



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة الشهيد حمه لخضر بالوادي
كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
قسم العلوم الاقتصادية

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي
ميدان العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
الشعبة: علوم تجارية
التخصص: مالية وتجارة دولية

تحليل مؤشرات النقل البحري الدولي للبضائع
دراسة حالة لمجموعة من الدول العربية في الفترة (2010-2023)

تحت إشراف الأستاذ:
د. حمزة باني

إعداد الطلبة:

د. عبد الفتاح بن يامه
د. محمد البشير بن موسى
د. محمد بقاص

لجنة المناقشة:

رئيسا
مشرفا ومقررا
ممتحنا

جامعة الشهيد حمه لخضر بالوادي
جامعة الشهيد حمه لخضر بالوادي
جامعة الشهيد حمه لخضر بالوادي

د. خضير عقبة
د. حمزة باني
د. حملاوي سكيبة

الموسم الجامعي: 2025/2024

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شكر وتقدير

يقول تعالى في محكم كتابه ﴿لَئِنْ شَكَرْتُمْ لَأَزِيدَنَّكُمْ﴾

فالحمد لله الذي يقل مع جلاله حمد الحامدين، والشكر له على ما تفضل وأنعم والصلاة والسلام على خير المرسلين، نبي الله الأكرم.

ونتقدم بالشكر إلى من رسم لنا طريق النجاح ورعى هذه الثمرة منذ أن كانت فكرة في الأذهان إلى غاية اخراجها في هذه الصورة.

إلى الأستاذ المشرف:

"د. حمزة بالي".

الملخص:

تحتوي الدراسة على فصلين، حيث تناولت في فصلها النظري المفاهيم الأساسية المتعلقة بالنقل البحري، أهميته، أنواعه، ومؤشرات قياس أدائه، في حين خصص الفصل التطبيقي لتحليل البيانات والمؤشرات الخاصة بالتجارة البحرية ومعايير الأداء اللوجستي ومؤشرات الموانئ في الدول المعنية.

أظهرت النتائج أن معظم الدول العربية لا تزال تواجه تحديات كبيرة في مجال النقل البحري، منها ضعف البنية التحتية، وقصور في الأنظمة الإدارية والرقمية، إلى جانب ضعف التكامل بين الموانئ العربية. كما تبين من خلال مؤشر الأداء اللوجستي أن غالبية الدول العربية تسجل مستويات متوسطة إلى ضعيفة مقارنةً بالدول المتقدمة، ما يؤثر سلباً على قدرتها التنافسية في سلاسل الإمداد العالمية.

وقد أظهرت الدراسة تبايناً واضحاً بين الدول من حيث تطور موانئها واستثماراتها في القطاع، حيث برزت دول الخليج العربي (مثل الإمارات والسعودية) كنماذج متقدمة نسبياً مقارنة بدول شمال إفريقيا والمشرق العربي. وفي المقابل، سجلت بعض الدول تحسناً طفيفاً في السنوات الأخيرة نتيجة الإصلاحات الجزئية والتوجه نحو الرقمنة.

الكلمات المفتاحية: النقل البحري الدولي، البضائع، المؤشرات.

Abstract:

The study contains two chapters, where in its theoretical chapter, the basic concepts related to maritime transport, its importance, types, and indicators of its performance measurement, were dedicated, while the applied chapter is devoted to analysis of data and indicators of marine trade, logistical performance standards and ports indicators in the countries concerned.

The results showed that most Arab countries are still facing great challenges in the field of maritime transport, including weak infrastructure, and palaces in administrative and digital systems, as well as poor integration between Arab ports. It was also found through the logistical performance index that the majority of Arab countries record medium to weak levels compared to developed countries, which negatively affects their competitiveness in global supply chains.

The study showed a clear variation between countries in terms of the development of their ports and investments in the sector, as the Arab Gulf states (such as the Emirates and Saudi Arabia) emerged as relatively advanced models compared to North African countries and the Arab East. On the other hand, some countries have registered a slight improvement in recent years as a result of partial reforms and the trend towards digitization.

Keywords: International maritime transport, freight, indicators.

فهرس المحتويات

شكر وتقدير

I	فهرس المحتويات
III	قائمة الأشكال
IV	قائمة الجداول
2	مقدمة

الفصل الأول: مفاهيم أساسية حول النقل البحري للبضائع

7	تمهيد:
8	المبحث الأول: مدخل إلى نشاط النقل البحري للبضائع
8	المطلب الأول: ماهية النقل البحري
16	المطلب الثاني: أنواع الخدمات النقل البحري للبضائع
21	المطلب الثالث: مؤشرات قياس خدمة النقل البحري للبضائع
23	المبحث الثاني: السياسات والاتفاقيات المعتمدة في نشاط النقل البحري للبضائع
23	المطلب الأول: سياسات النقل البحري للبضائع
27	المطلب الثاني: المنظمات المنظمة لنشاط النقل البحري
30	المطلب الثالث: المعاهدات والاتفاقيات المسيرة للنقل البحري
34	المبحث الثالث: مساهمة خدمات النقل البحري للبضائع في التنمية الاقتصادية
35	المطلب الأول: إستراتيجية التنمية الاقتصادية
50	خلاصة الفصل

الفصل الثاني: دراسة تحليلية لمؤشرات النقل البحري في الدول العربية

52	تمهيد:
53	المبحث الأول: واقع التجارة البحرية الدولي ومعايير قياس الأداء اللوجستي
53	المطلب الأول: لمحة عامة عن التجارة البحرية الدولية
59	المطلب الثاني: المعايير الدولية لقياس مؤشر الأداء اللوجستي
63	المبحث الثاني: واقع ومؤشرات النقل البحري في الدول العربية
63	المطلب الأول: تحليل لواقع النقل البحري في الدول العربية

المطلب الثاني: مؤشرات أداء الموانئ البحرية العربية.....	67
المبحث الثالث: معوقات وتحديات النقل البحري في الدول العربية.....	71
المطلب الأول: معوقات تطوير النقل البحري بين الدول العربية.....	71
المطلب الثاني: التحديات التي تواجه صناعة النقل التجاري البحري العربي.....	74
خلاصة الفصل:.....	79
الخاتمة.....	81
قائمة المراجع.....	85

قائمة الأشكال

الجدول رقم (1-1): نموذج لميزان الخدمات الملاحية.....	45
الجدول رقم (1-2): نمو التجارة البحرية الدولية خلال الفترة (2010-2023)	53
الجدول رقم (2-2): أسعار الشحن بالحاويات لسنة 2025.....	56
الجدول رقم (2-3): متوسط الوقت في الميناء لجميع السفن في عام 2023	59
الجدول رقم (2-4): ترتيب أفضل الدول عالميًا وبعض الدول العربية البارزة وفقًا لمؤشر الأداء اللوجستي (LPI) لعام 2023.....	62
الجدول رقم (2-5): الأسطول التجاري مصنف من خلال إعلام التسجيل وأنواع السفن خلال الفترة (2010-2023)	63
الجدول رقم (2-6): حركة نقل البضائع في ميناء الحاويات الدول العربية، (2010-2023) الوحدة: ألف حاوية مكافئة (TEU)،	65
الجدول رقم (2-7): مؤشر كفاءة خدمات الموانئ البحرية العربية لسنة 2023	67
الجدول رقم (2-8): مؤشر ارتباط موانئ الدول العربية بموانئ العالم في الفترة 2010-2023	69

قائمة الجداول

- شكل رقم (1-1): الأهداف الجوهرية للتنمية الاقتصادية..... 39
- الشكل رقم (1-2): رسم بياني يوضح نمو التجارة البحرية الدولية خلال الفترة (2010 - 2023) الوحدة: مليون طن..... 54
- الشكل رقم (2-2): أسعار الشحن بالحاويات (2025)..... 56

مقدمة

مقدمة

يُعد النقل البحري الدولي للبضائع من الدعائم الجوهرية التي ترتكز عليها التجارة الدولية في العصر الحديث، إذ يمثل الوسيلة الأهم لنقل السلع والمنتجات بين مختلف الدول عبر البحار والمحيطات، نظرًا لقدرته العالية على استيعاب كميات ضخمة من البضائع بتكلفة منخفضة نسبيًا مقارنة بوسائل النقل الأخرى. وقد ساهم التطور التكنولوجي في هذا المجال في تحسين أداء السفن التجارية ورفع كفاءتها، كما أتاح استخدام نظم حديثة لإدارة سلاسل الإمداد، ما أدى إلى تسريع العمليات التجارية وتحقيق نوع من التكامل الاقتصادي العالمي. ويتميز النقل البحري بانتظامه واعتماده على شبكة دولية من الموانئ، ما يتيح إمكانية الوصول إلى مختلف الأسواق العالمية، ويجعل منه محورًا رئيسيًا في عملية التبادل التجاري بين الدول المتقدمة والنامية على حدّ سواء.

وتكمن أهمية دراسة موضوع النقل البحري الدولي للبضائع في كونه لا يقتصر فقط على الجانب اللوجستي، بل يشمل أبعادًا قانونية وتنظيمية واقتصادية تُسهم مجتمعة في بناء منظومة متكاملة تدعم التجارة الخارجية. إذ يخضع هذا القطاع لجملة من الاتفاقيات الدولية التي تنظم حركة السفن وحقوق وواجبات الأطراف المتعاقدة، إضافة إلى القوانين الوطنية الخاصة بكل دولة والتي تؤثر عمليات الشحن والتفريغ والتأمين والمنازعات. ومن هنا تنبع ضرورة البحث في هذا المجال، لا سيما في ظل التحديات المعاصرة التي يشهدها كالتقلبات الاقتصادية، والقيود البيئية، والتغيرات الجيوسياسية، والتي تلقي بظلالها على حركة الملاحة البحرية وتُحتمّ البحث عن آليات أكثر كفاءة واستدامة لتسيير هذا القطاع الحيوي بما يواكب متطلبات العولمة الاقتصادية.

وبالتالي وعلى ضوء ماسبق نطرح هذه الدراسة إشكالية رئيسية:

- ماهو واقع تطورات مؤشرات أداء النقل البحري للبضائع في الدول العربية؟

التساؤلات الفرعية:

- ماذا نعني بالنقل البحري للبضائع؟
- ما هي أبرز المؤشرات المعتمدة في قياس أداء النقل البحري الدولي للبضائع؟
- كيف تطورت مؤشرات النقل البحري في كل من الدول محل الدراسة خلال الفترة (2010-2023)؟
- ما العوامل التي تؤثر على أداء النقل البحري في الدول العربية (بنى تحتية، سياسات، استثمارات...)?
- ما هي العوائق والصعوبات التي تواجه الدول العربية النقل البحري؟

الفرضيات:

- هناك تفاوت واضح في مؤشرات النقل البحري الدولي للبضائع بين الدول العربية نتيجة لتفاوت البنى التحتية والسياسات المينائية.
- تطور النقل البحري مرتبط بشكل كبير بمدى توجه الدول نحو تحسين مناخ الاستثمار في البنية التحتية البحرية.
- هناك علاقة إيجابية بين تطور مؤشرات النقل البحري ونمو حجم التجارة الخارجية في الدول العربية.

أهمية الدراسة:

- تساهم هذه الدراسة في تسليط الضوء على واقع قطاع النقل البحري في الدول العربية، والذي لا يحظى غالبًا بما يكفي من الدراسات المقارنة المعمقة.

- تقدم تحليلاً علمياً لمستوى أداء الموانئ والنقل البحري في دول مختارة، وتُبرز التحديات والمعوقات التي تعيق تقدم هذا القطاع.

أهداف الدراسة:

- تحليل وتفسير مؤشرات النقل البحري الدولي للبضائع في مجموعة من الدول العربية خلال الفترة (2010-2023).

- تحديد الفوارق الجوهرية في الأداء البحري بين الدول محل الدراسة.

- إبراز أهم العوامل المؤثرة في فعالية وكفاءة النقل البحري في الدول العربية.

المنهج المستخدم:

تم الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي لدراسة مفاهيم النقل البحري ومؤشراته، وعلى المنهج المقارن لتحليل الفروقات بين أداء الدول العربية المختارة. كما تم استخدام المنهج الكمي في تحليل البيانات والإحصائيات الرسمية الواردة من مصادر دولية ك UNCTAD.

صعوبات الدراسة:

- نقص البيانات الدقيقة أو المحدثة لبعض الدول العربية، خاصة تلك التي تعاني من ظروف أمنية أو سياسية.

- تفاوت طرق قياس المؤشرات بين الدول، مما صعب عملية المقارنة الدقيقة.

- صعوبة الوصول إلى مصادر رسمية مباشرة باللغة العربية، مما تطلب الاعتماد على مصادر أجنبية وتحليلها بدقة.

- تعدد العوامل المؤثرة في النقل البحري، مما جعل من الصعب فصل التأثيرات المتداخلة في بعض الحالات.

الفصل الأول:

مفاهيم أساسية حول

النقل البحري للبضائع

تمهيد:

يُعد النقل البحري من أقدم وأهم وسائل نقل البضائع على المستوى العالمي، حيث يمثل شريانًا حيويًا للتجارة الدولية بفضل قدرته على نقل كميات ضخمة من السلع بتكلفة منخفضة نسبيًا مقارنةً بوسائل النقل الأخرى. وقد تطور هذا القطاع بشكل كبير مع مرور الوقت، ليشمل أنواعًا متعددة من السفن، مثل ناقلات الحاويات وناقلات النفط وسفن البضائع العامة، إلى جانب بنية تحتية متكاملة من الموانئ والخدمات اللوجستية. ويتميز النقل البحري بقدرته العالية على الربط بين القارات، مما يجعله عنصرًا استراتيجيًا في سلاسل التوريد العالمية.

تتفرع مفاهيم النقل البحري لتشمل جوانب قانونية وتنظيمية وتقنية، من بينها وثائق الشحن مثل "سند الشحن البحري"، وأطراف العملية مثل المرسل، والناقل، والمرسل إليه. كما تتعلق المفاهيم الأساسية بعوامل مثل التعريفات البحرية، التأمين على البضائع، ومخاطر النقل، إلى جانب الالتزامات الدولية التي تنظم هذا القطاع مثل اتفاقيات "إنكوترمز" واتفاقية هامبورغ. ويُعد فهم هذه المفاهيم ضروريًا لضمان سلاسة حركة البضائع وتحقيق الكفاءة في العمليات التجارية البحرية.

وفي هذا الفصل سنتطرق إلى المباحث التالية:

المبحث الأول: مدخل إلى نشاط النقل البحري للبضائع

المبحث الثاني: السياسات والاتفاقيات المعتمدة في نشاط النقل البحري للبضائع

المبحث الثالث: مساهمة خدمات النقل البحري للبضائع في التنمية الاقتصادية

المبحث الأول: مدخل إلى نشاط النقل البحري للبضائع

يؤدي النقل البحري دورا فعالا في اقتصاديات الدول المتقدمة والنامية خاصة تلك التي تحضى بمقومات طبيعية واقتصادية لممارسة هذا النشاط، وذلك من خلال الخدمات التي يقدمها في مجال نقل البضائع بحرا.

المطلب الأول: ماهية النقل البحري

يعد النقل البحري وسيلة مهمة من وسائل النقل عامة والنقل الدولي خاصة، وتنشأ أهميته كونه نشاطا تسيطر عليه أعداد محدودة من الدول لأنه نشاط كثيف الاستثمار يصعب على الدول النامية تنبيهه. أولا: ماهية نشاط النقل البحري: سوف نتعرف على تعريف النقل البحري وأهميته كما يلي:

1. تعريف نشاط النقل البحري:

تعريف النقل: بالرغم من وضوح مسألة النقل للوهلة الأولى من حيث دلالاته، إلا أن تعاريفه تباينت واختلفت من قبل المختصين ووردت له عدة تعاريف نذكر منها:

"يمكن التعبير عن النقل بأنه ذلك النشاط الاقتصادي، الذي يعمل من خلال وسائله المختلفة على اختزال البعدين الزماني والمكاني للأفراد والسلع بهدف خلق المنافع أو زيادتها أو تطويرها¹".

"يعرف النقل بأنه خدمة من الخدمات ينتج منفعة في الزمان والمكان يضمن تنقل الأشخاص والبضائع على متن مركبة معدة لهذا الغرض ولمسافة مقبولة².

¹ هاشم مرزوك الشمري، عبد الحسين محمد العنكي، جعفر عبد الأمير الحسيني، استراتيجيات تعزيز القدرة التنافسية للموانئ في ظل الاقتصاديات الحديثة، الطبعة الأولى، دار الأيام للنشر والتوزيع، عمان، 2014، ص 12.

² فارس بويكور، سليم بوقنة النقل والتنمية - حالة استثمارات النقل قيد الانجاز في الجزائر الملتقى الوطني حول الاقتصاد الجزائري: قراءات حديثة في التنمية"، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2021.

هو عبارة عن خدمة من الخدمات ذات الطابع الاقتصادي، الاجتماعي، الإنتاجي، وهو بمثابة نظام حركة للأفراد والسلع باستخدام المرافق والوسائل اللازمة بهدف تحقيق وتسهيل انتقالهم من مكان لآخر¹.

يمكن القول أن النقل هو عملية تحويل الأشخاص أو البضائع من مكان إلى آخر باستخدام وسائل مختلفة مثل السيارات، القطارات، السفن أو الطائرات. ويُعد النقل من الأنشطة الحيوية التي تسهل حركة الأفراد وتدعم التبادل التجاري بين المناطق والدول، كما يساهم في ربط الأسواق وتنشيط الاقتصاد وتيسير الحياة اليومية.

1.1. تعريف النقل البحري: يعرف النقل البحري بأنه نشاطاً إنتاجياً من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية (مكانية) وزمانية وذلك بنقلها من مكان إلى آخر، كما يعد نشاطاً توزيعياً نظراً لدوره الأساسي في عملية التبادل وتوزيع السلع محلياً ودولياً، واعتبرت الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات GATS سنة 1999 قطاع النقل البحري قطاعاً تجارياً حيث يقوم بنقل أكبر جزء من البضائع حول العالم وتم وصفه أيضاً قطاعاً خدماتياً يقوم بمهمة تجارة الخدمات للمستفيدين من الموانئ².

من خلال التعريفات السابقة يمكن تعريف النقل البحري على أنه: النقل البحري هو أحد أنواع النقل الذي يتم عبر البحار والمحيطات باستخدام السفن لنقل البضائع أو الركاب من ميناء إلى آخر. ويُعد من أقدم وأهم وسائل النقل في العالم، خاصة لنقل كميات كبيرة من البضائع لمسافات طويلة بتكلفة منخفضة مقارنة بوسائل النقل الأخرى، كما يلعب دوراً رئيسياً في التجارة الدولية وربط الأسواق العالمية ببعضها البعض.

¹ غائم هاجر، أسماء حدباوي، واقع وآفاق النقل المستدام في الجزائر، الملتقى الدولي حول استراتيجيات وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في إطار التنمية الوطنية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة المسيلة، يومي 07-08 نوفمبر 2013.

² أحمد الراشد، تقييم فرص مشاركة القطاع الخاص في إنجاز وتطوير عمليات 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.

2.1. العناصر الرئيسية لمنظومة النقل البحري: لكي تتم عملية النقل البحري¹ لابد من

توافر أربعة عناصر رئيسية:

✓ السفينة؛

✓ الميناء؛

✓ البضائع (البضاعة المنقولة)؛

✓ خدمات النقل البحري للبضائع.

أ- السفينة:

وردت عدة تعريف للسفينة من بينها:

تمثل السفينة وسيلة النقل البحري التي أسقطت حاجز المسافات الطويلة بين الدول، وبتكلفة اقتصادية² محدودة وفي زمن محدد بالطبيعة والقوة المستخدمة في تسيير السفينة والتي كانت متباينة بين الرياح وقوة البخار والطاقة النووية. عرفت السفينة في معاهدة لاهاي الخاصة بتوحيد بعض قواعد سندات الشحن على أنها كل مركب مستعمل في نقل البضائع بحراً³.

ب- الميناء:

تعريف الميناء: وردت عدة تعاريف للميناء نذكر منها:

-يمكن تعريف الميناء على أنه مكان تلاقي وسائل النقل المختلفة لنقل وعبور البضائع للداخل والخارج أو المكان الذي تلجأ إليه السفن للاحتماء من العواصف، وعموماً يتكون الميناء من عنصرين أساسيين هما⁴:

¹ محمد زوكية خميس، جغرافية النقل، الطبعة الأولى، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2000، ص 65.

² عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، 2009، ص 45.

³ عبد القادر فتحي لاشين فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والاندماجات العالمية، بحوث ودراسات المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مصر، 2008، ص ص 24-25.

⁴ أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009، ص 25.

- واجهة بحرية تشمل مساحة مائية محمية صناعيا أو طبيعيا إزاء الظواهر الطبيعية كأخطار الأعاصير والأمواج...
- مساحة أرضية تقام عليها المخازن والأرصفة مجهزة بمعدات ووسائل النقل.
- الميناء هو تلك النقطة العقدية بين اليابسة والماء والتي من شأنها توفير حركة آمنة وكفاءة بين نمطي النقل المختلفين.

ت- طبيعة البضاعة المنقولة:

تعتبر البضائع العنصر الأساسي في هذا النشاط، إذ أن السفينة بلا بضاعة لا قيمة لها والميناء بلا بضاعة لا قيمة له، إذن فهي العنصر الأساسي لما تدره السفينة من عوائد نتيجة نقلها¹، بالإضافة إلى أرباح الموانئ جراء استقبالها للبضائع، إذن البضائع هي العنصر المشترك بالنسبة للميناء والسفينة.

إن البضائع المنقولة بواسطة النقل البحري إما أن تكون سائلة كالبتترول والغاز وتسمى ببضائع الصب السائل وتنقل بسفن ناقلات خاصة، أو تكون بضائع جافة كبضائع الصب الجاف من أمثلتها (الفحم، الحديد، الفوسفات الحبوب...)، ونجد بضائع الصب الجاف النمطية كالذيق والأرز والسكر وغيرها وهناك بضائع عامة وهي البضائع المنقولة إما بطريقة تقليدية أو بواسطة الحاويات، وتختلف تكاليف البضائع باختلاف طبيعتها، فالسلع ذات الحجم الكبير والسلع التي تشكل خطر على السفينة قد ترتفع تكاليف نقلها.

ولقد جاء في المادة الأولى في الفقرة ج من اتفاقية بروكسل 1924 " أن البضاعة تشمل الممتلكات والأشياء والبضائع من أي نوع باستثناء الحيوانات الحية والحمولة المصرح عنها بموجب اتفاقية النقل أنها موضوعة على سطح السفينة وأنها منقولة عليها².

¹ علي عبد اللاوي، مصطفى الحافظ إدارة وتشغيل الموانئ الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، جمهورية مصر العربية، 2000، ص 20-21.

² شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري (التجارة الخطية) فعاليات التطبيق ومتطلبات الريادة الدار الجامعية، مصر، 2006، ص 34. هلال العيد، نظام التعويض عن البضائع في عقد النقل البحري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، فرع العقود والمسؤولية كلية الحقوق جامعة الجزائر، 2011، ص 24.

ث - خدمات النقل البحري للبضائع:

لقد أولت الدول البحرية المتقدمة أهمية كبيرة لتجارة الخدمات البحرية إدراكا منها لما يحققه هذا النشاط من قيمة مضافة إلى الاقتصاد وعائد اقتصادي للاستثمار، ذلك لأن العناصر التي تعرفنا عليها لا بد لها من خدمات تؤدي للسفن والبضائع لاكتمال هذا النشاط وانه من المناسب أن نولي هذه الخدمات نظرة تتلاءم مع آثارها الاقتصادية ويمكن تقسيمها إلى ما يلي:

خدمات الشحن والتفريغ يعتبر هذا النشاط من أهم النشاطات في مجال خدمات السفن والبضائع في الموانئ، إذ يختص هذا النشاط بشحن وتفريغ البضائع وكلما ارتفعت معدلاته كلما انخفضت مدة بقاء السفن بالموانئ وارتفعت معدلات التداول، وهذا ينعكس على بضائع صب جاف نمطية هي بضائع يمكن نقلها في عبوات خاصة ويمكن تحديد حجم العبوة ووزنها¹.

2. أهمية النقل البحري للبضائع:

ليس من الممكن اليوم أن نتخيل اقتصادا في العالم يمكن أن ينمو بدون تجارة ملاحية، فقد أضحى للنقل البحري دور حيوي وفعال في اقتصاد الدول المتقدمة والنامية على حد سواء، وذلك لما يقدمه للتجارة الخارجية من خدمات مهمة وما له تأثير مباشر على النشاط الاقتصادي والدخل الوطني، فالنقل البحري يعتبر قطاعا هاما وحساسا تحرص الدولة على تماسكه وحمايته فهو يؤثر على الرفاهية الاقتصادية والاجتماعية ويساعد على تعمير المناطق وتوطن الصناعات من خلال التوسع في مشروعات الموانئ. وان كانت أهمية النقل البحري تظهر من خلال دوره في التنمية الاقتصادية والعمليات الإنتاجية والتسويقية، ومساهمته في تحسين ميزان المدفوعات وعمله على توسيع دائرة السوق وتقسيم العمل

¹ رابح بوقرة، محاد عريوة، أهمية تفعيل نشاط مؤسسات قطاع النقل البحري ودورها في النهوض بالتجارة الخارجية والمساهمة في التنمية الاقتصادية الشاملة في الجزائر، ملتقى دولي حول " استراتيجيات وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في إطار التنمية الوطنية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة المسيلة، يومي 07 08 نوفمبر 2013

الدولي، فإن دور النقل البحري وأهميته لا تقتصر على ذلك إنما تتعداها، فمتى وجدت صناعة وطنية جيدة وقوية للنقل البحري فلا شك أنه سيكون لها دورها في تنويع العمالة وخلق فرص جديدة للعمل، سواء في صناعة النقل البحري أو في الصناعات المغذية لها، فالصناعة البحرية هي صناعة لها كثافة عمالية عالية، فامتلاك الدولة لأسطول بحري وطني يحد من المصاعب التي يمكن أن تواجه الدولة في أوقات الحروب والأزمات، ويحمي تجارتها فهذا يقلل الاعتماد على الغير اقتصاديا.

إن الإسهام الاقتصادي لقطاع النقل البحري في الاقتصاد الوطني يكون على مختلف الأصعدة ويمكن التعرض له بصورة موجزة في النقاط التالية¹:

- فتح فرص عمل أمام الإطارات والخبرات بمختلف تخصصاتها ومجالاتها؛
- تحقيق إيرادات مباشرة لخزينة الدولة من رسوم الموانئ البحرية وإيرادات الخدمات التي تقدمها المنشآت التابعة للدولة؛
- الآثار الايجابية لنشاط النقل البحري على ميزان المدفوعات الدولية؛
- إن تطوير الأسطول التجاري البحري الوطني يمثل عملية ذات بعد استراتيجي ترتبط بالأمن الوطني للدولة من ناحية إمدادات المواد الغذائية ولاسيما السلع الإستراتيجية؛
- الآثار الايجابية لارتفاع الخدمات التابعة لقطاع النقل البحري وانعكاساتها في كفاءة منظومة التجارة الخارجية للدولة؛
- حدوث وفرة في العملة الأجنبية كمقابل للخدمات المقدمة للسفن والركاب؛
- الإيرادات التي تحققها الدولة في شكل رسوم وضرائب على أنشطة المنشآت المرتبطة بالنقل البحري. وبوجه عام يمكن أن نقرر أن أهمية قطاع النقل البحري هي مسألة لا جدال بشأنها اختلافها.

¹ أيمن النحراوي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014، ص ص 100-101.

ومع أهميته من دول إلى أخرى يمكن تحديد مدى الإسهام الاقتصادي لنشاط النقل البحري من خلال:

- تقدير نسبة الدخل المحقق في قطاع النقل البحري إلى قيمة الدخل الإجمالي بتكلفة عوامل الإنتاج الجارية، ومقارنة نسبة الإسهام بالقطاعات الاقتصادية الأخرى؛
- تقدير أعداد العمالة في قطاع النقل البحري، ومقارنته بإجمالي فرص العمل في القطاعات الاقتصادية الأخرى؛
- تقدير إجمالي الرواتب والأجور المدفوعة للإطارات والعمالة بالقطاع ونسبتها إلى إجمالي قيمة الرواتب والأجور المحققة في الاقتصاد الوطني.

3. خصائص النقل البحري:

يتصف النقل البحري بعدة خصائص تميزه عن غيره من أنماط النقل الأخرى ويمكن حصرها فيما يلي¹:

(1) الارتباط الوثيق بين النقل البحري والتجارة الدولية:

إن وسيلة النقل الأكثر استعمالاً في التجارة الدولية هي النقل البحري، إذ ارتبط بها ارتباطاً وثيقاً منذ القدم بسبب ما يتمتع به من مميزات كالقدرة العالية للسفن، بحمل آلاف الأطنان من البضائع خلال الرحلة الواحدة، كما تنقل سفينة الركاب مئات الركاب في الرحلة الواحدة، وتصل مساهمة النقل البحري حوالي 80% في التجارة الدولية، حيث يعبر حوالي 25000 بليون طن من الشحنات بالمحيطات سنوياً، بالمقارنة مع 7000 بليون طن من الحمولات عن طريق السكك الحديدية و3000 بليون طن عن طريق البر².

(2) توافر معلومات ضخمة في صناعة النقل البحري:

يعتمد نشاط النقل البحري على توافر كم هائل من المعلومات اللازمة لضمان انتظام وتعظيم إنتاجية هذا النشاط، ابتداء من المعلومات عن القارات وأنواع العملات بيانات عن

¹ حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 2000، ص 410.

² نفس المرجع، ص 426.

الموانئ البحرية، ويتم تبادل هذه المعلومات الكترونياً من خلال نظم اتصالات متقدمة تعمل على نقلها بين المحطات الأرضية والسفن والجمارك، وتنعكس أهم فوائد منظومة المعلومات على النحو التالي:

✓ انجاز أنشطة النقل البحري بأقل وقت وجهد وتنفيذها بأقل تكلفة¹؛

✓ رفع كفاءة الميناء البحري من خلال استقباله لعدد كبير من السفن خلال فترة زمنية نفسها.

(3) صناعة النقل البحري كثيفة رأس المال:

تتصف صناعة النقل البحري بكثافة رأس المال بالمقارنة بصناعات النقل الأخرى، فمثلاً السفينة وهي من بين العناصر الأساسية المكونة للنقل البحري لا بد أن تتوفر على مواصفات خاصة بالإضافة إلى احتوائها على وسائل اتصال وكشف ذات كفاءة عالية نظراً لبقاء السفينة في المياه لفترات زمنية طويلة، ويمكن قياس الكثافة الرأسمالية لصناعة النقل البحري من خلال عدة مؤشرات، كقياس تكلفة بناء السفن والموانئ وبظهور سفن الحاويات وتقنية النقل متعدد الوسائط ساهم ذلك في سرعة تحول الموانئ البحرية من الكثافة العمالية إلى الكثافة الرأسمالية.

(4) استخدام التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري:

تعتمد صناعة النقل البحري على التكنولوجيا الحديثة، التي انعكست على بناء وتطوير السفن وذلك من خلال أساليب إدارتها وبنائها ووسائل تشغيلها بالإضافة إلى تطوير أساليب تداول البضائع بالموانئ².

(5) انخفاض تكلفة النقل البحري:

يعد النقل البحري أول أنماط النقل من حيث التكلفة، بسبب قدرته الكبيرة على التعبئة، لذا فهو ينافس أنماط النقل الأخرى في مجال نقل السلع منخفضة القيمة كبيرة الحجم كخامات

¹ سميرة إبراهيم محمد أيوب اقتصاديات النقل (دراسة تمهيدية)، الدار الجامعية، مصر، 2003، ص 48.

² سميرة إبراهيم، محمد أيوب، مرجع سابق، ص 53.

المعادن¹ (فحم، فوسفات، خشب...) بالإضافة إلى الحيوانات الحية والمحاصيل الزراعية، إذ يتم الاعتماد على النقل البحري في المبادلات الدولية وأسهم في ذلك أحجام السفن الكبيرة التي تلبي احتياجات التجارة الدولية².

(6) الطرق الملاحية البحرية:

يتميز النقل البحري أيضا بوجود خطوط ملاحية بصورة طبيعية ولا تحتاج إلى استثمارات لإنشائها أو صيانتها، وهذه الطرق البحرية تتكون من بحار ومحيطات فهي هبة طبيعية مجانية من الله على عكس الطرق البرية فهي تحتاج إلى بناء كطرق السكك الحديدية ذات تكلفة باهظة ويمكن التمييز بين الخطوط الملاحية البحرية التالية³:

✓ خطوط ملاحية ساحلية خاصة بسفن الملاحة الساحلية؛

✓ خطوط ملاحية منتظمة خاصة بسفن ذات الرحلات المنتظمة؛

✓ خطوط ملاحية غير منتظمة خاصة بالسفن الجواله؛

✓ خطوط على البحار مخصصة للسفن والناقلات العملاقة.

المطلب الثاني: أنواع الخدمات النقل البحري للبضائع

يقصد بأنشطة النقل البحري تلك الخدمات التي تؤديها إدارة الميناء للسفن أثناء وصولها إليه أو قبل القيام بالرحلة البحرية، وسنورد في النقاط الفرعية التالية أهمها⁴:

¹ أيمن النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009، ص 198.

² محمد خميس زوكة، مرجع سابق، ص 82.

³ أحمد عبد السميع علام، علم اقتصاديات النقل، الطبعة الأولى، دار الوفاء لدينا للطباعة والنشر الإسكندرية 2009، ص 56.

⁴ عبد القادر فتحي لاشين الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات وعلاقتها بقطاع النقل البحري في الدول العربية، بحوث ودراسات جامعة الدول العربية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية 2005، ص 65.

1. خدمات القطر والإرشاد والرباط:

هي خدمة إرشاد السفن لدخول الميناء بسلام وتراكيها ورباطها على الرصيف وكذا خروجها من الميناء بعد انتهاء أعمالها من شحن أو تفريغ، وكلما كانت هذه الخدمات منظمة وسريعة كلما كان الدخول وخروج السفن من وإلى الميناء بطريق آمنة وسريعة¹.

2. خدمات الشحن والتفريغ:

ويعتبر هذا النشاط من أهم النشاطات في مجال خدمات السفن والبضائع بالموانئ حيث أنه المختص بشحن وتفريغ البضائع وكلما ارتفعت معدلات الشحن والتفريغ كلما انخفضت مدة بقاء السفن بالميناء، وهذا عامل مهم حيث ينعكس أثره على تحديد مستويات النوالين وزيادة الطاقة الاستيعابية للموانئ علاوة على أثره على اقتصاديات تشغيل السفن.

كما أن هذا النشاط مسؤول عن سلامة البضائع أثناء الشحن والتفريغ والنقل، من مخازن الإبداع فكلما انخفضت مخاطر تلف البضائع المتداولة بالميناء كلما انخفضت قيمة التأمين عليها، وتهتم شركات التأمين العالمية والمحلية بمتابعة ما يصيب البضائع من تلف بكل ميناء وتحديد مستواه أو تصنيفه من خلال تحديد قيمة التأمين على البضائع المشحونة أو المفرغة به.

3. خدمات التخزين والمستودعات:

يتم تخزين البضائع الصادرة حتى شحنها في المخازن والساحات الموجودة بالميناء أو الملحقة به وتعتبر هذه الخدمة مكاملة لعمليات الشحن والتفريغ والتجارة العابرة (الترانزيت). وترجع أهميته إلى ضرورة تخزين البضائع الواردة لحين إتمام أصحابها لكافة الإجراءات اللازمة للإفراج عنها جمركيا وما يتطلبه ذلك من إجراءات تتعلق بالتصريح بدخولها من السلطات المختلفة وفقا للإجراءات القانونية المتبعة مع توفير الوقت لأصحاب الشأن في

¹ محمود حامد محمود عبد الرزاق، اقتصاديات النقل الدولي البري والبحري والجوي، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2013، ص 233.

تجهيز وسائلهم لنقل هذه البضائع من الموانئ مع مراعاة عدم تكس الأرصفة بالبضائع والتي يمكن أن تؤثر على حركة الشحن والتفريغ¹.

4. خدمات تموين السفن "التوريدات البحرية":

تعد خدمات تموين السفن من الخدمات الهامة حيث يتم توفير احتياجات السفن الأساسية من المواد الغذائية والوقود والزيوت والمياه وقطع الغيار والمعدات اللازمة لها، وتعتبر من أهم الخدمات التي لها مورد اقتصادي مرتفع. وإذا ما نفذت هذه الخدمات بأسلوب جيد وبأسعار منافسة فإن ذلك يؤدي إلى جذب العديد من السفن إلى الميناء وتحقيق عائد مرتفع وقيمة مضافة عالية.

5. خدمات صيانة وإصلاح السفن وتخريدها:

حيث تعتبر هذه الخدمات من أهم الأنشطة الصناعية والخدمية التي تقدم في الموانئ حيث أن الكثير من السفن قد تتعطل لأي سبب من الأسباب بالموانئ وتتطلب إجراء الإصلاحات اللازمة لها، كما أن الكثير من السفن تخطط لإجراء بعض الإصلاحات اللازمة والصيانة الدورية لها أثناء توقفها في الموانئ لإجراء عمليات الشحن والتفريغ وتوفير الوقت والتكلفة إذا ما توجهت إلى أماكن مخصصة للإصلاح. وتشمل هذه الخدمات أعمال الماكينات والكهرباء والسطح والبدن وجميع أعمال الصيانة والإصلاح اللازمة للسفن المترددة على الموانئ.

6. وكلاء الشحن:

يعتبر نشاط وكلاء البضاعة أو وكلاء الشاحن من الخدمات المساعدة للنقل البحري، وتعتبر العمليات التجارية التي تتمثل في ترتيب حجز فراغات على السفن لشحن البضائع، وما تتطلبه من اتصالات بالشاحنين والسوق الملاحي وإبرام عقود النقل الملاحي وإبرام عقود النقل البحري من المهام الرئيسية لوكيل البضاعة والتي تحتاج إلى خبراء متخصصين في هذا المجال لدراسة السوق الملاحي وشروط التعاقد مع ملاك ومشغلي السفن للوصول إلى أفضل شروط التعاقد من حيث الالتزام بمواعيد الشحن وأسعار وشروط النقل التي تحقق

¹ محمود حامد محمود عبد الرزاق، مرجع سبق ذكره، ص 236.

مصلحة الشاحنين خاصة وأن عقود النقل البحري من العقود الفنية التي تحتاج إلى متخصصين ذوي خبرة ودراية في أساليب التفاوض وتفهم لشروط التعاقد¹.

ويلاحظ أنه مع تطور النقل الدولي متعدد الوسائط وسيطرته على كميات كبيرة من الحركة الدولية لتدفق الحاويات، فقد ازداد نطاق وحجم الأعمال التي يقوم بها وكلاء الشحن نظرا لاعتماد الشاحنين عليهم لنقل بضائعهم بالإضافة إلى لجوء ملاك السفن إلى هؤلاء الوكلاء لملء فراغات سفنهم.

مما سبق يتضح أهمية الدور الذي يلعبه وكلاء الشحن في الوقت الحالي وما سوف يصبحون عليه في المستقبل بسيطرتهم على حجم كبير من البضائع المطلوب نقلها، وذلك نتيجة التنسيق المستمر والمتزايد مع متعهدي النقل الدولي متعدد الوسائط الذي أصبح سمة العصر ومستقبل النقل في القرن الحادي والعشرين.

ومن الجدير بالذكر أنه نظرا لأهمية هذا النشاط فإن ظاهرة التحالف والاندماج بين وكلاء الشحن بدأت تأخذ اتجاها متزايدا في أوروبا وأمريكا لخلق كيانات قوية تستطيع السيطرة على أكبر قدر من حركة البضائع، بما يمكنهم من زيادة سيطرتهم على سوق النقل ومن بينه سوق النقل البحري بأبعاده المختلفة.

7. خدمات ربط البضائع:

يتمثل في ربط البضائع وحجز فراغاتها على السفن ويراعي بالدرجة الأولى قيمة النولون وجودة الخدمة والتوقيت المطلوب لشحن البضائع وغالبا ما يمارس هذا النشاط المتخصص من خلال شركات إما مملوكة للدولة أو القطاع الخاص أو من خلال مكاتب متخصصة.

¹ بوقرة رابح، عريوة معاد، أهمية تفعيل نشاط مؤسسات قطاع النقل البحري ودورها في النهوض بالتجارة الخارجية والمساهمة في التنمية الاقتصادية الشاملة في الجزائر، الملتقى الدولي حول استراتيجيات وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في إطار التنمية الوطنية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة المسيلة، يومي 7-8 أكتوبر، 2013، ص5.

8. وسطاء النقل:

تفرض آليات السوق العالمية المعاصرة التخصص في حقل الإنتاج والتوزيع والتمويل وهذا ما تركز عليه مؤسسات الإنتاج والتجارة بالاعتماد في أداء خدمات النقل على متخصصين وكلاء أو متعهدين ذوي خبرة في المجالات القانونية والعمليات الخاصة بنقل البضائع، ونظم الاستيراد والتصدير وإتمام الإجراءات الجمركية وعمليات فحص وتغليف البضائع، ويفضل الشاحنون الاعتماد على ناقل واحد يتحمل مسؤولية تحريك ونقل البضائع من الباب إلى الباب، وإصدار وثيقة نقل واحدة تغطي كافة مراحل النقل وتحتوي على شروط عقد النقل ونولون نقل شاملة.

9. متعهد والبضائع:

يؤدي متعهد البضائع دورا مهما في تنشيط حركة نقل البضائع على الخطوط الملاحية المنتظمة، كما يساهم في تحسين ميزان مدفوعات، بلده فمتعهدو النقل لهم دورا في تشجيع الصادرات عن طريق تجميع البضائع من صغار المصدرين وتكريس خبرتهم في اجتذاب حركة النقل الدولي للبضائع إلى بلدانهم مع خفض تكلفة النقل، وساهم تطور نظم الاتصالات والمعلومات في تزويد عملائهم ببيانات عن الأسواق، وتختلف الوظيفة الاقتصادية لمتعهد النقل البضائع من وضع لآخر في كونه وكيلا عاديا بالعمولة للنقل حيث ينوب عن أحد العملاء ويتولى إبرام عقد النقل باسمه ولحساب موكله المرسل.

10. خدمات القيمة المضافة:

الخدمات مثلها مثل السلع المادية تحتاج إلى ظهور دائم وبرامج تحسين في منافعها وطرق تقديمها من شأنها رفع الأداء الاقتصادي للميناء وتحسين جاذبية للمزيد من المتدخلين، بما ينعكس على زيادة تنافسيته. وهناك العديد من الخدمات التي تعد ذات قيمة مضافة يمكن تصنيفها إلى:

○ اللوجستيات ذات القيمة المضافة وتنقسم إلى:

• الخدمات العامة:

وتشمل التحميل والتفريغ التحزيم والتفكيك تخزين البضائع الصب، تخزين السوائل، المخازن العامة، المخازن المجهزة مراكز التوزيع¹.

• خدمات المتكاملة:

وتشمل رقابة الجودة، عادة التعبئة التجميع اختبار المنتج الإصلاح، إعادة الاستخدام التجزئة.

○ تسهيلات ذات قيمة مضافة:

وتشمل تسهيلات الانتظار الموازين التسهيلات الجمركية تسهيلات الصيانة وإصلاح الشاحنات صيانة وإصلاح الحاويات تسهيلات التنظيف تسهيلات الناقلات، تأجير التrolات، خدمات الأمان والأمن الفنادق والمطاعم والكافيتريات².

المطلب الثالث: مؤشرات قياس خدمة النقل البحري للبضائع

توجد مؤشرات كثيرة تستخدم لقياس جودة ونوعية الخدمة التي يقدمها الميناء لعملائه من الشاحنين والمستوردين وملاك السفن ومن بين المؤشرات المستخدمة نذكر منها:

1. الزمن اللازم لبقاء السفينة في الميناء:

هو متوسط الوقت الذي تقضيه السفن في الميناء خلال فترة زمنية معينة (سنة مثلاً) تستخدمه السلطات المينائية لتقرير مدى جودة الخدمات المقدمة للسفن، أما بالنسبة لمالك السفينة فيهتم بالوقت المطلق الذي تستغرقه هذه الأخيرة في الميناء، ويمكن تقسيمه إلى جزئين رئيسيين هما:

¹ رشيد غلاب، تحسين خدمات الموانئ باستخدام نماذج صفوف الانتظار، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في علوم التسيير، تخصص اقتصاد. ص 58.

² عبد القادر فتحي لاشين، مرجع سابق، ص 149.

أ. زمن الانتظار¹:

هو متوسط المدة التي تقضيها السفينة من ساعة وصولها إلى الميناء وحتى وقت رسوها إلى جانب الرصيف الذي تتداول فيه البضائع. وهذا الوقت يكون كبيرا في حالة عدم وجود رصيف نتيجة لتكدس الميناء بالسفن وعادة وقت الانتظار يمثل نسبة صغيرة من الوقت الكلي الذي تقضيه السفينة في الميناء².

ب. زمن الخدمة:

هو الزمن الإجمالي الذي تقضيه السفينة على الرصيف في عمليات الشحن والتفريغ بما في ذلك وقت الأعطال وتحسب بالساعات أو بالأيام أي أنه الوقت الكلي للسفينة على الرصيف سواء تعمل أو لا تعمل.

2. معدل أشغال الرصيف:

هي الفترة الزمنية التي يكون فيها الرصيف مشغول بالسفن، ويحدد بفعالية الطلب على خدمات الميناء ويمكن قياسه على فترات مختلفة (أسبوع، شهر، سنة) وعادة ما يحسب كنسبة مئوية.

3. مؤشر الطلب:

هذه الميزة في خاصية "تزامن الإنتاج والاستهلاك" الطلب على النقل البحري ليس حساسا فقط بالنسبة لسعر النقل كما هو الشأن بالنسبة للموارد الاقتصادية الأخرى، ولكن أيضا بالنسبة لنوعية الخدمة والتي تضم كمؤشرات مدة النقل الراحة، الأمان، بحيث يعبر عن مدة الوقت بالساعات وعن الأمان باحتمال الحوادث في الخط، أما الراحة يكمن قياسها بمؤشر حجم الطلب على فراغات السفن، إذ أن نوعية الخدمة لا ترتبط فقط بالعرض ولكن تتأثر

¹ أحمد خليل أحمد بريدان، دراسة مشروع توحيد معايير صناعة النقل البحري في الوطن العربي الاجتماع الخامس عشر لمجلس الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية على الخط، الإسكندرية، مارس 2010، عدد مميز ، متاح على <http://www.arabfcs.org/dbbinl.pdf> (أطلع عليه في 2025/04/11)، ص3.

² حملاوي ربيعة مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر TEPAL، أطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الدكتوراه علوم اقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2008، ص 184.

بتغيرات الحركة، أي الوقت المستغرق لنقل البضائع، وكما تساهم في تنشيط حركة الطلب على النقل في دول العالم كل من المساحة والسكان، وحجم التجارة العالمية¹.

4. مؤشر العرض:

إن نشاط النقل مرتبط أيضا بالمحيط والبيئة، ويعود ذلك إلى نمط الهياكل القاعدية ونوعية وسائل النقل البحري، وتحسين نوعية الخدمات ونمط النقل على المحيط لأبد من تحسين مسؤولية البنية الأساسية وتطويرها، وفي نفس الوقت تطوير وسائل النقل، ومن أهم أدوات قياس نشاط النقل البحري نسبة تكلفة النقل مقارنة بالدخل، وكذا قياس عوامل الإنتاج في طول شبكة النقل (طول الرحلة)، واليد العاملة في قطاع النقل البحري.

المبحث الثاني: السياسات والاتفاقيات المعتمدة في نشاط النقل البحري للبضائع

نظرا لأهمية النقل البحري فقد سعت العديد من الدول إلى تنظيمه وذلك بوضع السياسات والاتفاقيات والمعاهدات التي تتضمن السير الحسن لهذه الخدمة لا سيما تلك المتعلقة بنقل البضائع².

المطلب الأول: سياسات النقل البحري للبضائع

عرف النقل البحري وجود سياستين تميز بهما سياسة حرية النقل البحري وسياسة الحماية في مجال النقل البحري وهو ما سنستعرض إليه في هذا المطلب.

أولاً: سياسة حرية النقل البحري

يقصد بهذه السياسة أن تكون جميع الطرق الملاحية حرة أمام الدول وغير مقيدة، أي أن تكون البحار مفتوحة لكل السفن مهما كانت جنسياتها وهذا يعطي للنقل البحري الصفة الدولية، ونبعت هذه السياسة من هولندا نتيجة لفكرتين متعارضتين.

¹ عبد اللاء مصطفى عبد الحافظ، إدارة وتشغيل الموانئ الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، جمهورية مصر العربية، 2000، ص 56.

² عبد القادر فتحي لاشين، مرجع سابق، ص 19.

وبالرغم من تأثير التجاربيين في الدول الأوروبية باحتكارهم لحركة نقل التجارة والبضائع بتفضيلهم استخدام السفن الوطنية، إلا أن الهولنديين اتبعوا سياسة حرية الملاحة في تصدير خدماتهم الملاحية واعتمدوا على المنافسة في مجال النقل البحري وليس على الاحتكار، وهذه المنافسة أدت إلى ظهور التخصص والكفاءة في مجال النقل البحري حيث سارع الهولنديين إلى بناء سفن خفيفة وسهلة القيادة لمنافسة السفن الشراعية المعتمدة في ذلك الوقت والتي كانت ثقيلة الوزن وبطيئة الحركة ثم وحدوا تصميم السفن واشتروا لوازم بنائها بالجملة وبالإضافة إلى رخص البناء وقلة عدد طاقم السفينة، وحرصوا على استخدام بحارة من أي جنسية بأقل الأجور الممكنة وبهذا تمكنوا من تقليل نفقات تشغيل السفن إلى أقل مستوى، فأصبحت تكاليف النقل بالسفن الهولندية أقل بكثير من النقل باستخدام السفن المنافسة هذا الانفتاح تدعم في سنة 1849 من خلال ما أصدرته بريطانيا من قوانين ملاحية اعتبرت بداية حقيقية لحرية التجارة العالمية والمواصلات البحرية فاعترفت لحرية البحار وفق منظور آدم سميث¹ الداعم لحرية التجارة. تعتبر صفة العالمية والمنافسة الحرة في مجال النقل البحري حجر الأساس في تخصص الدول الأوروبية في مجال النقل البحري، ويرجع تفوق هذه الدول في هذا المجال للعوامل التالية²:

- ✓ ساعدت حركة التصنيع في هذه الدول على اكتساب الخبرة التي أدت إلى البدء في بناء السفن الحديدية واستخدام الآلات البخارية بها والعمل على تحسين هذه البواخر؛
- ✓ هيأت المستعمرات الظروف للاستخدام الواسع للأساطيل التجارية في نقل التجارة بشكل سريع في نموها بكميات متوازنة ذهابا وإيابا³؛

¹ ا. أحمد عبد المنصف، مرجع سبق ذكره، ص ص 133-134

² سميرة إبراهيم محمد أيوب، مرجع سبق ذكره، ص 158.

³ بروجي قورين، دور الموانئ التجارية في تنشيط التجارة الخارجية حالة ميناء وهران التجاري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية فرع تسويق وتجارة دولية، جامعة حسيبة بن بوعلي، شلف، 2012، ص 84.

- ✓ التنظيمات البحرية التي أنشأت في جميع أنحاء العالم أعطت للسفن مساعدات للتوسع في تجارة جديدة، بالإضافة إلى اهتمام الدول الأوروبية الصناعية بإقامة البنية الأساسية لصناعة النقل البحري كالموانئ والاتصالات...؛
- ✓ تركزت الأسواق العالمية التجارية في بعض بلدان أوروبا؛
- ✓ اعتماد المجتمع الأوروبي في معيشتة على النقل البحري حيث نشأت خبرات وتقاليده وأخلاق ضرورية لنجاح هذه الصناعة.

ثانياً: سياسة حماية النقل البحري

بعد الحرب العالمية الثانية واجهت معظم الدول مشاكل التنمية خاصة في مجال التجارة الخارجية فاعتمدت إلى امتلاك أساطيل وطنية لتساعدها على الإسراع من وتيرة التنمية، إلا أن معظم هذه الدول والنامية بوجه خاص لا تملك خبرة صناعية أو بحرية تكفيها من تفعيل تجارتها الخارجية وبالتالي صادفت عدت صعوبات في تشغيل أساطيلها في ظل المنافسة الحرة من الأساطيل ذات الخبرة الواسعة والإدارة الإستراتيجية، فكان على هذه الدول أن تتبنى سياسات الحماية من أجل مساعدة أساطيلها التجارية حديثة النشأة وهو ما جعل فكرة النشاط الملاحي العالمي على أنه نشاط الانتقادات محلاً للعديد من حر ويمكن تعريف سياسة الحماية بأنها مساعدة أو إعانة تمنحها الحكومة لصالح الصناعة الوطنية في مجال النقل البحري، لتدعيم قدرتها التنافسية في الأسواق الملاحية العالمية، فالإجراء الحمائي يهدف إلى خفض التكاليف المرتفعة أو زيادة الإيرادات بحسب الإعانات المقدمة وقد تتدخل الحكومات لدعم أساطيلها الوطنية إما بطريقة مباشرة لتغطية خسائر مؤقتة حتى لا تتخلف عن مسايرة الأساطيل العالمية، أو بطريقة غير مباشرة وذلك بمنح السفن الوطنية حق الأولوية في النقل والمعاملة المميّزة في الموانئ ويمكن حصر هذه الإعانات في العناصر التالية¹:

¹ أنظر: أحمد عبد المنصف محمود، مرجع سبق ذكره، ص 136.

أ. إعانات التشغيل:

تمنح هذه الإعانات من قبل الحكومة إلى الشركة المدعومة في شكل مبلغ من المال، ومن خلال هذه الإعانات لا تضمن الحكومة أي أرباح للشركة المدعومة.

ب. إعانات البناء:

تمنح هذه الإعانة عادة بغرض مساعدة صناعة بناء السفن في دولة معينة على شكل نسبة مئوية من تكلفة البناء الإجمالية كما يمكن للدولة أن تقدم هذه الإعانة لشركاتها الوطنية الملاحية على شكل مساعدة في دفع جزء من التكاليف من أجل بناء سفن حديثة التكنولوجيا، كما توجد أنواع أخرى من الإعانات الخاصة ببناء السفن تتمثل منح القروض الميسرة وبتسهيلات مغرية من أجل بناء سفن جديدة وتحديث الأسطول الوطني.

ت. الإعانات الضريبية:

تقوم هذه الإعانات بمنح إعفاءات ضريبية للشركات الوطنية الملاحية قد تكون في شكل إهلاك سريع للسفن يخصم من إيرادات الشركة واغلب الدول تمنح سفنها إعفاءاً ضريبياً.

ث. الإعانات السياسية للأسطول البحري:

في هذا النوع من الإعانة يمكن إدراج سياسة حصر الملاحة الساحلية للدولة فيما بين موانئها في نشاط الأسطول الوطني فقط.

ج. الإعانات الاجتماعية:

في هذا النوع من الإعانات تقوم الحكومات بدعم العناية الصحية والتعليم والتدريب لأطقم السفينة بالإضافة إلى تغطية التكاليف المرتبطة بالضمان الاجتماعي.

ح. تفضيل العلم وسياسة التفضيل التجاري:

يخص هذا النوع من الدعم جميع الطرق التي تتبعها الحكومة من أجل نقل جزء معين من تجارتها الخارجية عبر سفنها الوطنية وتتمثل هذه الإجراءات في:

- منح تراخيص استيراد للتجار بشرط استخدام السفن الوطنية؛
- تخفيض الرسوم الجمركية ورسوم الموانئ عند نقل البضائع بواسطة السفن الوطنية؛

- استخدام الضغط الحكومي من أجل جعل الشاحنين يستخدمون السفن الوطنية؛
- عقد الاتفاقيات التجارية الثنائية بين دولتين لحجز التجارة بينهما لنقلها على سفن الدولتين مناصفة أو تبعا لنسب محددة.

المطلب الثاني: المنظمات المنظمة لنشاط النقل البحري

نتيجة لتطور حركة الملاحة البحرية العالمية، ولكون النقل البحري تنتج عنه مخاطر عديدة تتنافى مع القوانين والتشريعات الدولية الخاصة بحماية البيئة كمشكل التلوث مثلا، كان لزاما على المجتمع الدولي التصدي إلى هذا النوع من المخاطر، وهو ما تجسد في إنشاء منظمات بحرية متخصصة في معالجة هذه القضايا نذكرها فيما يلي:

أولا: المنظمة البحرية الدولية "OMI":

من المسلم به أن أفضل طريقة للسلامة في البحر تكون بتطوير اللوائح الدولية التي تتبعها كل الدول لتعزيز السلامة البحرية، ففي سنة 1948 عقد مؤتمر دولي بجنيف تم بموجبه اعتماد اتفاقية إنشاء المنظمة البحرية الدولية رسميا وكان اسمها المنظمة ما بين الحكومات المراقبة للملاحة البحرية، وفي 22 ماي 1982 أصبحت تسمى بالمنظمة البحرية الدولية "OMI" فهي: "منظمة تقنية متخصصة تابعة للأمم المتحدة، وهي أول منظمة عالمية عالجت المسائل البحرية تهتم بوضع قوانين وتقنيات من أجل الأمن والسلامة البحرية"، وتضم حوالي 170 بلد عضو وثلاثة أعضاء منتسبين مهامها الأساسية يمكن حصرها فيما يلي¹:

- إنشاء إطار تنظيمي لصناعة النقل البحري يكون عادلا وفعالا معتمدا عالميا؛
- تحقيق الأمن البحري، وحماية البحار من التلوث الذي تحدثه السفن؛
- التعليم والتدريب البحري، وتطوير البنية البحرية؛

¹ المنظمة البحرية العالمية على الخط، متاح على WWW.IMO.ORG (اطلع عليه في 2025-05-22).

- تعزيز النقل البحري المستدام والتنمية المستدامة البحرية، وهي واحدة من الأولويات الرئيسية للمنظمة البحرية الدولية في السنوات المقبلة.

ثانياً: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية

أدى قلق الدول النامية حول مكانتها في التجارة الدولية إلى الدعوة لعقد مؤتمر لمعالجة المشاكل التي تهددها، حيث عقد مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية في جنيف سنة 1964 ويتكون هذا المؤتمر من حوالي 163 دولة عضو ويهدف بشكل عام إلى توسيع التجارة الخارجية والتطور الاقتصادي خاصة فيما بين الاقتصاديات النامية ويتمحور برنامج عمل المؤتمر حول هدفين أساسيين هما:

- تحسين فعالية النقل البحري؛
- تكثيف مساهمة الدول النامية في النقل البحري الدولي ومعالجة المشكلات المتعلقة بالتجارة.

ولتحقيق هذه الأهداف أرسى هذا المؤتمر جملة من الشروط أهمها:

- ضرورة التعاون بين المؤتمرات الملاحية والشاحنين؛
- منح الأولوية لتحسين التسهيلات المتعلقة بالموانئ؛
- أن تعمل الدول السائرة في طريق النمو على تحسين نوعيات أساطيلها البحرية وفقاً للمعايير الاقتصادية الدولية.

تم انعقاد دورة المؤتمر في 1965 وهي أول دورة أعدت برامج عمل حول النقل البحري والموانئ انبثقت عنها مجموعات عمل تتمثل مهمتها في¹:

- دراسة مختلف مجالات النقل الدولي للبضائع؛
- التكفل بمشاكل النقل بالحاويات على مستوى الأمم المتحدة؛
- تقديم المساعدات التقنية للدول النامية وذلك بتقل مستشارين إلى هذه الدول لدراسة المشاكل الخاصة بالنقل البحري والموانئ؛

¹ ربيعة حملاوي مردودية المؤسسات المينائية، مرجع سبق ذكره، ص 143.

○ المساعدات التقنية لسياسات النقل في الدول النامية.

ثالثاً: منظمة العمل الدولية OIT

منظمة العمل الدولية هي إحدى أقدم منظمات الأمم المتحدة المتخصصة، وهي المنظمة الوحيدة التي تتميز بتركيبة ثلاثية تضم الحكومات أرباب العمل والعمال، أنشئت هذه المنظمة سنة 1919 مقرها جنيف، عدد أعضائها 175 عضو (دولة) من أهم مهامها نجد¹:

○ إعداد البرامج الدولية لتحسين شروط العمل والحياة، وتطوير إمكانيات الشغل والحفاظ

على الحقوق الأساسية للأفراد؛

○ وضع مقياس عالمي للعمل؛

○ تتكلف بنشاطات التعليم والتكوين لتقديم الجهود.

وهدف المنظمة الرئيسي هو تحقيق العدالة الاجتماعية وحماية حقوق العمال وضمان مستويات الأجور المناسبة، وفي المجال البحري كانت المنظمة من أوائل الجهات التي طالبت بوضع حد أدنى للأجور بالنسبة للعمال البحرية وظروف التوظيف البحري وعدد ساعات العمل².

وافقت المنظمة على 38 اتفاقية متعلقة بالعمل البحري حيث تعتبر الجزائر عضو في المنظمة منذ 1962 وفيما يلي بعض الاتفاقيات المبرمة:

- السن الأدنى للعمل البحري وتحديد فترة العمل؛

- تنصيب البحارة ومنح عطل مدفوعة الأجر للبحارة، بالإضافة لتوفير السكن للفرق العاملة.

المطلب الثالث: المعاهدات والاتفاقيات المسيرة للنقل البحري

مع تطور حجم المبادلات التجارية بين الدول زادت المسؤوليات وحدثت الخلافات حول البضائع المنقولة خاصة إذا فسدت أو أتلقت لأي سبب ينجر عنها تعويضات يتحملها مالك

¹ ربيعة حملاوي، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع، مرجع سبق ذكره، ص 58.

² ربيعة حملاوي، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع، مرجع سبق ذكره، ص ص 62-63.

السفينة، مما دفع بملك السفن المطالبة بإعفائهم قانونيا عن الأخطاء التي تقع في الملاحة أو على إدارة السفينة حيث طالبت عدة دول بوضع معاهدة دولية لتنظيم العلاقة بين الشاحنين والناقلين [ملاك السفن أو المستأجرين].

أولا: معاهدة بروكسل "سند الشحن" 1924

تم إبرام هذه المعاهدة ببروكسل في 25 أوت 1924 لإرساء القواعد والقوانين الخاصة بتنظيم العلاقة بين الشاحنين والناقلين والناشطين في مجال النقل البحري للبضائع، وعرفت بمعاهدة سندات الشحن، حيث انظم إليها العديد من الدول، وبموجبها حررت شروط الإعفاء من المسؤولية في حالة إهمال أو إتلاف البضائع من قبل الناقل، وباعتراف الجميع فان هذه المعاهدة أقرت الحلول للعديد من المشاكل التي قد تحدث بين الناقلين والبنوك والمؤمنين والتوفيق بينهم، ودخلت حيز التنفيذ دوليا اعتبارا من 02 جوان 1931 بعد استكمال عدد التوقيعات المطلوبة، وحرصت هذه المعاهدة على تبني فلسفة جعلت التزامات الناقل من النظام العام فلا يجوز الاتفاق على عكسها، كما أنهت عصر الإعفاء المطلق من المسؤولية وأعطت حلا مقبولا لمشكلة توزيع مخاطر النقل¹.

ويحرر عقد النقل البحري بوثيقة تدعي سند الشحن الذي نظم من قبل أحكام معاهدة بروكسل، والمعدلة بموجب بروتوكول 23 فيفري 1968، هذه المعاهدة² تنظم نقل البضائع عبر البحر شريطة أن يكون النقل بين دولتين مختلفتين بواسطة وثيقة الشحن حيث تضمنت هذه الاتفاقية أحكاما خاصة بمسؤولية الناقل البحري وأحكاما أخرى خاصة بإعفائه من المسؤولية وأحكام أخرى بتحديد مسؤوليته، وعند تطبيق هذه المعاهدة لابد من اعتبار ما يلي:

1) نوعية البضاعة:

حسب ما نصت عليه المادة الأولى من المعاهدة " لتطبيق المعاهدة وجب أن يكون النقل دوليا أي بين موانئ دولة ودولة أخرى بموجب سند شحن أو وثيقة أخرى مماثلة "، تطبق

¹ أيمن النحراوي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، مرجع سبق ذكره، ص 302-303.

² ربيعة حملاوي، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع، مرجع سبق ذكره، ص 49.

بنود المعاهدة على جميع أنواع البضائع المنقولة بحرا ما عدا بعض البضائع كنقل الآثار والمواد الذرية، بالإضافة إلى ذلك المعاهدة لا تطبق على نقل الحيوانات الحية لأن نقلها ينجر عنه مخاطر استثنائية ويحتاج إلى عناية خاصة، ولا تسري المعاهدة على الملاحة الساحلية الوطنية حيث نجد في الجزائر أحكام هذه المعاهدة تطبق على النقل البحري بين الموانئ الجزائرية والموانئ الأجنبية.

(2) نطاق مسؤولية الناقل البحري:

نصت المادة الرابعة من معاهدة بروكسل، الناقل يبقى مسؤولا عن كل تلف أو خسارة تتعرض لها البضائع المنقولة بحرا إذا لم يتخذ الاحتياطات اللازمة، إلا أن هناك حالات استثنائية تؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية عن الخسائر وهي كالتالي:

1.2. الحالات الداخلية في حالة

- خلل تقني بسبب حريق في السفينة؛
- خطأ في القيادة صادر من الربان؛
- سوء رص البضائع؛
- عيوب داخلية مخفية في السفينة.

2.2. الحالات الخارجية في حالة¹:

- القوة القاهرة كالأضطرابات الجوية مثل العواصف؛
- الحروب وسوء تعبئة السفينة؛
- وجود عيوب بالبضائع؛
- أخطار متعلقة بالبحر.

(3) المكان الفعلي الذي شحنت فيه البضاعة:

ثانيا: الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالحاويات 1972

¹ أحمد قرني، مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري الجزائري، مؤسسة ميناء الجزائر ميناء الجزائر، جويلية 2000، العدد 26، ص 21.

ظهرت هذه الاتفاقية في جنيف سنة 1972، ولقد عرفت هذه الاتفاقية في مادتها الأولى الحاوية على أنها¹: هي عبارة عن صناديق موجهة للحفاظ على السلع بداخلها، وهي الصناديق التي تسمى بآلة النقل وهو إطار معدني له خاصية دائمة هذه الصناديق مجهزة بالنظام الذي يسمح بالتحكم فيها بسهولة وخاصة عندما يتعلق الأمر بتحويل هذه الصناديق من باخرة إلى أخرى، وقد صنع خصيصا بهدف ملئه أو إفراغه بصفة بسيطة وحجم داخلي لا يقل عن 1 متر مكعب".

وفي المادة 3 و 4 من نفس الاتفاقية تنص على "إعفاء الواردات بالحاويات من الرسوم والحقوق الجمركية، هذا من قبل الدول المتعاقدة، شرط أن يتم إعادة تصديرها في مدة لا تتجاوز ثلاث أشهر، ويمكن تمديد هذه المدة لأكثر من ثلاث أشهر من قبل السلطات الجمركية.

بالإضافة إلى أن الشروط التقنية الخاصة بالحاويات ضرورية لقبول الحاوية من طرف السلطات المعنية هذا ما حددته المادة 12 من الاتفاقية، وإذا لم تتوفر فيها هذه الشروط تسحب الموافقة على الاستعمال لغاية الإصلاح التقني لتتفق مع الشروط الواردة في المعاهدة وهناك عدة ملحقات مكملية للمواد المتعلقة بنظام الحاويات وهي كالتالي:

✓ الملحق الأول²: يضم ملكية الحاوية والبلد الذي سجلت فيه ووزن الحاوية.

✓ الملحق الثاني: يتعلق بطريقة تداول الحاويات بين البلدان المتعاقدة ويسجل هذا التداول من قبل السلطات الجمركية في سجل يسمى "حساب مفتوح" يرصد الحساب عند عملية إعادة التصدير للحاوية.

✓ الملحق الثالث: يتعلق باستعمال الحاويات إذ أن الحاويات الفارغة لا يجوز شحنها إلا بهدف تصدير البضائع.

¹ ربيعة حملاوي، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع، مرجع سبق ذكره، ص 51-54.

² حالة ميناء الجزائر مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع نقود ومالية، جامعة الجزائر، 2001،

✓ الملحق الرابع: يتضمن الشروط التقنية في الحاوية المعترف بها دولياً.

الملحق الخامس¹: يتضمن الإجراءات الخاصة لقبول الحاويات بهدف تلبية الشروط التقنية الواردة في المادة الأولى من الاتفاقية.

فبعد المصادقة على الحاوية وقبولها ومطابقتها للشروط المتفق عليها دولياً تلصق على الحاوية قطعة حديدية بحجم (20 سم × 20 سم) تحمل المعلومات التالية:

- اسم بلد التسجيل - سنة القبول - الرقم التدريجي للإنتاج - يكتب على الحاوية "قبلت للنقل تحت المصادقة الجمركية".

ثالثاً: اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع "قواعد هامبورغ 1978"

في شهر مارس 1969 اقترح مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (CNUCED) على لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي إدراج موضوع نقل البضائع بحراً ضمن الموضوعات التي تستحق البحث، بعد ملاحظة أن معاهدة بروكسل وتعديلاتها غير صالحة لأنها لا توازن بين مصالح الدول الشاحنة والدول الناقلة، وبتطور عمليات النقل البحري صار من الضروري إعادة النظر في تنظيم العلاقات القانونية الناشئة عن عقد النقل.

وانعقد مؤتمر دولي في 31 مارس 1978 بمدينة هامبورغ تحت إشراف الأمم المتحدة وقد دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ في 01 نوفمبر 1992 وشملت النقاط التالية²:

○ من حيث نطاق التطبيق تسري أحكام قواعد هامبورغ عند صدور سند الشحن في

دولة متعاقدة؛

¹ 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 تخطيط جامعة الجزائر، 1998، ص 74.

² مجمع المنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، أضواء على إصدارات لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري، على الخط، 2009، متاح على www.amtcc.com/limosite/march2009.pdf. اطلع عليه في 2025/04/12، ص 21.

- من حيث تعيين الفترة التي تكون فيها مسؤولية الناقل خاضعة للأحكام الدولية، فهي تشمل كل الفترة التي تكون فيها البضاعة في حراسة الناقل أي من أن يستلمها إلى أن يقوم بتسليمها؛
- من حيث نوع الضرر فهي تشمل الضرر الناتج عن هلاك البضاعة أو تلفها، والضرر الناتج عن التأخير في تسليمها، وخطأ الناقل مفترض كقاعدة عامة ولا يمكن له أن يتخلص من المسؤولية إلا بإثبات أنه اتخذ كل التدابير اللازمة لدفع الضرر والحد من آثاره.

رابعاً: معاهدة الأمم المتحدة حول النقل متعدد الوسائط 1980

تم توقيع هذه المعاهدة في 24 ماي 1980م بنيويورك، تمكن هذه المعاهدة من استعمال عدة وسائط نقل سواء برية أو جوية أو بحرية باستعمال وثيقة نقل واحدة تغطي جميع مراحل النقل من الباب إلى الباب (من المصدر إلى المستورد)، تحت مسؤولية متعهد واحد فقط يدعى متعهد النقل متعدد الوسائط ويقصد بمتعهد النقل متعدد الوسائط حسب المادة (2) الثانية من الاتفاقية ب: "كل شخص يقوم بإبرام عقد نقل متعدد الوسائط لصالحه الخاص أو عن طريق وسيط آخر والذي يتحمل جميع المسؤوليات¹.

المبحث الثالث: مساهمة خدمات النقل البحري للبضائع في التنمية الاقتصادية

تشكل التنمية الاقتصادية محور اهتمام الباحثين والاقتصاديين ومتخذي القرار في ظل التغيرات والأحداث المتسارعة التي يشهدها العالم، وتسعى الدول على اختلاف مقوماتها الاقتصادية التركيز على قطاعات معينة دون الأخرى من أجل توجيه المسار التنموي بالشكل الذي يتماشى فيه والمتغيرات الراهنة على المستوى المحلي والإقليمي والدولي.

¹ آسيا صخري معمري، مرجع سبق ذكره، ص 46

المطلب الأول: إستراتيجية التنمية الاقتصادية

ينبغي دائما أن تبدأ عملية التنمية الاقتصادية الوطنية ببلورة إستراتيجية لها، فهي تعتبر من المكونات الهامة لعملية تخطيط ل خطة وطنية واسعة على نطاق كل القطاعات ولأن التطرق إلى إستراتيجية التنمية الاقتصادية وأنواعها يدفع إلى تحديد بعض المدلولات التي تستعملها ومنها:

أولا: مفهوم التنمية الاقتصادية

لقد استخدم مفهوم التنمية الاقتصادية في علم الاقتصاد للتدليل على عملية إحداث مجموعة من التغيرات الجذرية في مجتمع معين بهدف اكتساب ذلك المجتمع القدرة على التطور الذاتي المستمر¹، بمعدل يضمن التحسن المتزايد في نوعية الحياة لكل أفرادها بمعنى زيادة قدرة المجتمع على الاستجابة للمتطلبات الأساسية والحاجات المتزايدة لأعضائه بالصورة التي تكفل زيادة درجات إشباع تلك الحاجات عن طريق الترشيح المستمر لاستغلال الموارد الاقتصادية المتاحة، وحسن توزيع عائد ذلك الاستغلال².

ويمكن تعريف التنمية الاقتصادية³ بأنها "العملية التي يتم بمقتضاها الانتقال من حالة التخلف إلى حالة التقدم، وإحداث العديد من التغيرات الجذرية والجوهرية في البنية والهيكل الاقتصادية. وهذا التعريف يمكن أن تعتمد الدول المتخلفة التي تريد النهوض باقتصادها الوطني⁴.

¹ مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2012، ص4

² باتر محمد علي وردم العالم ليس للبيع: مخاطر العولمة على التنمية المستدامة، الطبعة الأولى، الأهلية للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2003، ص140.

³ محمد أحمد الدوري التخلف الاقتصادي، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983، ص 53.

⁴ محمد عبد العزيز عجمية وآخرون التنمية الاقتصادية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2006، ص 77.

كما عرفت بأنها "عملية يرتفع بموجبها الدخل الوطني الحقيقي للدولة خلال فترة طويلة من الزمن وباستمرار أي عملية تفاعلية يزداد خلالها الدخل الوطني الحقيقي للدولة وكذلك الدخل الفردي المتوسط خلال فترة زمنية معينة.

وتعرف على أنها عملية بالغة الدقة تتمثل في النهاية في الارتقاء المنظم بإنتاجية العمل من خلال تغيرات هيكلية تتناول ظروف الإنتاج الاجتماعي، وإحلال تكتيك أرقى، واستخدام وسائل إنتاج أحدث وأكثر كفاية، مع إشباع متزايد للحاجات الفردية والاجتماعية¹.

وفي الأخير يمكن إعطاء مفهوم شامل للتنمية الاقتصادية بأنها عملية تتضمن تعبئة الموارد الأولية وأدوات العمل اللازمة للإنتاج وتوظيف الأيدي العاملة، وتطوير شامل للعمليات الإنتاجية التي تؤدي إلى زيادة إشباع الحاجيات، وبموجبها يرتفع متوسط الدخل الفردي وكذا زيادة الدخل الوطني للدولة. وقد أكدت الأمم المتحدة على الحق في التنمية في قرارها 128/41 المؤرخ في 1986/04/12 والذي نصت المادة الأولى منه على أن الحق في التنمية²، حق من حقوق الإنسان غير قابل للتصرف، يحق له المشاركة فيه والتمتع به بينما أكدت المادة الرابعة منه على مسؤولية الدولة في تهيئة الأوضاع المواتية الأعمال الحق في التنمية.

وبذلك توصف بأنها تحقيق التطوير الشامل والمتكامل للمجتمع بهدف الوصول إلى الرفاهية بكفاءة وفاعلية فتكون بذلك تحقق مطلبين هامين هما:

تطوير المجتمعات باتجاه تحقيق الكفاءة والفاعلية في أداء مختلف أنشطتها وفي إدارة حياتها؛

¹ إسماعيل شعباني، مقدمة في اقتصاد التنمية، دار هومة للنشر، الجزائر 1997، ص 50.

² الدين حمداني، حدود التنمية المستدامة في الاستجابة لتحديات الحاضر والمستقبل دراسة حالة الجزائر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، فرع تخطيط قسم علوم اقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2009، ص 14.

- تحقيق التناسق في العمليات التطويرية باتجاه تحقيق النمو المتوازن في مختلف القطاعات. أولاً عناصر التنمية الاقتصادية وفقاً للتعريف السابقة للتنمية الاقتصادية فإنها تحتوي على عدد من العناصر أهمها:

1. الشمولية:

التنمية تنصرف إلى الإخلال المستمر بحالات التوازن والثبات الموجود، لكي ينتقل الاقتصاد من حالة توازن جديد يختلف عن التوازن السابق، بينما ينصرف النمو إلى التغير البطيء على المدى الطويل، والذي يتم من خلال الزيادة التدريجية والمستمرة في معدل نمو السكان ومعدل نمو الادخار.

ومنه التنمية الاقتصادية لا تنطوي على التغير الشامل في الجانب الاقتصادي فقط بل أيضاً الجانب الثقافي والسياسي والاجتماعي والأخلاقي. وبذلك تكون التنمية تعني التوازن في البنية القطاعية للاقتصاد والتوازن الاجتماعي بين المناطق الجغرافية والفئات الاجتماعية وبناء اقتصاد وطني متكامل¹.

2. الديمومة (الاستمرارية):

يعني حدوث زيادة مستمرة في متوسط نصيب الفرد من الدخل الحقيقي لفترة طويلة من الزمن، مما يعني أن التنمية الاقتصادية عملية طويلة الأجل، أي أنها تتضمن الاستمرارية والديمومية².

3. حدوث تحسن في توزيع الدخل لصالح الطبقة الفقيرة:

تعني توزيع ثمار النمو على نحو أكثر عدالة في المجتمع، وأن يستطيع المجتمع كله من خلالها أن يحقق إشباعاً لحاجاته الضرورية. وبهذا فالتنمية لا تتطلب فقط النمو في نصيب الفرد من الناتج، ولكنها تتضمن أيضاً التحسينات في السلع الاستهلاكية المتاحة لأكثر نسبة من السكان بما في ذلك الأفراد ذوي الدخل المحدود.

¹ عبد الله الصعدي، مبادئ علم الاقتصاد، مطابع البيان التجارية، دبي، 2004، ص 281.

² محي الدين حمداني، مرجع سبق ذكره، ص 15

2. ضرورة التحسين في نوعية السلع والخدمات المقدمة للأفراد:

لأن الزيادة في الدخل النقدي تتضمن في حد ذاتها تحسن المستوى الاقتصادي والاجتماعي للأفراد.

3. تغير هيكل الإنتاج:

بما يضمن توسع القطاعات الإنتاجية بطريقة تسمح بالتراكم الذي يمر عبر تنويع الإنتاج من القطاعات المختلفة مما يسمح بخلق سوق لمختلف المنتجات، الأمر الذي يؤدي بمزيد من التوسع وخاصة إذا اعتمد الإنتاج على القطاعات الهامة مثل قطاع النقل.

ثانياً: الأهداف الجوهرية للتنمية الاقتصادية

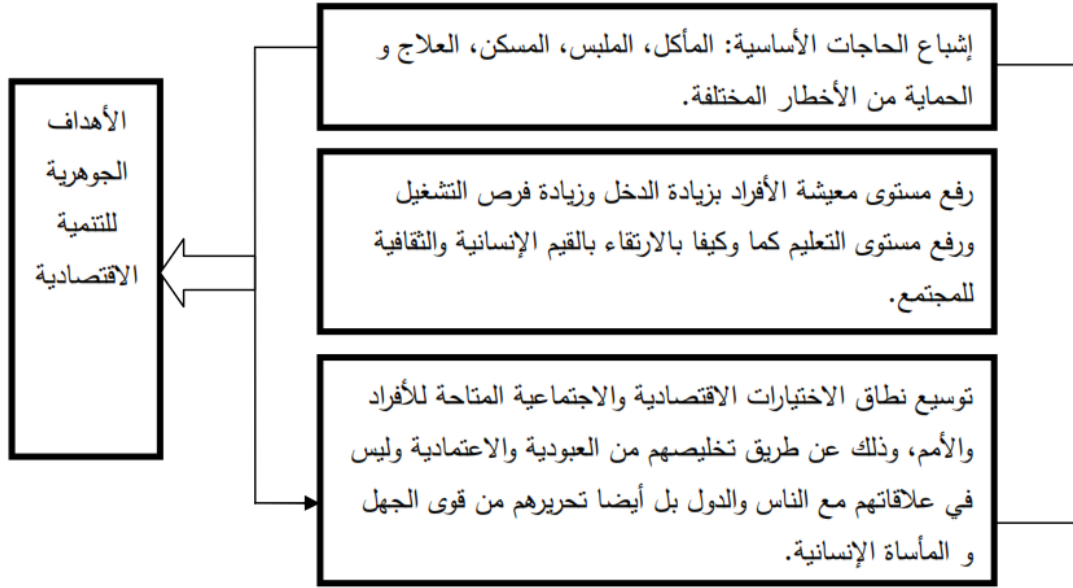
تهدف إلى تحقيق ثلاثة إنجازات تشكل جوهر التنمية وهدفها النهائي إشباع الحاجات الأساسية المأكل والملبس، المسكن، العلاج والحماية من الأخطار المختلفة¹.
رفع مستوى معيشة الأفراد بزيادة الدخل وزيادة فرص التشغيل ورفع مستوى التعليم كما وكيفا بالارتقاء بالقيم الإنسانية والثقافية للمجتمع.

توسيع نطاق الاختيارات الاقتصادية والاجتماعية المتاحة للأفراد والأمم، وذلك عن طريق تخليصهم من العبودية والاعتمادية وليس في علاقاتهم مع الناس والدول بل أيضا تحريرهم من قوى الجهل المأساة الإنسانية² والأهداف الجوهرية للتنمية الاقتصادية، يوضح الشكل رقم (01):

¹ المصدر: تم إعداد هذا الشكل بالاستناد إلى رمزي علي إبراهيم سلامة اقتصاديات التنمية الدار الجامعية للطباعة والنشر الإسكندرية، مصر، 1991، صفحة 113 - ص 668.

² جيمس جوايتيني وريتشارد، شروب الاقتصاد الجزئي العام أو الخاص، ترجمة محمد عبد الصبور على دار المريخ، الرياض، السعودية، 1987، بكاري سعد الله اقتصاد المعرفة ودوره في التنمية الاقتصادية، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، تخصص تحليل اقتصادي، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير والعلوم التجارية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، 2008، ص 110.

شكل رقم (1-1): الأهداف الجوهرية للتنمية الاقتصادية.



المصدر: من اعداد الطلبة.

الأهداف الجوهرية للتنمية الاقتصادية وتشمل إشباع الحاجات الأساسية ورفع مستوى معيشة الأفراد وكذا توسيع اختياراتهم الاقتصادية والاجتماعية.

ثالثا: أنواع إستراتيجيات التنمية الاقتصادية.

لقد ركزت جهود الاقتصاديين على اكتشاف أنسب الطرق لمبدأ عملية التنمية الاقتصادية والسير فيها بسرعة، فظهر ما يسمى بإستراتيجيات التنمية الاقتصادية وفيما يلي سيتم تناول إستراتيجيتين:

1. إستراتيجية التنمية المتوازنة:

بموجب نظرية رومنز نيرجس فإن النمو المتوازن يشكل إستراتيجية فعالة لضمان نوع من التوازن بين القطاع الزراعي والقطاع الصناعي اللذان يشكلان السبيل الأهم في إحداث التنمية المنشودة خاصة في الدول النامية، وذلك أمام ضعف الاعتماد على التجارة الخارجية للمواد الأولية، والمحاصيل الزراعية في تنمية الاقتصاد، ولذا فلا بد للدولة المتخلفة أن تعتمد سياسة التصنيع المحلي، وإقامة شبكة متكاملة من الصناعات وتنمية القطاعات المختلفة.

ويمكن تحديد ملامح هذه الإستراتيجية على النحو التالي:

- توجيه الموارد الاستثمارية المتاحة إلى جبهة عريضة من الصناعات المتكاملة، مما يعني أن الاستثمار في صناعة معينة يخلف الربح لها، وفرص مواتية لتشجيع الاستثمار في صناعات أخرى؛

- نمو القطاعات المختلفة وفقا لنسب معينة ولا يشترط أن تكون معدلات النمو بين القطاعات متساوية، وإنما تكون وفقا لنسب تتحدد تبعا لمرونة الطلب على كل قطاع، وهذا لعدم حدوث اختناقات على المستوى القطاعي، فيما يخص القطاعات التي تخدم الطلب الاستهلاكي النهائي؛

- اقتصار الإستراتيجية في تحديد فكرة التوازن على العلاقات الأفقية لقطاعات الإنتاج مثل تلك التي تربط الصناعات الاستهلاكية ببعضها البعض، أو التي تربط الصناعة مع القطاع الصناعي.

أما العلاقات التي تربط بين الصناعات الاستهلاكية والصناعات الثقيلة أو بين رأس المال الاجتماعي والقطاع الصناعي تكون غير متوازنة.

وقد وجهت عدة انتقادات لهذه الإستراتيجية نذكر منها أن هذه الأخيرة تقضي بفرض اقتصاد صناعي متكامل حديث، وتؤدي إلى عزل الدول النامية عن الاقتصاد الدولي لتركيزها على التنمية في السوق المحلية كما أن من بين الانتقادات الموجهة للإستراتيجية هو التشجيع على التضخم وأن التوسع في تنمية الصناعات الاستهلاكية سوف يسرع معدل نمو الدخل القومي في المراحل الأولى للتنمية، ويتسبب في إبطاء عملية التنمية بالمقارنة ما إذا كانت الموارد الاستثمارية وجهت منذ البداية نحو صناعات السلع الإنتاجية.

2. إستراتيجية التنمية غير المتوازنة:

ترتبط إستراتيجية التنمية غير المتوازنة بالاقتصادي هيرشمان الذي انطلق من خلال نقده لإستراتيجية النمو المتوازن واعتبرها مازالت حبيسة المفاهيم التقليدية للنظرية الاقتصادية، بينما يرى أن التنمية الاقتصادية لا تحدث بشكل نمو لجميع القطاعات في نفس الوقت عن طريق التوسع المتزايد لعدد من الصناعات الاستهلاكية بل يحدث النمو على شكل تقدم في

نمو بعض القطاعات أو الصناعات بحيث يترتب على نمو هذا القطاع أو القطاعات توسعا يجذب ورائه عملية نمو في بقية قطاعات الاقتصاد الوطني.

ويمكن تحديد ملامح هذه الإستراتيجية فيما يلي:

- توجيه الحد الأدنى من الاستثمارات إلى قطاع واحد أو قطاعات محدودة العدد، الذي من شأنه أن ينتج حجما اقتصاديا أمثل دون تقسيم الموارد إذا ما تم توزيعها على جبهة من القطاعات؛

- يشترط اختيار القطاعات بصورة دقيقة بغرض ربطها بقطاعات أخرى لم توجه إليها تلك الموارد¹؛

- اختلال التوازن هو القوة الدافعة للنمو ولإقامة صناعات لسد العجز؛

- تركيز الموارد على عدد محدود من القطاعات لا يعني أن هذه الإستراتيجية تؤمن بالنمو التدريجي البطيء بل على العكس فهي تهدف إلى التنمية بشكل سريع. وقد تعرضت هذه الإستراتيجية لانتقادات ذات الطبيعة التطبيقية منها:

التركيز الاستثماري التي تدعو إليه قد تعترضه مسألة تعريف المنتجات بسبب المنافسة الشديدة التي تتعرض لها هذه المنتجات من قبل منتجات الدول الأكثر تطورا، والقيود المفروضة عليها لدخول أسواق هذه الدول، أيضا الاعتماد على المبادرة الفردية في تحقيق التنمية، واعتماد الربحية لمؤشر وحيد في إقامة المشاريع.

ومنه فإن الكثير من الاقتصاديين المعاصرين يرون أن التنمية الاقتصادية والاجتماعية لا يمكن أن تتحقق إلا عن طريق التخطيط الشامل بحصر الإمكانيات المادية والبشرية في البلد المعين، وتوجيهها نحو النشاطات الاقتصادية وهذا ما يعرف بإستراتيجية الحاجات الأساسية المحددة بأربع حاجات: الأمن²، مستوى المعيشة اللائق، الحرية، والهوية الثقافية.

¹ مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2012، ص4

² حسين عبد الحميد أحمد رشوان، الاقتصاد والمجتمع، المكتب الجامعي الحديث الإسكندرية، مصر، 2008، ص48.

المطلب الثاني: مساهمة النقل البحري للبضائع في زيادة الدخل الوطني وميزان المدفوعات

قطاع النقل البحري يحتل مكانة هامة في هيكل الاقتصاد الوطني وتأتي هذه الأهمية على محورين: المحور الأول كون قطاع النقل البحري للبضائع قطاعا خدميا إنتاجيا يخدم بقية القطاعات الاقتصادية الأخرى، وتعتمد عليه سواء في نقل مدخلاتها أو مخرجاتها. والمحور الثاني يتمثل في الدور الفعال الذي يلعبه في التأثير على التنمية الاقتصادية من خلال مساهمته في الدخل الوطني للدولة والتأثير على ميزان مدفوعاتها.

أولاً: مساهمته في الدخل الوطني للدولة

تبرز أهمية نشاط النقل البحري للبضائع على مستوى الاقتصاد الوطني من خلال التأثير على إستراتيجية التنمية الوطنية، التي تعتمد الدولة انتهازها خاصة في القطاع الصناعي وعملية التوطن الصناعي. كما أن خدمات النقل تؤثر على تكاليف الإنتاج وسعر البيع، وبالتالي على حجم الطلب والعرض الكلي ومعدلات تغير كل منهما بالنسبة للمنتجات الصناعية. أي أن كل دولة تصبح مميزة في إنتاج منتج معين أو مجموعة من المنتجات بتكاليف وأسعار منخفضة، وتحقيق فائض من تلك المنتجات.

كما أن قطاع النقل يعمل على تدعيم علاقات الترابط والتكامل الاقتصادي بين الصناعات المختلفة داخل القطاع الواحد، أو بين القطاعات الاقتصادية الأخرى وذلك بهدف تعظيم الوافرات الاقتصادية الداخلية والخارجية.

1. على مستوى الوحدات الإنتاجية: يتمثل تأثير قطاع النقل البحري على مستوى الوحدات الإنتاجية فيما يلي: سهولة حصول المنتجين على خدمات عناصر الإنتاج بالكمية والوقت الملائمين هذا يؤدي إلى تخفيض نقل المواد الخام ومستلزمات الإنتاج؛

- مساهمة تخفيض¹ تكلفة النقل في تخفيض تكاليف التخزين والتكلفة النهائية للمنتجات وبالتالي زيادة المنتجات السلعية والخدمية وتعظيم المردود؛

- توسيع نطاق الأسواق ومن ثم ضمان سهولة تصريف المنتجات ووصولها إلى المستهلك؛

¹ أحمد عبد السميع علام، علم اقتصاديات النقل والتجارة، دار المعرفة الجامعية، مصر، 2006، ص 72.

- تخفيض التكاليف الإجمالية لنقل المنتجات النهائية إلى الأسواق، ومن ثم المزيد من التخفيض في أسعار وبيع هذه المنتجات وزيادة الطلب الكلي عليها؛
 - تنوع أساليب ووسائل تقديم خدمات النقل البحري للبضائع¹.
- 2. قطاع التجارة الخارجية:** يعد نشاط النقل البحري أحد المحاور الأساسية التي تعتمد عليها التجارة الخارجية لأي دولة وذلك لمتعة هذا النوع من النقل بالقدرة على نقل ملايين الأطنان من البضائع المصدرة والمستوردة بواسطة السفن وخلال رحلة واحدة، كما أنه لا بد من توفر خدمات النقل البحري لأنها تعد ضرورية لانسياب حركة التجارة الخارجية للدولة سواء بالنسبة للصادرات أو الواردات وتساهم في تحقيق معدلات الأداء المستهدفة في هذا القطاع.

ثانيا: تحسين مركز ميزان المدفوعات

يعتبر ميزان المدفوعات من أهم المؤشرات الاقتصادية وأداة من أدوات التحليل الاقتصادي²، وله أهمية كبيرة لأنه يعكس لنا درجة التقدم الاقتصادي لهذا البلد ويمكننا من تحديد مركزه المالي بالنسبة للعالم الخارجي. ولهذا سنتطرق إلى مفهوم ميزان المدفوعات من خلال التعاريف المتعددة له وأهميته ومكوناته. أولا مفهوم ميزان المدفوعات يعد ميزان المدفوعات الدولة ما بأنه تسجيل نظامي لكافة المعاملات الاقتصادية التي تتم في فترة زمنية محددة (عادة) (سنة) بين المقيمين في بلد ما والمقيمين في البلدان الأخرى". وهو عبارة أيضا عن تقدير مالي لجميع المعاملات التجارية والمالية التي تتم بين الدولة والعالم الخارجي خلال فترة زمنية معينة غالبا ما تكون سنة.

- 1. أهمية ميزان المدفوعات:** إن لبيانات ميزان المدفوعات دلالتها الخاصة عن الأحوال الاقتصادية للبلد بغض النظر عن الفترة الزمنية التي تغطيها دراسة هذه البيانات لذلك فإن

¹ محمد خميس زوكة جغرافية النقل والتجارة، دار المعرفة الجامعية، مصر، 2006، ص ص34-40

² عزازي فريدة، المناهج المستخدمة لتصحيح الاختلال في ميزان المدفوعات المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، العدد الأول، مارس 2011، ص 201

تسجيل هذه المعاملات الاقتصادية في حد ذاتها مسألة حيوية لأي اقتصاد وطني وذلك للأسباب التالية¹.

إن هيكل هذه المعاملات الاقتصادية تعكس قوة الاقتصاد وقابليته ودرجة تكيفه مع المتغيرات الحاصلة في الاقتصاد الدولي لأنه يعكس هيكل من الصادرات والمنتجات بما فيه العوامل المؤثرة عليه كحجم الاستثمار ودرجة التوظيف ومستوى الأسعار والتكاليف وإلى غير ذلك؛

إن ميزان المدفوعات يظهر القوة المحددة لسعر الصرف من خلال ظروف الطلب وعرض العملات الأجنبية ويبين أثر السياسات الاقتصادية على هيكل التجارة الخارجية من حيث حجم المبادلات ونوع سلع التبادل، الشيء الذي يؤدي إلى متابعة ومعرفة مدي تطور البنيان الاقتصادي للدولة ونتائج سياساتها الاقتصادية.

2. مكونات ميزان المدفوعات: نظرا لطبيعة المعاملات الاقتصادية والمتشعبة والمتشابكة لأي بلد مع بقية العالم الخارجي، فانه من الصعب حصرها وتدوينها بصورة منفردة في ميزان المدفوعات لذلك يمكن إعطاء بيان موجز لهذه المعاملات وتدوينها في أقسام ذات طبيعة متشابهة ونذكر منها حسابين هامين هما:

أ. ميزان العمليات الجارية: يندرج في هذا الميزان كافة المعاملات الاقتصادية التي تبدي تأثيرا على ميزان المدفوعات في السنة نفسها أو في الفترة التي حصلت فيها، وليس في السنوات أو المراحل الآتية، وهو يتكون من قسمين:

- الميزان التجاري ميزان العمليات المنظورة يعتبر الميزان التجاري الرئيسي في ميزان المدفوعات لأنه يشمل صادرات وواردات الدولة من السلع المادية التي تعتبر حدود الدولة إما من الخارج وإما من الداخل، ويشكل رصيد الميزان التجاري الفرق بين الصادرات والواردات².

¹ طارق الحاج، علم الاقتصاد ونظرياته، دار الصفاء للنشر والتوزيع، عمان، 1998، ص 182.

² عرفات تقي الحسني، التمويل الدولي، الطبعة الثانية، دار المجدلاوي للنشر، عمان، 2002، ص 115.

- ميزان الخدمات ميزان العمليات الغير منظورة يشمل ميزان الخدمات الاقتصادية على الإيرادات والنفقات بالعملات الأجنبية المرتبطة بخدمات النقل الملاحة الطيران السكك الحديدية، وأنواع النقل الأخرى) ويسمى بميزان التجارة غير المنظورة.
- ب. ميزان العمليات الرأسمالية: ويتضمن جميع بنود التحويلات الرأسمالية التي تتم بين الدولة وسائر دول العالم سواء قصيرة الأجل أو طويلة الأجل¹.
- ولمعرفة أثر نشاط النقل البحري على ميزان المدفوعات في الدولة، يتعين تحليل عناصر الخدمات الملاحية الداخلة ضمن الحسابات غير المنظورة من الحساب الجاري في ميزان المدفوعات.
- ويشمل البند الملاحي في جانبه الدائن جميع الإيرادات التي تعود على الأسطول البحري الوطني والموانئ الوطنية وشركات التأمين الوطنية من العملاء والركاب والسفن الأجنبية²، في حين يتضمن الجانب المدين من البند أو الميزان الملاحي إجمالي المدفوعات أو المصروفات المدفوعة من قبل السفن والموانئ والركاب الوطنيين للسفن والموانئ الأجنبية.
- ونوضح البنود التي يتضمنها الميزان الملاحي في جانبه الدائن والمدين كما يلي في الجدول التالي جدول رقم (01):

الجدول رقم (1-1): نموذج لميزان الخدمات الملاحية

م	الجانب المدين (المدفوعات)	الجانب الدائن (المتحصلات)
1	التوالين التي يدفعها المستوردون والمصدرون الوطنيون للسفن الأجنبية لنقل الصادرات والواردات من وإلى الموانئ الوطنية.	التوالين التي يحققها الناقل الوطني عن نقل الواردات والصادرات المدفوعة بالعملة الوطنية.
2	مدفوعات الركاب الوطنيين لسفن نقل الركاب الأجنبية.	متحصلات السفن الوطنية لنقل الركاب من الركاب الأجانب.

¹ زينب حسين عوض العلاقات الاقتصادية الدولية، دار القمح للطباعة والنشر، الإسكندرية، 2003، ص 101.

² عزازي فريدة، مرجع سبق ذكره، ص 203.

م	الجانب المدين (المدفوعات)	الجانب الدائن (المتحصلات)
3	مدفوعات أقساط التأمين البحري للدول الأجنبية عن السلع والركاب الوطنيين.	متحصلات شركات التأمين الوطنية من خدمات التأمين البحري المقدمة للأجانب.
4	مدفوعات التزويد بالوقود التي تدفعها السفن الوطنية في الموانئ الأجنبية.	متحصلات الموانئ الوطنية من التزويد بالوقود للسفن الأجنبية.
5	الرسوم التي تدفعها السفن الوطنية في الموانئ الأجنبية.	الرسوم التي تتقاضاها الموانئ الوطنية من السفن الأجنبية.
6	نفقات أطعم السفن الوطنية في الموانئ الأجنبية.	نفقات أطعم السفن الأجنبية في الموانئ الوطنية.
7	مدفوعات المواطنين لاستئجار السفن الأجنبية.	متحصلات الملاك الوطنيين من تأجير سفنهم للأجانب.
8	مدفوعات السفن الوطنية للصيانة والإصلاح في الورشات الأجنبية.	متحصلات الورشات الوطنية من صيانة وإصلاح السفن الأجنبية.
9	غرامات التأخير التي تدفعها السفن الوطنية للموانئ الأجنبية.	غرامات التأخير التي تدفعها الموانئ الأجنبية للسفن الوطنية.

المصدر: كارلين أولين اقتصاديات النقل البحري دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري والتجارة الخارجية، ترجمة مختار السويفي، الطبعة الثالثة، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، 1989، ص 49.

ومما سبق يظهر من الجدول رقم (01) أثر النقل البحري على ميزان المدفوعات¹ من خلال تأثير الميزان الملاحى على ميزان المعاملات الجارية وكلما توسعت الدولة في أسطولها البحري كلما كان ذلك في صالح ميزان مدفوعاتها، حيث تعمل على جلب العملة الأجنبية. ففي حالة نقل التجارة الخارجية الوطنية بسفنها توفر العملات التي كانت ستدفعها لو تم ذلك النقل على سفن أجنبية. كما تظهر أثر خدمات النقل البحري للبضائع على ميزان المدفوعات من خلال العناصر الرئيسية التالية:

✓ أجور النقل التي يحصل عليها ملاك السفن؛

¹ المصدر: كارلين أولين اقتصاديات النقل البحري دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري والتجارة الخارجية، ترجمة مختار السويفي، الطبعة الثالثة، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، 1989، ص 49.

✓ مصاريف السفن في المرافئ؛

✓ الرسوم التي تدفعها السفن في المرافئ؛

✓ مصاريف الصيانة؛

✓ أجور الخبراء والفنيين والطاقم البحري.

المطلب الثالث: مساهمة النقل البحري للبضائع في تقسيم العمل الدولي وتنويع العمالة

إن نشاط النقل عامة والنقل البحري خاصة من أهم العوامل المحددة للتقسيم الدولي والإقليمي ومصدر مهم للعمالة المتخصصة منها والمؤهلة وغير المتخصصة نظرا لمختلف الأنشطة التي يمكن أن تساهم في امتصاص العمالة.

أولا: علاقة النقل البحري بتوطن الصناعات وتنويع العمالة

يؤثر قطاع النقل البحري في توطین الصناعات¹ بإمكانية ربطها بمناطق التوزيع الموجهة لها ويؤثر في العمالة بإمكانية نقل اليد العاملة بخلف فرص عمل وكذا انتقال الأشخاص حيث يتواجد العمل.

1. النقل البحري للبضائع وتوطن الصناعات:

يعتبر النقل البحري للبضائع من الاعتبارات الاقتصادية الهامة التي يجب أخذها في الحسبان عند تحديد موقع الصناعة. فمن العوامل الأساسية المؤثرة في التوطن الصناعي ما يلي²:

- مدى القرب من مصادر المواد الخام؛
- درجة توفر العمالة اللازمة؛
- مدى القرب من مصادر الطاقة؛
- قيمة تكاليف النقل؛

¹ محمود حامد محمود عبد الرزاق، مرجع سبق ذكره، ص 81.

² ا، عتاب يوسف حسون، تقييم كفاءة معايير التقييم المالي والإداري المستخدمة (نموذج مرفأى اللاذقية وطرطوس)، بحث أعد لنيل درجة الماجستير في إدارة الأعمال، قسم إدارة الأعمال كلية الاقتصاد جامعة تشرين، 2007، ص 23.

- مدى توافر التجهيزات الأساسية من الماء والكهرباء؛
- مدى القرب من الأسواق ومنافذ التوزيع.

2. تنويع العمالة:

يمارس قطاع النقل البحري دورا هاما في خلق مناصب وفرص عمالة سواء في المشروعات الأساسية له كصناعة السفن وإصلاح وصيانتها التوريدات البحرية الوكالات البحرية،... الخ أو المشروعات المكتملة له مثل التأمين الخدمات البنكية، والاتصالات الخارجية ... الخ والدول التي تملك أسطول تجاري سوق العمالة فيه يعد سوقا دوليا وتحظى الدول فيها بمنافع تتمثل في:

✓ زيادة فرص العمالة؛

✓ إمكانية الاستعانة بهذه العمالة في اكتسابها العديد من المهارات في مجال العمل البحري على سفن أجنبية والاستفادة منها في إنشاء أسطول تجاري وطني مع درجة عالية من التخصيص اللازم لرفع كفاءة الخدمات المقدمة؛

✓ يساهم النقل في زيادة معدلات تكوين الرأسمالي (المادي) والبشري) حيث تعمل خدمات قطاع النقل البحري على تسيير عملية انتقال المعرفة التكنولوجية التي تزداد فعاليتها في رفع معدلات النمو الاقتصادي الذي يؤدي إلى زيادة الطاقة الإنتاجية والتي تعد بدورها من أهم محددات التنمية الاقتصادية.

ثانيا: النقل البحري للبضائع والترابط والتكامل الاقتصادي والتقسيم الدولي

أولت الدول أهمية خاصة للتعاون في مجال النقل البحري لما له من أثر ايجابي على اقتصادياتها والتكامل الاقتصادي الدولي، وكذا في مجال التعاون في التقسيم العمل الدولي.

1. الترابط والتكامل الاقتصادي:

حيث يؤثر النقل في معالجة عامل المسافة، والبعد وتوسيع السوق واستغلال الموارد الطبيعية والبشرية، وزيادة الإنتاج وانتقال السلع واليد العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعا

وتوطين المشاريع في الأماكن ذات الجدوى الاقتصادية الأفضل وبالتالي تدعيم علاقات التكامل الاقتصادي بين مختلف الصناعات ومختلف القطاعات الاقتصادية.

2. تقسيم العمل الدولي:

يؤثر النقل في تقسيم العمل الدولي كونه أساس التخصص الإقليمي بين مناطق الدولة الواحدة بل وبين الدول المختلفة، فمن هذه الدول ما يتفوق 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 على قيام التخصص الإقليمي والدولي بتوسيعه دائرة السوق أمام منتجات المناطق والدول الأخرى، أي أن التقدم الذي حدث في وسائل النقل أدى إلى انتقال العالم إلى نظام جديد للإنتاج يعتمد على تخصص الأقاليم المختلفة. ويؤدي التخصص في الإنتاج بين الدول إلى تخفيض تكاليف إنتاج السلع المختلفة نتيجة المزايا الإنتاجية والبشرية والمادية عندما تتخصص دولة في إنتاج سلعة ما يعني زيادة إنتاجها من تلك السلعة مما يؤدي إلى فائض في تلك السلعة فلا بد من تصدير ذلك الفائض، إلا أنه تقف تكاليف النقل البحري المرتفعة عائقاً في وجه التصدير لأن ارتفاع تكاليف النقل سيؤدي حتماً إلى ارتفاع سعر السلعة في دولة الاستيراد مما يقلل ذلك من حجم التجارة الدولية وبالتالي يؤدي إلى انخفاض الطلب على السفينة.

خلاصة الفصل:

يُعد النقل البحري أحد الركائز الأساسية للتجارة الدولية، لما يتميز به من قدرة كبيرة على شحن البضائع بأحجام ضخمة وبتكلفة منخفضة مقارنة بوسائل النقل الأخرى. وتتنوع مفاهيمه الأساسية بين الجوانب التقنية والقانونية والمالية، مثل وثيقة "سند الشحن البحري" التي تمثل دليلاً على استلام البضائع، واتفاقيات "إنكوترمز" التي تنظم التزامات كل طرف في عمليات التصدير والاستيراد. كما أن النقل البحري يرتكز على شبكة من الموانئ والبنى التحتية التي تدعم تدفق البضائع على المستوى العالمي.

وتُعتبر الرسوم الجمركية، والتأمين البحري، وتكاليف الوقود والخدمات في الموانئ، من الجوانب المالية المهمة في هذا القطاع، إلى جانب العلاقة بين الناقل، والمرسل، والمرسل إليه، والتي تنظمها قوانين دولية. كما أن النقل البحري يتطلب التوافق مع شروط السلامة البحرية ومراعاة البعد البيئي، ما يجعل فهم هذه المفاهيم ضرورياً لضمان كفاءة النقل وتقليل المخاطر التجارية. ويُساهم هذا الفهم في تعزيز دور النقل البحري كوسيلة استراتيجية في حركة التجارة العالمية.

الفصل الثاني:

دراسة تحليلية لمؤشرات

النقل البحري في الدول

العربية

تمهيد:

يشهد النقل البحري في الدول العربية واقعًا متباينًا يعكس تفاوتًا في مستويات التنمية الاقتصادية والبنية التحتية بين بلدان المنطقة. فبينما استطاعت بعض الدول الخليجية، كالإمارات وقطر وعمان، تحقيق تقدم كبير في تطوير موانئها وتحسين قدرتها التنافسية العالمية من خلال استثمارات ضخمة في التكنولوجيا والبنية التحتية، ما تزال دول عربية أخرى تعاني من ضعف في الخدمات اللوجستية، وتراجع فعالية الموانئ، وغياب استراتيجيات متكاملة للنقل البحري. ويُعزى هذا التفاوت إلى اختلاف أولويات السياسات الوطنية، وغياب التنسيق الإقليمي، فضلاً عن التحديات الجغرافية والأمنية في بعض المناطق.

وفي هذا السياق، يُعد النقل البحري شريانًا حيويًا لحركة التجارة العربية، حيث تشكل الموانئ بوابات أساسية للاندماج في سلاسل الإمداد العالمية. غير أن الأداء العام ما يزال دون المستوى المأمول مقارنة بالمعدلات العالمية، خصوصًا في ما يتعلق بمؤشرات الكفاءة، وتكاليف التشغيل، وسرعة المناولة، وهو ما يحول دون استغلال الموقع الجغرافي الاستراتيجي للمنطقة العربية كمركز ربط بين آسيا، وأوروبا، وإفريقيا. لذا، فإن تحسين واقع النقل البحري يتطلب إصلاحات هيكلية عميقة، واستثمارات ذكية، وتعزيز الشراكة بين القطاعين العام والخاص.

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

المبحث الأول: واقع التجارة البحرية الدولي ومعايير قياس الأداء اللوجستي

المبحث الثاني: واقع ومؤشرات النقل البحري في الدول العربية

المبحث الثالث: معوقات وتحديات النقل البحري في الدول العربية

المبحث الأول: واقع التجارة البحرية الدولي ومعايير قياس الأداء اللوجستي

المطلب الأول: لمحة عامة عن التجارة البحرية الدولية

أولاً: نمو التجارة البحرية الدولية

في اتساق مع التطورات التي تحدث في الاقتصاد العالمي، تحسن الطلب على خدمات النقل البحري في عام 2016، وإن كان بوتيرة معتدلة، وتوسعت التجارة البحرية العالمية بنسبة 2,6 في المائة، مرتفعة من نسبة 1,8 في المائة في عام 2015، وهي نسبة تقل عن المعدل التاريخي المسجل خلال العقود الأربعة المنصرمة وقدره 3 في المائة، وبلغت الأحجام الكلية 10,3 بلايين طن تشمل زيادة تفوق 260 مليون طن من البضائع يعزي أكثر من نصفها إلى تجارة الحاويات الصهرجية، وظل الطلب القوي على الواردات في الصين في عام 2016 يدعم التجارة البحرية العالمية رغم أن النمو الإجمالي قابله توسع محدود في الطلب على الواردات من المناطق النامية الأخرى.

الجدول رقم (2-1): نمو التجارة البحرية الدولية خلال الفترة (2010-2023)

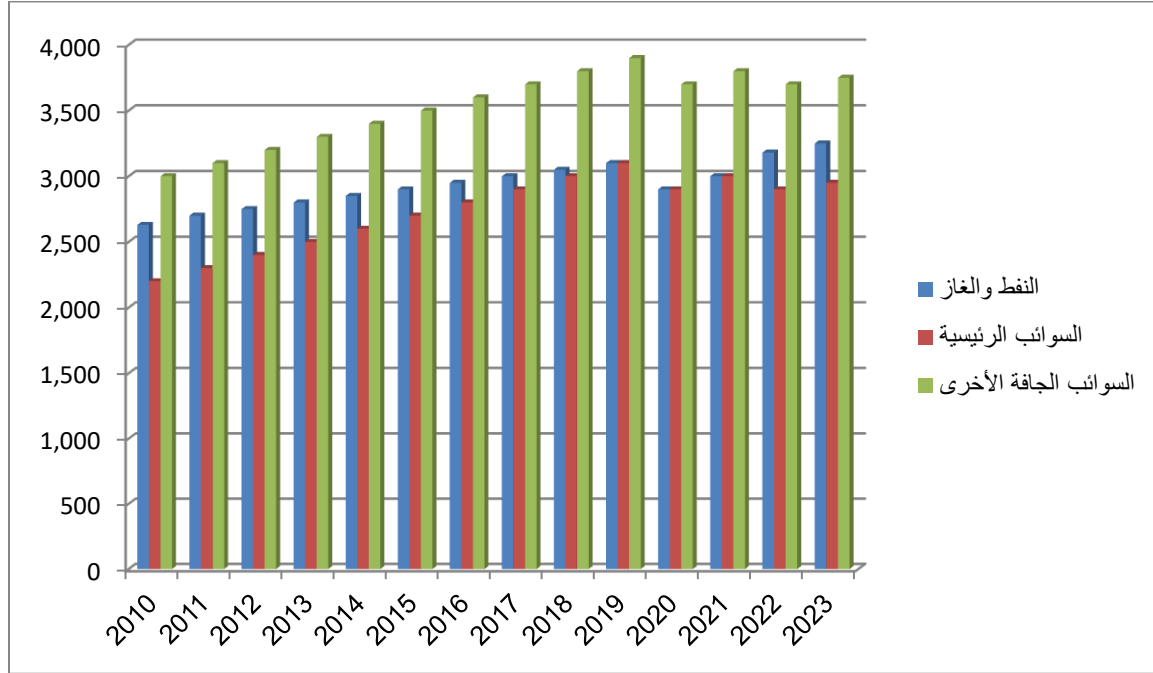
الوحدة: مليون طن

السنة	النفط والغاز	السواحب الرئيسية	السواحب الجافة الأخرى	إجمالي الحمولة
2010	2,630	2,200	3,000	7,830
2011	2,700	2,300	3,100	8,100
2012	2,750	2,400	3,200	8,350
2013	2,800	2,500	3,300	8,600
2014	2,850	2,600	3,400	8,850
2015	2,900	2,700	3,500	9,100
2016	2,950	2,800	3,600	9,350
2017	3,000	2,900	3,700	9,600
2018	3,050	3,000	3,800	9,850
2019	3,100	3,100	3,900	10,100
2020	2,900	2,900	3,700	9,500
2021	3,000	3,000	3,800	9,800
2022	3,180	2,900	3,700	9,780
2023	3,250	2,950	3,750	9,950

المصدر: من إعداد الطلبة بناء على تقارير الأمم المتحدة للتجارة والتنمية الاونكتاد، استعراض النقل البحري، منشورات الأمم المتحدة، نيويورك وجنيف، (أعداد مختلفة).

الشكل رقم (2-1): رسم بياني يوضح نمو التجارة البحرية الدولية خلال الفترة (2010 -

2023) الوحدة: مليون طن



المصدر: من إعداد الطلبة بالاعتماد على معطيات الجدول أعلاه.

من خلال الجدول والشكل السابقين يتبين زيادة ملحوظة في إجمالي الحمولة على مدار السنوات، حيث كانت 7,830 وحدة في عام 2010، وارتفعت إلى 9,950 وحدة في 2023، مما يعكس اتجاهًا عامًا للنمو في الإنتاج أو النقل لهذه المواد. هذه الزيادة بمقدار 2,120 وحدة تشير إلى تطور مستمر في العمليات المرتبطة بهذه الفئات، وتظهر أن هناك زيادة مطردة على الرغم من التقلبات في بعض السنوات.

فيما يتعلق بالنفط والغاز، نلاحظ أن كميتها زادت ببطء من 2,630 وحدة في 2010 إلى 3,250 وحدة في 2023. هذه الزيادة البسيطة والمستقرة تدل على استقرار أو نمو تدريجي في هذا القطاع، مما يشير إلى تحسن في الإنتاج أو زيادة الطلب على هذه المواد. يمكن أن تكون هذه الزيادة مدفوعة بتغيرات في الأسواق أو تطورات تكنولوجية، لكنها تظل متسقة على مدار السنوات.

أما بالنسبة للسوائب الرئيسية، فقد كانت الكمية في 2010 حوالي 2,200 وحدة، وزادت لتصل إلى 2,950 وحدة في 2023. هذه الزيادة المستمرة تشير إلى أن السوائب الرئيسية تظل جزءًا مهمًا في إجمالي الحمولة، وقد تكون مدفوعة بزيادة الطلب أو تحسين أساليب الإنتاج. مع تزايد هذه الكمية، يمكن القول إن السوائب الرئيسية تشهد تطورًا ثابتًا.

السوائب الجافة الأخرى، التي بدأت بـ 3,000 وحدة في 2010، شهدت الزيادة الأكبر من بين الفئات الأخرى، حيث بلغت 3,750 وحدة في 2023. هذه الزيادة تعكس تغيرًا ملحوظًا في هذا النوع من الحمولة، مما يشير إلى طلب متزايد على هذا العنصر في الصناعات المختلفة. قد يكون هذا نتيجة لتغيرات في السوق أو لتوسع في استخدامات هذه السوائب.

من ناحية أخرى، نجد أن هناك انخفاضًا طفيفًا في إجمالي الحمولة في عام 2020، حيث انخفضت من 10,100 وحدة في 2019 إلى 9,500 وحدة في 2020. هذا الانخفاض قد يكون ناتجًا عن تأثيرات جائحة كورونا، التي أثرت بشكل كبير على العديد من الصناعات والاقتصادات العالمية، بما في ذلك قطاع الإنتاج والنقل. ورغم ذلك، شهدت السنوات التالية تعافيًا ملحوظًا مع استمرار الزيادة في الحمولة.

بشكل عام، تشير هذه البيانات إلى أن هناك تزايدًا مستمرًا في إجمالي الحمولة، خصوصًا في السوائب الجافة الأخرى. هذا النمو المطرد قد يكون نتيجة لتحسين العمليات، أو التوسع في الصناعات المعنية بهذه المواد. ورغم الانخفاض الذي حدث في 2020، إلا أن السوق استعاد قوته تدريجيًا، مما يشير إلى استدامة هذا الاتجاه في المستقبل.

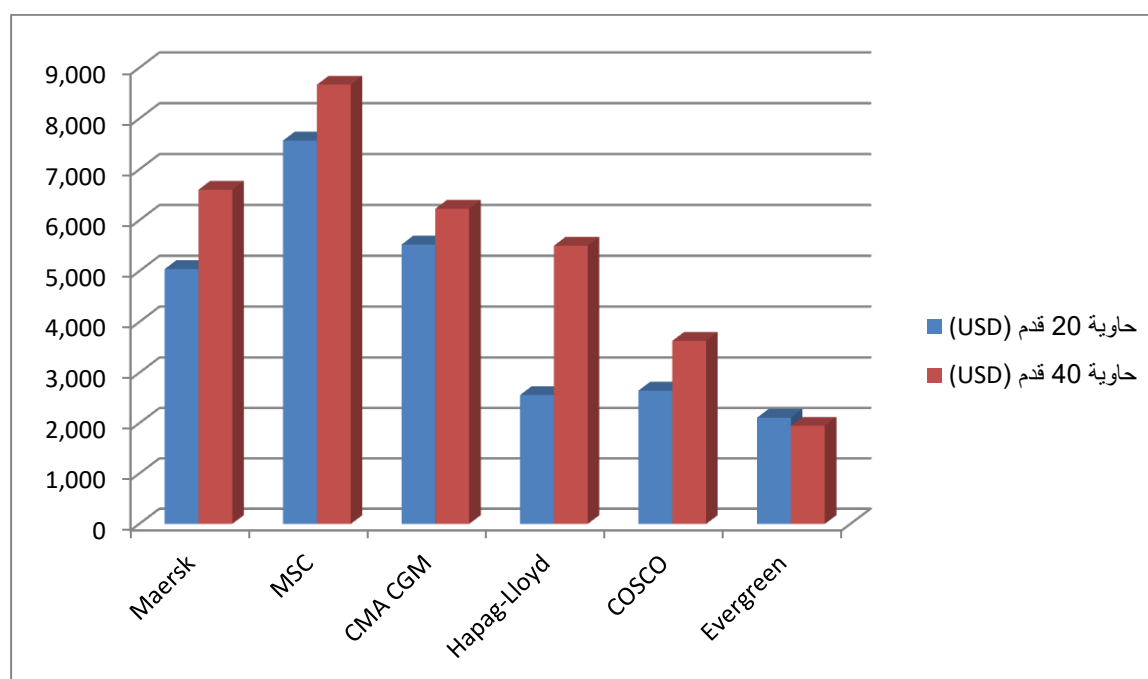
ثانياً: أسعار الشحن بالحاويات

الجدول رقم (2-2): أسعار الشحن بالحاويات لسنة 2025.

الخط الملاحي	المسار	حاوية 20 قدم (USD)	حاوية 40 قدم (USD)	مدة الشحن (أيام)
Maersk	شنغهاي → روتردام	3,781 – 5,041	4,951 – 6,601	51 – 66
MSC	شنغهاي → نيويورك	5,678 – 7,570	6,501 – 8,668	43 – 56
CMA CGM	شنغهاي → لوس أنجلوس	4,143 – 5,523	4,672 – 6,229	27 – 36
Hapag-Lloyd	شنغهاي → جنوة	2,560	5,449 – 5,500	59 – 62
COSCO	شنغهاي → نيويورك	2,649	3,630	32
Evergreen	شنغهاي → لوس أنجلوس	2,110	1,950	32

المصدر: من إعداد الطلبة بناء على تقارير الأمم المتحدة للتجارة والتنمية الاونكتاد، استعراض النقل البحري، منشورات الأمم المتحدة، نيويورك وجنيف، (أعداد مختلفة).

الشكل رقم (2-2): أسعار الشحن بالحاويات (2025).



المصدر: من إعداد الطلبة بالاعتماد على معطيات الجدول أعلاه.

من خلال الجدول والشكل السابقين يتبين أن أسعار الشحن البحري تتفاوت بشكل ملحوظ بين الخطوط الملاحية المختلفة بحسب الوجهة والمسار الجغرافي، حيث أظهرت البيانات

الخاصة بشهر مايو 2025 أن كلفة شحن الحاويات من ميناء شنغهاي إلى موانئ عالمية كبرى مثل روتردام ونيويورك ولوس أنجلوس تختلف من شركة لأخرى. فعلى سبيل المثال، تعرض شركة Maersk أسعارًا تتراوح بين 3,781 و5,041 دولارًا لحاوية 20 قدم متجهة إلى روتردام، بينما تتراوح أسعار MSC لنفس نوع الحاوية المتجهة إلى نيويورك بين 5,678 و7,570 دولارًا، مما يعكس التأثير الكبير لطول المسار وتعقيدات العبور عبر المحيطات. أما CMA CGM فتقترح أسعارًا متوسطة لشحن نفس الحاوية إلى لوس أنجلوس، حيث تتراوح بين 4,143 و5,523 دولارًا، في حين تعرض Evergreen سعرًا منخفضاً يبلغ 2,110 دولارًا، ما يبرز سياسة تسعير تنافسية من بعض الخطوط تجاه الساحل الغربي الأمريكي.

تلعب الأوضاع الجيوسياسية والاقتصادية دورًا جوهريًا في تشكيل هذه الفروقات السعرية. فقد ساهمت الأزمة في البحر الأحمر خلال النصف الأول من 2025 في رفع تكاليف الشحن بعد اضطرار السفن إلى الالتفاف حول رأس الرجاء الصالح لتفادي المخاطر، وهو ما زاد مدة الرحلات وتكاليف الوقود. كما أثرت الحرب التجارية المتصاعدة بين الولايات المتحدة والصين، والتي بلغت ذروتها بعد فرض رسوم جمركية جديدة بنسبة 145% على الواردات الصينية، في تقليص حجم الشحنات بنسبة وصلت إلى 60%، ما أدى إلى اختلال توازن العرض والطلب وظهور تفاوتات في الأسعار.

من ناحية أخرى، يلاحظ أن بعض الخطوط مثل Evergreen تحافظ على أسعار منخفضة رغم طول المسافة، مما قد يشير إلى تخفيض في مستوى الخدمة أو اعتمادها على كفاءة أسطولها وتشغيله بأسعار أقل. بالمقابل، تبدو MSC الأعلى في أغلب المسارات، ما يعكس إما استهدافها لأسواق عالية القيمة أو تقديمها خدمات أسرع وأكثر استقراراً. أما Hapag-Lloyd وCOSCO فتقدم أسعارًا متوسطة، تجعلها خيارات مناسبة لمن يوازن بين التكلفة والمدة الزمنية.

تتأثر تكاليف الشحن أيضاً بمدة النقل. الرحلات إلى موانئ أوروبا الغربية مثل جنوة وروتردام تستغرق ما بين 51 إلى 66 يومًا، بينما الرحلات إلى الساحل الغربي الأمريكي مثل لوس

أنجلوس لا تتجاوز 36 يوماً، ما يبرر بعض الفروقات في السعر. غير أن بعض الخطوط توفر رحلات أسرع بتكاليف أعلى، فيما تعتمد أخرى على زيادة المدة مقابل خفض السعر لجذب شريحة أكبر من العملاء.

ثالثاً: أداء موانئ الحاويات في العالم

مع مرور الزمن، استُخدمت عدة معايير لتحديد الأداء في الموانئ، من بينها مؤشرات تقيم معدلات استخدام الرافعات، والمراسي، والأحواض، والبوابات، والمعابر، وتقيس إنتاجها: الوحدات المعادلة لعشرين قدماً في السنة للهكتار الواحد، وتحركات كل رافعة في الساعة، فعلى سبيل المثال، يمكن أن يصل متوسط مستويات الأداء في ميناء كبير إلى 110000 وحدة معادلة لعشرين قدماً في السنة لكل رافعة، و25 إلى 40 حركة للرافعة في الساعة، ومدة مكوث تتراوح بين 5 و7 أيام للحاويات المستوردة و3 إلى 5 أيام للحاويات المصدرة (OECD 2013).

ولئن كان من المسلم به أن هذا المقياس تشوبه عيوب ملازمة له، فإن الوقت الذي تمضيه السفينة في الميناء، لأنه يقيس متوسط الوقت الذي تمضيه السفن في الميناء قبل التوجه إلى وجهة أخرى، وباستخدام بيانات جمعتها Marine Traffic، يورد الجدول التالي بعض الأمثلة عن الوقت في الميناء مقاساً بالأيام، ويمثل الوقت في الميناء الفرق بين الوقت الذي تدخل فيه السفينة حدود الميناء والوقت الذي تغادرها فيه. وبغض النظر عن سبب زيارة السفينة للميناء، سواء أعلق ذلك بعمليات البضائع، أو بسواها من العمليات، مثل التزود بالوقود، أو إصلاح عطب، أو للصيانة، أو التخزين، يشمل الوقت في الميناء الوقت قبل الرسو، والوقت في المرسى (وقت المكوث ووقت العمل) والوقت الممضي في الإقلاع والعبور خارج حدود الميناء، ورغم أن متوسط الوقت لا يقيس بدقة كفاءة الوقت في الميناء لأنه لا يميز بين وقت الانتظار، ووقت الرسو، ووقت العمل، والتوقف عن العمل، فإن البيانات تقدم تقديراً للوقت الكلي في الميناء.

ومع أخذ هذه الاعتبارات في الحسبان، يُقدر متوسط الوقت في الميناء في العالم بمقدار 1,37 يوم أو 33 ساعة. وتستأثر سفن الحاويات بالأداء الأفضل وهو أقل من 24 ساعة داخل حدود الميناء.

الجدول رقم (2-3): متوسط الوقت في الميناء لجميع السفن في عام 2023

نوع السفينة	متوسط الأيام في الميناء	مجموع السفن الواصلة	مجموع الحمولة (آلاف الأطنان)
سفن الحاويات	1.8 يوم	25,400	300,000
ناقلات النفط	2.5 يوم	17,300	720,000
ناقلات المنتجات	2.1 يوم	14,700	410,000
ناقلات الغاز الطبيعي	3.2 يوم	5,800	290,000
ناقلات الغاز المسال	2.9 يوم	4,500	185,000
سفن البضائع العامة	3.8 يوم	12,600	230,000
سفن البضائع السائبة	4.2 يوم	21,000	850,000
سفن السيارات	1.6 يوم	3,400	75,000
السفن السياحية	1.3 يوم	2,100	120,000

المصدر: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية الاونكتاد، استعراض النقل البحري، منشورات الأمم المتحدة، نيويورك وجنيف 2023.

المطلب الثاني: المعايير الدولية لقياس مؤشر الأداء اللوجستي

في إطار تعزيز التجارة الدولية وتطوير الخدمات اللوجستية، اعتمدت مجموعة البنك الدولي منذ سنة 2007 ما يُعرف بـ "مؤشر الأداء اللوجستي - Logistics Performance Index (LPI)" وهو معيار دولي شامل يُستخدم لتقييم ومقارنة قدرات الدول في مجالات سلسلة الإمداد والخدمات اللوجستية. وقد أصبح هذا المؤشر حتى سنة 2025 أداة مرجعية هامة لصنّاع السياسات والمستثمرين من أجل تحديد نقاط القوة والضعف في بيئاتهم اللوجستية، وتحقيق إصلاحات فعالة تدعم النمو الاقتصادي والتكامل التجاري.

يعتمد هذا المؤشر على تقييم أداء الدول في ستة أبعاد رئيسية، يُمنح كل منها درجة تقييم تتراوح من (1الأداء الأضعف (إلى (5الأداء الأفضل)، وتُمكن هذه المعايير من عقد مقارنات موضوعية بين مختلف الدول، سواء المتقدمة أو النامية، كما تكشف العلاقة الواضحة بين مستوى دخل الدولة وكفاءتها في الأداء اللوجستي. وتتضمن هذه الأبعاد: كفاءة وفعالية إجراءات التخليص الجمركي، وجودة البنية التحتية للنقل والتجارة، وسهولة ترتيب الشحنات بأسعار مناسبة، وجودة خدمات اللوجستيات، والقدرة على تتبع الشحنات، إضافة إلى الالتزام بمواعيد تسليمها.

وقد أظهرت تقارير البنك الدولي، وآخرها إصدار سنة 2023، أن الفجوة لا تزال كبيرة بين الدول ذات الأداء العالي والدول ذات الأداء الضعيف، رغم بعض التحسن الطفيف في بعض الدول النامية. وتُعزى هذه الفجوة إلى تعقيد تنفيذ الإصلاحات اللوجستية، وضعف الاستثمار في البنية التحتية والخدمات ذات الصلة في الكثير من دول الجنوب. وعلى سبيل المثال، حافظت دول مثل ألمانيا وهولندا وسنغافورة على مواقعها المتقدمة بفضل كفاءة أنظمتها الجمركية، وتطور شبكات النقل فيها، وفعالية خدمات الشحن.

ومع استمرار العمل بمؤشر الأداء اللوجستي حتى سنة 2025، تم إدخال تعديلات لتعزيز دقة قياسه، منها الاعتماد أكثر على البيانات الموضوعية من الشركات العاملة في قطاع الشحن والتجارة الدولية، وتحسين أدوات التقييم لجعل المؤشر أكثر شمولاً. وقد ساهم المؤشر كذلك في تحفيز التنافس الإيجابي بين الدول، من خلال تحديد التحديات اللوجستية ووضع برامج إصلاح مدروسة ترفع من كفاءة سلسلة التوريد الوطنية.

وفقاً لأحدث إصدار من مؤشر الأداء اللوجستي لعام 2023 الصادر عن البنك الدولي، تم تصنيف 139 دولة بناءً على ستة أبعاد رئيسية تقيس كفاءة وفعالية الخدمات اللوجستية والتجارية. تُظهر النتائج أن سنغافورة احتلت المرتبة الأولى عالمياً بدرجة إجمالية بلغت 4.3، متقدمة على فنلندا (4.2) وألمانيا (4.1) تلتها كل من هولندا وسويسرا والدنمارك بنفس الدرجة

(4.1)، مما يعكس تفوق هذه الدول في مجالات مثل البنية التحتية، الكفاءة الجمركية، وتتبع الشحنات.

من بين الدول العربية، جاءت الإمارات العربية المتحدة في المرتبة التاسعة عالمياً بدرجة 4.0، مما يبرز تقدمها في تطوير البنية التحتية والخدمات اللوجستية. على الجانب الآخر، سجلت ليبيا وأفغانستان أدنى الدرجات، حيث حصلتا على 1.9، مما يشير إلى التحديات الكبيرة التي تواجهها هذه الدول في تحسين كفاءة سلاسل الإمداد .

يُظهر التقرير أيضاً أن متوسط الوقت الذي تستغرقه الشحنات من دخول ميناء التصدير حتى مغادرة ميناء الوجهة يبلغ حوالي 44 يوماً، مع انحراف معياري قدره 10.5 أيام، تشير هذه البيانات إلى أن معظم التأخيرات تحدث في الموانئ والمرافق متعددة الوسائط، مما يسلط الضوء على أهمية تحسين هذه المرافق لتقليل زمن التسليم .

بالإضافة إلى ذلك، أشار التقرير إلى أن الرقمنة الكاملة لسلاسل الإمداد، خاصة في الاقتصادات الناشئة، يمكن أن تقلل من تأخيرات الموانئ بنسبة تصل إلى 70% مقارنة بالدول المتقدمة. كما أن هناك طلباً متزايداً على الخدمات اللوجستية الصديقة للبيئة، حيث يبحث 75% من الشاحنين عن خيارات مستدامة عند التصدير إلى الدول ذات الدخل المرتفع¹.

فيما يلي جدول يوضح ترتيب أفضل الدول عالمياً وبعض الدول العربية البارزة وفقاً لمؤشر الأداء اللوجستي (LPI) لعام 2023:

¹ <https://www.worldbank.org>

الجدول رقم (2-4): ترتيب أفضل الدول عالميًا وبعض الدول العربية البارزة وفقًا لمؤشر

الأداء اللوجستي (LPI) لعام 2023.

الدولة	الترتيب العالمي	الدرجة الإجمالية (من 5)
سنغافورة	1	4.3
فنلندا	2	4.2
ألمانيا	3	4.1
هولندا	3	4.1
سويسرا	3	4.1
الدنمارك	3	4.1
الإمارات العربية المتحدة	7	4.0
المملكة العربية السعودية	38	3.5
مصر	67	3.2
تونس	72	3.1
المغرب	75	3.0
الجزائر	78	2.9

المصدر: من إعداد الطلبة بناء على تقارير صندوق النقد العربي (أعداد مختلفة) وقاعدة بيانات الاونكتاد.

تُظهر البيانات أن سنغافورة تصدر الترتيب العالمي في مؤشر الأداء اللوجستي لعام 2023، مما يعكس كفاءتها العالية في الخدمات اللوجستية. تحتل الإمارات العربية المتحدة المرتبة السابعة عالميًا، مما يدل على تطورها الملحوظ في هذا المجال. من بين الدول العربية الأخرى، تأتي المملكة العربية السعودية في المرتبة 38، تليها مصر وتونس والمغرب والجزائر.

المبحث الثاني: واقع ومؤشرات النقل البحري في الدول العربية

المطلب الاول: تحليل لواقع النقل البحري في الدول العربية

أولاً: لمحة عامة

يكتسب النقل البحري أهمية خاصة في المنطقة العربية على ضوء موقع المنطقة وثرواتها الطبيعية وخاصة من النفط والغاز، تحاول الحكومات في هذه الدول تطوير أنظمة نقل مشتركة لصادراتها البترولية، حيث تحتفظ الدول عادة بحصص في شركات الملاحة حتى تضمن توفير أشكال من المعاملة التفصيلية مثل الوقود المدعم أو أسعار فائدة مخفضة لدعم رأس المال.

وقد شهد الأسطول التجاري للدول العربية تحسناً خلال فترة الدراسة بمختلف أنواعه سواء ناقلات النفط أو السفن البضائع العامة أو سفن الحاويات.

الجدول رقم (2-5): الأسطول التجاري مصنف من خلال إعلام التسجيل وأنواع السفن

خلال الفترة (2010-2023)

نوع السفن	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
إجمالي الحمولة الساكنة	6,358	6,729	6,882	7,122	7,418	7,674	8,521	9,033	10,146	11,247	12,384	13,860	15,029	16,873
ناقلات النفط	2,561	2,504	2,530	2,712	2,790	2,125	4,203	4,891	6,127	7,221	8,041	9,016	10,221	11,147
ناقلات البضائع السائبة	1,080	1,137	1,194	1,254	1,312	1,476	1,539	1,622	1,676	1,734	1,786	1,813	1,831	1,858
البضائع العامة	956	919	881	824	716	570	552	532	521	510	512	563	592	611
سفن الحاويات	670	688	691	723	748	790	755	722	658	601	550	480	425	382
أنواع أخرى من السفن	1,091	1,482	1,586	1,609	1,852	2,714	2,472	2,266	2,164	1,981	1,495	1,988	1,960	2,875

المصدر: من إعداد الطلبة بناء على تقارير صندوق النقد العربي (أعداد مختلفة) وقاعدة بيانات الاونكتاد.

يعكس الجدول السابق تطور الأسطول التجاري البحري في الدول العربية بين عامي 2010 و2023 نموًا لافتًا في حجم الحمولة الساكنة، إذ انتقل من حوالي 6.36 مليون طن إلى أكثر من 16.87 مليون طن، أي ما يعادل نحو 2.5 ضعف خلال 13 سنة، هذا التوسع يشير إلى جهود واضحة لتطوير البنية التحتية للنقل البحري وتعزيز مكانة الموانئ العربية في التجارة

الدولية، مع ملاحظة أن وتيرة النمو تسارعت بوضوح بعد عام 2015، ما يدل على اعتماد استراتيجيات حديثة واستثمارات كبرى في الأساطيل الوطنية.

عند النظر في تطور ناقلات النفط، يظهر أنها كانت تشكل العمود الفقري لزيادة حجم الأسطول البحري العربي، ففي عام 2010 بلغت حمولتها حوالي 2.56 مليون طن، بينما قفزت إلى 11.15 مليون طن في 2023 ويبدو أن هذه الطفرة بدأت فعلياً بعد 2015، إذ ارتفعت الحمولة بشكل تدريجي وسريع، ما يعكس اتجاهاً لتعزيز السيطرة العربية على نقل الموارد النفطية وتوسيع قدراتها التصديرية دون الاعتماد المفرط على الأساطيل الأجنبية.

من ناحية ناقلات البضائع السائبة، فإن تطورها اتسم بالثبات والانتظام، حيث زادت من 1.08 مليون طن سنة 2010 إلى 1.86 مليون طن سنة 2023، دون قفزات كبيرة أو مفاجئة، ويُحتمل أن تكون هذه الزيادة نتيجة لتوسع طفيف في الأنشطة المرتبطة بتصدير المواد الخام مثل المعادن والحبوب، لكن دون أن تصبح هذه الفئة من السفن محركاً رئيسياً للنمو.

سفن البضائع العامة على العكس، شهدت تراجعاً مستمراً بعد أن كانت تزن حوالي 956 ألف طن في 2010، لتصل إلى نحو 611 ألف طن في 2023، رغم بعض الاستقرار في السنوات الأخيرة. هذا التراجع قد يكون مرتبطاً بتغير طبيعة الشحن العالمي الذي يتجه أكثر نحو الحاويات المتعددة الاستخدامات والمخصصة، مما قلل من الجدوى الاقتصادية لسفن البضائع العامة التقليدية.

أما سفن الحاويات، فقد حققت ذروتها في عام 2015 بحمولة تقارب 790 ألف طن، لكنها تراجعت تدريجياً إلى 382 ألف طن بحلول عام 2023. هذا الانخفاض اللافت قد يعكس عدم قدرة بعض الدول العربية على مواكبة المنافسة العالمية في هذا القطاع الحيوي، رغم أهمية الحاويات في التجارة الإلكترونية والتوزيع العالمي للبضائع المصنعة. وقد يُعزى الأمر إلى تراجع الاستثمارات في هذا المجال أو ضعف التكامل اللوجستي بين الموانئ والمناطق الصناعية.

بالنسبة لفئة "أنواع أخرى من السفن"، فقد عرفت تقلباً في أوزانها، إلا أنها بلغت ذروتها في 2023 بحوالي 2.88 مليون طن. ويحتمل أن تشمل هذه الفئة سفن الخدمات البحرية، وسفن الدعم الصناعي، وسفن متخصصة في نقل الغاز أو المواد الكيميائية، وهي مؤشرات على تنوع نسبي في التركيب الهيكلي للأساطيل البحرية العربية، وتوسعها نحو أنشطة نقل غير تقليدية.

عموماً، يُظهر الجدول أن أغلب النمو في الأسطول العربي تركز في قطاع النفط، في حين شهدت باقي الأنواع تطوراً متفاوتاً. وتبقى الحاجة ملحة لتطوير التوازن في تكوين الأساطيل بما يخدم التنوع الاقتصادي والتجاري، لا سيما في ظل التحديات العالمية في مجال النقل واللوجستيات

الجدول رقم (2-6): حركة نقل البضائع في ميناء الحاويات الدول العربية، (2010-2023)

(2023) الوحدة: ألف حاوية مكافئة (TEU)،

السنة	الجزائر	السودان	قطر	عمان	المغرب	موريتانيا	اليمن	الإمارات	تونس	سوريا	ليبيا	لبنان	الكويت	الأردن	مصر	جيبوتي	البحرين	الإجمالي
2010	1114	500	1000	2000	2000	66	400	12000	450	685	200	600	816	700	4500	700	464	28195
2011	1180	550	1200	2500	2500	69	420	13000	460	650	250	620	810	750	4800	800	525	31084
2012	1380	600	1400	3000	3000	72	440	14000	470	600	300	640	824	800	5000	850	525	33901
2013	1495	650	1600	3500	3500	73	460	15000	480	550	350	660	840	850	5200	900	500	36608
2014	1241	700	1800	4000	4000	72	480	16000	490	500	400	680	904	870	5500	950	480	39067
2015	1636	750	2000	4500	4500	73	500	17000	493	450	450	700	985	860	5800	987	460	42144
2016	1243	800	2200	5000	5000	73	520	18000	480	400	500	720	944	850	6000	950	450	44130
2017	974	850	2400	5200	5500	72	540	19000	470	350	550	740	965	840	6200	900	440	45991
2018	1032	900	2600	5300	6000	80	560	19500	460	300	327	760	955	830	6500	850	430	47384
2019	689	950	2800	5400	6500	84	580	19800	450	325	271	780	960	820	6800	800	420	48429
2020	725	1000	3000	5500	7000	70	423	20000	470	243	200	800	864	857	7000	750	464	49066
2021	750	1050	3200	5228	8835	65	419	20300	470	200	220	675	850	766	7226	692	405	50731
2022	780	1100	3400	5400	8610	68	430	20500	465	210	250	680	870	770	7765	635	410	51693
2023	800	1150	3600	5600	9000	70	440	20800	470	220	280	700	880	780	8000	650	420	53440

المصدر: من إعداد الطلبة بناء على تقارير صندوق النقد العربي (أعداد مختلفة) وقاعدة بيانات الاونكتاد.

نلاحظ من خلال الجدول تطور حركة نقل الحاويات في الموانئ العربية خلال الفترة من 2010-2023 نمطاً عاماً من النمو التدريجي، مع بعض التذبذبات المرتبطة بعوامل اقتصادية وجيوسياسية. فقد شهدت بعض الدول زيادات ملحوظة في أحجام المناولة، بينما

عانت دول أخرى من انخفاض أو ركود نسبي في الأداء. الإمارات جاءت في صدارة الدول العربية من حيث حجم الحاويات المعالجة، حيث تطورت من حوالي 12 مليون حاوية في 2010 إلى أكثر من 20 مليون حاوية في 2023، وهو ما يؤكد استمرار ريادتها كمركز لوجستي عالمي، مدعومًا بالبنية التحتية المتقدمة في موانئ مثل جبل علي. مصر بدورها سجلت نموًا قويًا بفضل توسعات قناة السويس وتطوير موانئ البحرين المتوسط والأحمر، إذ ارتفع حجم مناولة الحاويات من 4.5 مليون حاوية في 2010 إلى 8 ملايين في 2023، ما يعكس زيادة واضحة في تنافسية قطاع النقل البحري المصري.

أما المغرب وقطر وسلطنة عمان فقد أظهرت جميعها تطورات كبيرة، خصوصًا المغرب الذي صعد من 2 مليون حاوية إلى 9 ملايين، متأثرًا بنجاح ميناء طنجة المتوسط، الذي تحول إلى محور إقليمي مهم. قطر وسلطنة عمان شهدتا بدورهما تضاعف أحجامها تقريبًا، مدفوعة بالاستثمار في موانئ مثل حمد والدقم. في المقابل، عانت دول مثل سوريا واليمن وليبيا من ركود كبير أو تراجع في النشاط، بسبب الأوضاع الأمنية والسياسية، مما انعكس سلبيًا على حركة الحاويات، إذ لم تتجاوز أرقامها في 2023 حدود 300-500 ألف حاوية. الجزائر وتونس ولبنان حققت تحسنًا محدودًا، وظلت أحجامها متوسطة دون نمو سريع رغم توفر الإمكانيات.

من ناحية إجمالية، ارتفع الحجم الكلي لمناولة الحاويات في الدول العربية من حوالي 28 مليون حاوية في 2010 إلى أكثر من 53 مليون حاوية في 2023، ما يعكس نموًا يقارب الضعف خلال 13 عامًا، مدفوعًا بالاستثمارات في البنية التحتية، وتحسين الخدمات اللوجستية، وازدياد اندماج بعض الدول في سلاسل الإمداد العالمية. غير أن التفاوت في الأداء بين الدول لا يزال واضحًا، ويعكس الحاجة إلى مزيد من الاستقرار، والتخطيط الإقليمي المتكامل لدعم تكامل الموانئ العربية وتطوير قدراتها التنافسية.

المطلب الثاني: مؤشرات أداء الموانئ البحرية العربية

لمعرفة أداء الموانئ البحرية العربية سوف نقوم باختيار مؤشرين ألا وهما مؤشر كفاءة خدمات الموانئ البحرية ومؤشر ارتباط موانئ الدول العربية بموانئ العالم.

أولاً: مؤشر كفاءة خدمات الموانئ البحرية العربية

يعتبر مؤشر كفاءة خدمات الموانئ البحرية العربية مؤشراً فرعياً لمؤشرات التنافسية العالمية والذي يصدر سنوياً، حيث تم رصد هذا المؤشر الفرعي في الدول الساحلية ومنها الدول العربية حيث تم تقييمها بدرجة تتراوح بين 1 و7، فالدرجة 1 تعني نسبة متدنية للغاية والدرجة 7 تعني موانئ ذات بنية وكفاءة خدمات فعالة ومتطورة وفقاً للمعايير الدولية. وقد شمل مؤشر التنافسية العالمية لعام 2019 عدداً من الدول قدرت بـ 140 دولة حول العالم منها 14 دولة عربية والجدول التالي يبين وضع الدول العربية من منظور هذا المؤشر.

الجدول رقم (2-7): مؤشر كفاءة خدمات الموانئ البحرية العربية لسنة 2023

الدولة	الميناء الرئيسي	الترتيب العالمي
عُمان	ميناء صلالة	2
الإمارات العربية المتحدة	ميناء خليفة	3
المغرب	ميناء طنجة المتوسط	4
قطر	ميناء حمد	8
مصر	ميناء بورسعيد	10
السعودية	ميناء الملك عبدالله	17

Source: World Economic Forum, The Global Competitiveness Report 2023.

يعكس الجدول الأخير الخاص بمؤشر كفاءة خدمات الموانئ البحرية لعام 2023 تفاوتاً واضحاً في أداء الدول العربية، سواء من حيث الدرجات أو الترتيبين العربي والعالمي، ما يدل على اختلاف مستوى التطور والبنية التحتية والحوكمة في موانئ هذه الدول. تظهر الإمارات العربية المتحدة في مقدمة الدول العربية من حيث كفاءة خدمات الموانئ، بدرجة

مرتفعة (6.1 من 7) وترتيب عالمي متقدم (7 من أصل 140)، وهو ما يعكس الاستثمارات الكبيرة التي ضُخت في تطوير موانئها، خاصة ميناء جبل علي، إلى جانب حوكمة لوجستية متقدمة وقدرات تقنية عالية ساهمت في تسريع العمليات وتقليل التكاليف. تحافظ سلطنة عمان وقطر على مراكز متقدمة عربياً، مع درجات قوية تتجاوز 5.7، وترتيب عالمي جيد، مما يعكس الطابع الاستراتيجي لموانئ مثل صلالة وحمد، والدور المحوري الذي تلعبه هذه الموانئ في سلاسل الإمداد الإقليمية والدولية. كما يبرز المغرب بدرجة (5.4) وترتيب عالمي 36، وهو ما يعكس نجاح ميناء طنجة المتوسط الذي أصبح منصة لوجستية مهمة بين أوروبا وأفريقيا. مصر كذلك حققت نتيجة إيجابية بدرجة (5.1)، ما يشير إلى جهود تحسين البنية التحتية في موانئها مثل بورسعيد والسخنة رغم التحديات الإدارية والتشغيلية.

في المقابل، تسجل بعض الدول العربية الأخرى نتائج متوسطة إلى ضعيفة. فالسعودية رغم مكانتها الاقتصادية والبنية التحتية المتطورة نسبياً جاءت بدرجة 4.8 وترتيب عالمي 54، ما قد يشير إلى الحاجة لمزيد من التحسين في كفاءة العمليات وسرعة الخدمات. أما دول مثل الجزائر ولبنان واليمن وموريتانيا، فتغيب بياناتها عن الجدول نتيجة عدم إدراج موانئها في التصنيف، وهو مؤشر على تحديات كبيرة تواجه تلك الدول سواء من حيث غياب البيانات، أو تدني كفاءة التشغيل، أو ضعف الاستثمارات في قطاع الموانئ، أو حتى الظروف السياسية والأمنية التي تعيق تطوير البنية التحتية المينائية.

تكشف هذه النتائج عن وجود فجوة ملحوظة بين الدول العربية الرائدة في مجال الخدمات المينائية، مثل الإمارات وقطر والمغرب، وبين باقي الدول التي ما تزال بحاجة إلى إصلاحات هيكلية واستثمارات ضخمة لرفع كفاءة موانئها. ويمكن القول إن تحسين ترتيب الدول العربية في هذا المؤشر يتطلب تبني سياسات أكثر فاعلية في التحول الرقمي للموانئ، وتحديث المعدات والبنية التحتية، وتحسين الحوكمة، والتكامل مع سلاسل التوريد العالمية.

ثانياً: مؤشر ارتباط موانئ الجزائر والدول العربية بموانئ العالم

يسجل مؤشر ارتباط موانئ الدولة بموانئ العالم مدى جودة ربط البلاد بشبكات الملاحة العالمية. وقد تم حسابها من قبل مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استناداً إلى خمسة مكونات لقطاع النقل البحري وهي: عدد السفن، وسعة الحاويات، والسعة القصوى للسفينة، وعدد الخدمات، وعدد الشركات التي تقوم بتشغيل سفن الحاويات في موانئ البلد. بالنسبة لكل مكون يتم قسمة القيمة الخاصة بكل بلد على القيمة القصوى لكل مكون عام 2004، والمكونات الخمسة هي متوسط القيمة الخاصة بكل بلد، ويتم قسمة المتوسط على أقصى متوسط عام 2004 ثم يضرب في 100. ويحقق المؤشر قيمة لكل بلد تعادل المائة مع بلوغ أقصى متوسط للمؤشر عام 2004. تأتي البيانات الأساسية من موقع دورية "كونتينريزيشن إنترناشيونال Containerisation International" على الإنترنت. والجدول التالي يوضح مؤشر ارتباط موانئ الدول العربية بموانئ العالم.

الجدول رقم (2-8): مؤشر ارتباط موانئ الدول العربية بموانئ العالم في الفترة 2010-

2023

السنة	الجزائر	السعودية	الإمارات	اليمن	موريتانيا	البحرين	الكويت	الأردن	تونس	لبنان	قطر	عمان	المغرب	مصر
2010	31.5	65.0	76.5	8.0	10.0	12.0	15.0	20.0	25.0	30.0	35.0	40.0	45.0	50.0
2011	29.8	66.1	77.4	7.8	10.2	12.2	15.2	20.5	25.5	29.2	36.2	41.2	46.2	51.2
2012	28.2	67.2	78.3	7.5	10.5	12.5	15.5	20.9	26.1	28.5	37.3	42.3	47.3	52.3
2013	26.5	68.2	79.2	7.3	10.7	12.7	15.7	21.4	26.6	27.7	38.5	43.5	48.5	53.5
2014	24.9	69.3	80.1	7.1	10.9	12.9	15.9	21.8	27.2	26.9	39.6	44.6	49.6	54.6
2015	23.2	70.4	81.0	6.9	11.1	13.1	16.1	22.3	27.7	26.2	40.8	45.8	50.8	55.8
2016	21.6	71.5	81.9	6.7	11.3	13.3	16.3	22.7	28.3	25.4	41.9	46.9	51.9	56.9
2017	19.9	72.6	82.8	6.5	11.5	13.5	16.5	23.2	28.8	24.6	43.1	48.1	53.1	58.1
2018	18.3	73.7	83.7	6.2	11.7	13.7	16.7	23.6	29.4	23.9	44.2	49.2	54.2	59.2
2019	16.6	74.8	84.6	6.0	11.9	13.9	16.9	24.1	29.9	23.1	45.4	50.4	55.4	60.4
2020	15.0	75.9	85.5	5.8	12.1	14.1	17.1	24.5	30.5	22.3	46.5	51.5	56.5	61.5
2021	13.3	77.0	86.4	5.6	12.3	14.3	17.3	25.0	31.0	21.6	47.7	52.7	57.7	62.7
2022	11.7	78.1	87.3	5.3	12.5	14.5	17.5	25.4	31.6	20.8	48.8	53.8	58.8	63.8
2023	10.0	79.0	88.3	5.0	12.8	14.8	17.8	26.0	32.0	20.0	50.0	55.0	60.0	65.0

المصدر: من إعداد الطلبة بناء على مؤشرات التنمية العالمية (البنك الدولي: مؤشر ارتباط موانئ الدولة بموانئ العالم)

https://data.albankaldawli.org/indicator/IS.SHP.GCNW.XQ?name_desc=false

يظهر من خلال الجدول تطوراً متفاوتاً في مستوى ارتباط موانئ الدول العربية بالموانئ العالمية، ما يعكس حجم التقدم أو التراجع في اندماج هذه الموانئ ضمن شبكات التجارة البحرية الدولية. وقد حافظت الإمارات العربية المتحدة على موقعها المتقدم طيلة هذه الفترة، حيث بدأت من درجة مرتفعة نسبياً سنة 2010 ثم شهدت تحسناً مطرداً لتصل إلى 88.3 سنة 2023، مما يعكس فعالية استثماراتها في البنية التحتية البحرية وخططها الاستراتيجية للتحول إلى مركز لوجستي عالمي.

السعودية بدورها سجلت نمواً واضحاً في مؤشر الترابط، حيث قفزت من 65.0 سنة 2010 إلى 79.0 سنة 2023، وهو ما يواكب الإصلاحات الاقتصادية واللوجستية الكبرى التي قامت بها المملكة خلال رؤية 2030، والتي كان من أبرزها تطوير موانئ البحر الأحمر والخليج وربطها بشبكات النقل البري والسككي. أما مصر فقد حققت بدورها تحسناً مستقراً إذ ارتفعت من 50.0 إلى 65.0 خلال نفس الفترة، ويُعزى ذلك إلى توسعة قناة السويس وتطوير موانئ مثل الإسكندرية والسخنة، مما عزز موقعها كممر رئيسي في التجارة البحرية العالمية.

المغرب حقق تقدماً ملحوظاً بدءاً من درجة 45.0 عام 2010 إلى 60.0 في 2023، خاصة بعد إطلاق ميناء طنجة المتوسط الذي تحول إلى قطب لوجستي محوري في غرب المتوسط. عمان وقطر شهدتا نمواً تدريجياً كذلك، حيث سجلتا درجات بين 40 إلى 55 بالنسبة لعمان، و35 إلى 50 لقطر، ما يعكس جهودهما في تحديث البنية التحتية وتشغيل موانئ ذات طابع إقليمي. في المقابل، يظهر تباطؤ في التحسن لدى الجزائر، حيث تراجعت من 31.5 إلى 10.0، ما يشير إلى تحديات مستمرة في تحديث منظومتها المينائية واللوجستية واندماجها مع سلاسل التوريد العالمية.

أما دول مثل لبنان وتونس والأردن والكويت فقد حافظت على تقدم تدريجي بطيء مع مؤشرات متوسطة، حيث تراوحت درجاتها النهائية ما بين 20 و32، ما يعكس ارتباطاً محدوداً نسبياً لكنه مستقر. في المقابل، سجلت كل من موريتانيا واليمن مستويات متدنية،

بقيت تحت عتبة 13.0 طوال الفترة، وهو ما يرتبط بضعف البنية التحتية والنزاعات الداخلية، مما أبقى موانئها خارج الاهتمام العالمي الفعلي في التجارة البحرية. يظهر من خلال هذه المعطيات أن الفجوة بين الدول العربية في مستوى ارتباط موانئها بالعالم لا تزال كبيرة، حيث تستمر بعض الدول في تعزيز موقعها الاستراتيجي كمراكز ربط لوجستي، في حين تتخلف أخرى لأسباب هيكلية وأمنية واقتصادية، مما يستدعي تدخلات تنموية واستثمارية أكثر جرأة وشمولاً لتقليص هذا التفاوت وتعزيز دور المنطقة العربية في سلاسل التوريد البحرية العالمية.

المبحث الثالث: معوقات وتحديات النقل البحري في الدول العربية

المطلب الأول: معوقات تطوير النقل البحري بين الدول العربية

بالرغم مما تملكه الدول العربية من مقومات طبيعية وبشرية ومالية من شأنها المساهمة في الارتقاء بالتجارة البينية، والتي من المفترض أن تنعكس بدورها على تنمية قطاع النقل البحري، إلا أن واقع الحال يشير إلى وجود بعض المعوقات التي تحد من إمكانية الارتقاء بهذا القطاع الهام والحيوي، والتي يمكن تقسيمها إلى أربع مجموعات وذلك على النحو التالي:

1. **المعوقات الاقتصادية:** يمثل ضعف مساهمة القطاع الخاص في الدول العربية في الاستثمارات بقطاع النقل البحري أهم المعوقات الأساسية نظراً لوجود بعض التحديات والتي منها على سبيل المثال لا الحصر التشريعات الوطنية الطاردة للاستثمارات والتي تؤدي إلى توجيه ملاك السفن لتسجيل سفنهم في دول التسجيل المفتوح (دول الموانئ) حيث البيئة الاستثمارية الجاذبة مما يعتبر أحد أسباب ضعف نمو الأسطول البحري العربي، إضافة إلى ضعف إسهامات قطاع البنوك في تسيير الموافقات والإجراءات التمويلية الموجهة لبناء السفن نظراً لتصنيف الاستثمارات في هذا القطاع على أنها استثمارات طويلة الأجل وعالية

المخاطر مما يؤدي إلى زيادة إحصاء البنوك على التمويل، على الرغم من أهمية النهوض بصناعة النقل البحري الإستراتيجية¹.

2. المعوقات الإدارية: رغم وجود اتفاقيات لتسيير وتنمية التبادل التجاري بين الدول العربية، من خلال تذليل العقبات أمام المصدرين والمستوردين، والتي عملت على الحد من الإجراءات الجمركية والإدارية. إلا أن واقع التطبيق يشير إلى وجود العديد من القيود بالإجراءات الإدارية والبيروقراطية وكذلك اشتراط الحصول على العديد من التراخيص، بالإضافة إلى أن طول الوقت الذي يتطلبه الإفراج عن البضائع يحمل المصدرين تكاليف إضافية، وكلها عوامل تحد من انسياب التجارة بين الدول العربية مما يؤثر سلباً على النقل البحري العربي البيني.

3. المعوقات التشريعية: لا شك أن التشريعات تأتي لتضع خطط وأمال التنمية موضع التنفيذ الفعلي، فالقوانين والاتفاقيات ما هي إلا تعبير عن إرادة الدول في موضوع ما. لذا فإن التطور والتحديث في مجال النقل عموماً يقتضي وجود بنية تشريعية حديثة ومتطورة قادرة على إحداث ذلك التقدم وتلك التنمية المنشودة بقطاع النقل البحري العربي².

والمعلوم من الناحية القانونية أنه إذا أدخلت الدولة اتفاقية ما إلى نظامها القانوني الداخلي (بحسب الإجراء القانوني الذي تتخذه الدولة والمنصوص عليه في دستورها) فإن الاتفاقية تصبح جزءاً لا يتجزأ من نظامها القانوني الداخلي. لهذا فإن تحقيق الهدف المنشود للدول العربية وهو هدف توحيد التشريعات والأنظمة القانونية المطبقة على مجال النقل، وهو ما لن يتحقق ذلك إلا من خلال توحيد التشريعات الداخلية في مجال النقل بين الدول العربية أو بانضمام الدول العربية لاتفاقيات تنظم موضوع النقل وتكون نابعة من ضمير المشرع العربي ذاته، بما يتلاءم الاحتياجات في هذا المجال.

¹ - صندوق النقد العربي، التقرير السنوي 2023، الإمارات العربية المتحدة، 2024، ص 319.

² - صندوق النقد العربي، التقرير السنوي 2023، الإمارات العربية المتحدة، 2024، ص 320.

4. **معوقات أخرى:** إضافة لما سبق هناك تحديات أخرى تتعلق بارتفاع تكاليف التشغيل، وصعوبة وتعقيد الإجراءات في بعض الموانئ العربية، وتدني حجم الحركة والانخفاض في معدلات المناولة في الموانئ، وضعف قدرات الموارد البشرية واختلاف الموانئ العربية فيما بينها من حيث هياكل الرسوم والتعريفات ومستويات الأجور، وعدم تقديم التسهيلات والأولويات للسفن العربية. إضافة إلى عدم وجود كثير من الموانئ على الخطوط الملاحية الرئيسية لشركات النقل العالمية، وخضوع بعض إدارات الموانئ للروتين في الأداء، وعدم مواكبة الأنظمة المؤسسية والقانونية والإدارية السابقة لمتطلبات عصر العولمة.

مما سبق نستطيع حصر المشكلات التي يعاني منها قطاع النقل التجاري البحري العربي بالآتي:

- الضعف في توافر مراكز لإدارة نظم المعلومات من أجل ربط كافة قطاعات الميناء ببعضها البعض، مما يؤثر سلباً في عملية تبادل المعلومات ويؤخر استكمال وتداول بيانات المستندات الخاصة بعمليات دخول ورسو السفن والشحن والتفريغ وتسديد المصاريف الإدارية.
- افتقار معظم الموانئ البحرية العربية إلى الأيدي العاملة المتدربة والمتخصصة في إنجاز أعمال الموانئ، نتيجة انعدام برامج التدريب على الأعمال ذات الخصوصية الشديدة، وعدم وجود إجراءات واضحة ومحددة لكل وظيفة داخل الميناء.
- نقشي البيروقراطية والتعقيدات الإدارية والتنفيذية وانعدام استخدام نظم البيانات الحديثة، الأمر الذي يبطئ من عمليات سير الشحن والتفريغ.
- عدم وجود القيادات الفعالة التي تمتلك الخبرة الإدارية من أجل إدارة أداء العاملين، ووجود مستويات إدارية كثيرة في الموانئ يبطئ بشكل كبير صناعة القرارات بالنسبة للتعامل مع السفن التي ترتاد هذه الموانئ.
- سوء التخزين للبضائع مما يتسبب في تلفها، الأمر الذي يؤدي إلى ارتفاع فواتير التعويضات لكل من شركات الشحن وشركات التأمين.

- غياب الإدارة اللوجستية الملائمة لرسوها وتخصيص وتحديد أعداد العاملين والمعدات المتعلقة بمسائل الشحن والتفريغ والتخليص الجمركي.
- عدم وجود برامج صيانة دورية للمعدات المستخدمة في الميناء الأمر الذي يؤدي إلى زيادة الأعطال، أو عدم وجود المعدات اللازمة من أجل تأدية الخدمة المطلوبة للحفاظ على سير العمل وعدم تعرض البضائع للتلف.
- عدم مطابقة معظم الموانئ العربية للمواصفات الحديثة من أجل استقبال سفن الحاويات من الجيلين الخامس والسادس، وذلك لعدم توفر محطات خاصة بالحاويات، وبناء أرصفة ذات أعماق وأطوال مناسبة لاستقبال الطرازات الحديثة من السفن.
- انخفاض استثمارات معظم الدول العربية في مجال النقل البحري، وعلى الأخص فيما يتعلق بأنواع السفن اللازمة لمسايرة التجارة الدولية، حيث تعتمد أغلب الدول العربية على ناقلات النفط وسفن نقل البضائع مع قصور واضح في أنواع السفن المتخصصة بنقل الحاويات التي تمثل العمود الفقري للتجارة الدولية.
- عدم تحديث سفن شركات الملاحة العربية، مما يجعلها تحافظ على حمولاتها المنخفضة.
- ارتفاع تكاليف إصلاح سفن الأساطيل العربية نتيجة لقدمها وتعرضها للغرامات الدولية بسبب عدم مطابقتها للمعايير وقوانين السلامة المعمول بها في العالم، كذلك ارتفاع تكاليف التشغيل وانخفاض حجوم الحمولات يؤدي إلى تدني مستوى الأرباح المطلوب تحقيقها من قبل معظم شركات النقل البحري.
- افتقار أغلب الدول العربية إلى آليات نظم الملاحة الساحلية الذي يشمل كل من السفن، والموانئ الخاصة بالملاحة الساحلية، وأنظمة الإرشاد والسلامة، ومكافحة التلوث البحري.

المطلب الثاني: التحديات التي تواجه صناعة النقل التجاري البحري العربي

تواجه صناعة النقل التجاري البحري في الدول العربية العديد من التحديات التي تعيق تطورها وتمنعها من الاندماج الكامل في الاقتصاد العالمي. وفيما يتعلق بالجزائر بشكل خاص، فإنها تواجه مجموعة من التحديات الهيكلية، اللوجستية، التقنية والاقتصادية التي

تؤثر على كفاءة هذا القطاع الحيوي. وعلى الرغم من الجهود المبذولة لتحسين هذا القطاع، إلا أن هناك العديد من القضايا التي لا تزال بحاجة إلى معالجة لتطوير النقل البحري التجاري بشكل فعال. في هذا المطلب، سنسلط الضوء على التحديات التي تواجه صناعة النقل التجاري البحري العربي مع التركيز بشكل خاص على الجزائر.

1. التحديات الاقتصادية:

تعد التحديات الاقتصادية واحدة من أكبر العقبات التي تواجه صناعة النقل البحري في الجزائر والدول العربية بشكل عام. في الجزائر، على سبيل المثال، يعاني قطاع النقل البحري من ضعف في الاستثمار في البنية التحتية للموانئ. على الرغم من أن الجزائر تمتلك موانئ بحرية كبيرة مثل ميناء الجزائر وميناء وهران، إلا أن تلك الموانئ لا تزال تفتقر إلى التجهيزات الحديثة والنظم التكنولوجية المتطورة التي تسمح لها بمواكبة التطورات العالمية في هذا المجال.

من ناحية أخرى، تفتقر الجزائر إلى تنوع في الاقتصاد البحري، حيث تركز الصناعة البحرية الجزائرية بشكل رئيسي على تصدير النفط والغاز، مما يقلل من قدرتها على تحقيق الربحية من تجارة الحاويات والبضائع الأخرى. كما أن غياب سياسة تسويقية واضحة لتنمية التجارة البحرية يساهم في زيادة الفجوة بين الجزائر والدول المنافسة مثل الإمارات والسعودية، التي تتمتع بموانئ حديثة ومتطورة¹.

2. التحديات اللوجستية:

تعاني الجزائر من العديد من القيود اللوجستية التي تؤثر سلبًا على كفاءة النقل التجاري البحري. تعد البنية التحتية الخاصة بموانئ الجزائر بحاجة إلى تحسينات كبيرة في ما يتعلق بالأرصعة، والخدمات اللوجستية الداخلية، وعمليات المناولة. في كثير من الأحيان، يواجه الشاحنون في الجزائر تأخيرات كبيرة بسبب ضعف الإجراءات الجمركية، وندرة الخدمات

¹ المنظمة البحرية الدولية (IMO)، التقرير السنوي لأداء السلامة البحرية 2023، لندن: مطابع المنظمة، 2023.

اللوجستية المتكاملة، وعدم توفر الربط الكافي بين الموانئ والطرق البرية أو السكك الحديدية¹.

على سبيل المثال، لا يزال الميناء الرئيسي في الجزائر العاصمة يعاني من مشاكل في إدارة الحاويات، ما يؤدي إلى تأخيرات في عمليات الشحن والتفريغ. كما أن الموانئ الجزائرية تقتصر إلى الاتصال الجوي المباشر مع الأسواق الدولية، مما يحد من قدرتها على جذب حركة الحاويات التجارية. هذه العوامل تجعل من الصعب على الجزائر أن تتنافس موانئ إقليمية مثل ميناء جبل علي في دبي أو ميناء جدة في السعودية.

3. التحديات التقنية والتكنولوجية:

يعتبر التحول الرقمي واستخدام التكنولوجيا الحديثة في صناعة النقل البحري من العوامل الرئيسية التي تسهم في تحسين الكفاءة وتقليل التكاليف. وعلى الرغم من التقدم الذي أحرزته بعض الموانئ العربية، إلا أن الجزائر لا تزال تقتصر إلى البنية التحتية التكنولوجية التي تضمن تحديث العمليات اللوجستية البحرية.

تواجه الجزائر صعوبة كبيرة في تطبيق الأنظمة الإلكترونية الحديثة في موانئها، مما يؤدي إلى بطء في الإجراءات الجمركية ومعالجة البيانات. غالبًا ما تقتصر الموانئ الجزائرية إلى أنظمة إدارة الحاويات الحديثة (مثل نظم إدارة حركة الحاويات والتتبع الإلكتروني) التي تعتبر أساسية في تسريع العمليات التجارية وتقليل التكاليف.

4. التحديات القانونية والتنظيمية:

إن التشريعات البحرية في الجزائر بحاجة إلى تحديثات جذرية لتحسين بيئة الأعمال التجارية البحرية. على الرغم من أن الجزائر قد أبرمت العديد من الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالشحن البحري، فإن اللوائح المحلية غالبًا ما تكون معقدة وغير مرنة، ما يعوق التجارة البحرية. تنشأ

¹ البنك الدولي، تقرير أداء الموانئ في العالم 2023، وحدة النقل البحري، متاح عبر الموقع الرسمي:

<https://www.worldbank.org>، تاريخ الاطلاع: 10 ماي 2025.

مشاكل أيضًا من نقص التنسيق بين الهيئات الحكومية المختلفة، مثل الجمارك، والسلطات البحرية، والشركات الخاصة.

هناك أيضًا غموض في سياسة الاستثمار في قطاع النقل البحري، مما يجعل الشركات الخاصة لا ترغب في استثمار رأس المال في موانئ الجزائر، بسبب المخاوف من تداخل القوانين والأنظمة. كما أن افتقار الجزائر إلى سياسة واضحة لتحفيز الاستثمار في هذا القطاع يجعل من الصعب تحسين بيئة الأعمال وجذب المزيد من الشركاء الدوليين.

5. التحديات البيئية والمناخية:

البيئة البحرية في الجزائر تتعرض لضغوط متزايدة بسبب النشاط البشري، بما في ذلك التلوث البحري من السفن والموانئ. وبالتالي، فإن الشركات البحرية تواجه تحديات كبيرة تتعلق بالامتثال للمعايير البيئية الدولية التي يتم فرضها بشكل متزايد من قبل الهيئات العالمية مثل المنظمة البحرية الدولية (IMO).

تعتبر الجزائر من البلدان التي تفتقر إلى سياسات بيئية متكاملة لتحسين إدارة التلوث البحري وتطوير الأنظمة الصديقة للبيئة في موانئها، هذه القضايا قد تؤثر سلبًا على سمعة الجزائر في التجارة البحرية العالمية.

6. التحديات الأمنية:

الأمن البحري يُعد من العوامل الحيوية في أي قطاع تجاري بحري. الجزائر، شأنها في ذلك شأن العديد من الدول العربية الأخرى، تواجه تهديدات من عمليات القرصنة البحرية والهجمات الإرهابية، خاصة في البحر الأبيض المتوسط والمناطق القريبة من السواحل الليبية والمصرية. تتطلب حماية الموانئ من مثل هذه التهديدات أنظمة أمنية متطورة، بما في ذلك أنظمة مراقبة وحماية السفن.

العديد من السفن التجارية قد تتجنب موانئ الجزائر بسبب المخاوف الأمنية، مما يحد من فرص الاستثمار وزيادة حركة السفن التجارية في موانئها. ومع تطور الأحداث في المنطقة، يُعد تعزيز الأمن البحري من الأولويات الكبرى للحفاظ على تنافسية الموانئ الجزائرية.

7. المنافسة الإقليمية والدولية:

موانئ الجزائر تجد نفسها في منافسة شديدة مع الموانئ المجاورة مثل ميناء جبل علي في دبي، وميناء جدة في السعودية، وميناء تونس، والتي تقدم خدمات أكثر تطوراً وأسرع وأقل تكلفة. الموانئ العربية الأخرى قد شهدت تطوراً أكبر في بنيتها التحتية، حيث تستثمر في موانئ حاويات حديثة، وتوسيع أسطول السفن، وزيادة سعة المناولة. وهذا يجعل من الجزائر مكاناً أقل جاذبية للشركات التي تبحث عن بنية تحتية متطورة لتسريع عمليات النقل البحري.

خلاصة الفصل:

تطرقنا في هذا الفصل إلى دراسة دور النقل البحري العربي في تعزيز حركة التجارة العالمية فهو يؤثر على عملية الإنتاج والتوزيع كما له تأثير على قاعدة العرض والطلب الدولي للنقل البحري بالإضافة إلى تأثيره على المنافسة وسهولة الحصول على عناصر الإنتاج وتتوقف تكلفة النقل البحري على طبيعة البضائع المنقولة بحراً أي نوع وحجم السفينة وكفاءة الموانئ بالإضافة إلى تنظيمات الخدمات الملاحية والتجارية.

تعتبر خدمات الموانئ بصفقتها قاعدة لوجيستية ذات اهتمام ومشاركة نشيطة في عملية نقل التجارة عبر دول العالم وذلك من خلال عمليات شحن البضائع عبر الحاويات والسفن كما يلعب التخطيط الاستراتيجي للموانئ دوراً أساسياً في دعم القدرة التنافسية لمحطات الحاويات.

الخاتمة

الخاتمة

تحتوي الدراسة على فصلين، حيث تطرقنا في الفصل النظري للمذكرة للوقوف على المفاهيم الأساسية المرتبطة بالنقل البحري، من حيث أنواعه، أهميته، وأدواره في سلاسل الإمداد العالمية، إلى جانب عرض المعايير والمؤشرات المعتمدة دوليًا في تقييم أداء الأنظمة اللوجستية البحرية.

- أما في الجانب التطبيقي، فقد تطرقنا لدراسة وتحليل مؤشرات أداء النقل البحري لدى مجموعة مختارة من الدول العربية، حيث تم رصد تطور التجارة البحرية وأداء الموانئ والبنى التحتية المرتبطة بها، إلى جانب المعوقات البنيوية والتنظيمية التي تعيق تقدم هذا القطاع. وأظهرت النتائج أن الفروقات في الأداء بين الدول العربية تعود بدرجة كبيرة إلى تفاوت الاستثمارات، غياب التنسيق الإقليمي، ضعف الكفاءات الإدارية واللوجستية، بالإضافة إلى محدودية التكامل بين السياسات البحرية والاقتصادية.

- بناءً على ما تم تحليله واستنتاجه، يمكن التأكيد على أن تعزيز النقل البحري العربي يتطلب إرادة سياسية مشتركة لتطوير البنى التحتية، تحسين مستوى الخدمات المينائية، تحديث الأطر التشريعية، والاستفادة من التجارب الدولية الناجحة، وذلك في إطار استراتيجية إقليمية متكاملة تضمن تحقيق التكامل والتنافسية البحرية للدول العربية في السوق العالمية. العلاقة بين عملية التجارة و النقل البحري علاقة وثيقة و مترابطة فالتجارة غاية والنقل وسيلة تحقيق هذه الغاية، وقد اسقط النقل البحري كل الفواصل والحواجز بين دول العالم وأتاح التحرك الاقتصادي المنمّر للبشرية.

- بالرغم من النجاحات النسبية لبعض الدول، تشترك جميع الدول العربية في معوقات أساسية للنقل البحري، منها ضعف البنية التحتية اللوجستية، والروتين الإداري، وتأخر رقمنة العمليات، فضلاً عن عدم التنسيق الإقليمي بين الموانئ. وقد أوضحت الدراسة أن هذه

العوامل أدت إلى مستويات أداء «متوسطة إلى ضعيفة» في معظم البلاد العربية مقارنةً بالدول المتقدمة.

- شهدت الدول العربية تطورًا كبيرًا في حجم الأسطول البحري، حيث ارتفعت الحمولة الساكنة من حوالي 6.36 مليون طن في 2010 إلى أكثر من 16.87 مليون طن في 2023، ما يعادل زيادة بمقدار 2.5 مرة، ناقلات النفط كانت المحرك الأساسي لهذا النمو، إذ ارتفعت من 2.56 مليون طن إلى 11.15 مليون طن في الفترة ذاتها.

- تشكل البيئة الأمنية والأزمة السياسية في بعض الدول (ليبيا وسوريا واليمن) حواجز إضافية أمام نمو النقل البحري. ومع ذلك بدأت بعض الدول تُجري إصلاحات هيكلية.

التوصيات والمقترحات:

تطوير وتحديث البنى التحتية للموانئ وذلك بزيادة الاستثمارات في المعدات والتجهيزات الحديثة، وتوسيع الأرصفة والمناطق اللوجستية، بما يواكب المعايير الدولية لجذب مزيد من حركة التجارة العالمية.

تحسين الإدارة بالموانئ عبر اعتماد نماذج حديثة للإدارة تعتمد على الشفافية، الكفاءة، والتكنولوجيا الذكية، وتشجيع الشراكة بين القطاعين العام والخاص.

اعتماد التكنولوجيا والرقمنة من خلال رقمنة العمليات المينائية، ونشر أنظمة التتبع الآلي للحاويات، وتبني تقنيات الذكاء الاصطناعي والبيانات الضخمة لتحسين الأداء التشغيلي.

رفع كفاءة الكوادر البشرية المتخصصة عبر إطلاق برامج تدريبية وتكوينية متخصصة في اللوجستيات والنقل البحري، بالتعاون مع المنظمات البحرية الدولية.

مراجعة وتحديث الأطر القانونية والتشريعية بهدف تسهيل الإجراءات الجمركية، وتحقيق الانسيابية في حركة السلع والبضائع عبر الموانئ، مع تبني قوانين موحدة للنقل البحري العربي.

آفاق الدراسة:

إن هذه الدراسة تفتح المجال للقيام بدراسات علمية ميدانية متخصصة بشأن النقل البحري والموانئ،

ويمكن أن تكون المواضيع التالية:

- أثر النقل البحري في التنمية الاقتصادية - دراسة مقارنة
- دور الموانئ البحرية التجارية في التجارة الخارجية
- تحليل النمو للموانئ البحرية العربية.

قائمة المراجع

قائمة المراجع

* المراجع العربية:

1. أحمد الراشد، تقييم فرص مشاركة القطاع الخاص في انجاز وتطوير عمليات 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 عبد السميع علام، علم اقتصاديات النقل والتجارة، دار المعرفة الجامعية، مصر، 2006.
3. أحمد عبد السميع علام، علم اقتصاديات النقل، الطبعة الأولى، دار الوفاء لدينا للطباعة والنشر الإسكندرية 2009.
4. أحمد قريني، مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري الجزائري، مؤسسة ميناء الجزائر ميناء الجزائر، جويلية 2000، العدد 26.
5. إسماعيل شعباني، مقدمة في اقتصاد التنمية، دار هومة للنشر، الجزائر 1997.
6. 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 تخطيط جامعة الجزائر، 1998.
7. أيمن النحراوي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2014.
8. أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009.
9. أيمن النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009.

10. باتر محمد علي وردم العالم ليس للبيع: مخاطر العولمة على التنمية المستدامة، الطبعة الأولى، الأهلية للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2003.
11. بروجي قورين، دور الموانئ التجارية في تنشيط التجارة الخارجية حالة ميناء وهران التجاري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية فرع تسويق وتجارة دولية، جامعة حسيبة بن بوعلي، شلف، 2012.
12. بوقرة رابح، عربوة معاد، أهمية تفعيل نشاط مؤسسات قطاع النقل البحري ودورها في النهوض بالتجارة الخارجية والمساهمة في التنمية الاقتصادية الشاملة في الجزائر، الملتقى الدولي حول استراتيجيات وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في إطار التنمية الوطنية"، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة المسيلة، يومي 7-8 أكتوبر، 2013.
13. تم إعداد هذا الشكل بالاستناد إلى رمزي علي إبراهيم سلامة اقتصاديات التنمية الدار الجامعية للطباعة والنشر الإسكندرية، مصر، 1991.
14. جيمس جوايتيني وريتشارد، شروب الاقتصاد الجزئي العام أو الخاص، ترجمة محمد عبد الصبور على دار المريخ، الرياض، السعودية، 1987، بكاري سعد الله اقتصاد المعرفة ودوره في التنمية الاقتصادية، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، تخصص تحليل اقتصادي، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير والعلوم التجارية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، 2008.
15. حالة ميناء الجزائر مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، فرع نقود ومالية، جامعة الجزائر، 2001.
16. حسين عبد الحميد أحمد رشوان، الاقتصاد والمجتمع، المكتب الجامعي الحديث الإسكندرية، مصر، 2008.
17. حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 2000.

18. حملاوي ربيعة مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر TEPAL، أطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الدكتوراه علوم اقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2008.
19. الدين حمداني، حدود التنمية المستدامة في الاستجابة لتحديات الحاضر والمستقبل دراسة حالة الجزائر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، فرع تخطيط قسم علوم اقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2009.
20. رابح بوقرة، محاد عربوة، أهمية تفعيل نشاط مؤسسات قطاع النقل البحري ودورها في النهوض بالتجارة الخارجية والمساهمة في التنمية الاقتصادية الشاملة في الجزائر، ملتقى دولي حول " استراتيجيات وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في إطار التنمية الوطنية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة المسيلة، يومي 07 08 نوفمبر 2013.
21. رشيد علاب، تحسين خدمات الموانئ باستخدام نماذج صفوف الانتظار، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في علوم التسيير، تخصص اقتصاد.
22. زينب حسين عوض العلاقات الاقتصادية الدولية، دار القدر للطباعة والنشر، الإسكندرية، 2003.
23. سميرة إبراهيم محمد أيوب اقتصاديات النقل (دراسة تمهيدية)، الدار الجامعية، مصر، 2003.
24. شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحري (التجارة الخطية) فعاليات التطبيق ومتطلبات الريادة الدار الجامعية، مصر، 2006، ص34. هلال العيد، نظام التعويض عن البضائع في عقد النقل البحري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، فرع العقود والمسؤولية كلية الحقوق جامعة الجزائر، 2011.
25. صندوق النقد العربي، التقرير السنوي 2023، الإمارات العربية المتحدة، 2024.

26. طارق الحاج، علم الاقتصاد ونظرياته، دار الصفاء للنشر والتوزيع، عمان، 1998.
27. عبد القادر العطير، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، 2009.
28. عبد القادر فتحي لاشين الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات وعلاقتها بقطاع النقل البحري في الدول العربية، بحوث ودراسات جامعة الدول العربية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية 2005.
29. عبد القادر فتحي لاشين فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية النقل البحري العربي في مواجهة التكتلات والاندماجات العالمية، بحوث ودراسات المنظمة العربية للتنمية الإدارية، مصر، 2008.
30. عبد اللاء مصطفى عبد الحافظ، إدارة وتشغيل الموانئ الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، جمهورية مصر العربية، 2000.
31. عبد الله الصعيدي، مبادئ علم الاقتصاد، مطابع البيان التجارية، دبي، 2004.
32. عتاب يوسف حسون، تقييم كفاءة معايير التقييم المالي والإداري المستخدمة (نموذج مرفأى اللاذقية وطرطوس)، بحث أعد لنيل درجة الماجستير في إدارة الأعمال، قسم إدارة الأعمال كلية الاقتصاد جامعة تشرين، 2007.
33. عرفات تقي الحسني، التمويل الدولي، الطبعة الثانية، دار المجدلاوي للنشر، عمان، 2002.
34. عزازي فريدة، المناهج المستخدمة لتصحيح الاختلال في ميزان المدفوعات المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، العدد الأول، مارس 2011.
35. علي عبد اللاوي، مصطفى الحافظ إدارة وتشغيل الموانئ الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، جمهورية مصر العربية، 2000.

36. غائم هاجر، أسماء حدباوي، واقع وآفاق النقل المستدام في الجزائر، الملتقى الدولي حول استراتيجيات وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في إطار التنمية الوطنية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة المسيلة، يومي 07-08 نوفمبر 2013.
37. فارس بوباكور، سليم بوقنة النقل والتنمية - حالة استثمارات النقل قيد الانجاز في الجزائر الملتقى الوطني حول الاقتصاد الجزائري: قراءات حديثة في التنمية"، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2021.
38. كارلين أولين اقتصاديات النقل البحري دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري والتجارة الخارجية، ترجمة مختار السويقي، الطبعة الثالثة، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، 1989.
39. محمد أحمد الدوري التخلف الاقتصادي، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1983.
40. محمد خميس زوكة جغرافية النقل والتجارة، دار المعرفة الجامعية، مصر، 2006.
41. محمد زوكة خميس، جغرافية النقل، الطبعة الأولى، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2000.
42. محمد عبد العزيز عجمية وآخرون التنمية الاقتصادية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2006.
43. محمود حامد محمود عبد الرزاق، اقتصاديات النقل الدولي البري والبحري والجوي)، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2013.
44. مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2012.

45. مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، 2012.
46. المنظمة البحرية الدولية (IMO)، التقرير السنوي لأداء السلامة البحرية 2023، لندن: مطابع المنظمة، 2023.
47. هاشم مرزوك الشمري، عبد الحسين محمد العنكي، جعفر عبد الأمير الحسيني، استراتيجيات تعزيز القدرة التنافسية للموانئ في ظل الاقتصاديات الحديثة، الطبعة الأولى، دار الأيام للنشر والتوزيع، عمان، 2014.

* المواقع:

1. مجمع المنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، أضواء على إصدارات لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري، على الخط، 2009، متاح على www.amtcc.comlimosite/march2009.pdf.
2. أحمد خليل أحمد بريدان، دراسة مشروع توحيد معايير صناعة النقل البحري في الوطن العربي الاجتماع الخامس عشر لمجلس الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية على الخط، الإسكندرية، مارس 2010، عدد مميز، متاح على <http://www.arabfcs.org/dbbinl.pdf>.
3. المنظمة البحرية العالمية على الخط، متاح على WWW.IMO.ORG (اطلع عليه في 22-05-2025).
4. البنك الدولي، تقرير أداء الموانئ في العالم 2023، وحدة النقل البحري، متاح عبر الموقع الرسمي: <https://www.worldbank.org>، تاريخ الاطلاع: 10 ماي 2025.
5. <https://www.worldbank.org>