



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة الشهيد حمه لخضر الوادي



كلية العلوم الاقتصادية والتجارية

قسم العلوم التجارية

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي

ميدان العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

تخصص: مالية وتجارة دولية

انعكاسات تطورات قطاع النقل البحري على

اتجاه حركة التجارة الدولية خلال الفترة

2022-2012

تحت إشراف الأستاذ / الدكتور:

مُحَمَّد العيد التجاني

إعداد الطلبة:

عبد الصمد محده

نصيرة سباق عبد القادر

وهيبة زين

لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة	الجامعة	الصفة
عبد الله عياشي	أ.د	جامعة الشهيد حمه لخضر الوادي-	رئيسا
مُحَمَّد العيد التجاني	د	جامعة الشهيد حمه لخضر الوادي-	مشرفا ومقررا
عدنان محريق	د	جامعة الشهيد حمه لخضر الوادي-	مناقشا

السنة الجامعية : 2023/2022م



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة الشهيد حمه لخضر الوادي



كلية العلوم الاقتصادية والتجارية

قسم العلوم التجارية

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي

ميدان العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

تخصص: مالية وتجارة دولية

انعكاسات تطورات قطاع النقل البحري على

اتجاه حركة التجارة الدولية خلال الفترة

2022-2012

تحت إشراف الأستاذ / الدكتور:

مُحَمَّد العيد التجاني

إعداد الطلبة:

عبد الصمد محده

نصيرة سباق عبد القادر

وهيبة زين

لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة	الجامعة	الصفة
عبد الله عياشي	أ.د	جامعة الشهيد حمه لخضر الوادي-	رئيسا
مُحَمَّد العيد التجاني	د	جامعة الشهيد حمه لخضر الوادي-	مشرفا ومقررا
عدنان محريق	د	جامعة الشهيد حمه لخضر الوادي-	مناقشا

السنة الجامعية : 2023/2022م

إهداء

" الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات "

نهدي تخرجنا هذا إلى الوالدين الكريمين حفظهم الله

وإلى كل أفراد عائلتنا وأصدقائنا

وإلى كل زملائنا بدفعة 2023 مالية والتجارة الدولية وكل أساتذتنا الكرام

وإلى كل طلاب العلم ومن كان لهم الفضل علينا.

عبد الصمد * نصيرة * وهيبة

شكر والعرفان

قال رسول الله ﷺ:

﴿ من لم يشكر الناس لم يشكر الله ومن أهدى إليكم معروفا فكافئوه فإن لم تستطيعوا فادعوا له ﴾

وعملا بهذا الحديث واعترافا بالجميل، نحمد الله عز وجل ونشكره على أن وفقنا لإتمام هذا

العمل المتواضع ونتقدم بالشكر الجزيل إلى الأستاذ المؤطر:

" محمد العيد التجاني "

الذي رافقنا طيلة هذا العمل المتواضع وأمدنا بالنصائح القيمة والتوجيهات راجين من الله عز وجل

أن يسدد خطاه.

كما نشكر الأساتذة المشرفين على مناقشة هذه الدراسة وإلى الأخ بسر نصر الذي أشرف على

كتابة المذكرة وعلى صدره الرحب والإتقان بعمله.

وأخيرا لا يفوتنا أن نعبر عن بالغ تحياتنا إلى كل من ساعدنا من قريب أو بعيد في إنجاز هذا العمل

المتواضع وجزاكم الله كل الخير وسدد خطاكم للجنة.

الملخص:

تهدف الدراسة لتسليط الضوء على التطورات الحاصلة في مجال النقل البحري، ومدى انعكاسها على اتجاه حركة التجارة الدولية، سواء بالزيادة أو بالنقصان.

حيث توصلت إلى أن النقل البحري المتطور، هو الوسيلة المثالية لإشباع حاجات التجارة الدولية، باعتباره المساهم الأكبر في زيادة حجم التبادل الدولي، بسبب الأداء العالي، والتكاليف المنخفضة، والسرعة، والأرباح الطائلة، مما يعزز التنمية الاقتصادية للدول، وعليه توضحت الرؤيا وثبت أن هناك علاقة طردية بين حجم النقل البحري وحجم التجارة الدولية، وهذا ما تم إثباته في الدراسة القياسية وذلك على الرغم من كل الازمات المتتالية التي تعصف بالاقتصاد العالمي، الذي يسبح في بيئة اقتصادية معقدة.

الكلمات المفتاحية: النقل البحري، التجارة الدولية، التطور التكنولوجي، التنمية الاقتصادية.

Abstract:

This study aims to highlight developments occurring in the field of marine transportation (shipping) and the extent of its reflection on the direction of international trade movement, whether by increase or decrease.

Where it is concluded that advanced maritime transport is the ideal means to satisfy the needs of the international trade as it is the largest contributor to increase the volume of international trade exchange due to high performance, low cost, speed and huge profits which enhances the economic development of countries.

Accordingly, the vision became clear and it was proven that there is a direct relationship between the volume of maritime transport and the volume of international trade and this was proven in the standard study, despite all the successive occupations that afflict the global economy that swims in a complex economic environment.

The key words:

Shipping – international trade- technological development- economical development.

الصفحة	العناوين
	الإهداء
	الشكر
	الملخص
I	فهرس المحتويات
IV	فهرس الجداول
V	فهرس الأشكال
VI	قائمة الملاحق
أ	مقدمة
الفصل الأول: التجارة الدولية والنقل البحري	
7	تمهيد:
8	المبحث الأول: عموميات حول التجارة الدولية.
8	المطلب الأول: مفهوم التجارة الدولية وأهميتها وأسباب قيامها.
12	المطلب الثاني: مراحل تطور التجارة الدولية والعوامل المؤثرة فيها.
16	المطلب الثالث: نظريات التجارة الدولية.
23	المبحث الثاني: مفاهيم عامة حول لنقل البحري وتطوره.
23	المطلب الأول: ماهي النقل البحري وخصائصه ومكوناته.
27	المطلب الثاني: أهمية واستراتيجية النقل البحري.
28	المطلب الثالث: التطورات الحديثة للنقل البحري للبضائع.
36	المبحث الثالث: دراسات سابقة.
36	المطلب الأول: دراسات سابقة عن التجارة الدولية.
39	المطلب الثاني: دراسات سابقة متعلقة بالنقل البحري.
45	المطلب الثالث: ما يميز الدراسة الحالية عن الدراسات السابقة.
47	خلاصة الفصل الأول:

الفصل الثاني: دراسة تطبيقية	
49	تمهيد:
50	المبحث الأول: واقع مؤشرات التجارة الدولية والنقل البحري.
50	المطلب الأول: مؤشرات التجارة الدولية.
51	المطلب الثاني: مؤشرات النقل البحري.
61	المطلب الثالث: تطور العلاقة بين التجارة الدولية والنقل البحري.
63	المبحث الثاني: منهجية الدراسة القياسية.
63	المطلب الأول: عموميات حول السلاسل الزمنية.
67	المطلب الثاني: استقراره السلاسل الزمنية
69	المطلب الثالث: نموذج الإنحدار البسيط.
74	المبحث الثالث: النتائج والمناقشة
74	المطلب الأول: التحليل الوصفي والاحصائي
77	المطلب الثاني: تحليل الانحدار الخطي البسيط.
80	خلاصة الفصل الثاني:
82	خاتمة
86	قائمة المصادر والمراجع
91	الملاحق

الصفحة	الجداول	رقم الجدول
29	أجيال السفن الحاويات ومواصفاتها الهندسية.	01
31	التالي يبين تأثير التكلفة حسب السعات في سفن الحاويات.	02
56	مدة الرسو الوسيطة في الموانئ في أهم 25 اقتصادا، حسب عدد مرات التوقف في الموانئ وقطاع السوق، 2018.	03
57	أعلى عشرة اقتصاديات وأدناها مرتبة، الوقت الوسيط لرسو ناقلات السوائب السائلة في الميناء، 2018.	04
58	أعلى عشرة اقتصاديات وأدناها مرتبة: الوقت الوسيط لرسو ناقلات السوائب الجافة في الميناء، 2018.	05
59	أعلى عشرة اقتصاديات وأدناها مرتبة: الوقت الوسيط لرسو ناقلات الصهرجية في الميناء، 2018.	06
61	مؤشرات بيئية مختارة حسب نوع السفينة، 2019.	07
75	يوضح الجدول الموالي استقرارية سلاسل متغيرات محل الدراسة في حالة وجود الثابت	08
75	يوضح الجدول الموالي استقرارية سلاسل متغيرات محل الدراسة في حال وجود ثابت وقاطع	09
76	يوضح الجدول الموالي استقرارية سلاسل متغيرات محل الدراسة في حالة عدم وجود لا ثابت ولا قاطع	10
76	يوضح متغيرات الدراسة في حالة وجود ثابت	11
77	يوضح متغيرات الدراسة في حالة وجود قاطع	12
77	يوضح متغيرات الدراسة في حالة وجود لا ثابت ولا قاطع	13
78	يوضح تقدير نموذج الانحدار البسيط بين النقل البحري والتجارة الدولية خلال الفترة (2012-2022)	14

الصفحة	الشكل	رقم الشكل
26	عرض خدمات النقل البحري	01
52	التجارة البحرية الدولية والنتاج المحلي الإجمالي العالمي سنوات مختارة (نسبة مئوية سنوية).	02
54	النمو السنوي للأسطول التجاري (1981-2021) معدل النمو (النسبة المئوية لأطنان الحمولة الساكنة)	03
70	يوضح معامل إنحدار الخطي البسيط	04
74	التمثيل البياني لحجم التجارة الدولية وحجم النقل البحري.	05

قائمة الملاحق

الصفحة	الملحق	رقم الملحق
91	المنحنى الانتشاري لمتغيرين	01
92	مخرجات برنامج EIEWS 10	02
96	مؤشرات الأداء للنقل البحري	03

مقدمة

مقدمة:

عرفت حركة التجارة العالمية في العقودين الاخيرين تزايداً كبيراً، يرجع الى زيادة في الحاجيات الإنسانية من جهة، وإمكانيات التبادل بين الاقتصاديات المبنية على نظريات المزايا النسبية من جهة أخرى.

وقد إنعكس إيجاباً على حجم المبادلات بين الدول، ومعدلات النمو فيها، تحرير المبادلات التجارية الذي تدعمه المنظمة العالمية للتجارة، التي من أهدافها الرئيسية دفع التنمية الاقتصادية العالمية، وذلك بتوسيع التجارة العالمية، من خلال تحريرها من القيود الكمية والكيفية، لرفع مستوى المعيشة، والدخل الفردي، وضمان النمو الكبير المؤشر في حجم الدخل الحقيقي، والطلب الفعال، وزيادة الإنتاج، وتوسيع التجارة في السلع والخدمات، كما ان تحرير التجارة يعتبر عامل أساسي في النمو والازدهار للاقتصاد العالمي.

إن اهم حلقة في عملية تبادل السلع والخدمات تتمثل في استلامها، أو تقديمها بأقل تكلفة ممكنة وبأسرع وقت، وهذا ما دفع بالحكومات والدول والأفراد الى التنافس فيما بينها، لإختيار أفضل الطرق وأنجع السبل، التي تتم من خلالها هذه العملية الاقتصادية على إختلاف طبيعتها، وأنواعها وإيجاد مسار يحقق هذا الهدف بأدنى تكلفة وبأكبر عائد ممكن.

وهنا تأكد وجود قطاع مهم، وشريان حيوي، تحركه المنافع المشتركة، التي تجمع عموم الفاعلين في التجارة الدولية، من دول، ومستثمرين، وشركات، ومنظمات، ألا وهو قطاع النقل البحري.

وقد تنبأت الأبحاث، والدراسات، والتقارير، والمؤتمرات الدولية، وأكدت على مستقبل زاهر، وباهر للتجارة الدولية، إذا ارتبطت بالنقل البحري، وأجمعت على وجود ارتباط قوي، بين معدلات النمو الاقتصادي، وحجم التجارة السلعية الدولية المنقولة بحراً، وهذا حكم منطقي تبرره المميزات التي ينفرد بها قطاع النقل البحري، فهو يتميز عن باقي أنماط النقل الأخرى بكونه أقل تكلفة وأكثر استيعاباً للمنتجات والبضائع.

ولأن صناعة النقل البحري لا تعترف إلا بالتطور، والتوسع، وزيادة الحجم، وتحتل الاقتصاد والتجارة، فإن عموم الاقتصاديات كانت ولا تزال ميداناً لها، إما بالتأثير كالاقتصاديات المتطورة أو بالتأثر كالاقتصاديات النامية.

ونظر لما يشهده العالم من تغيرات اقتصادية دائمة، و متلاحقة ناتجة عن حدة المنافسة، واتساع الأسواق، والتوجه إلى مبدأ إقتصاديات الحجم، فقد بات النقل البحري صناعة إستراتيجية، ومعياراً لتصنيف إقتصاديات الدول، فهو يزيد من تنشيط حركة التجارة الدولية، وزيادة التعاملات بين الدول، بالإضافة لخلق مناصب الشغل، والمساهمة في زيادة مستويات النمو والدخل الإجمالي، كما يعتبر من الركائز الأساسية في الإقتصاد القومي

ويمثل أهم القطاعات لكثير من البلدان، خاصة البحرية، ولا ننسى الدور الرائد الذي لعبه النقل البحري في نقل الحضارات، فكان له تأثيرا واضحا في الحياة البشرية، مما تجسد في تطور السفن الى ناقلات عملاقة أكثر تنوعا وتقدما، وظهر نظام التحوية، باستعمال سفن الحاويات ذات الأحجام الكبيرة، مما ولد الحاجة الى موانئ بحرية متطورة، لها مؤهلات إدارية عالية الجودة، و تنتج عنها شبكات نقل داخلية، تصل الى كل مراكز الخدمات داخل الميناء، وتكون قادرة على التعامل مع هذه السفن العملاقة إضافة الى إستخدام التكنولوجيا في كل ما يتعلق بهذا القطاع، حتى يواكب ما يحدث في العالم من تطورات.

وقد ساهم علم اللوجستيات، والاتصالات، ونظام التحوية، في ظهور ما يسمى بالنقل متعدد الوسائط، الذي يعتبر وليد التكنولوجيا الحديثة، والذي يساعد على نقل البضائع، عن طريق واسطتين مختلفتين او اكثر، وتساهم تسهيلات الاتصالات، والمعلومات، وتطبيقات اللوجستيات، في الاتجاه نحو تبادل البيانات إلكترونيا، والتخلي عن المستندات الورقية وبالتالي ظهرت تلقائيا الإدارة الرقمية، المتكونة من المواد البشرية القادرة على مساندة مجريات العصر.

و قد تحدد مع مرور الزمن وضع النقل البحري، بمحدوث عدة تطورات، تسببت في تشكيل أنماط جديدة للتجارة البحرية، واشتد نشاط بعض الاتجاهات بشكل خاص، على مدى السنوات القليلة الأخيرة، وهي اتجاهات شملت نظام النقل بالحاويات، وتحرير التجارة، وإلغاء الضوابط التنظيمية الاقليمية، وزيادة مشاركة القطاع الخاص في النقل، فضلا عن التحولات السياسية والجيوسياسية والوبائية، وغيرها من الأمور ومن هذه الاتجاهات تزايد العمولة في أنشطة التصنيع، وعلى امتداد سلاسل الإمداد، ونمو التجارة داخل الشركات، ونمو السلع الوسيطة، وارتفاع النفقات داخل الأقاليم.

كما أنه قد يتيح فرص نمو هائلة بالنسبة للبلدان النامية خاصة، اذا تم تحديد العوامل الرئيسية التي تعطي ميزة تنافسية أو نسبية لبلد ما، في أعمال معينة تتصل بالموانئ أو النقل البحري.

وتخلق القدرة التنافسية التجارية لأي بلد، القدرة على التواصل مع شركاء تجاريين عبر العالم، ويمكن قياس القدرة بقدرة الارتباط بخطوط النقل، وبطاقة العرض التي تضعها خطوط خدمات النقل البحري المنتظم تحت تصرف أسواق معينة، مما يسهل ويتيح تحليل البيانات ذات الصلة بالقدرة التنافسية التي تتيحها خدمات البحري. وعلى امتداد طرق التجارة العالمية هناك امكانية لقياس القدرات، والإمكانيات الحالية لأي بلد فيما يخص التجارة مع شركائه عبر المحيطات.

وهنا يرفع الستار عن الملاحه البحرية كفرع مهم من فروع النشاط الاقتصادي العالمي والتي تلعب دورا فعلا في زيادة حجم المبادلات التجارية الدولية وتحظى باهتمام وعناية الدول التي تسعى إلى ربط كيانها الاقتصادي مع كل ربوع الكرة الأرضية وتحقيق ميزة تنافسية بأرباح ضخمة تكاليف بسيطة ولكن هذا لا يتأتى لها إلا إذا واكبت مستجدات وتطورات نشاط النقل البحري.

● الإشكالية:

لقد اهتمت الدول بتطوير النقل البحري وتقنياته وذلك بزيادة تطوير السفن وتوسيع الموانئ واستخدام التكنولوجيا وهذا بهدف تحقيق مستويات مقبولة من التنمية الاقتصادية ترضى بها جشعها المادي. وسرعان ما أدركت أن ذلك لن يتحقق إلا بالتحكم في حركة التجارة الدولية التي بما تستطيع جذب كل القطاعات الاقتصادية أمامية كانت أم خلفية.

وهنا يطرح السؤال نفسه : ما مدى انعكاسات تطورات النقل البحري على حركة التجارة الدولية؟

● الأسئلة الفرعية:

للقيام بتحليل وتفصيل الإشكالية السابقة لابد من الوقوف على الإجابة عن الأسئلة الفرعية التالية:

- 1- ما مدى تطور حجم التجارة الدولية؟
- 2- ما مدى تطور هيكل النقل البحري؟
- 3- ما مدى إنعكاس تطور النقل البحري على المبادلات التجارية الدولية؟

● الفرضيات:

في ضوء مشكلة البحث والموضوعات التي تمت دراستها يمكن صياغة الفرضيات العلمية التالية:

* سجل حجم التجارة الدولية في السنوات الأخيرة تطورا من حيث زيادة حجم وسائل النقل وطبيعة المنتجات السلعية.

* لم يسجل النقل البحري تطورا خلال السنوات العشرين الأخيرة.

* يوجد علاقة عكسية بين تطور حجم النقل البحري وحجم التجارة الدولية.

● الأهمية:

لا تتحقق التنمية في أي مكان من العالم إلا إذا ارتبطت بالاقتصاد ولا يمكن تصور اقتصاد بدون تجارة ولا يمكن تصور تجارة دون نقل بحري الذي يعتبر من المقومات الأساسية للبنية التحتية للدول التي يزدهر بها

اقتصادها ويرتفع بها معدل التبادل التجاري فيها ولا يكون ذلك إلا بتطوير وتكثيف حركة النقل الذي يسهل حركة المناولة للصادرات والواردات.

وهو ما يجعل النقل البحري نشاط إنتاجي أولا ونشاط توزيعي تعتمد عليه باقي الأنشطة الاقتصادية ثانيا ومن هذه الأنشطة نذكر أهمها وهو التبادل التجاري الدولي.

● **الهدف:**

تهدف الدراسة إلى الوقوف على أهم تطورات النقل البحري للتوصل إلى تحديد اتجاه حركة التجارة الدولية التي تكون هذه التطورات متأثرا فيها.

● **منهج الدراسة:**

للإجابة على الإشكالية المطروحة واختيار صحة الفرضيات السابقة اعتمدنا على المنهج الوصفي التحليلي في الجانب النظري حتى نستطيع إثبات صحة أو خطأ الفرضيات وذلك خلال الفترة الزمنية من 2012 إلى 2022.

● **أسباب اختيار الموضوع:**

- تعود مبررات اختيار هذا الموضوع أساسا إلى أهميته الاقتصادية حيث أنه يتكون من متعسرين يعتبر أن من أعمدة الاقتصاد ونذكر من هذه المبررات ما يلي:

* لأن هذا الموضوع جديد ولم يأخذه حقه من البحث والدراسة.

* محاولة ربط موضوع التجارة الدولية بأهم نوع من النقل وهو النقل البحري.

* تعتبر الدراسات المتعلقة بالنقل البحري مهمة جدا نظرا لما تقدمه لباقي القطاعات الاقتصادية.

* الميل الشخصي للمواضيع الاقتصادية المتعلقة بالتجارة والنقل البحري.

* بحكم التخصص في المالية والتجارة الدولية والدراسات العليا فيه والذي يمثل أحد مقاييس الدراسة.

● **حدود الدراسة:**

تقتصر هذه الدراسة على التجارة الدولية البحرية للبضائع دون غيرها ومن هنا فإن حدود الدراسة تكون كالتالي.

* **الحدود المكانية:** تتركز دراستنا على النقل البحري والتجارة بين دول العالم.

* **الحدود الزمانية:** تم حصر المجال الزمني لهذه الدراسة في الفترة الممتدة بين سنتين 2012-2022.

● محتويات الدراسة:

وقد اعتمدنا في هذه الدراسة على فصلين حيث تطرقنا في الفصل الأول إلى عموميات حول التجارة الدولية والنقل البحري ومدى أهميتهما ومراحل التجارة الدولية والعوامل المؤثرة فيها ونظرياتها وعرجنا على تطورات الحديثة في النقل البحري واستراتيجية ومجالاته دون أن ننسى ذكر بعض الدراسات السابقة في كلا المتغير.

أما في الفصل الثاني فتطرقنا إلى واقع مؤشرات التجارة الدولية والنقل البحري ثم بينا الطريقة والأدوات المستعملة في الدراسة وبعدها حللنا وناقشنا النتائج المتوصل إليها.

الفصل الأول:

التجارة الدولية والنقل البحري

تمهيد:

إذا كان هناك عمود فقري للتجارة الدولية فهو النقل البحري الذي ينقل أكثر من 85% من حجم التجارة الدولية وأكثر من 70% من هذه التجارة تتم مناوالتها في الموانئ في أغلب أنحاء العالم. ونظر لتطور العلاقات التجارية والاقتصادية بين دول العالم أصبح النقل عامة والنقل البحري ضروريا لقيام التبادل التجاري الدولي وإزدهار التجارة الدولية.

لهذا فإن دراسة التجارة الدولية تجر وراءها تلقائيا النقل البحري وهنا سنتناول بشيء من التفصيل في هذا

الجزء كلا المفهومين متطرفين إلى:

- 1- عموميات حول التجارة الدولية.
- 2- مفاهيم عامة حول النقل البحري وتطوره.
- 3- دراسات سابقة حول المفهومين.

المبحث الأول: عموميات حول التجارة الدولية.

كانت المجتمعات البشرية تعيش في ظل اقتصاد مغلق حيث ظهرت تجارتها على شكل مقايضة داخل البلد الواحد ومع التطور ازدادت الحاجات بتنوع عدد السكان وتنوع سلوكهم الاستهلاكي الأمر الذي أدى بضرورة الانتقال إلى اقتصاد مفتوح وذلك بفتح أسواقها للعالم الخارجي أي نشوء التجارة الدولية.

المطلب الأول: مفهوم التجارة الدولية وأهميتها وأسباب قيامها.

الفرع الأول: تعريف التجارة الدولية.

لقد ازدادت أهمية التجارة الدولية مع مرور الوقت نظرا لتوفر فوائض في الدول ونقصها في دول أخرى، وهي تقوم بمهمة تبادل الفائض بحاجيات مطلوبة، وهذا ما استدعى في عصرنا الحالي ظهور التخصص الدولي الذي لا يستهلك من إنتاجه إلا القليل ويقوم بمبادلة فائض إنتاجه بما يحتاجه من إنتاج الآخرين ولا تقتصر أهمية التجارة الدولية على تبادل السلع فحسب، بل في الحصول على هذه السلع والخدمات بتكاليف أقل، لهذا نجد أن هناك العديد من التعاريف لهذا المصطلح نذكر منها:

"يعبر المفهوم الشامل لمصطلح التجارة الخارجية على الصادرات، الواردات السلعية، الخدمية وانتقال الأفراد، إضافة إلى تحرك رؤوس الأموال في كل استثمارات وكل هذا يتم وفق ضوابط محددة".¹

يمكن تعريف التجارة الدولية بأنها عبارة عن تبادل السلع والخدمات بين الدول، وكذلك بين الشركات والأشخاص على المستوى الدولي، كما يمكن على نحو أعمق تعريفها بأنها عبارة عن منظومة العلاقات السلعية والنقدية التي تتكون من مجموع التجارة الخارجية لبلدان العالم كافة، ويمكن أن يمارس التجارة الدولية الأشخاص الطبيعيون أو المعنويون وكذلك الحكومات ومختلف الشركات العالمية.²

وفي تعريف آخر التجارة الدولية هي أحد فروع علم الاقتصاد تختص بدراسة المعاملات الاقتصادية الدولية متمثلة في حركة السلع والخدمات ورؤوس الأموال بين الدول المختلفة فضلا عن سياسات التجارة التي تطبقها دول العالم للتأثير في حركات السلع والخدمات ورؤوس الأموال بين الدول المختلفة.³

والتجارة الدولية هي مختلف عمليات التبادل التجاري الخارجي سواء في صورة سلع أو أفراد أو رؤوس أموال بين أفراد يقطنون في وحدات سياسية مختلفة بهدف إشباع أكثر حاجات ممكنة، وكذلك هي من أهم

¹ أسامة مجذوب، الجات ومصر والبلدان العربية من هافانا الى مراكش، الدار المصرية اللبنانية، الطبعة الأولى، 1991، ص26.

² شبيخي حافضة، توشيد السياسات التجارية من أجل الإندماج الإيجابي للجزائر في الاقتصاد العالمي " المنظمة العالمية للتجارة"، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في الاقتصاد، تخصص مالية دولية، جامعة وهران، 2011-2012، ص11.

³ محمد أحمد السريفي، اقتصاديات التجارة الخارجية، الطبعة الأولى، مؤسسة رؤية للطباعة والنشر والتوزيع، الإسكندرية، مصر، 2009، ص8.

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 المؤداة من رعايا الدولة إلى رعايا أخرى. تسمى الخدمات المؤداة للغير الخدمات بالصادرات غير المنظورة، والخدمات التي يتم تلقيها من الغير تسمى الواردات غير المنظورة.¹

وكذلك عرفت التجارة الدولية على أنها ذلك النوع من التجارة الذي يشمل كافة الصادرات والواردات السلعية والخدمية المتداولة بين الدول المختلفة والتي تتم وفقا لقواعد محددة وبمعاملات قابلة للتحويل، وبالتالي تختلف عن التجارة الداخلية.

ويتم التبادل الدولي وفقا لتقسيم العمل الدولي في إطار النظام الرأسمالي والذي ينقسم إلى مجموعتين من الدول: الدول المتقدمة والدول المتخلفة أو في طور النمو، ونتيجة لاختلاف طبيعة الاقتصاد في كل مجموعة تتحدد نوعية السلع التي تصدرها أو تستوردها كل دولة.²

وعرفت التجارة الدولية أنها عملية تبادل السلع والخدمات بين الدول وتختلف عن التجارة المحلية التي تتم كلية داخل البلد الواحد. وتسمى التجارة الدولية أحيانا بالتجارة العالمية، وتسمح التجارة الدولية للدول بالتخصص في إنتاج المواد التي يتناسب صنعها مع جملة الموارد التي تحوز عليها تلك الدول، وتستفيد الدول في التجارة الدولية عن طريق إنتاج السلع التي تستطيع إنتاجها بتكلفة أقل، وشراء السلع التي ينتجها الآخرون بنفس الكيفية.

وأیضا عرفت التجارة الدولية على أنها تقوم بين أطراف دولية تفصل بينها حدود سياسية، وموانع تداول، وأنظمة وقوانين، وأليات ليست قائمة بين أطراف التداول في السوق التجارية الوطنية.

ويمكن القول إن التجارة الدولية هي حصيلة توسع عمليات التبادل الاقتصادي في المجتمع البشري، التي نتجت عن اتساع رقعة سوق التبادل الاقتصادي الجغرافية، بحيث لم تعد السوق مغلقة أو قائمة على منطقة جغرافية واحدة، تضم مجتمعا وتكويننا سياسيا واحدا، بل إتسعت لتتم المبادلات السلعية والخدمية فيها بين أقاليم ذات مقومات اجتماعية وسياسية مختلفة.³

¹ فتاح حكيم، السياسات التجارية والإندماج في النظام التجاري العالمي الجديد، رسالة ماجستير في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، تخصص مالية دولية، جامعة الجزائر، 2002-2003، ص 4.

² محمد صفوت قابل، نظريات وسياسات التجارة الدولية، 2010، ص ص 17، 18.

³ نوال عبد الكريم الأشهب، التجارة الدولية، دار أمجد للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2014، ص ص 5، 6.

في تعريف شامل وعليه التجارة الدولية هي "عملية التبادل التجاري في السلع والخدمات وغيرها من عناصر الإنتاج المختلفة بين عدة دول بهدف تحقيق منافع متبادلة لأطراف التبادل".

الفرع الثاني: أهمية التجار الدولية.

ترجع أهمية التجارة الدولية بالنسبة لمختلف دول العالم إلى أن أي دولة مهما بلغ مستوى التطور فيها لا تستطيع أن تستغني عن بقية دول العالم من حيث الحاجة إلى سلع وخدمات تتوافر في الدول الأخرى ولا تتوافر لديها، أو أن هذه السلع تنتج في الخارج بأقل من تكلفة إنتاجها محليا.¹

ونقول أيضا أن أهمية التجارة الدولية تنبع من مبدئين مهمين هما:

أ- مبدأ ندرة الموارد.

ب- مبدأ التخصصية.

حيث أنه لا توجد دولة تمتلك كل الموارد بالوفرة اللازمة لإنتاج كل السلع والخدمات لسد الحاجة المحلية للشعب، وحتى بإفراض وجود هذه الدولة فإن التخصصية والتبادل الدولي سيزيد من رفاهية الشعب فمثلا:

* **دول الخليج:** تملك رأس المال والبتروول ولكن ينقصها العمالة المدربة، والتكنولوجيا والعوامل الطبيعية التي تحول دون الإكتفاء الذاتي الزراعي.

* **كذلك اليابان:** والتي تمتلك التكنولوجيا ورأس المال والعمالة المدربة تنقصها الموارد النفطية حيث تستورد 99 % من حاجاتها من الطاقة النفطية أما الولايات المتحدة والتي تمتلك عناصر الإنتاج بوفرة ولكنها تعاني من مشكلة ارتفاع أجور العمال وتكاليف المعيشة مما يرفع من تكاليف الإنتاج ويقلل من التصدير.

كل الأمثلة السابقة تقودنا لمبدأ مهم في التجارة الدولية وهو مبدأ التخصصية **Specialization** وهذا يعني أن تركز كل دولة وتخصص الموارد المتاحة عندها لإنتاج وصناعة أو زراعة معينة حيث تتبادل هذه السلعة مع دول أخرى تنتج سلع أخرى.²

تعد التجارة الدولية من أهم القطاعات الحيوية في أي مجتمع إقتصادي من المجتمعات، سواء كان ذلك المجتمع متقدما أو ناميا. فالتجارة الخارجية تربط الدول والمجتمعات مع بعضها البعض، إضافة إلى أنها تساعد في توسيع القدرة التسويقية عن طريق فتح أسواق جديدة أمام منتجات الدولة، وتساعد كذلك في زيادة رفاهية البلاد عن طريق توسيع قاعدة الإختبارات فيما يخص مجالات الإستهلاك والاستثمار، وتخصص الموارد الانتاجية بشكل

¹ محمد صفوت قابل، نظريات وسياسات التجارة الدولية، مرجع سبق ذكره، ص 18.

² نوال عبد الكريم الاشهب، التجارة الدولية، مرجع سبق ذكره، ص 10، 11.

عام. وبالإضافة إلى أهمية التجارة الخارجية من خلال إعتبارها مؤشرا جوهريا على قدرة الدولة الإنتاجية والتنافسية في السوق الدولي، وذلك لإرتباط هذا المؤشر بالإمكانات الإنتاجية المتاحة، وقدرة الدولة على التصدير ومستويات الدخل فيها، وقدرتها كذلك على الاستيراد، وإنعكاس ذلك على رصيد الدولة من العملات الأجنبية، ومالها من آثار على الميزان التجاري. كما أن هناك علاقات وثيقة بين التجارة الخارجية والتنمية الاقتصادية، وما ينتج عنها من إرتفاع مستوى الدخل القومي، يؤثر في حجم ونمط التجارة الدولية، كما أن التغييرات التي تحدث في ظروف التجارة الدولية تؤثر بصورة مباشرة في تركيب الدخل القومي وفي مستواه.

والاتجاه الطبيعي هو أن يرتفع مستوى الدخل القومي وتزدهر التجارة الخارجية في نفس الوقت، فالتنمية الاقتصادية تستهدف ضمن ما تستهدف زيادة إنتاج السلع، وإذا تحقق هذا الهدف عندئذ تزيد قدرة الدولة على التصدير الخارجي والتاريخ الاقتصادي لبريطانيا، والمانيا، واليابان مثلا، يشير بوضوح إلى نمو وزيادة الدخل القومي تصاحبه زيادة في حجم التجارة لهذه الدول، أما آثار التجارة الدولية على اقتصاديات الدول النامية يتضح أكثر من أي وقت مضى، وذلك لأن الدول النامية تحكها أوضاع التخلف الاقتصادي لأسباب تاريخية، ولذلك يكون متوسط دخل الفرد في الدول النامية منخفضا، فيقل بالتالي الإستهلاك والصحة العامة والتعليم، وتنخفض الإنتاجية وتقل الإستثمارات ما يؤدي إلى هبوط مستوى الدخل، وهكذا تدور دائرة الفقر، فيمكن للتجارة الدولية أن تلعب دورا للخروج من دائرة الفقر وخاصة عند تشجيع الصادرات مما يؤدي للحصول على مكاسب جديدة في صورة رأس المال الأجنبي الجديد الذي يلعب دورا في زيادة الإستثمارات، بناء المصانع، إنشاء بنية أساسية مما يؤدي إلى زيادة التكوين الرأسمالي والنهوض بالتنمية الاقتصادية.¹

الفرع الثالث: أسباب قيام التجارة الدولية.

تنشأ التجارة فيما بين الدول المختلفة نتيجة حاجة كل منها إلى سلع ومنتجات لا تستطيع إنتاجها أو يمكنها إستيرادها مع الخارج بتكلفة أقل، ويتمثل السبب الرئيسي لذلك في التوزيع الغير متكافئ لعناصر الانتاج بين الدول مما يصعب على أي دولة تحقيق الإكتفاء الذاتي وبالتالي ضرورة سد الحاجات عن طريق التبادل الدولي، ولكي تحصل الدولة على ما تحتاجه من العالم الخارجي لا بد وأن يكون لديها ما يحتاجه العالم الخارجي منها لكي يتم التبادل التجاري.

ويرجع قيام التجارة الدولية إلى السبب الرئيسي المتمثل في المشكلة الاقتصادية أو ما يعرف بمشكلة الندرة النسبية وذلك بسبب محدودية الموارد الاقتصادية قياسا بالإستخدامات المختلفة لها، حيث قد تنعدم الموارد اللازمة

¹ جمال جويدان الجمل، التجارة الدولية، مركز الكتاب الاكاديمي، عمان، الاردن، 2010، ص ص 12، 13.

لإنتاج بعض السلع في مناطق معينة، وبالتالي لا بد من استيرادها من الدول التي تتوفر بها لإشباع الحاجات من هذه السلع.

ويتم استيراد السلع من الخارج في الحالة التالية:

- 1- سلع وخدمات لا تتوفر في الدولة، مثل استيراد البترول أو الخدمات التي تتوفر في مناطق دول أخرى.
 - 2- سلع لا تتوفر مع الظروف المناخية اللازمة لإنتاجها في الدولة.
 - 3- سلع يتم إنتاجها محليا لكن حجم إنتاجها لا يكفي حجم الاستهلاك، مما يؤدي استيراد الفجوة بين حجم الانتاج وحجم الاستهلاك.
 - 4- سلع لا يستطيع المجتمع إنتاجها لعدم قدرة هيكله الاقتصادي على ذلك، مثلا استيراد الدول النامية الآلات والمعدات من الدول الصناعية حيث لا تستطيع إنتاج مثل هذه السلع.
 - 5- زيادة حجم التجارة الدولية خصوصا على مستوى السلع والخدمات الحديثة والتي تعتمد على التكنولوجيا المتطورة، حيث يوجد الكثير من الدول التي تطلب مثل هذه السلع تلبية للطلب المتزايد عليها في مجتمعاتنا.¹
- المطلب الثاني: مراحل تطور التجارة الدولية والعوامل المؤثرة فيها.

الفرع الأول: مراحل تطور التجارة الدولية.

لقد عرفت المبادلات التجارية الدولية تطورات ملحوظة بمعدلات متفاوتة وخلال فترات زمنية متقطعة، تتخللها مراحل ركود ناتجة عن الأزمات الاقتصادية والسياسية التي عرفتها دول العالم والتي أدت بدورها إلى التغيير في بنية الجهاز الانتاجي لكل بلد.

لكن في الواقع يمكن إعتبار أن مرحلة ما بعد الحرب العالمية الثانية تعد فترة الانطلاقة الفعلية لتطور التجارة الخارجية من خلال تسجيلها لمعدلات نمو غير مسبوقة.

1- تطور حجم المبادلات التجارية:

خلال فترة ما بعد الحرب العالمية الثانية أخذت التجارة العالمية تتطور بمعدلات نمو الإنتاج العالمي، حيث وصل متوسط معدل نمو التجارة الدولية إلى 5.5% سنويا خلال الفترة الممتدة من 1990 إلى 1995 كما أن المبادلات التجارية قد تضاعفت بحوالي 40 مرة مقارنة بما تبادلته دوليا سنة 1995.

وهناك العديد من العوامل التي ساعدت على تحقيق هذا التطور الكبير في حجم المبادلات التجارية أهمها:

¹ سموك نوال، أثر الإنتاج التجاري على الاقتصاد الجزائري، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، تخصص اقتصاد كمي، جامعة الجزائر، 2018-2019، ص ص 6، 7.

1-1- انشاء مناطق التبادل الحر:

بفضل ظهور بعض المنظمات والاتفاقيات الدولية مثل الاتفاقية العامة للتعريفات والتجارة التي أنشأت سنة 1947 وتم تعويضها سنة 1995 بالمنظمة العالمية للتجارة، التي أوكلت لها مهمة التفاوض من أجل عقد اتفاقيات دولية لتسهيل عملية تبادل وتنقل السلع، وبالإضافة إلى ظهور بعض المنظمات والتكتلات المحلية، مثل الاتحاد الاوروبي الذي تم إنشاؤه سنة 1992، حيث أن هذه التجمعات والتكتلات الاقتصادية ساعدت في دعم التبادل الحر للمنتجات.

1-2- تطور وسائل المواصلات:

حيث يتوفر العالم اليوم على وسائل مواصلات متنوعة وجد متطورة وسريعة وذات قدرات شحن كبيرة. فإذا أخذنا على سبيل المثال النقل البحري والذي يعتبر وسيلة النقل الأكثر إستخداما في التبادلات الدولية بضمانه لنقل ثلاث أرباع المنتجات المتبادلة دوليا، فقد سجلت هذه الوسيلة تطورات كبيرة خلال فترة ما بعد الحرب العالمية الثانية من خلال الزيادة في حجم السفن البحرية ظهور ما يسمى بالبوراج، والتي تمتلك القدرة على نقل كميات ضخمة من المنتجات، وبالإضافة الى ظهور أصناف عديدة من السفن البوراج المتخصصة في شحن ونقل بضائع محددة مثل البوراج الخاصة بنقل الحاويات وكذلك تلك المتخصصة في نقل المواد الطاقوية كالبترول والغاز..... الخ.

كل هذه التطورات في وسائل المواصلات ساهمت بطريقة مباشرة في زيادة حجم المبادلات التجارية الدولية.

1-3- ظهور الشركات المتعددة الجنسيات:

هذه الأنواع من الشركات تمتاز عادة بضخامة إحصامها، وتقوم بتطوير وتوسيع نشاطاتها في العديد من الدول من خلال بحثها المستمر عن تحقيق الإنتاج بأقل تكلفة ممكنة، وفي سبيل ذلك تقوم بتحويل جزء من أنشطتها الإنتاجية إلى الدول التي تتوفر على اليد العاملة بتكلفة منخفضة.

وبالتالي فطريقة الإنتاج في هذا النوع من الشركات يقوم على أساس تقسيمه على عدة مراحل ويمكن تحقيق كل مرحلة في دولة مختلفة، ومن خلال تبادل هذه الشركات بمنتجاتها النهائية والوسطية بين مختلف فروعها المنتشرة عبر مختلف أقطار العالم فأثما تساهم بذلك في زيادة حجم المبادلات التجارية الدولية.

2- نمو تجار المنتجات المصنعة:

خلال فترة ما بعد الحرب العالمية الثانية لوحظ تطور في طبيعة المنتجات المتبادلة دوليا، حيث إتجهت التجارة الدولية للتركيز أكثر على تبادل المواد المصنعة، وهذا نتيجة للزيادة المطردة في الاستهلاك وبالتالي الطلب العالمي عليها، حيث يمثل اليوم هذا النوع من المنتجات ثلاث أرباع الصادرات العالمية والتي تشمل خصوصا على الآلات، وسائل النقل، المعدات المكتبية وبالإضافة إلى أجهزة الاعلام والاتصال. وعادة ما يتم التبادل لهذا النوع من المنتجات بين الدول الغنية.

أما فيما يتعلق بالمواد الأولية والمتمثلة في المنتجات الفلاحية (القطن، القمح، البن، الكاكاو،...) فلا تمثل اليوم سوى حوالي ربع الصادرات العالمية، هذا التوجه الجديد في التجارة العالمية أدى إلى تركيز المبادلات الدولية في الأساس بين الدول الشمال الأكثر تطورا وتقدما على حساب دول الجنوب الأكثر فقرا.

3- التطور النوعي للمبادلات الدولية:

ونقصد به التطور الملحوظ في نوعية المنتجات المتبادلة دوليا خلال فترة ما بعد الحرب العالمية الثانية، فبعد أن كانت المبادلات الدولية تقتصر على السلع والمنتجات المصنعة والمواد الأولية لفترات طويلة، عرفت مرحلة التسعينات من القرن الـ20 ظهور تبادلات عالمية للخدمات (السلع الغير مادية) كالتأمينات والاستشارات، هذه الموجة الجديدة من المبادلات الدولية تتزعمها في الأساس الدول المتقدمة وبالأخص الولايات المتحدة الأمريكية. ومبادلات رؤوس الأموال عرفت كذلك تطورات ملحوظة خلال هذه الفترة، حيث يأخذ هذا النوع من المبادلات عدة أشكال من أمثلة ذلك إنشاء المؤسسات الفرعية للمؤسسات الأم في دول خارج المجال الجغرافي للدولة الاصلية، أو من خلال قيام بتوظيف للأموال في البنوك والبورصات العالمية يؤدي إلى إنشاء حركة دولية (مبادلات دولية) لرؤوس الاموال.

والمعلومات تعتبر كذلك من الأشياء التي يتم تبادلها دوليا في الفترة الحالية فنتيجة للتطورات التكنولوجية الحديثة في وسائل الإعلام والاتصال، أخذت المبادلات الدولية للمعلومات تزداد توسعا وحجما شيئا وتحتل بذلك مكانة معتبرة في المبادلات الدولية.¹

¹ محمد أحمد السريفي، اقتصاديات التجارة الخارجية، مرجع سبق ذكره، ص ص 184، 185.

الفرع الثاني: العوامل المؤثرة في التجارة الدولية:

هناك العديد من العوامل التي تؤثر في حركة وإتجاه التجارة الدولية نذكر منها:

1- مستوى التنمية الاقتصادية:

حيث أن هذا العامل يلعب دورا في الاقتصاد في مجال التجارة الخارجية إذ أن الجمود والتأخر الاقتصادي لدولة ما يجعلها أكثر حرصا على وضع سياسة تقييدية للتجارة الخارجية عكس ما هو الحال في اقتصاد ومتقدم وذو قاعدة اقتصادية قوية حيث أنه يتسم بمرونة في سياسته الخارجية.

2- أوضاع الاقتصاد المحلي والعالمي:

هذه الأوضاع تؤثر في الاقتصاد المحلي والعالمي، فالإقتصاد المحلي ولكي ترتقي صناعته فهو بحاجة الى سلاح خام لذا تلجأ الدولة إلى التجارة الخارجية لاستيراد ما تحتاجه هذه الصناعات، كما أن للطلب الاستهلاكي دور في تحديد سياسة التجارة الخارجية للدولة من حيث استيراد كميات من سلع ذات استهلاك واسع أما عن الاقتصاد العالمي والدولي فإن تغيير الطلب بالزيادة مثلا من شأنه تشجيع الدولة على زيادة حجم الصادرات من ناحية وكذا على استهلاكها من جهة أخرى.

3- إختلاف توزيع الموارد الطبيعية بين الدول:

تركز مصادر الثروة في بعض الدول والذي يؤدي إلى تركيز شديد مناظر للتجارة الخارجية حيث أن العديد من الدول التي تحوي المواد الأولية كالنفط والفحم والحديد تزداد أهميتها بإعتبارها منتجة لهذه المواد أو إمتلاكها لثروة خصبة وبالتالي تخصص هذه الدول في إنتاج المنتجات الزراعية.

4- حجم الدولة:

الذي يؤثر في درجة تكامل الموارد الطبيعية والبشرية وتوفر مزايا الإنتاج الكبير الذي يتطلب سعة في الأسواق حيث يسهم هذا في تفسير قيام التجارة بين الدول وخاصة بين الدول الصناعية.

5- العامل السياسي:

الذي يلعب دورا في تحديد الأفق المفتوح أمام الدول في مجال التجارة الخارجية.

6- تغير الميزة النسبية:

حيث أن جانب كبير من التجارة الدولية يقوم على الفوارق في المعرفة الفنية بين الدول بصرف النظر عن ظروف كل منها او الندرة النسبية لعناصر الانتاج.¹

¹ عبد الباسط عبد الوفا، التجارة الخارجية، دار النهضة العربية، الطبعة الاولى، مصر، 2000، ص ص 14، 15.

إن تفاوت تكاليف إنتاج السلع والخدمات بين الدول (بسبب إختلاف أسعار عناصر الإنتاج النسبية) يعتبر محددًا أساسيًا لقيام التجارة الخارجية، فعندما تمتلك دولة ميزة نسبية في سلعة (أو سلع) معينة فإن ذلك يعني أنها تتمتع فيها بأوفى تكلفة فرصة بديلة، أي تنتجها بتكاليف أقل وبكفاءة عالية وهو ما يجعلها تتخصص في إنتاج هذه السلعة (أو السلع) وتبادلها بغيرها من السلع التي تكون أكثر تكلفة إذا قامت هي بإنتاجها محليًا. ومن هذا المنطلق فإن إختلاف تكلفة الفرصة البديلة لإنتاج السلع يعد عاملاً هاماً لقيام التجارة بين الدول، خاصة منها تلك التي تمتلك ما يسمى باقتصاديات الحجم الكبير، ذلك أن الإنتاج الواسع من منتج معين بالنسبة لبلد ما سيؤدي إلى تناقص معدل تكلفة الإنتاج في هذا البلد ويمنحه بالتالي ميزة نسبية في ذلك المنتج مقارنة بغيره.¹

7- التجارة ونفقات النقل:

تؤثر نفقات النقل في تيار الاتجاه العام للتجارة حيث أن انخفاض نفقاته تؤثر في انخفاض نفقات الإنتاج الاجمالية عكس ما يؤدي إلى اتساع نطاق التجارة الدولية، وعموما يعزز قيام التجارة الدولية فيما بين الدول الصناعية في جانب منه إلى نفقات النقل.

8- الشركات المتعددة الجنسيات:

نتائج لقوى إحتكارات القلة تسيطر على حجم كبير من التجارة الدولية سيطرتها على العديد من الكارتلات الدولية وأسواق التصدير والاستيراد والفروع الإنتاجية التابعة للمشروعات وهذه الظاهرة لها انعكاساتها الواضحة على هيكل التجارة الدولية قد تؤدي إلى مظاهر الجنوح الاحتكاري على مستوى أسواق البلاد الأم أو المضيفة.²

المطلب الثالث: نظريات التجارة الدولية.

الفرع الأول: النظريات الكلاسيكية.

تعد النظرية الكلاسيكية أول النظريات المتكاملة التي حاولت تفسير أسباب قيام التجارة بين البلدان منذ ظهورها في أواخر القرن الثامن عشر وأوائل القرن التاسع عشر حيث تشكل الأساس النظري الذي تقوم عليه النظريات الحديثة في التجارة الخارجية فقد حاول رواد هذه النظرية بحث أهمية وحقيقة القضايا المتعلقة بالسياسة التجارية بناء على أسباب ظهور المكاسب من التجارة، واستندوا في ذلك على مجموعة من الفرضيات المرتبطة

¹ موسى مطر وآخرون، التجارة الخارجية، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة الأولى، 2000، ص 17.

² مجدي محمد شهاب، الاقتصاد الدولي، الدار الجامعية، لبنان، 1996، ص 82.

بالمذهب الاقتصادي الحر الذي نشأ على إنقاض أفكار المدرسة التجارية منذ القرن السادس عشر وحتى أواخر القرن الثامن عشر، حيث تحاول نظرياتهم تفسير أمور ثلاثة هي:

أولاً: يتعلق بتحديد ماهية السلع التي تدخل في التجارة الدولية ومنه التعرف على أسباب قيام التبادل الدولي.

ثانياً: يختص بتحديد نسب التبادل بين تلك السلع التي تستقر في التجارة الدولية. أي تحديد النفع من قيام التبادل الدولي بالنسبة لكل دولة.

ثالثاً: يتعلق بكيفية تحقيق التوازن في العلاقات الاقتصادية الدولية إذا ما طرأ ما يخل به.

1- نظرية المزايا المطلقة:

أن أول اقتصادي كلاسيكي حاول تفسير أسباب قيام التجارة بين الدول هو العالم الاقتصادي الشهير آدم سميث في كتابه (ثروة الأمم) الذي صدر عام 1776 في نيويورك، حيث هاجم فيه بشدة أنصار المدرسة التجارية فيما يخص نظرتهم للتجارة الخارجية والسياسية التي كانوا يطبقونها في هذا المجال ودعا بدلا منها إلى حرية التجارة باعتبارها أحسن سياسة بالنسبة لأقطار العالم.¹

واستخدم آدم سميث مفهوم الفرق المطلق في تكاليف الإنتاجية بين الدول أو ما أصبح يعرف بالميزة المطلقة (Absoluteadvantage).

وتقوم نظرية المزايا المطلقة بتوضيح فرض مفسر يقرر أن السبب الأساسي في قيام التجارة بين الدول المختلفة هو اختلاف المزايا المطلقة بين الدول في إنتاج السلع المختلفة، وذلك بناء على أساس عدة إفتراضات أساسية وهي المنافسة الكاملة، التوظيف الكامل، الحركة التامة لعناصر الإنتاج على المستوى الداخلي، تماثل الأذواق.

وقد افترض آدم سميث أن كل دولة يمكن أن تنتج سلعة واحدة على الأقل أو مجموعة من السلع بتكلفة حقيقية أقل مما يستطيع شركاؤها التجاريون، ومنه فكل دولة ستكتسب أكثر فيما إذا تخصصت في تلك السلعة التي تتمتع فيها بميزة مطلقة، ومن ثم تقوم بتصدير مثل السلعة وتستورد السلعة الأخرى وقد إعتبر آدم سميث أن الكلفة الحقيقية تقاس بمقدار وقت العمل اللازم لإنتاج السلعة وحسب هذا المفهوم فإن السلع ستبادل بعضها وفقا لنسبة ساعات العمل المستخدمة في إنتاجها.²

¹ محمد أحمد السريفي، اقتصاديات التجارة الدولية، الطبعة الأولى، دار رؤية للطباعة والنشر والتوزيع، إسكندرية، مصر، 2011، ص 12، 13.

² سامي عقيقي حاتم، التجارة الخارجية بين النظر والتطبيق، الكتاب الأول، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، 1993، ص 80.

ومن عيوبها يلاحظ أن نظرية الميزة المطلقة تفسر جزءا فقط من تجارة العالم وهي بعض التجارة بين الدول المتقدمة والنامية، لكنها تعجز عن تفسير التجارة الخارجية، والانتقادات الموجهة لها، وضع دافيد ريكاردو نظريته في إنتاج التجارة الخارجية التي تقوم على أساس التفوق النسبي في إنتاج السلع والتخصص على هذا الأساس.

2- نظرية الميزة النسبية:

لقد شغلت الاستفسارات السابقة فكر الاقتصادي المعروف دافيد ريكاردو حيث نشر دافيد ريكاردو وكتابه (مبادئ الاقتصاد السياسي والضرائب) عام 1817، وقدم فيه قانون النفقات النسبية الذي يعد من أهم القوانين الاقتصادية حتى في عصرنا الحاضر، ويطلق عليها أيضا نظرية المنافع المقارنة أو المزايا النسبية، ووضع هذه النظرية وأكملها من بعد جون ستيوارت ميل وآخرون.¹

طبقا لهذه النظرية وفي ظل التجارة الحرة فإن كل دولة تتخصص في إنتاج السلع التي تنتجها بنفقات نسبية أقل من الدول الأخرى وتقوم بتصديرها لكي تستورد السلع التي تتمتع دول أخرى في الخارج بإنتاجها بنفقات نسبية أقل، ويتم التبادل التجاري بين الدولتين إذا اختلفت التكاليف النسبية بينهما، وليس التكاليف المطلقة التي تمثل حالة خاصة من التكاليف النسبية الأكثر عمومية وشمولية كما يعطي النموذج الدور الرئيسي للتكنولوجيا، فالتقنيات المختلفة هي التي تشكل الميزة النسبية إلى مجموعة من الافتراضات:

- وجود سلعتين ودولتين في التبادل التجاري.
 - تجارة حرة مع وجود منافسة تامة في الأسواق.
 - حرية تنقل عناصر الإنتاج داخل الدولة.
 - عدم قدرتها على التنقل بين الدول.
 - ثبات تكلفة وحدة السلعة المنتجة لا تتغير بغض النظر عن الكميات المنتجة.
 - ثبات التكنولوجيات وإنعدام التغيرات التكنولوجية في داخل كل دولة من الدولتين.
 - إنعدام النفقات الخاصة بالنقل والتعريف الجمركية.
 - تجانس العمل والأذواق في الدول المختلفة التي يجري بينهما التبادل التجاري.
- استخدمت نظرية التكاليف النسبية كأساس للتجارة الدولية مدة طويلة من الزمن، ثم بدأت الانتقادات توجه إليها في بداية الحرب العالمية الأولى.

¹ زيرمي نعيمة، التجارة الخارجية الجزائرية من الاقتصاد المخطط إلى اقتصاد السوق، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التسيير الدولي للمؤسسات، جامعة تلمسان، 2011، ص 33.

وعموما فإن نظرية النفقات النسبية مرتكزة على جانب الإنتاج والعرض وتحدد السلع التي تدخل في التجارة الدولية، لكنها لا تعالج كيفية تحديد نسبة التبادل الدولي، وهذا ما أكمله فيما بعد جون ستيوارت ميل.

3- نظرية القيم الدولية لجون ستيوارت ميل:

كان لجون ستيوارت ميل دور كبير في تحليل قانون النفقات النسبية في علاقته بنسبة التبادل في التجارة الدولية وفي إبراز أهمية الطلب في كل البلدان في تحديد النقطة التي تستقر عندها نسبة التبادل الدولية، حيث تسمى هذه النظرية كذلك بنظرية "ريكاردو-ميل"، وهذا راجع لكون نظرية القيم الدولية عبارة عن توسع لنظرية النفقات النسبية لدافيد ريكاردو، حيث قام جون ستيوارت ميل بإضافة عامل الطلب إلى هذه الأخيرة لتحديد المستوى الذي يستقر فيه معدل التبادل، حيث إكتفى "دافيد ريكاردو" في عرضه على أن التخصص الدولي يعود بالفائدة على البلدين طالما أن معدل التبادل الدولي يقع بين الحد الأدنى والحد الأقصى لثمن أحد السلعتين بالنسبة الأخرى، ولم يحدد العوامل التي تسمح من إقتراب هذا المعدل من الحد الأدنى أو الأقصى، وقد أوضحت نظرية القيم الدولية أن معدل التبادل الذي يحقق التوازن في التجارة الدولية هو ذلك المعدل الذي يجعل قيمة صادرات وواردات كل دولة متساوية.¹

ويتوقف تحديد معدل التبادل الدولي عند ستيوارت ميل على قوة طلب الدولة على ناتج الدولة الأخرى ومرونة هذا الطلب، يتحدد معدل التبادل في هذه النظرية حسب قوة طلب الدولتين على السلعتين، ومرونة هذا الطلب حيث يتحدد الطلب بمعدل التبادل الداخلي بين السلعتين في الدولة الأولى، ومعدل التبادل الداخلي بين السلعتين في الدولة الثانية، وبالتالي تعود المكاسب أكبر من التجارة الدولية إلى صاحب الطلب الأصغر، ويحصل صاحب أكبر طلب على المكاسب الأقل.

الفرع الثاني: النظريات نيوكلاسيكية.

استمرت النظرية الكلاسيكية في تفسير التجارة الدولية إلى غاية الحرب العالمية الأولى، إلا أن المرحلة الأولى للنظرية نيوكلاسيكية ماهي إلا إعادة صياغة نظرية النفقات النسبية وذلك بإدخال المنفعة في تفسير التجارة الدولية والتخلي عن النفقة المحددة على أساس العمل، أما المرحلة الثانية تتمثل في إعطاء أسباب وجود التجارة عن طريق عوامل الإنتاج وأسباب وجود الاختلاف في الأسعار النسبية والأجور.

ظهرت هذه النظريات في أعقاب الانتقادات التي وجهت للنظرية الكلاسيكية وتضم مجموعة من الأفكار والنظريات أهمها:

¹ محمد عبد العزيز، الاقتصاد الدولي، دار الجامعة المصرية، الإسكندرية، 2000، ص 23.

1- نظرية تكلفة الفرصة البديلة لـ "هابلر":

إنتقد "هابلر" سنة 1936 الأساس الذي تقوم عليه نظرية العمل في القيمة، واعتمد على فكرة نفقة الاختيار (تكلفة الفرصة البديلة) بدلا من النفقة المحددة على أساس العمل في تفسير التبادل الدولي، ونفقة الاختيار أو الاستبدال تعبر عن اختيار سلعتين يمكن إنتاج أيهما بإستخدام عامل معين من عوامل الإنتاج، وإنما لا يمكن إنتاجها معا في وقت واحد وبالتالي فإن نفقة الاختيار ليست نفقة إنتاج يتم إنفاقها بالمعنى الصحيح، وإنما هي النفقة التي ضحي بها من أجل إنتاج سلعة من السلع مقابل الحصول على وحدة إضافية من السلعة الأخرى، دون الحاجة إلى وضع افتراضات خاصة بشأن عنصر العمل والذي يستخدم كأى عنصر إنتاجي آخر، وبالتالي فإن الدولة التي تتمتع بإنخفاض في تكلفة الفرصة البديلة لأحد السلع تتمتع بميزة نسبية في إنتاجها.¹

2- نظرية الوفرة النسبية في عوامل الإنتاج (هيكشر - أولين)

إن فكرة هذه النظرية تقوم على إختلاف في الوفرة النسبية لعوامل الإنتاج بين الدول هي التي تؤدي الى قيام التجارة الدولية، إذا أن لكل دولة ميزة نسبية عندما تنتج وتصدر تلك السلع التي تحتاج الى عامل الإنتاج الأكثر وفرة نسبية فيها.

وبالمقابل فلن تكون لهذه الدولة الميزة النسبية للسلع التي تحتاج إنتاجها إلى عامل الإنتاج الأكثر ندرة فيها وبالتالي ستستورد هذه السلعة من الخارج ولقد إعتبره هيكشر أن الاختلاف في التكاليف النسبية بين الدول وأخرى مرتبط باختلاف إنتاجية هذه الدول وأن هذه الإنتاجية تتوقف عاملين هما:

- اختلاف الدول من حيث تمتعها بالوفرة أو الندرة النسبية لعوامل الإنتاج.
- اختلاف دول إنتاج السلع المختلفة.

كما تقوم نظرية هيكشر على نظريتين إذ تقوم كل نظرية على تفسير بعض المتغيرات التي قام بها وهما:

أ- نظرية هبات عنصر الإنتاج: هذه النظرية تحاول تفسير سبب اختلاف النفقات أو المزايا النسبية بين الدول على أساس الإختلاف في الوفرة، أو الندرة النسبية في عناصر الإنتاج.

ب- نظريات تعادل أسعار عناصر الإنتاج: وهذه النظرية تحاول تفسير التغيرات التي يمكن أن تحدثها التجارة الخارجية على أسعار النسبة لعناصر الإنتاج.²

¹ زينب حسين عوض الله، الاقتصاد الدولي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004، ص 117.

² زينب حسين عوض الله، العلاقات الاقتصادية الدولية، الدار الجامعية، مطابع الأمل، الإسكندرية، 2008، ص 36.

3- نظرية "ستولبر - سامويلسون":

تدرس هذه النظرية أثر تغير أسعار السلع على دخول عوامل الإنتاج وقد وضعت النظرية عام 1941، ولقد بنيت هذه النظرية على نفس الأسس التي قامت عليها نظرية "هيكشر - أولين" ولكنها تبحث في الأثر الذي يمكن أن يؤدي إلى تدخل أسعار السلع على حجم إنتاج تلك السلعة وبالتالي على عوائد عوامل الإنتاج المستخدمة في إنتاجها.

وقد بينت هذه النظرية أن زيادة أسعار السلع سوف يعزز من زيادة العائد الحقيقي لعامل الإنتاج الذي يستخدم بكثافة في إنتاج تلك السلع، ويعود السبب في ذلك إلى أن إرتفاع السعر المحلي لهذه السلعة مقارنة بالسلعة الأخرى سيحفز المنتجين على زيادة إنتاجها بدلا من استيرادها المكلف، وبما أن حجم العرض من عامل الإنتاج الإضافي المترافق بزيادة الأسعار يستلزم تحول قسم من عامل الإنتاج المستخدم في إنتاج السلعة الثانية إلى السلعة الأولى، ولكي يتم ذلك لابد من زيادة سعر هذا العامل بالمقارنة مع سعر العامل الآخر، ومن ثم سوف يزداد عائده.¹

4- لغز ليونتييف:

إعتمد الاقتصادي ليونتييف على إختبار النظرية الحديثة للتجارة الخارجية لمعرفة ما إذا كانت تتفق مع نظرية وفرة عوامل الإنتاج على الصادرات وواردات الولايات المتحدة على أساس أنها تتمتع بوفرة رأس المال، وندرة في عنصر العمل كما إستخدم "ليونتييف" في هذا الاختبار أسلوب تحميل المنتج وذلك لحساب رأس المال والعمل اللازم للإنتاج في عدد من الصناعات الأمريكية ووصل إلى نتيجة أن التجارة الخارجية فيها تقوم على أساس تخصصها في الصناعات المستخدمة للعمل بكثافة أكبر من رأس المال.

ومن خلال هذه النتيجة فإن الولايات المتحدة لديها وفرة في العمل بالنسبة لرأس المال لأن العامل الأمريكي يحيط به التجربة، الخبرة والتنظيم، وإن عنصر العمل المتوفر في الولايات المتحدة بالنسبة لعنصر رأس المال، وإذا فعلى أمريكا أن تصدر سلعا ذات كثافة عالية في عنصر العمل بالنسبة لرأس المال وتستورد سلعا ذات كثافة رأسمالية عالية بالنسبة لعنصر العمل.²

¹ محمد دياب، التجارة الدولية في عصر العولمة، دار المنهل اللبناني، الطبعة الأولى، بيروت، 2010، ص 121.

² محمد سيد عابد، التجارة الدولية، مكتبة ومطبعة الاشعاع الفنية، الإسكندرية، 2001، ص 208.

حيث استخدم جداول المدخلات والمخرجات الخاصة بالتجارة الخارجية للولايات المتحدة الأمريكية لعام 1947، إذ تحتوي على بيانات مفصلة عن كميات العمل ورأس المال اللازم لإنتاج السلع المعدة للتصدير وبدائل الواردات الأمريكية نظراً لغياب بيانات عن الواردات.¹

وقد قام بإعادة التجربة مرة أخرى ووصل إلى نفس النتيجة أن الولايات المتحدة الأمريكية تصدر سلع كثيفة العمل وتستورد سلع كثيفة رأس المال، وذلك راجع مما لاشك لإعتماد ليونتيف على بيانات بدائل الواردات، إضافة إلى عدم أخذ بالحسبان عنصر رأس المال البشري الذي يتضمن الانفاق على الصحة والتعليم الذي كان يجب اضافته إلى رأس المال المادي.²

¹ محمد أحمد السريفي، اقتصاديات التجارة الدولية، مرجع سبق ذكره، ص 101.

² ريم ثوامة، خلاوف منير، الإستثمار الأجنبي المباشر والتجارة الدولية، دراسة قياسية لحالة الجزائر (1990-2014)، دار نور للنشر، ألمانيا، 2017، ص 75.

المبحث الثاني: مفاهيم عامة حول لنقل البحري وتطوره.

للنقل البحري دورا فعالا في الاقتصاد العالمي فهو يقدم خدمات لا يستهان بها في مجال نقل البضائع بحرا خاصة بالنسبة لتلك الدول التي تحض بمقومات طبيعي واقتصادية تسهل لها ممارس هذا النشاط.

المطلب الأول: ماهي النقل البحري وخصائصه ومكوناته.

النقل البحري نشاط ووسيلة مهمة من وسائل النقل عامة والنقل الدولي خاصة ذلك لكونه نشاط تسيطر عليه أعداد محدود من الدول ونظرا لكثافة الاستثمار فيه يصعب على الدول النامية تبنيه فما هو النقل عموما؟ وما هو النقل البحري خاصة؟

الفرع الأول: ماهية النقل.

للنقل دلالات وضحة لا يختلف عليها إثنان إلا أن الخبراء والمختصين اختلفوا في وضع تعاريفه وهذه بعضها:

- يهتم النقل بالمظاهر المكانية للحركة من حيث المصدر والمنتهى وتتأثر تلك الحركة بتكلفة المسافة بين النقطتين.¹
 - يتمثل النقل في كل خدمة تضمن التحول الفيزيائي للأشخاص على اختلاف خصائصهم ومستوياتهم والسلع على إختلاف أنواعها وأحجامها داخل فضاء معين من نقطة لأخرى خلال فترة زمنية بواسطة وسائل معدة لهذا الغرض.²
 - تعريف مجمع اللغة العربية بأنه العملية التي بها يتغير مكان الأشخاص والسلع بواسطة وسائل عدة في البر أو البحر أو الجو.³
 - هو عبارة عن خدمة من الخدمات ذات الطابع الاقتصادي والاجتماعي والإنتاجي وهو بمثابة حركة الأفراد والسلع باستخدام المرافق والوسائل اللازمة بهدف تحقيق وتسهيل إنتقالهم من مكان لآخر.⁴
 - إذن نلاحظ أن كل تعريف من هذه التعاريف يتحدث عن تغيير المكان سواء بالنسبة للسلع أو الاشخاص.
- من هنا نستنتج أن النقل يعرف أنه:

¹ حمدون أسماء، تسويق خدمات النقل، مطبوعة مقدمة للسنة الثانية ماستر تخصص تسويق خدمات فرع علوم تجارية، سنة 2018-2019، ص7.

² المرجع نفسه، ص28.

³ حمدون أسماء، مرجع سبق ذكره، ص30.

⁴ ولد لغواطي سعيدة، دور النقل البحري للبضائع في تحقيق التنمية الاقتصادية، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، 2014-2015، ص2.

- العملية التي تحدث تغييرا في مكان الأشخاص أو السلع بواسطة وسيلة مناسبة لبلوغ خدمة معينة ذات طابع اقتصادي أو اجتماعي أو إنتاجي.

- ومن هناك نستكشف أن للنقل أنواع ثلاثة هي: النقل البري والنقل الجوي والنقل البحري.

ونستعرض في هذا المبحث النقل البحري بشيء من التفصيل وذلك بذكر تعريفه وخصائصه ومكوناته.

* تعريف النقل البحري:

- يعرف أنه نشاط إنتاجي من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة منفعة اقتصادية مكانية وزمانية كما يعد نشاطا توزيعيا نظرا لدوره الأساسي في عملية تبادل السلع محليا ودوليا.¹

وهذا ما أقرت به الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات GATS سنة 1999 قطاع النقل البحري قطاعا تجاريا حيث يقوم بنقل أكبر جزء من البضائع حول العالم وتم وصفه أيضا أنه قطاعا خدماتيا يقوم بمهمة تجارة الخدمات للمستقدمين من الموانئ.

- ويعرف النقل البحري من خلال المحاور الرئيسية التي تسهم في تقديم خدمات النقل البحري والتي تضم السفينة وساحات بنائها وإصلاحها والوكلاء الذين يعملون في مجال تقديم خدمات النقل البحري لتسهيل وتنظيم عمليات النقل بالإضافة إلى شركات الشحن والتفريغ وما يرتبط بنشاطها من نقل وتخزين وزيادة إلى ذلك شركات التأمين البحري.²

* إذن يعرف النقل البحري بأنه ذلك النشاط الخدماتي الذي يتم عن طريق البحر ليقدم منفعة مكانية وزمانية كما يعد نشاطا توزيعيا لأن له دورا أساسيا في عملية تبادل السلع محليا ودوليا.

الفرع الثاني: خصائص النقل البحري.

للنقل البحري خصائص عدة نذكر منها:

- التخصص حيث أصبح النقل بالسفن يقوم على نقل مادة معينة مثل ناقلات النفط وناقلات الموز ... الخ.
- الحمولة المتزايدة والكبيرة فقد تصل في بعض السفن إلى عدة مئات آلاف من الأطنان في المناطق ذات الغاطس المائي الذي يزيد عن (10) أمتار.

- السرعة حيث زادت سرعة السفن نتيجة التقنيات المستخدمة في بناء السفن إلى 50 ميلا بحريا.

- انخفاض تكاليف النقل البحري مقارنة بوسائل النقل الأخرى.

¹ المرجع نفسه، ص3.

² بن جبار مجذ وآخرون، قراءة في النقل البحري الدولي والشركات المشغلة للمحطات البحرية، مجلة البناء الاقتصادي، العدد الثاني، ديسمبر 2018، ص 50.

- قيام شركات متخصصة في بناء السفن وفي الشحن وجميع الخدمات صناعة السفن وإصلاحها وبناء أحواض للصيانة أو المخازن للتخزين والتأمين البحري.

- وجود خطوط نقل بحري رئيسية في العالم.¹

الفرع الثالث: مكونات نشاط النقل البحري.

يعتبر النقل البحري أحد الخدمات الرئيسية في تسهيل عملية التجارة الدولية حيث يريد المتعاملون التجاريون إستلام بضائعهم في الوقت والمكان والشخص المناسب كما أنه يعتبر أي النقل أحد اهم لوجيستيات التجارة، وهو يتعرض في الوقت الحالي لضغوطات كبيرة لتوفير متطلبات وإحتياجات السوق العالمية التجارية ولذلك يجب الإهتمام والتفكير بأفضل وأسرع الطرق التي يمكن بها شحن وتوصيل البضائع إلى الأسواق المطلوبة. هناك عدة عناصر تساهم في نجاح وتقديم خدمات النقل البحري للبضاعة والمسافرين على خطوط الملاحة المنتظمة وغير المنتظمة نذكر منها الميناء، السفن والأنشطة المساعدة مثل خدمات النقل البحري التأمين إلخ.

1- البضائع المنقولة بحرا:

إن طبيعة البضائع المنقولة هي التي تحدد إمكانيات التداول والتخزين في الوحدة الواحدة من السلعة بالوزن كما أن صفات السلع تؤثر في تكاليف نقل البضائع وبدورها تحدد نوع السفينة التي ستنقل عبرها.²

2- السفينة وأنواعها:

لنشاط النقل البحري محور رئيسي يدور حوله أولا وهو السفينة والذي يشمل بناء السفن والهيئات الدولية للإشراف وتصنيف السفن، وهيئات التأمين البحري وشركات الملاحة والتوكيلات الملاحية وشركات الشحن والتفريغ والمستودعات البحرية، وهيئات التي تشرف على إدارة الموانئ والمناظر البحرية.³

*** أنواع السفن:**

- **سفن البضائع العامة:** هي السفن التي تنقل بضائع متنوعة ومختلفة كالملابس والأحذية والمعلبات ... إلخ.

- **سفن بضائع الصب الجاف:** هي السفن التي تنقل بضائع جافة (سائبة) مثل الحبوب، الفحم، الرمل ... إلخ.

- **سفن بضائع الصب السائل:** هي السفن التي تنقل بضائع سائلة مثل الزيت، الماء، البنزين، البترول، ... إلخ.

¹ السيد عبد العليم، النقل البحري .. في عالم متغير (7.7) التحديات التي تواجه صناعة النقل البحري، جريدة الوطن تاريخ الدخول 2023/03/21، الساعة 16:22 (<https://alwatan.com/details/119245/print>)

² ياسر محمود عبد الرحمان، النقل البحري والتجارة البينية، الطبعة الأولى، 2022، الابتكار للنشر والتوزيع، القاهرة، ص 62.

³ المرجع نفسه، ص 63.

- سفن الحاويات: هي السفن التي تكون مخصصة لنقل حاويات فقط بمقاييس مختلفة.
 - سفن الدحرجة: هي السفن التي تكون مخصصة لنقل السيارات وعربات القطارات.¹
- 3- الموانئ البحرية:

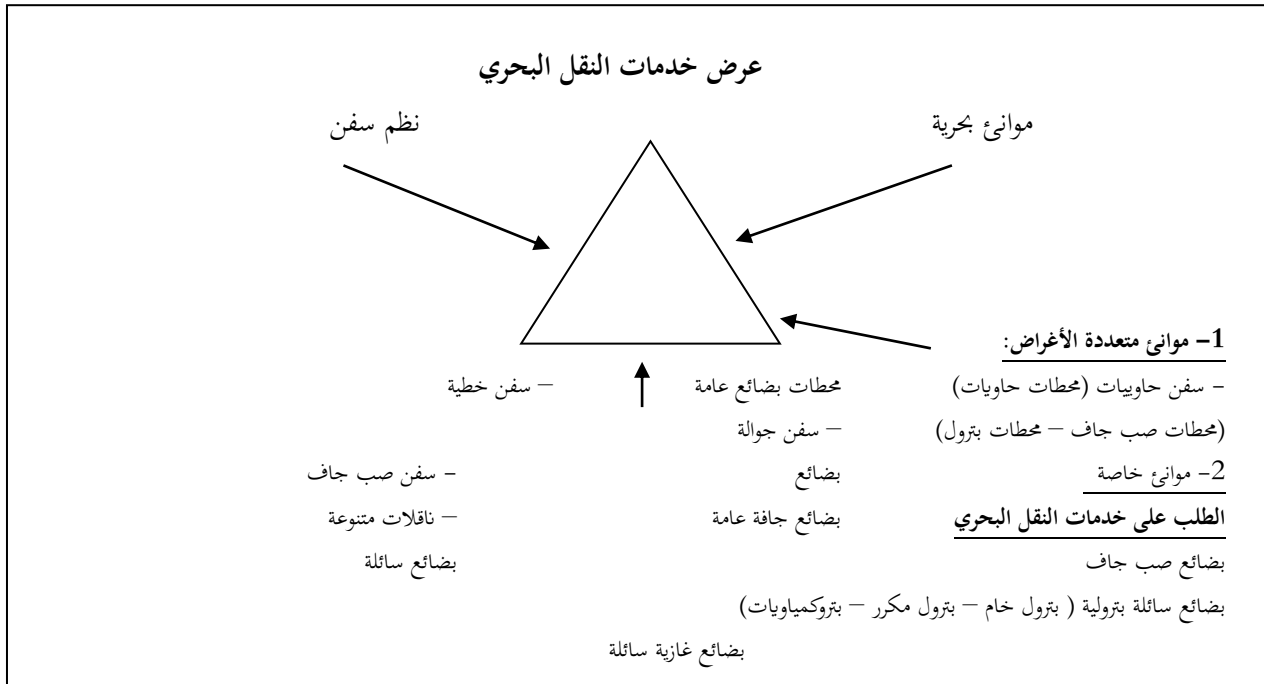
الميناء هو مكان يجهزه الإنسان لخدمة الملاحة البحرية ويكون دائما ملتصقا بالبحر وفي موقع ملائم جغرافيا وبيئيا واقتصاديا وأمنيا، ويحتوي أرصفة ومناثر وعلامات إرشادية وضوئية ومداخل ومرابط ورش صيانة ومحطات وقود وتموين ومراكز تعبئة وتغليف وتجميع وإعادة توزيع والعديد من الخدمات المكملة والاساسية.²

4- الخدمات الملاحية:

يؤدي تنظيم الخدمات الملاحية عالية الكفاءة إلى نقص التكاليف الخاصة بنقل البضائع وقد يحدث نقص في لتوالين لفترات طويلة نسبيا كنتيجة لشدة المنافسة في عدم وجود تنظيمات بالإضافة إلى كون حجم العديد من شركات السفن الجواله أقل من الحجم الأمثل لكي تحقق الكفاءة الكاملة.³

وللتوضيح تم وضع نموذج في شكل بياني يبين عناصر النقل البحري هذا النموذج تم عرضه على طلبة كلية النقل الدولي بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري على هذا النحو في الشكل الآتية:

الشكل رقم(01): عرض خدمات النقل البحري



¹ ياسر محمود عبد الرحمان، مرجع سبق ذكره، ص 63.

² حمد سليمان المشوخي، اقتصاديات والمواصلات، الإسكندرية، منشأة المعارف، 2010، ص 45.

³ ياسر محمود عبد الرحمان، مرجع سبق ذكره، ص 63.

المصدر: ياسر محمود عبد الرحمان، النقل البحري والتجارة البينية، الطبعة الأولى، إبتكار للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2022، ص 65.

المطلب الثاني: أهمية واستراتيجية النقل البحري.

الفرع الأول: أهمية النقل البحري.

يعد النقل البحري أحد ركائز التنمية الاقتصادية لمختلف دول العالم حيث يسهم في تحسين ميزان المدفوعات الذي يعكس الوجه الاقتصادي لتلك الدول كما يتيح فرص العمل للأيدي العاملة الوطنية ويسهم بشكل لافت في إزدهار وتطور المدن التي تقع على ضفاف الأنهار وسواحل البحار والمحيطات من خلال بناء المشاريع البحرية كالموانئ وأحواض بناء السفن والشركات الملاحية وغيرها هذه المميزات تزداد بإزدياد الإعتماد على النقل البحري.

كما أنه من أرخص أنواع النقل جميعا سواء من ناحية التكاليف المادية أو الإمكانيات أو القدرة على الشحن ولا يحتاج للإنشاءات إلا في بداية أو نهاية الطرق الملاحية كالأرصفة والموانئ البحرية كما أن هذه الطرق لا تحتاج إلى صيانة مكلفة أو إصلاحات كالنقل البري ... بالإضافة إلى أنه لا يوجد بها مشكلات أو عقبات كالشلالات أو الجنادل وتتميز السفينة بأنها أقل تكلفة من بنائها وصيانتها بالمقارنة بقطار له نفس الحمولة وإذا تأملنا خريطة العالم سنجد أن هناك دولاً إستفادت كثيراً من سواحلها فكانت أساطيل تجارية ضخمة تجوب العالم شرقاً وغرباً مثل الصين واليابان... بينما لاتزال دول أخرى في طور المحاولة مثل دول الخليج العربي وهناك دولاً للأسف لاتزال تعتمد كلياً على الأساطيل الأجنبية مثل الدول النامية.¹

وعليه تكمن أهمية النقل البحري للبضائع في:²

- 1- نقل السلع والبضائع إلى المكان والزمان المحدد بين الطرفين.
- 2- توسيع رقعة المبادلات التجارية الخارجية بين الدول مما يساهم في قيام رقعة تبادلات خارجية وربط علاقات تجارية بين مختلف البلدان.
- 3- القدرة الفائقة للسفن على نقل الحمولات الضخمة التي يستعص نقلها بالطائرات.
- 4- يعتبر أول طريقة تستعمل في النقل ويسمح بانتقال عدد كبير وضخم من البضائع عبر مسافات طويلة.
- 5- النقل البحري يعمل على رفع الإنتاج، وذلك بإرتفاع نسبة العلاقات في العالم.

¹ مجيد ملوك السامرائي، تكنولوجيا النقل العالمي واتجاهات التجارة الدولية الحديثة، 2015، العراق، ص 30-31.

² المرجع نفسه، ص 32.

6- لا يمكن تصور اقتصاد قوي ومتين دون القيام بعملية النقل البحري للبضائع ودون علاقات تبادلية للتجارة الدولية.

الفرع الثاني: استراتيجية النقل البحري:

يعتبر النقل البحري أحد الخدمات الرئيسية في تسهيل عمليات التجارة الدولية حيث يريد المصدرون والمستوردون إستلام بضائعهم في الوقت والمكان والشخص المناسب، كما يعتبر النقل البحري عنصرا من عناصر لوجستيات التجارة، ويتعرض مجال النقل البحري إلى ضغوط كبيرة لتوفير متطلبات واحتياجات السوق العالمية التجارية ولهذا يجب الإهتمام والتفكير بأفضل الطرق التي يمكن بها شحن وتوصيل البضائع إلى الأسواق المطلوبة، ولأنه في أحيانا كثيرة يكون النقل البحري هو البديل الوحيد المتاح وعند إختيار طريقة النقل بواسطة البحر فإن المصدر أو الشاحن يجب أن يراعي ما يلي:

- 1- وقت التسليم: حيث يكون أسرع ما يمكن لإرضاء العميل.
- 2- التكلفة: يجب أن تكون أقل مقابل خدمة جيدة.
- 3- التكلفة الرأسمالية: ويقصد بها الفوائد العائدة من رأس المال.
- 4- تدفقات رأس المال: وارتباطها بالوقت المستغرق أثناء النقل.
- 5- تكلفة التأمين والتغليف: الذي يجب أن يكون مناسباً لكل وسائل النقل المستخدمة.

المطلب الثالث: التطورات الحديثة للنقل البحري للبضائع.

نظرا للإنتعاش الاقتصادي الدولي وإشتداد المنافسة بين الدول المتقدمة وزيادة الابتكارات والاختراعات، شهد قطاع النقل البحري تطورات عديدة غيرت أنماطه ووسعتها وأصبحت هناك تكتلات شركات ملاحية عملاقة فرضت سيطرتها الاقتصادية بدون منازع وظهر جليا التطور التكنولوجي في قطاع النقل البحري في عنصرين هامين هما الموانئ والسفن وانظمتها.

الفرع الأول: تطور السفن ومعداتها.

كانت السفن سابقا تسير وفق الطرق اليدوية وهو المنهج المتبع في عمليات تداول السلع والبضائع من وإلى السفن وهذا في الفترة التي تلت الحرب العالمية الثانية، وهذا ما يفسر بقاء السفن مدة طويلة في الموانئ تقدر بـ 60% من وقت رحلتها و40% في البحر (الإبحار).¹

¹ أيمن النحراوي، لجستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، مصر، 2008، ص 96.

وبسبب ظهور الثورة الصناعية وزيادة الطلب العالمي على السلع والبضائع وانتشار الشركات متعددة الشركات. مما جعل هذا القطاع يشهد تغيرات في استحداث سفن قادرة على تصريف واستيعاب الإنتاج بأحجام تستوعب مستوى الاستهلاك العالمي وهذا ما أدى بمنظمات الاعمال الدولية والحكومات وحتى الدول إلى التسارع والتسابق في بناء سفن تستجيب للتطور التكنولوجي الحاصل.¹

ومن هنا عرف الاسطول البحري العالمي تناميا متسارعا شاركت فيه الكثير من الدول المصنعة. وفي هذا الصدد زادت الطلبات على بناء السفن المتخصصة بما في ذلك سفن الحاويات وسفن بضائع الصب ذات الطاقة الاستيعابية الكبيرة والمجهزة بأرقى وأحدث التكنولوجيات والأجهزة التي توفر الملاحاة السريعة والأمانة للبضائع فبرزت بذلك أجيال متعاقبة تعكس بوضوح مدى التقدم التكنولوجي الذي وصلت إليه صناعة النقل البحري عبر التاريخ.

ويبين الجدول التالي هذه الأجيال مع بعض الخصائص التقنية لها جدول تطور السفن.

جدول رقم (01): أجيال السفن الحاويات ومواصفاتها الهندسية.

أجيال سفن الحاويات	السعة بالحاوية المكافئة TEU	الطول بالمتر	العرض بالمتر	غطاس السفينة بالمتر
الجيل الأول 1968	1100	190	27	09
الجيل الثاني (1970-1980)	2000-3000	213	27.4	10.8
الجيل الثالث (1980-1987)	3000-4500	294	32	12.2
الجيل الرابع (1988-1995)	4000-5000	280-305	41.1	12.7
الجيل الخامس (1996-2005)	6400-7500	300-347	42.9	14
الجيل السادس (2006-2007)	8000-9000	330-380	47	14.5

¹ أيمن النحراوي، منظومة النقل البحري بسفن الحاويات، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، مصر، 2009، ص 77.

15	58	400-380	-12500 15000	الجيل السابع (2013-2007)
أكثر من 16	58	400	22000	الجيل المرتقب

المصدر: ولد لغواطي سعيدة، صناعة النقل البحري العربي في ظل التحولات الاقتصادية العالمية، التجربة الإماراتية نموذجاً للفترة بين 2007-2018. أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه علوم اقتصادية. جامعة الجزائر3، 2019-2020، ص31.

إن التطورات الحاصلة في صناعة سفن الحاويات ماهي الإنتاج للتغيرات في مستويات التطور التكنولوجي الذي عرفه العالم خلال الاحقاب المتوالية، والذي أدى بملاك السفن والمصنعين إلى تسريع خطوات البحث لوصول إلى سفن من خلالها يتم تحقيق توليفات لعناصر مختلفة تنعكس على التكلفة والسرعة والسلامة والمردودية بشكل عام، فظهرت بذلك عدة أجيال في سفن الحاويات اعتباراً من سنة 1968 التي عرفت تصميم سفينة Wesser Express كأولى سفن الجيل الأول والتي تراوحت طاقتها الاستيعابية بين 700 و1100 حاوية مكافئة، وسرعة إبحار 20.6 عقدة بحرية وابعاد تزيد عن 170 متراً طولاً و24 متر عرضاً وغطاس عمقه 7.8 و9 متراً.¹ وقد عرفت هذه الفكرة إستنساخات وتعديلات مختلفة على مستوى مخابر البحث والهندسة البحرية وشركات بناء السفن العالمية، حيث مست هذه التطورات مختلف أجزاء السفينة كالمحرك، التجهيزات الميكانيكية والكهربائية، التجهيزات الالكترونية ونظم الاتصال وغيرها من المعدات ذات.

* وفرات الحجم في سفن نقل الحاويات وحمولات سفن الاسطول العالمي:

لقد إتجه العالم في بناء سفن الحاويات إلى زيادة حجمها نظراً لما تحققه من تناقص في التكاليف لكل حاوية نمطية في الميل البحري الواحد مقارنة بالسفن الأصغر حجماً. ولأن صناعة السفن تعرف تطوراً كبيراً في الآونة الأخيرة ونقصد هنا سفن الحاويات فقد تطور معها مفهوم وأسلوب الإدارة في شركات الملاحة البحرية وأيضاً تطورت معها الموانئ البحرية لأن هذا ما جعل الشركات المتخصصة في هذه الصناعة تلجأ لبناء السفن من أجيال مختلفة لتلبية متطلبات سوق النقل البحري ومع تطور حجم التجارة الدولية ظهرت سفن بأحجام ضخمة تخدم اقتصاديات الحجم الكبير من ناحية التكاليف المنخفضة ونقل عدد كبير من الحاويات.²

¹ أيمن النحراوي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، 2014، ص ص 249-256.

² بان علي حسن المشهداني، تطور النقل الدولي بسفن الحاويات، للفترة 2008-2020 والتحديات التي تواجهه، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا المجلد 17/ العدد 27 سنة 2021 ص 1-10، ص 3.

جدول رقم (02): التالي يبين تأثير التكلفة حسب السعات في سفن الحاويات.

سفنينة سعة 6000 حاوية نمطية	سفنينة سعة 4000 حاوية نمطية	سفنينة سعة 2000 حاوية نمطية	التكلفة
105 مليون دولار	85 مليون دولار	55 مليون دولار	التكاليف الاستثمارية لبناء سفينة الحاويات
17500 دولار	21250 دولار	27500 دولار	نصيب الحاوية الواحدة من التكلفة الاستثمارية الاجمالية
0.03 دولار	0.04 دولار	0.06 دولار	تكلفة التشغيل لكل حاوية نمطية لكل ميل بحري

المصدر: صلاح إسماعيل وعبد الرحمن توفيق، تسعير خدمات الموانئ البحرية، مركز الخبرات المهنية للإدارة، القاهرة، 2007، ص 198.

إن المكاسب المتحققة من وفرات الحجم والناجحة عن نشر السفن الكبيرة لا تفيد الموانئ ومقدمي خدمات النقل الداخلي لأنها ستعمل على زيادة مجموع تكاليف النقل عبر سلسلة اللوجستيات لذا فإن الزيادة في حجم السفينة يؤدي إلى إرتفاع الطلب على الشاحنات وساحات التخزين فضلا عن زيادة الإستثمار في عمليات التحريف والرافعات الأكبر حجما.¹

الفرع الثاني: تطور الموانئ.

يعرف الميناء بأنه نقطة من الساحل البحري الذي يقع على حافة المحيطات أو البحار أو الأنهار تتوقف فيه السفن وترسو فيه من أجل الشحن أو التفريغ ويكون مجهزا بحيث يستقبل السفن ويأمن لها جميع عمليات التجارة البحرية أو الصيد البحري أو النزهة.

ومن هنا يتبين أن الميناء من أهم الدعائم التي تقوم عليها صناعة النقل البحري لما يقدمه من تسهيلات لعمل السفن.²

1- مواصفات الموانئ الحديثة:

- أن تكون مرتبطة بشبكة متكاملة من الطرق البرية والسكك الحديدية.
- توافر منظومة المعلومات المتطورة والتي تعتبر المحرك الرئيسي لمنظومة النقل الدولي المتعدد الوسائط.
- الكفاءة الجيدة في تلبية إحتياجات وتوقعات مستخدمي الميناء .
- توافر الخدمات اللوجستية والقيمة المضافة.

¹ الاونكتاد، موجز تنفيذي استعراض النقل البحري، 2020، ص5.

² ولد لغواطي سعيدة، مرجع سبق ذكره، ص31.

- سرعة أداء الخدمات وبتكاليف اقتصادية منخفضة.

إضافة إلى ذلك فإن الشركات العالمية للملاحة تحتاج من الموانئ المتطلبات المستقبلية الآتية:

- لا تقل ساعات العمل عن 21 ساعة في اليوم.

- عدد الأرصفة المتاحة بالمحطة يصل الى 8 أرصفة.

- ظروف العمل عادية وتوفر الاستقرار أساسي والأمني مع مراعاة الاجازات الإقليمية والعالمية.

- تشغيل السفينة بمجرد وصولها ومع جاهزية إجراءات المغادرة بعد الانتهاء مباشرة.

- توفير مساحات تخزينية لا تقل عن 600 الف متر مربع.¹

الباحث في مجال النقل البحري يلاحظ أنه من تسعينات القرن الماضي توسع دور الموانئ من مجرد مرفأ ترسو فيه السفن إلى مركز لإدارة عدة أنشطة أخرى لها علاقة بالمنطقة المحيطة به والذي تنطلق منه سلسلة نقل جديدة تعود بأرباح تمثل أكثر من ثلث إيرادات الميناء العادية.² وقد تطورت الموانئ إلى مراكز خدمات تجارية وصناعية تضيف في كثير من الأحيان قيمة إضافية للبضائع التي تتداولها.

وقد ظهرت موانئ جديدة وحديثة تديرها وتشغلها منظومة وتقنيات عالية الدقة والكفاءة وذلك باستخدام الحاسب الآلي والتقنيات المعلوماتية الأخرى التي تعتمد على نظم التجارة الالكترونية للمعلومات. ومس ذلك حتى محطات الحاويات وجميع الأنشطة ذات العلاقة التكاملية مع نشاط تداولها صناعة وإصلاح وصيانة وتأجير الحاوية وظهرت الحاوية الالكترونية.³

وإستعملت التكنولوجيا في تسليم البضاعة إلى وسائل الشحن الأخرى عند بوابات الميناء والتي سمحت بتقليل زمن بقاء السفينة في الميناء مما إنعكس على زيادة إنتاجية الميناء وظهر الميناء الذي يستخدم للتخزين وتقام فيه المشروعات فيجعل ذلك ميناء مولد للقيمة من ناحية إلى دعم كلا البعدين الاجتماعي بتوفير فرص عمل واقتصادي بتحقيق أرباح مالية من شأنها دعم موازين مدفوعات الدول.⁴

¹ عمر بن برنو، دور الموانئ في تطوير التجارة الخارجية، دراسة حالة ميناء مستغانم، مذكرة لنيل متطلبات شهادة ماستر أكاديمي، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، الجزائر، 2022/2021، ص11.

² عمر بن برنو، مرجع سبق ذكره، ص 12.

³ إيمان النحراوي، لوجيستات التجارة الدولية، مرجع سبق ذكره، ص 79.

⁴ شريف ماهر هيكل، اللوجستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2015، ص 301.

2- الموانئ المحورية:

ظهر هذا النوع من الموانئ عندما إتجهت الشركات الملاحية لإستغلال اقتصاديات الحجم بالدخول في تحالفات ضخمة وبناء سفن عملاقة يمكن لهذه الموانئ إستقبالها والوفاء بمتطلبات الشركات الملاحية الكبرى عن طريق إستثمارات عالية وتكنولوجيا حديثة وتنظيم إداري عالي الكفاءة وبهذا تغير المفهوم التنافسي للمنطقة الجغرافية حيث أن دخول ميناء واحد في كل منطقة يعمل على توفير البضائع الكافية لملاء السفن الهائلة الحجم، وتقليل عدد الموانئ التي تدخلها السفن الأم لتوفير رسوم الموانئ.¹

وقد أحدث تغيرا ملموسا في دورة التجارة العالمية تطبيق التكنولوجيا وإستعمال البرمجيات الحديثة مما مكن صناعة النقل البحري من الإلتقاء بتطبيقات النظام المركزي على الشاطئ وسير تدفق البضائع بالقضاء على التأخرات التي تحدثها التعاملات الورقية مما ينتج عنه تسهيلات في كفاءة النقل.

3- دور الموانئ:

- يعد قطاع النقل عاملا قويا من حيث التنمية الاقتصادية والإقليمية المتوازنة فضلا عن تأثيره الكبير على التكامل الوطني في السوق الاقتصادية العالمية.
- الموانئ البحرية عنصر مهم في سلسلة التوريد بين النقل البحري والبري ومكون رئيسي في توزيع الشحن.
- إنه مدخل المنتجات والبضائع والركاب لبلد ما، وكذلك باب الخروج لجميع الصادرات إلى الأسواق الدولية.
- الموانئ هي نقاط الالتقاء لأنظمة النقل الداخلية والساحلية.
- الموانئ هي أساس تطور النقل الحديث المعروف بالنقل متعدد الوسائط.
- تخلق الموانئ وظائف وتدعم أيضا التوظيف في القطاعات ذات الصلة مثل النقل بالشاحنات والنقل بالسكك الحديدية.

الفرع الثالث: آفاق التطورات المينائية.

هناك إرتباطا وثيقا بين تطور الموانئ وحجم التجارة الدولية التي تمر عبرها وكنتيجة للاكتظاظ الذي يحدث فيها أي في الميناء ويسبب مشكلة عند الأطراف المتعاملة فيه مما يتطلب إنجاز مشاريع جديد لتطويرها حيث أن ضيق الموانئ في المدن الكبرى مع مرور الزمن أصبح يتطلب التوسعة والتطور ويخضع ذلك لمشاورات ومحادثات مشتركة بين مجموعة مصالح مختلفة (العاملون والسكان والمستخدمون وأرباب العمل وغيرهم...) لأن كل ينظر

¹ د. كاكي عبد الكريم وبجاوي عبد الحفيظ، مساهمة النقل متعدد الوسائط في تطوير التجارة العربية البينية، مجلة البحوث والدراسات التجارية العدد الرابع، سبتمبر 2018، ص 77-78.

لذلك من جانبه الخاص ويبحث عن مصلحته فالسكان على سبيل المثال يبحثون عن العمالة المباشرة وغير المباشرة.

ومع ظهور سفن وفرات الحجم كان لا بد من ظهور موانئ تقديم خدمات تليق بها تتمثل في تحديث بنيتها التحتية مثل الرصيف وأحواض البوران والحواجز البحرية ...

وبنيتها الفوقية مثل الرافعات ومرافق التخزين والمكاتب وغيرها... ومن واجب مديري الموانئ والحكومات التابعة لها إجراء تغييرات وتحسينات مستمرة تتماشى مع متطلبات الإستشارات الكبرى في مجال التجارة البحرية العالمية.

ومن أهم التحديات التي تواجه الموانئ التي تتعامل مع الناقل البحري للحاويات تخفيض تردد فرادى السفن على الموانئ.

ولأن السفن الأكبر حجماً تتردد على عدد أقل من الموانئ الرئيسية فإن وتيرة وصول البضائع ستعرض موانئ تثير للاختيار لأن معدل تدفق البضائع للميناء يجب أن يماثل معدل خروجها منه حتى لا يحدث إكتناظ.¹ والجدير بالذكر أن للموانئ ثلاث أجيال طبقاً لثلاثة معايير

1- موانئ الجيل الأول وهي الموانئ التقليدية.

2- موانئ الجيل الثاني وهي الموانئ الصناعية.

3- موانئ الجيل الثالث وهي الموانئ اللوجستية.²

1- موانئ الجيل الثالث (الموانئ اللوجستية):

هي الموانئ التي ظهرت مع ظهور إنتشار إستخدام الحاويات في معظم دول العالم في أواخر الثمانينات من القرن الماضي، حيث أصبح البحث عن أفضل السبل لتحقيق اقتصاديات التشغيل بإستخدام الطرق البحرية وتحقيق مفهوم الباب للباب وفي الوقت المناسب مع تدني مستوى التكلفة وهنا ظهر مفهوم جديد وهو النقل متعدد الوسائط وقد ساهم ذلك في تدعيم مفهوم العولمة وإتفاقية تحرير التجارة العالمية في تسعينات القرن الماضي وبالتالي اعتماد هذه الموانئ على الأرصفة المتخصصة، والإرتباط بالمراكز الإنتاجية والتصنيعية والخدماتية بشبكة معلومات لتسهيل حركة تدفق التجارة العالمية.³

¹ استعراض النقل البحري، منشورات الأمم المتحدة، أمانة اونكتاد، 2012، ص 111.

² محمد سلامة محمد سلامة، التخطيط الاستراتيجي للموانئ البحرية المصرية، رسالة ماجستير غير منشورة معهد النقل الدولي واللوجستيات الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، 2006، ص 13.

³ محمد جلال خطاب، اقتصاديات الموانئ بين النظرية والتطبيق، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2015، ص 39.

ومن الإمكانيات التي تتميز بها هذه الموانئ نذكر منها:

- أصبحت مراكز لتوزيع البضائع والمعلومات بالإضافة إلى الأنشطة اللوجستية.
- تحولت إلى حلقة من حلقات النقل الدولي متعدد الوسائط وليس بداية ونهاية البضائع.
- تنفيذ العمليات التقليدية (شحن-تفريغ-تخزين) بمعدات حديثة ذات إنتاجية عالية.
- الاعتماد أساساً على التكنولوجيا المتقدمة التي تعد المحرك لمنظومة النقل متعدد الوسائط.
- تقدم مجموعة من الخدمات المتعددة والمتكاملة.
- تحقيق قيمة مضافة أفضل من التي تتحقق في موانئ الجيل الأول والثاني نظر لتوفير كافة أنشطة القيمة المضافة.
- السرعة في أداء الخدمات بتكلفة مقبولة من كافة المتعاملين.
- توافر شبكة نقل داخلية متكاملة المحاور للنقل داخل الميناء من طرق وسكك حديدية على درجة عالية الكفاءة.
- الجمع بين الصفة المحورية والرافدية بمعنى ربط الموانئ المحورية التي تستقبل سفن الحاويات العملاقة بخطوط رافدية منتظمة التردد، إن للموانئ المجاورة والقريبة لتوصيل الحاويات الخاصة بها في الوقت المناسب.¹

¹ مرجع نفسه، ص40.

المبحث الثالث: دراسات سابقة.

حسب الإطلاع وفي حدود ما توفر لدينا من معلومات ومراجع حول موضوع البحث هناك مجموعة من الدراسات والبحوث العلمية التي تناولت موضوع التجارة الدولية والنقل البحري نذكر منها:

المطلب الأول: دراسات سابقة عن التجارة الدولية.

1- دراسة ريبير مُجد سليمان: أثر تحرير التجارة الدولية على المؤشرات الاقتصادية السعودية خلال الفترة (2000-2016)، تهدف الدراسة إلى بيان تأثير تحرير التجارة الدولية على المؤشرات الاقتصادية السعودية إذ تم الاعتماد على متغير المستقل (الإنفتاح التجاري) فيما تم الاعتماد على المتغيرات (الناتج المحلي الإجمالي، معدلات التضخم، الميزان التجاري، إيرادات الرسوم الجمركية، معدلات البطالة، التدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر) كمتغيرات التابعة وتوصلت الدراسة إن تحرير التجارة الدولية يؤثر بشكل إيجابي على (الناتج المحلي الإجمالي، الإستثمار الأجنبي، إيرادات الرسوم الجمركية) بينما أثر سلبي على كل من (البطالة، التضخم) في السعودية، وتوص الدراسة على السعودية أن تقوم بتنويع القاعدة الانتاجية وزيادة الإستثمار في قطاع الصناعي من أجل زيادة الصادرات وتقليل التضخم المستورد، وأيضا تقليل الإعتماد على العمالة الأجنبية من أجل تخفيض نسبة البطالة.

2- دراسة وليد عاي: حماية البيئة وتحرير التجارة الخارجية في إطار المنظمة العالمية للتجارة، أطروحة شهادة دكتوراه في العلوم الاقتصادية (تخصص الاقتصاد الدولي والتنمية المستدامة)، جامعة فرحات عباس سطيف 1، 2018-2019، تهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على موضوع حماية البيئة وتحرير التجارة الخارجية في إطار المنظمة العالمية للتجارة، وخلصت الدراسة إلى أن العلاقة بين التحرير التجاري والبيئة علاقة ترابطية، حيث يوجد تباين في وجهات النظر فهناك من يرى أن تحرير التجارة بإمكانه المساهمة في حماية البيئة من خلال التكنولوجيا النظيفة، في حين يرى البعض عكس ذلك، كما ترى المنظمة العالمية للتجارة أن التحرير التجاري ليس سببا رئيسيا في تدهور البيئة بل هو فشل قوانين السوق والدولة في التعامل مع المشكلات البيئية، إلا أنها لا تنفي مساهمتها في تزايد المشكلات البيئية وبما أن هاته الدراسة كانت تخص حالة الجزائر، فإنه بالنسبة للجزائر فقد تبنت سياسة التحرير التجاري مع بداية تسعينات القرن العشرين، إلا أن عملية التحرير التجاري لم تتوصل للهدف المنشود وهو تنويع الصادرات خارج المحروقات رغم كل الجهود المبذولة وفي جانب حماية البيئة فقد تم وضع آليات ومعايير لحماية البيئة، وتبني استراتيجيات، رغم ذلك تشهد الجزائر العديد من المشكلات البيئية ومن بينها ظاهرة التغيرات المناخية. أما عن إنضمام الجزائر للمنظمة العالمية للتجارة فقد تم تقديم ملف الإنضمام في جوان 1996 إلا أنها لم تكتسب صفة العضوية بعد، وذلك راجع إلى عدة أسباب وعراقيل، ومن المتوقع أن عملية

الإنضمام ستكون لها إنعكاسات يغلب عليها الطابع السلبي وذلك راجع لهشاشة الاقتصاد الوطني وإرتباطه الوثيق بأسعار المحروقات.

3- دراسة عادل هبال وعبد الناصر بوزايدة: دور غرفة التجارة الدولية في ترقية التجارة الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، تخصص قانون أعمال (2018-2019)، تلخص هذه الدراسة موضوعا يدور حول إسهامات غرفة التجارة الدولية في إثراء القواعد الموضوعية لقانون التجارة الدولية، حيث لا يخفى هيكله غرفة التجارة الدولية والتي تضم في عضويتها شركات متعددة الجنسيات ورجال أعمال وخبراء في الإقتصاد والقانون وغرف تجارة وطنية، الشيء الذي يجعل لها دورا فاعلا في تطوير التجارة الدولي وتدفع الإستثمارات، وذلك من خلال إيجاد حلول للمنازعات المستجدة في بيئة الأعمال بما يمكنها من مساندة التطورات الحاصلة في المجتمع التجاري العالمي، إضافة إلى دورها في توحيد قواعد قانون التجارة الدولية وهو ما يمثل أحد أهم إرثاصات العولمة القانونية.

4- دراسة العبيدي عماره وخلاتفة العلمي ومُجد البشير بن عمر: دراسة تحليلية في العلاقة بين التجارة الدولية والبيئة، جامعة الوادي (الجزائر)، ملتقى الدولي: الإتجاهات الحديثة للتجارة الدولية وتحديات التنمية المستدامة نحو رؤى مستقبلية واعدة للدول النامية 02-03 ديسمبر 2019، وتهدف هذه الدراسة إن الإفتقار الكبير للفهم العميق للعلاقة المتشابكة بين التجارة والبيئة إنعكس على من يشددون على أهمية تحرير التجارة الدولية وما ينجر عنه من القضاء على البطالة وتحقيق الرفاه يرون بأن إدخال الشروط البيئية ضمن إطار التجارة الدولية سوف يترتب عنه المزيد من القيود والعقبات أمام مسار تحرير التجارة لا يؤدي بالضرورة إلى الإضرار بالبيئة بل قد يكون على العكس من ذلك، فقد يكون عاملا مساعدا على نشر تكنولوجيا حماية البيئة وإتاحة المنتجات الصديقة للبيئة، كما أن أخذ العنصر البيئي ضمن أولويات التجارة قد يكسبها ميزة تنافسية إضافية تعزز من فاعلية النشاط الإقتصادي من جهة وتحقق حماية بيئية مناسبة وتعزز الرفاه من جهة أخرى وهو الإتجاه الذي تنادي به مسيرة التنمية المستدامة.

5- دراسة مُجد أمير العزت يعقوب: تأثيرات التجارة الدولية على النمو الإقتصادي: أدلة من ماليزيا وخمس دول، 2020، تهدف هذه الدراسة على أن التجارة الدولية هي عامل مهم في رفع مستويات المعيشة وتوفير فرص العمل وتمكين المستهلكين من الإستفادة من مجموعة متنوعة من المنتجات، في السنوات الأخيرة زادت التجارة الدولية مع تخصيص حصة أكبر من الناتج المحلي الإجمالي للصادرات والواردات، الغرض الرئيسي من هذه الدراسة هو تحقيق في تأثير التجارة الدولية على النمو الاقتصادي في ماليزيا ودول الآسيان الخمس الأخرى وهي أندونيسيا

وسنغافورة وتايلاند والفلبين وفيتنام، لإجراء تحليل بيانات الفريق، تم النظر في 30 عاما من 1989 إلى 2018 تم إعتبار الصادرات والواردات ونفقات الإستهلاك والإستثمار الرأسمالي والإنفاق الحكومي كمتغيرات توضيحية من أجل قيادة هذه الدراسة أشارت الأدلة التجريبية التي أجراها أبو ناصر نظام (2019) إلى أن التجارة الدولية قد يكون لها عواقب مختلفة اعتمادا على الموقع الجغرافي لكل بلد والسياسات الأخرى لذلك البلد.

6- دراسة يحي مناصري وعلي مكيد: دراسة تحليلية لواقع التجارة الخارجية الجزائرية في ظل التوجهات الحديثة للتجارة الدولية، مجلة البشائر الإقتصادية، 30 ماي 2020، إستهدفت الدراسة تحليل التجارة الخارجية الجزائرية في ظل التحولات الراهنة والتوجهات الحديثة للتجارة الدولية معتمدين في ذلك على بعض مؤشرات كفاءة التجارة الخارجية منها: مؤشر درجة الإنكشاف للتجارة الخارجية، ومؤشر المشاركة في التجار الدولية، ومؤشر نصيب الفرد من التجارة الخارجية وغيرها من المؤشرات إضافة إلى تحليل تطور التجارة الخارجية الجزائرية، وهيكلتها السلعية والجغرافية، وقد خلصت الدراسة إلى عدة نتائج أهمها وهو ضعف كفاءة التجارة الخارجية الجزائرية وعدم تأثرها بالإيجاب بالمزايا التي أتت بها التوجهات الحديثة للتجارة الدولية.

7- دراسة بورقبة خديجة ورمضاني مُجد: دراسة تحليلية لأثر تحرير التجارة الخارجية على الشغل حالة الجزائر خلال الفترة (2010-2021)، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم (الجزائر)، سعت الجزائر إلى تبني سياسة الإنفتاح التجاري كوسيلة لتحقيق التنمية الاقتصادية، التي تساهم في دعم النمو الاقتصادي وتعزيز خلق فرص العمل، وعليه تهدف هذه الدراسة إلى تحليل أثر التحرير التجاري على التشغيل خلال فترة 2010-2021 من خلال الاعتماد على المنهج الوصفي للإلمام بالجوانب النظرية، إضافة إلى المنهج التحليلي الذي سمح لنا بتحليل مختلف الإحصائيات لمؤشرات مختلفة تسمح بدراسة العلاقة السببية بين التحرير التجاري ومستويات التشغيل في ظل الظروف الراهنة، وخلصت النتائج إلى أن تحرير التجارة الخارجية الجزائرية لم تؤدي إلى زيادة ملحوظة للقدرة التصديرية للبلد في قطاعات خارج المحروقات، وبالتالي فإن التأثير يكون محدود في خلق وزيادة فرص العمل، وأن عائدات قطاع المحروقات هي التي تساعد في خلق مناصب عمل إلى غاية الآن، إذ يستوجب على الجزائر العمل على دعم وتنويع الصادرات خارج المحروقات وفتح المجال أمام القطاعات أخرى للاستفادة أكثر من مزايا الانفتاح.

المطلب الثاني: دراسات سابقة متعلقة بالنقل البحري.

الفرع الأول: دراسات باللغة العربية:

1- دراسة آمال خليفني: بعنوان " دور النقل البحري في المبادلات الخارجية للجزائر في ظل الإصلاحات الاقتصادية (1987-1997) دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البحري SNTMCNAN. مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع التخطيط، جامعة الجزائر 1997، وقد توصلت الباحثة إلى:

- يسهل النقل البحري نقل البضائع في وقت قصير وبكمية كبيرة.

- يعمل النقل البحري على ترقية المبادلات الخارجية.

- تعاني الموانئ الجزائرية من مشاكل عدة رغم الإصلاحات التي مرت بها.

- المشاكل دائما تؤدي إلى محدودية ترقية النقل البحري والتنمية الاقتصادية والإبتعاد عن التطور وعد مواكبته.

- قدرات الأسطول الجزائري محدودة لأن السفن قديمة وليس لها قدرة على المنافسة في زمن التطور والتكنولوجيا.

2- دراسة رصاع حياة: بعنوان "أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها. مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماجستير علوم اقتصادية تخصص إقتصاد دولي جامعة وهران 2012/2013.

وقد كشفت الباحثة عن مدى ضرورة أهمية تطبيق النقل البحري متعدد الوسائط في الدول العربية ومدى تغلغل أنشطة اللوجيستات في عمليات إدارة الموانئ بإعتبارها المعيار الذي باتت الموانئ ومحطات الحاويات تخضع لمقاييسه. وقد عالجت الباحثة موضوع النقل البحري العربي بشقيه الأسطول التجاري البحري العربي والموانئ البحرية وكشفت أن هذا الأسطول لا يمثل سوى نسبة ضئيلة جدا من طاقة الأسطول البحري العالمي لأن معظم الدول العربية مازالت تعتمد على الإستثمار في تمولات سفن من الأنواع المتقدمة تكنولوجيا وعديمة الجدوى من الناحية الاقتصادية والغنية والتي لا تلبى متطلبات التجارة العالمية ولا تتكيف مع التطورات التكنولوجية الجديدة مما ينعكس بشكل خطير على القدرة التنافسية الحالية والمقبلة للأساطيل العربية طبعاً بإستثناء القليل منها مثل الإمارات العربية، السعودية، وبينت الدراسة ما شهده النظام الاقتصادي العالمي من تغيرات مست النقل العالمي والعربي خاصة كهيمنة الشركات متعددة الجنسيات والثورة التكنولوجية الصناعية الثالثة والأزمة المالية العالمية وما لها من تأثير على النقل البحري العربي وخاصة إتفاقية الجانوس عند تطبيقها على كل قطاعات الخدمات عند تطبيقها. كما أنها لم تحمل جانب المشاكل التي يعاني منها النقل البحري العربي والتحديات التي تواجهه بإعتباره ركيزة اقتصادية.

وتوصلت إلى أن النقل البحري العربي يحتاج إلى مواكبة التطورات التكنولوجية العالمية لأن اللوجستيك يتماشى مع التغيير المستمر في الطلب العالمي.

3- مقال رصاع حياة وبوحركات بوعلام: بعنوان " تكنولوجيا المعلومات والبنية التحتية للتجارة الدولية " جامعة ابن خلدون تيارت، الجزائر 2019.

بينت الباحثة من خلال هذه الدراسة أن للتطورات التكنولوجية أثرا واضحا على صناعة النقل البحري في العالم حيث يعد النصف الثاني من القرن العشرين وأوائل القرن الحادي والعشرين عصر تطبيق التكنولوجيا التقنية الحديثة في صناعة النقل البحري بقسميها الرئيسيين السفن البحرية والموانئ البحرية مما يؤثر على حركة التجارة الدولية وحركة رؤوس الأموال.

ومن الضروري إنشاء سوق إلكتروني مرن للنقل البحري يسمح بتكوين سوق إلكتروني تعتمد على الخدمات الإلكترونية ويشمل عناصر المحاكات اللازمة لسوق النقل البحري الحقيقي.

ذلك لأن السوق الإلكتروني يقدم خدمات فائقة في النقل البحري مثل الشحن والموانئ وخدمات الملاحة واللوجيستيات وموردين النقل البحري وتداول الحاويات وتشغيل المحطات والسفن عابرة المحيطات.

4- دراسة سمارة رحيمة: وآخرون بعنوان "التأمين البحري ودوره في تطوير التجارة الخارجية" جامعة فرحات عباس سطيف 2020.

كان الهدف من الدراسة إبراز مساهمة التأمين النقل البحري في تطوير التجارة الخارجية في الجزائر خلال الفترة (2010 إلى 2018) حيث توصلت الباحثة وزملائها إلى أن التأمين البحري يلعب دورا حيويا وهاما في دعم التبادل التجاري في العالم المتمثل في الصادرات والواردات وخاصة في الجزائر لأن النقل يمثل أكثر من ثلثي حجم التجارة الخارجية وقد تناولت الدراسة.

- التعرف على الإطار المفاهيمي للتأمين البحري.

- إبراز مدى ضرورة التأمين البحري في تطوير التجارة الخارجية على مستوى العالم.

- تبين مدى وعي الحكومة الجزائرية بأهمية التأمين البحري في المعاملات التجارية الخارجية.

5- دراسة علي حيطون والحاج ديمي والحاج حبيش: بعنوان "دراسة تحليلية لمساهمة قطاع النقل البحري في تنمية الاقتصاد الوطني والأقاليم الساحلية"، دراسة حالة المملكة المتحدة 2020.

وكان الهدف من الدراسة توضيح وتحليل وضعية المملكة المتحدة، لمعرفة مدى إمكانية مساهمة قطاع النقل البحري في تطوير مؤشرات الاقتصاد الوطني وتعزيز التنمية الاقتصادية بالأقاليم الساحلية للجزائر وقد توصلت

الدراسة لنتائج مفادها إن إستغلال القطاع البحري والخدمات المرتبطة به بفعالية، من الناحية المادية والجاهزية التكنولوجية بإمكانه المساهمة بدرجة كبيرة في تعزيز الدخل القومي وسوق العمل والتأمين وزيادة كفاءة نظام الضرائب وتحقيق رؤية العدالة الإقليمية والقطاعية المتوازنة بين المناطق الداخلية والساحلية، وتمتلك الجزائر كدولة نامية كل الإمكانيات كبيرة للإستفادة من ترابط قطاع النقل البحري أماميا وخلفيا وقطاعيا وإقليميا لتحقيق أهداف التنمية بها خاصة مع إطلاق مبادرة الاقتصاد الأزرق.

الفرع الثاني: دراسات باللغة الأجنبية:

1- دراسة 2016 NOTTEBOOM.T: بعنوان القدرة التكييفية لموانئ الحاويات في عصر السفن الضخمة. حالة الموانئ البحرية عند المنبع انتويرب وهامبورغ تتلخص الدراسة في تطوير نظام الموانئ هو موضوع رئيسي في أدبيات جغرافية الموانئ، أدت العقود الأخيرة إلى إرتفاع في تطوير محطات الحاويات في مواقع مصبات الأنهار، والساحلية، والموانئ البحرية، مدفوعا جزئيا بالزيادة في حجم السفن. تبحث هذه الورقة في كيفية إستخدام موانئ الحاويات الواقعة في أعلى الأنهار لعمليات بناء القدرات التكييفية في محاولة للبقاء قادرة على المنافسة في أنظمة الموانئ. نحن نربط مسار تطوير الموانئ البحرية في المنبع بمجموعة من العوامل الاقتصادية والتكنولوجية والاجتماعية والسياسية. عند الجمع بين هذه العوامل، تشكل رغبة وقدرة ميناء بحري في أعلى المنبع للتكيف مع الظروف المتغيرة مثل الطلب المتزايد على إمكانية الوصول البحري. تظهر نتائج دراسة الحالة في انتويرب وهامبورغ إن النقاش حول مستقبل هذه الموانئ البحرية في المنبع لا يمكن فصله عن السياسة العامة الأوسع وشواغل إدارة أصحاب المصلحة وتأثيرات آليات الاحتفاظ والسلطة والسياسة والعمل الجماعي من قبل مجتمع الميناء. وكانت نتائج الدراسة كالتالي:

تساهم هذه الورقة في الأدبيات الموجودة حول تطوير نظام الموانئ من خلال إدخال عمليات بناء القدرات التكييفية في الموانئ البحرية عند المنبع. تحدد أدبيات تطوير نظام الموانئ التقليدية الحالية عددا لا بأس به من العوامل التي تدعم انخفاض جاذبية موانئ الحاويات في المنبع. يدعم تطبيق مفهوم القدرة التكييفية مناقشة أكثر توازنا حول وضع الموانئ البحرية في أعلى المنبع في أنظمة الموانئ من خلال ربط مسارات تنميتها وقدرتها التنافسية بمجموعة من العوامل الاقتصادية والتكنولوجية والاجتماعية والسياسية. عند الجمع بين هذه العوامل، تشكل رغبة الميناء وقدرته على التكيف مع الظروف المتغيرة. إن دور العمل الجماعي وآليات الاستبقاء والسياسة في عملية بناء القدرات التكييفية وفي تشكيل مسار تنمية الموانئ البحرية قد تم تجاهله إلى حد كبير في الأدبيات الموجودة حول تطوير نظام الموانئ. يمكن أيضا اعتبار إدراج هذه الأبعاد بمثابة استجابة للدعوة الواردة في (Ng et al. (2014).

لرواية جديدة في أبحاث جغرافية الموانئ تؤكد على السياسات المكانية لتطوير الموانئ. علاوة على ذلك، يمكن أن تشكل الأفكار المفاهيمية المقدمة في هذا البحث مدخلات قيمة لمزيد من التوسع والتحسين لنماذج منافسة الموانئ الحالية التي تركز عادة فقط على التكاليف وأوقات العبور وعناصر جودة الخدمة عند تقييم الوضع التنافسي للميناء.

تفتح الدراسة المقدمة سبلا لمزيد من البحث حول ديناميكيات تطوير نظام الموانئ. يمكن أن تضيف الدراسات المماثلة حول الموانئ المضمنة في الإعدادات السياسية أو الحوكمة أو السوق الأخرى رؤى إضافية حول كيفية تفاعل اللبنة الأساسية وعوامل القدرة التكوينية وتؤدي إلى إجراءات وردود فعل محددة في بيئة أصحاب المصلحة المتعددين. يتعلق بند آخر لمزيد من الدراسة بتأثير نماذج حوكمة الموانئ على تعزيز آليات الاحتفاظ لصالح موانئ محددة. هناك مجال للبحث حول مساهمة التنسيق والتوازن في القوة والتوازن في القوة المالية بين سلطات الموانئ والجهات الفاعلة في السوق والحكومة في بناء القدرة على التكيف. هذا الأخير مهم بشكل خاص مع الأخذ في الاعتبار انخفاض الأموال الحكومية في العديد من البلدان. وزيادة الاستقلالية والتوجه السوقي لسلطات الموانئ المالكة (Verhoeven. 2010) وتوحيد السوق القوي على مستوى مشغلي المحطات وخطوط الشحن ومقدمي الخدمات اللوجستية.

2- دراسة container shipping: the next 50 years travel, transport and logistics

وهي صادرة عن British transport Docks Board, 2017 اذ قدمت توقع بحلول عام 2067 ستعمل السفن المستقلة التي يصل وزنها 50,000 حاوية مكافئة على الإبحار مع وحدات تشبه الطائرات بدون طيار وهي عبارة عن حاويات عائمة اذ سيزداد حجم تجارة الحاويات من 2-5 مرات بشكل أكبر مما هو عليه الآن وستزداد معه حركة المرور على المدى القصير وسوف يقلل التعامل الرقمي من حاجة وسطاء إدارة الخدمات اللوجستية وسيتم الربط بشكل وثيق عبر أنظمة البيانات.

3- دراسة: container ship size and port relocation

الدولي OEC في عام 2018 إذ بينت إن السفن الأكبر حجما لها تأثيرات على موقع اختيار موانئ الحاويات الجديدة حيث تقع معظم الموانئ بالقرب من المدن ولكن تواجهه تحديات في التوسع لذلك تم التوجه لإنشاء منافذ الحاويات الجديدة بعيدا عن المراكز الحضرية.

4- دراسة: ongoing challenges to ports: the increasing size of container ships

وهي دراسة صادرة عن اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي في عام 2020 بينت أن أساطيل سفن الحاويات خضعت لتغييرات في أحجمها من أجل تحقيق وفورات الحجم الاقتصادي لتخفيض تكاليف النقل وتحسين كفاءة التشغيل وبنفس الوقت تسعى إلى الامتثال لشروط البيئة وأهداف التنمية المستدامة.

5- دراسة نشرة 2020 FAL: وهي جزء من تأملات اللجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، الدراسة بعنوان التحديات المستمرة للموانئ: الحجم المتزايد لسفن الحاويات حيث يبحث هذا العدد ديناميكية الزيادة في حجم السفن في جميع أنحاء العالم والعوامل التي تفسر ذلك ويقدم توقعات بشأن وصول أكبر السفن العاملة حالياً إلى شواطئ أمريكا الجنوبية بهدف تسهيل تخطيط الموانئ وقد خلصت الدراسة إلى:

- لا بد من التكيف مع المتغيرات المتغيرة والمترابطة التي قد تولد سيناريوهات جديدة.
- إلى جانب التأثير الهائل للوباء على طلب الصناعة ستظهر الصدمة الأشد المتعلقة بوصول السفن الكبيرة إلى أمريكا الجنوبية على جانب العرض.
- تم الوصول إلى معالم مهمة من حيث العملاقة مع إطلاق أنواع من الحاويات النمطية.
- شهدت أساطيل الحاويات والممارسات التجارية تغيرات ليس فقط من ناحية السعة ولكن فيما يتعلق أيضاً بالتكنولوجيا حيث أنها تسعى إلى الإمتثال لأهداف الإستدامة البيئية وكفاءة تشغيلية وتجارية أفضل من خلال الوقود البديل وخفض التكاليف والرقمنة.

6- دراسة نيكولا لوباك: بعنوان تطبيق أنظمة الليزر للكشف والمدى في قطاع النقل البري والبحري الحديث سنة 2022 وتلخص الدراسة في:

بدأ تطوير تقنية الكشف عن الضوء والمدى (الليدار) في الستينيات. بعد اختراع الليزر، الذي يمثل المكون المركزي لهذا النظام، بدمج المسح بالليزر مع وحدة قياس بالقصور الذاتي (IMU) ونظام تحديد المواقع العالمي (GPS). تنتشر تقنية Lidar في العديد من مجالات التطبيق المختلفة، من تلك الموجودة في المركبات ذاتية القيادة لاكتشاف الطرق والتعرف على الأشياء، إلى تلك الموجودة في القطاع البحري، بما في ذلك اكتشاف الكائنات للملاحة المستقلة، ومراقبة النظم البيئية للمحيطات، ورسم خرائط المناطق الساحلية، وغيرها من التطبيقات المتنوعة، تعرض هذه الورقة تقنية نظام ليدار وتعرض تطبيقاتها في قطاع النقل البري والبحري الحديث، يتم تقديم بعض أنظمة Lidar الأكثر شهرة للتطبيقات العملية، والتي تستند إليها النماذج التجارية الحالية، ويتم وصف وتحليل مزاياها وعيوبها، علاوة على ذلك، تتم مناقشة التحديات الحالية والاتجاهات المستقبلية للتطبيق، تقدم هذه

الورقة أيضا مراجعة منهجية للبحوث العلمية الحديثة حول تطبيق تقنية نظام ليدار والخوارزميات الحاسوبية المقابلة لتحليل البيانات، مع التركيز بشكل أساسي على خوارزميات التعلم العميق، في قطاع النقل البري والبحري الحديث، بناء على تحليل شامل المؤلفات العلمية المتاحة.

* الاستنتاجات:

على الرغم من تطبيق تقنية الليدار لأول مرة في عام 1961. إلا انها شهدت اهم تطورات لها في العقدين الماضيين، من خلال مراقبة نتائج الدراسات والبحوث الحديثة، يمكن استنتاج ان أنظمة الليدار توفر إمكانات هائلة لتطوير الطرق والنقل البحري، وكذلك للتخصصات العلمية ذات الصلة مثل الجيومورفولوجيا، والبيئة، والأرصاد الجوية، والبيولوجيا، وغيرها. من الواضح أن الإهتمام بنظام الليدار المتنقل في قطاع النقل الحديث يتزايد بسرعة، مما يشجع على توحيد الأساليب المحددة وتحسين النماذج. تتيح قابلية التشغيل البيني إدارة مرنة للبيانات بين أنظمة تقنية متعددة تؤدي إلى نتائج أكثر دقة ورؤى جديدة، في حين يتم إيلاء أكبر قدر من الإهتمام للنقل البري نظرا لتعقيده العالي واستخدامه الأكثر شيوعا. تتميز التقنية بكفاءتها ومرونتها وسرعتها وحجمها وجمعها الدقيق للبيانات، مما يؤدي إلى إنشاء سحابة ثلاثية الأبعاد عالية الدقة. علاوة على ذلك، فإن مقاومة أنظمة أشباه الموصلات للاهتزازات تمكن من اكتشاف الأشياء بطريقة يمكن الوصول إليها وموثوقية أكثر من الحلول السابقة.

تظهر نظرة عامة على التطبيقات الحالية والناشئة خصائص النظام، والبنى القائمة وقيودها، والتحديات التي تواجه الأنظمة الحالية والمستقبلية. يقدم السوق حاليا العديد من النماذج من العديد من الشركات المصنعة لأغراض مختلفة والتي توفر نتائج مرضية، ويتم تقديم نماذج جديدة ذات خصائص تقنية أفضل كل عام. على الرغم من أن التكنولوجيا ليست مثالية، فمن المتوقع أن ترى أداء أفضل وتطبيقا أوسع عبر العديد من المجالات المختلفة من خلال مزيد من التطوير.

لذلك، سيركز البحث والتطوير المستقبلي في تطبيق تكنولوجيا ليدار في النقل الحديث على مواجهة التحديات الحالية والقيود التكنولوجية.

يشير هذا في المقام الأول إلى زيادة نطاق الكشف حيث يكون الاكتشاف الموثوق للأشياء على مسافات أكبر ضروريا للعديد من مواقف المرور، للسماح برد الفعل في الوقت المناسب من قبل المشغل البشري أو النظام المستقل. مثال على مثل هذا الموقف في النقل البري هو القيادة بسرعات أعلى على الطرق السريعة، بينما يتميز النقل البحري والملاحة المستقلة عموما بالمناورات التي تستغرق وقتا أطول يؤدي. سيتطلب الاكتشاف

المحسن لمسافات طويل تحسينات تقنية لمكونات نظام lidar. ودقة محسنة لسحب النقاط ثلاثية الأبعاد، والمزيد من التطوير والتحديثات للخوارزميات الحاسوبية المستخدمة.

سيلعب التعلم الآلي، وخاصة التعلم العميق، دوراً مهماً في تمكين الاكتشافات بعيدة المدى والتطبيق الأكثر موثوقية بشكل عام لتكنولوجيا الليدار في النقل. وسيشمل ذلك مزيداً من التحسينات على الخوارزميات الحالية، بالإضافة إلى تطوير مناهج محددة موجهة نحو بيانات ليدار ثلاثية الأبعاد. تتمتع شبكات CNN بإمكانيات كبيرة هنا حيث ثبت إنها تقدم أحدث العروض في تصنيف الصور والتعرف عليها وتقسيمها. علاوة على ذلك، يجب أن يقلل التطوير المستمر للإلكترونيات المستخدمة من أبعاد نظام الليدار ويسمح بالتكامل مع الأنظمة المستقلة المختلفة. علاوة على ذلك، هناك مجال آخر للتحسين المحتمل، والذي سيكون حاسماً لاستقلالية نظام الليدار وبدايته النهائية للتطبيق الواسع في أنظمة النقل في العالم الحقيقي، وهو تحسين الأداء في الظروف الجوية السيئة. سيتطلب هذا المجال المهم في النهاية تطوير خوارزميات معالجة الإشارات عالية التخصص. أخيراً، ستلعب مناهج معالجة الإشارات الجديدة أيضاً دوراً حيوياً في دمج البيانات من أجهزة استشعار مختلفة حيث سيكون الليدار جزءاً لا يتجزأ من أنظمة أجهزة الاستشعار المتعددة.

المطلب الثالث: ما يميز الدراسة الحالية عن الدراسات السابقة.

- على الرغم من أهمية موضوع التجارة الدولية وأهمية النقل البحري ودوره المؤثر فيها إلا أن الدراسات السابقة لم تناول هذان الموضوعان معا بل تناولتهما بشكل منفصل في أغلب الأحيان.

فهناك دراسات تناولت موضوع تحرير التجارة الدولية وأثره على الاقتصاد وهناك دراسات تناولت موضوع علاقة التجارة الدولية بالبيئة وهناك من تناولت موضوع واقع التجارة الدولية في ظل التوجهات الحديثة.

أما الدراسات المتعلقة بالنقل البحري فمنها من تناولت الموضوع من الناحية التكاليف ومنها من تناولت الموضوع من ناحية التأمين البحري وبعضها من تناولت هذا الموضوع من ناحية التبادل التجاري الإقليمي وأخرى من ناحية تطور السفن.

لقد كانت أغلب هذه الدراسات حديثة الا انها تناولت موضوع التجارة الدولية والنقل البحري بالتركيز على دول معينة مثل الجزائر، السعودية، أو بشكل إقليمي.

أما دراستنا الحالية فقد شملت الموضوعين معا التجارة الدولية والنقل البحري وحاولنا قدر المستطاع أن نبين العلاقة التي تربطهما ومدى تأثير وانعكاس تطور النقل البحري على اتجاه حركة التجارة الدولية وذلك بإعطاء لمحة عامة عن كلا المتغيرين التجارة والنقل البحري، مع عرض لمختلف تعريفات التجارة الدولية والنقل البحري

والتي اجتهد في وضعها مجموعة من أهل الاختصاص من اقتصاديين وهيئات دولية مع التعرّيج على أهمية كلا منهما بالإضافة إلى التطرق إلى مراحل التجارة الدولية والعوامل المؤثرة فيها وبعدها ذكرنا بشيء من التفصيل نظريات التجارة الدولية كما تناولنا آخر التطورات والمستجدات في مجال النقل البحري المتعلقة بالموانئ والسفن وفرات الحجم ثم بينا مجالات النقل البحري وإستراتيجياته.

ثم استشهدنا بالبيانات العالمية الخاصة بالصادرات والواردات وحركة الحاويات.

واستنتجنا أنه توجد علاقة وطيدة بين النقل البحري والتجارة الدولية وكلما تطور النقل البحري زادت

حركة التجارة الدولية والعكس صحيح فالعلاقة بينهما علاقة طرية.

خلاصة الفصل الأول:

من خلال ما سبق تناوله في هذا الفصل يظهر جليا أن النقل البحري والتجارة الدولية من أهم محركات الاقتصاد والتبادل الدولي لهذا لا بد من العمل على تخفيض أسعار الشحن خاصة وتكاليفه عامة مما يسهل ويتشجع المتعاملون في هذا المجال على تكثيف التبادل فيؤدي إلى انتعاش التجارة العالمية. ومع استمرار نمو حركة التجارة العالمية يزداد السؤال الذي يطرح نفسه بكيفية ضمان استدامة هذا النمو وتوسعه أهمية في كل نقاش يدور حول سياسات التنمية الاقتصادية والاستدامة البيئية المتعلقة بالنقل البحري خاصة.

الفصل الثاني: دراسة تطبيقية

تمهيد:

إذا تطرقنا إلى موضوع التجارة الدولية نجد أن بصمات النقل عموماً والنقل البحري خاصة واضحة عليه. وحتى تتمكن من تحليل وتفصيل الموضوع أكثر لابد من ذكر مؤشرات كل منهما وتطور العلاقة بينهما ثم نستشهد ببيانات وإحصائيات عالمية.

المبحث الأول: واقع مؤشرات التجارة الدولية والنقل البحري.

إن دليل إحصائيات التجارة الدولية ومؤشراتها المرتبطة بقطاع النقل البحري في الخدمات خطوة أولى هامة في سبيل تلبية الطلب المتزايد من المكونات وقطاع الأعمال والمحللين على زيادة الإحصاءات الهامة المفصلة دولياً عن النقل البحري وإتجاه حركة التجارة الدولية، ونتطرق في هذا المبحث بذكر بعض المؤشرات التي تخص التجارة الدولية والنقل البحري.

المطلب الأول: مؤشرات التجارة الدولية.

1- قيمة إجمالي الصادرات السلعية:

* **التعريف:** هي مجموع السلع والبضائع التي يتم إنتاجها أو تصنيعها محلياً بالكامل والتي أجريت عليها عمليات صناعية غيرت من شكلها وقيمتها والمعدة للتصدير خارج البلاد بعد إستيفاء الإجراءات الجمركية المطلوبة عليها.

* **طريقة الإحتساب:** إجمالي قيمة كافة السلع والبضائع الموجهة إلى الخارج (السوق الدولية) وهي تتضمن قيمة البضائع بما فيها كافة المصاريف إلى أن تصل إلى ظهر الناقل أو مركز العبور الجمركي.

2- حجم التبادل التجاري:

* **التعريف:** قيمة إجمالي الصادرات والواردات في فترة زمنية.

* **طريقة الإحتساب:** حجم التبادل التجاري = إجمالي الصادرات + إجمالي الواردات.

3- قيمة الواردات السلعية المسجلة.

* **التعريف:** هي مجموع السلع والبضائع التي يتم تزويدها إلى السوق المحلية من خارج الدولة لتغطية النقص المسجل في الداخل وتجري عليها كافة الإجراءات الجمركية المتبعة في الإفراج الجمركي عن السلع المستوردة سواء كانت خاضعة للرسوم الجمركية أو المعفاة.¹

* **طريقة الإحتساب:** إجمالي قيمة السلع والبضائع التي يتم تزويدها إلى السوق المحلية من خارج الدولة لتغطية النقص المسجل في الداخل وتتضمن قيمة البضائع في محل إنتاجها مضافاً إليها أجور الشحن والتأمين لحظة وصولها إلى المركز الجمركي.

وتتمن البضائع المستوردة وفق الأسس التالية:

¹ المركز الوطني للإحصاء والمعلومات، دليل المؤشرات الوطنية مؤشرات التجارة الخارجية وميزان المدفوعات، العدد الثالث، سلطنة عمان، 2019، ص 17.

* **قيمة الصفقة للبضاعة المستوردة:** وهو الثمن المدفوع فعلا أو المستحق دفعة عن بيع البضائع للتصدير إلى السلطة، مع إجراء التسويات اللازمة عند الضرورة.

* إذا تعذر تحديد القيمة الجمركية وفقا للأساس الأول يتم تحديدها بالتسلسل في تطبيق الأسس الاحتياطية.

* عند تعذر تحديد القيمة الجمركية للبضائع المستوردة بمقتضى الأساليب المذكورة في الأسس السابقة، تحدد القيمة باستخدام وسائل منطقية تتفق مع المبادئ والأحكام العامة لاتفاقيات القيمة، وذلك بالرجوع من جديد إلى هذه الأساليب ولكن بمرونة أهر في التطبيق.

4- الميزان التجاري:

* **التعريف:** الميزان التجاري هو الفرق بين قيمة واردات بلد ما خلال فترة ما وبين قيمة صادراته، وعندما تكون قيمة الصادرات أكبر يقال أن هناك فائض في الميزان التجاري وعندما تكون قيمة الواردات أكبر يقال أن هناك عجز في الميزان التجاري ومع ذلك فإن لكلمتي (إيجابي) و(سلي) معنى عددي فقط ولا يعكسان بالضرورة ما إذا كان اقتصاد البلد يحقق أداء جيدا أم لا، فقد يعكس العجز التجاري على سبيل المثال زيادة في الطلب المحلي على السلع الموجهة للاستهلاك أو الإنتاج وإجمالي الميزان التجاري، بما في ذلك جميع السلع المصدرة والمستوردة، هو أحد المكونات الرئيسية في ميزان المدفوعات، ففائض أو عجز كبير لمنتج أو فئة منتج واحد يمكن أن يظهر ميزة تنافسية وطنية معينة أو عيب في السوق العالمية للبضائع.¹

* **طريقة الإحتساب:**

$$\text{الميزان التجاري} = \text{إجمالي الصادرات} - \text{إجمالي الواردات}.^2$$

المطلب الثاني: مؤشرات النقل البحري.

* **أسعار شحن:**

يرى الخبراء أن أسعار الشحن البحري تتجه إلى التراجع خلال العام الجاري 2023 خاصة في النصف الأول منه.

وحسب ما يتداوله الإقتصاديون أن هناك ثلاثة عناصر رئيسية تحدد توجهات سوق النقل البحري تتمثل في النمو المتوقع للتجارة العالمية، وحجم نمو الأسطول البحري، والقضايا المتعلقة وزحام التجار على الشحن.

¹ المركز الوطني للإحصاء والمعلومات، مرجع سبق ذكره، ص ص 18، 19.

² المركز الوطني للإحصاء والمعلومات، مرجع سبق ذكره، ص 20.

- ويقول الخبير العالمي في الشحن البحري دانيال ريتشارد وفي ما يتعلق بالتجارة ونموها يقول أنه كان هناك نداء مفرط للمخزونات وضغوط على الأسواق بسبب أسعار الفائدة وكذلك الضغط على الدخل المتاح للمستهلكين كل هذا سيكون سببا في النمو الضئيل والبطيء للتجارة العالمية وذلك على الأقل في النصف الأول من العام الجاري.

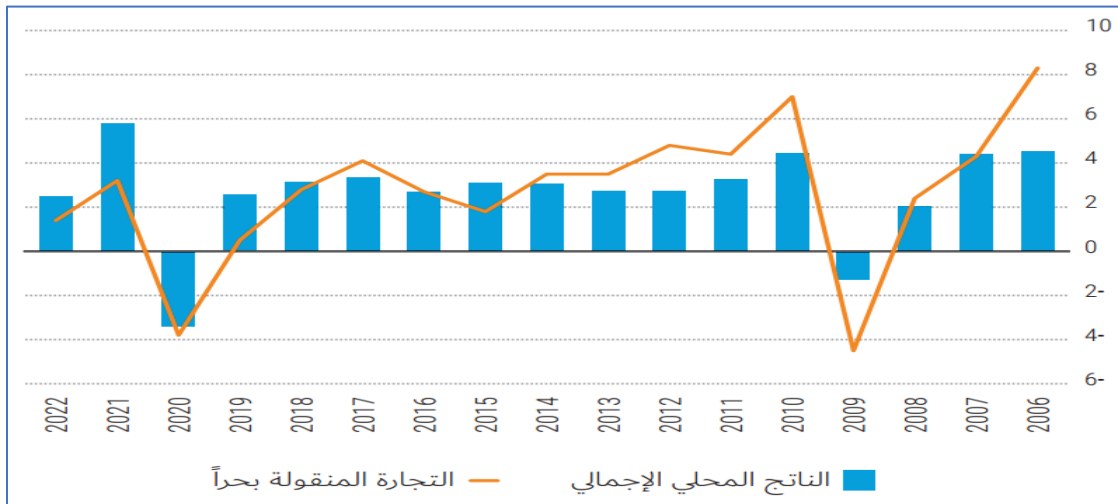
أما عن توقعات نمو أساطيل الشحن البحري يتوقع ريتشارد نمو الأسطول البحري للشحن العالمي بنسبة 7% على أساس سنوي في كل من 2023 و 2024 ونمو أعلى من المتوسط في عام 2025.¹

* التجاري البحرية:

كما شهد عام 2020 إنحفاضا حادا للغاية في التجارة البحرية بنسبة 3.8% وإنتعشت من جديد في 2021 وبلغ نموها بـ 3.2% وبلغت الشحنات الإجمالية 11 بليون طن (الشكل (1)) وكان هذا أقل بقليل من مستويات قبل الجائحة كوفيد 19- حيث كانت التجارة لاتزال تعوقها الجائحة المستمرة والتي تسببت في إفتناقا غير مسبوق في الخدمات اللوجستية العالمية ويرجع ذلك إلى² الإرتفاع الكبير في الطلب والنقص الحاد العرض. وكان النمو بسبب زيادات في الطلب على البضائع المعبأة في حاويات كما زاد نقل الغاز والسوائل الجافة بينما إذ خفظت شحنات النفط الخام.

الشكل رقم(02): التجارة البحرية الدولية والنتاج المحلي الإجمالي العالمي.

سنوات مختارة (نسبة مئوية سنوية).



المصدر: تقرير الأمم المتحدة، إستعراض النقل البحري، 2022، ص 03.

¹ - مجلة العربي الجديد، توقعات بتراجع أسعار الشحن البحري، موقع مباشر تاريخ الدخول 2023/02/15، الساعة 20:23 . <https://www.alaraby.co.uk/economy/>

² تقرير الأمم المتحدة، إستعراض النقل البحري، 2022، ص 03.

- ويتوقع إنكتاد أن يعتدل نمو التجارة البحرية إلى 1.4% في عام 2022 وبالمقابل سيتوسع في الفترة 2023-2027 بمعدل سنوي قدرة 2.1% وهو معدل بطئ بالمقارنة بالعقود السابقة الثلاثة حيث كان يبلغ 3.3%. وقد كان قطاع التجارة البحرية أكثر القطاعات سرعة في النمو على مدى سنوات عديدة والمقصود هنا التجارة المنقولة بالحاويات والذي توقعت الأمم المتحدة أن يتباطئ نموه في عام 2022 إلى 1.2% ويعود لارتفاع من جديد في عام 2023 ولكن سيشكل طفيف يصل إلى 1.9% ولا يعود هذا التباطؤ. فقط إلى الإغلاق الناجم عن الجائحة بل أيضا الظروف المعاكسة القوية لاقتصاد الكلي مع تباطؤ الاقتصاد الصيني إضافة إلى ارتفاع التضخم وتكاليف المعيشة، وتراجع إتفاق المستهلكين والتحول إلى حتما من السلع إلى الخدمات.¹

لا يزال المشهد العالمي معقدا حيث يرتفع التضخم وتكاليف المعيشة، وأدت سياسة الكوفيد الصفري في كثير من البلدان المنتجة والمصنعة إلى عمليات إغلاق وتعطيل التصنيع والتصدير والخدمات اللوجستية وسلاسل الإمداد وتجلت ذلك في الصين أهم البلدان المصدرة في العالم وما يزيد الطين بلة حرب أوكرانيا أهم البلدان المصدرة الغذاء في العلم حيث أغلب الموانئ في البحر الأسود منذ بدايتها.

وتأثر النقل البحري أيضا بالإجراءات المهنية والإضرابات العمالية في عدد من الموانئ في العالم نذكر منها ألمانيا جمهورية كوريا وجنوب إفريقيا والمملكة المتحدة ولا ننسى التغيرات المنافسة مثل الأعاصير الحارة في أستراليا وباكستان والبرازيل وشرق إفريقيا وأوروبا والولايات المتحدة ... الخ.

* ومنذ بداية الاضطرابات اللوجستية أواخر عام 2020 حدث انخفاض عالمي عام في الارتباط بخطوط النقل البحري المنتظمة ورغم ذلك بقيت الصين أكثر البلدان ارتباطا في العالم وزادت من صادراتها، ووسعت الهند من ارتباطاتها الإقليمية بتحسين سعة الموانئ كما ساعد التطويل المتواصل للبنية التحسينية للموانئ في شمال إفريقيا في التحقيق من آثار الجائحة.

أما في بعض الاقتصادات الرائدة مثل الولايات المتحدة الأمريكية التي كان لضعف البنية التحتية لموانئ الساحل الغربي تأثيرا واضحا على نقص الأداء التشغيلي لموانئ الحاويات والصورة كانت أكثر سوءا في العالم النامي خلال نفس الفترة.²

¹ تقرير الأمم المتحدة، إستعراض النقل البحري، 2022، مرجع سبق ذكره، ص 04.

² نفس المرجع، ص 05.

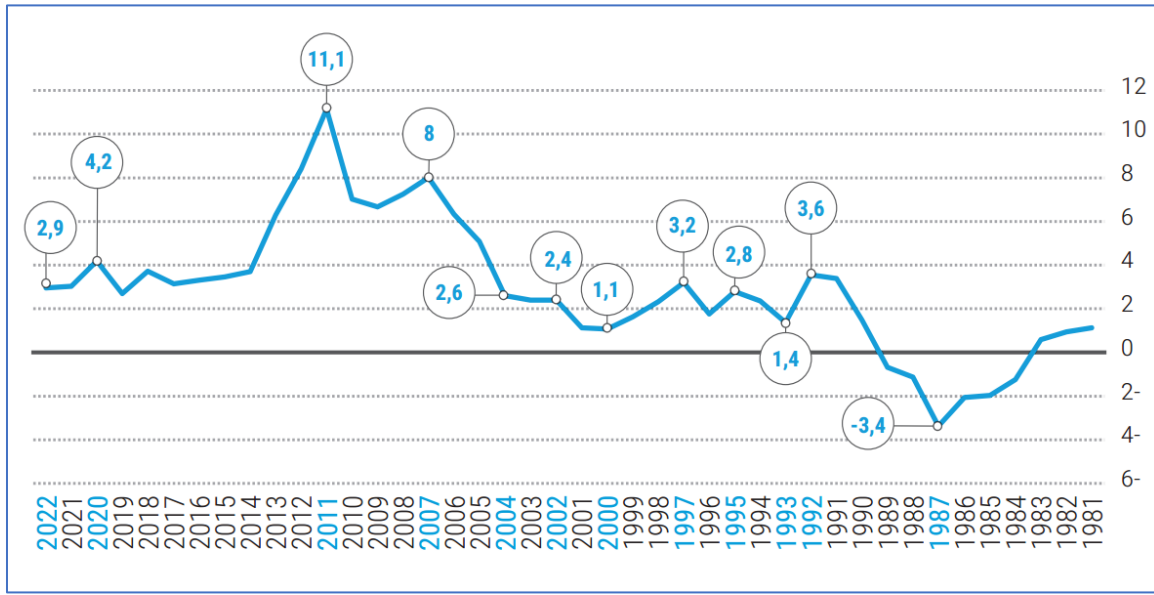
تدني نمو الأسطول العالمي:

نما الأسطول التجاري العالمي بنسبة تقل عن 3% في عام 2021 وهو ثاني أدنى معدل منذ 2005 (الشكل 3).

يظهر الشكل أن أسرع نمو هو نمو ناقلات الغاز المسال تليها سفن الحاويات وناقلات السوائب.

الشكل رقم (03): النمو السنوي للأسطول التجاري (1981-2021)

معدل النمو (النسبة المئوية لأطنان الحمولة الساكنة)



المصدر: تقرير الأمم المتحدة، إستعراض النقل البحري، 2022، مرجع سبق ذكره، ص 06.

ملاحظة: السفن المبحرة ذات المحركات التي تبلغ حمولتها الإجمالية 100 طن فأكثر، في 1 كانون الثاني/يناير 2022.

مؤشرات النقل البحري:

لقد تضاعفت التجاري البحرية أكثر من 4 أضعاف منذ ستينيات القرن الماضي هذا كنتيجة واضحة لتطور النقل البحري والذي يمثل مجالا معقدا من النشاط بسبب الطبيعة الدولية الملازمة له وأبعاده المتسمة يتعدد أصحاب المصلحة.

لذلك مؤشرات الأداء في النقل البحري مهمة لأنها تسهل فهم طبيعة المسائل التي يواجهها قطاع النقل البحري والموانئ ومداهما فتساعد في تقسيم الأثر الذي قد تحدثه خيارات السياسات البديلة.

وفي ما يلي تقييمًا لمؤشرات أداء مختارة للنقل البحري يأتي أولها الارتباط بخطوط النقل البحري ثم مدة الرشو في الموانئ وأداء الموانئ والمؤشرات البيئية لأسطول النقل البحري مع العلم أنه لن تتوقف المؤشرات عند حد معين أو نوع معين فقد تتغيرت مؤشرات أخرى أو تضاف مؤشرات جديدة.

1- الارتباط بخطوط النقل البحري المنتظمة:¹

إن الموقع الجغرافي لبلد ما أو ميناء في الشبكة العالمية للنقل البحري بالحاويات مؤشر مهم يحدد قدرة أو يقيس مدى هذا البلد من النفاذ للتجارة العالمية وتكاليف التجارة والقدرة التنافسية. ويعتبر مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة معيار غير مباشر لقياس النفاذ إلى التجارة العالمية، فكلما كان مستوى الارتباط عالياً أصبح النفاذ أيسر وذلك من ناحية السعة وخيارات النقل ووتيرته ومن هنا تصبح مشاركة هذا البلد مشاركة فعالة في التجارة الدولية.

1-1- إزياد فجوة الارتباط إتساعاً:

أظهر تقرير الأمم المتحدة 2019 أن أكثر 10 الاقتصاديات إرتباط في عام 2019 كانت 5 في آسيا و4 في أوروبا و1 في أمريكا الشمالية (أنظر الشكل). وتبين من الشكل أن الصين أحسن البلدان إرتباطاً منذ 2006 حيث حسنت مؤشرها للإرتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة نسبة 51%.

ونلاحظ تحسن طفيف في أقل البلدان إرتباطاً ومن بينها الدول النامية الجزرية الصغيرة وهذا يعني أن التجارة المنقولة بحراً لا تزال تعاني من صعاب مما يتسبب في فجوة الإرتباط وهي في إزياد أو إتساع مستمرين البلدان الأكثر إرتباطاً أو أقل إرتباطاً.

1-2- الموانئ ترتبط لتنافس:

من أهم أسباب الارتباط المنافسة وسيخرج مؤشر الارتباط بخطوط الملاحة البحرية المنتظمة على مستوى الموانئ لجميع موانئ الحاويات في العالم التي تتلقى خدمات النقل البحري المنتظمة بالحاويات.

2- مدة الرسو في الموانئ:

من المؤشرات الأساسية أداء الموانئ لأنه يدل على الكفاءة التجارية التي تحدد الإرتباط وتكاليف التجارة.

¹ تقرير الأمم المتحدة، إستعراض النقل البحري، 2019، ص 78.

حيث أنه عند توفير ساعة واحدة ترسو فيها السفينة في الميناء من موانئ شركات النقل والشاحنين على توفير أموال في إستثمارات البنية الأساسية المينائية والنفقات الرأسمالية في وتكاليف الإحتفاظ بالمخزونات من السلع التجارية.

أسرع البلدان من حيث مدة الرسو في الميناء في الغالب من بلدان ذات اقتصادات متقدمة وأحجام كبيرة (اليابان والنرويج، مثلا) أو اقتصادات صغيرة الحجم يعزى فيها قصر مدة رسو السفن في الميناء إلى ضعف التواتر - انعدام أوقات الانتظار أو الاكتظاظ.

- وإلى صغر الأحجام المحملة أو المفرغة في كل مرة تتوقف فيها السفينة في الميناء.

جدول رقم (03): مدة الرسو الوسيطة في الموانئ في أهم 25 اقتصادا، حسب عدد مرات التوقف في

الموانئ وقطاع السوق، 2018.

عدد الأيام						عدد مرات التوقف في الميناء	الاقتصاد
ناقلات الغاز النفطي المسيل	ناقلات الغاو الطبيعي المسيل	ناقلات السوانب المتنوعة	سفن الحاويات	ناقلات السوانب الجافة	ناقلات السوانب السائلة		
1.00	1.21	1.17	0.62	2.00	1.10	205.448	الصين
0.32	0.99	1.12	0.35	0.90	0.31	180.400	اليابان
0.94	1.30	0.40	0.78	0.84	0.49	100.343	هولندا
2.03	1.28	1.79	1.00	1.84	1.64	72.485	الولايات المتحدة
1.34	1.10	1.56	1.40	2.50	1.04	68.211	الاتحاد الروسي
0.72	1.03	1.29	0.60	2.34	0.79	65.762	جمهورية كوريا
1.13	1.38	1.26	1.09	3.55	1.28	62.059	إندونيسيا
1.12	2.22	0.65	0.77	0.12	0.60	60.712	سنغافورة
0.96	1.05	1.14	0.66	2.27	0.84	59.326	إسبانيا
1.08	1.43	1.46	0.73	2.73	1.06	58.203	المملكة المتحدة
0.75	..	0.50	0.79	2.48	0.36	50.264	ألمانيا
0.75	0.32	0.34	0.33	0.87	0.61	49.339	النرويج
1.36	1.31	1.52	0.63	4.00	1.11	47.488	تركيا
1.44	..	1.93	0.82	3.55	1.29	39.265	إيطاليا
1.27	1.15	0.83	0.93	2.49	1.42	38.999	الهند
0.91	1.09	1.15	0.76	3.42	1.16	32.982	ماليزيا
1.40	1.18	1.43	1.02	3.88	1.30	31.811	بلجيكا
0.98	0.99	1.26	0.46	2.14	1.05	30.729	مقاطعة تايوان الصينية
0.90	1.22	1.79	1.20	1.65	1.34	29.783	أستراليا
0.88	0.99	1.07	0.95	0.35	0.54	28.535	اليونان
1.66	2.94	2.45	0.81	2.67	1.74	27.546	البرازيل
..	..	0.28	1.49	0.32	1.12	27.225	كندا
0.57	1.23	1.59	0.79	3.07	0.68	26.206	تايلند
0.82	0.61	1.04	0.63	0.51	0.68	25.461	السويد

1.07	1.20	1.50	0.75	3.14	1.06	24.677	فرنسا
1.02	1.11	1.11	0.70	2.05	0.94	1.884.818	المجموع العالمي

المصدر: تقرير الأمم المتحدة، إستعراض النقل البحري، 2019، ص 78، 79.

جدول رقم (04): أعلى عشرة اقتصاديات وأدائها مرتبة، الوقت الوسيط لرسو ناقلات السواكب السائبة

في الميناء، 2018.

الاقتصاد	المرتبة من الأسرع إلى الأبطأ	مدة الرسو الوسيطة في الميناء (أيام)	متوسط حجم السفن (طن إجمالي)	حجم أكبر سفينة (طن إجمالي)	متوسط عمر السفن (سنوات)	العدد الإجمالي للتوقف في الموانئ 2018
بيرو	1	0.11	24.356	83.850	14	2.521
سويسرا	2	0.23	1.869	5.000	25	394
اليابان	3	0.31	7.913	166.093	12	44.382
جبل طارق	4	0.35	5.060	59.315	14	1.252
ألمانيا	5	0.36	4.428	160.278	18	14.394
قبرص	6	0.39	9.010	62.385	18	909
جزر فارو	7	0.45	4.587	13.239	12	125
آيسلندا	8	0.48	8.896	30.641	14	242
هولندا	9	0.49	9.440	170.004	15	41.843
بنما	10	0.49	13.730	165.125	21	2.713
مدغشقر	142	2.49	13.467	42.826	6	131
ريونيون	143	2.54	26.535	30.965	8	33
السنغال	144	2.79	25.289	85.362	11	265
اليمن	145	2.87	12.437	63.076	19	284
الكونغو	146	2.93	20.770	29.658	11	36
الصومال	147	2.94	5.259	26.218	23	56
العراق	148	3.13	71.414	172.146	13	1.380
نيجيريا	149	3.15	20.250	157.831	16	1.507
جمهورية تنزانيا المتحدة	150	3.84	20.385	64.705	18	236
كينيا	151	4.03	36.933	64.705	11	198
العالم		0.94	15.543	234.006	13	494.120

المصدر: تقرير الأمم المتحدة، إستعراض النقل البحري، 2019، ص 79.

جدول رقم (05): أعلى عشرة اقتصاديات وأدائها مرتبة: الوقت الوسيط لرسو ناقلات السواحب الجافة في

الميناء، 2018.

الاقتصاد	المرتبة من الأسرع إلى الأبطأ	مدة الرسو الوسيطة في الميناء (أيام)	متوسط حجم السفن (طن إجمالي)	حجم أكبر سفينة (طن إجمالي)	متوسط عمر السفن (سنوات)	العدد الإجمالي للتوقف في الموانئ 2018
سنغافورة	1	0.12	24.275	155.051	8	2.731
كندا	2	0.32	27.302	108.237	23	13.562
اليونان	3	0.35	5.792	63.864	25	2.928
السويد	4	0.51	6.838	51.147	28	1.443
كابو فيردي	5	0.53	27.721	107.666	12	158
هولندا	6	0.84	36.464	134.692	10	4.355
الدانمرك	7	0.87	9.528	65.950	29	783
النرويج	8	0.87	16.467	108.237	18	2.282
اليابان	9	0.90	17.830	203.403	14	28.835
بربادوس	10	0.94	9.790	25.769	18	17
تونس	123	6.45	19.814	36.426	12	303
الكاميرون	124	6.74	25.953	36.467	11	250
الجزائر	125	6.85	24.224	70.933	10	645
العراق	126	8.22	29.970	44.625	9	132
أنغولا	127	8.56	24.753	41.091	10	53
بنن	128	9.02	27.263	36.353	11	110
ميانمار	129	9.07	25.037	36.339	11	65
كوبا	130	9.68	18.004	31.617	15	272
ليبيا	131	9.90	19.634	94.542	21	165
السودان	132	11.25	27.085	45.026	12	112
العالم		2.05	31.940	203.483	13	259.551

المصدر: تقرير الأمم المتحدة، إستعراض النقل البحري، 2019، ص 79.

جدول رقم (06): أعلى عشرة اقتصاديات وأدائها مرتبة: الوقت الوسيط لرسو ناقلات الصهرية في الميناء،

2018.

الاقتصاد	المرتبة من الأسرع إلى الأبطأ	مدة الرسو الوسيطة في الميناء (أيام)	متوسط حجم السفن (طن إجمالي)	حجم أكبر سفينة (طن إجمالي)	متوسط عمر السفن (سنوات)	العدد الإجمالي للتوقف في الموانئ 2018
جزر فارو	1	0.23	11.635	17.368	14	276
سانت فنسنت وجزر غرينادين	2	0.28	13.325	18.358	11	114
غرينادا	3	0.30	13.899	16.162	10	86
جبل طارق	4	0.31	11.187	35.878	14	40
النرويج	5	0.33	8.377	21.586	15	3.536
اليابان	6	0.35	17.334	217.617	12	38.238
سانت لوسيا	7	0.40	12.620	16.162	11	137
مقاطعة تايوان الصينية	8	0.46	29.444	217.617	14	15.615
هندوراس	9	0.46	17.887	32.901	14	1.297
الدانمرك	10	0.49	21.242	214.286	13	1.171
ميانمار	147	2.77	14.676	25.165	19	355
غينيا - بيساو	148	2.86	13.278	25.294	17	59
الجزائر	149	2.96	12.145	28.397	16	926
بنغلاديش	150	2.97	18.306	94.511	12	1.338
غامبيا	151	3.39	18.174	32.903	17	144
غيانا	152	3.53	22.575	27.279	8	65
اليمن	153	3.62	20.603	34.610	16	187
تونس	154	3.80	9.356	18.327	18	344
السودان	155	4.31	26.581	73.899	16	182
مالديف	156	6.48	17.075	39.753	15	87
العالم		0.70	38.520	217.673	13	454.016

المصدر: تقرير الأمم المتحدة، إستعراض النقل البحري، 2019، ص 79.

2-1- تقصير مدة الرسو في الميناء لإستيعاب عدد أكبر من حالات توقف السفن:

رسو السفن لمدة أقصر في الميناء يعتبر مؤشرا إيجابيا يدل كفاءة الميناء والقدرة التنافسية التجارية، وقد بلغت في عام 2018 مدة الرسو الوسيطة التي أمضيتها السفن في الميناء خلال عملية رسو واحدة 23.5 ساعة (0.97 يوم) ويوجه عام أمضت ناقلات السواكب الجافة 2.05 يوم أثناء التوقف في الميناء أي زهاء ثلاثة أضعاف الوقت الوسيط لسفينة الحاويات.

ويورد الجدول الأول 01 أهم 25 اقتصادا من حيث عدد التوقف في الميناء ومدة الرسو الوسيطة لمختلف أنواع السفن في موانئها في عام 2018 وتعرض الجدول 02 و 03 بيانات مفصلة عن مختلف أنواع السفن ويظهر الجدول 04 التوزيع العالمي لتوقف السفن الحاويات في الموانئ ومدة الرسو الوسيطة فيها.

وتبرز آسيا بمكانة مهيمنة من حيث التوقف في الموانئ وهذا ما يشهد لها بالسيطرة على التجارة المعبأة في الحاويات.

2-2- تمكّن السفن وقتاً أقل في الموانئ الأكثر كفاءة.

من البديهي أن تتكون الموانئ التي تكون فيها مدة الرسو أقصر أشد جاذبية للشاحنين وشركات النقل. ومن هنا يكون عدد مرات التوقف في موانئ البلدان التي يقصدها أكبر عدد من السفن هذا يؤدي إلى نتيجتين حين يكون مدة الرسو أقصر يتمكن الميناء من إستقبال عدد أكبر من السفن المتوقفة فيه بإستخدام العدد نفسه في المراسي وفي نفس الوقت ستحقق البلدان التي يكون فيها المداولات التجارية أكبر وحالات التوقف بالموانئ أكبر عدد، أرباحاً ومداخيل أكثر تستثمر في عمليات الميناء الفعالة مما يجعل الموانئ أحدث وأكثر كفاءة. إن عمليات التحميل والتفريغ السريعة والموثوق بها تستلزم الاستثمار في البنى الأساسية والفوقية وتوفير القدرات التقنية والبتروولية مع مراعاة تكاليف اللوجستيات الكلية عند النظر في هذه الاستثمارات بما يشمل التكاليف اليومية لأوقات انتظار السفن والشاحنات واحتمال فقدان التنافسية التجارية بسبب مدد الرسو الطويلة في الموانئ.

3- المؤشرات البيئية:

يشمل أثر النقل البحري البيئي التلوث الذي يحدثه غزو الكائنات الدخيلة في أعقاب تصريف مياه الصابورة غير المعالجة من السفن ويعد ذلك من أشد المخاطر التي تهدد محيطات العالم وواحد من المهددات الرئيسية للتنوع البيولوجي.

كما لا ننسى تلوث الهواء الذي يعد شاغلاً آخر يؤثر في الصحة والبيئة تأثيراً شديداً حيث تطلق السفن لوحدها حوالي 3% من مجموع انبعاثات الغازات الدفينة في العالم التي تساهم في الاحتراز العالمي وآثار الطقس الشديدة السلبية - وهناك ثلاث مؤشرات تنطبق على السفن ويمكن استخدامها في تقييم الأثر البيئي لجزء من أسطول النقل البحري العالمي (أنظر الملحق رقم (03)).

- سفينة مجهزة بنظام معالجة مياه الصابورة أو تعتمز تزويدها به.
 - سفينة مجهزة بجهاز لتنقية الغاز لتخفيض انبعاثات الكبريت أو يعتمز تزويدها به.
 - سفينة ممتثلة للمستوى الثالث من القواعد التنظيمية للحد من انبعاثات أكسيد النيتروجين.
- والجدول التالي يبين مؤشرات بيئة محتارة حسب نوع السفينة.

جدول رقم (07): مؤشرات بيئية مختارة حسب نوع السفينة، 2019.

النسبة المئوية للسفن الممتلئة للمستوى الثالث من القواعد التنظيمية للحد من انبعاثات أكسيد البروجين	النسبة المئوية للسفن المجهزة بأجهزة تنقية الغاز	النسبة المئوية للسفن المجهزة بنظم معالجة مياه الصابورة	نوع السفينة
0.05	4.03	23.32	ناقلات السوائب
0.86	1.15	10.72	ناقلات المواد الكيميائية الصهرجية
0.19	5.05	18.88	سفن الحاويات
0.57	2.13	1.36	العبارات وسفن الركاب
0.21	0.65	2.16	سفن البضائع العامة
1.45	1.45	28.76	ناقلات الغاز الطبيعي المسيل
0.96	0.03	2.37	سفن التموين البحري
0.46	3.71	11.99	ناقلات النفط الصهرجية
0.19	0.30	2.82	سفن أخرى/ غير متوافرة
0.53	1.58	7.66	المجموع

المصدر: تقرير الأمم المتحدة، إستعراض النقل البحري، 2019، ص 84.

المطلب الثالث: تطور العلاقة بين التجارة الدولية والنقل البحري.

إن المتتبع للمجال الاقتصادي يلاحظ وجود علاقة متينة بين النقل البحري وتجارة السلع والبضائع الدولية منذ القدم بسبب العرض الذي يقدمه ويتمتع به هذا المجال الذي ينقل آلاف الأطنان من البضائع في رحلة واحدة وسفن ناقلات البترول التي تنقل الواحدة منها آلاف من الأطنان في كل رحلة ومن هنا تظهر أهمية خفض التكاليف.

ويمكن أن تبين ذلك في النقاط التالية:

- 1- خفض التكاليف: حيث تتوزع هذه الأخيرة على عدد كبير من الوحدات المنقول وبالتالي تنخفض التكلفة.
- 2- زيادة العرض السلمي: حيث ينقل النقل البحري آلاف الأطنان من البضائع المتنوعة.
- 3- الوقت (السرعة): إذ يتبين ذلك من خلال تقديم خدمات سريعة ودقيقة ومتميزة في مناولة المواد والبضائع وجميع الممارسات.
- 4- حدة المنافسة: مجال النقل البحري مجال واسع حيث يكثر فيه الإستثمار ويزور شركات عالمية تهتم بالتجارة ونقلها عبر البحار مما أدى إلى منافسة شرسة بينها نظرا لأرباح التي يدرها هذا الأخير.
- 5- ظهور النقل متعدد الوسائط: مع ظهور نظام التحوية والسفن وفرات الحجم التي تسهل نقل أطنان هائلة من السلع والبضائع والتي تحتاج عند وصولها للموانئ التفريغ في وسائل أخرى من أجل نقلها إلى وجهتها النهائية جاء نقل المتعدد الوسائط الذي يتيح مناصب عمل إضافية جديدة في هذا المجال¹.

¹ رصاع حياة، بو حركات بوعلام، تكنولوجيا المعلومات والبنية التحتية للتجارية الدولية، مجلة المستقبل للدراسات الاقتصادية العميقة المجلد رقم 02 العدد 04، جامعة تيارت، الجزائر، ديسمبر 2019.

- 6- ظهور أنماط جديدة من التجارة: مثل تجارة المعبأة في الحاويات المتنوعة بلاستيكية وحديدية وفلاذية وإلكترونية... إلخ.
- 7- توسع إستعمال تكنولوجيا المعلومات والاتصال: أصبحت صناعة النقل البحري صناعة تعتمد على التكنولوجيا المتقدمة بشكل أساسي في كل مكوناتها من سفن وموانئ وخدمات ملاحية.
- 8- التكامل الرأسي: الذي يتيح مزيدا من التحكم في اللوجستيات الداخلية والسعي لتقديم عروض خدمات متكاملة من أجل تحقيق مزيد من القيمة في سلاسل الإمداد العالمية.¹

¹ تقرير الأمم المتحدة، إستعراض النقل البحري، 2019، مرجع سبق ذكره، ص 85.

المبحث الثاني: منهجية الدراسة القياسية.

المطلب الأول: عموميات حول السلاسل الزمنية.

الفرع الأول: مفهوم السلسلة الزمنية.

هي عبارة عن قيم ظاهرة من الظواهر في سلسلة تواريخ متلاحقة ، اياما أو أشهر أو سنوات والهدف من وراء تحليل سلسلة زمنية هو دراسة التغيرات التي تكون قد طرأت على الظاهرة التي تمثلها خلال فترة من الزمن وتحليل اسبابها ونتائجها أو للتنبؤ اعتمادا على فكرة مد أحداث الماضي للمستقبل . فالتنبؤ للمبيعات المستقبلية مثلا يمكن الادارة من تخطيط احتياجاتها من عمالة ومواد أولية وموارد أخرى بحيث تصبح في متناول اليد عند الاحتياج اليها. تحتوي السلسلة الزمنية على متغيرين احدهما هو الزمن وهو المتغير المستقل وسنرمز له بالرمز والثاني هو قيمة الظاهرة وهو المتغير التابع وسترمز به بالرمز . هذا ويجب ان تكون الفترات الزمنية للظاهرة متساوية¹. ومن الأمثلة على السلاسل الزمنية:

● مجموع الانتاج السنوي من النفط خلال عدة سنوات.

● قيمة المبيعات الشهرية لاحد المحلات التجارية خلال فترة معينة من الزمن.

● قيمة الصادرات السنوية خلال عدة سنوات.

● عدد السكان لبلد ما في التعدادات المتلاحقة.

ويمكن القول بشكل عام أن التغيرات التي تطرأ على ظاهرة ما خلال فترة من الزمن هي محصلة عدة عوامل ، ولا يمكننا أن نعزوها لعامل واحد من هذه العوامل وانما يكون نتيجة هذه العوامل متجمعة ، وبتحليلنا للسلسلة الزمنية نتعرف على مقدار هذه التغيرات وادراك طبيعتها واتجاهها ويصبح في الامكان القيام بالتقديرات والتنبؤات المستقبلية الضرورية. وهذه العوامل أو العناصر أو مكونات التغير هي الأربعة عوامل التالية:

1. الاتجاه العام Secular Trend

وهو الحركة الطويلة الأمد في قيم السلسلة الزمنية ويعكس تأثير القوى المختلفة التي تؤدي الى زيادة أو نقصان قيمة الظاهرة على مدى طويل من الزمن .

2. التغيرات الموسمية Seasonal Variation

وهي التغيرات صعوداً أو هبوطاً في الاتجاه العام التي تتم خلال فترات زمنية أقصاها سنة وتظهر في نفس الموسم في السنة اللاحقة.

¹ أحمد سيد مصطفى، إدارة الإنتاج والعمليات، الطبعة الرابعة، 1999، ص25.

3. التغيرات الدورية Cyclical Variation

وهي التغيرات التي تظهر على شكل صعوداً أو هبوطاً في الاتجاه العام لقيم السلسلة الزمنية كل بضع سنوات وتقاس عادة بالزمن بين رخاءين أو انكماشين متتاليين أي بين قمتين أو قاعدتين متتاليتين لمنحنى الظاهرة البياني.

4. التغيرات غير المنتظمة أو الطارئة أو العرضية أو العشوائية Irregular Variation:

وهي التغيرات التي تحصل في الاتجاه العام للسلسلة والتي لا يمكن اعتبارها موسمية أو دورية مثل التغيرات الناتجة عن الحروب والكوارث الطبيعية أو غيرها.

الفرع الثاني: أنواع السلاسل الزمنية

- نوعية قيم السلسلة: من حيث كونها قيماً متصلة أو غير متصلة ، ويؤدي هذا المعيار إلى الصنفين التاليين:
- السلاسل الزمنية المتصلة: وهي السلاسل الزمنية التي نقيس فيها قيم ظاهرة متغيرة خلال فترة من الزمن مثل الساعة ، اليوم ، الأسبوع ، الشهر ، ربع سنة .. الخ ، ومن أمثلة هذه السلاسل كمية استهلاك الطاقة الكهربائية شهرياً ، ونسب المواليد خلال العام ، وحجم الاستيراد والتصدير في بلد ما خلال العام ، وكمية الأمطار السنوية وغيرها .
- السلاسل الزمنية غير المتصلة (المتقطعة): وهي السلاسل الزمنية التي نقيس فيها قيم ظاهرة متغيرة عند لحظة من الزمن ، ومن أمثلة هذه السلاسل عدد السكان في مدينة ما في اليوم الأول من كل سنة.
- طبيعة الزمن الذي تحدث فيه قيم السلسلة الزمنية:
 - ومن حيث أن هذا الزمن محدد مسبقاً أو غير محدد ، ويؤدي هذا المقياس إلى الصنفين التاليين:
 - السلاسل الزمنية النقطية: وهي السلاسل التي تقاس قيمتها في أزمنة غير متوقعة مثل سلاسل الكوارث ، سقوط الطائرات ، حوادث القطارات ، حوادث السيارات ، سلسلة الهزات الأرضية¹.
 - السلاسل الزمنية غير النقطية: وهي التي تقاس في أزمنة محددة مسبقاً ، ومن أمثلة هذه السلاسل : سلسلة أرباح شركة الإسمنت في منتصف العام ، وسلسلة معدل الدخل السنوي للأفراد والتي تقاس في نهاية كل عام وغيرها.
- عدد القيم التي تأخذها السلسلة عند كل قياس:

ويؤدي هذا المقياس إلى النوعين التاليين من السلاسل الزمنية:

¹ أنور اللحام ، شفيق ياسين ، مبادئ الإحصاء والاحتمال ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 1991.

• السلاسل الزمنية الثنائية: وهي السلاسل التي تأخذ إحدى قيمتين ، صفر أو واحد (فشل أو نجاح) وتظهر مثل هذه السلاسل في الهندسة الكهربائية وفي نظرية الاتصالات.

• السلاسل الزمنية غير الثنائية: وهي التي تأخذ أكثر من قيمتين ، ومن أمثلة هذه السلاسل: أعداد السكان ، وأعداد المواشي .

• التغيرات التي تحدث في السلسلة مع الزمن:

ويقصد بالتغيرات الاتجاه العام لنمو السلسلة والأمور التي تتكرر فيها ، وهذا المقياس يؤدي إلى الأصناف التالية:

• السلاسل ذات الاتجاه المتزايد: وهي السلاسل التي يمكن أن يتوسط نقطتها خط مستقيم متزايد (ميله موجب) ومن أمثلة هذه السلاسل تلك التي تمثل أعداد السكان ، وسلاسل الدخل القومي ، وسلاسل حوادث السيارات.

• السلاسل ذات الاتجاه المتناقص: وهي السلاسل التي يمكن أن يتوسط نقطتها خط مستقيم متناقص (ميله سالب) ، ومن أمثلة ذلك سلاسل مساحة الأراضي الزراعية في منطقة معينة والتي هي في تناقص مستمر بسبب انتشار الأبنية عليها.

• السلاسل ذات الاتجاه الثابت: وهي السلاسل التي يمكن أن يتوسط نقطتها خط مستقيم ثابت (ميله صفر) ، ومن أمثلة ذلك سلسلة الطاقة الكهربائية المستهلكة في إضاءة الإشارات الضوئية ، والشوارع الرئيسية في إحدى المدن

• السلاسل ذات التغيرات المتكررة على فترات متباعدة: وهي السلاسل التي يمكن أن يتوسط نقطتها خط يشبه منحنى اقتر الجيب (أو جيب التمام) بعد تعرضه لدوران بزوايا مناسبة ، وذلك لأن قيم السلسلة قد تتأثر بأمور فصلية أو سنوية ، ومن أمثلة ذلك سلسلة مبيعات الملابس الصوفية التي تتم في كافة أيام السنة ولكنها تزداد في فصل الشتاء وتنقص في الصيف.

الفرع الثاني: الشكل النموذجي العام وطرق اكتشاف وتحديد مركبات السلسلة الزمنية.

1. الشكل النموذجي العام للسلسلة الزمنية :

يفترض نموذج السلسلة الزمنية أن قيم السلسلة دالة في مجموعة من العناصر المكونة لها وفقا للزمن:

$$Y = T_t + C_t + S_t + I_t$$

وفي هذا الصياغ يبرز نموذجين (عموما) لتجسيد العلاقة بين العناصر المتداخلة والتي بتفاعلها تتشكل السلسلة الزمنية ، ويمكن أن نعتبر أن نموذج السلسلة الزمنية يظهر على شكل معادلة تحدد كيفية تعامل أو تفاعل المكونات فيما بينها(1)، أي أنه يمكن كتابة قيمة الظاهرة بدلالة العوامل الأربعة وفقا للزمن بأحد النموذجين التاليين¹:

أ. نموذج حاصل الجمع أو النموذج التجميعي:

يفترض هذا النموذج أن قيم الظاهرة تساوي مجموع مكوناتها الأربعة ويعني هذا الافتراض أن قيمة كل من هذه المكونات لا تتأثر ولا تتأثر بقيمة غيرها من المكونات

ب. نموذج حاصل الضرب أو النموذج الجدائي:

حيث يفترض أن قيم الظاهرة تساوي حاصل ضرب مكوناتها الأربعة ، ويعني هذا أن مكونات السلسلة تعتمد على بعضها البعض.

عندما نكون بصدد معالجة هذا النوع من النماذج فإننا نفترض أن المكونات الرئيسية للسلسلة الزمنية تضرب في بعضها البعض لتكون السلسلة الزمنية ويكتب هذا النموذج على الصيغة:

$$Y = T_t \times C_t \times S_t \times I_t$$

2. طرق تحديد واكتشاف مركبات السلسلة الزمنية:

نستعين بطريقتين لتحديد وكشف مركبات السلسلة الزمنية ، تتمثل الطريقة الأولى في استعمال الأشكال والعروض البيانية أما الطريقة الثانية فتتمثل في استعمال الطريقة التحليلية من خلال الاختبارات الإحصائية (وسنركز على الطريقة الثانية كونها ذات نتائج دقيقة ولا يمكن أن تتأثر بما تتأثر به النتائج التي تستنبط بالعين المجردة).

أ. الطريقة البيانية لتحديد وكشف مركبات السلسلة الزمنية:

إن استعمال الطريقة البيانية لتحديد وكشف مركبات السلسلة الزمنية يتطلب دقة كبيرة في عرض بيانات السلسلة الزمنية وذلك نظرا للصعوبة الكبيرة التي يلقاها الباحث في كشف مركباتها في كثير من الحالات ، فبصفة عامة إذا كان اتجاه السلسلة الزمنية نحو الأعلى أو نحو الأسفل مع انتظام وتقارب في ذبذباتها.

¹ العيسوي إبراهيم، نظرة عامة على أساليب التنبؤ، المعهد العربي للتخطيط، الكويت، 1994، ص102

ب. الطريقة التحليلية لتحديد وكشف مركبات السلسلة الزمنية:

نظرا لعدم وضوح الطريقة البيانية ، نستعين بالطريقة التحليلية لكشف مركبات السلسلة الزمنية ونكتفي في هذا المجال بالاختبارات الإحصائية الحرة وغير الحرة.

المطلب الثاني: استقراره السلاسل الزمنية

الفرع الأول: مفهوم استقرارية السلسلة الزمنية

ظهر مصطلح الاستقرار أو مرة مقترنا بمصطلح الانحدار الزائف عند Granger & newbold سنة 1974 حيث ولدا سلاسل مستقرة عن طريق المحاكاة واثبتا مفهوم الانحدار الزائف حيث في السلاسل الزمنية المستقرة الصدمات ستكون مؤقتة وتأثيرهم عبر الزمن سوف يتلاشى كما تعود لقيم المتوسط في الاجل الطويل من جهة اخرى السلاسل الغير المستقرة سوف تتضمن عناصر دائمة وهذا هو السبب الاصلي و الحقيقي وراء وجوب استقرارية السلاسل الزمنية- في بداية الثمانينات عدة دراسات اجريت اثبتت ان خلالها ان السلاسل الزمنية في الاقتصاد الكلي هي غير مستقرة وفضل دراسة بهذا الخصوص هي دراسة Nelson et plosser 1982، التي اثبتت ان السلاسل الاقتصادية الكلية غير مستقرة وتحتاج لتطوير طرق قياسية لجعل السلسلة مستقرة¹.

● معنى الاستقرار

هناك نوعين من الاستقرار بالنسبة للسيرورات الخطية (الغير الخطية شيء اخر) الاستقرار القوية او من الدرجة الاولى (الدرجة الاولى ليس معناه مستقرة بعد الفروقات من الدرجة الاولى بل معناه الاستقرار من النوع الاول -ان صح المصطلح-) لها عدة تعريفات كتعريف باستعمال دالة الكثافة ..

● اما ابسط تعريف لها...

نقول عن سلسلة انها مستقرة استقرارية قوية: اذا كان مجموع عزومها من الدرجة k مستقلة عن الزمن وهذه مفهوم نظري فقط يتحقق في الفيزياء وميكانيكا الكم وفي البيانات عالية التردد high frequency لكن في الاقتصاد مستحيل .

الاستقرارية الضعيفة او تسمى الاستقرار من الدرجة الثانية وهي التي تستعمل في الاقتصاد القياسي حيث يكون المتوسط ثابت ومستقل عن الزمن من اجل كل لحظة t التباين ثابت ومنتهي ومستقل عن الزمن من اجل كل لحظة التباين المشترك اي الاستقلالية وعدم الارتباط بين المشاهدات الزمنية الحالية والسابقة يمكن التخلي عن هذه الخاصية اذا كان حجم العينة كبير اي الاستقرار الضعيفة هي استقلالية. العزم الاول والثاني عن الزمن اما اذا

¹ امتثال محمد حسن ، محمد علي محمد ، الاستدلال الإحصائي ، الدار الجامعية ، الإسكندرية ، بدون سنة نشر، ص58.

انتقلنا الى العزوم من الدرجة k سنتحول من الاستقرار الضعيفة الى الاستقرار القوية لكن في الجوانب التطبيقية نستعمل الاستقرار الضعيفة وكل السلاسل الزمنية تحتوي على عنصر او عدة عناصر عشوائية او غير عشوائية يجب الوقوف عندها.

الفرع الثاني: دراسة الاستقرار

ان الاستقرار هي خاصية نعني بها ثبات سوك السلسلة الزمنية في الافق الزمني واحصائيا يعبر عنها باستقلالية العزوم الاولى عن الزمن اي المتوسط ثابت ومستقل عن الزمن التباين ثابت ومنتهي ومستقل عن الزمن التباين المشترك بين قيمتين زمنييتين لا يعتمد على الفجوة الزمنية.

هذا الشرط اذا كان حجم العينة كبير يمكن تجاوزه يجب ان نعرف اولا سبب عدم الاستقرار اذا كانت بسبب التباين ام استعمال تحويل بوكس كوكس او ادخال الوغاريتم او الجدر او تحويل البيانات الى بيانات معيارية

● وجود اتجاه عام عشوائي او محدد

● وجود موسمية عشوائية او محددة

● وجود تغير هيكلية

تظهر الاستقرار في البيان اذا مستويات السلسلة تتمحور على متوسط و تباين ثابتين اما من ناحية الاختبارات الاحصائية فهناك

● اختبارات تساوي المتوسطات والتباينات للكشف عن الاستقرار

● اختبارات جدر الوحدة ك $ADF / PP / KPSS$.. للكشف عن الاستقرار

اذا وجد الجدر الواحدي يعني وجود اتجاه عام عشوائي السلسلة من نوع DS اي لجعل السلسلة مستقرة نلجا للفروقات سواء نمن الدرجة الاولى او الثانية اما عدم وجود الجدر الواحدي مع وجود معنوية لمعامل الاتجاه العام يعني السلسلة من نوع TS اي وجود اتجاه عام محدد لجعل السلسلة مستقرة نزيل الاتجاه العام بواسطة التقدير على الزمن بواسطة MCO واستخراج السلسلة الزمنية الناتجة عن التقدير مثل ما الاتجاه العام سبب عدم فالاستقرار كذلك المركبة الموسمية كذلك ايضا يجب ازلتها.

الفرع الثالث: دالتي الارتباط الذاتي والجزئي

فمن خلال دالة الارتباط الذاتي يمكن استخراج معاملات المتوسطات المتحركة MA اي المعاملات خارج مجال الثقة ويجب ان تكون معنوية ويحسب مجال الثقة كمايلي $(-1.96 * 1/n)$ حيث $racine$

جذر التربيعي ؛ و N حجم العينة اذا المعاملات معنوية اي خارج مجال الثقة في دالة الارتباط الذاتي الجزئي نقول ان لنسبورة المنحدار ذاتي $AR(p)$

اذا كان لدينا عدة معاملات خارج مجال الثقة لدالة الارتباط الذاتي اي $ma(q)$ اي المتوسطات المتحركة تحدد q عند درجة انعدام المعامل مثلا في p ics او التتؤ او المعامل مثلا هناك معامل خارج مجال الثقة عند 2 وبعده كل المعاملات تنعدم من خلال شكل دالة الارتباط الذاتي اي يكون لدينا $ma(2)$ وهكذا $AR(p)$ ؛ ومن الشكليين معا يصبح لدينا تشكيلة خطية من النموذجين تسمى هذه التشكيلة ب نموذج $ARMA(p,q)$ نفس الامر بالنسبة بالنسبة لدالة الارتباط الذاتي الجزئي اي نستخرج معاملات اكبر مشكلة تواجه الباحث في النموذج هو اختيار درجة p و q مثلا نجد عدة معاملات خارج مجال الثقة ل acf و عدة معاملات ل $pacf$ و منه كيف يختار النموذج الامثل.

المطلب الثالث: نموذج الإنحدار البسيط.

الفرع الأول: مفهوم نموذج الانحدار الخطي البسيط.

الانحدار الخطي البسيط هو أداة إحصائية تستعمل لبيان العلاقة بين متغيرين كميين بحيث يمكن توقع قيمة المتغير التابع (y) **Dependent variable** غي المسيطر عليه من المتغير المستقل (x) **Independent variable** المتغير التابع عليه على سبيل المثال، إذا كان الباحث يعرف العلاقة بين إنفاق أسرة ما وبين عدد أفرادها في مدينة ما فإنه يمكنه التنبؤ بالاستهلاك الشهري عن طريق الإنحدار الخطي البسيط بمجرد تحديد عدد الأفراد، بصورة عامة يستعمل الإنحدار للأغراض الآتية¹:

- تعد هذه الطريقة تقنية نمذجة وتحليل البيانات العددية.
- إستغلال العلاقة بين متغيرين التنبؤ بقيم أحد المتغيرات من خلال قيم المتغير الأخر.
- التنبؤ وتقدير وإختبار فرضية نمذجة العلاقات السببية.

هناك العديد من نماذج الانحدار قد يصل عددها الى ما يقرب من مئات النماذج ولكن النموذج الأكثر أهمية والأكثر شيوعاً في الاستعمال هو نموذج الانحدار الخطي بسيط، في هذا النموذج يوجد لدينا المتغير التابع y المعروف أيضاً باسم متغير الإستجابة والمتغير المستقل x المعروف أيضاً باسم المتغير المتنبئ، ويمكن ذكر النموذج على النحو التالي:

$$Y = a + bx + e$$

¹ أحمد شببات، الإحصاء الوصفي، نقله إلى العربية: حسان زواش، كلية العلوم والهندسة، جامعة. قسنطينة، الجزائر، 2001.

حيث:

y : المتغير التابع.

x : المتغير المستقل.

a : ثابت الإنحدار وهو الجزء المقطوع من المحور العمودي y الذي يعكس قيمة المتغير التابع y في حالة عدم وجود قيمة للمتغير المستقل x ، بمعنى آخر:

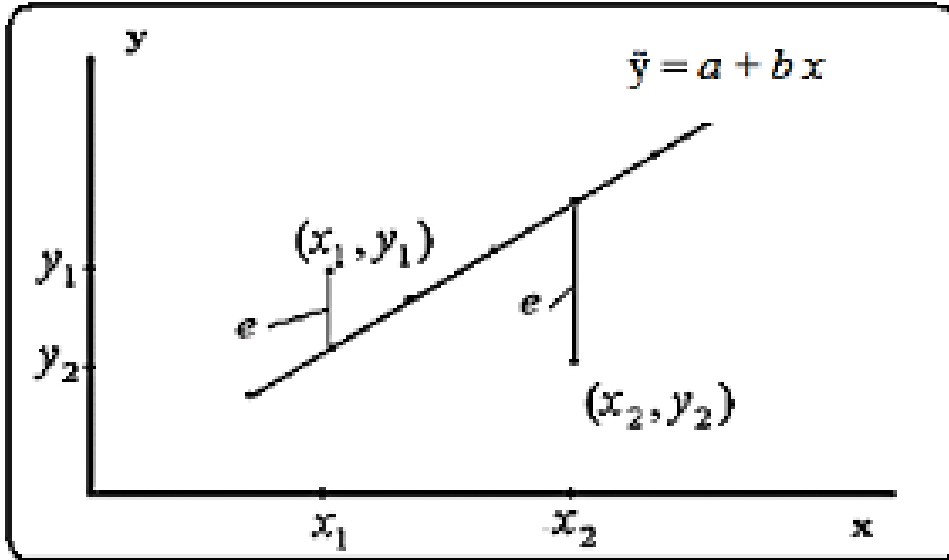
$$(x = 0)$$

b : معامل الإنحدار (الميل) وهو مقدار التغيير في y إذا تغيرت x وحدة واحدة، ويساوي منحدر الخط المستقيم $(a + b x)$.

e : الخطأ العشوائي الذي يشير إلى الفرق بين القيمة الفعلية للمتغير التابع y والقيمة المقدرة التي يرمز لها $\tilde{y} = a + b x$ ، وهذا يعني أن الخطأ العشوائي يساوي

$$e = y - (a + b x)$$

الشكل رقم(04): يوضح معامل إنحدار الخطي البسيط



● معامل

التحديد:

هو مقياس لتقدير دقة معامل الانحدار ويرمز له R^2 وذلك لأنه يساوي مربع معامل الارتباط البسيط ويأخذ هذا المعامل قيم بين 0 الى 1 أي أنه $0 \leq R^2 \leq 1$ وكلما اقتربت قيمة معامل التحديد من 1 فان ذلك يدل على قلة قيمة الخطأ العشوائي، مثال ذلك لو كانت قيمة معامل التحديد لمتغيرين تساوي 0.87 فهذا يفسر

(يدل) على أن معادلة الانحدار تفسر 87% من التغير الحاصل في المتغير التابع y حدثت بسبب التغير الحاصل في المتغير المستقل x والباقي من التغير البالغ 13% حدث بسبب عوامل أخرى غير المتغير المستقل x .

الفرع الثاني: تقدير نموذج الانحدار الخطي البسيط.

يمكن تقدير معاملات الانحدار في المعادلة باستخدام طريقة المربعات الصغرى، وهذا التقدير هو الذي يجعل مجموع مربعات الأخطاء العشوائية أقل ما يمكن، ويحسب هذا التقدير بالمعادلة التالية:

$$\hat{\beta}_1 = \frac{n \sum xy - \sum x \sum y}{n \sum x^2 - (\sum x)^2}$$

$$\hat{\beta}_0 = \bar{y} - \hat{\beta}_1 \bar{x}$$

حيث أن \bar{x} هو الوسط الحسابي لقيم x ، و \bar{y} هو الوسط الحسابي لقيم y ، وتكون القيمة المقدرة للمتغير التابع هو:

الفرع الثالث: مراحل تقدير النموذج.

1. المرحلة الأولى: تعيين النموذج :

يقصد بتعيين النموذج صياغة العلاقة الاقتصادية محل البحث في صورة رياضية حتى يمكن قياس معاملاتها باستخدام ما يسمى بالطرق القياسية ، وتنطوي هذه المرحلة على عدة خطوات أهمها

أ- تحديد متغيرات النموذج:

يمكن للباحث أن يحدد المتغيرات التي يتضمنها النموذج عند دراسته لظاهرة اقتصادية معينة من خلال مصادر عديدة ولعل من أهم هذه المصادر النظرية الاقتصادية ثم المعلومات المتاحة من دراسات قياسية سابقة وثالثهما المعلومات المتاحة بشكل خاص (أي تتعلق بدراسة خاصة بالظاهرة).

ب- تحديد الشكل الرياضي للنموذج:

يقصد بالشكل الرياضي للنموذج عدد المعادلات التي يحتوي عليها النموذج (فقد تكون معادلة واحدة أو عدة معادلات) ، ودرجة خطية النموذج (فقد يكون خطي أو غير خطي) ودرجة تجانس كل معادلة (فقد تكون غير متجانسة أو متجانسة من أي درجة)¹.

¹ جمال محمد شاكر، التحليل الإحصائي للبيانات، باستخدام بدون سنة النشر، ص 156.

ج- تحديد التوقعات القبلية :

يتعين تحديد توقعات نظرية مسبقة عن إشارة و حجم معلمات العلاقة الاقتصادية محل القياس بناء على ما تقدمه المصادر السابقة من معلومات ، وتعتبر التوقعات القبلية للإشارة وحجم المعلمات هامة بالنسبة لمرحلة ما بعد التقدير ، حيث يتم اختبار المدلول الاقتصادي للمعلمات المقدرة من خلال مقارنتها مع التوقعات القبلية من حيث إشارتها وحجمها.

2. المرحلة الثانية: تقدير معلمات النموذج

بعد الانتهاء من صياغة العلاقات محل البحث في شكل رياضي خلال مرحلة التعيين يتم الاعتماد أساسا في التقدير للمعلمات على بيانات واقعية يتم جمعها عن المتغيرات التي يتضمنها النموذج ، وعلى فنون قياسية وتنطوي هذه المرحلة على ثلاثة خطوات ، Estimators " تستخدم في عملية القياس و تسمى: "المقدرات على الأقل:

أ- **تجميع البيانات:** يتعين على الباحث أن يقوم بتجميع بيانات عن المتغيرات التي يحتويها النموذج ، وهنا نجد عدة أنواع من البيانات :

- بيانات سلسلة زمنية و هو ما كان مرتب في شكل متسلسل زمنيا.
- بيانات قطاعية و هو ما كان مرتب في شكل قطاعات.
- بيانات سلسلة قطاعية و هو ما كان مرتب في شكل زمني وفقا لقطاعات معينة
- بيانات تجريبية و المتأتية من تجارب بعض الباحثين الاقتصاديين للحصول على بيانات اقتصادية أو غيرها من مصادر البيانات¹.

ب- **حل مشاكل التجميع:** تنشأ مشاكل التجميع عندما يحتاج الباحث لاستخدام متغيرات تجميعية في الدالة محل القياس ، فقد يكون التجميع على مستوى السلع (مثلا)، أو على مستوى الأفراد أو على مستوى الفترات الزمنية ، و تكمن مشكلة التجميع في أنه مثلا قد نكون مهتمين بدراسة ظاهرة ما فنحصل على معلومات بفترات فصلية ونريد معلومات سنوية فهل نجمع الفصول الأربعة أم نأخذ المتوسط البسيط أو نأخذ المتوسط المرجح أو كيف يتم تجميع هاته البيانات ، إذن مشكلة تجميع البيانات تكمن في كيفية أخذ البيانات ، وعلى الباحث الأخذ بطريقة مناسبة في حل مشاكل التجميع .

¹ العباس بلقاسم ، مذكرة التنبؤ باستخدام طرق الاتجاه العام، المعهد العربي للتخطيط، الكويت، 2000، ص99.

3. المرحلة الثالثة : تقييم المعلمات المقدرة بالنموذج

بعد الانتهاء من تقدير القيم الرقمية لمعلمات النموذج من خلال بيانات واقعية ، يتم الشروع في تقييم المعلمات المقدرة ، والمقصود هنا هو تحديد ما إذا كانت قيم هذه المعلمات لها مدلول أو معنى من النواحي التالية:

أ- **المعايير الاقتصادية:** تتحدد من خلال مبادئ النظرية الاقتصادية ، وتتعلق هذه المعايير بحجم و إشارة المعلمات المقدرة ، فإذا جاءت هذه المعلمات المقدرة على عكس ما تقرره النظرية مسبقا فان هذا يمكن أن يكون مبررا لرفض المعلمات المقدرة.

ب- **المعايير الإحصائية:** (اختبارات الرتبة الأولى) يهدف إلى اختبار مدى الثقة الإحصائية في التقديرات الخاصة بمعلمات النموذج ، ومن أهمها معامل التحديد و اختبارات المعنوية.

ج- **المعايير القياسية:** (اختبارات الرتبة الثانية) يهدف هذه المعايير إلى التأكد من الافتراضات التي تقوم عليها المعايير الإحصائية مطبقة في الواقع ، فإذا كانت هذه الافتراضات متوفرة في الواقع فإن هذا يكسب المعلمات المقدرة صفات معينة أهمها عدم التحيز والاتساق و العكس يفقدها ذلك ، بل و يؤدي أصلا إلى عدم صلاحية المعايير الإحصائية نفسها لقياس مدى الثقة في المعلمات المقدرة ، وهذا يعني أن المعايير القياسية تستخدم في اختبار المعايير الإحصائية نفسها ، لذا تسمى باختبارات الرتبة الثانية.

4. المرحلة الرابعة: تقييم النموذج

بعد بناء النموذج و تقييم معلماته ، يتم تقييم النموذج و الاعتبارات التي تحكم عملية التقييم هي:

أ- مطابقة الظاهرة ، بحيث يصف الظاهرة بشكل صحيح.

ب- قدرته على توضيح المشاهدات الواقعية ، بحيث يكون متناسقا مع السلوك الفعلي لمتغيرات الظاهرة التي تحدد العلاقة بين هاته المتغيرات.

ج- قدرة النموذج على التنبؤ ، بحيث يعطي تنبؤات مقبولة للقيم المستقبلية للمتغيرات المعتمدة.

د- خاصية البساطة ، إذ أن النموذج يجب أن يبرز العلاقات بأقصى حد ممكن من البساطة ، فكلما قل عدد المعادلات و كان شكلها الرياضي أبسط أعتبر النموذج أفضل ، شريطة أن لا يكون على حساب الدقة في التقدير.

المبحث الثالث: النتائج والمناقشة

نحاول في هذا الجزء اجراء انحدار خطي بسيط للمتغير المستقل ممثلا في نقل البحري على المتغير التابع ممثلا في حجم التجارة الدولية، ومن خلال النتائج المتوصل إليها نقوم بتحليل العلاقة احصائيا و اقتصاديا

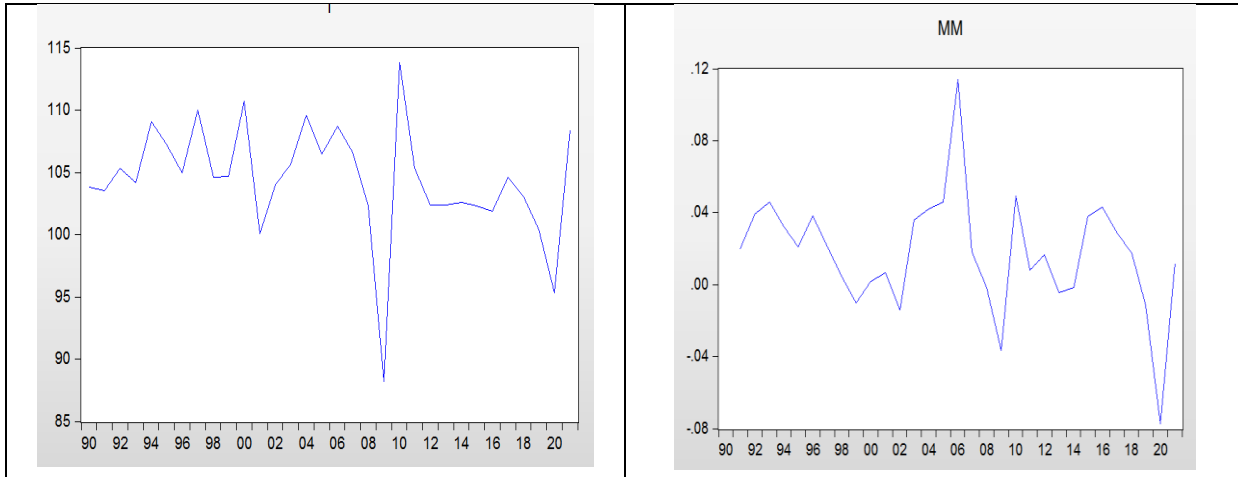
المطلب الأول: التحليل الوصفي والاحصائي

في هذا المطلب نقوم بتحليل مدى استقرارية السلاسل الزمنية لمتغيرات الدراسة سواء من خلال التحليل البياني بالعين المجردة سواء التأكد بالاختبارات الاحصائية:

الفرع الأول: التحليل البياني لمتغيرات الدراسة

يبين الشكل الموالي التحليل البياني لمتغيرات محل الدراسة

الشكل رقم (05): التمثيل البياني لحجم التجارة الدولية وحجم النقل البحري.



المصدر: من اعداد الطلبة بالاعتماد على برنامج (EViews.10)

من خلال التدقيق في المنحنيين نلاحظ ان سلسلة بيانات حركة النقل البحري أو سلسلة بيانات حركة التجارة الدولية كليهما غير مستقرة، وهذا من خلال العين المجرة ، وفي الجزء الموالي نحاول التأكد من ذلك من خلال الاختبارات الاحصائية.

الفرع الثاني: دراسة استقرارية محل الدراسة

أ. في حالة وجود ثابت *1 :

جدول رقم (08): يوضح الجدول الموالي استقرارية سلاسل متغيرات محل الدراسة في حالة وجود الثابت

المؤشرات	درجة التأخير	القيمة الإحصائية	القيمة الاحتمالية	1%	5%	10%
DF	1	5.870689	0.0000	3.661661	2.960411	2.619160
KPSS1	1	0.379000	0	0.739000	0.463000	0.347000
PP1	1	5.870689	0.0000	3.661661	2.960411	2.619160

المصدر: من اعداد الطلبة بالاعتماد على برنامج (EViews.10)

من خلال الجدول اعلاه يتبين لنا ان نتائج اختبار كل من ديكي فولر المطور ADF و فيليب بيرون PP التي تشير الى ان القيمة الاحصائية بالقيمة المطلقة اكبر من القيمة المطلقة للقيمة الحرجة لكلا الاختبارين عند مستوى 1%، 5%، 10%، وهذا عند مستوى معنوية اقل من 5% على التوالي:

من خلال الجدول اعلاه يتبين لنا ان نتائج اختبار KPSS التي تشير الى ان القيمة الاحصائية بالقيمة المطلقة اقل من القيمة المطلقة للقيمة الحرجة عند مستوى 1%، 5%، 10%، وهذا عند مستوى معنوية اقل من 5%: (prob=0.0000)، وهو ما يجعلنا نرفض فرضية العدم H_0 . لوجود جذر الوحدة في سلسلة الاسعار لمتغيرات محل الدراسة، وبالتالي فهي مستقرة. ، وهي نفس نتيجة اختباري ADF، PP.

ب. في حالة وجود ثابت وقاطع:

جدول رقم(09): يوضح الجدول الموالي استقرارية سلاسل متغيرات محل الدراسة في حال وجود ثابت وقاطع

المؤشرات	درجة التأخير	القيمة الاحصائية	القيمة الاحتمالية	1%	5%	10%
DF2	1	6.562982	0.0000	4.284580	3.562882	3.215267
KPSS2	1	10.07662	0.0000	4.284580	3.562882	3.215267
PP2	1	0.196837	00000	0.216000	0.146000	0.119000

المصدر: من اعداد الطلبة بالاعتماد على برنامج (EViews.10)

من خلال الجدول اعلاه يتبين لنا ان نتائج اختبار كل من ديكي فولر المطور ADF و فيليب بيرون PP التي تشير الى ان القيمة الاحصائية بالقيمة المطلقة اكبر من القيمة المطلقة للقيمة الحرجة لكلا الاختبارين عند مستوى 1%، 5%، 10%، وهذا عند مستوى معنوية اقل من 5% على التوالي:

من خلال الجدول اعلاه يتبين لنا ان نتائج اختبار $KPSS$ التي تشير الى ان القيمة الاحصائية بالقيمة المطلقة اقل من القيمة المطلقة للقيمة الحرجة عند مستوى 1%، 5%، 10%، وهذا عند مستوى معنوية اقل من 5% : $(prob=0.0000)$ ، وهو ما يجعلنا نرفض فرضية العدم H_0 . لوجود جذر الوحدة في سلسلة الاسعار لمتغيرات محل الدراسة، وبالتالي فهي مستقرة. ، وهي نفس نتيجة اختباري ADF ، PP .
ج. في حالة عدم وجود لا ثابت ولا قاطع:

جدول رقم (10): يوضح الجدول الموالي استقرارية سلاسل متغيرات محل الدراسة في حالة عدم وجود لا

ثابت ولا قاطع

المؤشرات	درجة التأخير	القيمة الاحصائية	القيمة الاحتمالية	1%	5%	10%
DF3	1	5.870689	0.0000	3.661661	2.960411	2.619160
PP3	1	10.07662	0.0000	4.284580	3.562882	3.215267

المصدر: من اعداد الطلبة بالاعتماد على برنامج (EViews.10)

من خلال الجدول اعلاه يتبين لنا ان نتائج اختبار كل من ديكي فولر المطور ADF و فيليب بيرون PP التي تشير الى ان القيمة الاحصائية بالقيمة المطلقة اكبر من القيمة المطلقة للقيمة الحرجة لكلا الاختبارين عند مستوى 1%، 5%، 10%، وهذا عند مستوى معنوية اقل من 5% على التوالي:

من خلال الجدول اعلاه يتبين لنا ان نتائج اختبار $KPSS$ التي تشير الى ان القيمة الاحصائية بالقيمة المطلقة اقل من القيمة المطلقة للقيمة الحرجة عند مستوى 1%، 5%، 10%، وهذا عند مستوى معنوية اقل من 5% : $(prob=0.0000)$ ، وهو ما يجعلنا نرفض فرضية العدم H_0 . لوجود جذر الوحدة في سلسلة الاسعار لمتغيرات محل الدراسة، وبالتالي فهي مستقرة. ، وهي نفس نتيجة اختباري ADF ، PP .
أ. في حالة وجود ثابت:

جدول رقم(11): يوضح متغيرات الدراسة في حالة وجود ثابت

المؤشرات	درجة التأخير	القيمة الاحصائية	القيمة الاحتمالية	1%	5%	10%
DF	1	STAT	PROB	3.670170	2.963972	2.621007
		3.93657	0.0052			

المصدر: من اعداد الطلبة بالاعتماد على برنامج (EViews.10)

من خلال الجدول اعلاه يتبين لنا ان نتائج اختبار كل من ديكي فولر المطور ADF التي تشير الى ان القيمة الاحصائية بالقيمة المطلقة اكبر من القيمة المطلقة للقيمة الحرجة عند مستوى 5%، وهذا عند مستوى معنوية اقل من 5 % على التوالي:

جدول رقم(12): يوضح متغيرات الدراسة في حالة وجود قاطع

المؤشرات	درجة التأخير	القيمة الاحصائية STAT	القيمة الاحتمالية PROB	1%	5%	10%
DF	1	4.021516	0.0188	4.296729	3.568379	3.218382

المصدر: من اعداد الطلبة بالاعتماد على برنامج (EViews.10)

من خلال الجدول اعلاه يتبين لنا ان نتائج اختبار كل من ديكي فولر المطور ADF التي تشير الى ان القيمة الاحصائية بالقيمة المطلقة اكبر من القيمة المطلقة للقيمة الحرجة عند مستوى 5%، وهذا عند مستوى معنوية اقل من 5 % على التوالي:

جدول رقم(13): يوضح متغيرات الدراسة في حالة وجود لا ثابت ولا قاطع

المؤشرات	درجة التأخير	القيمة الاحصائية STAT	القيمة الاحتمالية PROB	1%	5%	10%
DF	1	3.636639	0.0007	2.644302	1.952473	1.610211

المصدر: من اعداد الطلبة بالاعتماد على برنامج (EViews.10)

من خلال الجدول اعلاه يتبين لنا ان نتائج اختبار كل من ديكي فولر المطور ADF التي تشير الى ان القيمة الاحصائية بالقيمة المطلقة اكبر من القيمة المطلقة للقيمة الحرجة عند مستوى 5%، وهذا عند مستوى معنوية اقل من 5 % على التوالي:

المطلب الثاني: تحليل الانحدار الخطي البسيط.

بعد التأكد من استقرار السلاسل الزمنية محل الدراسة نستطيع الان دراسة اثر النقل البحري على حركة التجارة الدولية من خلال تقدير الانحدار الخطي البسيط.

الفرع الأول: تقدير نموذج الانحدار

انطلاقاً من برنامج ((EViews.10)) تم تقدير نموذج الانحدار البسيط لتوضيح اثر النقل البحري على حركة التجارة الدولية على كميالي:

$$T = C + BM$$

حيث :

T: التجارة الدولية

C: حجم التجارة في حالة النقل البحري يساوي الصفر

B: الميل الحدي (الأثر)

M: النقل البحري

بعد القيام بتقدير نموذج الدراسة بين المتغيرات محل الدراسة تحصلنا على النتائج التالية:

جدول رقم(14): يوضح تقدير نموذج الانحدار البسيط بين النقل البحري والتجارة الدولية خلال الفترة

(2022-2012)

F-STAT	R-SQ	MAR		C	
		T-STAT	Prob	T-STAT	Prob
17.60302	0.377723	89.72100	0.0002	102.9017	0.0000

المصدر: من اعداد الطلبة بالاعتماد على برنامج (EViews.10)

جاءت نتائج الدراسة تشير إلى أن العلاقة بين حركة النقل البحري و اتجاه التجارة الدولية قوية جدا ، حيث أنه كلما زادت حركة النقل البحري بوحدة واحدة أدى ذلك إلى زيادة حجم التجارة الدولية ب 0,89%، مما يؤكد العلاقة الايجابية والطرديّة بين المتغيرتين.

الفرع الثاني: التحليل الاحصائي

يشير التحليل الاحصائي لنتائج على أن هذه العلاقة ذات معنوية في حدود أقل من 5%، في حين تشير $r-sq$ إلى أن 0.8354% من تلك العلاقة مفسرة بواسطة المتغير المستقل في حين النسبة الباقي تعود لمتغيرات في حين اختبار ستيودنت يفسر t^* بوضع الفرضيات الموالية

ومنه فقيمة ستيودنت Student المحسوبة اقل من قيمتها الجدولة (انظر الملحق رقم 02) عندما تكون

$$=Prob0,0000 \text{ القيمة الاحتمالية}$$

اي ان معلمة النقل البحري مقبولة من الناحية الاحصائية اعتمادا على قيمة ستيودنت
أما اختبار فيشر F^* : يهتم بتوضيح دلالة النموذج بصفة عامة وذلك بحساب الانحرافات الموضحة الى الانحرافات
غير الموضحة ، وبما أن احصائية فيشر جاءت القيمة الاحتمالية لهل أقل من 5%.

التحليل الاقتصادي:

بعد التأكد من قوة العلاقة وتفسيرها احصائيا نخرج الآن على تفسير نفس النتائج اقتصاديا
حيث جاءت نتائج الدراسة تشير الى العلاقة القوية والطردية بين حركة النقل البحري وحجم التجارة
الدولية، فقد يفسر ذلك من الناحية الاقتصادية على النحو الآتي:

أ . أن حركة النقل البحري هي العمود الفقري لتجارة الدول سواء النامية أو المتقدمة.

ب . المكانة التي تحتلها حركة النقل البحري مقارنة بأنواع النقل الأخرى (البري، الجوي، ،، الخ)

ج . قدرة النقل البحري على السيطرة على وسائل النقل المختلفة الذي يعتبر أقل تكلفة

د . الاندماج الدولي وحتمية العلاقات الدولية وما توليه لها من أهمية للنقل البحري.

كما نشير كذلك أنه من خلال ملاحظة اشارة معلمة النموذج يتضح ان اشارة معلمة التجارة الدولية
موجبة وهو ما يعني العلاقة الطردية بين المتغير المستقل (النقل البحري) والمتغير التابع (لتجارة الدولية) وهذا ما
نصت عليه النظرية الاقتصادية ومنه يمكن القول ان النموذج مقبول من الناحية الاقتصادية اي انه كلما زادت
وسائل النقل لاسيما البحري منها زاد حجم التجارة الدولية بنسبة 89.72% .

خلاصة الفصل الثاني:

من خلال ما سبق تناوله في هذا الفصل يظهر انعكاسات تطورات النقل البحري على اتجاه حركة التجارة الدولية بشكل واضح على الصادرات والواردات السلعية البدان المتطور بحريا وأيضا على حركة الحاويات في الموانئ المجهزة بالتكنولوجيا.

خاتمة

خاتمة

مع تزايد أهمية النقل البحري واستحواذه على نسبة تتعدى 85% من التجارة العالمية فقد استقطب الدول والحكومات والمستثمرين العالميين والمنظمات الدولية وأصبح يجد ذاته منظومة متكاملة.

وراح هؤلاء يبحثون في كل صغيرة وكبيرة من شأنها ان تساهم في تطوير الانشطة المتعلقة به مما ادى به الى ان يصبح صناعة عالمية اشعلت روح المنافسة وامتلكت الافكار وجذبت الأموال.

ومما زادها ازدهارا وتألقا التطور التكنولوجي الذي يعد العنصر المحرك في كل الميادين والمجالات فبسببه حدثت تطورات جذرية في صناعة النقل البحري طالت الموانئ ونظم استغلالها والسفن وتقنيات بنائها والخدمات البحرية ونوعيتها ومست سلاسل الامداد واللوجستيات وتكاملها وزيادة على ذلك فقد بحثت في مسائل الذكاء الاصطناعي وكيفية توظيفه فيها والاستدامة البحرية والبحث في سبل إيجاد نقل صديق للبيئة.

كل ذلك كان له الفضل الواضح في تحريك مؤشر التجارة الدولية نحو الاقتصاديات الأكثر تطورا في مجال النقل البحري والتي لديها اطلالة بحرية او محيطية او غيرها هذا طبعا اذا عرفت كيف تستغلها استغلالا يضعها في مقدمة الدول باستقطابها واستحواذها على الحصة الأكبر للتجارة العالمية والتبادل الدولي.

* نتائج اختبار الفرضيات:

لقد اخترنا الفرضيات المقترحة في بداية الدراسة من خلال دراسة قياسية لعلاقة انعكاس تطور النقل البحري على حركة التجارة الدولية وتوصلنا للنتائج التالية:

* الفرضية الأولى:

سجل حجم التجارة الدولية في السنوات الاخيرة تطورا من حيث زيادة حجم وسائل النقل وطبيعة المنتجات السلعية فهي صحيحة حيث شهدت السنوات الاخيرة تطورا كبيرا مس حجم التجارة الدولية وكل العناصر المكونة للنقل البحري خاصة في الاقتصاديات المتطورة والسائرة في طريق النمو.

* الفرضية الثانية:

لم يسجل النقل البحري تطورا خلال السنوات العشر الاخيرة فهي خاطئة لأن قطاع النقل البحري في تطور مستمر ذلك لأنه اهم قطاع سلطت عليه الدول العالم اهتمامها نظرا لما يحققه من عواد مالية وما يوفره من وقت بالنسبة للتجارة الدولية حتى اطلق عليه اسم الذهب الازرق وهذا ما جعله يشهد ثورة حقيقية في العقدين الاخيرين وقد باتت الصناعات البحرية تساهم وبشكل كبير في تنمية اقتصاد الدول.

* الفرضية الثالثة:

يوجد علاقة عكسية بين تطور حجم النقل البحري وحجم التجارة الدولية هذه الفرضية خاطئة وقد اثبتنا ذلك تحليليا وقياسيا اذ توصلنا الى انه توجد علاقة طردية بين هذين المتغيرين فكلما زاد حجم التجارة الدولية زاد تطور حجم النقل البحري.

* نتائج الدراسة:

اهم ما توصلت اليه الدراسة مايلي:

- 1- التجارة الدولية في نمو متواصل والانتكاسات التي شهدتها في العقدين الأخيرين لها مبرراتها.
- 2- الدول ذات الاقتصاديات المتطورة أدركت الدور المهم الذي يلعبه قطاع النقل البحري في مجال التبادل التجاري الدولي.
- 3- يتمتع قطاع النقل البحري الذهب الازرق بخصائص وامتيازات تجعل منه الشريان الحيوي للتجارة الدولية.
- 4- النقل البحري صناعة تأثرت بشكل واضح بالعولمة والانفتاح الاقتصادي.
- 5- تحسين وتطوير التجارة يقتضي ان تكون اكثر انتاجية واكثر ارتكازا على مستوى الخدمات حتى تكون ثمارها اوفر.
- 6- لاشك ان الثورة الرقمية التي يشهدها العالم انعكست على حجم التجارة الدولية وحدثت تغييرا جذريا في توجهات حكومات الدول.
- 7- هناك توجه متزايد الى نمط النقل بالتحوية واقتصاديات الحجم.
- 8- استهداف دول العالم للتجارة الدولية في تزايد مستمر لأنها ادركت أهميتها.
- 9- مستقبل التجارة العالمي والاقليمي يتحدد بواسطة تطور النقل البحري الذي يواكب التكنولوجيا لأنه يمتلك امكانيات التحول الاكبر في التجارة العالمية.
- 10- توفر بيانات نوعية وميدانية يؤدي الى نتائج دقيقة مما يسهل التكامل بين قطاع التجارة الدولية والنقل البحري.

* التوصيات:

- لا بد للدول من تدعيم البنية التحتية في قطاع النقل البحري بالأخص نوعية الموانئ وحجمها لاستقطاب السفن العملاقة التي تنقل كميات هائلة من البضائع والسلع.
- ضرورة تدعيم قطاع النقل البحري بالأنواع الاخرى للنقل كالبري والجوي للتوجه نحو نقل متعدد الوسائط.

- الاهتمام أكثر بالخدمات المرتبطة بالقطاع البحري من اجل زيادة القيمة المضافة للاتجاهات التجارة العالمية.
- ضرورة وجود هيئات دولية تسهر على عدالة استغلال خطوط النقل البحري مما يضمن عدالة في توزيع السلع والبضائع خاصة باتجاه الدول النامية.
- ضرورة الاهتمام أكثر من طرف صناعات القرار بالأبحاث الخاصة بالنقل البحري والتجارة الدولية وتزويد الدارسين والباحثين بإحصائيات واقعية وصادقة من شأنها توضيح الرؤية للاستفادة منهما مستقبلا.
- على الدول النامية الاستعانة بمسيرين وأصحاب القرار لدول لها السبق والريادة في مجال النقل البحري.
- التركيز على قطاع النقل البحري وجعله في قلب السياسات المالية للدول وخاصة النامية والسائرة في طريق النمو.
- ضرورة الاهتمام بالنقل البحري المستدام من اجل بلوغ التنمية المستدامة.
- ضرورة التوجه نحو تجارة بحرية أكثر مرونة حتى تواكب التغير وتتعاين سريعا من الازمات.
- ضرورة الفهم العميق للعلاقة الترابطية الإقليمية وقطاعيا والإحاطة بكل جوانب القوة والضعف لقطاع النقل البحري باعتباره أهم وسائط النقل للتجارة الدولية للاستفادة من كل المزايا التي يوفرها للدول والحكومات إذا استهدفت الاستثمار به.

* آفاق الدراسة:

الترباط الواضح بين التجارة الدولية والنقل البحري يجعل منهما يشكلان مجالا جديدا يسمى التجارة البحرية يفتح شهية الباحثين والدارسين والمهتمين من الاقتصاديين حتى للتعلم أكثر فأكثر في دراستهما من اجل فتح طرق وسبل أوسع أمام الدول والحكومات و المنظمات الدولية لجني أرباح أوفر دون مجهود يذكر. ومن البحوث التي تتفرع عن دراستنا نذكر

- اثر النقل البحري في تغيير حركة التجارة الدولية باتجاه الدول النامية .
- النقل البحري محرك للبادلات التجارية الأوربية مع دول العالم .
- مكانة النقل البحري في تطوير التجارة العالمية (الصين نموذجا).
- انعكاس رقمنة النقل البحري على حجم التجارة الدولية.
- أثر النقل البحري الأخضر في تحقق التنمية المستدامة .

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع:

* الكتب:

1. أحمد سيد مصطفى، إدارة الإنتاج والعمليات، الطبعة الرابعة، 1999.
2. أحمد شيبات، الإحصاء الوصفي، نقله إلى العربية: حسان زواش، كلية العلوم والهندسة، جامعة قسنطينة، الجزائر، 2001.
3. أسامة مجذوب، الجات ومصر والبلدان العربية من هافانا الى مراكش، الدار المصرية اللبنانية، الطبعة الأولى، 1991.
4. امتثال مُجّد حسن ، مُجّد علي مُجّد ، الاستدلال الإحصائي ، الدار الجامعية ، الإسكندرية ، بدون سنة نشر.
5. أنور اللحام ، شفيق ياسين ، مبادئ الإحصاء والاحتمال ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر، 1991.
6. أيمن النحراوي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، 2014.
7. أيمن النحراوي، منظومة النقل البحري بسفن الحاويات، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، مصر، 2009.
8. أيمن النحراوي، لجستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، مصر، 2008.
9. جمال جويدان الجمل، التجارة الدولية، مركز الكتاب الاكاديمي، عمان، الاردن، 2010.
10. جمال مُجّد شاکر ، التحليل الإحصائي للبيانات، باستخدام بدون سنة النشر.
11. حمد سليمان المشوخي، اقتصاديات والمواصلات، الإسكندرية، منشأة المعارف، 2010.
12. ريم ثوامية، خلاوف منير، الإستثمار الأجنبي المباشر والتجارة الدولية، دراسة قياسية لحالة الجزائر (1990-2014)، دار نور للنشر، ألمانيا، 2017.
13. زينب حسين عوض الله، الاقتصاد الدولي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004.
14. زينب حسين عوض الله، العلاقات الاقتصادية الدولية، الدار الجامعية، مطابع الأمل، الإسكندرية، 2008.
15. سامي عقيقي حاتم، التجارة الخارجية بين التنظير والتنظيم، الكتاب الأول، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، 1993.
16. شريف ماهر هيكل، اللوجستيات والموانئ البحرية من أجل التغير، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2015.
17. صلاح إسماعيل وعبد الرحمان توفيق، تسعير خدمات الموانئ البحرية، مركز الخبرات المهنية للإدارة، القاهرة، 2007.
18. عبد الباسط عبد الوفا، التجارة الخارجية، دار النهضة العربية، الطبعة الاولى، مصر، 2000.

19. مجدي مُجّد شهاب، الاقتصاد الدولي، الدار الجامعية، لبنان، 1996.
20. مجيد ملوك السامرائي، تكنولوجيا النقل العالمي واتجاهات التجارة الدولية الحديثة، 2015، العراق.
21. مُجّد أحمد السريقي، اقتصاديات التجارة الدولية، الطبعة الأولى، دار رؤية للطباعة والنشر والتوزيع، إسكندرية، مصر، 2011.
22. مُجّد أحمد السريقي، اقتصاديات التجارة الخارجية، الطبعة الأولى، مؤسسة رؤية للطباعة والنشر والتوزيع، الإسكندرية، مصر، 2009.
23. مُجّد جلال خطاب، اقتصاديات الموانئ بين النظرية والتطبيق، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2015.
24. مُجّد دياب، التجارة الدولية في عصر العولمة، دار المنهل اللبناني، الطبعة الأولى، بيروت، 2010.
25. مُجّد سيد عابد، التجارة الدولية، مكتبة ومطبعة الاشعاع الفنية، الإسكندرية، 2001.
26. مُجّد صفوت قابل، نظريات وسياسات التجارة الدولية، 2010.
27. مُجّد عبد العزيز، الاقتصاد الدولي، دار الجامعة المصرية، الإسكندرية، 2000.
28. موسى مطر وآخرون، التجارة الخارجية، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة الأولى، 2000.
29. نوال عبد الكريم الأشهب، التجارة الدولية، دار أمجد للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2014.
30. ياسر محمود عبد الرحمان، النقل البحري والتجارة البيئية، الطبعة الأولى، 2022، الابتكار للنشر والتوزيع، القاهرة.

* الرسائل والأطروحات الجامعية:

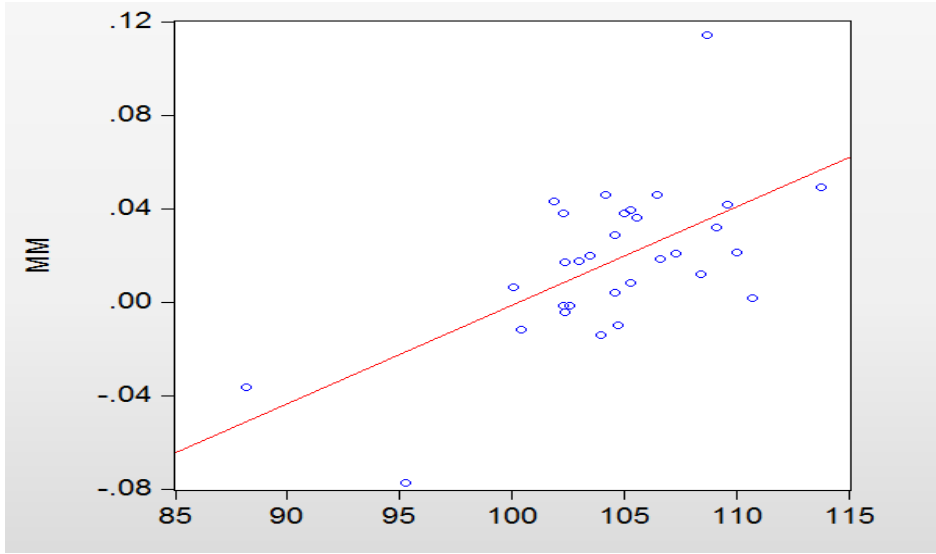
1. زيرمي نعيمة، التجارة الخارجية الجزائرية من الاقتصاد المخطط إلى اقتصاد السوق، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التسيير الدولي للمؤسسات، جامعة تلمسان، 2011.
2. سموك نوال، أثر الإنتاج التجاري على الاقتصاد الجزائري، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، تخصص اقتصاد كمي، جامعة الجزائر، 2018-2019.
3. شيخي حافيزة، ترشيد السياسات التجارية من أجل الاندماج الإيجابي للجزائر في الاقتصاد العالمي " المنظمة العالمية للتجارة"، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في الاقتصاد، تخصص مالية دولية، جامعة وهران، 2011-2012.
4. عمر بن برنو، دور الموانئ في تطوير التجارة الخارجية، دراسة حالة ميناء مستغانم، مذكرة لنيل متطلبات شهادة ماستر أكاديمي، جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، الجزائر، 2021/2022.
5. فتاح حكيم، السياسات التجارية والاندماج في النظام التجاري العالمي الجديد، رسالة ماجستير في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، تخصص مالية دولية، جامعة الجزائر، 2002-2003.

6. مُجَدِّ سلامة مُجَدِّ سلامة، التخطيط الاستراتيجي للموانئ البحرية المصرية، رسالة ماجستير غير منشورة معهد النقل الدولي واللوجستيات الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، 2006.
7. المركز الوطني للإحصاء والمعلومات، دليل المؤشرات الوطنية مؤشرات التجارة الخارجية وميزان المدفوعات، العدد الثالث، سلطنة عمان، 2019.
8. ولد لغواطي سعيدة، دور النقل البحري للبضائع في تحقيق التنمية الاقتصادية، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، 2014-2015.
- * الدوريات والمجلات والمقالات والمحاضرات:
1. بان علي حسن المشهداني، تطور النقل الدولي بسفن الحاويات، للمدة 2008-2020. والتحديات التي تواجهه، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا المجلد 17/ العدد 27 سنة 2021.
2. بن جيار مُجَدِّ وآخرون، قراءة في النقل البحري الدولي والشركات المشغلة للمحطات البحرية، مجلة البناء الاقتصادي، العدد الثاني، ديسمبر 2018.
3. حمدون أسماء، تسويق خدمات النقل، مطبوعة مقدمة للسنة الثانية ماستر تخصص تسويق خدمات فرع علوم تجارية، سنة 2018-2019.
4. د. كاكي عبد الكريم ويجياوي عبد الحفيظ، مساهمة النقل متعدد الوسائط في تطوير التجارة العربية البينية، مجلة البحوث والدراسات التجارية العدد الرابع، سبتمبر 2018.
5. رصاع حياة، بو حركات بوعلام، تكنولوجيا المعلومات والبنية التحتية للتجارة الدولية، مجلة المستقبل للدراسات الاقتصادية المعمقة المجلد رقم 02 العدد 04، جامعة تيارت، الجزائر، ديسمبر 2019.
6. العباس بلقاسم ، مذكرة التنبؤ باستخدام طرق الاتجاه العام، المعهد العربي للتخطيط، الكويت، 2000.
7. العيسوي إبراهيم، نظرة عامة على أساليب التنبؤ، المعهد العربي للتخطيط، الكويت، 1994.
- * التقارير والقوانين والمراسيم والقرارات:
1. استعراض النقل البحري، منشورات الأمم المتحدة، أمانة اونكتاد، 2012.
2. الاونكتاد، موجز تنفيذي استعراض النقل البحري، 2020.
3. تقرير الأمم المتحدة، إستعراض النقل البحري، 2019.
4. تقرير الأمم المتحدة، إستعراض النقل البحري، 2022.
- * المواقع الإلكترونية:
1. السيد عبد العليم، النقل البحري .. في عالم متغير (7.7) التحديات التي تواجه صناعة النقل البحري، جريدة الوطن تاريخ الدخول 2023/03/21، الساعة 16:22
[/https://alwatan.com/details/119245/print](https://alwatan.com/details/119245/print)

2. مجلة العربي الجديد، توقعات بتراجع أسعار الشحن البحري، موقع مباشر تاريخ الدخول 2023/02/15، الساعة 20:23 <https://www.alaraby.co.uk/economy/>.

ملاحق

الملحق رقم (01): المنحنى الانتشاري لمتغيرين



المصدر: مخرجات برنامج EViews 10

الملحق رقم (02): مخرجات برنامج EVIEWS 10

Dependent Variable: T
 Method: Least Squares
 Date: 05/13/23 Time: 13:31
 Sample (adjusted): 1991 2021
 Included observations: 31 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
MM	89.72100	21.38457	4.195596	0.0002
C	102.9017	0.777634	132.3266	0.0000
R-squared	0.377723	Mean dependent var	104.4645	
Adjusted R-squared	0.356265	S.D. dependent var	4.736986	
S.E. of regression	3.800630	Akaike info criterion	5.570552	
Sum squared resid	418.8990	Schwarz criterion	5.663067	
Log likelihood	-84.34355	Hannan-Quinn criter.	5.600710	
F-statistic	17.60302	Durbin-Watson stat	2.220996	
Prob(F-statistic)	0.000235			

Dependent Variable: T
 Method: Least Squares
 Date: 05/13/23 Time: 13:31
 Sample (adjusted): 1991 2021
 Included observations: 31 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
MM	89.72100	21.38457	4.195596	0.0002
C	102.9017	0.777634	132.3266	0.0000
R-squared	0.377723	Mean dependent var	104.4645	
Adjusted R-squared	0.356265	S.D. dependent var	4.736986	
S.E. of regression	3.800630	Akaike info criterion	5.570552	
Sum squared resid	418.8990	Schwarz criterion	5.663067	
Log likelihood	-84.34355	Hannan-Quinn criter.	5.600710	
F-statistic	17.60302	Durbin-Watson stat	2.220996	
Prob(F-statistic)	0.000235			

Estimation Command:

=====

LS T MM C

Estimation Equation:

=====

T = C(1)*MM + C(2)

Substituted Coefficients:

=====

T = 89.721000043*MM + 102.901672452

Null Hypothesis: D(M) has a unit root
 Exogenous: Constant
 Bandwidth: 7 (Newey-West automatic) using Bartlett kernel

	Adj. t-Stat	Prob.*
Phillips-Perron test statistic	-3.936057	0.0052
Test critical values:		
1% level	-3.670170	
5% level	-2.963972	
10% level	-2.621007	

*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Residual variance (no correction)	6807.094
HAC corrected variance (Bartlett kernel)	3579.133

Phillips-Perron Test Equation
 Dependent Variable: D(M,2)
 Method: Least Squares
 Date: 05/17/23 Time: 18:51
 Sample (adjusted): 1992 2021
 Included observations: 30 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
D(M(-1))	-0.753181	0.183139	-4.112614	0.0003
C	29.16498	17.13231	1.702338	0.0998
R-squared	0.376581	Mean dependent var		-0.033333
Adjusted R-squared	0.354316	S.D. dependent var		106.2802
S.E. of regression	85.40091	Akaike info criterion		11.79693
Sum squared resid	204212.8	Schwarz criterion		11.89034
Log likelihood	-174.9540	Hannan-Quinn criter.		11.82681
F-statistic	16.91359	Durbin-Watson stat		1.926652
Prob(F-statistic)	0.000310			

Null Hypothesis: D(M) has a unit root
 Exogenous: Constant, Linear Trend
 Bandwidth: 7 (Newey-West automatic) using Bartlett kernel

	Adj. t-Stat	Prob.*
Phillips-Perron test statistic	-4.021516	0.0188
Test critical values:		
1% level	-4.296729	
5% level	-3.568379	
10% level	-3.218382	

*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Residual variance (no correction)	6626.807
HAC corrected variance (Bartlett kernel)	3422.907

Phillips-Perron Test Equation
 Dependent Variable: D(M,2)
 Method: Least Squares
 Date: 05/17/23 Time: 18:52
 Sample (adjusted): 1992 2021
 Included observations: 30 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
D(M(-1))	-0.784973	0.187715	-4.181724	0.0003
C	56.50857	36.25169	1.558784	0.1307
@TREND("1990")	-1.582493	1.846419	-0.857060	0.3990
R-squared	0.393092	Mean dependent var		-0.033333
Adjusted R-squared	0.348136	S.D. dependent var		106.2802
S.E. of regression	85.80862	Akaike info criterion		11.83676
Sum squared resid	198804.2	Schwarz criterion		11.97688
Log likelihood	-174.5513	Hannan-Quinn criter.		11.88158
F-statistic	8.743900	Durbin-Watson stat		1.927756

Null Hypothesis: D(M) has a unit root
 Exogenous: None
 Bandwidth: 2 (Newey-West automatic) using Bartlett kernel

	Adj. t-Stat	Prob.*
Phillips-Perron test statistic	-3.636639	0.0007
Test critical values:		
1% level	-2.644302	
5% level	-1.952473	
10% level	-1.610211	

*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Residual variance (no correction)	7511.616
HAC corrected variance (Bartlett kernel)	7612.086

Phillips-Perron Test Equation
 Dependent Variable: D(M,2)
 Method: Least Squares
 Date: 05/17/23 Time: 18:53
 Sample (adjusted): 1992 2021
 Included observations: 30 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
D(M(-1))	-0.623984	0.172041	-3.626943	0.0011
R-squared	0.312058	Mean dependent var		-0.033333
Adjusted R-squared	0.312058	S.D. dependent var		106.2802
S.E. of regression	88.15122	Akaike info criterion		11.82875
Sum squared resid	225348.5	Schwarz criterion		11.87546
Log likelihood	-176.4312	Hannan-Quinn criter.		11.84369
Durbin-Watson stat	1.955654			

الملحق رقم (03): مؤشرات الأداء للنقل البحري

