



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي  
جامعة الشهيد حمه لخضر بالوادي

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير  
قسم العلوم التجارية

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي  
ميدان العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير  
شعبة: علوم تجارية  
تخصص: مالية وتجارة دولية

## دور النقل البحري في التجارة الخارجية

دراسة حالة موانئ الجزائر (2010-2020)

تحت إشراف الدكتور:  
حمزة بالي

إعداد الطلبة:

- حميداتو خالد
- قاسمي أنغام
- قزي محمد

### لجنة المناقشة:

رئيسا  
مشرفا ومقررا  
ممتحنا

أستاذ محاضر أ بجامعة الوادي  
أستاذ بجامعة الوادي  
أستاذ محاضر أ بجامعة الوادي

د. دفرور عبد النعيم  
أ.د. حمزة بالي  
د. عبيدلي عبد القادر

السنة الجامعية: 2023/2022

# الإهداء



إلى أمي الغالية  
إلى روح والدي رحمة الله عليه  
إلى زوجتي وأبنائي  
إلى كل أفراد أسرتي  
إلى مشايخي وأساتذتي  
إلى كل مسلم يحمل همّ الأمة  
إلى كل من أحبنا في الله، وأحبنا فيه  
\*خالد\*

# الإهداء

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على خاتمة الأنبياء

والمرسلين

أهدي هذا العمل إلى:

من مربتي وأنامرت درربي وأعاتني بالصلوات والدعوات، إلى أعلى

إنسان في هذا الوجود أمني الحبيبة

إلى من عمل بكدي في سبيلي وعلمني معنى الكفاح وأوصلني إلى

ما أنا عليه أبي الكريم أدامه الله لي

إلى إخوتي (مرمزي، دنيا، فدوى)

وإلى كل الأهل الاعزاء

وأصدقائي وكل أساتذتي في جميع مراحل الدراسة.

إلى جميع أساتذة الكلية وطلبة تخصص تجارة دولية

\*أنغام\*



## الإهداء

أهدي ثمرة عملي المتواضع هذا إلى الوالدة الغالية أطال الله في عمرها

وإلى روح والدي رحمة الله عليه

وإلى جميع إخواني وأفراد الأسرة الكريمة .

وجميع الأصدقاء والأحباء.

**\*محمد\***

## شكر وعرافان

الحمد لله الذي تتم بحمده الصالحات، وأصلي وأسلم على أفضل خلق الله رسولنا وحبينا وشفيعنا محمد .

أشكر الله مولاي وخالقي الذي من علي بإتمام هذا العمل المتواضع وإيماننا بفضل الاعتراف بالجميل .

ونتقدم بالشكر للمشرف الفاضل " الأستاذ حمزة بالي "

حفظه الله على قبوله الإشراف على هذا البحث.

## ملخص:

تعد الموانئ البحرية نقطة مهمة في حركة النشاط البحري ومختلف المبادلات التجارية، وتلعب دورا رئيسيا في تسهيل حركة البضائع عبر العالم، إذ يعتبر النقل البحري الذي يتحمل مسؤولية نقل 90 بالمائة من إجمالي حجم التجارة العالمية شريان الاقتصاد العالمي، ولنا أن نتخيل أنه بدون النقل البحري سوف نكون عاجزين عن إنجاز المعاملات التجارية بين مختلف قارات العالم.

هدفت هذه الدراسة إلى المساهمة في تحسين المعرفة بقطاع الموانئ التجارية الجزائرية وبيان أثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية لهذه الموانئ على التجارة الخارجية، حيث قمنا بتحليل وقياس أثر النقل البحري للموانئ الجزائرية على التجارة الخارجية خلال الفترة (2010-2020) لعينة الدراسة المكونة من (10) موانئ بحرية تجارية، وقمنا كذلك بإعطاء إحصائيات بالإعتماد على المواقع الرسمية لمؤسسات الدولة كوزارة النقل ووزارة التجارة والديوان الوطني للإحصائيات.

وقد توصلت الدراسة إلى أن هناك علاقة طردية بين الموانئ البحرية الجزائرية والتجارة الخارجية في الجزائر أي أن لها تأثير إيجابي، فكلما زاد تطور الموانئ البحرية زاد حجم التبادلات التجارية.

**كلمات مفتاحية:** الجزائر، الموانئ البحرية، التجارة الخارجية، حركة الصادرات والواردات، الحاويات.

## Abstract:

Sea ports are an important point in the mobility of maritime activity and various commercial exchanges, and they play a major role in facilitating the movement of goods across the world, as maritime transport, which bears the responsibility for transporting 90 percent of the total volume of world trade, is the artery of the global economy, and we can imagine that without maritime transport we will We are unable to complete commercial transactions between different continents of the world.

This study aimed to contribute to improving knowledge of the Algerian commercial ports sector and to demonstrate the impact of the infrastructure and logistical services of these ports on foreign trade. Commercial seaports, and we also gave statistics based on the official websites of state institutions such as the Ministry of Transport, the Ministry of Commerce, and the National Bureau of Statistics.

The study concluded that there is a positive relationship between the Algerian seaports and foreign trade in Algeria, meaning that it has a positive effect. The more development of the seaports, the greater the volume of trade exchanges.

Keywords: Algeria, seaports, foreign trade, import and export movement, containers.



# فهرس المحتويات

I	الإهداء
II	شكر وعرفان
III	ملخص
V	فهرس المحتويات
VII	قائمة الجداول
VIII	قائمة الأشكال
أ	المقدمة العامة
<b>الفصل الأول: دور النقل البحري في التجارة الخارجية</b>	
8	المبحث الأول: عموميات حول النقل البحري
8	الفرع الأول: نشأة النقل البحري
10	الفرع الثاني : تطور النقل البحري
11	المطلب الثاني : تعريف وأهمية النقل البحري
11	الفرع الأول : تعريف النقل البحري
13	الفرع الثاني: أهمية وتكاليف النقل البحري على الصعيد المحلي والدولي
16	المطلب الثالث: خصائص ومكونات النقل البحري
16	الفرع الأول: خصائص النقل البحري
19	الفرع الثاني: مكونات النقل البحري
22	المبحث الثاني: عموميات حول التجارة الخارجية
22	المطلب الأول: مفهوم وأهمية التجارة الخارجية
22	الفرع الأول: مفهوم التجارة الخارجية
23	الفرع الثاني: أهمية التجارة الخارجية
25	المطلب الثاني: أسباب وعوامل قيام التجارة الخارجية
25	الفرع الأول: أسباب قيام التجارة الخارجية
26	الفرع الثاني: العوامل المؤثرة في التجارة الخارجية
28	المطلب الثالث: أشكال التجارة الخارجية
29	الفرع الأول: التجارة في الخدمات
29	الفرع الثاني: التجارة في السلع
30	المبحث الثالث: علاقة النقل البحري بالتجارة الخارجية
30	المطلب الأول: أهمية النقل البحري للبضائع في التجارة الخارجية

31	المطلب الثاني: مساهمة النقل البحري في خلق الدخل الوطني وتوفير فرص العمل
31	الفرع الأول: مساهمة النقل البحري في خلق الدخل الوطني
31	الفرع الثاني: النقل البحري وتوفير فرص العمل.
33	المطلب الثالث: دور الموانئ البحرية في التجارة الخارجية
34	المطلب الرابع: أثر خدمات النقل البحري على التجارة الخارجية
36	خلاصة الفصل
<b>الفصل الثاني: تحليل تطور التجارة الخارجية عبر الموانئ البحرية الجزائرية في الفترة 2010 - 2020</b>	
39	المبحث الأول: الموانئ التجارية في الجزائر
39	المطلب الأول: التعريف بالموانئ التجارية الجزائرية
43	المطلب الثاني: المشاكل والتحديات التي تواجه الموانئ التجارية الجزائرية
47	المطلب الثالث: تحليل تكاليف النقل البحري للبضائع
51	المبحث الثاني: تطور حركة التجارة الخارجية في الجزائر خلال الفترة 2010 - 2020
51	المطلب الأول: تحليل حركة التجارة الخارجية في الجزائر خلال الفترة 2010 - 2020
55	المطلب الثاني: توزيع حركة التجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية خلال الفترة 2010 - 2020
57	المطلب الثالث: تحليل حركة البضائع حسب الموانئ التجارية
61	المبحث الثالث: توزيع حركة التجارة الخارجية حسب الموانئ التجارية للفترة 2010-2020
61	المطلب الأول: حركة الواردات من البضائع عبر الحاويات حسب الموانئ التجارية
62	المطلب الثاني: حركة الصادرات من البضائع عبر الحاويات حسب الموانئ التجارية
63	المطلب الثالث: تطور بنية التجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية الجزائرية
67	خلاصة الفصل
69	الخاتمة العامة
73	قائمة المراجع

## قائمة الجداول

الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
51	حركة الصادرات والواردات الجزائرية خلال الفترة 2010-2020	1-2
52	حركة الملاحه والبضائع خلال الفترة 2010 - 2020	2.2
55	الحركة الإجمالية للواردات حسب الموانئ التجارية للفترة 2010 - 2020	3-2
56	الحركة الإجمالية للصادرات حسب الموانئ التجارية للفترة 2010 - 2020	4-2
57	حركة الواردات من البضائع الخاصة بالمحروقات حسب الموانئ التجارية 2010 - 2020	5-2
58	حركة الصادرات من البضائع الخاصة بالمحروقات حسب الموانئ التجارية 2010 - 2020	6-2
59	حركة البضائع من الواردات خارج المحروقات حسب الموانئ التجارية 2010 - 2019	7-2
60	حركة البضائع من الصادرات خارج المحروقات حسب الموانئ التجارية 2010 - 2019	8-2
61	حركة الواردات من البضائع عبر الحاويات حسب الموانئ التجارية (2010 - 2020)	9-2
62	حركة الصادرات من البضائع عبر الحاويات حسب الموانئ التجارية (2010 - 2020)	10-2
63	توزيع بنية الواردات حسب البضائع للفترة (2010 - 2020)	11.2
65	توزيع بنية الصادرات حسب البضائع للفترة (2010 - 2020)	2.12

## قائمة الأشكال

الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
42	توضيح مواقع الموانئ البحرية في الجزائر	1-2
48	العلاقة الموجودة بين مستوى الخدمة المقدمة من طرف الموانئ البحرية وتكلفة انتظار السفن	2-2
49	العلاقة الموجودة بين مستوى الخدمة وتكلفة الخدمة المقدمة	3-2
49	تحديد التكلفة الأدنى عن طريق الموازنة بين تكلفة الخدمة وتكلفة انتظار السفن	4-2
53	التمثيل البياني لحركة الواردات خلال الفترة 2010-2020	5-2
55	التمثيل البياني لحركة الصادرات خلال الفترة 2010-2020	6-2

# المقدمة العامة

## أولاً: طبيعة المشكلة

يعد النقل البحري من أقدم وسائل النقل التي استخدمها الإنسان خاصة من قبل الدول المجاورة للمسطحات المائية، ويعد كذلك أحد ركائز التنمية الاقتصادية لمختلف دول العالم.

ويستحوذ النقل البحري على 90 بالمائة من إجمالي حجم التجارة العالمية هو بحق شريان الاقتصاد العالمي، ولنا أن نتخيل أنه بدون النقل البحري سوف نكون عاجزين عن إنجاز المعاملات التجارية بين مختلف قارات العالم. وتلعب الموانئ العالمية والأسطول التجاري البحري دوراً رئيسياً في تسهيل حركة البضائع وتخفيض أسعار النقل وفي دفع حركة التطور الاقتصادي، يعتبر النقل البحري والموانئ أحد أهم الركائز لتسهيل عملية التجارة الدولية حيث يريد المصدرون والمستوردون استلام بضائعهم في الوقت والمكان وللشخص المناسب، كما يعتبران من عناصر لوجستيات التجارة.

ولقد سعت الجزائر منذ الاستقلال إلى النهوض باقتصادها للتخلص من شبح التبعية الاقتصادية بعد أن أصبحت مستقلة سياسياً، منتهجة في ذلك خطاً تنموية وبرامج اقتصادية بما أتيح لها من موارد مادية وبشرية، وكان لقطاع التجارة الخارجية الحظ الأوفر من هذه المخططات والبرامج الاقتصادية لما تكتسيه من أهمية بالنسبة للاقتصاد الوطني.

فالجزائر بحكم موقعها المطل على البحر الأبيض المتوسط تعد من بين الدول التي تحظى بشريط ساحلي بطول إجمالي يقدر بـ 1200 كلم عبر 14 ولاية ولها من الإمكانيات ما يعزز دور موانئها سوى التجارية منها أو النفطية في خدمة التجارة الخارجية وخاصة مع الدول الأورومتوسطية، فهي تمتلك العديد من الموانئ على الشريك الساحلي فقد شيد قاطنو الجزائر منذ القدم عدة موانئ لأغراض شتى كالتجارة والدفاع والصيد البحري.

ومما سبق تعتبر الموانئ البحرية في الجزائر عامل حيوي وضروري للتجارة المنقولة بحراً وهذا ما يؤدي إلى جعل الموانئ الجزائرية دائماً واقعة تحت ضغط متزايد وخصوصاً بالنسبة لتطوير كفاءتها وإدارتها وتحسين خدماتها اللوجستية وتطويرها مما يؤدي ذلك إلى زيادة حجم التجارة المنقولة بحراً، وذلك بهدف تقليل فترة بقاء السفينة بالميناء وبالتالي تقليل التكلفة الكلية لعملية النقل البحري وخفض سعر المنتجات والمواد الخام.

- وعلى ضوء ما تقدم نطرح الإشكالية الرئيسية الآتية:

- كيف يساهم النقل البحري للبضائع في التجارة الخارجية بالجزائر؟.

ولتوضيح هذا التساؤل أكثر، قمنا بطرح عدد من الأسئلة الفرعية، وهي:

- ما المقصود بالتجارة الخارجية، وفيما تتجلى أهميتها؟
- ماذا نعني بالنقل البحري للبضائع؟ وما هي خصائصه وتكاليفه؟
- ما هي العلاقة التي تربط النقل البحري الجزائري للبضائع والتجارة الخارجية؟
- ما هو واقع النقل البحري في الجزائر؟ وما مدى مساهمته في التجارة الخارجية؟

#### ثانيا : فرضيات الدراسة

- لمعالجة إشكالية البحث والإجابة على الأسئلة المطروحة، يقوم بحثنا هذا على عدة فرضيات، وهي:
- الفرضية الأولى:** النقل البحري للبضائع لم يعرف تطورا تكنولوجيا كبيرا كغيره من وسائل النقل الأخرى.
  - الفرضية الثانية:** توجد علاقة وطيدة بين النقل البحري للبضائع والتجارة الخارجية.
  - الفرضية الثالثة:** يساهم النقل البحري في تطور التجارة الخارجية للبلاد .

#### ثالثا: أهداف الدراسة

- نهدف من خلال هذه الدراسة إلى إجراء تحليل قياسي لتأثير الموانئ البحرية الجزائرية على التجارة الخارجية، وبشكل عام نهدف من هذه الدراسة إلى تحقيق الأهداف التالية:
- تحديد مفاهيم اقتصاديات النقل البحري في الجزائر وإبراز دوره في التجارة الخارجية.
  - دراسة تطور التجارة الخارجية الجزائرية عبر الموانئ البحرية الجزائرية.
  - دراسة العلاقة بين النقل البحري في الجزائر وبين الصادرات.
  - دراسة العلاقة بين النقل البحري في الجزائر وبين الواردات.

#### رابعا: أهمية الدراسة

يحتل هذا البحث أهمية بالغة كونه يتناول واحدة من الوسائل المهمة التي تعنى بها الدولة عند إعدادها لسياسة التنمية الشاملة كونه يعتبر همزة وصل بين مختلف القطاعات، كما تكمن أهمية هذا البحث في الإطلاع الميداني على الموانئ الجزائرية للنقل البحري ومحاولة معرفة مدى مساهمتها في التجارة الخارجية، وتزايد أهمية البحث من منطلق أن الاقتصاد الجزائري حوالي أكثر من 90 في المائة من تجارته الخارجية تتم عبر البحر، كونه العامل الأساسي للتنمية الاقتصادية والتجارة الخارجية وهذا ما نحاول إبرازه في هذا البحث.

## خامسا: حدود الدراسة

### المجال المكاني:

من الناحية المكانية ركزت هذه الدراسة على الموانئ البحرية الجزائرية والتجارة الخارجية الجزائرية بصفة عامة، أما الجانب التطبيقي فكان على تأثير النقل البحري في الموانئ الجزائرية على التجارة الخارجية.

### المجال الزمني:

التعرض لواقع التجارة الخارجية عبر الموانئ البحرية في الجزائر وهذا من خلال تحليل تطور كل من الصادرات والواردات للفترة الممتدة من سنة 2010 إلى سنة 2020، كذلك قمنا بإعطاء إحصائيات بالإعتماد على المواقع الرسمية لمؤسسات الدولة كوزارة النقل ووزارة التجارة والديوان الوطني للإحصائيات.

### المجال الموضوعي: سوف تركز الدراسة على:

- التأصيل النظري للتجارة الخارجية في الجزائر، كذلك تحليل كل من الصادرات والواردات للموانئ البحرية الجزائرية.
- التعرض للإستراتيجيات المتبعة في مجال النقل البحري وكذا المشاكل والتحديات التي تواجه الموانئ الجزائرية.
- التأصيل النظري لدور الموانئ البحرية الجزائرية من خلال بنيتها وخدماتها في دعم وتفعيل التجارة الخارجية.

## سادسا: مبررات و دوافع اختيار الموضوع

تتمثل مبررات ودوافع اختيار الموضوع في:

- الأهمية التي يكتسبها هذا الموضوع من خلال اهتمامات الدول في تنشيط وتفعيل التبادلات التجارية الخارجية والبحث عن أسواق جديدة خاصة في ظل الانفتاح الاقتصادي.
- محاولة دراسة الموانئ البحرية الجزائرية وإبراز ما يمكن أن تلعبه من دور في دعم التجارة الخارجية.
- اهتمامنا بمواضيع التجارة الدولية نظرا لكونه تخصصنا في دراسات الطور الثاني (ماستر).
- الحصول على قيمة مضافة في مواضيع التجارة الخارجية، وتنمية قدراتنا المعرفية في مجال النقل البحري والموانئ.

## سابعا: منهج البحث

للإجابة على التساؤل المطروح وسعيا منا لاختبار مدى صحة الفرضيات المقترحة اعتمدنا في دراستنا على:

**المنهج الوصفي:** من خلال استعراض الإطار النظري للدراسة، والمتمثل في كل ما يخص النقل البحري للبضائع والتجارة الخارجية من حيث المفاهيم والخصائص والأهمية، علاقة النقل البحري للبضائع بالتجارة الخارجية.

**المنهج التحليلي:** لتقييم حركة التجارة الخارجية في الموانئ الجزائرية، ومدى مساهمتها في توفير مناصب العمل وذلك بالاعتماد على أدوات التحليل الاقتصادي من إحصائيات وأرقام، كجداول الصادرات والواردات عن طريق النقل البحري وعدد السفن .....

### ثامنا: الدراسات السابقة

- أطروحة دكتوراه بعنوان: **لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية،** للطالبة قلابزة آمال، جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم، الجزائر، 2016.

تم التطرق في هذه الدراسة إلى تحديد تأثير اللوجستيك على التكاليف الكلية للمنتج النهائي من خلال دراسة العلاقات بين أعضاء سلاسل اللوجستيك، وإبراز أهمية اللوجستيك في تخفيض وقت نقل البضاعة، كذلك تحديد أهمية النقل والبنيات التحتية المتطورة في التنمية الاقتصادية، وأهم التحديات التي تواجه هذا القطاع في الجزائر. وترى الباحثة أن هذا البحث يستمد أهميته كونه يشكل إحدى الدراسات التي تتناول المنظور الخارجي لقطاع النقل في الدولة، ودور النقل الكفاء والبنى التحتية المتطورة في تسهيل المبادلات التجارية الدولية وتحقيق التنمية الاقتصادية، إذ أن الخبراء أكدوا أن التطور اللوجستي هو السبيل الوحيد لاكتساب ميزة تنافسية دولية في قطاع النقل.

- **Moïse Donald Dailly, Logistique et transport international de marchandises, Guide pratique, 1<sup>ère</sup> édition 2013**

الدراسة تتناول واقع المبادلات التجارية الدولية للبضائع التي تتعلق بتوريد المواد الخام وبيع التجهيز وكذا المنتجات النهائية و/أو شبه النهائية، ودور البنيات التحتية للنقل في تفعيل التجارة الدولية واكتساب الدول ميزة تنافسية في هذا المجال، من خلال تخفيض مجموع التكاليف المختلفة المرتبطة بمرور البضائع، كما تطرق إلى حركة الحاويات وتدفقات البضائع بين دول العالم، وأشار إلى أن مجال التجارة والنقل البحري يتطلب مواجهة تحدي التسيير الكفاء للموانئ والتجهيز الحديث لها حتى لا تبقى في هامش الاتجاهات العالمية، خصوصا وأنه حين ترتفع تكاليف النقل تضعف حصة التجارة الدولية.

- **Maria Manuela Gonzalez & Lourdes Trujillo, Efficiency Measurement in the Port Industry: A Survey of the Empirical Evidence, The City University DAEA,**

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, CCRP Working Paper No 8, 2009.

تهدف هذه الدراسة إلى المساهمة في تحسين المعرفة بقطاع الموانئ وبيان أثر تأهيل البنية التحتية على مستويات الكفاءة، من خلال تحليل منهجي لمجموعة من الدراسات التي تقيّم الكفاءة الاقتصادية والإنتاجية في قطاع الموانئ، وتحليل صناعة وتقييم كفاءة الموانئ في بلدان مختلفة على نطاق واسع من مختلف وجهات النظر، والهدف من هذا البحث هو ترتيب مجموعة متنوعة من الدراسات التي أجريت على الكفاءة في قطاع الموانئ في السنوات الأخيرة. وبهذا المعنى، فإن مساهمتها الرئيسية تكمن في اكتشاف الثغرات الموجودة في هذه المنشورات حول كفاءة الموانئ بهدف تعزيز البحوث المستقبلية.

- دراسة بعنوان: **الموانئ البحرية العربية**، للدكتور أيمن محمد النحراوي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009.

تناولت هذه الدراسة أساسيات حول النقل والموانئ البحرية، بالإضافة إلى العولمة الاقتصادية والتطورات في التجارة الدولية، وكذلك ملامح تطور النقل البحري العالمي في ظل المتغيرات الراهنة، كما تناول الباحث الإطار العام للمنافسة في الموانئ البحرية ومحطات الحاويات.

أما الجانب التطبيقي من هذه الدراسة فينحصر عرض تفصيلي لكل الموانئ العربية وذلك بالتطرق للطاقت والتسهيلات في الموانئ البحرية العربية.

# الفصل الأول:

دور النقل البحري في  
التجارة الخارجية

## تمهيد

تلعب البحار دوراً عظيماً ومهماً في اقتصاد وأمن الدول، من خلال منظومة النقل البحري ونظام الموانئ المكملين لبعضهما، وتكمن أهمية النقل البحري باعتباره العنصر الحيوي للأمن الوطني، والهام لاقتصاد الدول، والداعم للتجارة الدولية والاقتصاد العالمي، لكونه أقل تكلفة من وسائل النقل الأخرى، وأكثر استيعاباً وأماناً، حيث أن حوالي 90 % من حجم التجارة العالمية تنقل عن طريق البحر، مما يحفز الدول على استخدام أساطيلها البحرية الوطنية في السلم والحرب، كما أنه يعتبر عنصراً مهماً في عملية التنمية الاقتصادية للدول، حيث يسهم في تحسين ميزان المدفوعات وبالتالي زيادة الإيرادات، ويساعد على توظيف الموارد البشرية، وتعمير المناطق نتيجة التوسع في المشروعات المكملة للنقل، مثل الموانئ وأحواض السفن ومصانع البناء ومراكز إصلاح وصيانة السفن.

لذا سعت الدول العظمى وكافة الدول المتقدمة التي تعتمد في اقتصادها على النقل البحري، لتأسيس نظام نقل بحري عالي الكفاءة، تدعمه أساطيل بحرية عظيمة، وموانئ حديثة ذات تقنية عالية، وموارد بشرية تم تأهيلها علمياً ومهنيًا، وأخذت على عاتقها الارتقاء بنظام النقل البحري والمسح البحري، وتطوير المجال البحثي لقضايا ومشاكل ومواضيع أنشطة النقل البحري الأخرى، كأظمة النقل والملاحة والأمن والسلامة والمحافظة على البيئة.

ويعد النقل البحري من أهم المشاريع التي يجب على الدول الاستثمار فيها والعناية الجيدة بهذا القطاع لما يحتله من مكانة في التجارة الخارجية والاقتصاد، حيث يساهم هذا القطاع في تطور الدولة عن طريق ترشيد نفقاتها وتخفيض تكاليف النقل وزيادة الاستثمار فيه يولد زيادة الأرباح ومعدلات النمو في قطاع التجارة الخارجية.

وستتطرق من خلال هذا الفصل إلى المباحث التالية:

✓ المبحث الأول: عموميات حول النقل البحري .

✓ المبحث الثاني: عموميات حول التجارة الخارجية.

## المبحث الأول: عموميات حول النقل البحري

يعتبر النقل البحري الذي يتحمل مسؤولية نقل 90% من إجمالي حجم التجارة العالمية هو بحق شريان الاقتصاد العالمي. ولنا أن نتخيل أنه بدون النقل البحري سوف نكون عاجزين عن إنجاز المعاملات التجارية بين مختلف قارات العالم. سواء كانت تتعلق بمواد أولية أو غذائية أو منتجات مصنعة. وستتطرق في هذا المبحث إلى نشأة وتطور النقل البحري وكذا تعريف وأهمية النقل البحري.

## المطلب الأول: نشأة وتطور النقل البحري

ستتطرق في هذا المطلب إلى نشأة النقل البحري في الفرع الأول ثم إلى تطور النقل البحري في الفرع الثاني .

## الفرع الأول: نشأة النقل البحري

كانت عملية النقل والترحيل في بداياتها في العصور الأولى للإنسانية تعتمد أساسا على النقل بالدواب وكذلك النقل المائي عبر الأخشاب التي تطورت لمراكب تستخدم في البحار والأنهار، وشوهد ذلك في الحضارات القديمة مثل الحضارة المصرية في بناء الأهرامات، والاعريقية الرومانية، فظل الانسان يدور في وسائل الانتقال برا وبحرا الى أن جاءت الثورة الصناعية.

وعهد النهضة وظهور مشتقات الطاقة كالفحم الحجري والبتروال والتي مثلت العمود الفقري لتطور صناعة النقل عامة وصناعة النقل البحري خاصة.

ومن ثم ازداد النشاط الصناعي والزراعي وانتشر النشاط التجاري بشتى أنواعه مما قاد الى زيادة الحاجة الى النقل بشتى أنواعه وخاصة النقل البحري لما له من مميزات في عملية الازدهار الاقتصادي و التبادل التجاري، فجاءت فكرة شق القنوات المائية مثل قناة مانشستر وليفربول لربط مناطق الفحم الحجري في بريطانيا.<sup>1</sup>

وأیضا بدأت الحاجة للانتشار البري عبر السكك الحديدية بظهور الحركات الاستعمارية في بداية القرن العشرين وأواخر القرن التاسع عشر الميلادي، حيث تم مد شبكة السكك الحديدية الى احتياجاتها من والى مناطق المستعمرات مثل جميع المستعمرات البريطانية لتساعدها في نقل القطن من السودان الى بريطانيا وغيرها من قنوات النقل التي أنشأها المستعمرون . أصبحت السكك الحديدية أهم وسائل النقل وأفضلها آنذاك نسبة لوعورة المنطقة الافريقية مع مراعات قلة تكاليف النقل بها ومرونتها مقارنة مع وسائل النقل الأخرى.

<sup>1</sup> مصطفى أحمد حمد، اقتصاديات النقل في السودان، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا ، السودان، 2008 ، ص 24.

وبعد ذلك جاء التفكير في انشاء الطرق المعبدة وساهم ذلك في قيام المدن والمجتمعات الحضرية التي تعتمد أساسا على شبكة النقل بين مواقع الانتاج المختلفة، وربطها بالمناطق الأخرى الكبرى ثم جاء عهد التكنولوجيا و التطور العلمي والتقني في جميع أشكال الصناعات ولم تكن صناعة النقل بعيدة عن ذلك فحدث تطور كبير في أشكال وأنواع ووسائل النقل المختلفة وخاصة النقل البحري حيث ظهرت سفن جديدة وطرق شحن وتفريغ حديثة وتطورت الموانئ تبعا لتطور الأساطيل البحرية . فلولا النقل لظل الانسان على فطرته لا رابط بينه و بين الآخرين ولبقيت شعوب الأرض منفصلة وقابضة قانعة في ديارها بما أنتجت فلا يتيسر لأي قطر أن ينتفع بخيرات بقية الأقطار.

ولذلك يؤدي النقل الى تحقيق عدة فوائد منها:

تقريب المسافات البعيدة واستغلال موارد المجتمعات وثرواتها على أحسن وجه، فلولا النقل لكسدت الصناعة والتجارة وخربت البلدان وهجرها أهلها وعاد النسان الى حياة البدو واندثرت معالم الحضارة، يضاف الى ذلك أن التقدم الحديث وما طرأ على العالم من اصلاح و نظام أثر توفير الوقت وعمل على تقليل المخاطر التي كان يتعرض لها النقل في الأزمنة السالفة خاصة النقل البحري الذي تبحر سفنه في البحر المسافات بعيدة واتجاهات مجهولة.

تقاس مدنية الدول والمجتمعات اليوم من خلا ما وصلت اليه اليوم من تقدم في وسائل النقل و الانتقال من حيث الانتشار ودقة النظم التي تسير عليها فهي بمثابة الشرايين في جسم الانسان.

كذلك تعتبر طرق المواصلات والانتقال مؤشرا لتقدم الحياة الاقتصادية فاذا اضطرت حركتها و توقفت لأصبح العالم في انقطاع لأواصره وتنافر لأهمه و شعوبه وانخفاض في درجات انتفاعه بمقادير كبيرة من ثروة قد زادت عن حاجته ، ويفضل سهولة وسائل النقل أصبح العالم كالشبكة في ترابط مصالحه.

وتلعب تكلفة النقل دورا مهما بتحديد نفقات الانتاج ويعيبرها المنتجون والتجار أهمية كبيرة عند اختيار مواقع الصناعات والأماكن التجارية ، خاصة اذا كانت الموارد الأولية تكاليف نقلها مرتفعة ،لذلك تقوم الصناعات التي مدخلات انتاجها الأولية ثقيلة ومنتجاتها ذات قيمة لحجمها حيث تواجد المواد الأولية.<sup>1</sup>

تعد وسائل النقل المائي من أقدم الوسائل التي استخدمها الانسان في نقل وتحريك احتياجاته ، فلو رجعنا بالتاريخ الى الوراء حيث الانسان الأول، ربما نتخيل كيف اكتشف الانسان البدائي الوسيلة الأولى للنقل المائي،

<sup>1</sup> سمية بدوي، إقتصاديات النقل البحري في العالم، مركز الإسكندرية للكتاب ، الإسكندرية، 2005، ص 296 .

ذلك عندما وضع حيوان اصطاده فوق جذع شجرة عائم كانت تحمله المياه باتجاه التيار فاستغل هذا الجذع و بعد ذلك قام بربط جذعين أو أكثر بجبل من لحاء الأشجار وهكذا استطاع الانسان أن يستخدم الطبيعة من حوله و نجد أن هذا القارب قد ظهر الى الوجود واستعمله الانسان لينقل عليه قبل استعمال الحيوانات لنقل الحمولات، وقد استخدمت الأتار وغيرها من المجاري المائية في النقل منذ زمن بعيد لهدوء مياهها و تحركها في اتجاه واحد بصورة بطيئة شبه منتظمة مما شجع الانسان على ركوبها منذ قديم العصور وبأبسط الوسائل وأكبر دليل على ذلك ما جاء به المقرئزي في كتابه الخطط بأن مصرام بن حاتم أول من قام ببناء مركب بعد الطوفان الذي كان في عهد نوح عليه السلام .

وكان ركوب البحر في العصور القديمة يشكل مغامرة غير محمودة العواقب لعدم معرفة خصائصه وامتداده اللانهائي فكان البحر عقبة في طريق تنقلات الانسان آنذاك و بعد استخدام الأتار والبحار في اطار ضيق انتقل الانسان الى مرحلة أخرى وهي ركوب المسطحات المائية الضخمة ذات الأعماق الكبيرة وما يعرف بالملاحة الساحلية والتي مكنته بعد ذلك من اتقان الفنون البحرية، التي أهلته الى الانتقال الى مرحلة الخروج إلى عرض البحار خاصة بعدما توفر للإنسان كل من الخبرة الكافية لبناء القوارب البحرية والحافز لركوب المسطحات المائية ممثلا ذلك في التجارة وتبادل السلع.<sup>1</sup>

### الفرع الثاني : تطور النقل البحري

لقد ظهرت أولى الروابط بين عملية النقل المائي والتجارة الدولية إلى حيز الوجود من خلال ظهور هذه القوارب البدائية والتي خرجت منها بعد ذلك أساطيل السفن الضخمة والمتوسطة والتي عبرها تمكن الإنسان من اكتشاف مناطق في العالم وتبادل السلع والخدمات معها وفتح مزيدا من الأفاق التي مكنته من إشباع رغباته في ارتياد الأسفار في المناطق البعيدة من أجل التجارة والمعرفة الإنسانية ويشكل البحر الأحمر وخليج عدن والبحر الأحمر وبحار اليابان وجنوب شرق الصين والمحيط الهندي والنطاقات البحرية التي شهدت أولى الرحلات البحرية والتجارب الرائدة في مجال ركوب البحر واكتساب فنون الملاحة البحرية، فهذه المسطحات تطل على أوطان الحضارات البشرية القديمة الممثلة في مصر والصين والإغريق و الرومان .

ويعد الخليفة معاوية بن أبي سفيان أول غازي بحري من المسلمين من خلال إهتمامه ببناء أسطول إسلامي والأخشاب في لبنان على نمط سفن الروم التي غنمها المسلمون في فتح مصر وبرع العرب في علم الفلك العلوم

<sup>1</sup> مصطفى أحمد حمد، مرجع سابق، ص 120.

الرياضية ومعرفة النجوم التي اهتموا بها في رحلاتهم البحرية وكان لها عظيم الأثر و كبير الفضل في تقدمهم ملاحيا، كما برعوا في صناعة السفن ورسم الخرائط ومعرفة اتجاه الرياح، مما مكّنهم من السيطرة على البحار والمحيطات بالصورة التي تخدم مصالحهم وتجارتهم البحرية .

ويذكر بعض الباحثين أن نشاط العرب البحري امتد حتى المحيط الأطلسي بحر الظلام خلال القرن الحادي عشر الميلادي.

أما اليوم فقد أصبحت البحار والمحيطات من أهم الطرق البحرية في مجال التجارة الدولية وتطورها وازدهارها وأضحت السفن تعمل في هذا المجال وتجد منافسة قوية من قبل وسائل أخرى تستخدم لنقل البضائع دوليا مثل الطائرات وتنافسها كذلك طرق النقل البري بنظام السكك الحديدية والشاحنات.

فالبحر والعمل عليه من خلال إقامة الموانئ وامتلاك السفن يعد من مقومات التطور الاقتصادي و الاجتماعي للدول، وما زال صاحب الريادة في تطور وتقدم التجارة الدولية حيث أن 78% من حجم التجارة الدولية مازال ينقل عبر البحار وأن 68% من حجم البضائع المتداول في التجارة الدولية يتم عبر البحر.<sup>1</sup>

### المطلب الثاني : تعريف وأهمية النقل البحري

سنتطرق إلى تعريف النقل البحري في الفرع الأول وأهمية وتكاليف النقل البحري على الصعيد المحلي والدولي في الفرع الثاني.

### الفرع الأول : تعريف النقل البحري

يعرف النقل البحري بأنه نشاطا إنتاجيا، من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية (مكانية) وزمانية) وذلك بنقلها من مكان إلى آخر كما يعد نشاطا توزيعيا نظرا لدوره الأساسي في عملية التبادل وتوزيع السلع محليا ودوليا، واعتبرت 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 قطاعا خدماتيا يقوم بمهمة تجارة الخدمات للمستفيدين من الموانئ.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> مختار السويفي، اقتصاديات النقل البحري، الدار المصرية اللبنانية للطباعة، الطبعة الثالثة، مصر، 2001، ص 3.

<sup>2</sup> أحمد الراشد، تقييم فرص مشاركة القطاع الخاص في انجاز وتطوير عملية أعمال موانئ العراق باستخدام عملية التحليل الهرمي (AHP) دراسة ميدانية في الشركة العامة للموانئ العراقية، مجلة العلوم الاقتصادية، ماي 2011، المجلد السابع، العدد 28، ص 124.

● العناصر الرئيسية لمنظومة النقل البحري:<sup>1</sup> لكي تتم عملية النقل البحري لا بد من توافر أربعة عناصر

رئيسية :

❖ السفينة.

❖ الميناء.

❖ البضائع (البضاعة المنقولة).

❖ خدمات النقل البحري للبضائع.

ويعرف موربي صناعة النقل البحري بأنها الصناعة التي يرتبط عملها بالسفينة وتضم أصحاب المصالح ذات العلاقة بصناعة النقل البحري مثل ملاك السفن الموانئ البحرية، البنوك البحرية سماسرة السفن، التوكيلات الملاحية وشركات الشحن والتفريغ والتخزين.

ويعرف النقل البحري كذلك بأنه صناعة اقتصادية تعتمد على نظام تكنولوجي دقيق يتحدد فيه مستوى صناعة منتجات النقل ومستوى تشغيل هذه المنتجات كيفية إدارتها لتحقيق الفائدة العظمى لقطاعات الاقتصاد الأخرى.<sup>2</sup>

وهناك تعريف آخر نشاط النقل البحري بأنه نشاطا إنتاجيا من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية مكانية وزمانية وذلك بنقلها من مكان إلى آخر. كما يعد نشاطا توزيعيا نظرا لدوره الأساسي في عملية التبادل والتوزيع للسلع والخدمات على كافة المستويات المحلية و الإقليمية والدولية.

ويمكن تعريف النقل البحري من خلال المحاور الأساسية التي تساهم في تقديم خدمات البحري و تشمل كل من السفينة وساحات بنائها والسماسة الذين يعملون في مجال تقديم خدمات النقل البحري، فضلا عن الموانئ وشركات الشحن والتفريغ وما يرتبط بنشاطها من نقل وتخزين إضافة إلى شركات التأمين البحري.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> عبد القادر العطر، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة ، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، 2009، ص 45.

<sup>2</sup> محمد سليمان هدى، اقتصاديات النقل البحري، دار الجامعات المصرية، مصر، 1998، ص1.

<sup>3</sup> عثمان ابراهيم السيد، قضايا النقل في السودان، مركز دراسات الشرق الاوسط و افريقيا، 2004، ص24.

الفرع الثاني: أهمية وتكاليف النقل البحري على الصعيد المحلي والدولي

أولاً: أهمية النقل البحري على الصعيد المحلي والدولي

يرتبط النقل البحري بتجارة السلع والبضائع الدولية منذ القدم ارتباطاً وثيقاً، فهو وسيلة من وسائل عمليات تنشيط التبادل الدولي إذ حوالي ثلاثة أرباع حجم التجارة العالمية تنقل عبر البحر ويلقى " من اهتمام العالم قدر ما تلقاه حركة التجارة العالمية نفسها فبدونه تتوقف تماماً حركة التجارة العالمية.

فهو الذي يقود حركة التدفق السلعي في التجارة الدولية وقد زاد من هذه المكانة المتميزة للنقل البحري بنجاح وانتشار النقل بالحاويات. والسفينة هي المحور الرئيسي الذي يدور حوله نشاط قطاع النقل البحري والذي يتضمن شركات وتوكيلات الملاحة شركات الشحن والتفريغ هيئات التأمين ترسانات البناء السفن، شركات إصلاح السفن...

"يلعب النقل البحري دوراً فعالاً في مرحلة نقل المواد الخام أو النصف مصنعة أو التامة الصنع من بلد إلى آخر، وعاملاً هاماً في نقل المعدات والآلات ومستلزمات الإنتاج للمصانع التي تقوم بإنتاج تلك السلع.<sup>1</sup>

وهو من العوامل الأساسية التي تؤثر على توطن الصناعة واختيار مواقع الإنتاج ومراكز التوزيع.

إن هذا القطاع الاقتصادي الحيوي يعد من أضخم وأغزر القوى الإنتاجية توليداً للدخول والقيم المضافة، فالاستثمار في بناء وتدعيم الأسطول التجاري لخدمة التجارة الدولية يماثل عملية الاستثمار في الصناعات المنتجة لبدائل الواردات أو الصادرات ويحسن من شروط التجارة الدولية لدولة المالكة لذلك الأسطول وارتفاع حجم تجارتها الخارجية، ويحسن معدلات تدفق الواردات والصادرات تماشياً مع حجم الطلب العالمي عليها ومنه تقليل تكسب البضائع بالموانئ المحلية، ومن ثم إمكانية أسطول الدولة إن يحمل تجارتها الخارجية أي استخدام شرط تفضيل التجارة الوطنية، بالإضافة إلى إمكانية التأثير في المؤتمرات الملاحية وأسعار النوالين البحرية، كما يؤدي إلى خلق فرص جديدة للعمل، وتوفير العملات الأجنبية، وتحسين ميزان المعاملات الجارية.

فللنقل البحري أهمية كبيرة في عملية الإنماء الاقتصادي للدول المتقدمة والدول النامية، فالخدمات التي يقدمها هي مكملة للنشاط الإنتاجي الذي تقدمه القطاعات الاقتصادية الأخرى سواء الصناعية أو الزراعية أو السياحية أو قطاعات النقل الداخلي كما يلعب قطاع النقل البحري دوراً أساسياً في عمليات الأمن الغذائي والتنمية الاجتماعية.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> سمية بدوي، مرجع سابق، ص 296.

<sup>2</sup> عبد القادر فتحي لاشين، النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والاندمجات العالمية المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، 2008، ص 168.

## ثانيا: تكاليف النقل في التجارة الدولية

لقد أهملت نظريات التجارة الدولية تكاليف النقل على أسعار السلع عند قيام التجارة الدولية واهتمت بتفسير اختلاف التكاليف النسبية لإنتاج سلعة معينة عن تكاليفها النسبية في بلد آخر كشرط أساسي لقيام التجارة بين البلدين، ولكن الحقيقة على خلاف ما افترضته نظرية التجارة الدولية تؤثر نفقات النقل في تيار واتجاه التجارة الخارجية ، فإذا ما كانت نفقات النقل كبيرة تفوق الفرق في الثمن قبل التجارة فإن ذلك يحول دون قيام تبادل تجاري دولي "، ومن جانب آخر قد تكون نفقة النقل سببا في قيام التجارة الدولية.

فهي من العقبات الطبيعية التي تقف في وجه التجارة الدولية، فهي تدخل في تكلفة السلع المستوردة، وتكاليف النقل تشمل على مصاريف الشحن وتكاليف التحميل، وتكاليف التفريغ، وأقساط التأمين وتكاليف الفائدة خلال الفترة التي تكون السلع في مرحلة الانتقال "حيث تكون السلعة قابلة للتصدير إذا كان سعرها المحلي + تكاليف النقل للخارج أقل من سعرها ، في حين تكون السلعة قابلة للاستيراد إذا كان سعرها الدولي + تكاليف النقل الداخل أقل من سعرها المحلي"، فتكاليف النقل تلعب دورا بالغ الأهمية في التجارة الدولية الدولي.<sup>1</sup>

إن تكاليف النقل لها تأثير كبير على توطن الصناعة، لذا تقام مصانع الحديد والصلب بالقرب من مراكز الفحم تزيل تكاليف نقل الفحم لأن تكلفة نقل المواد الأولية تفوق تكلفة نقل السلعة المصنعة، وتقام كذلك مصانع السلع الكبيرة الحجم و السهلة الكسر أو ذات تكاليف نقل مرتفعة جدا بالقرب من الأسواق.

وعليه فإن تكاليف النقل لها دور كبير في تكييف الوضع الإنتاجي والتخصص الجغرافي لبعض البلدان، ذلك أن التجارة الدولية تتأثر بنفقات النقل لأن المنتجين يتجهون إلى إنتاج السلع التي يسهل نقلها لمسافات طويلة أو السلع التي تنخفض نفقات نقلها إلى الأسواق التجارية تاركين المنتجين هذه الأسواق مهمة إنتاج السلع ذات النفقات الباهضة في النقل هناك بعض الخدمات غير متاجر بها دوليا كخدمة تنظيف الملابس لأن قيمتها منخفضة وتكاليف القريبين من نقلها مرتفعة جدا فتكاليف النقل تتحدد بعامل المسافة وحجم ووزن البضاعة وتؤثر مباشرة في التكلفة النهائية للبضاعة في سوق المستورد، إذ في بعض الأحيان تتساوى قيمة التكاليف الإضافية المرتبطة بالنقل والتستيف والتبريد مع تكاليف الإنتاج الأصلية.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> زينب حسين عوض الله، العلاقات الاقتصادية الدولية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2008، ص30.

<sup>2</sup> أحمد عبد المنصف محمود ، (فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية)، الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات GATS وعلاقتها بقطاع النقل البحري في الدول العربية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، 2005، القاهرة، ص.60.

فنفقات النقل تتراوح في الأحوال العادية بين 20 - 40% من قيمة السلع التي يتم بها التعامل في الأسواق الدولية حيث تختلف نفقات نقل المواد الأولية كبيرة الحجم ثقيلة الوزن عن نفقات نقل السلع النهائية الصنع. ولقد أدى التقدم التكنولوجي في مجال النقل البحري إلى انخفاض تكاليفه بالنسبة لتكاليف الإنتاج الإجمالية، و إدخال بضائع جديدة في مجال التبادل الدولي كانت تكاليف نقلها المرتفعة جدا تحول دون تداولها تداولا مربحا مما انعكس على تطور واتساع التجارة الدولية .

كما يتأثر حجم التجارة الدولية بتكاليف النقل، حيث أن زيادة الأسعار ستؤدي إلى إنخفاض الكميات المستوردة والمصدرة من الأسواق العالمية وإذا وصلت تكاليف النقل إلى مستويات عالية، فمن المحتمل أنها تلغي أي ميزة نسبية لدولة في إنتاج سلعة معينة .<sup>1</sup>

وعليه فالبضائع التي تدخل التجارة الدولية في أي فترة زمنية تتأثر بتكاليف النقل البحري كلما زاد الطلب على خدمات النقل البحري فهناك علاقة مباشرة بين إنخفاض تكاليف النقل البحري، وبين الطلب على حمولات السفن فكلما تناقصت تكاليف النقل بالطن / ميل أصبحت أقل من الفرق في التكاليف الحدية للإنتاج بين الدول الأكثر بعدا عن بعضها البعض بما يسبب زيادة الطلب على الرحلات الأكثر طولاً<sup>2</sup>.

يختلف أسلوب تقسيمها من سفينة لأخرى حسب طبيعة نشاط السفينة (بضائع أو ركاب) وحسب اختلاف أسلوب تشغيل السفينة خطية أو متجولة أو مؤجلة).

ويقصد بالتكاليف الثابتة (غير المباشرة) : "تلك التكاليف اللازمة لتشغيل وحدة نقل معينة (سفينة مثلا) دون أن يتأثر مقدار هذه التكاليف بحجم البضائع المنقولة على ظهر السفينة أو بعدد الموانئ التي تجوئها تلك السفينة.<sup>3</sup> أما التكاليف المتغيرة (المباشرة) : فهي التكاليف التي تتأثر بتغير حجم البضائع المنقولة أو عدد الركاب .

ولا يوجد تقسيم موحد لتصنيف التكاليف و لكن نأخذ الأكثر إنتشارا حيث تم تصنيفها إلى خمسة أنواع :

**1- تكاليف تشغيل السفينة :** وتشمل تكاليف الطاقم المخازن الصيانة، التأمين، الإدارة وهي تغطي مصاريف التشغيل اليومي للسفينة.

<sup>1</sup> السيد محمد أحمد السريتي ، إقتصاديات التجارة الخارجية ، مؤسسة رؤية، الإسكندرية 2008 ، ص 15.

<sup>2</sup> عبد المنصف محمود ، إقتصاديات وسياسات النقل البحري ، مؤسسة رؤية ، الإسكندرية ، 2010 ، ص 118 .

<sup>3</sup> زايري بلقاسم ، إقتصاديات التجارة الدولية نماذج نظرية وتمارين ، دار الأديب ، 2006 ، ص 145 .

**2- تكاليف الصيانة الدورية :** "تتعدد العوامل التي تتأثر بها تكاليف الإصلاح والصيانة ويأتي في مقدمتها عمر السفينة وخاصة إذا زاد العمر عن سبع سنوات، حيث ترتبط بوجه عام بعمر السفينة إرتباطا طرديا .

**3- تكاليف الرحلة:** ويشمل الوقود الإرشاد، رسوم الميناء، رسوم المرور بالقنوات وتكاليف متغيرة ناتجة عن كل رحلة.

**4- التكاليف الرأسمالية:** وتتوقف على الطريقة التي يجرى تمويل شراء السفينة بما فقد يكون التمويل عن طريق عرض أسهم الشركة في الأسواق المالية وفي هذه الحالة يشارك صاحب السهم في أرباح وخسائر الشركة الملاحية، أو عن طريق الإقتراض من البنك وذلك بتسديد الفائدة والأقساط بغض النظر عن تحقيق الشركة لأرباح أو خسائر.

**5- تكاليف تداول البضائع :** وهي الأحمال التي يتحملها مالك السفينة مقابل إستخدام العمال والآلات لعمليات الشحن والتفريغ من وإلى السفينة.<sup>1</sup>

### المطلب الثالث: خصائص ومكونات النقل البحري

سنتطرق في هذا المطلب إلى خصائص النقل البحري في الفرع الأول ومكونات النقل البحري الفرع الثاني.

#### الفرع الأول: خصائص النقل البحري

تتصف مشروعات الاستثمار في أنشطة قطاع النقل البحري بطبيعة خاصة تميزها عن غيرها في المشروعات الاستثمارية في الأنشطة الاقتصادية الأخرى ويرجع ذلك إلى الطبيعة الخاصة التي تميزه، حيث أنه من الأنشطة التي تتأثر بدرجة كبيرة بعوامل الطبيعة المناخ والبحر وغيره .

ومن ثم فإن الاستثمارات الموجهة لهذا القطاع تتصف بالكثافة الرأسمالية التي تمكنها من تطوير قوة الطبيعة لخدمة الانسان، كما أنها تتطلب مشروعات ملاحية مكملة ودقيقة تضمن عملية الابحار السليم لسفن النقل البحري المتنوعة، أضف الى ذلك لابد من وجود موانئ قادرة على استيعاب حركة السفن، فضلا عن التجهيزات اللازمة لعمليات الشحن والتفريغ والتأمين.

إن عدم وجود خدمات النقل البحري كما ونوعا من شأنه أن يخلق اختناقات في القطاعات الاقتصادية الأخرى التي تتعامل مع النقل البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة ، مما يستدعي أهمية التقويم السليم والدقيق لطبيعة

<sup>1</sup> حمادة فريد منصور ، مقدمة في إقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب ، الإسكندرية ، 1998 ، ص428 .

الاستثمارات في مجال النقل البحري تجنبا لتبديد رؤوس الأموال الطائلة وتعطيل القطاعات الانتاجية في القطاعات الاقتصادية الأخرى التي تتأثر بدرجة كبيرة بالخدمات التي يقدمها هذا القطاع. مما سبق يمكن القول أن قطاع النقل البحري يتميز بخصائص محدودة وهي:

### أولا : ارتفاع تكاليف صناعة النقل البحري

توصف مشروعات خدمات النقل البحري باعتمادها على فنون إنتاجية ذات مستوى تكنولوجي رفيع وهذا يعتمد على كثافة رأسمالية عالية مقارنة بصناعة النقل الأخرى، فمثلا السفينة وهي المحور الرئيسي في صناعة النقل البحري لا بد لها من مواصفات قياسية خاصة بما تمكنها من مواجهة عوامل تغير المادة المصنوعة منها النقل البحري لا بد لها من مواصفات قياسية خاصة بما تمكنها من مواجهة عوامل تغير المادة المصنوعة منها، نتيجة لوجودها في المياه بصفة مستمرة، فضلا عن ضرورة توفر وسائل اتصال وكشف ذات كفاءة عالية، نظرا لبقاء السفينة بعيدة عن اليابسة لفترات زمنية طويلة، وعلاوة على أهمية توفر أماكن للإعاشة و التخزين بمواصفات محدودة .

وكل ذلك يساهم في زيادة صناعة هذه السفينة، إضافة الى ذلك هنالك تكاليف الخدمات البحرية المكملة لعمل السفن من موانئ وشركات الشحن والتفريغ ووكلائها أو التأمين على النقل البحري وكل هذه المكونات لها تكلفتها التي تساهم هي الأخرى في رفع معدل تكلفة النقل البحري وصناعته.<sup>1</sup>

### ثانيا : الاعتماد على استخدام التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري

تعتمد صناعة النقل البحري في كافة مكوناتها على استخدام الفنون التكنولوجية الحديثة مما انعكس على تطوير صناعة السفن وهيكلها وطرق عملها.

فقد تطور النقل البحري بصورة متتابعة للتطور الذي يحدث في الفنون التكنولوجية المتعلقة بصناعة النقل البحري فيلاحظ ذلك إذا تتبع الإنسان مسيرة صناعة النقل البحري في مجال صناعة السفن وتطورها حسب الأغراض المطلوبة مثل سفن نقل النفط و السوائل والمواشي والبضائع وغيرها وكل هذا التطور يتبعه تطور في شكل الخدمات الملاحية ذات العلاقة و الموانئ وغيرها .

### ثالثا : النقل البحري صناعة دولية

تخضع صناعة النقل البحري لسيطرة بعض الدول الكبرى و الشركات العالمية التي تعمل في مجال الخدمات الملاحية، وتتصف صناعة النقل البحري بأنها صناعة دولية غير خاضعة للمنافسة المتكافئة، حيث تمتلك الدول

<sup>1</sup> أحمد سليمان المشوخي، اقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر العربي للطباعة والنشر الاسكندرية 2003، ص115.

التي تطل على البحار سفنا لنقل البضائع وتستأجر ما يفيض عن حاجتها لمختلف دول العالم، وينطبق نفس الأمر في جانب الموانئ البحرية.

هذه الصناعة لا تخضع لمنافسة عادلة سواء من حيث صناعة و بناء السفن أو امتلاك أسطول النقل فضلا عن استحواذها على النصيب الأكبر من التجارة الدولية المنقولة بحرا .

#### رابعا : طول العمر الافتراضي لمشروعات صناعة النقل البحري

تتصف مشروعات صناعة النقل البحري طول عمرها الافتراضي، حيث أن حياة السفينة تتراوح ما بين 25 الى 30 عام كما أن العمر الإنتاجي للموانئ البحرية والممرات الملاحية يصل إلى أكثر من مائة عام وهذا عكس مشروعات النقل الأخرى مثل الجوي أو البري بوسائله المتعددة. وهذا الامر يفرض على القائمين على أمر النقل عامة والنقل البحري خاصة بالالتزام واتباع الطرق العلمية في مجال النقل البحري والاستثمار فيه، فالتخطيط<sup>1</sup>.

#### خامسا : صناعة النقل البحري غير قابلة للتخزين وتكلفتها غير قابلة للتجزئة

تتميز صناعة النقل البحري بعدم قابليتها للتخزين شأنها في ذلك شأن سائر خدمات قطاع النقل الأخرى حيث يتم تقديم الخدمة بصورة متتابعة و مستقلة من حيث الزمن و حيز النقل، وتفسير ذلك ، أن السفينة تبحر في زمن معين من ميناء معين لتصل إلى ميناء آخر في زمن معين . وعند حساب تكاليف صناعة النقل البحري يجب النظر إليها كاملة بصورة تمكن من حسابها لأنها تمثل تكاليف صناعة النقل البحري بكافة مكوناته.

#### سادسا : تعاضم أهمية الزمن وقيمة المعلومات في صناعة النقل البحري

تحتل قضية اختصار الزمن أهمية كبيرة في كفاءة خدمات النقل البحري وزيادة إنتاجها نسبة لزيادة الطلب عليها، وهذا الأمر ينبغي أخذه بالحسبان عند دراسة وتقييم جدوى مشروعات تلك الصناعة و الفنون الانتاجية المستخدمة فيها . كما أن هذه الدراسة و التقييم لا بد أن يقوم على قاعدة بيانات و معلومات كافية صحيحة تساعد على رسم الدراسة وتحديد القرار المتخذ بناء عليها فمن خصائص ومميزات صناعة النقل البحري أهمية اختصار الزمن الذي يعد عنصرا أساسيا لتحديد مدى كفاءة الخدمة المقدمة .

#### سابعا: ارتباط صناعة النقل البحري بالسياسة الخارجية للدول

معلوم أن نشاط النقل البحري مرتبط في كثير من جوانبه بالسياسة الخارجية للدولة والذي ينعكس أثرها على عملية التبادل التجاري في مجال السلع والخدمات، وبذلك تلعب السياسة الخارجية للدولة ومواقفها من القضايا

<sup>1</sup> بلال شاكرا ياسين، مفاهيم النقل البحري ، مطبعة ،الحلال، الكويت، 2001، ص 56.

العالمية دورا كبيرا في عملية تنشيط القطاع من خلال تبادل المصالح المشتركة، حيث تتمكن الدولة من التصدير والاستيراد والتعامل مع كل دول العالم وذلك بحكم علاقتها السياسية الجيدة، التي تجعل آخرين يطلبون خدماتها من استئجار للسفن أو الموانئ وغير ذلك من الخدمات البحرية.

بالإضافة الى ما سبق فان حسن العلاقات الخارجية يمكن الدولة من الحصول على أهم مقومات صناعة النقل البحري وهي رأس المال ومدخلات الانتاج التي تتطلبها هذه الصناعة والتي تحتكرها دول معينة العمل على زيادة العرض السلعي.<sup>1</sup>

ففي جانب العرض نجد أن النقل البحري له قدرة كبيرة على نقل آلاف الأطنان من البضائع والسلع مصدرة كانت أم مستوردة وذلك خلال رحلة واحدة وبتكاليف أقل إذا ما قورنت بتكاليف وسائل نقل أخرى ويترتب على ذلك زيادة الكميات المعروضة من السلع والخدمات والأسواق والأماكن التي تنقل إليها مع انخفاض في مستوى سعرها لوفرتها و انخفاض تكلفة نقلها مما يؤدي إلى زيادة الطلب عليها.<sup>2</sup>

### الفرع الثاني: مكونات النقل البحري

من المعلوم أن العمود الفقري لعملية النقل البحري هي السفينة التي تمثل أهم مكونات صناعة النقل البحري، إلا أن هذا لا يعني أن الدولة التي لا تملك سفنا لا تعد ضمن الدول التي تشارك في امتلاك صناعة النقل. بالإضافة إلى السفن "الوسائل الناقلة" هناك العديد من المؤسسات والهيئات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات النقل البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة تتكامل جهودها مع بعضها و تتداخل مصالحها وتتشابك رؤاها بشأن صناعة النقل البحري وفيما يلي توضيح هذه الهيئات و الدور الذي تقوم به.

### أولا : شركات الملاحة البحرية

تعد من المكونات الأساسية لعملية صناعة النقل البحري، وتختص هذه الهيئة بنقل الحمولات المتاحة من الصادرات والواردات على الخطوط الملاحية المختلفة، يتنوع نشاطها أو قد يقتصر فقط على نقل كل ما يلي : البترول ومشتقاته البضائع، خدمات نقل الركاب وتشغيل العبارات بين الموانئ المتجاورة.

<sup>1</sup> بلال شاكرا ياسين، مرجع سابق، ص 58.

<sup>2</sup> عبد القاسم دانو، المؤسسات البحرية الأسس والمعايير، 2004، ص 113.

يتم انشاء هذه الشركات بغرض امتلاك أسطول يساهم في نقل التجارة الخارجية للدول، يمكن الاعتماد عليه والتغلب على حالات الحصار الاقتصادي أثناء الحرب أو حتى في الظروف العادية حيث يخلص الدول من الهيمنة والسيطرة والتحكم بواسطة دول أخرى.

وتختلف شركات الملاحة البحرية من حيث النشاط الذي تمارسه والذي يتوقف على نوعية السفن التي تمتلكها الشركة وتبعاً لذلك يكون نشاط شركات الملاحة، ويقوم الأسطول البحري بربط مناطق الانتاج بمناطق الاستهلاك علماً بان ثلاثة أرباع التجارة الدولية أي ما يعادل 68% يتم نقلها بحراً مع مراعات أن تكلفة النقل البحري ما زالت أرخص من غيرها.

### ثانياً : الموانئ البحرية

تعد الموانئ البحرية من أهم الدعامات التي تقوم عليها صناعة النقل البحري نظراً لدورها العظيم في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن. فهي حلقة هامة في سلسلة النقل المتكامل أو النقل المحترق أو النقل متعدد الوسائط، حيث تربط الموانئ بين التجارة الخارجية المنقولة بحراً و المنقولة براً.<sup>1</sup>

### ثالثاً: شركات الشحن والتفريغ

يتنوع نشاطها ويتعدد بين الشحن والتفريغ والنقل والتخزين وذلك من خلال قيامها بعدة مهام تتمثل فيما يلي:

- القيام بشحن وتفريغ البضائع المختلفة من الصادرات والواردات نقل البضائع من المخازن خارج المنطقة الجمركية إلى الأرصفة تمهيداً لشحنها وبالعكس أي النقل من داخل المناطق الجمركية إلى الساحات المختلفة خارج المنطقة الجمركية.

استخدام المنشآت المملوكة للحكومة للقيام بعمليات قطر السفن و سحب الصنادل داخل الميناء أو خارجه .

- تقديم كافة التسهيلات المرتبطة بعمليات الشحن والتفريغ مثل تأجير الوحدات البحرية للغير و تأجير معدات الشحن والتفريغ للسفن.

### رابعاً: ترسانة بناء وإصلاح السفن

ويسهم نشاطها في الحفاظ على الطاقة الإنتاجية للسفن و ضمان استمرار أداء مهامها في نقل الحمولات المختلفة، حيث يتنوع نشاطها بين بناء و إصلاح السفن بنوعيتها الخدمية والتجارية وبذلك تضيف الترسانة البحرية سفناً جديدة للأسطول البحري كما تمارس دوراً مهماً في صناعة النقل البحري من خلال إصلاح السفن

<sup>1</sup> محسن جابر عبدو، الأثر الاقتصادي للنقل البحري، دار وجيدة للنشر، عمان، 2002، ص 110.

والمهام العائمة مثل المنشآت والقاطرات إلى جانب بناء السفن الحربية وسفن الصيد والأبحاث... الخ، فضلاً عن إعداد الدراسات الأولية والتصميمات التنفيذية وعمليات التصنيع وإجراء التجارب الأولية للتشغيل.

#### خامساً: مشروعات توريد المعدات البحرية

تختص بتقديم الخدمات البحرية مثل تزويد السفن الوطنية والأجنبية باحتياجاتها من المواد التموينية وكذلك توفير خدمات الصيانة والنظافة والتجهيزات اللازمة للسفن وإمدادها بقطع الغيار والأجهزة البحرية اللازمة.

#### سادساً: مشروعات التوكيلات الملاحية : يتبلور نشاطها في المهام التالية:

- القيام بدور الوكيل عن أصحاب السفن الأجنبية و تجهيز كل ما يلزمها قبل وصولها إلى الميناء أو بعد الوصول .
- تولى مهمة تنفيذ كافة الإجراءات القانونية الخاصة بالسفن الأجنبية و ذلك لدى السلطات المحلية باعتبار تلك الشركات ممثلة للسفن الأجنبية فتقوم بتنفيذ كافة التعليمات الخاصة بدخول ومغادرة السفن للميناء.
- حجز التذاكر للمسافرين على سفن أجنبية وشحن البضائع التي يتم تصديرها، وذلك وفقاً لحجم وسعة الفراغات القائمة للسفن وتسليم البضائع الواردة وتحصيل المستحقات الخاصة بالميناء.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> محسن جابر عبدو، مرجع سابق ، ص 112 .

### المبحث الثاني: عموميات حول التجارة الخارجية

تعتبر التجارة الخارجية من بين أحد أهم الوسائل التي تساهم في تحقيق الاستقرار الاقتصادي وتطويره ودفع عجلة التنمية وذلك باستخدام شقيها المتمثلين في الاستيراد والتصدير، فهي تعكس واقع السياسات والهياكل الاقتصادية والإنتاجية للدول لذلك طالما كان السعي إلى تحريرها وتطويرها. في هذا المبحث سنتناول في المطلب الأول مفهوم وأهمية التجارة الخارجية وفي المطلب الثاني أسباب وعوامل قيام التجارة الخارجية.

#### المطلب الأول: مفهوم وأهمية التجارة الخارجية

تعد التجارة الخارجية بين الدول، حقيقة لا يمكن تصور العالم من غيرها اليوم، فلا يمكن لدولة ما أن تستقل باقتصادها عن بقية العالم سواء كانت متقدمة أو نامية، حيث يقوم الاقتصاد الوطني لكل دولة على مختلف الأنشطة الاقتصادية التي تتكامل مع بعضها البعض بطريقة تجعل كل منها يؤثر ويتأثر بالآخر، أين تمثل التجارة همزة وصل بين هذه الأنشطة فيما بينها عن طريق تجارة داخلية، وبينها وبين العالم الخارجي كتجارة خارجية، فبذلك تشكل التجارة الخارجية فرعاً من فروع الاقتصاد الوطني وتعتبر المرآة العاكسة لاقتصاد كل دولة.

#### الفرع الأول: مفهوم التجارة الخارجية

وفقاً لهذا هناك عدة تعاريف للتجارة الخارجية منها ما يلي:

- تعرف التجارة الخارجية بأنها أحد فروع علم الاقتصاد التي تختص بدراسة المعاملات الاقتصادية الدولية، المتمثلة في حركة السلع والخدمات ورؤوس الأموال بين الدول المختلفة<sup>1</sup>، وعلى الرغم من أن كل من التجارة الداخلية والتجارة الخارجية تقومون على أساس الاعتماد المتبادل بين الأطراف التي يتم بينها التبادل، إلا أن التجارة الخارجية تتعلق بالاعتماد المتبادل بين أطراف منفصلين جغرافياً، أين يتم التبادل بين أطراف تقع في دول مختلفة بينما التجارة الداخلية تتم بين أطراف داخل حدود الدولة الواحدة.

- المعاملات التجارية الدولية في صورها الثلاثة المتمثلة في انتقال السلع والخدمات وحركة رؤوس الأموال تنشأ بين أفراد يقيمون في وحدات سياسية مختلفة أو بين حكومات و منظمات اقتصادية تقطن وحدات سياسية مختلفة، ولقد أثبتت التجارب انه ما كان للدول أن تحقق نجاحاً بدون الاستفادة من الانفتاح وما يتيح من فرص تسهم في زيادة الإنتاجية والاختراع والرشادة في استغلال الموارد، كما لعبت التجارة دوراً هاماً في تحقيق ذلك، وما

<sup>1</sup> - رائد فاضل جويد، النظرية الحديثة في التجارة الخارجية، مجلة الدراسات التاريخية والحضارية (مجلة علمية محكمة)، المجلد 5، العدد 17، حزيران 2013، ص 122.

كان الانفتاح هدفا لذاته وإنما وسيلة لتحسين التنافسية وذلك من خلال الفرص التي يتيحها سوى للأفراد أو الشركات عبر الولوج إلى الأسواق الدولية<sup>1</sup>.

- عملية التبادل التجاري في السلع و الخدمات و غيرها من عناصر الإنتاج المختلفة بين عدة دول، بهدف تحقيق منافع متبادلة لأطراف التبادل، كذلك هي صورة من صور العلاقات الاقتصادية مع الخارج، إذ يتم بواسطتها تبادل كل الحاجيات بين الأعوان الاقتصاديين في مختلف بلدان العالم، مهما كانت المسافة التي تفصل بينهم<sup>2</sup>.

- كذلك هي عملية تبادل السلع ماديًا عبر الحدود السياسية للدولة، إما داخلة إليها وتسمى الواردات أو خارجة منها وتسمى الصادرات، كما تأخذ أيضا شكل خدمات تؤدي من رعايا دولة إلى رعايا دولة أخرى، وتسمى الخدمات التي تؤدي للغير بالصادرات غير المنظورة، وتسمى الخدمات التي يتم تلقيها من الغير بالواردات غير المنظورة<sup>3</sup>.

كذلك هي وسيلة تسمح لدول ما بتصريف الفائض من منتجاتها لدولة أو مجموعة دول أخرى، وفي نفس الوقت الحصول على المنتجات و الخدمات التي تحتاج إليها، و التي لا تستطيع إنتاجها محليا أو تحقيق الاكتفاء الذاتي في إنتاجها، من دولة أو مجموعة دول أخرى.

من خلال التعاريف السابقة يمكن تقديم تعريف شامل للتجارة الخارجية:

التجارة الخارجية هي أحد فروع علم الاقتصاد التي تختص بدراسة المعاملات الاقتصادية الدولية التي تنشأ بين أفراد يقيمون في وحدات سياسية مختلفة وتمثل هذه المعاملات في تبادل السلع المادية وتبادل الخدمات والنقود وتبادل عنصر العمل.

### الفرع الثاني: أهمية التجارة الخارجية

تعد التجارة الخارجية من القطاعات المهمة في أي مجتمع من المجتمعات، فالتجارة الخارجية تربط الدول والمجتمعات مع بعضها البعض، بالنسبة للتجارة الخارجية، فالدول لا تستطيع العيش دون أن تنشأ علاقات حاجة فيما بينها، إضافة إلى أنها تساعد في توسيع القدرة التسويقية عن طريق فتح أسواق جديدة أمام

<sup>1</sup> World Economic Forum, The case for Trade and Competitiveness, on line ([www.wef.org](http://www.wef.org)), 2015, P 6.

<sup>2</sup> مراد عبيدات، التبادل الدولي بين أطروحات نظريات التجارة الدولية وواقع المنغبرات الاقتصادية العالمية، مجلة علوم الاقتصاد والتسيير والتجارة، العدد 21، جامعة الجزائر، 2012، ص 40.

<sup>3</sup> Elena Ramona TERZEA, THE CONCEPT OF INTERNATIONAL TRADE AND MAIN CLASSIC THEORIES, SEA-Practical Application of Science, Volume IV, Issue 2 (11), 2016, P 244.

منتجات الدولة، كذلك تعتبر منفذا لتصريف فائض الإنتاج عن حاجة السوق المحلية وكذلك موردا لتعزيز الميزانية من الصرف الأجنبي<sup>1</sup>.

بالإضافة إلى ذلك تأتي أهمية التجارة الخارجية من خلال اعتبارها مؤشرا جوهريا على قدرة الدول الإنتاجية والتنافسية في السوق الدولي وذلك لارتباط هذا المؤشر بالإمكانات الإنتاجية المتاحة وقدرة الدولة على التصدير ومستويات الدخول فيها وقدرتها كذلك على الاستيراد<sup>2</sup>، وانعكاس ذلك كله على رصيد الدولة من العملات الأجنبية و ماله من آثار على الميزان التجاري.

كما أن هناك علاقة وثيقة بين التجارة الخارجية و التنمية الاقتصادية فالتنمية الاقتصادية وما ينتج عنها من ارتفاع 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 و في مستواه، والاتجاه الطبيعي هو أن يرتفع مستوى الدخل القومي وتزدهر التجارة الخارجية في نفس الوقت. فالتنمية الاقتصادية تستهدف ضمن ما تستهدف زيادة إنتاج السلع و إذا تحقق هذا الهدف عندئذ تزيد قدرة الدولة على التصدير إلى الخارج<sup>3</sup>.

وفي الأخير يمكن تلخيص ما تتجلى به التجارة الخارجية من أهمية فيما يلي<sup>4</sup>:

- تعتبر مؤشرا هاما على قدرة الدولة الإنتاجية والتنافسية في السوق الدولية، وذلك لارتباط هذا المؤشر بالإمكانات الإنتاجية المتاحة وقدرة الدولة على التصدير، ومستويات الدخل فيها وقدرتها كذلك على الاستيراد، وانعكاس ذلك على الميزان التجاري و رصيد الدولة من العملة الصعبة.
- تساعد في زيادة رفاهية أفراد مجتمع البلد الواحد من خلال توسيع مجالات الاستهلاك والاستثمار.
- نقل التكنولوجيات والمعلومات الأساسية التي تفيد في بناء اقتصاديات الدول وتعزيز التنمية فيها.
- تساعد في توسيع القدرة التسويقية عن طريق فتح أسواق جديدة أمام منتجات الدول، وترابطها مع بعضها البعض.

<sup>1</sup> قرين ربيع، عقون شراف، إستراتيجية ترقية الصادرات الجزائرية بين اتجاهات التفاؤل وعوامل الحذر، مجلة ميلاف للبحوث والدراسات، العدد الخامس، جوان 2017، ص 446.

<sup>2</sup> - BOUMBALI Bachir, **Les échanges commerciaux en valeur Ajoutée : une nouvelle norme pour les statistiques du commerce international**, Revue Algérienne de la mondialisation et des politiques économiques, N° 04 - 2013 . P 46.

<sup>3</sup> نوال عبد الكريم الأشهب، التجارة الدولية، الطبعة الأولى، دار أمجد للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2015، ص 10.

<sup>4</sup> محطار علالي، الصادرات النفطية ودورها في ترقية التجارة الخارجية الجزائرية، مجلة الدراسات المالية والمحاسبية والإدارية، العدد الثامن - ديسمبر 2017، ص 363.

- القدرة على تحويل المدخرات المحلية إلى استثمارات وخاصة في الدول النامية التي تحتاج إلى استيراد المعدات و الآلات و السلع الاستثمارية التي لا ينتجها الاقتصاد المحلي.

مما سبق يمكن القول أن للتجارة الخارجية أهمية بالغة في تقدم العديد من الدول، كالدول الصناعية التي تطورت بفضل حجم صادراتها نحو الدول الأخرى، ومما ساعدها في ذلك تحرير التجارة الدولية والإقليمية على مدى العقود الأخيرة، وهذا ما أدى إلى زيادة درجة الترابط بين دول العالم و إلى تعاظم حجم التدفقات السلعية والنقدية بين الدول مما ضاعف من تأثير التجارة على اقتصاديات مختلف دول العالم، حيث من الملاحظ أنه كلما تطورت هذه التجارة ارتفعت مداخيل الدول من العملة الصعبة ومن وسائل الإنتاج الأخرى مما ينعكس إيجاباً على اقتصادياتها الداخلية.

### المطلب الثاني: أسباب وعوامل قيام التجارة الخارجية

سنطرق في هذا المطلب إلى أسباب قيام التجارة الخارجية والعوامل المؤثرة في التجارة الخارجية .

#### الفرع الأول: أسباب قيام التجارة الخارجية

يرجع تفسير أسباب قيام التجارة الخارجية بين الدول إلى جذور المشكلة الاقتصادية أو ما يسميه الاقتصاديون بمشكلة الندرة النسبية، وذلك بسبب محدودية الموارد الاقتصادية قياساً بالاستخدامات المختلفة لها في إشباع الحاجات الإنسانية إلى جانب ضرورة استخدام هذه الموارد بشكل أمثل.

يمكن تلخيص أهم أسباب قيام التجارة الخارجية فيما يلي<sup>1</sup>:

- عدم وجود توزيع متكافئ لعوامل الإنتاج بين دول العالم، مما ينتج عنه عدم قدرة الدول على تحقيق الاكتفاء الذاتي من السلع المنتجة محلياً.
- تفاوت التكاليف وأسعار عوامل الإنتاج والأسعار المحلية لكل دولة، مما يؤدي إلى انخفاض تكاليف الإنتاج للسلعة في دولة ما، وذلك من خلال تحقيق وفورات الحجم مقارنة بارتفاع هذه التكاليف لإنتاج نفس السلعة في دولة أخرى.

<sup>1</sup> Ali Boukhalifa, Soheir Benlakhlef, **INTERNATIONAL TRADE, IS IT A NATURAL EXTENSION OF A DOMESTIC TRADE?**, Journal of Industrial Economics, Vol 11, December 2016, P 53.

جمال حويدان الجمل، التجارة الخارجية، الطبعة الأولى، مركز الكتاب الأكاديمي، عمان، الأردن، 2013، ص 16.

- اختلاف مستوى التكنولوجيا المستخدمة في الإنتاج من دولة لأخرى، مما ينتج عنه مما ينتج عنه تفاوت الاستخدام الأمثل للموارد الاقتصادية، حيث تتصف الظروف الإنتاجية بالكفاءة العالية في ظل ارتفاع مستوى التكنولوجيا.
- الفائض في الإنتاج المحلي، الذي يتطلب البحث عن أسواق خارجية لتسويق هذا الفائض بشرط توفير كافة الظروف الملائمة للطلب على الإنتاج العالمي.
- السعي إلى زيادة الدخل القومي، اعتمادا على الدخل المحقق من التجارة الخارجية بهدف رفع مستوى المعيشة محليا وتحقيق الرفاهية الاقتصادية.
- اختلاف الميول والأذواق الناتجة عن التفضيل النوعي للسلع ذات المواصفات الإنتاجية المتميزة، حيث أن المستهلكين في كل دولة يسعون للحصول على سلعة ذات جودة عالية لتحقيق أقصى منفعة ممكنة.

#### الفرع الثاني: العوامل المؤثرة في التجارة الخارجية

تتأثر التجارة الخارجية بعدة عوامل أساسية تتفاوت من حيث الأهمية، وهي كالآتي:

##### أولا: عوامل اقتصادية

- **التكاليف والأسعار:** بمعنى مدى ما يتكلفه كل عنصر من هذه العناصر الداخلة في التجارة وفي ضوئها تتحدد الأسعار الخاصة بالتبادل على مستوى العالم، حيث أن ارتفاع تكاليف السلع المنتجة يؤدي إلى زيادة أسعارها، فالسلع التي تنتج بتكاليف منخفضة وتباع بأسعار منخفضة تكون أكثر طلبا من الأخرى ذات التكاليف و الأسعار المرتفعة، أي أن قدرتها على المنافسة تتحدد في النهاية بالسعر كأحد العوامل المؤثرة على الطلب.
- **الجودة:** يرتبط هذا العامل بالمنافسة في الأسواق العالمية التي تتأثر بصفة دائمة بالتطورات التكنولوجية الحديثة التي تجعل هناك فروقا في الجودة لذات السلعة المنتجة في أماكن مختلفة من العالم.
- **التخزين:** كلما كانت السلعة قابلة للتخزين بحيث تحقق المنفعة الزمنية، كلما زاد حجم التبادل التجاري في هذا النوع من السلع، نظرا للوقت الذي يستغرقه نقل السلع وما يترتب عليه من تلفها إذا كانت خواصها لا تسمح بالبقاء فترة أطول.
- **التمويل:** إن أي تبادل بين الدول وبعضها يعتمد على التمويل، فإذا وجدت المؤسسات المالية و البنوك على مستوى العالم، فإن هذا يؤدي إلى زيادة حجم التجارة الخارجية في السلع و الخدمات، أما إذا لم توجد بنوك أو معاملات مصرفية بين الدول فإن هذا يقلل من حجم التبادل التجاري.

- الندرة النسبية: بمعنى عدم وجود حجم معين من السلع و الخدمات لدى الدول يتناسب مع احتياجاتها الخاصة، فالتفاوت بين المعروض والمطلوب من مختلف السلع و الخدمات يولد حاجة الدولة لاستيراد حاجاتها أو تصدير ما يزيد عن حاجتها<sup>1</sup>.
- **الرواج والكساد الاقتصادي:** فالرواج الاقتصادي يؤدي إلى انتعاش الطلب على مختلف منتجات الدول، وبالتالي زيادة حجم التجارة الخارجية، بينما يحدث العكس في حالة وجود كساد اقتصادي.
- **نفقات النقل:** تؤثر نفقات النقل في حجم التجارة الخارجية، حيث أن التقدم العلمي في قطاع النقل وانخفاض نفقاته بالنسبة لنفقات الإنتاج الإجمالية يمكن أن يؤدي إلى اتساع نطاق التجارة الخارجية بإدخال سلع جديدة في التبادل الدولي كانت نفقات النقل المرتفعة تحول دون تداولها تداولاً مريحاً<sup>2</sup>.
- **مستوى التنمية الاقتصادية:** حيث أن هذا العامل يلعب دوراً هاماً في مجال التجارة الخارجية إذ أن الجمود والتأخر الاقتصادي لدولة ما يجعلها أكثر حرصاً على وضع سياسة تقييدية للتجارة الخارجية عكس ما هو الحال عليه في اقتصاد متطور ومتقدم وذو قاعدة اقتصادية قوية، حيث انه يتسم بمرونة في سياسة التجارة الخارجية .
- **أوضاع الاقتصاد المحلي و العالمي:** فهذه الأوضاع تؤثر في الاقتصاد المحلي و العالمي، فالاقتصاد المحلي و لكي ترتقي صناعته الداخلية فهو بحاجة إلى مواد خام أو وسيطية لذا تلجأ الدولة إلى التجارة الخارجية لاستيراد ما تحتاجه هذه الصناعات، كما أن للطلب الاستهلاكي دوراً في تحديد سياسة التجارة الخارجية للدولة من حيث استيراد كميات من سلع ما ذات استهلاك واسع<sup>3</sup>.

#### ثانياً: عوامل طبيعية

- سوء توزيع الموارد الطبيعية بين الدول وتركز مصادر الثروة في بعضها والذي يؤدي إلى تركيز شديد مناظر للتجارة الخارجية، بحيث تتلخص صادرات عدد كبير من دول العالم في شكل سلعة واحدة أو سلعتين، فالدول التي أخذ فيها هذا التركيز في مصادر الثروة شكل مواد أولية صناعية، أدخلت كثيراً من التنويع على صادراتها، بينما الدول

<sup>1</sup> الندرة\_النسبية <https://ar.wikipedia.org/wiki/> 2023/03/08

<sup>2</sup> خالد حسين علي المرزوك، الاتجاهات الحديثة في تفسير التبادل الدولي، كلية الإدارة والاقتصاد، شبكة جامعة بابل، موقع الكلية، نظام التعليم الإلكتروني.

<http://business.uobabylon.edu.iq/lecture.aspx?fid=9&lcid=18057>

<sup>3</sup> عبد الرؤوف رهبان، عوامل قيام التجارة الدولية وتطورها (تباين الظروف الطبيعية والموارد)، المرجع الإلكتروني للمعلوماتية

2023/03/09 <http://almerja.net/reading.php?i=4&ida=1862&id=1845&idm>

التي أخذ فيها هذا التركيز شكل مواد أولية زراعية وإنتاج غذائي، لم تستطع أن تسلك نفس السبيل خاصة وأنها كانت في مرحلة مبكرة من تاريخها خاضعة للاستعمار الأجنبي.

- حجم الدولة أو المساحة الجغرافية التي تشغلها، والذي يؤثر في التجارة الخارجية لها عن طريق تأثيرها على درجة تكامل الموارد الطبيعية والبشرية بالنسبة للدولة بالإضافة إلى ما يوفره ذلك الحجم من مزايا الإنتاج الكبير.
- المناخ له أثر في تكاليف الإنتاج بصفة عامة ونفقات الإنتاج الزراعي بصفة خاصة، من حيث التباين في درجات الحرارة ومتوسط كمية الأمطار والرطوبة من دولة إلى أخرى، إلا أن هذا العامل بدأ يضعف تدريجياً بسبب التقدم العلمي، فقد أصبح من الممكن إحداث تغيير مصطنع في الظروف المناخية لتتلاءم والظروف الإنتاجية المطلوبة، إضافة إلى إحلال بعض المنتجات الصناعية محل المنتجات الزراعية<sup>1</sup>.

### ثالثاً: عوامل تتعلق بالبيئة الداخلية للبلد

- الظروف السياسية: حيث يلعب هذا العامل دوراً كبيراً في تحديد الأفق المفتوح أمام الدول المتعاملة في التجارة الخارجية، فعادة ما يكون الميل للتعامل مع الدول المستقرة سياسياً وتجنب مناطق الاضطراب السياسي والحروب التي تهدد فيها مصالح المتعاملين.
- الإجراءات الإدارية: ويقصد بذلك عدم وجود مشاكل أو معوقات جمركية أو بيروقراطية ترتبط بدخول وخروج السلعة وهي تعطل وصول السلعة إلى المستهلك، وكلما كانت الإجراءات سهلة وميسرة كلما شجعت الصادرات والتبادل التجاري بصفة عامة.
- القوانين والتشريعات: يخضع نشاط التجارة الخارجية في مختلف دول العالم إلى قوانين وتشريعات اقتصادية وضرائبية واجتماعية وغيرها تختلف وتتباين من دولة لأخرى، وهذه اللوائح ترسمها أجهزة الدولة، تعمل على تقييده بدرجة أو بأخرى أو تحريره من العقبات المختلفة التي تواجهه على المستوى العالمي، مثلاً الرسوم الجمركية، نظام الحصص والرقابة على النقد الأجنبي وغير ذلك<sup>2</sup>.

### المطلب الثالث: أشكال التجارة الخارجية

تتنوع أشكال التجارة الخارجية، فهي لا تقتصر على تجارة معينة، ويُقصد بأشكال التجارة الخارجية أنواعها، حيث أنها تقسم إلى قسمين لتشمل:

<sup>1</sup> رضا عبد السلام، العلاقات الاقتصادية الدولية بين النظرية والتطبيق، الطبعة الثانية، المكتبة العصرية للنشر والتوزيع، مصر، 2010، ص 29.

<sup>2</sup> شقيري نوري موسى، محمد عبد الرزاق الحنيطي، صالح طاهر الزرقان، عبد الله يوسف سعادة، التمويل الدولي ونظريات التجارة الخارجية، الطبعة الثانية، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، عمان، 2015، ص 20.

## الفرع الأول: التجارة في الخدمات

توصف الخدمات على "أنها مجموعة من الصناعات التي تصنف عموماً كصناعة من الخدمات. تُنتج نواتج لها كثير من خصائص السلع، كتلك التي تتعلق بالتوفير والتخزين والاتصال وتوزيع المعلومات والترفيه لإنتاج أفلام سينمائية وبرامج حاسوبية وما إلى ذلك".

تعرف التجارة في الخدمات بأنها: "التجارة بين المقيمين وغير المقيمين في أي اقتصاد. وتحتاج التجارة في الخدمات في الغالب لأن تكون هناك علاقة فورية بين المورد والمستهلك". فخدمات النظافة في مؤسسة تجارية تقضي أن يكون عامل النظافة متواجداً في الموقع. ولكن قد تتم التجارة في الخدمات في خدمات غير قابلة للنقل فيتحتم أن يذهب مقدم الخدمة إلى المستهلك أو العكس. وفي النوع الأخير من التجارة في الخدمات يتوسع مفهوم التجارة في الخدمات ليشمل تجارة الشركات التابعة الأجنبية في الخدمات.<sup>1</sup>

## الفرع الثاني: التجارة في السلع

تعرف السلع بأنها "كل نواتج الصناعات المختلفة. وتنوع السلع بين سلع ضرورية وبيع كمالية". فالسلع الضرورية هي السلع التي تكون أسعارها منخفضة لأن الغالبية العظمى من الناس تعمل على إنتاجها لضرورتها، لذلك فهي توجد بشكل أكبر من المطلوب بسبب تفضيلها فيزداد عرضها وتنخفض أسعارها. أما السلع الكمالية هي السلع التي يزداد الطلب عليها نتيجة للتقدم الحضاري أو بسبب ارتفاع دخول الأفراد".

يُقصد بمفهوم التجارة في السلع على أنه: "نقل البضائع المصنعة النهائية من بلد إلى بلد آخر، بقصد التعاون التجاري أو التخلص من الفائض أو لسد العجز". ويمكن للسلع نقلها بشكل مباشر أو بشكل غير مباشر.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية وآخرون، مرجع سابق، ص 12.

<sup>2</sup> نفسه، ص 13

## المبحث الثالث: علاقة النقل البحري بالتجارة الخارجية

يساهم قطاع النقل البحري في تطور الدول عن طريق ترشيد نفقاتها وتخفيض تكاليف النقل وزيادة الاستثمار فيها.

وستتناول في هذا المبحث أهمية النقل البحري للبضائع في التجارة الخارجية في المطلب الأول ومساهمة النقل البحري في خلق الدخل الوطني وتوفير فرص العمل في المطلب الثاني.

## المطلب الأول: أهمية النقل البحري للبضائع في التجارة الخارجية

يعد نشاط النقل البحري مقارنة بأنشطة النقل الأخرى، أحد المحاور الرئيسية التي تعتمد عليها التجارة الخارجية لأي دولة، لما يتمتع به هذا النشاط من خصائص مميزة، فالنقل البحري يكتسي أهمية كبيرة في التجارة الخارجية . ويعتبر النقل البحري للبضائع أحد القطاعات الرئيسية التي تركز عليها البنية التحتية الاقتصادية سواء في الدول المتقدمة أو النامية لما لهذه الوسيلة من مزايا متعددة منها :

-الحمولة الكبيرة التي يمكن شحنها والتي أصبحت تتجاوز 500000 طن بالنسبة لبعض السفن.

-إمكانية النقل المسافات طويلة.

- انخفاض تكلفة النقل البحري بالمقارنة بوسائل النقل الأخرى بالإضافة إلى الأمان وقلة الحوادث.

لهذا ظل النقل البحري وسيلة رئيسية في التجارة الخارجية والدولية، حيث يعبر حوالي 25000 بليون طن سنويا من الشحنات عبر المحيطات بالمقارنة بين 7000 بليون طن من الحمولات عن طريق السكك الحديدية، و3000 بليون طن عن طريق البر.

وعرفت صناعة النقل البحري بالتقنية العالية في نواحي الإدارة والتشغيل وشكلت عنصرا لخلق الثروة، وأصبحت أداة هامة في تسهيل التجارة البينية الإقليمية والدولية، وأضحى الوضع الراهن للتجارة يعتمد على النقل البحري بشكل متزايد، مما أدى إلى رفع مستوى الاعتماد على عمليات التحوية والنقل متعدد الوسائط، وإدراجه ضمن النشاطات الخدمية المنصوص عليها في اتفاقية الجات والتي تطالب بتحرير الملاحة الدولية. ويمكن القول أن النقل البحري يدعم التجارة الخارجية والدولية لحساب الاقتصاد الوطني والعالمي ككل، ولا يمكن أن تكون تجارة بلا نقل كما لا يمكن أن يكون نقل بدون تجارة فالصلة بين عملية التجارة وعملية النقل مترابطة كون أن التجارة غاية

والنقل وسيلة لتحقيق هذه الغاية وكل منهما يؤدي إلى دفع عجلة التنمية الاقتصادية، فمن خلال النقل تم إسقاط الحواجز الطبيعية بين دول العالم وأتاح التحرك الاقتصادي.<sup>1</sup>

### المطلب الثاني: مساهمة النقل البحري في خلق الدخل الوطني وتوفير فرص العمل

سنتطرق في هذا المطلب إلى مساهمة النقل البحري في خلق الدخل الوطني في الفرع الأول والنقل البحري وتوفير فرص العمل في الفرع الثاني .

#### الفرع الأول: مساهمة النقل البحري في خلق الدخل الوطني

النقل البحري يساهم في تكوين الدخل الإجمالي سواء بطريقة مباشرة وبآثار إيجابية من خلال العلاقة الطردية المباشرة بينه وبين القطاعات الخدمية والسلعية الأخرى، فهذا الارتباط الطردى المباشر بين النقل والوحدات الإنتاجية ينعكس على الإيرادات كما يمكنه أن يؤثر بطريقة غير مباشرة من خلال امتداده إلى عوائد عنصر العمل والتجهيزات الأساسية المرتبطة بالوسائل وورش الصيانة وتنشيط الموانئ وغيرها من الخدمات الملحقة بالنقل البحري، بحيث تقود هذه الحصيلة إلى إعادة استثمارها وتنشيط دورة الاقتصاد الوطني عن طريق مضاعفات الإنفاق الإيجابية والتي تولد زيادات وعوائد وقيم مضافة.<sup>2</sup>

#### الفرع الثاني : النقل البحري وتوفير فرص العمل.

يساهم النقل البحري في التنمية الاقتصادية من خلال خلق فرص عمل عديدة، سواء في المشروعات الأساسية لنشاطه كالعمل على ظهر السفينة أو الأنشطة الاقتصادية المنبثقة عنه كخدمات الشحن والتفريغ والتأمين وغيرها ويظهر ذلك في الدول التي تمتلك سواحل بحرية، وما يلاحظ على سوق العمل في قطاع النقل البحري أنه سوق دولي يوفر للدولة إمكانية توظيف عمالتها البحرية على ظهر سفن أجنبية وهكذا يكون للدولة المعنية منافع من جراء ذلك تتمثل في:

✓ إمكانية الاستعانة بهذه العمالة بعد إكتسابها للخبرات والمهارات في مجال العمل البحري ففي هذه الحالة ستوفر للدولة ما تحتاجه من أيدي عاملة ماهرة مدربة وعلى درجة عالية من التخصص اللازم لرفع كفاءة الخدمات التي يقدمها الأسطول التجاري الوطني.<sup>3</sup>

✓ زيادة فرص العمل وخلق دخول جديدة تمارس تأثيرها على جانبي العرض والطلب الكلي.

<sup>1</sup> كارلين اولولين، ترجمة مختار سوفي، اقتصاديات النقل البحري دراسة تحليلية عن العالقة بين النقل البحري والتجارة الخارجية، الطبعة الثالثة، الدار المصرية اللبنانية، مصر، 1996، ص 14.

<sup>2</sup> حمد سلمان المشوخي، اقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر العربي، القاهرة، 2003، ص 93.

<sup>3</sup> هارون احمد عثمان، الاقتصاد البحري مع الاشارة خاصة لمشاكل الدول النامية، الأكاديمية العربية للنقل البحري، جامعة الدول العربية، 1981، ص 43.

- ✓ تنوع العمالة البحرية بأصنافها الثلاث:
  - عمال البحرية والضباط الموجودين على الناقلات.
  - عمال التسيير والإدارة العامة.
  - عمال الإمدادات الأخرى المرتبطة مباشرة بالنقل البحري كخدمات التأمين، الإصلاح.
  - ✓ الصيانة، التموين، فهذه العناصر تعتبر نشاطات متكاملة لتأدية خدمات النقل البحري.
  - ✓ تتميز العمالة البحرية العاملة على الناقلات الوطنية بأنها متنوعة كونها تتأثر باقتصاد الدول المتطورة والأسواق ويتغير حجم هذه العمالة حسب الإجراءات والأوضاع الاقتصادية، فالدول الكبرى قد تحيل عددا من العاملين على البطالة ويرجع ذلك لعدة أسباب منها :
  - ✓ إدخال تكنولوجيا جديدة في مجال النقل البحري والتي من شأنها تعويض اليد العاملة؛
  - ✓ حالة السوق الدولية للنقل البحري للبضائع، فإذا كانت السوق غير مزدهرة فان ذلك يؤدي إلى انخفاض الطلب على خدمات النقل البحري للبضائع، وهذا ما يعرض عددا من العمال إلى البطالة الإجبارية الصنف الثالث من العمال.
- وكذلك بالنسبة للدول النامية فهي تتخذ الإجراءات نفسها في حالة القيام بإصلاح اقتصادي، فتضطر إلى الاستغناء عن عدد من العمالة وذلك بغية الاستغلال الأمثل للمواد البشرية والتقليل من تكاليف الأيدي العاملة. هذا ونشير إلى أن الدول النامية تسعى إلى تنويع العمالة وخلق فرص عمل جديدة، من خلال استغلالها لمجال النقل البحري يبقى دائما متواصلا متى سمحت الفرصة والظروف لذلك، وهذا لأن سوق العمل الخاص بالبحارة يعتبر إلى حد ما عالمي الطابع، فهو يتأثر بما تفرزه الساحة الاقتصادية من تداعيات، ويبقى على هذه الدول ضرورة التكيف والتأقلم معه لخلق فرص العمل ومن ثم تحقيق أهداف التنمية.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> هارون أحمد عثمان، مرجع سابق، ص 44.

## المطلب الثالث: دور الموانئ البحرية في التجارة الخارجية

وطوال العقود الماضية، تطورت حركة النقل البحري بصورة كبيرة مغطية حوالي 90% من سوق الشحن القارية البينية . ولا تكمن ميزة النقل البحري في السرعة ولكن في قدرته ومدى تغطيته لمناطق واسعة من العالم، حيث لا يستطيع النقل بالسكك الحديدية أن يتناول الحركة التجارية بمثل هذه الأبعاد والأحجام الجغرافية. ولهذا السبب، تتركز الصناعات الثقيلة عادة على ضواحي الموانئ الموانئ يكمن دور النقل البحري في عملية التبادل التجاري الدولي وذلك من خلال العلاقة الوثيقة بحركة التجارة الدولية حيث يعتبر النقل البحري الركيزة الأساسية والقاعدة التحتية لتنمية حركة الصادرات والواردات وإعادة التصدير بين مختلف دول العالم فكلما تطورت وتحسنت خدمات النقل البحري وموانئ الشحن والتفريغ ازدادت إمكانية نقل البضائع بين مختلف دول العالم وتوسعت حركة التجارة الخارجية وتهيأت لها المزيد من الانتشار وإيجاد منافذ وأسواق تجارية جديدة، كما يؤثر النقل البحري في تقسيم العمل الدولي كونه أساس التخصص الإقليمي بين دول العالم المختلفة فمن هذه الدول ما يفوق في إنتاج سلع معينة ومنها ما يتخصص في إنتاج سلع أخرى ومعنى ذلك أن كل دولة ليست إلا سوقاً لمنتجات الدول الأخرى وقد ساعد النقل البحري على قيام التخصص الإقليمي والدولي بتوسيعه دائرة السوق أمام منتجات الدول الأخرى ومعنى ذلك أن التطور الذي حدث في وسائل النقل البحري أدى إلى انتقال العالم إلى نظام جديد للإنتاج يعتمد على تخصص الأقاليم المختلفة ويؤدي التخصص في الإنتاج بين الدول العالم المختلفة إلى تخفيض تكاليف السلع المختلفة نتيجة المزايا الإنتاجية والبشرية والمادية.<sup>1</sup>

كما يدعم النقل البحري التجارة الدولية لحساب الاقتصاد العالمي ككل ولا يمكن أن تكون تجارة بدون نقل كما لا يمكن أن يكون نقل بدون تجارة العلاقة بين عملية التجارة والنقل البحري علاقة وثيقة ومتراصة فالتجارة غاية والنقل وسيلة تحقيق هذه الغاية وقد اسقط النقل البحري كل الفواصل والحواجز بين دول العالم وأتاح التحرك الاقتصادي المثمر للبشرية فلا بد من الالتزام بتطوير خدمات النقل البحري مما يواكب تطورات التكنولوجيا الحديثة لتلبية حاجات الدول من السلع والخدمات التجارية والاهتمام بالصناعة البحرية ورفع كفاءة أداء الموانئ وتسهيل حركة الملاحة البحرية.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> حياة بن عيسى، تطوير الموانئ وصيانتها مجلة الدراسات القانونية والسياسية، العدد الأول، جامعة تلمسان، 2015، ص18.

<sup>2</sup> محمد خالد الحريري، محمد معن ديوب، النقل البحري وأهميته بالنسبة للاقتصاد السوري، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 30، العدد 3، 2008، ص 202.

## المطلب الرابع: أثر خدمات النقل البحري على التجارة الخارجية

إن وجود سفنا وطنية تعمل في خدمة خط ملاحى معين من شأنه العمل على تشجيع وتنمية الصادرات، إذ أن كفاءة نشاط التصدير ونجاحه لا يتوقفان فقط على تقديم منتج جيد وسياسة تسويقية ناجحة، دون أن يتوج هذا النشاط بتوافر خدمات ملاحية متقدمة تساهم في تحقيق معدلات الأداء المستهدفة في هذا القطاع، أضف إلى ذلك أن تأمين حركة الصادرات والواردات أثناء الحروب يعتمد بدرجة كبيرة على توافر خدمات النقل البحري، والدليل على ذلك أنه خلال فترة الحرب العالمية الأولى والثانية تم تخصيص جانب كبير من الأسطول التجاري البحري لدى الدولة التي تمتلك بحرية تجارية كبيرة لعمليات إمداد الجيوش المشتركة في الحرب، الأمر الذي ترتب عليه تناقض المعروض من السفن التي تقدم خدماتها لتجارة الدول الصغيرة، وهو ما أثر سلبا على إقتصادياتها خاصة قطاع التجارة الخارجية وذلك بسبب إرتفاع تكاليف النقل البحري النولون البحري) وتزايد مخاطر التشغيل، فكانت المحصلة هي إنكماش وتضاؤل حجم تجارتها الخارجية، ولعل أصدق الأمثلة على ذلك ما يلي:

إن الأرجنتين وهي دولة نامية لم تكن ضمن الدول المشاركة في الحرب، فقد تأثرت تجارتها الخارجية نتيجة لإحجام السفن الأجنبية عن نقل بضائعها، مما أدى إلى إنكماش حجم تجارتها الخارجية بنسبة 60%، ترتب على ذلك من تأثير سلبى على سياسات وبرامج التصنيع فيها خلال الفترة من 1939 إلى 1943.

- خلال فترة الصراع المصري الإسرائيلي إمتنعت السفن الأجنبية عن القيام بعمليات التفريغ في ميناء الإسكندرية باعتبارها منطقة حرب، وعملت الحكومة المصرية آنذاك على إستغلال أسطولها التجاري الوطني، رغم قصور طاقته الإنتاجية، بغرض توفير الإحتياجات التموينية من السلع الإستهلاكية والإنمائية بقدر الإمكان.

يتضح مما سبق مدى أهمية خدمات النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية للدولة، الأمر الذي يبرر إهتمام حكومات الدول النامية بصفة خاصة بتنمية وتدعيم صناعة النقل البحري من خلال تخصيص قدر أكبر من الإستثمارات لتطوير نشاط هذا القطاع، حتى تتجنب أو على الأقل تخفض من درجة إعتماها في نقل الصادرات والواردات على خدمات النقل البحري التي تنتجها الدول المتقدمة، وإضطرابها لتحمل تكلفة نقل عالية قدرت في مصر بحوالي 18,32% من إجمالي قيمة الصادرات و 11,58 من إجمالي قيمة الواردات وذلك في الفترة من 1970 إلى 1980، وما من شك أن إرتفاع تكلفة النقل على هذا النحو تمثل عائقا أمام قدرت الدول النامية

على تصدير منتجاتها والإحتفاظ بمركز تنافسي في الأسواق الخارجية ومن ثم ضعف حصيلة صادراتها من النقد الأجنبي والتأثير العكسي على طاقاتها الإستيرادية.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> أمال خليفي، دور النقل البحري في المبادلات الخارجية للجزائر في ظل الإصلاحات الاقتصادية (87-97)، دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البحري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع التخطيط، جامعة الجزائر، 1997، ص 79.

## خلاصة الفصل

يلعب النقل البحري دورًا حيويًا في التجارة الخارجية حيث يُستخدم لنقل البضائع والمنتجات عبر المحيطات والبحار إلى جميع أنحاء العالم. وتعتبر الناقلات البحرية وسيلة النقل الأكثر شيوعًا للشحنات الكبيرة والثقيلة التي تتطلب تكاليف أقل بالمقارنة مع النقل الجوي أو البري.

وتتميز النقل البحري بالكفاءة والاستدامة حيث تعتبر السفن ذات الحمولة الكبيرة هي الأكثر كفاءة من حيث استهلاك الوقود لنقل البضائع. ويمكن للنقل البحري أن يخفض تكاليف النقل ويحافظ على تنافسية البضائع ويسمح للشركات بالتصدير والاستيراد بكفاءة واقتصادية. وبالإضافة إلى ذلك، يمكن للنقل البحري تحسين الوصول إلى الأسواق العالمية وتوفير فرص التجارة الدولية للدول النامية والناشئة.

ومن المهم الإشارة إلى أن النقل البحري يشكل عاملاً مهمًا في تأمين الإمدادات العالمية حيث يتم تصدير العديد من المواد الخام والسلع الضرورية عبر المحيطات والبحار. وتعتبر السفن النقل البحري والشحن البحري جزءًا هامًا من سلسلة الإمدادات العالمية، وتساهم في تلبية الطلبات العالمية وضمان التوازن العالمي في المعروض والطلب على البضائع.

# الفصل الثاني:

تحليل تطور التجارة الخارجية  
عبر الموانئ البحرية الجزائرية  
في الفترة 2010 – 2020

تمهيد:

يعتبر النقل البحري من أهم أشكال النقل بالنسبة للتجارة العالمية حيث أنه يساهم في الجزء الأكبر من هذه التجارة وتقوم الموانئ البحرية بدور هام وحيوي في سلسلة النقل البحري حيث أنها تمثل حلقة الوصل بين النقل البري والبحري ولا يمكن للتجارة العالمية أن تقوم بدون وجود الموانئ، كما يعتبر النقل البحري في الجزائر عامل حيوي وضروري للتجارة المنقولة بحرا وهذا يؤدي إلى جعل الموانئ الجزائرية دائما واقعة تحت ضغط متزايد وخصوصا بالنسبة لتطوير كفاءتها وإدارتها وتحسين أدائها وتطويرها مما يؤدي ذلك إلى زيادة حجم التجارة المنقولة بحرا، وذلك بهدف تقليل فترة بقاء السفينة بالميناء وبالتالي تقليل التكلفة الكلية لعملية النقل البحري وخفض سعر المنتجات والمواد الخام.

يبرز النقل البحري كأحد أهم وسائل نقل البضاعة وتنقل الركاب بين القارات وحدود الدول في العالم، إضافة إلى قدراته التنافسية التي تخفض تكاليف نقل التجارة الخارجية لأدنى المستويات الممكنة مقارنة مع وسائل النقل الأخرى، وبساحل يقدر بـ 1200 كلم، تعتبر الجزائر من أهم الواجهات البحرية في الحوض المتوسط، حيث تولي أهمية كبيرة لتطوير قطاع النقل البحري، خدمة للمبادلات التجارية بصفة عامة، ونقل المحروقات بصفة خاصة. وعلى هذا الأساس أردنا من خلال هذا الفصل تسليط الضوء على دور الخدمات اللوجستية للموانئ البحرية الجزائرية في تخفيض التكاليف المتعلقة بالتجارة المنقولة بحرا في الجزائر وذلك من خلال تطوير الخدمات اللوجستية والبنية التحتية المكونة للموانئ البحرية الجزائرية، ومادامت السفينة تمثل أساس هذا القطاع، فقد أردنا في هذا الفصل جانبا مهما حول دور الأسطول البحري الجزائري في نقل المبادلات التجارية بين الدول في ظل التغيرات الحاصلة في مفاهيم الاقتصاد العالمي وتطورات بناء السفن المستجيبة لتلك التغيرات.

مما سبق ومن أجل التعمق أكثر في حيثيات هذا الفصل، فقد تم تقسيمه إلى المباحث التالية:

المبحث الأول: الموانئ التجارية في الجزائر

المبحث الثاني: تطور حركة التجارة الخارجية في الجزائر خلال الفترة 2010 - 2020

المبحث الثالث: تطور بنية التجارة الخارجية حسب الموانئ التجارية الجزائرية للفترة 2010 - 2020

### المبحث الأول: الموانئ التجارية في الجزائر

من خلال هذا المبحث سوف نحاول التعريف بالموانئ التجارية الجزائرية وسنقوم بدراسة حركة التجارة الخارجية وذلك من خلال دراسة حركة الصادرات والواردات عبر هذه الموانئ.

#### المطلب الأول: التعريف بالموانئ التجارية الجزائرية

تمتلك الجزائر عبر شريطها الساحلي عدد مهم من الموانئ وتمثل في كل من ميناء الجزائر، ميناء عنابة، ميناء أرزيو، ميناء بجاية، ميناء جن جن، ميناء الغزوات، ميناء مستغانم، ميناء سكيكدة، ميناء تنس، ميناء وهران.

#### أولاً: الموانئ الرئيسية

1. ميناء الجزائر: تقدر مساحته الاجمالية بحوالي 126 هكتار، كما يحتوي على 3 أحواض تقدر مساحتها بـ 184 هكتار وأرصفتها بمجموع طولها 8609 م<sup>1</sup>. ويقدر عرض المدخل الشمالي بـ 176 م وعمق 22 م أما المدخل الجنوبي فيقدر عرضه بـ 240 م وعمق 16 م، ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدرة 350.000 مسافر/السنة وصومعة للحبوب سعتها 30.000 طن بالإضافة إلى حوضين جافين واحد من الحجم الكبير طوله 15.5 م وعمقه 136 م وعرضه 18.5 م وعمقه 8 م والثاني من الحجم الصغير بطول 74 م وعرضه 15.5 م وعمقه 5 م، أما محطة الحاويات التي تم استلامها سنة 1998 فتتمدد على حوالي 17 هكتار من الارض المسطحة ذات قدرة استيعاب تقدر بـ 6200 حاوية نمطية على 3 مستويات بجانب طريق السكك الحديدية مع امكانية الولوج إلى الطريق السريع من الجهة الشرقية، كما تحتوي على ماسح للحاويات سكانير<sup>2</sup>.

2. ميناء عنابة: تقدر المساحة الإجمالية لميناء عنابة بحوالي 89 هكتار، كما يحتوي على 3 أحواض تقدر مساحتها بـ 104 هكتارات وأرصفتها بمجموع طولها 3455 م، ويقدر عرض المدخل الأمامي بـ 245 م وعمق 13.5 م، أما مدخل الحوض الكبير فيقدر عرضه بـ 250 م وعمق 12.5 م، ويقدر عرض الحوض الصغير بـ 183 م وعمق 12.5 م، ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدرة 30.000 مسافر/السنة وصومعة للحبوب سعتها 16.000 طن بالإضافة إلى محطة الحاويات التي تم استلامها عام 1997 والتي تغطي مساحة حوالي 10 هكتار<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - <https://www.algerport.com>.

<sup>2</sup> - هشام بوريش، رجيم نصيب، إدارة الموانئ البحرية في ظل العولمة الاقتصادية، الطبعة العربية الأولى، جامعة باجي مختار عنابة، الجزائر، 2018، ص 117.

<sup>3</sup> - <https://www.portannaba.com> 2023/03/22

3. ميناء وهران: تقدر مساحته المغطاة بحوالي 16 هكتار، كما يحتوي على 07 أحواض تقدر مساحتها بـ 164 هكتار وأرصفتها بمجموع طولها 4200 م<sup>1</sup>. ويقدر عرض المدخل الشمالي بـ 89م وعمق 42 م أما المدخل الجنوبي فيقدر عرضه بـ 350 م، وعمق 23 م، ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدرة 4500 عملية في اليوم، وصومعة للحبوب سعتها 40.000 طن بالإضافة إلى محطة الحاويات التي تمتد على حوالي 11 هكتار من الأرض المسطحة ذات قدرة استيعاب تقدر بـ 4200 حاوية نمطية. أما عدد المراسي 33 منها 07 متخصصة، سلام الدرجة 01 خاصة بسفن الجر عبر المياه، المساحة الجافة 16 هكتار، المخازن 05 ذات مساحة قدرها 2.6 هكتار. حظيرة للجر مساحتها 2.3 هكتار، حظيرة المركبات الخفيفة مساحتها 05 هكتارات، سواني الخزانات السوائل بطاقة استيعابية 16800 هكتلتر خاصة بالزيوت و14500 خاصة بالكحول. و1.8 هكتار خاصة بالبترو، 03 جسور للوزن منها واحدة مختلطة، متعلقة الشحن والتفريغ واحدة ذات قدرة استيعابية 800 طن واثنان ذات 200 طن لكل منهما<sup>2</sup>.

#### ثانيا: الموانئ النفطية

وتتمثل في كل من ميناء أرزيو، ميناء سكيكدة وميناء بجاية.

1. ميناء أرزيو: مساحته الإجمالية حوالي 24 هكتار منها 01 هكتار مغطى، كما يحتوي على 03 أحواض تقدر مساحتها بـ 153 هكتار وأرصفتها بمجموع طولها 1730 م<sup>3</sup>. ويقدر عرض المدخل الوحيد لميناء أرزيو بـ 400 م وعمق 20 م، ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في صومعة للاسمنت سعتها 1.800 طن، بالإضافة إلى محطة لتفريغ النفايات سعتها 6.000 م<sup>3</sup><sup>4</sup>.

2. ميناء سكيكدة: تقدر مساحته الإجمالية بحوالي 51 هكتار منها 17 هكتار مغطاة، كما يحتوي على حوضين 02 تقدر مساحتهما 43 هكتار وأرصفتها بمجموع طولها 1860 م، ويقدر عرض المدخل الوحيد لميناء سكيكدة بـ

<sup>1</sup> - هشام بوريش، رجم نصيب، مرجع سبق ذكره، ص 125.

<sup>2</sup> - [https:// www.oranport.com](https://www.oranport.com) (2023/03/22)

<sup>3</sup> - هشام بوريش، رجم نصيب، مرجع سبق ذكره، ص 137

<sup>4</sup> - <https://www.arzew-port.com> (2023/03/23)

120م، ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدرة 12.000 مسافر/السنة وصومعة للحبوب سعتها 20.000 طن<sup>1</sup>.

3. ميناء بجاية: تقدر مساحته الاجمالية بحوالي 44 هكتار منها 02 هكتار مغطاة، كما يحتوي على 03 أحواض تقدر مساحتها بـ 156 هكتار وأرصفة مجموع طولها 2200م. ويقدر عرض المدخل الشمالي بـ 120م وعمق 13م، أما المدخل الجنوبي الشرقي فيقدر عرضه 330 م وعمق 15م، ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة بحرية بقدرة 45.000 مسافر/السنة وصومعة للحبوب خاصة سعتها 30.000 طن وصومعة أخرى للحبوب خاصة بسفيتال سعتها 120.000 طن بالإضافة إلى قاعدة عائمة بقدرة 15.000 طن<sup>2</sup>.

### ثالثا: الموانئ التجارية الأخرى

وتتمثل في كل من ميناء جن جن، ميناء مستغانم، ميناء الغزوات وميناء تنس.

1. ميناء جن جن: تقدر مساحته الاجمالية بحوالي 104 هكتار منها 01 هكتار مغطاة، كما يحتوي على حوض واحد تقدر مساحته بـ 180 هكتار وثلاثة أرصفة مجموع طولها 1995م، ويقدر عرض المدخل الشمالي الغربي بـ 560م وعمق 18.8م. كما يحتوي على شبكة سكك حديدية طولها 23 كلم، أما محطة الحاويات التي تم استلامها سنة 1998 فتمتد على حوالي 65 هكتار بقدرة استيعاب تقدر بـ 6200 حاوية نمطية على 03 مستويات كما تحتوي على ماسح للحاويات سكاوير<sup>3</sup>.

2. ميناء مستغانم: تقدر مساحته بحوالي 68 هكتار منها 02 هكتار مغطاة، كما يحتوي على حوضين تقدر مساحة احدهما بـ 14 هكتار وعمق يتراوح بين 6.77 م إلى 8.17 م وتقدر مساحة الآخر بـ 16 هكتار وعمق يتراوح بين 6.95 م إلى 8.22 م وأرصفة مجموع طولها 1995م. ويقدر عرض المدخل الشمالي الغربي بـ 100م وعمق 12م، ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في محطة للبيتومين (الإسفلت أو الزفت) بقدرة 4.700 طن وصومعة للحبوب 30.000 طن<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - [https:// www. skikdport.com](https://www.skikdport.com) (2023/03/23)

<sup>2</sup> - <https://www.bejaiaport.com> 2023/03/23

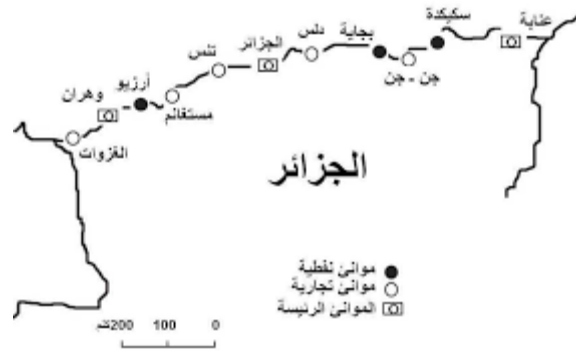
<sup>3</sup> - <https://www.djendjen port.com> 24/03/2023

<sup>4</sup> - <https://www.mostaganem port.com> 24/03/2023

3. ميناء الغزوات: تقدر مساحته الاجمالية بحوالي 28 هكتار منها 01 هكتار مغطاة، كما يحتوي على 03 أحواض تقدر مساحتها بـ 153 هكتار وأرصفتها بمجموع طولها 1800م. وبقدرة عرض المدخل الوحيد لميناء الغزوات بـ 400 م وبعمق 20م، ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في صومعة للحبوب سعتها 1800 طن<sup>1</sup> بالإضافة الى محطة تفريغ النفايات سعتها 6000م.

4. ميناء تنس: تقدر مساحته الإجمالية بحوالي 75 هكتار، كما يحتوي على حوض واحد 01 تقدر مساحته بـ 17 هكتار وأرصفتها بمجموع طولها 4200 م<sup>2</sup>. ويقدر عرض المدخل الغربي لميناء تنس بـ 180 م وعمق 14م، أما المدخل الشرقي فيقدر عرضه بـ 130 م وعمق 12 م ويحتوي على منشآت متخصصة تتمثل في صومعة للحبوب سعتها 5.500 طن بالإضافة إلى جسر للوزن بحمولة 50 طن<sup>3</sup>.

#### شكل رقم 1-2: توضح مواقع الموانئ البحرية في الجزائر-



Source :Mohamed-chérif F.Z. (2004), L'Activité Portuaire et Maritime de :  
.L'Algérie, O. P. U., Alger

<sup>1</sup> - هشام بوريش، رجم نصيب، مرجع سبق ذكره، ص 150 .

<sup>2</sup> - <https://www.porttenes.com> (20/05/2019)

<sup>3</sup> - هشام بوريش، رجم نصيب، مرجع سبق ذكره، ص 154.

### المطلب الثاني: المشاكل والتحديات التي تواجه الموانئ التجارية الجزائرية

#### أولا: المشاكل التي تواجه الموانئ التجارية الجزائرية

لا بد من الإشارة إلى أنه لا توجد تنافسية في النقل البحري الدولي للبضائع في الجزائر، وهذا يشكل عائقا كبيرا في تطوير التجارة البحرية الجزائرية من جهة، ومن جهة أخرى التجارة البحرية للدول الإفريقية مع باقي أقاليم العالم. الموانئ الجزائرية لا تستطيع البقاء في هامش الاتجاهات العالمية، في مجال التجارة والنقل البحري، وبالتالي فإن الأمر يتطلب مواجهة تحدي استقبال سفن الحجم الكبير وضمان المرور السريع والفعال للبضائع.

كما تعاني الموانئ الجزائرية من العديد من المشاكل أولها الأسطول البحري التجاري الجزائري يتكون من 33 سفينة، منها 15 متخصصة لنقل المحروقات، و04 لنقل الركاب، ويقدر متوسط عمر هذه السفن حوالي 22 سنة حيث أن هذه السفن أقدم من الموانئ في حد ذاتها، والاستثمارات المحققة في صيانتها تتميز بارتفاع تكلفتها، وأيضا هذا غير كافي لعمليات الشحن والعمليات التجارية، وسنحاول فيما يلي ذكر أهم نقاط الضعف التي تميز الموانئ الجزائرية:

- موانئ الجيل الأول: وهنا تقوم السلطات العمومية بتسيير الموانئ ذات الطابع القديم التي يعود أصلها إلى الحقبة الاستعمارية، دون إحداث تغييرات فيها، تتصف بصغر أحواضها وضيق أرصفتها، وقرب المخازن من بعضها البعض.

- نقص التجهيزات والآليات: حيث تعاني الموانئ التجارية الجزائرية من نقص في الآليات الحديثة، وميناء العاصمة هو الميناء الوحيد الذي يتوفر على رافعة ذاتية الحركة قوتها 300 طن، نضيف إلى هذا أن ناقلات الحبوب لا تتعدى المقاييس المعمول بها دوليا، مع العلم أن الجزائر مصنفة ضمن أكبر الدول المستوردة للحبوب.

- تعاني الموانئ الجزائرية من فائض في الأيدي العاملة، مما يتوجب تحويل جزء منهم إلى وظائف أخرى، وهذا الأمر يتطلب دراسة أوسع خصوصا فيما يتعلق بدولة تعاني من ارتفاع نسبة البطالة فيها.

- تواجد الموانئ داخل النسيج الحضري: حيث ينعكس هذا الأمر على كفاءة الطرق مما يصعب عملية الحركة منه واليه. ويعد نقل البضائع عبر الموانئ التجارية الجزائرية مكلف بشكل كبير للمؤسسات وللاقتصاد الوطني.

- خسائر الجزائر لأسطول النقل البحري (كان يتكون من حوالي 120 باخرة) جعلها دولة تعيش تحت رحمة شركات الشحن البحري ومجهزي السفن الأجانب، مشيرا إلى أن عدد الحاويات التي يتم نقلها عن طريق الأسطول

الوطني أي عن طريق 4 بواخر فقط التابعة للشركة الوطنية للنقل البحري، لا يتعدى 1.5 بالمائة من إجمالي بالمائة من إجمالي مليون حاوية يتم استيرادها سنويا.<sup>1</sup>

### ثانيا: التحديات التي تواجه الموانئ الجزائرية

تعرف موانئ الجزائر تحديات مستقبلية لعل أهمها:

- من خلال الخصخصة الجزئية للموانئ تأمل الحكومة الجزائرية إلى كفاءة الموانئ وزيادة القدرات في مجال البنية التحتية، لكن الإصلاحات المملوكة التي من شأنها أن تسمح بتنمية هذا القطاع، ينبغي لها تكييف سياسة الموانئ لمواكبة التغيرات الجارية في الاقتصاد العالمي، ولكن الجزائر تواجه تأخيرا في حركة الخصخصة التي طالت العديد من البلدان في تنمية الموانئ بسبب المعدات اللازمة لمناولة البضائع في الموانئ الجزائرية التي تحتاج إلى إصلاح وتلك المستخدمة لإدارة الحاويات يجب أن يكون تحديث عاجل لمنظومة النقل البحري ككل، وإنشاء موانئ جافة يخفف بالتأكيد استخدام مناطق الموانئ، ومع ذلك فإن أهمية الخدمات اللوجستية لا يمكن إنكارها وحتى لو كانت في مرحلة جنينية في الجزائر، رغم أن مشغلي الخدمات اللوجستية في القطاع الخاص تركز كل جهودها لتخفيف العبء على الموانئ وحركة التجارة الخارجية.<sup>2</sup>

- الجديد في النظام المينائي الجزائري هو ظهور شراكة القطاع الخاص الأجنبي والمتمثلة في موانئ دبي العالمية الإماراتية وقد كانت نتائجها انقسام إنتاجية هذا النشاط، فاختارت الدولة الجزائرية أن يعهد في إدارة محطات الحاويات إلى الشركات الأجنبية من أجل تطوير موانئها المتخلفة إلى حد كبير، وهي ملزمة للشروع في الإصلاحات لقطاع الموانئ للحد من خطر التعرض للتهميش في البحر الأبيض المتوسط ونظام النقل العالمي، لاسيما وأنه على نطاق واسع تعتمد على وسائل النقل البحري لخصوصية التصدير الأحادي لاقتصادها.

- خصصت وزارة الأشغال العمومية أكثر من 100 مليار دينار في المخطط الخماسي 2010/2014، لتمويل بعض المشاريع وتطوير العديد من البنى التحتية للموانئ، بعد البرنامج قدم الاستثمار العام ما يقرب من 40% من موارده لمواصلة تطوير البنية التحتية الأساسية وتحسين القطاع العام، بما في ذلك أكثر من 3100 مليار دينار لجمهور المتعاملين الاقتصاديين، هذا ويعمل القطاع على مواصلة توسيع وتحديث شبكة الطرق

<sup>1</sup> - فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال أفريقيا، جامعة حسبية بن بوعلي، الجزائر، العدد السابع، 2009، ص 167.

<sup>2</sup> - عبد المالك هاني، مرجع سبق ذكره، ص 80.

وزيادة الطاقة الاستيعابية للموانئ، وإعادة بناء الأسطول بعد إجراء دراسات جادة وعميقة مع ضرورة ضمان سوق وطنية للشحن للأسطول الذي سيتم استثمار أموال عمومية لبنائه.

- الجزائر تخسر سنويا 1.2 مليار دولار أمريكي في مصاريف استئجار سفن الشحن البحري لاستيراد أنواع عدة من المنتجات من العالم، فقد بلغت تكاليف النقل البحري في الجزائر 88 مليار دينار (1.1 مليار دولار) في العام 2011 وهو المبلغ الذي يكفي لإعادة بناء أسطول جديد من بواخر الشحن البحري بما يعادل 40 باخرة من الحجم الكبير بمعدل سعر السوق العالمية المقدر بسعر 25 مليون دولار للباخرة الواحدة.
- الموانئ الجزائرية قديمة من الجيل الأول وهي بالتالي لا تمثل سوى نقاط تنتهي عندها حمولة المواد المعدة للشحن أو التفريغ، ولقد اكتفت السلطات العمومية في الجزائر بتسيير هذا الإرث الذي يعود إلى الفترة الاستعمارية، دون إدخال أية تعديلات عليها أو على بنيتها التي تتكون بشكل عام من أحواض صغيرة وضيقة ومخازن قريبة من بعضها، وأرصفتة تفصل بينها حواجز ضيقة، وإذا لم تكن هذه المواصفات تطرح أية مشاكل في الماضي بالنسبة لخدمة المبادلات عندما كانت السفن أصغر، وطريقة شحن البضائع أبسط فإنها اليوم لم تعد تتماشى والمتطلبات المستجدة والناجمة عن التطور الكبير الذي شهده مجال النقل البحري<sup>1</sup>.

### ثالثا: النظرة المستقبلية لتطوير الموانئ التجارية الجزائرية

تفرض العولمة على الموانئ الجزائرية التحكم بالعديد من العوامل التي تعتبر ضرورية في ظل جو تسوده المنافسة الشديدة، ومن بين هذه العوامل نجد:

- السيطرة على التكاليف.
- إدخال تكنولوجيات حديثة.
- أهمية الوسائل مقارنة بالأهداف.
- أهمية وظيفة التسويق، والتي تسمح بحصر دقيق لمستلزمات مختلف شركات النقل والإمداد.
- الانفتاح الثقافي، وربط مختلف نشاطات العديد من الدول في إطار تنظيم مشترك لعمل الموانئ يأخذ في الحسبان الخصائص المحلية لكل منطقة.

وبالنسبة للجزائر فهي ترتبط بالخط البحري في إطار التبادلات الخارجية بنسبة 96% حيث تتميز الوضعية الحالية للنقل البحري والموانئ بالخصائص التالية:

<sup>1</sup> - قادي فتيحة يسمينة، مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم النقل الدولي، رسالة ماجستير تخصص لوجستيك والنقل الدولي، جامعة مستغانم، الجزائر، 2018، ص 33.

- غياب المنافسة الذي أدى إلى ضعف أداء الخدمات المرئية وبالتالي مصدر للتكاليف.
- استغلال غير مثالي للقدرات يترجم بتركز الحركة في بعض الموانئ واستخدام دون المستوى للطاقات النظرية بالنسبة للموانئ الأخرى.
- تأخر في تحقق عمليات التكرير مما يؤدي إلى زيادة الرواسب في الأحواض وقنوات الدخول لبعض الموانئ، وبالتالي محدودية استقبال السفن الأكبر حجما.
- عجز متراكم في التجهيزات المتخصصة والوسائل الحديثة للتسيير.
- وحتى يكون هناك توافق مع التحولات الناجمة على الانضمام إلى المنظمة العالمية للتجارة فإن قطاع النقل البحري والموانئ قد اهتم بطرح نشاطات الإصلاح التالية<sup>1</sup>:
- إعادة صياغة شروط وأنماط الاستغلال لخدمات النقل البحري.
- إعادة تنظيم نمط تنظيم الموانئ والذي يجب أن يترجم بإعادة الاعتبار للخدمات العمومية وفتح النشاطات المرئية للمنافسة، وتحسين إجراءات عبور السفن والبضائع المطابقة للاتفاقيات الدولية حول التسهيلات البحرية<sup>2</sup>.
- إنشاء مديرية حاويات مهمتها تسيير حركة الحاويات في الميناء باعتبارها وحدات شحن ذات خصائص مختلفة عن بقية البضائع الأخرى.
- العمل على إنجاز محطة حاويات تحمل المواصفات العالمية بعدما كان استقبال الحاويات يتم في مساحات تخزين.
- التوسع خارج حدود الميناء بتخصيص مساحات تخزين بجوار الطريق السريع لسكك الحديد، وذلك قصد تخفيف الضغط على الميناء وتسهيل عملية انسياب الحاويات باتجاه ظهر الميناء.

<sup>1</sup> - أنظر:

- بوختالة سمير، زرقون محمد، بن عمارة نوال، واقع وأفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية، المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية، العدد السادس، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، الجزائر، جوان 2017. ص 56.

- درقاوي فريدة، دور النقل البحري في الرفع من أداء الموانئ الجزائرية دراسة حالة ميناء مستغانم، رسالة ماجستير تخصص لوجستيك والنقل الدولي، جامعة مستغانم، الجزائر، 2018، ص 52.

<sup>2</sup> - أمال قلابزة، يوسف رشيد، لوجستيك النقل البحري للبضائع - حالة الجزائر، مرجع سبق ذكره، ص 196.

- فتح الموانئ الجزائرية للشراكة الدولية، حيث تعتبر مجموعة "بورتك" الأمريكية أول هيئة عالمية تقوم بإدارة ميناء جزائري عبر فرعها بسنغافورة حيث انفتحت المجموعة الدولية مع ميناء بجاية على تسيير مشترك لحوضين بنسبة 49 % بينما يملك ميناء بجاية بحق إدارة 51 %، ويمتد هذا العقد على مدة 20 سنة تتعهد خلاله المجموعة الدولية بالقيام بالعديد من الاستثمارات وتحديث مختلف وسائل المناولة الخاصة بالحاويات وتكوين عمال الرصيف بقيمة 25 مليون دولار أمريكي. ومن بين المجموعات الدولية التي تولي اهتماما بتسيير الموانئ الجزائرية نجد كل من المجموعة الفرنسية "سي أم آي جي أم جي" المجموعة السويسرية "أم أس سي" و "ميرسك" الدنماركية حيث تتابع عن قرب عملية تحرير تسيير الموانئ لصالح مؤسسات اقتصادية.
- العمل على استخدام تكنولوجيات الإعلام والاتصال في تسيير حركة الحاويات داخل حدود الميناء و العمل على تخفيض مدة انتظار السفن بالميناء إلى أدنى المستويات الممكنة، كما تم تطوير الميناء الجاف بالرعاية (قرب رويبة) وهو عبارة عن محطة حاويات يتم إقامتها بعيدا عن مراكز رسو السفن بعدة كيلومترات حيث تقوم بنفس وظائف محطات الحاويات التقليدية .

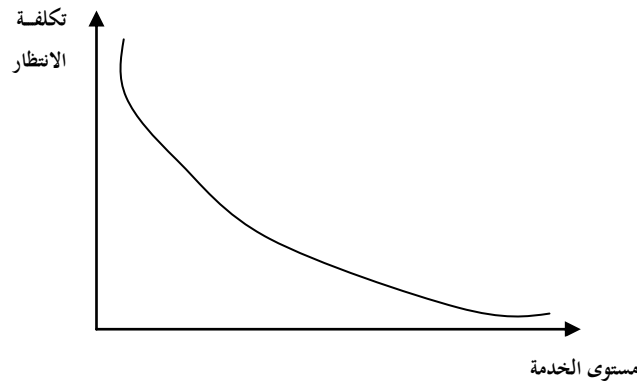
### المطلب الثالث: تحليل تكاليف النقل البحري للبضائع

إن الهدف الأساسي من تحليل خطوط الانتظار بالموانئ البحرية هو تقليص مجموع التكاليف إلى أدنى المستويات الممكنة، حيث يمكن تقسيم التكاليف إلى تلك التي تتعلق بطاقة مراكز الرسو على استقبال السفن لتقديم أحسن الخدمات المتوفرة، أما المجموعة الأخرى فتخص تكاليف انتظار السفن بمرسى الميناء قبل عمليات الشحن والتفريغ. وتتضمن تكلفة الطاقة مقدرة الميناء على الوفاء بالتزاماته، واستمراره في تقديم مختلف الخدمات التي تحتاجها السفن على أرصفة الميناء، كتوفير العدد اللازم من العمال أثناء عمليات الشحن والتفريغ، بالإضافة إلى توفير مختلف الروافع التي تتطابق خصائصها مع مواصفات البضاعة المناولة، وفي كثير من الأحيان، فإن عدم توفر أرصفة شاغرة سيؤدي إلى تعطيل الخدمة، وبالتالي فقدان الميناء لطاقته بسبب عدم قدرته على تخزين خدمة الطاقة. أما بالنسبة لتكلفة انتظار السفن، فتتضمن التكاليف التي تتحملها شركات النقل البحري جراء الانتظار لأيام بمرسى الميناء، ومن هذه التكاليف الأجور المدفوعة لطاقم السفينة عن تلك الأيام الإضافية دون عمل، إضافة إلى تكاليف المعيشة على سطح السفينة من مأكول ومشرب وأعمال التنظيف اليومية، كما أن تخفيض زمن دوران السفينة قد يلقي بضرره على الاستغلال الأمثل للسفينة خاصة إذا علمنا أن تقادم السفينة، معبر عنه بأقساط الاهتلاك، يعتبر ضمن أولويات مالكي السفينة، حيث تفرض العديد من الموانئ عبر العالم حدا أقصى لعمر

السفينة حتى يقبل استقبالها<sup>1</sup>، ومن المظاهر التي يمكن إدراجها ضمن تحليل تكلفة الانتظار، هو انصراف السفن قبل تلقي الخدمة، وتغيير وجهتهم إلى موانئ مجاورة لتفريغ الحمولة، ورغم أن هذه الظاهرة قليلة الوقوع، إلا أن عدم مقدرة الميناء على تقديم خدمات مقبولة لعملائه، بتقليص فترة الانتظار بالمرسى، قد يدفع بالعديد من المتعاملين إلى التوقف بموانئ أخرى تقدم خدمات أحسن وفي آجال أفضل، إلى تحديد تكلفة انتظار السفن بشكل دقيق يعتبر من الأمور الصعبة، حيث أن العديد من العناصر المحددة لهذه التكلفة غير متوفرة في الوثائق المحاسبية للميناء مما يجعل تقدير الميناء مبني على متغير يتمثل في السياسة التي يتبعها الميناء، وذلك بتحديد مستوى مقبول من الخدمة يتميز بفترة انتظار معقولة وعدد محدد من السفن بالمرسى. من جهة أخرى فإن تكاليف الميناء يمكن تقسيمها إلى ما هو ثابت، وما هو متغير، فبالنسبة للتكاليف الثابتة يعتبر وجودها في مؤسسة الميناء مستقل عن حجم النشاط وعدد الأطنان المتداولة من البضاعة، حيث تضم على الخصوص أعباء تجهيزات الرصيف، المخازن، الروافع... بينما ترتبط التكاليف المتغيرة بعدد الأطنان المناولة، فكلما زاد حجم النشاط، ارتفعت معه تكاليف اليد العاملة، وبالخصوص عمال الرصيف المتعلقة بالوقود، ومصاريف صيانة مختلف الروافع ووسائل النقل الداخلي. يهدف تحليل تكاليف خطوط الانتظار في الموانئ إلى الموازنة بين تكاليف تقديم الخدمات إلى السفن وتكاليف انتظارها بالمرسى، بحيث لا يؤدي ذلك إلى وجود وضعية متطرفة ترجح مصلحة جهة على أخرى.

الشكل رقم 2.2 : العلاقة الموجودة بين مستوى الخدمة المقدمة من طرف الموانئ البحرية وتكلفة انتظار

### السفن بالمرسى



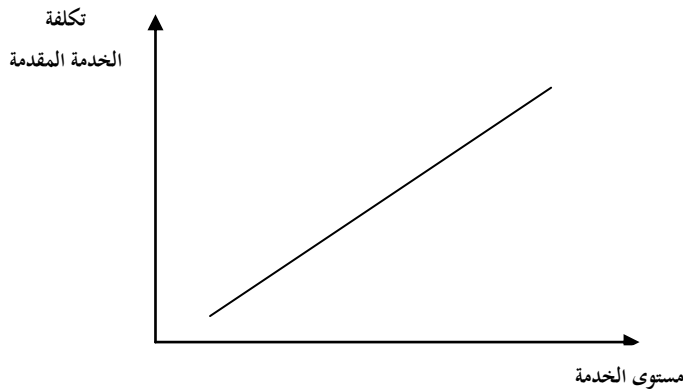
المصدر: هشام بوريش، رجم نصب، إدارة الموانئ البحرية في ظل العولمة الاقتصادية، الطبعة العربية الأولى، جامعة باجي مختار عنابة، الجزائر،

2018، ص 215.

<sup>1</sup> – Robert Aps, Mihhail Fetissov, Floris Goerlandt, *Towards STAMP based dynamic safety management of eco-sociotechnical maritime transport system*, Science Direct, 3rd European STAMP Workshop, STAMP EU 2015, P 72.

كما تطرقنا إليه سابقا فإن تحسين ظروف استقبال السفن، عن طريق تقليص فترات الانتظار في المرسى، يتطلب بذل مجهودات إضافية تمثل في العمل عبر نظام الساعات الإضافية أو في الوردية الليلية، وكلا الحلين يعتبر مكلفاً، أما زيادة طاقة استقبال الميناء بإنشاء أرصفة جديدة، يتطلب هو الآخر صرف مبالغ استثمارية ضخمة، ومنه فإن زيادة مستوى الخدمة بالميناء يمر حتما عبر زيادة تكلفة الخدمة المقدمة.

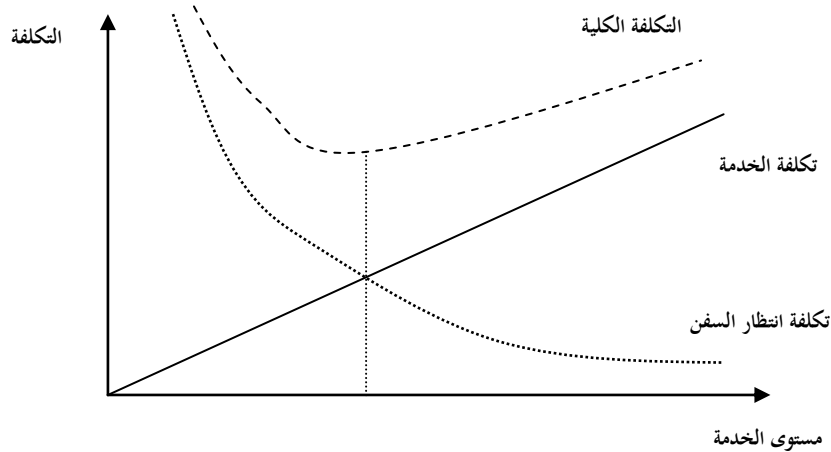
### الشكل رقم 2-3: العلاقة الموجودة بين مستوى الخدمة وتكلفة الخدمة المقدمة



المصدر: هشام بوريش، رجيم نصيب، إدارة الوانئ البحرية في ظل العولمة الاقتصادية، مرجع سبق ذكره، ص 215.

بين تكلفة انتظار السفن، وتكلفة الخدمة المقدمة من طرف الميناء، كان لا بد من إيجاد حل توافقي بين الاثنين وذلك بالموازنة بين التكاليفتين بالشكل الذي يؤدي إلى تخفيض التكلفة الكلية إلى أدنى المستويات الممكنة مع تحقيق مستوى خدمة مقبول من طرف الجميع، والشكل التالي يبرز ذلك:

### الشكل رقم 4.2: تحديد التكلفة الأدنى عن طريق الموازنة بين تكلفة الخدمة وتكلفة انتظار السفن



المصدر: هشام بوريش، رجيم نصيب، إدارة الوانئ البحرية في ظل العولمة الاقتصادية، مرجع سبق ذكره، ص 215.

يكون مشغل الميناء كفاء بالنسبة للتكلفة حينما تُقدم إنتاجية الميناء بأقل تكلفة ممكنة بالنظر إلى تكلفة الموارد الاقتصادية التي يتحملها مشغل الميناء، وتمثل التكلفة الاقتصادية للميناء العلاقة بين الحد الأدنى من تكاليف الميناء التي يتم تحملها عند تداول مستوى معين من الإنتاجية، حيثُ تكون عناصر التكاليف هي تلك التي يتحملها مشغل الميناء عند استخدام الموارد الاقتصادية للميناء، مثال: الأجور التي تدفع إلى العمالة، ونفقات مصادر الطاقة الكهربائية والوقود؛ وإن قدمت الميناء إنتاجية عند الحد الأدنى من التكلفة (بالنظر إلى تكاليف الوحدة أو أسعار المورد الاقتصادي التي يجب تحملها)، تكون تكلفة الميناء كفاء، أما غير ذلك فتكون التكلفة غير كفاء. لكي يكون الميناء كفاء بالنسبة للتكلفة، يجب أن تكون كفاء تقنيا، أي أن الكفاءة التقنية هي شرط ضروري لتحقيق كفاءة التكلفة، وإن كان الميناء غير كفاء تقنيا، يمكنها أن تقدم إنتاجية إضافية بنفس كمية الموارد الاقتصادية، وبالتالي أسعارها، فسوف ينخفض متوسط تكلفة الوحدة من الإنتاج حينما يصبح الميناء كفاء تقنيا. وغير ذلك، فإن كانت الميناء غير كفاء تقنيا، فسيستبع ذلك أن تكون غير كفاء بالنسبة للتكلفة أيضا وترتفع قيمة متوسط تكلفة الوحدة من إنتاج خدمة الميناء<sup>1</sup>.

في الجزائر تتكلف الدولة سنويا نحو 1.2 مليار دولار لمصاريف استئجار سفن الشحن البحري لاستيراد أنواع عدة من المنتجات من مختلف دول العالم. وأفادت البيانات بأن الجزائر صرفت على الشحن خلال الأشهر الثمانية الأولى من سنة 2009 أضعاف ما صرفته خلال عامي 2007 و2008، وأن هذه المصاريف تصب لصالح المتعاملين الأجانب الذين يؤجرون بواجرهم للجزائر.

بلغت تكاليف النقل البحري لعام 2007 أكثر من 35 مليار دينار (442 مليون دولار)، بينما بلغت عام 2008 ما قيمته 57 مليار دينار. أما في العام 2009 فبلغت 73 مليار دينار. واستمرت تكاليف الشحن البحري على الحكومة الجزائرية في الارتفاع إلى 101 مليار دينار (1.25 مليار دولار) عام 2010، في حين بلغت 88 مليار دينار عام 2011<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - أمن النحراري، تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية، الطبعة الأولى، دار الفكر، الإسكندرية، 2014، ص 290.

<sup>2</sup> - الجزائر - تتكلف - الكثير - بالشحن - البحري <https://www.aljazeera.net/news/ebusiness/2023/03/25/>

وأفادت البيانات بأن كلفة الشحن البحري بين عام 2007 ومنتصف عام 2012 بلغت ما يعادل نحو 5.5 مليارات دولار، وهو ما يكفي لبناء أسطول بحري جديد من بواخر الشحن البحري.

### المبحث الثاني: تطور حركة التجارة الخارجية في الجزائر خلال الفترة 2010 - 2020

تعتبر التجارة الخارجية من القطاعات الرئيسية والحيوية في الهيكل الاقتصادي لكل دولة لما لها من فوائد من حيث جلب العملة الصعبة وإشباع حاجيات السكان، من خلال هذا المبحث سوف نحاول وصف وتحليل حركة التجارة الخارجية في الجزائر.

#### المطلب الأول: تحليل حركة التجارة الخارجية في الجزائر خلال الفترة 2010 - 2020

سنحاول من خلال هذا المطلب القيام بدراسة تحليلية لكل من الواردات والصادرات الجزائرية وكذا دراسة وضعية الميزان التجاري، كذلك القيام بتحليل حركة الملاحه والبضائع في الجزائر خلال الفترة 2020/2010.

#### أولاً: حركة الواردات، الصادرات والميزان التجاري في الجزائر

سنحاول من خلال هذا العنصر تحليل تطور التجارة الخارجية خلال فترة الدراسة من حيث تحليل الصادرات والواردات ومن ثم الميزان التجاري.

وعلى غرار اغلب الدول النامية تتميز الصادرات الجزائرية بالأحادية كون الطبيعة هي التي منحتها ميزة نسبية في إنتاج المحروقات التي تمثل حصة الأسد في صادراتها، حيث تتميز مكونات المبادلات الخارجية الجزائرية بتخصصها في تصدير المواد الأولية (المحروقات) واستيراد السلع الصناعية والمواد الغذائية.

#### الجدول رقم 1-2: حركة الصادرات والواردات الجزائرية خلال الفترة 2010-2020 الوحدة: مليار دولار

البضائع	السنوات	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
الواردات		40472	47247	50376	54852	58580	51501	46727	46059	46197	42000	34400
الصادرات		57053	73489	71866	65917	62886	37787	28883	35191	41168	35800	23800
الميزان التجاري		16581	26242	21490	11065	4306	-13714	-17844	-10868	-5029	10600	10600
معدل التغطية		141	156	143	120	107	73	62	76	89	117	144

المصدر: من إعداد الطلبة بناء على التقارير السنوية للجمارك الجزائرية (وزارة النقل، المديرية العامة للجمارك الجزائرية)

## الفصل الثاني تحليل تطور التجارة الخارجية عبر الموانئ البحرية الجزائرية في الفترة 2010-2020

من خلال الجدول نلاحظ أن الصادرات الجزائرية شهدت تراجعا سنة 2013 وهذا بسبب التراجع في صادرات المحروقات خصوصا في الغاز وهذا بسبب حادثة تعطل مجمع تيقنتورين الغازي، أما بعد سنة 2015 فسببه تراجع أسعار النفط.

إجمالي حجم الواردات عام 2018 بلغ 46.19 مليار دولار أمريكي أي بزيادة طفيفة بنسبة 0.30% مقارنة بعام 2017 في حين بلغ حجم الصادرات 41.16 مليار دولار أمريكي أي بزيادة 16.98% مقارنة بعام 2017 مما أدى هذا إلى عجز في ميزان التجاري خلال عام 2018 بمقدار 5.03 مليار دولار أمريكي حيث هاته النتائج تكشف عن معدل تغطية الاستيراد 89% خلال عام 2018 مقارنة بمعدل 76% في عام 2017، أما بالنسبة للسنوات الأخيرة 2019 و 2020 بلغت قيمة الواردات خلال سنة 2020 34.4 مليار دولار مقارنة بالسنة الماضية حيث كانت تبلغ قيمتها 42 مليار دولار، كما تراجعت الصادرات سنة 2020 إلى 23.8 مليار دولار مقابل 35.8 مليار دولار في سنة 2019 بسبب تراجع أسعار النفط في الأسواق العالمية وحسب ذلك بلغ العجز في الميزان التجاري خلال سنة 2019، 10.6 مليار دولار كما أن معدل التغطية أصبح يساوي 117 في 2019 مقارنة بسنة 2020 حيث بلغ 144 بالمئة .

### ثانيا: تحليل حركة الملاحه والبضائع خلال الفترة 2010 - 2020

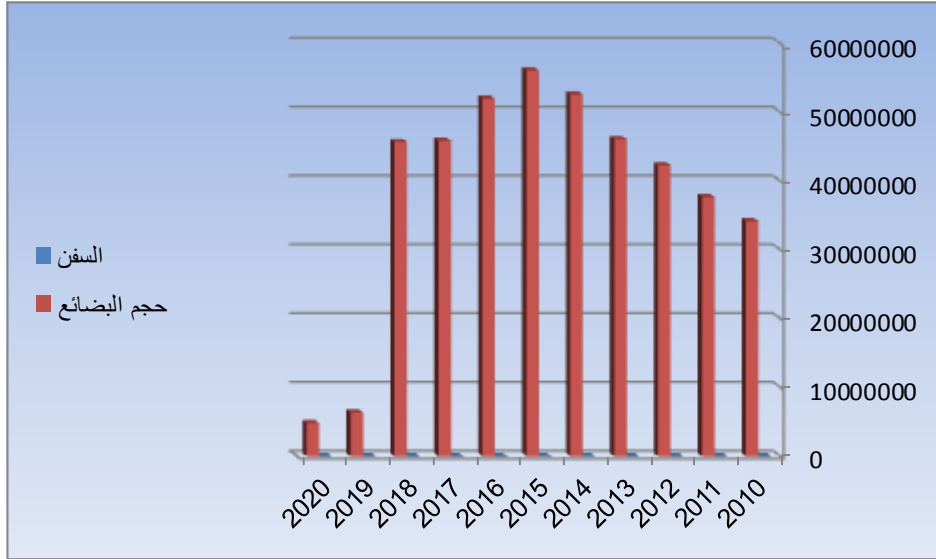
الجدول رقم 2.2: حركة الملاحه والبضائع خلال الفترة 2010 - 2020 الوحدة: مليون طن

السنوات	الواردات		الصادرات		المجموع	
	السفن	حجم البضائع	السفن	حجم البضائع	السفن	حجم البضائع
2010	10390	34196316	10384	83695323	20774	117891639
2011	10140	37695371	10164	80461216	20304	118156588
2012	10345	42302444	10297	75497714	20642	117800158
2013	10560	46116246	10525	71931968	21085	118048214
2014	11261	52575561	11264	77132047	22525	129707609
2015	11224	56078229	11228	77363537	22452	133441766
2016	10292	51992095	10314	76995707	20606	128987802
2017	9021	45871572	9022	635٠483٠74	18043	120355207
2018	9032	45681592	9036	74483635	18051	219461203
2019	9238	6363630	9240	8363630	18478	14727260
2020	9586	4823529	9590	7823529	19176	12647058

المصدر: من إعداد الطلبة بناء على التقارير السنوية للجمارك الجزائرية (وزارة النقل المديرية العامة للجمارك الجزائرية)

نلاحظ من خلال الجدول السابق العلاقة الطردية بين عدد السفن التي تدخل الموانئ التجارية وحجم البضائع التي تدخل الموانئ من جهة أخرى والتي تمثل جزءا مهما من واردات الجزائر.

الشكل رقم 2-5: التمثيل البياني لحركة الواردات خلال الفترة 2010 - 2020

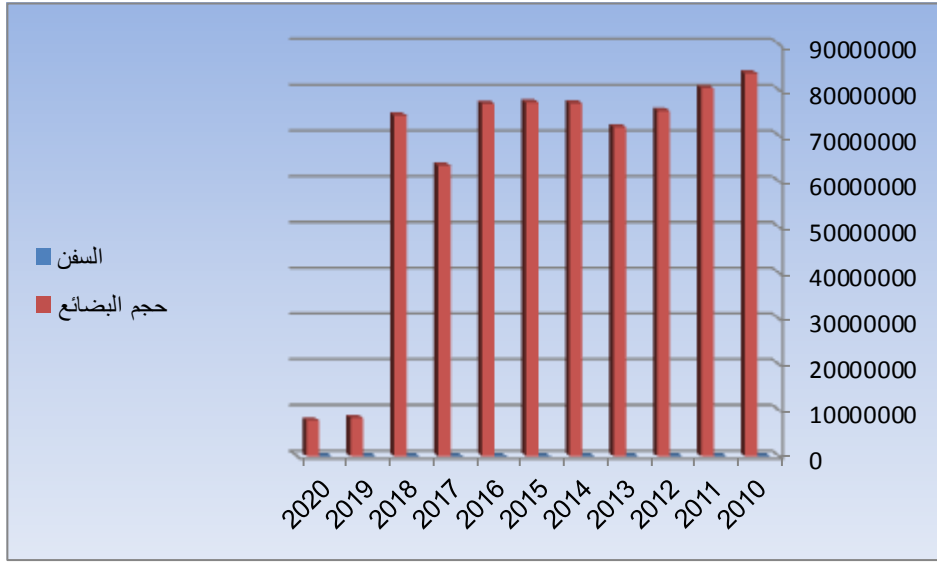


المصدر: من إعداد الطلبة بناء على معطيات الجدول السابق.

يوضح التمثيل البياني في الشكل أعلاه، مدى تسارع حجم واردات الجزائر عبر الموانئ التجارية والتي تتركز أساسا على مواد التجهيز والمواد الاستهلاكية، كما نلاحظ وتيرة تسارع الواردات الجزائرية ابتداء من 2010 إلى غاية 2015 أي من نسبة 8.70% في سنة 2010 إلى نسبة 15.43% في حين شهدت الواردات الجزائرية تراجعا ابتداء من 2016 إلى 2018 أي من نسبة 14.04% إلى نسبة 14.38% ، كما تراجعت حجم الواردات خلال سنة 2019 بنسبة 13.93% ، كذلك في سنة 2020 واصلت تراجعها بنسبة 70% نظرا لتأثير جائحة كورونا على الإستيراد .

كذلك من خلال الجدول السابق نلاحظ العلاقة الطردية بين عدد السفن التي تغادر الموانئ التجارية وحجم البضائع التي تغادر الموانئ التجارية إلى دول أخرى والتي تمثل جزءا مهما من صادرات الجزائر.

الشكل رقم 2-6: التمثيل البياني لحركة الصادرات خلال الفترة 2010 - 2020



المصدر: من إعداد الطلبة بناء على معطيات الجدول السابق.

يوضح الشكل أعلاه مدى تسارع حجم الصادرات الجزائرية عبر الموانئ التجارية والتي تتركز أساسا على المواد الأولية والنصف مصنعة وبالأخص المنتجات البترولية، كما نلاحظ تسارع وتيرة الصادرات الجزائرية ابتداء من سنة 2010 بنسبة 15.28% ثم تراجع ما بين سنة 2012 إلى سنة 2013 بنسبة 13.13% لترتفع ابتداء من سنة 2014 إلى سنة 2016 بنسبة 14.06% ثم انخفضت في سنة 2018 بنسبة 13.22%، ونلاحظ في سنتي 2019 و2020 تراجع كبير في حجم الصادرات بنسبتي 11.2% في سنة 2019 و90% في سنة 2020 وذلك نظرا لجائحة كورونا بالنسبة للتصدير .

المطلب الثاني: توزيع حركة التجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية خلال الفترة 2010 - 2020

أولاً: توزيع الحركة الإجمالية للواردات حسب الموانئ التجارية

الجدول رقم 2-3: الحركة الإجمالية للواردات حسب الموانئ التجارية للفترة 2010 - 2020 الوحدة: مليون طن

الموانئ	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
الجزائر	9288779	7128643	7535808	8570717	9288779	13450057	13554591	12668276	13173938	13679600	6839800
عنابة	4666288	3486660	4133772	4226826	4666288	4864132	3675937	3043240	3051320	3059400	1529700
أرزيو	2618396	2355209	2432029	2485532	2618396	3094539	3017158	2580302	2561174	25630868	12815434
بجاية	11773839	9876089	10618525	11424286	11773839	12286764	11627009	9640106	10452773	11265440	5632720
جن جن	4711216	2982729	3819572	3835511	4711216	4725732	3880475	2965560	2819093	2965560	1482780
غزوات	1363118	1335369	1228029	1175095	1363118	1216486	952476	700817	986238	1271659	6358295
مستغانم	1508627	1150513	1027484	1264490	1508627	1443620	985702	1041050	1411243	1781436	3562872
وهران	6892057	4726951	4947112	5838327	6892057	8025787	8226861	8094952	7793525	8094952	4047476
سكيكدة	5369620	3752249	5372100	6082141	5369620	5595363	4879717	4506555	4411847	4506555	22532775
تنس	1264916	900959	1188012	1213321	1264916	1375747	1192166	630715	723258	815801	407905
المجموع	34196316	371.695.371	42302444	46116246	49456857	56078227	51992091	45871572	47384409	73071274	68880857

المصدر: من إعداد الطلبة بناء على معطيات دليل الإحصائيات للموانئ التجارية، المديرية العامة للتجارة البحرية، وزارة النقل الجزائرية.

من خلال الجدول نلاحظ أن ميناء الجزائر العاصمة يستحوذ على الحصة الأكبر من الواردات من إجمالي واردات الجزائر عبر الموانئ التجارية خلال سنوات الدراسة ثم يليه في المرتبة الثانية ميناء بجاية وفي المرتبة الثالثة ميناء وهران، أما باقي الموانئ التجارية الجزائرية فنسبة حركة الواردات فيها ضئيلة كما هو الشأن بالنسبة لأصغر ميناء وهو ميناء تنس.

كذلك من خلال الجدول نلاحظ نموا مطردا في الواردات الجزائرية عبر الموانئ، إلى غاية سنة 2014 وهذا راجع إلى تحسن الوضع المالي للدولة إضافة إلى:

✚ برامج الاستثمارات العامة الضخمة لتحسين البنية التحتية والتوسع في إتاحة الخدمات.

✚ الزيادة في أجور العمال والموظفين وصرف مختلف التعويضات منذ جانفي 2012 بأثر رجعي من 2008

بنسب تتراوح من 10 إلى 30 بالمائة من الراتب الرئيسي وما نتج عنه الزيادة في الاستهلاك.

✚ زيادة الواردات من الاتحاد الأوروبي بسبب اتفاق الشراكة بين الجزائر والاتحاد الأوروبي.

## الفصل الثاني تحليل تطور التجارة الخارجية عبر الموانئ البحرية الجزائرية في الفترة 2010-2020

أما بعد سنة 2015 فنرى نموا متباطئاً وهذا بسبب العجز وانخفاض أسعار النفط والسياسة الحكومية التقشفية أما في سنة 2019 نلاحظ زيادة نمو راجع الى تحسین الوضع المالي وارتفاع أسعار النفط ولكن تراجع في سنة 2020 بنسبة ضئيلة بسبب جائحة كورونا مما أدت الى انخفاض حركة الواردات التجارية للموانئ الجزائرية.

- نلاحظ أن ميناء الجزائر العاصمة استحوذ على المرتبة الأولى بالنسبة للواردات حيث بلغت نسبته 27.80% ثم يليه في المرتبة الثانية ميناء بجاية بنسبة 22.05% من واردات الجزائر، ثم يأتي في المرتبة الثالثة ميناء وهران بنسبة 10.47%، ثم يأتي في المراتب الأخيرة من حيث الواردات كل من ميناء تنس، ميناء مستغانم، ميناء الغزوات بنسب على التوالي: 0.97%، 1.89% و 2.08%.

### ثانيا: توزيع الحركة الإجمالية للصادرات حسب الموانئ التجارية

الجدول رقم 2-4: الحركة الإجمالية للصادرات حسب الموانئ التجارية للفترة 2010 - 2020 الوحدة: مليون طن

الموانئ	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
الجزائر	1922864	1784656	1827845	1718482	1922864	2424817	2387092	2518610	2036913	11674127	9036852
عنابة	1513874	1606837	1545419	1341940	1513874	1493781	1536660	1394972	1697483	1999994	999997
أرزو	38358908	50550056	43933027	40257369	38358908	41803251	42461490	39801441	42245437	44689433	223447165
بجاية	9382966	3729413	9307182	8852173	9382966	7871679	7889815	9147946	8867201	8698535	5517654
جن جن	23365	20665	2700	29998	23365	10575	12666	31612	553075	1074538	537269
غزوات	71951	68696	61692	54067	71951	73092	53842	36024	45763	55502	277501
مستغانم	16524	38473	23452	27852	16524	11319	20192	44707	105928	168255	1001284
وهران	431332	321721	304268	409332	431332	459637	419718	427991	669788	9561189	10116925
سكيكدة	24876116	22361250	18492127	19240755	24876116	23215383	22214228	21080321	19109089	38278421	19139211
تنس	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
المجموع	83.695.323	80.461.216	75.497.714	71.931.968	76.597.900	77.363.534	76.995.703	74.483.635	75.330.677	116.199.994	270.073.858

المصدر: من إعداد الطلبة بناء على معطيات دليل الإحصائيات للموانئ التجارية، المديرية العامة للتجارة البحرية، وزارة النقل الجزائرية.

من خلال الجدول أعلاه نلاحظ أن ميناء أرزو يستحوذ على الحصة الأكبر من إجمالي الصادرات الجزائرية خلال سنوات الدراسة ثم يليه في المرتبة الثانية ميناء سكيكدة، ويرجع سبب استحواذ هذين المينائين على الحصة الأكبر لكون هاذين المينائين متخصصين في نقل المحروقات من جهة وأن صادرات الجزائر أغلبها من المحروقات أي حوالي نسبة 95%، وهذا على غرار أغلب الدول النامية تتميز الصادرات الجزائرية بالأحادية كون الطبيعة هي التي منحها ميزة نسبية في إنتاج المحروقات التي تمثل حصة الأسد في صادراتها، ثم يأتي ميناء الجزائر، عنابة وبجاية. أما في المراتب الأخيرة كل من، ميناء الغزوات وميناء مستغانم وميناء تنس .

## الفصل الثاني تحليل تطور التجارة الخارجية عبر الموانئ البحرية الجزائرية في الفترة 2010-2020

كما نلاحظ أن ميناء أرزيو استحوذ على المرتبة الأولى من حيث الصادرات الجزائرية حيث بلغت نسبته 56.07% يليه في المرتبة الثانية ميناء سكيكدة بنسبة 25.36% ويرجع ذلك لكون هاذين المينائين متخصصين في نقل المحروقات من جهة وأن صادرات الجزائر أغلبها من المحروقات أي حوالي بنسبة 95%، ثم يأتي ميناء بجاية في المرتبة الثالثة من حيث الصادرات الجزائرية بنسبة 11.77% ثم يأتي في المراتب الأخيرة كل من ميناء تنس، ميناء الغزوات وميناء مستغانم.

كما إستحوذ ميناء الجزائر على المرتبة الأولى من حيث الصادرات حيث بلغت نسبة 38.78% خلال سنة 2019 أما بالنسبة لسنة 2020 فقد إستحوذ ميناء وهران على المرتبة الأولى من حيث الصادرات قد بلغت نسبة 39.4%.

### المطلب الثالث: تحليل حركة البضائع حسب الموانئ التجارية

أولاً: تحليل حركة الواردات من البضائع الخاصة بالمحروقات حسب الموانئ التجارية

الجدول رقم 2-5: حركة الواردات من البضائع الخاصة بالمحروقات حسب الموانئ التجارية 2010 -

الوحدة: مليون طن

2020

الموانئ	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
الجزائر	3231447	3533827	3950487	3759849	4489129	4323924	4057778	4329475	4265785	4329475	2164738
عنابة	647598	863617	958433	909738	863503	138620	64272	53635	52485	53635	26818
أرزويو	2197660	2175563	1943874	1966443	2260445	2389947	2095739	2201646	2230312	4238978	2119489
بجاية	1060154	1119120	1144716	1223130	1088108	1030022	862532	872845	860733	975611	487806
جن جن	66574	46049	68405	90767	87539	88580	74196	72802	73982	75162	37581
غزوات	65279	70494	73385	86563	94316	72519	55059	30063	45218	87373	43687
مستغانم	39662	63544	67484	49.667	100854	81166	69091	94794	93675	94794	47397
وهران	78771	109138	99552	69578	148905	241518	229330	217971	219673	221375	110688
سكيكدة	1068054	2169574	2250214	1275428	1331538	924842	1368111	1615940	1720620	1731088	865544
تنس	58008	48688	67587	42501	75990	66640	50700	30015	32143	34271	17109
المجموع	8513207	10199614	10894138	9473664	10540327	9357778	8926808	9519186	9594626	11841762	5887057

المصدر: من إعداد الطلبة بناء على معطيات دليل الإحصائيات للموانئ التجارية، المديرية العامة للتجارة البحرية، وزارة النقل الجزائرية.

ونلاحظ أن ميناء الجزائر العاصمة استحوذ على المرتبة الأولى من حيث الواردات الجزائرية المنقولة بحرا حيث بلغت نسبته 45.48% يليه في المرتبة الثانية ميناء سكيكدة بنسبة بلغت 16.97% ثم يأتي في المرتبة الثالثة ميناء بجاية

## الفصل الثاني تحليل تطور التجارة الخارجية عبر الموانئ البحرية الجزائرية في الفترة 2010-2020

بنسبة بلغت 9.16 % ثم يأتي في المراتب الأخيرة كل من ميناء تنس، ميناء الغزوات وميناء عنابة بنسبة: 1.23%.

ثانيا: تحليل حركة الصادرات من البضائع الخاصة بالمحروقات عبر الموانئ التجارية

الجدول رقم 2-6: حركة الصادرات من البضائع الخاصة بالمحروقات حسب الموانئ التجارية 2010 - 2020

الوحدة: مليون طن

الموانئ	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
الجزائر	1267506	1346130	1224764	1324265	1346016	1182832	1332804	1382260	1345160	1382260	691130
عنابة	2836300	245773	179756	183395	187034	283011	265989	212107	232205	421107	210556
أرزويو	50450073	43884003	40122354	37518074	40373939	40378076	38378383	38484858	39345768	40206678	2010339
بجاية	3151448	8708203	8091682	8657295	7176893	7081498	8311172	8011970	8213560	7804097	3902049
جن جن	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
غزوات	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
مستغانم	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
وهران	4330	5932	8426	2575	3582	10694	7112	6622	13734	20846	10423
سكيكدة	22213990	18346005	19071664	24685670	23016596	21999577	20839665	18866076	19071664	190922252	95461126
تنس	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
المجموع	77.087.347	72536046	68698646	72371274	71917026	70935688	69128013	66363893	68538377	240757240	102285623

المصدر: من إعداد الطلبة بناء على معطيات دليل الإحصائيات للموانئ التجارية، المديرية العامة للتجارة البحرية، وزارة النقل الجزائرية.

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه أن ميناء أرزيو استحوذ على المرتبة الأولى من حيث الصادرات الجزائرية خلال سنة 2019 بنسبة 57.99% يليه في المرتبة الثانية ميناء بجاية بنسبة 12.07% من الصادرات الجزائرية ثم يأتي ميناء سكيكدة بنسبة 2.81% وهي نسبة ضعيفة مقارنة بالموانئ التجارية الأخرى كونها موانئ متخصصة في تصدير المحروقات ثم تأتي موانئ كل من تنس، جن جن والغزوات الأخيرة، كما رأينا أن هناك تراجع كبير في سنة 2020 بسبب جائحة كورونا فانخفضت نسبة تصدير المحروقات الجزائرية إلى دول العالم.

## الفصل الثاني تحليل تطور التجارة الخارجية عبر الموانئ البحرية الجزائرية في الفترة 2010-2020

ثالثا: توزيع حركة التجارة الخارجية خارج المحروقات عبر الموانئ التجارية.

الجدول رقم 2-7: حركة البضائع من الواردات خارج المحروقات حسب الموانئ التجارية 2010 - 2019

الوحدة: مليون طن

الموانئ	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
الجزائر	3868550	3897196	4001981	4620230	5528930	8960930	9230667	8610498	8844463	9078428	4539214
عنابة	2548935	2839062	3270155	3208846	3756550	4000629	3537317	2978968	2997685	3016402	1508201
أرزويو	256427	157549	256466	541658	651953	834094	627211	484563	359528	484563	242285
بجاية	8271284	8815935	9499405	10279570	10550709	11198656	10596987	8777574	9579928	9570079	4785040
جن جن	2653765	2916155	3773523	3767106	4620449	4638193	3791895	2891364	2746291	2891364	1445682
غزوات	1019013	1270090	1157535	1101710	1276555	1122170	879957	645758	956175	1847772	923886
مستغانم	1031667	1110851	963940	1197006	1458961	1342767	904536	971959	1316449	1660936	830468
وهران	4327406	4648180	4837974	5738775	6822479	7876882	7985343	7865622	7575554	7865622	3932811
سكيكدة	2352782	2684195	3202526	3561927	4094192	4263.825	3954875	3138444	2795907	3138444	1569222
تنس	762859	842952	1139324	1145734	1222415	1.299757	1125526	580014	693243	806472	403236
المجموع	17092688	29182164	32102829	35162562	39983193	45537902	42634313	36944764	37865223	40335082	19349577

المصدر: من إعداد الطالب بناء على معطيات دليل الإحصائيات للموانئ التجارية، المديرية العامة للتجارة البحرية، وزارة النقل الجزائرية.

نلاحظ من خلال الجدول أن ميناء بجاية تصدر المرتبة الأولى من حيث الواردات الجزائرية خارج المحروقات خلال سنة 2019 بنسبة قدرها 25.30% يليه في المرتبة الثانية ميناء الجزائر العاصمة بنسبة 23.35% ثم يأتي في المرتبة الثالثة ميناء وهران بنسبة 20% ويأتي في المراتب الأخيرة كل من ميناء تنس، ميناء الغزوات وميناء مستغانم بنسب على التوالي: 1.83%، 2.52% و 3.47%، ومن خلال الجدول نلاحظ أن هناك إنخفاض في نسبة حركة البضائع في سنة 2020 وذلك بسبب جائحة كورونا التي أثرت على واردات الجزائرية خارج المحروقات .

الجدول رقم 2-8: حركة البضائع من الصادرات خارج المحروقات حسب الموانئ التجارية 2010 - 2019

الوحدة: مليون طن

الموانئ	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
الجزائر	520407	517150	481715	493718	598599	1078802	1204260	1185806	1254653	1323500	661750
عنابة	1970480	1606837	1299646	1162184	1330479	1493781	1253649	1128983	1485376	1841769	9208841
أرزويو	132997	99983	49024	135015	840834	1429312	2083414	1423058	3760579	2337521	1168765
بجاية	617698	577965	598979	760491	725671	694786	808317	836774	855231	894438	447219
جن جن	2760	-	2700	29998	23365	10575	12666	31612	553075	1074538	537269
غزوات	100353	68696	61692	54067	71951	73094	53842	36024	45763	55502	27751
مستغانم	31385	38473	23452	27852	16524	11319	20192	44707	105928	167149	83575
وهران	571295	317391	298336	400906	428757	456055	409024	427991	663166	898341	449175
سكيكدة	136655	147260	146122	169091	190446	198787	214651	240656	243013	245370	122685
تنس	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
المجموع	4087324	3373869	2961668	3233322	4226627	5446511	6060015	5355622	8966784	7939787	1270703

المصدر: من إعداد الطلبة بناء على معطيات دليل الإحصائيات للموانئ التجارية، المديرية العامة للتجارة البحرية، وزارة النقل الجزائرية.

نلاحظ أن كل من ميناء الجزائر العاصمة، وميناء عنابة يحتلان المرتبة الأولى والثانية على الترتيب خلال معظم سنوات الدراسة من حيث الصادرات خارج المحروقات، ويأتي ميناء بجاية في المرتبة الثالثة، ثم ميناء وهران في المرتبة الرابعة، في حين أن ميناء أرزيو الذي كان يحتل المرتبة الأولى في ترتيب إجمالي الصادرات يتراجع إلى المراتب الأخيرة من حيث الصادرات خارج المحروقات، ونفس الشيء بالنسبة لميناء سكيكدة الذي كان يحتل المرتبة الثانية من حيث إجمالي الصادرات تراجع إلى المرتبة الخامسة من حيث الصادرات خارج المحروقات.

عموما يتضح لنا أن أكبر نسبة من المبادلات التجارية الجزائرية خارج قطاع المحروقات تتم عبر أربع موانئ تجارية تتمثل في كل من ميناء الجزائر العاصمة، ميناء بجاية، ميناء عنابة وميناء وهران. ويتضح لنا أن أغلب المبادلات التجارية الجزائرية من المحروقات تتم عبر كل من ميناء أرزيو وميناء سكيكدة.

نلاحظ أن ميناء أرزيو تصدر المرتبة الأولى من حيث الصادرات الجزائرية خارج المحروقات خلال سنة 2019 بنسبة قدرها 41.93% يليه في المرتبة الثانية ميناء الجزائر العاصمة بنسبة قدرها 13.99% ثم يأتي ميناء بجاية في المرتبة الثالثة من حيث الصادرات الجزائرية خارج المحروقات بنسبة قدرها 9.53%، ثم يأتي في المراتب الأخيرة كل من ميناء تنس، ميناء الغزوات وميناء مستغانم بنسبة إجمالية تقدر بـ: 1.69%، ومن خلال الجدول أعلاه

## الفصل الثاني تحليل تطور التجارة الخارجية عبر الموانئ البحرية الجزائرية في الفترة 2010-2020

نلاحظ أيضا أن هناك إنخفاض في نسبة حركة البضائع في سنة 2020 وذلك بسبب جائحة كورونا التي أثرت على صادرات الجزائرية خارج المحروقات .

**المبحث الثالث: توزيع حركة التجارة الخارجية حسب الموانئ التجارية للفترة 2010-2020**  
للموانئ مكانة هامة في اقتصاديات الدول باعتبارها رئة التجارة الخارجية، حيث تساهم من جهة على تقليص قيمة الصادرات بالنسبة للشاحنين الوطنيين ومن جهة أخرى تضمن حركية وارداتهم مقارنة بمنافسيهم مما يخلق منافسة حقيقية في مجال التجارة الخارجية.

**المطلب الأول: حركة الواردات من البضائع عبر الحاويات حسب الموانئ التجارية**  
**الجدول رقم 2-9: حركة الواردات من البضائع عبر الحاويات حسب الموانئ التجارية (2010 - 2020)**  
الوحدة: مليون طن

الموانئ	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
الجزائر / دلس	1547847	1628006	1701024	1974628	2151345	1994654	1826199	4730542	4779648	4828754	2414377
عنابة	371115	475937	685586	727903	799226	830892	837490	737400	873471	1009542	504771
أرزيو / بطيرة	5035	525	2111	3697	282	11458	83707	117495	126230	134965	67483
بجاية	984235	1120090	1341027	1502264	1431545	1526848	1649517	1455736	1555369	1655002	827501
جن جن	-	-	1853	4274	18972	66719	96775	200357	273470	346583	173292
غزوات	85781	152422	174289	207428	280053	272145	184474	114645	185954	257263	128632
مستغانم	20144	25553	17627	14214	36778	29509	24162	48613	77405	106197	53099
وهران	1266808	1316262	1397528	1289517	1517551	1887086	1968901	1755911	1530931	1755911	877956
سكيكدة	510735	511204	513954	604561	724737	724737	771102	661086	702011	742936	371468
تنس	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
المجموع	3216922	5230079	5.834999	6.324815	6.960489	9.870773	10.624706	9.821785	10077488	10837153	5418579

المصدر: من إعداد الطلبة بناء على معطيات دليل الإحصائيات للموانئ التجارية، المديرية العامة للتجارة البحرية، وزارة النقل الجزائرية.

نلاحظ من الجدول أعلاه أن ميناء الجزائر العاصمة استحوذ تقريبا على المرتبة الأولى خلال سنوات الدراسة من حيث حركة حاويات الواردات عبر الموانئ التجارية، يليه في المرتبة الثانية ميناء وهران ثم يأتي ميناء بجاية في المرتبة الثالثة، أما المرتبة الرابعة فكانت من نصيب ميناء سكيكدة، فميناء وهران الذي كان يحتل المرتبة الثالثة بعد ميناء

## الفصل الثاني تحليل تطور التجارة الخارجية عبر الموانئ البحرية الجزائرية في الفترة 2010-2020

بجاية فيما يتعلق بالواردات، أصبح يحتل المرتبة الثانية فيما يتعلق بالواردات عن طريق الحاويات، وهذا راجع لتخصص ميناء وهران بالدرجة الأولى في النقل بالحاويات.

ونلاحظ أن ميناء الجزائر العاصمة استحوذ على الحصة الأكبر في الواردات الجزائرية عبر الحاويات وذلك بنسبة تقدر بـ 47.42% يليه في المرتبة الثانية ميناء وهران بنسبة 15.19% ثم يأتي في المرتبة الثالثة ميناء عنابة بنسبة 8.66% ويأتي في المراتب الأخيرة كل من ميناء تنس، ميناء أرزيو وميناء بجاية بنسبة إجمالية تقدر بـ: 0.27%.

### المطلب الثاني: حركة الصادرات من البضائع عبر الحاويات حسب الموانئ التجارية

يستحوذ ميناء الجزائر العاصمة على الحصة الأكبر فيما يتعلق بالصادرات الجزائرية عبر الحاويات خلال معظم سنوات الدراسة حسب الموانئ التجارية، يليه في المرتبة الثانية ميناء بجاية ثم يأتي ميناء وهران في المرتبة الثالثة، أما المرتبة الرابعة فيأتي ميناء سكيكدة، والجدول التالي (الجدول 10.2) يوضح ذلك خلال سنوات الدراسة.

الجدول رقم 2-10: حركة الصادرات من البضائع عبر الحاويات حسب الموانئ التجارية (2010 - 2020)

الوحدة: مليون طن

الموانئ	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
الجزائر / دلس	47407	38858	36200	43622	50817	47547	51962	142553	193690	381680	190840
عنابة	26444	10792	11104	6653	2077	2824	11886	18048	5700	18048	9024
أرزيو / بطيرة	124	170	941	862	53	1535	16650	32424	40432	48440	24220
بجاية	257550	29991	324071	393143	316600	227472	211870	535969	576874	617779	308890
جن جن	-	-	106	513	4489	7925	12409	29225	63392	103559	51780
غزوات	2409	3185	3457	6494	7331	5194	2052	1438	2326	5540	2770
مستغانم	154	509	470	1295	977	196	7035	7258	10252	13246	6623
وهران	266555	263616	278089	74771	56982	382413	333421	345636	60705	393095	196548
سكيكدة	4784	4834	2702	7906	12129	5363	5945	9565	9111	9565	4783
تنس	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
المجموع	107.589	315.955	657.141	535.258	451.455	680.468	653.230	922.256	962.481	1639392	795478

المصدر: من إعداد الطلبة بناء على معطيات دليل الإحصائيات للموانئ التجارية، المديرية العامة للتجارة البحرية، وزارة النقل الجزائرية.

كما نلاحظ أن ميناء بجاية تصدر المرتبة الأولى سنة 2019 من حيث حركة الصادرات من البضائع الجزائرية عبر الحاويات حسب الموانئ التجارية بنسبة 59.93% يليه في المرتبة الثانية ميناء الجزائر العاصمة بنسبة 20.12% ثم يأتي في المرتبة الثالثة ميناء وهران بنسبة 6.70% ويأتي في المراتب الأخيرة كل من ميناء تنس، ميناء الغزوات وميناء عنابة بنسبة إجمالية تقدر بحوالي 0.83%.

## الفصل الثاني تحليل تطور التجارة الخارجية عبر الموانئ البحرية الجزائرية في الفترة 2010-2020

كما نلاحظ أن ميناء بجاية استحوذ على المرتبة الأولى سنة 2020 من حيث حركة الصادرات من البضائع عبر الحاويات حسب الموانئ التجارية بنسبة 38.82% يليه ميناء وهران بنسبة 17.07%.

المطلب الثالث: تطور بنية التجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية الجزائرية  
أولاً: توزيع بنية الواردات

الجدول رقم 2. 11: توزيع بنية الواردات حسب البضائع للفترة (2010 - 2020) الوحدة: مليون طن

البضائع ..... السنوات	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
منتجات فلاحية و مواد غذائية	13270240	16365097	15576193	16372264	19103851	20390226	19750837	18340403	19694130	37553857	18776929
وقود ومعادن صلبة	443476	419893	446615	282784	199075	197759	62760	316706	524748	732790	366395
منتجات بترولية	7103628	8513207	10199614	10953685	9473665	10540327	9357778	8926808	9519186	10111564	5055782
معادن و مواد حديدية	4038033	4181858	5077844	5182595	5622816	6434894	5430213	4679487	3925435	4679487	2339744
معادن و مواد البناء	2788206	1571077	3353275	4718406	6164605	6063208	4846606	1752865	1133705	1752865	876433
أسمدة و مواد كيميائية	1015845	1076913	1259763	1352251	1250852	1422682	1051029	955215	1256353	1557491	778746
بضائع مختلفة	5536888	5567327	6389138	7254261	10760698	11029133	11492867	10973597	11330851	11688105	5844053
المجموع	34196316	37695371	42302444	46116246	52575561	56078227	51992091	45945080	47384409	23758392	34038082

المصدر: من إعداد الطلبة بناء على معطيات دليل الإحصائيات للموانئ التجارية المديرية العامة للتجارة البحرية، وزارة النقل الجزائرية (أعداد مختلفة).

يظهر فحص المنتجات الرئيسية من الواردات، تتكون أساساً من المنتجات الفلاحية و المواد الغذائية و البضائع المختلفة و كذا المنتجات النفطية و هذا راجع لضعف الدولة في التكرير إضافة إلى احتياجات المنشآت النفطية لذا تلجأ إلى الاستيراد من أجل تغطية العجز في السوق الوطنية، ثم تأتي مجموعة المعادن و الأسمدة في المرتبة الأخيرة في هيكل وارداتنا.

من خلال الشكل أعلاه<sup>1</sup>:

- المنتجات الفلاحية و المواد الغذائية لسنوات: شهدت المبادلات التجارية الجزائرية خلال سنتين 2018-2019 ارتفاعاً في الواردات و المتمثلة أساساً في المنتجات الفلاحية و المواد الغذائية بنسبة بلغت حوالي 41.56% في سنة 2018 أما سنة 2019 58.06% و في سنة 2020 تراجعت بنسبة قليلة سبب دخول جائحة كورونا فانخفضت نسبتها من إجمالي الواردات الجزائرية.

<sup>1</sup> - من إعداد الطالب بناء على معطيات دليل الإحصائيات للموانئ التجارية المديرية العامة للتجارة البحرية، وزارة النقل الجزائرية، 2018.

- وقود ومعادن صلبة : شهدت المبادلات التجارية الجزائرية خلال سنوات الأخيرة 2018 انخفاض في الواردات والمتمثلة أساسا في الوقود والمعادن الصلبة بلغت نسبته 1.10% وفي سنة 2019 كانت نسبتها 3.08% أما في سنة 2020 فتراجعت على سنة الماضية بنسبة 1.07% من إجمالي الواردات الجزائرية من هاته الفئة.

- منتجات بترولية: شهدت المبادلات التجارية من المنتجات البترولية لسنوات الأخيرة 2018 ارتفاعا ملحوظا بنسبة 12.79% و سنة 2019 بلغت نسبتها 42.55% اما سنة 2020 قدرت نسبتها ب 12.52% من خلال هذه السنة نلاحظ تراجع بالنسبة لسنة الماضية وهذا بسبب جائحة كورونا التي ادت الى انخفاض فيما يتعلق بالواردات.

- معادن ومواد حديدية: شهدت المبادلات التجارية الجزائرية لسنة 2018 و 2019 من المعادن والمواد الحديدية انخفاض في الواردات حيث بلغت نسبته 5.27% بالنسبة لسنة 2018 و 1.97% بالنسبة سنة 2019 أما سنة 2020 شهدت إنخفاض في المبادلات .

- معادن ومواد بناء: وشهدت المبادلات التجارية الجزائرية خلال سنة 2018 بالنسبة 1.52% اما سنة 2019 تتراوح نسبتها حوالي 0.73% وفيما يتعلق بسنة 2020 بلغت نسبتها 0.25% فنلاحظ انخفاض بالمعادن ومواد البناء في الواردات.

- أسمدة ومواد كيميائية: شهدت المبادلات التجارية الجزائرية خلال سنوات الأخيرة انخفاض في الواردات من الأسمدة والامواد الكيميائية خلال 2018 بلغت نسبتها 1.68% وسنة 2019 و 2020 تتراوح نسبتها 0.87%.

- بضائع مختلفة: شهدت المبادلات التجارية الجزائرية من البضائع المختلفة لسنين 2018 و 2019 ارتفاع في الواردات بلغت نسبته في سنة 15.23% وسنة 2019 بنسبة 40.9% أما في سنة 2020 تراجعت بنسبة 17.1%. ويعود ذلك في تدهور الاقتصاد بسبب ظاهرة كورونا.

ثانيا: توزيع بنية الصادرات

الجدول رقم 2.12: توزيع بنية الصادرات حسب البضائع للفترة (2010 - 2020) الوحدة: مليون طن

2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	القطاع - السوات
48508	97016	613150	577484	512251	421157	462347	490813	351951	380329	428685	منتجات فلاحية ومواد غذائية
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	وقود ومعادن صلبة
34564008	60139128	66363893	69128013	70935688	72085112	72187879	68698646	72536046	770873 47	7960799 9	منتجات بتروولية
120179	240357	134296	28235	1510	24301	35208	68723	71943	111221	474118	معادن حديدية
737928	1475856	757391	38926	20558	30092	70920	117991	62929	126599	167430	معادن ومواد البناء
3654325	7308650	4828212	2347774	3235537	2733465	2302106	1208101	1255436	153770 4	1878233	أسمدة كيميائية
1424255	2848510	2615735	2382960	2290159	2069408	2073588	1347694	1219409	121801 7	1138858	بضائع مختلفة
40549203	72109517	75330677	74503392	76995703	77363534	77132047	71931968	75497715	80461216	83695323	المجموع

المصدر: من إعداد الطلبة بناء على معطيات دليل الإحصائيات للموانئ التجارية المديرية العامة للتجارة البحرية، وزارة النقل الجزائرية (أعداد مختلفة).

من خلال الجدول أعلاه :

- **المنتجات الفلاحية والمواد الغذائية:** شهدت المبادلات التجارية الجزائرية خلال سنوات الاخيرة انخفاض في الصادرات والمتمثلة أساسا في المنتجات الفلاحية والمواد الغذائية بنسبة بلغت حوالي 0.81% في سنة 2018 وسنة 2019 بلغت نسبتها 0.13% و سنة 2020 قدرت نسبتها حوالي 0.11% من إجمالي الصادرات الجزائرية.

- **وقود ومعادن صلبة لسنة:** شهدت المبادلات التجارية الجزائرية خلال سنوات الأخيرة نسبة ضعيفة جدا من صادرات هذا النوع من السلع تكاد معدومة تماما.

- **منتجات بتروولية لسنة:** شهدت المبادلات التجارية من المنتجات البتروولية لعام 2018 ارتفاعا في الصادرات من هاته السلع بلغت نسبته حوالي 88.09% وسنة 2019 تراجعت قليلة بنسبة 83.30% واما سنة 2020 انخفضت الى 80.23% بسبب جائحة كورونا وهذا راجع لكون الجزائر أغلبية صادراتها تعتمد بشكل كبير على المنتجات البتروولية.

- معادن ومواد حديدية لسنة: شهدت المبادلات التجارية الجزائرية لسنة 2018 من المعادن والمواد الحديدية انخفاض في الصادرات من هاته السلع نسبته بلغت 0.17% ونسبة لسنتي 2019 و 2020 ارتفعت حوالي 0.62% من الصادرات لهذه السلع.

- معادن ومواد بناء لسنة: شهدت المبادلات التجارية الجزائرية خلال سنة 2018 فيما يتعلق بالمعادن ومواد البناء انخفاض في الصادرات بنسبة بلغت 1.02%. وفي سنة 2019 تراجعت كثيرا بنسبة 0.20% وسنة 2020 بنسبة 0.90%.

- أسمدة ومواد كيميائية لسنة: شهدت المبادلات التجارية الجزائرية من الأسمدة والمواد الكيميائية ارتفاعا في الصادرات من هاته السلع حيث بلغت نسبته 6.40% سنة 2018 وسنة 2019 بنسبة 10.13% كما انخفضت في سنة 2020 بلغت نسبت الأسمدة ومواد الكيميائية الى حوالي 0.90%.

- بضائع مختلفة: شهدت المبادلات التجارية الجزائرية من البضائع المختلفة لانخفاض طفيف جدا في الصادرات من هاته السلع حيث بلغت نسبته 0.01% في سنة 2018 وسنتي 2019 و 2020 حوالي 0.03%.

## خلاصة الفصل

تتوقف تكلفة الخدمات اللوجستية للموانئ التجارية على طبيعة البضائع المنقولة بحرا وكذلك حجم السفينة وكفاءة الموانئ التجارية، بالإضافة إلى تنظيمات الخدمات الملاحية والتجارية في الجزائر.

وتعتبر الموانئ التجارية في الجزائر بصفقتها قاعدة لوجيستية إحدى الركائز الرئيسية في تسيير حركة التجارة الخارجية لأي بلد يمتلك منافذ بحرية، وبين التحليل الاستراتيجي لخدمات الموانئ التجارية أن كل من الموقع الجغرافي، توفر خدمات الموانئ وكفاءتها، أسعار وتكلفة الخدمات المينائية، قوة العمالة، الإدارة وأجهزة الاتصالات يمكن كل ذلك أن يشكل عناصر قوة أو ضعف كما قد تشكل كل من الموانئ المنافسة، أنظمة النقل المختلفة الأنشطة التي يعمل فيها الميناء، عملاء ومستخدم الميناء، فرص متاحة أو تهديدات قد تواجه الموانئ التجارية في الجزائر.

كما سارعت هيئة الموانئ في الجزائر إلى وضع خطط للتنمية وتطوير الموانئ لتكون متناسقة مع التطور الاقتصادي في الجزائر مما يوحي ذلك بالقيام باستثمارات كبرى في الموانئ يدخل ذلك ضمن إستراتيجية الدولة الجزائرية في أحداث تنمية في البلاد.

إن لنظام التحوية مزايا ودور بالغ الأهمية في نقل التجارة الخارجية وتتجلى أهميته في أثر تجارة إعادة الشحن بالحاويات عبر الموانئ التجارية الجزائرية على الاقتصاد الوطني، كما يلعب التخطيط الاستراتيجي للموانئ التجارية في الجزائر دورا مهما في دعم القدرة التنافسية لمحطات الحاويات.

وبين تطور التجارة الخارجية الجزائرية أنه يعتمد بصورة كبيرة على الصادرات النفطية والتي تستغل أساسا في تغطية الواردات الجزائرية من معدات التجهيز والمواد الاستهلاكية الغذائية ومواد البناء والمواد الفلاحية، ونظرا لعجز السياسة المتبعة من قبل الدولة الجزائرية في إطار ترقية الصادرات خارج قطاع المحروقات، فإن الموانئ التجارية الجزائرية وما تلعبه من دور بالنظر إلى نسبة المبادلات التجارية التي تنقلها لا تزال عاجزة عن تنشيط التجارة الخارجية وترقيتها إلى مستوى الطاقات والموارد المتاحة وخاصة فيما يتعلق بتنوع البنية السلعية والمناطق الجغرافية التي تعمل فيها.

ومن خلال تحليل حركة التجارة الخارجية عبر الموانئ التجارية الجزائرية تبين أن الموانئ التجارية الجزائرية تنقسم إلى موانئ تسيطر على حجم التجارة الخارجية والقسم الآخر من الموانئ التجارية الجزائرية متخصص في المحروقات. فميناء الجزائر يسيطر على أغلب المبادلات التجارية الجزائرية، في حين يسيطر ميناء أرزيو على المبادلات التجارية

الخاصة بالمحروقات، كما تبين أن ميناء وهران كثاني ميناء بعد ميناء الجزائر العاصمة من حيث المبادلات التجارية الجزائرية عبر الحاويات.

الخاتمة العامة

الخاتمة العامة

تعمل الحكومة الجزائرية على تطوير النقل البحري في البلاد، من خلال تحديث وتطوير البنية التحتية البحرية وتحسين الخدمات المقدمة للمسافرين والبضائع، كما تعمل على تشجيع الاستثمار في هذا المجال لتعزيز الاقتصاد الوطني.

وعلى الرغم من وجود بعض التحديات التي تواجه قطاع النقل البحري في الجزائر، مثل الاعتماد الشديد على واردات الوقود وارتفاع تكاليف الصيانة، إلا أنه يوجد إمكانيات كبيرة لتحسين هذا القطاع وتعزيز دوره في تطوير الاقتصاد الجزائري.

وبالتالي، يمكن القول بأن النقل البحري في الجزائر يشكل جزءًا هامًا من الاقتصاد الوطني ويمثل إمكانية كبيرة للنمو والتطور في المستقبل، ويتطلب تحديث وتطوير البنية التحتية والسياسات الحكومية الداعمة لهذا القطاع لتعزيز دوره في الاقتصاد الجزائري وتحسين حياة المواطنين.

- نتائج الدراسة:

ومن خلال دراستنا لموضوع النقل البحري في الجزائر ودوره في التجارة الخارجية توصلنا إلى عدة نتائج نظرية وأخرى تطبيقية، تتمثل في ما يلي:

- نقص كفاءة الموانئ الجزائرية ونقص عدد السفن المستخدمة بالنسبة للموانئ العالمية للدول المتقدمة.
- ضعف قدرة نظام النقل بالحاويات في الموانئ الجزائرية وعدم مواكبة تدفق حركة السلع، ينعكس سلبا على زيادة سرعة توصيل المنتجات بين الدول، وهذا ما ينعكس سلبا على كفاءة الموانئ العربية.
- عمليات التجارة الخارجية جد معقدة، ويرجع ذلك لعدة عوامل منها البعد الجغرافي بين المتعاملين الاقتصاديين واختلاف الأنظمة السياسية والاقتصادية للدول، وبالتالي نقص الثقة بينهم، وهو ما نتج عنه عدم التحكم المطلق في تسيير الصفقات الدولية.
- للتجارة الخارجية أهمية بالغة في تقدم العديد من الدول، كالدول الصناعية التي تطورت بفضل حجم صادراتها نحو الدول الأخرى.

- تفيد الدلائل الاقتصادية على مستوى العالم أن التجارة والنقل البحري نشيطان متلازمان، وأن أنشطة النقل والتجارة الخارجية تتأثر ببعضها البعض وأن العلاقة بينهما علاقة تبادلية حيث أن كفاءة نشاط النقل البحري تنعكس على كفاءة النشاط التجاري.
- يكمن دور النقل البحري في عملية التبادل التجاري الدولي وذلك من خلال العلاقة الوثيقة بحركة التجارة الخارجية حيث يعتبر النقل البحري الركيزة الأساسية والقاعدة التحتية لتنمية حركة الصادرات والواردات .
- تؤدي نقص كفاءة الموانئ إلى زيادة عدد السفن المستخدمة على عكس زيادة كفاءة الموانئ التي تؤدي إلى زيادة إنتاجية السفن وإلى نقص عدد السفن في العالم.
- لكي تستطيع الدول مواكبة التطورات الحديثة والسريعة في حجم التجارة الخارجية عليها النهوض بموانئها وتطوير بنيتها التحتية وقطاعاتها الأساسية والخدماتية على وجه الخصوص.
- ترتبط عمليات الشحن والتفريغ في الموانئ بعدد الأرصفة وعمقها وكذا خطة الرصيف، كذلك مرتبطة بعدد روافع الرصيف ونوعيتها ودرجة تدريب وتأهيل السائقين على الروافع وبالتالي كل ذلك يؤثر على مردودية الموانئ بشكل عام.
- تتوقف تكلفة خدمات النقل البحري على طبيعة البضائع المنقولة، نوع وحجم السفينة وكفاءة الموانئ، بالإضافة إلى تنظيمات الخدمات الملاحية والتجارية.
- يبين تطور التجارة الخارجية الجزائرية أن المبادلات التجارية تعتمد بصورة كبيرة على الصادرات النفطية والتي تستغل أساسا في تغطية الواردات، ونظرا لعجز السياسة المتبعة في إطار ترقية الصادرات خارج قطاع المحروقات، فإن الموانئ التجارية الجزائرية وما تلعبه من دور بالنظر إلى نسبة المبادلات التجارية التي تنقلها لا تزال عاجزة عن تنشيط التجارة الخارجية وترقيتها خاصة فيما يتعلق بتنوع البنية السلعية والمناطق الجغرافية التي تعمل بها.
- تمتلك الجزائر علاقات تجارية واسعة مع مختلف دول العالم وهذا راجع إلى الحاجة المتبادلة ما بين الجزائر وتلك الدول، وهذه العلاقة يحكمها مدى تطور الجوانب الاقتصادية المختلفة وحاجة السوق الجزائري إلى التبادل التجاري مع تلك الدول، لذلك نجد أن التبادل التجاري اختلف من دولة إلى أخرى حسب نوع البضائع المستوردة في حين الصادرات الجزائرية إلى تلك الدول تمثلت في النفط والغاز.
- تعاني الموانئ الجزائرية من نقص كبير في أسطولها البحري التجاري.
- تعاني الموانئ التجارية الجزائرية من نقص التجهيزات الضرورية لاستقطاب السفن الكبيرة وهذا ما يحول دون استغلال اقتصاديات الحجم في نقل البضائع مما يؤثر سلبا على تنافسية الموانئ الجزائرية مقارنة بموانئ دول البحر الأبيض المتوسط أو الموانئ العالمية.

- تمثل التجارة البحرية الخارجية 90 بالمئة من حجم التبادل التجاري الدولي ويلعب النقل البحري دورا أساسيا في هذا المجال، وبالنسبة للجزائر فهي ترتبط بالخط البحري في إطار التبادلات الخارجية بنسبة 90% وهذا ما يؤكد أهمية النقل البحري بالنسبة لتجارة الجزائر الخارجية.

#### -التوصيات:

بناء على النتائج المتوصل إليها، نحاول تقديم جملة من التوصيات نراها ضرورية وذات صلة بموضوعنا، وهي كالتالي:

- لغرض تطوير قطاع النقل البحري في الجزائر لا بد من الاهتمام بكل جوانب هذا القطاع سواء من خلال بناء أسطول تجاري بحري أو إنشاء موانئ أو شبكات طرق ووسائل نقل مختلفة.

- العمل على تزويد الأسطول التجاري الجزائري بسفن الحاويات والسفن الخاصة بنقل النفط والغاز السائل لأن هذين النوعين من السفن تعتبر من أهم أنواع السفن في الأسطول التجاري العالمي.

- العمل على تطوير الموانئ لتكون قادرة على استيعاب الحركة التجارية ما بين الجزائر وباقي الدول من خلال بناء موانئ متخصصة تحتوي على كل الإمكانيات والآلات والمخازن لخدمة الشحن والتفريغ والتخزين.

- إعادة تنظيم مخط الموانئ والذي يجب أن يترجم بإعادة الاعتبار للخدمات العمومية وفتح النشاطات المرفئية للمنافسة، وتحسين إجراءات عبور السفن والبضائع المطابقة للاتفاقات الدولية حول التسهيلات البحرية.

- إن جودة البنية التحتية للموانئ والنقل البحري تدعم التجارة الخارجية والاستثمارات الأجنبية، وبالتالي، فإن إصلاحات الموانئ الجزائرية يجعلها تنافسية ومبتكرة وقادرة على جذب استثمارات القطاع الخاص.

- بحكم موقعها الجغرافي المهم يمكن أن تصبح الجزائر مركزا هاما لإعادة الشحن إذا قامت بتطوير الموانئ لتساهم في تحسين الأداء.

- ربط الموانئ البحرية بشبكة الطرق والسكك الحديدية والمطارات لرفع كفاءة الموانئ باعتماد النقل متعدد الوسائل.

- العمل على استخدام تكنولوجيات الإعلام والاتصال في تسيير حركة الحاويات داخل حدود الميناء والعمل على تخفيض مدة انتظار السفن بالميناء إلى أدنى المستويات الممكنة.

- العمل على وضع برنامج زمني لوصول البضائع إلى الموانئ التجارية الجزائرية بناء على إحصائيات وزارة التجارة خلال مدة زمنية، وذلك أن العلم المسبق لكافة الأجهزة يمكنها أو يسمح لها بالاستعداد والاستقبال لهذه البضائع والسفن دون حصول اختناقات في الموانئ، لتصل البضائع إلى المخازن أو جهات الاستهلاك في آجالها.

#### آفاق الدراسة:

إن هذه الدراسة تفتح المجال للقيام بدراسات علمية ميدانية متخصصة بشأن النقل البحري والموانئ، ويمكن أن تكون المواضيع التالية:

- أثر النقل البحري الجزائري في التجارة الخارجية.
- قياس كفاءة الموانئ الجزائرية باستخدام تحليل مغلف البيانات.
- تحليل النمو للموانئ البحرية الجزائرية.



# قائمة المراجع

### المراجع باللغة العربية:

1. أحمد الراشد، تقييم فرص مشاركة القطاع الخاص في انجاز وتطوير عملية أعمال موانئ العراق باستخدام عملية التحليل الهرمي (AHP) دراسة ميدانية في الشركة العامة للموانئ العراقية ، مجلة العلوم الاقتصادية ، ماي 2011، المجلد السابع، العدد 28.
2. أحمد سليمان المشوخي، اقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر العربي للطباعة والنشر الاسكندرية 2003.
3. أحمد عبد المنصف محمود ، (فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية)، الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات GATS وعلاقتها بقطاع النقل البحري في الدول العربية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، 2005.
4. أمال خليف، دور النقل البحري في المبادلات الخارجية للجزائر في ظل الإصلاحات الاقتصادية (87-97)، دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البحري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع التخطيط، جامعة الجزائر، 1997.
5. أيمن النحراوي، تخطيط وإدارة واقتصاديات الموانئ البحرية، الطبعة الأولى، دار الفكر، الإسكندرية، 2014.
6. بلال شاكر ياسين، مفاهيم النقل البحري ، مطبعة، الهلال، الكويت، 2001.
7. بوختالة سمير، زرقون محمد، بن عمارة نوال، واقع وأفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية، المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية، العدد السادس، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، الجزائر، جوان 2017.
8. جمال جويدان الجمل، التجارة الخارجية، الطبعة الأولى، مركز الكتاب الأكاديمي، عمان، الأردن، 2013.
9. حمادة فريد منصور ، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب ، الإسكندرية ، 1998 .
10. حمد سلمان المشوخي، اقتصاديات النقل والمواصلات، دار الفكر العربي، القاهرة، 2003.
11. حياة بن عيسى، تطوير الموانئ وصيانتها مجلة الدراسات القانونية والسياسية، العدد الأول، جامعة تلمسان، 2015 .

12. خالد حسين علي المرزوك، الاتجاهات الحديثة في تفسير التبادل الدولي، كلية الإدارة والاقتصاد، شبكة جامعة بابل، موقع الكلية، نظام التعليم الالكتروني.
13. درقاوي فريدة، دور النقل البحري في الرفع من أداء الموانئ الجزائرية دراسة حالة ميناء مستغانم، رسالة ماجستير تخصص لوجستيك والنقل الدولي، جامعة مستغانم، الجزائر، 2018.
14. رائد فاضل جويد، النظرية الحديثة في التجارة الخارجية، مجلة الدراسات التاريخية والحضارية (مجلة علمية محكمة)، المجلد 5، العدد 17، حزيران 2013.
15. رضا عبد السلام، العلاقات الاقتصادية الدولية بين النظرية والتطبيق، الطبعة الثانية، المكتبة العصرية للنشر والتوزيع، مصر، 2010.
16. زايري بلقاسم ، إقتصاديات التجارة الدولية نماذج نظرية وتمارين ، دار الأديب ، 2006 .
17. زينب حسين عوض الله، العلاقات الاقتصادية الدولية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية ، 2008 .
18. سمية بدوي، إقتصاديات النقل البحري في العالم، مركز الإسكندرية للكتاب ، الإسكندرية، 2005.
19. السيد محمد أحمد السريتي ، إقتصاديات التجارة الخارجية ، مؤسسة رؤية، الإسكندرية 2008 .
20. شقيري نوري موسى، محمد عبد الرزاق الحنيطي، صالح طاهر الزرقان، عبد الله يوسف سعادة، التمويل الدولي ونظريات التجارة الخارجية، الطبعة الثانية، دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، عمان، 2015.
21. عبد الرؤوف رهبان، عوامل قيام التجارة الدولية وتطورها (تباين الظروف الطبيعية والموارد)، المرجع الالكتروني للمعلوماتية
22. عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة ، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، 2009.
23. عبد القادر فتحي لاشين، النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والاندماجات العالمية المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، 2008.
24. عبد القاسم دانو، المؤسسات البحرية الأسس والمعايير، 2004.
25. عبد المنصف محمود ، إقتصاديات وسياسات النقل البحري ، مؤسسة رؤية ، الإسكندرية ، 2010 .

26. عثمان ابراهيم السيد، قضايا النقل في السودان، مركز دراسات الشرق الاوسط و افريقيا، 2004.
27. فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال أفريقيا، جامعة حسيبة بن بوعلي، الجزائر، العدد السابع، 2009.
28. قادي فتحة يسمينة، مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم النقل الدولي، رسالة ماجستير تخصص لوجستيك والنقل الدولي، جامعة مستغانم، الجزائر، 2018.
29. قرين ربيع، عقون شراف، إستراتيجية ترقية الصادرات الجزائرية بين اتجاهات التفاؤل وعوامل الحذر، مجلة ميلاف للبحوث والدراسات، العدد الخامس، جوان 2017.
30. كارلين اولولين، ترجمة مختار سويقي، اقتصاديات النقل البحري دراسة تحليلية عن العالقة بين النقل البحري والتجارة الخارجية، الطبعة الثالثة، الدار المصرية اللبنانية، مصر، 1996.
31. محسن جابر عبدو، الأثر الاقتصادي للنقل البحري، دار وجيدة للنشر، عمان، 2002.
32. محمد خالد الحريري، محمد معن ديوب ، النقل البحري وأهميته بالنسبة للاقتصاد السوري، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية ،سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 30، العدد 3، 2008.
33. محمد سليمان هدى، اقتصاديات النقل البحري، دار الجامعات المصرية، مصر، 1998.
34. مختار السويقي، اقتصاديات النقل البحري، الدار المصرية اللبنانية للطباعة ، الطبعة الثالثة، مصر، 2001 .
35. مختار علالي، الصادرات النفطية ودورها في ترقية التجارة الخارجية الجزائرية، مجلة الدراسات المالية والمحاسبية والإدارية، العدد الثامن – ديسمبر 2017.
36. مراد عبيدات، التبادل الدولي بين أطروحات نظريات التجارة الدولية وواقع المتغيرات الاقتصادية العالمية، مجلة علوم الاقتصاد والتسيير والتجارة، العدد 21، جامعة الجزائر، 2012.
37. مصطفى أحمد حمد، اقتصاديات النقل في السودان، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا ، السودان، 2008 .
38. نوال عبد الكريم الأشهب، التجارة الدولية، الطبعة الأولى، دار أمجد للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2015.

39. هارون احمد عثمان، الاقتصاد البحري مع الاشارة خاصة لمشاكل الدول النامية ، الأكاديمية العربية للنقل البحري، جامعة الدول العربية، 1981.
40. هشام بوريش، رجم نصيب، إدارة الموانئ البحرية في ظل العولمة الاقتصادية، الطبعة العربية الأولى، جامعة باجي مختار عنابة، الجزائر، 2018.

### المراجع باللغة الأجنبية :

41. World Economic Forum, The case for Trade and Competitiveness, on line (www.wef.org), 2015.
42. Elena Ramona TERZEA, THE CONCEPT OF INTERNATIONAL TRADE AND MAIN CLASSIC THEORIES, SEA-Practical Application of Science, Volume IV, Issue 2 (11), 2016.
43. - BOUMBALI Bachir, Les échanges commerciaux en valeur Ajoutée : une nouvelle norme pour les statistiques du commerce international, Revue Algérienne de la mondialisation et des politiques économiques, N° 04 – 2013 ..
44. Ali Boukhalfa, Soheir Benlakhlef, INTERNATIO NAL TRADE, IS IT A NATURAL EXTENSION OF A DOMESTIC TRADE?, Journal of Industrial Economics, Vol 11, December 2016..
45. - Robert Aps, Mihhail Fetissof, Floris Goerlandt, Towards STAMP based dynamic safety management of eco-sociotechnical maritime transport system, Science Direct, 3rd European STAMP Workshop, STAMP EU 2015 .

### المواقع الإلكترونية :

1. [https://www.aljazeera.net/news/ebusiness/ /](https://www.aljazeera.net/news/ebusiness/)
2. <https://ar.wikipedia.org/wiki/>
3. <http://business.uobabylon.edu.iq/lecture.aspx?fid=9&lcid=18057>
4. <http://almerja.net/reading.php?i=4&ida=1862&id=1845&idm>
5. <https://www.algerport.com>.
6. <https://www.portannaba.com>
7. [https:// www.oranport.com](https://www.oranport.com)

8. <https://www.arzew-port.com>
9. [https:// www. skikdaport.com](https://www.skikdaport.com)
10. <https://www.bejaiaport.com>
11. <https://www.djendjen port.com>
12. <https://www.mostaganem port.com>
13. <https://www. porttenes.com>