في 25 جوان 1998، متضمن القانون البحري الجزائري، جريدة رسمية، عدد 57، معدل ومتمم.

7- قانون رقم 17-02، مؤرخ في 10 جانفي 2017، يتضمن القانون التوجيهي لتطوير المؤسسات الصغيرة والمتوسطة، جريدة رسمية، عدد 02، صادر في 11 جانفي 2017.

ث- النصوص التنظيمية:

1- مرسوم تنفيذي رقم 99-199، مؤرخ في 18 أوث 1999، يحدد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية، ج ر، عدد 57، صادر في 22 أوث 1999.

2- مرسوم تنفيذي رقم 02-01، مؤرخ في 6 جانفي 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، جريدة رسمية، عدد 01، صادر في 6 جانفي 2002.

3- مرسوم تنفيذي رقم 05-222، مؤرخ في 22 جويلية 2005، يحدد شروط تنفيذ الحق ضد الإغراق وكيفياته، جريدة رسمية، عدد 43، صادر في 22 جويلية 2005.

ج- مقررات:

مقرر، مؤرخ في 27 مارس 2011، يتعلق بالموانئ الجافة، جريدة رسمية، عدد 33، صادر في 12 جوان 2011.

ثانياً: قائمة المراجع:

I- الكتب:

1- **العدلي أشرف أحمد**، التجارة الدولية، الطبعة الأولى، مؤسسة طيبة للنشر والتوزيع، مصر، 2006.

2- **النحراوي أيمن**، تخطيط وإدارة اقتصاديات الموانئ البحرية، دار الفكر الجامعي، مصر، 2014.

3- **برعي محمد جليل**، مقدمة في الاقتصاد الدولي، مكتبة نهضة الشرق، القاهرة، 1978.

4- **حشيش عادل أحمد، مجدي محمود شهاب**، العلاقات الاقتصادية الدولية، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2005.

5- **دويرا محمد**، الاقتصاد الدولي، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، مصر، 1999.

6- **دياب محمد**، التجارة الدولية في عصر العولمة، الطبعة الأولى، دار المنهل اللبناني، لبنان، 2010.

7- **سرير سعيد**، النظام القانوني لمنظمة التجارة العالمية، الطبعة الثانية، الدار الجماهيرية للتوزيع، ليبيا، 2002.

8- **سويفي عبد الهادي عبد القادر**، التجارة الخارجية، كلية التجارة، جامعة أسبوط، 2008.

9- **شقيري نوري موسى، الحنيطي محمد عبد الرزاق وآخرون**، التمويل الدولي ونظريات التجارة الخارجية، الطبعة الثانية، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، الأردن، 2015.

10- **عبد العزيز، عبد الرحمان سليمان**، التبادل التجاري: الأسس، العولمة والتجارة الإلكترونية، دار حامد للنشر والتوزيع، الأردن، 2004.

11- **عبد المنعم مبارك، محمود يونس**، اقتصاديات النقود والصرفة والتجارة الدولية، دار الجامعة، مصر، 1996.

12- **عبدة مسعد رئيف محمد**، مقدمة في التجارة الخارجية، دار الثقافة العربية، 2007.

13- **علي عبد اللاه، مصطفى عبد الحافظ،** إدارة وتشغيل الموانئ، الطبعة الأولى، مكتبة الإشعاع، السويد، 2000.

14- **عوض سامي زكي،** الموانئ الجافة –تخطيط وإدارة، منشأ المعارف، مصر، 2014.

15- **كاظم عبادي حمادي الجاسم،** جغرافية التجارة الدولية، الطبعة الأولى، دار صفاء للنشر والتوزيع، الأردن، 2015.

16- **مسعداوي يوسف،** دراسات في التجارة الدولية، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2010.

17- **منصور جاسم محمد،** التجارة الدولية، الطبعة الأولى، دار زهران للنشر والتوزيع، الأردن، 2013.

II- الرسائل والمذكرات الجامعية:

أ- أطروحات الدكتوراه :

1- **رصاع حياة،** دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية –دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد بن أحمد –وهران، الجزائر، 2018-2019.

2- **مولحسان آيت الله،** المنظمة العالمية للتجارة وانعكاساتها على قطاع التجارة الخارجية – دراسة حالة الجزائر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه، تخصص علوم اقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر–باتنة، الجزائر، 2010-2011.

ب- مذكرات الماجستير والماستر:

- مذكرات الماجستير:

1- **بن عبد الرحمن نعيمة**، تحليل أداء المؤسسات المينائية البحرية -دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر، رسالة ماجستير مقدمة استكمالا لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في العلوم الاقتصادية، تخصص اقتصاد الخدمات، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر3، الجزائر، 2013-2014.

2- **بوريش هشام**، تسيير الخدمات المرفئية باستخدام الأساليب الكمية -دراسة حالة ميناء عنابة، رسالة ماجستير مقدمة استكمالا لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في العلوم الاقتصادية، تخصص تسيير المؤسسات، كلية العلوم الاقتصادية والتسيير، جامعة قسنطينة، الجزائر، 2002.

3- **فتاح حكيم**، السياسات التجارية والاندماج في النظام التجاري العالمي الجديد، رسالة ماجستير مقدمة استكمالا لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في العلوم الاقتصادية، تخصص مالية دولية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، الجزائر، 2002-2003.

- مذكرات الماستر:

1- **الواسع صبرينة، بوختالة عبد اللطيف**، دور الموانئ الجزائرية في تنشيط التجارة الخارجية -دراسة حالة المنطقة اللوجستية غير مرفئية تكسار بولاية برج بوعريريج، مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي في العلوم التجارية، تخصص مالية وتجارة دولية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد البشير الإبراهيمي -برج بوعريريج، 2020-2021.

2- **برحال عمر، لعلو فرحات**، تحليل تطور التجارة الخارجية على مستوى ميناء جن جن 2015-2016، مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة الماستر أكاديمي في العلوم

الاقتصادية، تخصص اقتصاد دولي، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد الصديق بن يحي –جيجل، الجزئر، 2021–2022.

3- **بن برنو عمر**، دور الموانئ في تطوير التجارة الخارجية –دراسة حالة ميناء مستغانم، مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي في علوم التسيير، تخصص إدارة استراتيجية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة عبد الحميد بن باديس –مستغانم، الجزائر، 2021–2022.

4- **بوخميس رميساء، يخلف كنزة**، تطور أدوات السياسة التجارية وأثرها على الميزان التجاري في الجزائر خلال فترة 2000–2018، مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم الاقتصادية، تخصص اقتصاد دولي، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد الصديق بن يحي –جيجل، الجزائر، 2020–2021.

5- **بورودي عادل، قمري محمد**، تطبيق مبادئ التحوط المحاسبي في المؤسسة الجزائرية وأثره على جودة الإفصاح في القوائم المالية –دراسة حالة المؤسسة الجزائرية القطرية للصلب AQS، مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم المالية والمحاسبة، تخصص محاسبة وجباية معمقة، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد الصديق بن يحي –جيجل، الجزائر، 2021–2022.

6- **تركية صغير**، سياسة التجارة الدولية في الجزائر وانعكاساتها على الأداء الاقتصادي خلال الفترة: 1990–2014، مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي في العلوم التجارية، تخصص تجارة دولية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الشهيد حمه لخضر الوادي، الجزائر، 2014–2015.

7- **ثنية الريح أسامة، معيطي عبد الحق**، دور التجارة الإلكترونية في تعزيز حرية التجارة الدولية –دراسة حالة، مذكرة تخرج ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم

الاقتصادية، تخصص مالية وتجارة دولية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة ابن خلدون –تيارت، الجزائر، 2021–2022.

8- **رقيق لمياء، عبد اللاوي أميرة**، دور الموانئ الجزائرية في التبادل التجاري –دراسة حالة ميناء مستغانم، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات لنيل شهادة ماستر أكاديمي في العلوم التجارية، تخصص مالية وتجارة دولية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة عبد الحميد بن باديس –مستغانم، الجزائر، 2020–2021.

9- **زريمش سعاد، خلاف سومايـة**، اتجاه السياسة التجارية في الجزائر ما بين الانضمام إلى المنظمة العالمية للتجارة والحد من الواردات –دراسة حالة الجزائر خلال الفترة 2000–2015، مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم الاقتصادية، تخصص نقود ومالية دولية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد الصديق بن يحي –جيجل، الجزائر، 2016–2017.

10- **شبرو التجاني، عبيد عبد الحليم**، دور سياسات التجارة الخارجية في دعم التنمية المستدامة بالجزائر خلال الفترة 1994–2019، مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم التجارية، تخصص مالية وتجارة دولية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الشهيد حمه لخضر بالوادي، الجزائر، 2021–2022.

11- **صباط سارة، مقيدش سارة**، التخطيط الاستراتيجي وفعالية آداء العمال – دراسة حالة ميدانية بميناء جن جن الطاهير، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في علم اجتماع، تخصص تنظيم وعمل، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، جامعة محمد الصديق بن يحي –جيجل، الجزائر، 2015–2016.

12- **عمراوي نذير، موراح محمد علاء الدين**، دور رقمنة قطاع الموانئ في رفع كفاءة التجارة الخارجية الجزائرية –دراسة حالة ميناء عنابة، مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم التجارية، تخصص مالية وتجارة دولية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة 8 ماي 1954 –قالمة، الجزائر، 2022–2023.

13- **عومار صفية، بن عيسى مريم**، دور الأنشطة اللوجستية في تخفيض تكاليف النقل البحري –دراسة حالة ميناء جن جن، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات لنيل شهادة الماستر في العلوم التجارية، تخصص مالية وتجارة دولية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة محمد البشير الابراهيمي –برج بوعريريج، الجزائر، 2022–2023.

14- **معياش وافية، بوشخلال رزيقة**، عقود العمل محددة المدة وتأثيرها في دافعية الإنجاز لدى الفرد العامل –دراسة حالة مؤسسة ميناء جن جن جيجل، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات لنيل شهادة الماستر في علوم التسيير، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد الصديق بن يحي –جيجل، الجزائر.

15- **مغريش نهاد، عمارة أمينة**، أثر مرونة الموارد البشرية في البراعة التنظيمية –دراسة حالة المؤسسة الجزائرية القطرية للصلب AQS، مذكرة مقدمة استكمالا لنيل شهادة الماستر في علوم التسيير، تخصص إدارة الموارد البشرية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد الصديق بن يحي –جيجل، الجزائر، 2022–2023.

III- المقالات:

1- **بلحاج خديجة**، النظام القانوني لتسيير الموانئ البحرية الجزائرية، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 04، العدد 01، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بن احمد –وهران2، الجزائر، 2017، ص ص20–30.

2- **بن عيسى حياة**، الخدمات المينائية المقدمة للسفن وأثرها على السلامة وأمن الملاحة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثاني، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، الجزائر، 2014.

3- **بوريش هشام**، تحسين جودة خدمات الموانئ البحرية –دراسة حالة تجربة ميناء عنابة، مجلة التواصل في العلوم الإنسانية والاجتماعية، عدد34، قسم العلوم الاقتصادية، جامعة باجي مختار –عنابة، الجزائر، 2013.

4- **بورني حناشي، بالي حمزة، بالي مصعب**، أثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ البحرية الجزائرية على التجارة الخارجية 2010-2018، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، المجلد 13، العدد 03، الجزائر، 2020، ص ص806-822.

5- **لوارد نعيمة**، خصوصية الحجز التحفظي للسفينة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجيلالي اليابس –سيدي بلعباس، الجزائر، ص ص73-86.

6- **مكاوي الحبيب، بابا حامد كريمة**، التجارة الخارجية في ظل سياسة الحماية التجارية، مجلة المنهل الاقتصادي، المجلد 02، العدد 02، جامعة الشهيد حمه لخضر بالوادي، الجزائر، 2019، ص ص33-48.

IV- المحاضرات:

1- **بلبخاري سامي**، نظريات التجارة الدولية، مطبوعة محاضرات موجهة لطلبة السنة الثالثة ليسانس في العلوم التجارية، تخصص مالية وتجارة دولية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، الجزائر، 2021-2022.

2- **بوعش وافية**، قانون التجارة الخارجية، محاضرة موجهة لطلبة السنة أولى ماستر في الحقوق، تخصص قانون بحري ومينائي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحي- جيجل، الجزائر، 2023-2024.

V- المواقع الإلكترونية:

1- الموقع الرسمي لميناء جن جن، تم الإطلاع عليه يوم 14 أفريل 2024، على الساعة الخامسة مساءا، رابط الموقع: https://djendjen-port.dz/.



فهرس المحتويات



العنوان	الصفحة
البسملة	
الشكر والتقدير	
الإهداء	
قائمة المختصرات	
مقدمة	
الفصل الأول: التجارة الدولية والموانئ	
تمهيد	6
المبحث الأول: التجارة الدولية	7
المطلب الأول: مفهوم التجارة الدولية	7
الفرع الأول: تعريف التجارة الدولية	8
أولا: المقصود بالتجارة الدولية	8
ثانيا: أهمية التجارة الدولية	9
ثالثا: أطراف التجارة الدولية	10
الفرع الثاني: مبررات وجود التجارة الدولية	13
أولا: أسباب قيام التجارة الدولية	13
ثانيا: شروط قيام التجارة الدولية	15
ثالثا: أهداف التجارة الدولية	16
المطلب الثاني: سياسات التجارة الدولية	17
الفرع الأول: مفهوم سياسات التجارة الدولية	17
أولا: تعريف السياسة التجارية	18
ثانيا: أهداف السياسة التجارية	18

ثالثا: أدوات السياسة التجارية	19
الفرع الثاني: أنواع سياسات التجارة الدولية	28
أولا: سياسة حرية التجارة	28
ثانيا: السياسة الحمائية	33
المبحث الثاني: الموانئ البحرية	36
المطلب الأول: مفهوم الموانئ البحرية	36
الفرع الأول: تعريف الموانئ البحرية	36
أولا: المقصود بالموانئ	36
ثانيا: أهمية الموانئ	38
ثالثا: أهداف الموانئ البحرية	38
رابعا: مكونات الميناء	39
الفرع الثاني: تطوير الموانئ البحرية وتصنيفاتها	40
أولا: تطوير الموانئ	40
ثانيا: تصنيف الموانئ	45
الفرع الثالث: خدمات الموانئ البحرية	49
أولا: الخدمات المتعلقة بالسفن	49
ثانيا: الخدمات المتعلقة بالبضائع	52
ثالثا: خدمات مختلفة	53
المطلب الثاني: دور الموانئ في تعزيز التجارة الخارجية	53
الفرع الأول: التنمية الاقتصادية	54
الفرع الثاني: تنمية الصادرات	55
الفرع الثالث: التحديات التي تواجه الموانئ وسبل تحسينها	56

أولا: التحديات التي تواجه الموانئ	56
ثانيا: سبل تحسين خدمات الموانئ	57
خلاصة الفصل الأول	59
الفصل الثاني: مؤسسة ميناء جن جن	
تمهيد	61
المبحث الأول: ماهية المؤسسة المينائية جن جن	62
المطلب الأول: مفهوم المؤسسة المينائية جن جن	62
الفرع الأول: التعريف بالمؤسسة المينائية جن جن	62
أولا: تعريف المؤسسة المينائية جن جن	62
ثانيا: نشأة وتطور المؤسسة المينائية جن جن	63
ثالثا: أهداف المؤسسة المينائية جن جن	64
رابعا: منشآت وتجهيزات ميناء جن جن	65
الفرع الثاني: الهيكل التنظيمي للمؤسسة المينائية جن جن	69
أولا: المديرية العامة	70
ثانيا: المديريات	71
المطلب الثاني: علاقة ميناء جن جن بالتجارة الدولية	75
الفرع الأول: مهام المؤسسة المينائية	75
أولا: استقبال السفن	76
ثانيا: التسهيلات المينائية	78
الفرع الثاني: صادرات وواردات مينائ جن جن	78
أولا: صادرات ميناء جن جن	78
ثانيا: واردات ميناء جن جن	80

المبحث الثاني: الجزائرية القطرية للصلب –دراسة حالة ميناء جن جن	84
المطلب الأول: عمليات استيراد المواد الأولية	85
الفرع الأول: البلدان المتعاقدة مع الشركة AQS	85
الفرع الثاني: وصول المواد الأولية إلى الميناء	86
أولا: عملية تفريغ المواد الأولية	86
ثانيا: عملية تخزين المواد الأولية	86
الفرع الثالث: نقل المواد الأولية إلى مركب الحديد والصلب	87
أولا: عن طريق النقل البري	87
ثانيا: عن طريق النقل عبر السكك الحديدية	87
المطلب الثاني: عمليات تصنيع الحديد وتصديره	88
الفرع الأول: عملية تخزين ودمج المواد الأولية	88
أولا: تخزين المواد الأولية في مستودع الشركة	88
ثانيا: دمج المواد الأولية لإنتاج الحديد	90
الفرع الثاني: البلدان المتعاقدة مع الشركة لشراء الحديد	91
الفرع الثالث: عملية تخزين الحديد المنتج في الميناء وتصديره	92
أولا: عملية نقل الحديد إلى الميناء وتخزينه	92
ثانيا: عملية شحن ورص الحديد المنتج على متن السفن	93
خلاصة الفصل الثاني	95
الخاتمة	96
الملاحق	100
قائمة المصادر والمراجع	108
فهرس المحتويات	118

الملخص	124

ملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى معرفة دور الموانئ في تعزيز التجارة الدولية وواقع قطاع النقل البحري الذي يعتبر من أهم القطاعات الحيوية للبلد، وتعد الموانئ البحرية حلقة وصل استراتيجية لتسهيل تدفق البضائع إلى الأسواق الدولية.

بما أن الجزائر تعتمد في تجارتها الخارجية على الموانئ بنسبة كبيرة من أجل تصدير منتجاتها، واستيراد مختلف السلع الضرورية، قد تم دراسة حالة بأحد أهم وأكبر موانئ في الجزائر وهو ميناء جن جن بجيجل، كما دلت النتائج المتوصل إليها أن الميناء يمتلك كل المقومات التي تمكنه من المساهمة في تمويل الاقتصاد المحلي والوطني عن اكتمال الأشغال المرتبطة به، وذلك بالنظر إلى نوع المشاريع وحجمها.

الكلمات المفتاحية: التجارة الدولية، الموانئ البحرية، ميناء جن جن.

Abstract:

This study aims to learn about the role of ports in strengthening international trade and the reality of the Maritime transport sector, which is considered one of the most vital sectors of the country, and sea ports are a strategic link to facilitate the flow of goods to international markets.

Since Algeria depends in its foreign trade on ports to a large extent in order to export its products and import various necessary goods, a case study was conducted in the largest and most important port in Algeria, which is the port of Djen Djen, The results obtained also indicated that the port possesses all the capabilities that enable it to contribute in financing the local and national economy upon completion of the related works, given the type and size of the projects.

Keywords: International trade, Seaports, Djen Djen port.